

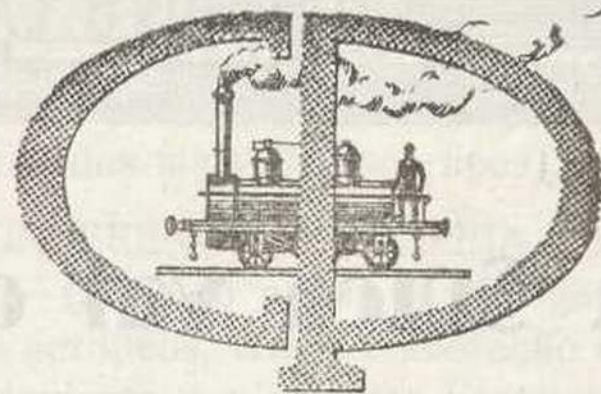


BOLETIM DA C.P.

MAIO DE 1959

NUMERO 35

Boletim da



N.º 359 ■ MAIO 1959 ■ ANO XXXI ■ PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

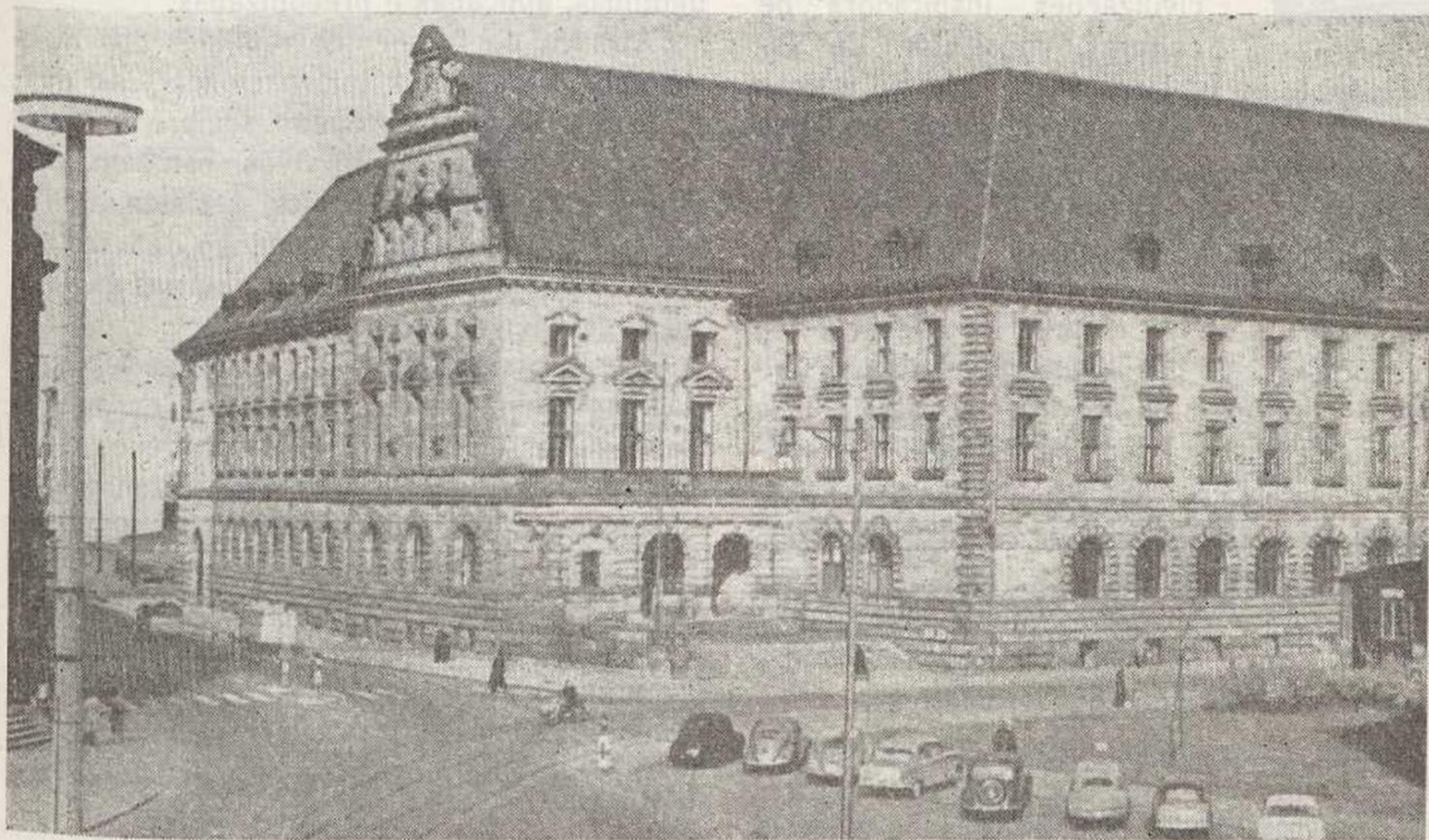
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Estação de Santa Apolónia / Lisboa

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — R. da Horta Seca, 7 Tel. 20158 — Lisboa

MUSEUS FERROVIÁRIOS



É notório o interesse do público de todas as idades pelas coisas do caminho de ferro — instrumento de transporte com múltiplos e curiosos períodos de evolução histórica e técnica.

Os museus ferroviários difundidos por todo o Mundo despertam, por isso, a atenção e carinho de todos e evidenciam a extraordinária importância da via férrea como elemento civilizador de povos e estimulador de progresso económico e social, em todas as épocas.

Mostramos nesta gravura o célebre «VERKEHRMUSEUM», de Nurembergue, Alemanha, tido como um dos mais ricos e completos do Mundo e que ocupa totalmente todo o grande edifício. A propósito, acrescentaremos estar de há muito na mente dos dirigentes da C. P. organizar um museu ferroviário nacional, compatível com as nossas tradições neste domínio — que também são vastas e notáveis.



A Suíça vai construir os primeiros TEE eléctricos



ESTA infeliz época de conflitos, de ódios e ambições, de crises multiformes que avassalam o Mundo e em que a própria Europa, criadora de civilizações, inspiradora de culturas, construtora de Nações, fonte inesgotável de conceitos e formas de vida, está sofrendo terríveis embates que ameaçam a sua integridade e os seus destinos — será consolador apontar o notável exemplo, desapaixionado e sereno, que o caminho de ferro a todos patenteia com a sua vasta mas perfeita e unida organização de transportes, cujo funcionamento metódico, uniforme e regular se opera como se de uma única extensíssima rede se tratasse.

Efectivamente, dum lado ao outro do nosso Continente, os serviços de comboios internacionais são assegurados, diàriamente, por um conjunto de linhas representando um total de 400 mil Km. e que têm a cooperação activa de mais de 5 milhões de ferroviários!

Deve-se este resultado ao elevado espírito de entendimento, de solidariedade, de concurso prático, dos técnicos ferroviários de todos os países europeus, que abstraindo nacionalismos de qualquer espécie, trabalham com a preocupação primacial de servir a comunidade — qualquer que ela seja. Este extraordinário espírito de união, de labor de equipa, de acção coordenadora, que tem valido aos caminhos de ferro do velho Mundo o lisonjeiro epíteto de «Pioneiros da Unidade Europeia», é assaz antigo — remonta ao 3.º quartel do século passado, com a criação do primeiro organismo internacional ferroviário do Continente: a

Associação Internacional dos Caminhos de Ferro, — e tem vindo a incrementar-se cada vez mais firmemente, precedendo assim as mais instantes tendências económicas e políticas de integração europeia que estão sendo definidas, aplicadas e preconizadas.

Através de frequentes reuniões dos mais variados organismos internacionais, os dirigentes ferroviários europeus, sempre em colaboração e entendimento vivos, estudam, discutem e adoptam, com vista à sistemática e incessante renovação do caminho de ferro, as realidades mais eminentes e utilitárias da Técnica, da Ciência e da Mecânica.

Apresentamos em dados sumários algumas das mais importantes realizações europeias, conseguidas em comum, cujos profícuos e salutareos resultados — a maioria plenamente alcançados — contribuem para assegurar o franco desenvolvimento do caminho de ferro, imprimindo-lhe uma importância real que transcendendo largamente os seus imediatos objectivos nacionais, o consagra, verdadeiramente, como instrumento primacial da nova ordem continental que inevitavelmente se há-de estabelecer.

ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO — (Organismo criado em 1885, nela os especialistas de todos os caminhos de ferro europeus tratam, em magnos congressos ou sessões periódicas, da discussão — académica, digamos — de assuntos de construção, exploração, administração e legislação ferroviária).

UNIÃO INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO — (Criada em 1922, dela

fazem parte representantes de 35 países de todo o Mundo, com predomínio dos europeus. Através das suas comissões procede-se a constante troca de impressões e elaboração de estudos os mais diversos, de execução mais ou menos obrigatória).

A CONFERÊNCIA EUROPEIA DOS MINISTROS DOS TRANSPORTES — (Reunião anual dos Ministros dos Transportes em que participam os 17 países da Organização Europeia de Cooperação, a Espanha e a Jugoslávia, para ponderação e análise conjunta dos problemas de alto nível atinentes à matéria em que os Ministros superintendem).

O «CICE» — (Centro de Informação dos Caminhos de Ferro Europeus, que funciona no seio da U.I.C. como órgão de propaganda e turismo ferroviários, de 21 redes europeias).

A «ORE» — (Organização de Pesquisas e Ensaio integrada na U.I.C. que se ocupa de estudos e experiências de carácter técnico, para aplicação geral).

A «EUROFIMA» — (Sociedade europeia de que participam 14 empresas internacionais ferroviárias e que se dispõe a financiar a aquisição de material de caminho de ferro entre os seus associados e bem assim a contribuir para a unificação do seu parque ferroviário).

OS «VAGÕES-EUROPA» — (Um «pool» de mais de 175 mil vagões constituído pelas redes de 10 países diferentes, regulador das condições de utilização de vagões empregados nos transportes internacionais).

O «INTERFRIGO» — (Sociedade constituída por diversas Administrações ferroviárias europeias, para assegurar os transportes frigoríficos internacionais).

A U.R.F. — (União dos Serviços por Estrada dos Caminhos de Ferro Europeus, organismo de que fazem parte 14 Administrações Ferroviárias e que tem em vista a coordenação eficaz dos tráfegos estrada-carril, em todo o Continente).

O «EUROPA BUS» — (Uma rede de grande turismo, com 40 mil Km, servida por autocarros de grande luxo, em serviço combinado com a via férrea dos diferentes países europeus).

O «BIC» — (Bureau Internacional de Contentores, organismo destinado a facilitar e desenvolver os transportes de mercadorias de porta a porta, pelo uso intensificado de contentores dos mais diversos tipos).

A CONFERÊNCIA EUROPEIA DE HORÁRIOS — (Reunião anual de delegados de 25 países europeus, visa a elaboração e organização conjunta dos diversos horários ferroviários internacionais com o objectivo directo de interligação das redes).

A ELECTRIFICAÇÃO EUROPEIA — (Empreendimento que está sendo realizado, em grande parte com a entre-ajuda técnica das diversas redes ferroviárias do Continente, activamente empenhadas em multiplicar a electrificação das suas linhas, embora com a inevitável adopção de sistemas de corrente diversos).

OS «TEE» — (Designação dos comboios Trans-Europa-Expressos, que asseguram ligações céleres e directas entre as capitais e principais cidades do Continente).

O TÚNEL SOB A MANCHA — (Projecto internacional que volta a interessar grande número de empresas ferroviárias. Visa a ambicionada ligação — unicamente ferroviária — por túnel, da França com a Inglaterra, por Marquisee Folkstone. A sua construção que, se não tivesse sido a guerra de 1939-45, já teria sido iniciada, apresenta o mais vivo e estimulador interesse para o estreitamento das relações ferroviárias entre todos os países do Velho Continente).

* * *

Neste importantíssimo capítulo de cooperação e de unidade europeia ferroviária um novo caso, destinado a largas repercussões internacionais, vem adicionar-se, surgindo como corolário simultâneo da Electrificação europeia e dos ramos TEE: a construção, na Suíça, dos primeiros TEE eléctricos, susceptíveis de unir, sem qualquer transbordo ou sequer mudança de locomotiva, as grandes cidades dos principais países europeus. Históricamos, um pouco:

Quando em 1955 as mais importantes Administrações Ferroviárias europeias deci-

diram construir os primeiros Trans-Europa-Expressos, as linhas em que esses comboios iam circular não estavam ainda todas electrificadas. O recurso à tracção Diesel era pois único.

A iniciativa começou a concretizar-se em meados de 1957 com a entrada ao serviço, nos percursos Zurique-Amsterdão e Amsterdão-Paris, de 3 unidades automotoras dos Caminhos de Ferro Holandeses e que foram utilizadas em comum com duas outras unidades do mesmo tipo, dos Caminhos de Ferro Suíços. Os técnicos sabiam, porém, e desde início do novo serviço, que a tracção Diesel não poderia constituir, para os casos em causa, senão mera solução transitória.

A Suíça — país que no Mundo possui a mais densa proporção de rede electrificada (97,85%) — desde logo procurou aplicar a energia eléctrica aos seus TEE. Mas a pluralidade de tipos de correntes adoptadas em diversos trajectos internacionais, constituía intransponível óbice para a plena execução desses intentos. Como se sabe, existem hoje, *grosso modo*, 4 principais sistemas de electrificação na rede ferroviária do Continente europeu; a 1.500 contínua (Holanda, Sul da França e Norte de Espanha), a 3.000 contínua (Bélgica, a maior parte da Itália, da fronteira belga ao Luxemburgo, e redes da Catalunha e Astúrias, em Espanha), a 15.000 V. 16 2/3 Hz (Alemanha, Suíça, Áustria, Noruega e Suécia) e a 25.000 V. 50 Hz (França do Norte e Leste, da fronteira francesa ao Luxemburgo, Inglaterra, União Soviética e Portugal). Salientem-se, além disso, as electrificações por terceiro carril (corrente contínua) que se mantém em vários países, principalmente a Inglaterra.

Para alguns dos nossos leitores, poderá pôr-se a questão de querer saber qual o sistema considerado melhor. A pergunta, não encontra resposta fácil. É que a escolha do sistema depende de um grande número de factores, tais como, a configuração da rede, as circunstâncias geográficas e climáticas, a natureza e a importância do transporte, a distância média das paragens, a velocidade média desejada, o tipo de material circulante a utilizar, as possibilidades quantitativas da distribuição de energia, a posição económica do País.

O caso é que cada um dos referidos sistemas pode dar bons resultados na prática, pelo menos do ponto de vista técnico, desde que tenha sido realizado correctamente e seja explorado de forma plena.

Tem-se recorrido, com algum êxito, a locomotivas ambimotoras (eléctrica e Diesel) bifrequências (16 2/3 e 50 Hz) e bitensões (1 500 e 3 000 V) para suprir essas inevitáveis soluções de continuidade. Mas as dificuldades de circulação em percursos abrangendo outros tipos de correntes, mantinham-se.

Chega-nos agora notícia — que constitui justificada fonte de alvoroço e esperança — de a indústria helvética, após porfiados ensaios e minuciosos estudos, ir proceder à construção de veículos motores susceptíveis de serem alimentados, indiferentemente, por qualquer tipo de corrente eléctrica.

Esta nova situação levou já os Caminhos de Ferro Suíços a encomendar 4 TEE eléctricos que assegurarão ligações rápidas entre Milão e Paris, pelo Simplon, e entre Zurique e Milão, através do São Gothard. O 1.º percurso, anuncia-se, será feito em cerca de 8 horas; o 2.º, em 4. Os dois trajectos são inteiramente electrificados em corrente contínua de 3 000 volts, de Milão aos pontos fronteiriços suíços; em corrente alterna monofásica de 15 000 volts e 16 2/3 Hz, na Suíça; em corrente alterna monofásica de 25 000 V. e 50 Hz, de Vallorbe a Dôle, e, em corrente contínua de 1 500 V., de Dôle a Paris. O princípio básico de funcionamento destes novos comboios será curioso referir: em troço de linha electrificada com corrente contínua, os motores trabalham directamente, mas sob catenária de corrente alterna, rectificadores especiais transformam esta em corrente contínua ondulada, que passa em seguida aos motores de tracção. Dispositivos selectores automáticos asseguram o funcionamento regular e constante dos motores, independentemente dos tipos de corrente utilizados.

Para poder transitar tanto em Itália como em França e na Suíça, os novos TEE possuem 4 pantógrafos de disposição diferente.

Mas apesar da aparelhagem eléctrica de condução ser complicada em si, o comando é tão simples que ao maquinista apenas se

continuará exigindo, como até aqui, um conhecimento geral da linha onde circula. Mais ainda, prevê-se a condução por um só homem, dispensando-se o «fogueiro» ou ajudante, como presentemente acontece com as locos «Diesel».

As novas unidades serão constituídas por 5 elementos. As carruagens 1, 4 e 5, terão 42 lugares cada e ainda W. C. e furgão. A carruagem 2 abriga a parte mecânica; terá também a cozinha e as cabines para o pessoal tripulante. A carruagem 3, será um restaurante. E veja-se como a técnica suíça vai ao encontro das preferências do público: tendo-se constatado que nos TEE actuais os passageiros utilizam mais as carruagens de corredor central, decidiu-se apenas prever, de futuro, este tipo de veículos em novas unidades. Na carruagem-restaurante não existirão mais do que 3 lugares por largura; um pequeno bar, com 6 lugares de banco-alto, completará o restaurante.

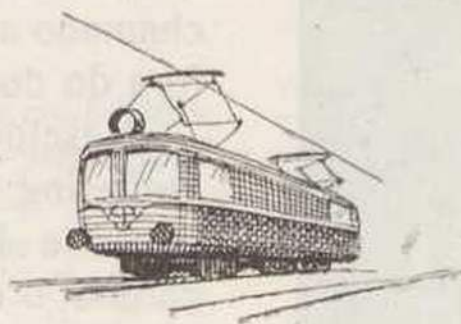
Os novos TEE terão um comprimento total de 122,8 m. e um peso de 244 ton.. Qua-

tro dos 6 eixos da unidade tractora, serão motores e a potência de tracção será de 3 400 C.V.. A velocidade máxima prevista é de 160 Km/h..

A entrada ao serviço destes novos comboios e consequentemente a junção das redes TEE do Norte e do Sul da Europa, pelo Simplon e pelo São Gothard, está prevista para 1961. Os seus organizadores, como todos os que lhes vão prestar colaboração, são credores de reconhecimento e merecem largamente as homenagens e referências que lhes têm sido tributadas.

Para além de tudo o mais — que representa plena continuidade e desenvolvimento do caminho de ferro — vai abrir-se, doravante, um novo e mais amplo capítulo de cooperação ferroviária na vida da Europa — pela conjugação cada vez mais sólida e íntima, dos interesses e responsabilidades das diferentes Redes. Esta iniciativa, de que damos notícia com merecido destaque, é pois bem mais um triunfo do caminho de ferro ao serviço dum dum Continente!

ÉLIO CARDOSO



Coronel Esmeraldo de Carvalhais

Faleceu no passado dia 30 de Março, o sr. Coronel Augusto de Azevedo e Lemos Esmeraldo de Carvalhais, vogal do Conselho Fiscal da C. P.

Oficial distinto da Arma de Engenharia, foi Chefe de Gabinete do Ministro do Interior



(Governo de 1918), Adjunto dos Serviços do Protocolo do Ministerio dos Negócios Estrangeiros (1934) e por último Chefe do Protocolo da Presidência do Conselho.

O Sr. Coronel Carvalhais, que foi durante alguns anos Comissário do Governo na extinta Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, estava na C. P. desde 4 de Maio de 1949, como vogal do Conselho Fiscal.

O novo presidente da U. I. C.



O Prof. Doutor Heinz Maria Oeftering é o novo presidente da União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.), cargo anteriormente ocupado pelo Eng.º Louis Armand, chamado a desempenhar outras altas funções, fora do domínio ferroviário.

Nascido em Munique em 1903, o Prof. Oeftering é licenciado em Ciências Económicas e Financeiras. Exerceu entre outros cargos, o de Director de Finanças, Presidente do Tribunal de Contas e de Administrador da conhecida fábrica de automóveis Volkswagen — cujo desenvolvimento muito deve à sua notável actividade.

Por indicação do Governo Federal Alemão, substituiu, em 13 de Maio de 1957, o Prof. Frohne — atingido pelo limite de idade — como primeiro presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro Alemães (D. B.).

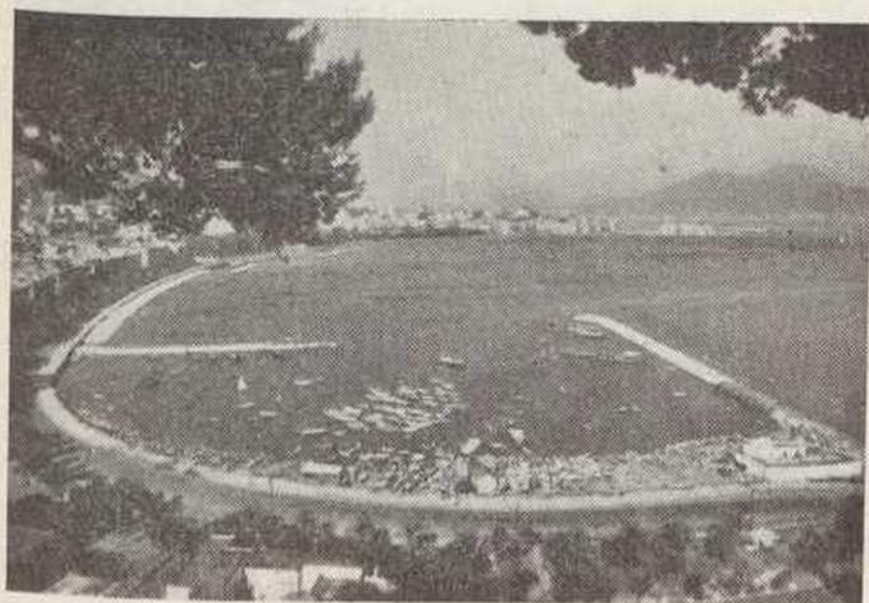
Por proposta do Prof. Oeftering, o Eng.º Louis Armand foi nomeado Presidente honorífico da U. I. C.



A LUZ DE NÁPOLES

Por ARMINDA GONÇALVES

CAPITAL do reino do mesmo nome durante os longos anos em que foi disputada por alemães, aragoneses e franceses, Nápoles, uma das maiores cidades da Itália, é mais famosa pelo seu clima privilegiado, pela sua maravilhosa situação geográfica, pela vivacidade e alegria dos seus habitantes



Panorama de Nápoles e pequeno porto de Mergellina.
Ao fundo, o Vesúvio.

e, também, pelas suas canções românticas conhecidas no mundo inteiro, do que pela história e pelas obras de arte.

Apesar disso, e como não podia deixar de ser em consequência da sua antiquíssima importância de cidade marítima situada numa região luxuriante e outrora dominada por estrangeiros mas medularmente italiana, tem igrejas sumptuosas, grandes e belos palácios e museus com numerosas colecções de arte que reúnem muitas obras primas.

As suas Praças Plebiscito, Trento e Trieste, Garibaldi, Município e Dante, impõem-se pelo conjunto arquitectónico e as suas ruas como a Via Caracciolo e a Via Partenope, traçadas ao longo da grande e luminosa baía, são compridas e muito largas.

Junto da estação marítima, a Fortaleza «Maschio Angioino» vigia os grandes e luxuosos transatlânticos; e os outros navios repletos de passageiros, chegados dos mais afastados portos da terra, alinham no porto à sua vista. Santa Lucia, a solicitar a atenção do turista, (quem não conhece a linda canção do

mesmo nome?) revê-se no plácido e profundo azul da baía laminada de fosforescências douradas, e o «Castel dell'Ovo» mergulha na água o seu perfil arruinado e sugestivo.

Nas praças e nas ruas da velha Nápoles passaram, no seu tempo, meninos ainda, pois ali nasceram, (além de outros igualmente notáveis) Giordano Bruno, o filósofo que foi condenado à fogueira pela Inquisição, em Roma; Salvator Rosa, pintor, músico e poeta; Sannazaro, o poeta quinhentista do romance pastoril «Arcadia»; o grande estatuariário e arquitecto Bernini; os Caraccioli, que fizeram parte de uma das mais antigas e célebres famílias napolitanas; e o grande filósofo Giovan Battista Vico, o mais genial dos pensadores da Itália e um dos mais vigorosos expoentes do pensamento europeu, que, só depois de cego, velho e doente, foi nomeado historiador do reino de Nápoles pelo rei Carlos III.

Pensei nos mais recuados tempos da existência da cidade — e logo os romanos, os gregos, os fenícios e os cartagineses surgiram dum passado mais longínquo e perturbante. Mas sempre um fluido musical, uma



A Praça Plebiscito, uma das mais belas praças de Nápoles

euforia, um estranho e ao mesmo tempo lânguido gosto de viver, que tem raízes na natureza, prenderam a minha atenção.

É que, realmente, Nápoles, prodígio criado por um Deus ébrio de claridade, é uma sinfonia de cor e

som: é um caleidoscópio. Para a descobrir em toda a sua beleza, é necessário subir um pouco e contemplá-la dos seus miradouros, dos seus pontos mais elevados como o Castelo S. Elmo, que domina e coroa a cidade.

Na luz dourada e capitosa que a inunda a jorros com pinceladas de opalas e de turquesas e faíscas de metais batidos de sol, a cidade reclinase no dorso duma encosta, em anfiteatro; espreguiça-se voluptuosa e indolente entre o verde metálico dos laranjais floridos e o verde acinzentado dos olivedos; entre



Estação ferroviária e Praça Garibaldi com o monumento ao grande patriota e unificador da Itália

o verde negro dos pinheiros mediterrâneos e a esmeralda salpicada de ouro das vinhas; entre as flores silvestres de garridas cores e os horizontes largos e violácios, de neblinas trémulas e esgarçadas; entre o límpido céu meridional e as águas azuis e tranquilas do rutilante golfo.

A distância torna arroxeados e difusos os montes longínquos e o Vesúvio, terroso e maléfico, ostenta



A fortaleza «Maschio Angioino» junto das águas azuis da baía e perto da estação marítima

no seu cone ameaçador um leve penachinho de fumo branco.

Em redor do vulcão é tudo alacridade e vida intensa: como que uma provocação à morte.

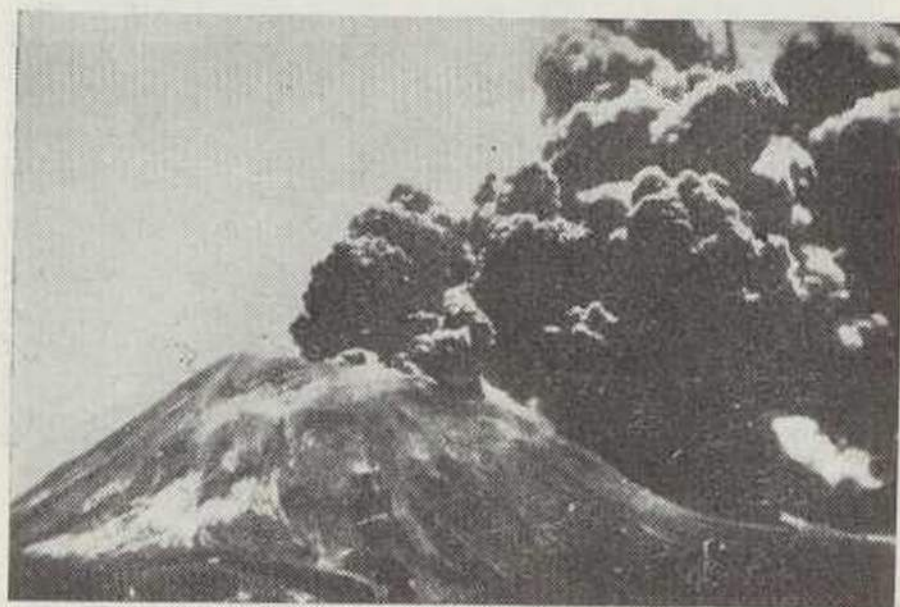
Estão ali, quase a dois passos, Herculano, desenterrada das cinzas, e Pompeia, a esplêndida cidade

romana também sepultada sob a lava da terrível erupção do ano 79 da era cristã, hoje posta a descoberto para testemunhar com tão flagrante e emotiva realidade a vida de outrora; Sorrento, na Península Sorrentina, em meio duma paisagem de maravilha, conservando orgulhosamente a casa onde nasceu o grande poeta Torquato Tasso, alcandorada nos alcantis da costa, sobre o Mar das sereias; Amalfi, encantadora, antiga república marítima, e Ravello, ambas debruçadas para o mar azul cobalto.

Defronte, e de um e de outro lado do golfo, as Ilhas de Procida, Ischia e Capri lembram guardas avançadas e vigilantes, postadas na transparência azul do Mar Tirreno.

Disse adeus a Nápoles no meu regresso de Capri. Trazia os olhos cheios de encantamento, tontos de luz.

No porto, os grandes paquetes ancorados tinham um ar de festa ruidosa e cosmopolita. O «brouhaha» da multidão, a sua alegria e a aparência despreocupada, afiguravam-se-me contagiosas. Nas ruas o trânsito era intenso.



O Vesúvio, durante a erupção de 1944

E o Vesúvio, nitidamente desenhado na distância, era, àquela hora ainda luminosa mas perto já do crepúsculo, um gigante adormecido.

Uma extraordinária nitidez marcava todos os contornos: os recortes da costa, dos montes ao longe, do casario, dos laranjais, dos pinheiros e das palmeiras que descem até quase roçarem na água.

À noite parti para Roma.



Nos termos do n.º 4 do art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, foi louvado pela Direcção-Geral o Chefe de Escritório da Divisão da Exploração, Aníbal do Carmo Góis, que recentemente pediu a reforma, pela dedicação e qualidades de trabalho evidenciadas durante a sua longa carreira de ferroviário e nomeadamente no exercício do cargo de Chefe de Escritório.



Homens e máquinas a vapor

Por MANUEL DUARTE GOMES

Maquinista do Posto de Beja

DE mãos sujas de óleo, braços tostados pelo roçar do fogo, roupas salpicadas de nódoas, maquinista e fogueiro em íntima cooperação prosseguem atarefados, ultimando seus quefazeres profissionais.

Há que cuidar com mimo da sua bem-amada! Com vestimenta de negro, onde a brilhar se destacam peças metálicas, limpas com esmero irrepreensível à força de hábito, a máquina, colosso de ferro e aço, alinda-se para seguir viagem.

Respira ares lavados e fumaça após fumaça, começa a tomar alento, a despertar, a despertar cada vez mais, acumulando forças para a caminhada.

Pronta e tratada, sai do seu refúgio, flácida, quase tímida, e vai encostar com suavidade às carruagens ou ao material, e já abraçada, aconchega-se vaidosa, soberana, senhora de si..

Mais uma olhadela; tccar ali, mexer acolá e o maquinista de volta, contempla-a com orgulho inconfundível, muito próprio da sua profissão. A máquina, sempre a máquina, pulsa e estremece como corcel virgem, aguardando a partida.

Como sinal de marcha esperado e impaciente, soa enfim o apito do *Chefe*, que o condutor confirma.

Baforada gritante ecoa no espaço, e a máquina poderosa mas submissa, começa a movimentar-se. Expele da bocarra insaciável golfadas de vapor, brancas como pedaços de neve, que em espiras fugidias vão tomando altura, em desalinho, a subir ao desafio. E rola monótona, compassada, sem pressas de partir, envolvida por densa vaporada a formar nuvens, ténues, como novelos de espuma a desfazerem-se.

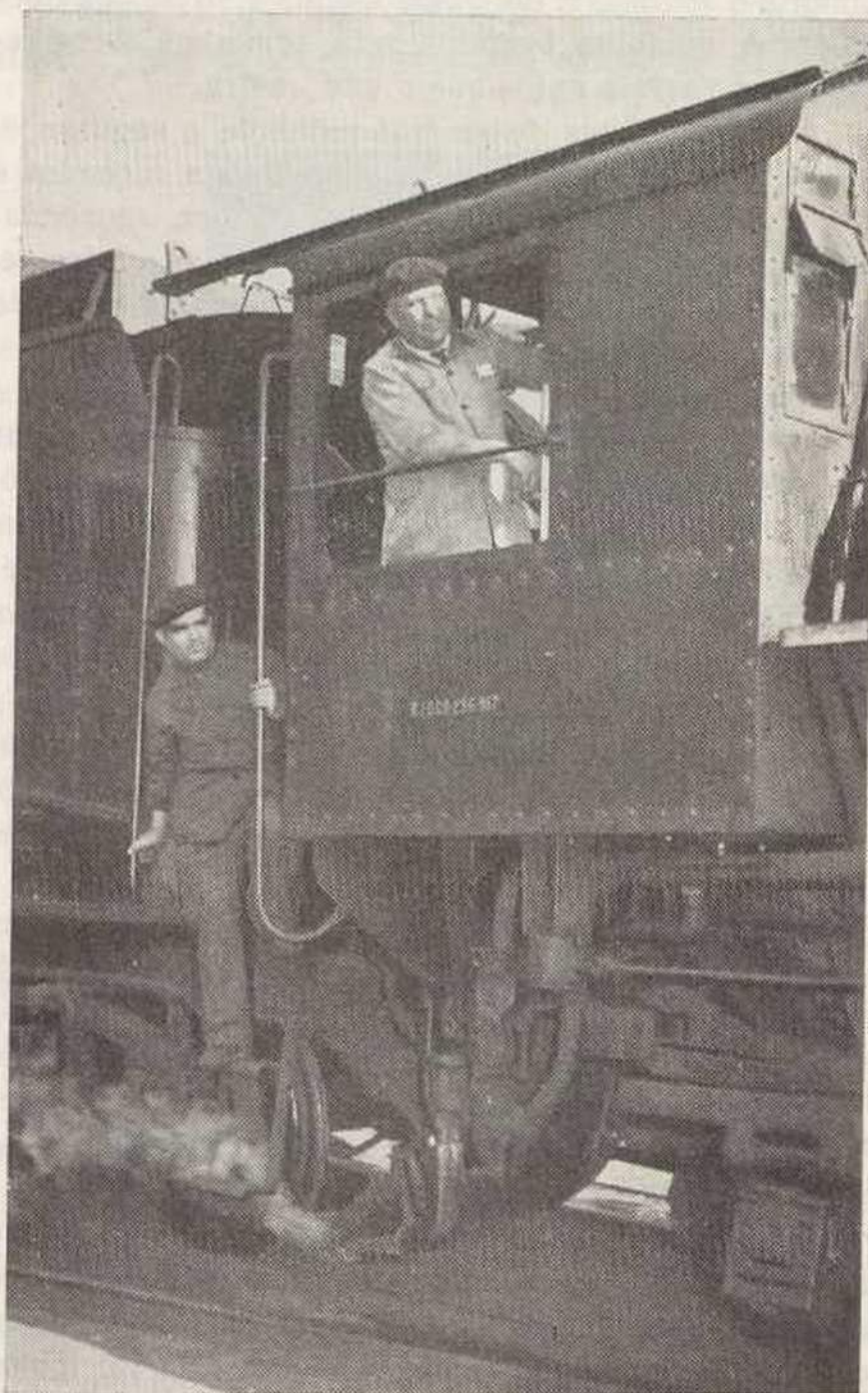
Rigorosamente alinhados, estáticos, pasmados nas suas duras camas, os *carris* gemem e sofrem sua desdita, e a máquina indiferente, castiga-os sem dó nem piedade.

Não tem coração o monstro!

Aumenta de velocidade e cada vez mais apressada, caminha ofegante, ao desafio contra a distância e o tempo.

Suas entranhas de aço contraem-se com raiva infernal. Movimentos ritmicamente cadenciados, agora,

mais acelerados, imprimem correria doida. Casario, árvores e outras casas vão ficando para trás, projectados com ímpeto e esquecidos na lonjura dos campos. Velocidade, mais velocidade, dá essa sensação ilusória e confusa. A máquina, possante, continuando em galopada diabólica apita na extensão com pulmões



Homens e máquinas, unidos, indivisíveis, semelhantes na sua missão e fins. Indiferentes a tudo, só lhes interessa: bem servir, chegar à tabela!

■

Mãos sujas de óleo, braços tostados pelo fogo, roupas salpicadas de nódoas, maquinista e fogueiro, em cooperação íntima, cumprem a sua grande e importante tarefa

■



rijos como penedos, pondo em alvoroço as avesitas que, descuidadas, felizes e livres, esvoaçam em plena Natureza.

Atento, confiante, no seu posto de condução, o maquinista vai coordenando os impulsos da locomotiva que parece endiabrada e rebelde. Seu dono e senhor, mão firme na palmatória, segue tranquilo, dominante e seguro. É ele quem manda e só há que obedecer. A máquina brutal, severa, sem alma, é-lhe resignada e vassala antes que o não queira.

A compartilhar dessa tranquilidade e segurança, velhos, jovens e crianças, nos lugares amornados e convidativos das carruagens, desfrutam, recreadamente, bem-estar e comodidade, enquanto à frente, no inferno de fogo que é a desconfortável «casa da máquina», seus tripulantes como autómatos, manobram os aparelhos de comando, ou atentos aos sinais e à via, levam entregues a si, plenos de confiança, vidas que são suas próprias vidas; bens que são seus próprios bens, e pelos quais, zelosamente, se sacrificam a todo o momento, sem a permissão de simples trégua, ainda que breve, para descanso dos músculos, porque o marcar impassível dos ponteiros do relógio impõem ao *regulador* soberbo e sôfrego, o rodar a todo o vapor. Para eles (maquinista e fogueiro), submissos e cumpridores, indiferentes à glória, ao perigo e ao sacrifício, o orgulho impõe-se e o dever profissional conta.

Benditas mãos crestadas e ásperas que movem alavancas e empunham palmatórias; que abrem e alimentam fornalhas, revoltas, incandescentes, glutonas, e ante elas, a máquina se curva e se rende vencida.

Homens e máquinas, unidos, indivisíveis, semelhantes na sua missão e fins. Indiferentes a tudo, só interessa: bem servir, chegar à tabela!

Vai diminuindo o barulhar da locomotiva. Já não lança ao vento rolos de fumo tingidos de alvura. De movimentos cada vez mais lentos, encaminha-se ao terminus, vencida de cansaço. A viagem foi longa, penosa, esfalfante.

Apitar estridente, ranger de ferros, martelar de rodados pausados, lentos, mais lentos ainda, como sinfonia estranha anunciam o final da jornada.

A máquina parou já por completo, e o gargarejar característico do vapor que sobe da chaminé até à cobertura da estação, faz-se agora mais suave e menos impulsivo.

Desordenadamente, imensa mole de gente escoa-se pelas portas escancaradas das carruagens do comboio que acabou de entrar.

Chegou o comboio! Chegou o comboio! É o que se ouve repetidas vezes.

O grande átrio que circunda as *gares* está apinhado de pessoas que se abraçam, que gesticulam, que riem ou choram de alegria, ao avistarem seus parentes, ausentes há poucos dias ou há longos anos.

A pressa é mal que contagia, pois cada um faz esforços desesperados para atingir as saídas da estação o mais rápido possível.

Todos se orientam aos seus destinos ou ocupações, e o espaçoso átrio há pouco repleto, não tardará a ficar deserto, solitário e tristonho.

Assomados, junto dos corrimãos, maquinista e fogueiro, silenciosos, se quedam a contemplar esse espectáculo colorido e vivo, vulgar e quotidiano. São dos poucos que ficam, pois não têm familiares à espera para lhes afagar seus rostos tismados do fogo, e limpar-lhes o suor teimoso, que escorre das faces e lhes sulcam os pescoços, até se empapar nas vestes de trabalho que cobrem seus troncos encharcados. Por fim, olham-se compreensivos, até que o silêncio é quebrado com um caloroso aperto de mão de fraternal amizade, e a frase habitual é pronunciada: — Tudo correu bem! Marcha à tabela!

O regresso ao Depósito tem de fazer-se sem perda de tempo, e se o *piloto* tarda, o silvar exigente e aflitivo do *colosso de ferro*, indica que urge apressar-se. O calor sufoca, debilita e consome as parcas energias que restam. Há corpos lassos, moídos como o pó dos caminhos, que imploram descanso reparador, mas, antes, tem de se cuidar da máquina que nunca dispensa as exigências do mimo e do trato.

No dia seguinte outra viagem se iniciará, e no cérebro do pessoal de condução, de novo reinará o imperativo profissional: — Marcha à tabela! Marcha à tabela!

Dois Ferroviários exemplares

A Associação Industrial Portuense vem instituindo anualmente, numa intenção digna de todo o apreço e louvor, dois importantes prêmios pecuniários, destinados a galardoar outros tantos operários propostos por cada um dos organismos fabris do País, filiados naquela Associação. Esses prêmios, são:

— «ASSOCIAÇÃO INDUSTRIAL PORTUENSE», de 1 500\$00, destinado a um operário indicado pelas firmas associadas, para



Mário Gonçalves de Sousa

cuja inscrição e sorteio deverá a informação corresponder a uma distinção honrosa dos seus patrões como recompensa ao trabalho, dedicação e comportamento;

— «ASSOCIAÇÃO INDUSTRIAL PORTUENSE», de 1 000\$00, a sortear entre os operários inscritos pelas firmas sócias, com a designação de «PRÊMIO DE ASSIDUIDADE AO SERVIÇO», destinados a operários com mais de 20 anos de trabalho exemplar na mesma empresa.

A Divisão do Material e Tracção propôs, nos seguintes termos, entre os operários dos seus Grupos Oficiais, os dois seguintes agentes — que bem estão nas condições requeridas para se candidatarem aos prêmios:

Para o prêmio de 1 500\$00 — Mário Gonçalves de Sousa, operário de 3.ª classe (eletricista), n.º 011 901.

Trata-se de um operário admitido em 15-3-1943 como aprendiz, portanto com 16 anos de serviço e contando 31 anos de idade.

Considera-se este agente um exemplo raro de dedicação ao serviço. Entre as muitas provas desse interesse pelo serviço, aponta-se por exemplo, que no período compreendido entre 21-12-1956 e 20-12-1957, portanto num ciclo anual completo, sempre que durante a noite (e frequentemente de madrugada) foi chamado para prestar serviço na revisão e pesquisa de avarias das novas composições FIAT, nunca deixou de comparecer, tendo sido chamado durante o período indicado 126 vezes para um trabalho total de 399 horas. Todos estes serviços foram sempre prestados prontamente e da melhor boa vontade, apesar de efectuados ao ar livre, com qualquer tempo, e por isso, muitas vezes, com evidente risco da sua saúde.

A matrícula deste agente é exemplar e nela consta uma gratificação por serviços prestados na pesquisa de avarias dos comboios «Foguete».

Com o prêmio de 1 000\$00 — Eduartino Arlindo da Silva Guimarães, operário de 1.ª classe (pintor), n.º 123 559.

Trata-se de um operário com 62 anos de idade, que já completou 44 anos de serviço,



Eduartino Arlindo da Silva Guimarães

sem nunca ter sido punido e com a melhor assiduidade no seu trabalho.

É bem um exemplo digno de nota pela sua assiduidade e bom comportamento.

* * *

Qualquer que seja o resultado do sorteio deste ano — que sinceramente desejaríamos viesse bafejar os nossos operários — aqui fica já consignado o notável exemplo de interesse e dedicação pelo serviço, dado por estes dois bons ferroviários.

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

São muitos os ferroviários que no desempenho da sua actividade profissional usam fardamento fornecido pela Companhia. O funcionário que se vê na gravura é um deles, e a sua missão é de carácter directivo com influência preponderante no capítulo da circulação.

As respostas dos nossos assinantes devem ser remetidas até ao fim do mês, em simples postal, para a estação de Santa Apolónia. Os prémios serão sorteados entre os concorrentes que tiverem respostas certas.



N.º 23

QUE CATEGORIA TEM ESTE AGENTE ?

Resultado do Concurso n.º 21

Solução : — Viana do Castelo.

Foram premiados : — Joaquim Venâncio da Costa, guarda-freios de 1.ª classe na Pampilhosa ; José Lopes, chefe de distrito em Afife, e Ricardo Correia Júnior, operário de 2.ª classe no Barreiro.

Resultado dum Concurso

QUADRO DE HONRA

DOS

AMIGOS DO «BOLETIM DA C. P.»

PROPONENTES DE ASSINATURAS

Nomes	Número de assinaturas propostas
<i>(Continuação)</i>	
78 — Francisco Pereira Rosa, sub-chefe de distrito em Dois Portos	1
79 — Simão António Areias, chefe de distrito em Contenças .	1
80 — Eduardo da Silva, factor de 2.ª classe em Belmonte .	1
81 — Manuel António Xarope, servente auxiliar em S. Matias.	1
82 — José Justino Andrade, assentador de 1.ª classe em Duas Igrejas	1
83 — Hilário Baptista Marrucho, factor de 2.ª classe em Mole do Minho.	1
84 — Eduardo Joaquim Vieira, assentador de 1.ª classe em Fátima	1
85 — Dr. Ayres Gomes de Oliveira Teles, médico de Campanhã	1
86 — José da Rocha Faria, operário de 1.ª classe em Lisboa-P.	1
87 — António de Almeida, eventual em Pinhão.	1
88 — Manuel Fernando Almeida, escriturário de 3.ª classe em Lisboa-P.	1
89 — Mário da Conceição Mendes, factor de 2.ª classe em Mafra	1
90 — António Manuel de Carvalho, operário em Mirandela.	1
91 — António Vasco Fernandes, assentador em Coimbra-B.	1
92 — Alberto Monteiro, factor de 3.ª classe em Juncal . . .	1
93 — Álvaro Borgas, chefe de distrito em Grijó	1

(Continua no próximo número)

A coragem mais rara e necessária é aquela que todos os dias suporta, sem testemunhos nem louvores, os contratempos da vida.

Bernardino de S. Pedro

DELEGAÇÃO TURÍSTICA dos Ferroviários

A TRAVÉS de uma acção metódica em que a experiência foi ditando um aumento sucessivo de programação turística, tem a D. T. F. procurado proporcionar aos assinantes do «Boletim da C. P.» viagens culturais no país e ao estrangeiro, correspondendo assim ao vivo e crescente entusiasmo que as nossas iniciativas vêm suscitando.

Sem olvidar as belezas paisagísticas e monumentais do nosso país proporciona-se um excelente conhecimento da ética e das maravilhas de outras nações, ao mesmo tempo que se estreitam relações de amizade e culturais entre os membros da grande família ferroviária.

Assim, têm chegado à D. T. F. as melhores referências e incitamentos oriundos dos participantes das excursões, agradavelmente impressionados pelos êxitos que felizmente se verificaram.

Promete o corrente ano turístico uma maior expansão à quem e além fronteiras de Portugal, mercê de diversas excursões em curso ou projectadas, algumas das quais a países até hoje bastante inacessíveis aos ferroviários portugueses.

Graças às facilidades de transporte que usufruem e determinadas condições económicas de estadia e alojamento, têm os ferroviários consideráveis possibilidades de conhecer e admirar, o que de outro modo se tornaria difícil.

Deste movimento turístico iremos dando periodicamente notícias nestas colunas, para que todos os assinantes do «Boletim da C. P.» estejam sempre ao facto de quanto lhes possa interessar no campo dos nossos empreendimentos.

3.^a Concentração turística ferroviária em Liège

Foi já distribuído o programa desta importante reunião internacional, que se efectua em Liège (Bélgica) de 3 a 7 de Junho próximo, organizada pelos Sindicatos de Iniciativa Federados do Amblève e seus Afluentes, sob o patrocínio da Federação Internacional das Associações Turísticas Ferroviárias, Associação Turística dos Ferroviários Belgas e Câmaras Municipais do Vale do Rio Amblève.

Além da visita de TROIS-PONTS, BASSE BO-DEUX, FOSSE SUR SALM, WANNE, STAVELOT MALMEDY, grutas de REMOUCHAMPS, LA REID, SPA (célebre estância termal) e LIÈGE (lugar da concentração), a D. T. F. sempre atenta ao que mais possa interessar os excursionistas, imprimiu maior amplitude a esta iniciativa, proporcionando as visitas complementares de Paris, à ida e do Luxemburgo, na volta.

Os excursionistas devem partir no dia 30 do corrente mês (sábado) e regressar em 10 de Junho (feriado), sendo assistidos durante toda a viagem por um delegado da D. T. F.

Passeios turísticos

Estão já designadas as datas dos primeiros passeios turísticos a efectuar esta época no nosso país, os quais contaram no ano transacto com elevado número de participantes.

Mau grado nosso e apesar de repetidos alguns passeios, nem todos os pedidos puderam, então, ser atendidos devido à sua excepcional afluência. Este ano, porém, procuraremos envidar todos os esforços no sentido de satisfazer na totalidade as inscrições que nos forem solicitadas.

Em 7 de Junho iniciar-se-á uma interessante excursão, em autocarro, com partida e regresso ao Porto, visitando as atraentes províncias do Minho e de Trás-os-Montes

Os percursos a efectuar por estrada, são os seguintes:

- 1.^o dia — Porto-Vizela-Guimarães-Penha-Sameiro-Bom Jesus-Braga e Gerez.
- 2.^o dia — Gerez-Barragens do Cávado-Chaves.
- 3.^o dia — Chaves-Vidago-Pedras Salgadas.
- 4.^o dia — Pedras Salgadas-Vila Real-travessia do Marão-Amarante-Penafiel-Porto.

Em 13 de Junho (feriado da cidade de Lisboa) realizar-se-á a visita de uma fábrica de vidros na Marinha Grande, o que reúne grandes motivos de atracção pela beleza dos trabalhos expostos. Finda a visita, efectuar-se-á um circuito compreendendo os aprazíveis e turísticos locais de S. Pedro de Muel, Praia de Vieira, Monte Real e Leiria.

Aos interessados nestes e outros passeios, pede a D. T. F. que lhe comuniquem os seus endereços e locais de trabalho, a fim de serem informados directamente. Entretanto, poderão colher verbalmente as indicações julgadas necessárias, todos os dias úteis, excepto aos sábados, das 9,30 às 12,30 horas.

Excursões de ferroviários estrangeiros

As belezas naturais do nosso país continuam a atrair numerosos ferroviários estrangeiros, ao que

não será estranha a propaganda que delas fazem os próprios visitantes de anteriores excursões, que aqui também recolhem — segundo afirmam — as melhores impressões da famosa hospitalidade portuguesa.

Em 24 de Abril chegou a Portugal mais uma excursão da A. T. C. Francesa (região Este), que visitou Lisboa e seus arredores, Évora, a região turística de Leiria (Batalha, Alcobaça, Nazaré, etc.), Coimbra, Porto e grande parte da província do Minho, viagem que deixou imperecíveis recordações em todos os participantes.

No corrente mês, receberemos as visitas de mais 4 excursões de ferroviários franceses, uma das quais virá a Portugal expressamente para assistir ao tradicional cortejo da Queima das Fitas em Coimbra, cuja fama ultrapassou as nossas fronteiras, sendo de acentuar o facto de os gauleses virem pela terceira vez à nossa terra presenciar este destacado e tradicional acontecimento festivo.

É-nos grato registar estas visitas de colegas da França, esse País por excelência, aos quais se juntarão os de outras nações como a Áustria, Suíça, Alemanha, Dinamarca e Espanha, cujos programas estão sendo ultimados.

Excursões à Escandinávia e à Itália

Estas duas excursões despertaram extraordinário interesse, pelos inúmeros panoramas surpreendentes que prodigalizam e pelas excepcionais condições económicas apresentadas.

A viagem à Escandinávia (Dinamarca, Suécia e Noruega) foi recebida com tal alvoroço entre os nossos assinantes, que logo no dia da abertura da inscrição, ficou completo o número de participantes previamente fixado.

Semelhante acolhimento à nossa iniciativa, a viagem mais longa até agora oferecida aos ferroviários portugueses, permitindo-lhes visitar países que pareciam quase inacessíveis, excedeu, assim, toda a expectativa.

A partida para os países nórdicos será no dia 27 de Junho (sábado) e o regresso, anteriormente previsto para 16 de Julho (5.^a feira) far-se-á no dia se-

guinte, a fim de permitir a todos os participantes que o desejem, uma breve estadia em Paris.

O mesmo entusiasmo se verificou com a encantadora excursão à Itália, país da arte, que irá maravilhar quantos dela participarem.

É de notar terem sido recebidos para esta viagem pedidos que em muito excedem a formação de um turno.

Assim, tendo em vista o elevado número de interessados, está em organização um segundo grupo que tornará possível atender todos os pedidos de inscrição até agora recebidos.

As viagens à Itália principiarão a 29 de Agosto (1.^o grupo) e a 12 de Setembro (2.^o grupo), podendo ainda aceitar-se algumas inscrições para este segundo turno.

Para todos os esclarecimentos devem os interessados dirigir-se à D. T. F., dentro do horário anteriormente referido.

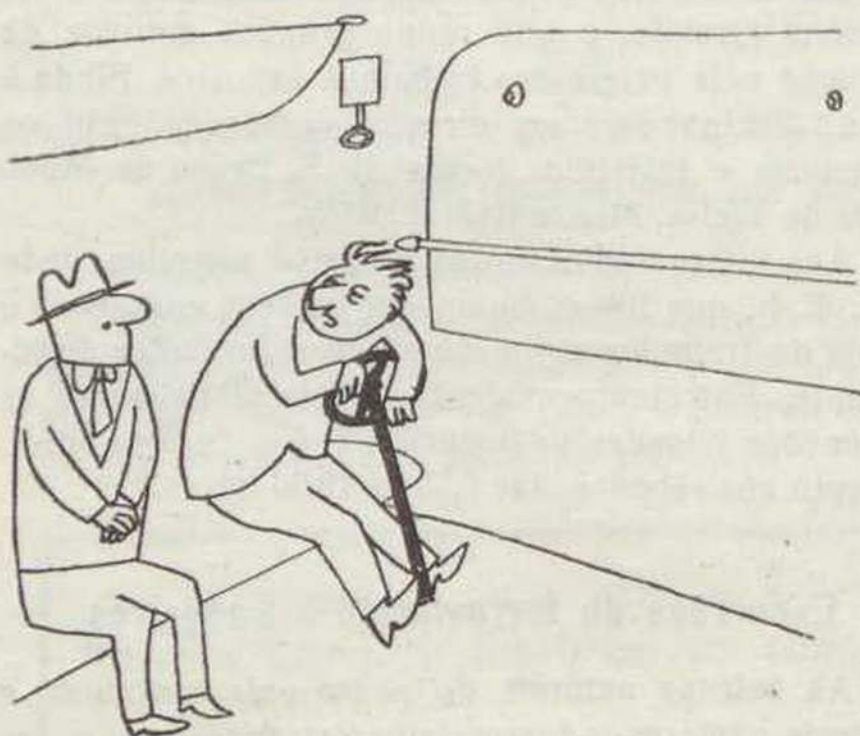
Congresso da F. I. A. T. C., em Atenas

A F. I. A. T. C. (Fédération Internationale des des Associations Touristiques des Cheminots), com representação de 18 países da Europa, promove de 18 a 22 do corrente mês, o 13.^o Congresso anual. Por proposta da A. T. C. Grega, que gentilmente se colocou ao dispor daquela entidade, os congressistas reunir-se-ão, desta vez, em Atenas.

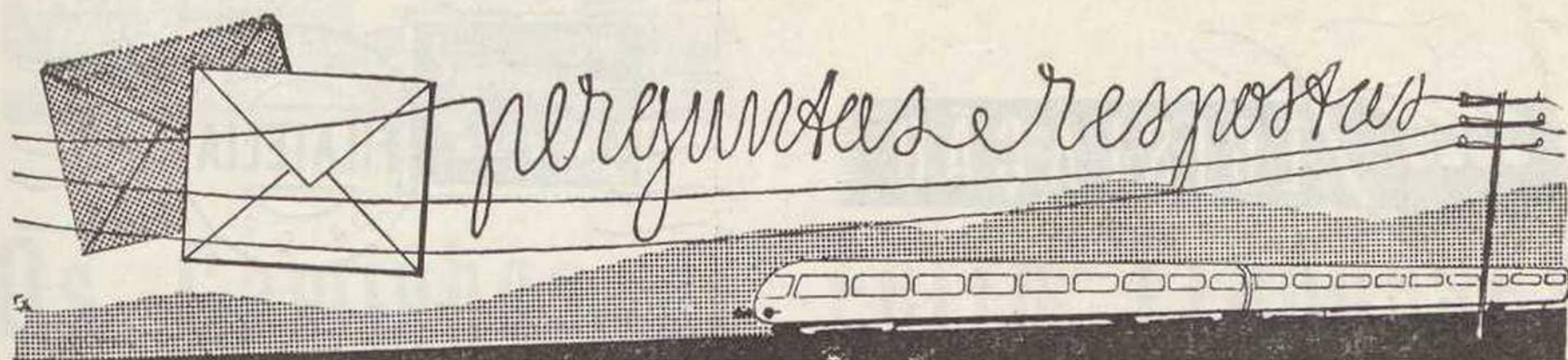
Serão efectuadas reuniões plenárias e das Comissões administrativas e técnicas, aprovar-se-á o relatório 12.^o Congresso efectuado no ano findo em Oslo, e será tema do 13.^o Congresso o «Desenvolvimento do Turismo Social entre países limítrofes».

A Comissão Administrativa da F. I. A. T. C. teve a amabilidade de nos endereçar convite, fazendo notar a necessidade de uma representação portuguesa neste importante certame internacional.

O programa de recepção, organizado pela A. T. C. Grega, prevê a visita daquela linda capital, dos seus magníficos museus, templos e monumentos, assim como, passeios a DELPHOS, e através das encantadoras ilhas do Golfo SARONICOS, Cabo SOUNION, etc.



— O que tem de bom o comboio é que se pode dormir ao volante.



Divisão da Exploração

Serviço do Movimento

Pergunta n.º 2 109/Cons. n.º 280-M — Numa estação de via única realizou-se um cruzamento. O segundo comboio a ser recebido entrou na linha contígua à plataforma do edificio de passageiros, vindo o condutor à porta do furgão do lado da estação, onde se conservou até o momento da partida. Desse facto resultou que o chefe, que se encontrava junto do outro comboio para lhe dar a partida após a chegada do segundo, não lhe pudesse anunciar horas de chegada e que a confirmação do respectivo sinal de partida não fosse imediatamente transmitido ao maquinista, pelo referido condutor.

Tendo sido observado a este agente que devia ter-se colocado do lado do comboio com que cruzou, o mesmo respondeu que nada havia regulamentado acerca do lugar que devia ocupar à chegada às estações onde se dessem cruzamentos.

Como outros seus colegas não procedem assim, peço esclarecer.

Resposta — Se o condutor não viu à chegada o chefe na plataforma, devia ter-se mudado imediatamente para o lado contrário, pois só assim podia dar cumprimento à alínea h) do n.º 2.º do § 2.º do art.º 3.º do Livro E 6 que preceitua que o condutor nos casos de cruzamento, deve certificar-se de que o sinal de partida foi bem para o seu comboio e se aquele com que devia cruzar já chegou.

///

Pergunta n.º 2 118/Cons. n.º 281-M — Peço esclarecer se para o carregamento de bobines e rodados deve ser pedida a comparência dos agentes da revisão de material, tal como acontece com o carregamento de caldeiras para locomotivas, tractores e máquinas agrícolas.

Resposta — O carregamento de bobines e rodados é considerado como abrangido pelas disposições do art.º 5.º, § 1.º, do Livro E I, devendo, portanto, ser requisitada a comparência dos agentes da revisão de material para assistirem ao carregamento destes volumes.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2 116/Cons. n.º 339-F — Peço me seja dito se está certa a taxa que a seguir detalho: Paço de Arcos para Leixões-Docas.

1 vagão particular com telha de ardósia, peso 11 990 Kg.

Carga e descarga pelos Donos.

Taxa do percurso da C. P.

Alcântara-Mar a Leixões 366 Km.

Tabela n.º 11 da Tarifa Especial n.º 1 de P. V.

Preço $204\$32 \times 12$	=	2 451\$84
Manutenção $8\$00 \times 12$	=	96\$00
Transmissão		25\$00
Docas $3\$00 \times 12$	=	36\$00
Aviso de chegada		5\$00
		<u>2 613\$84</u>

Bónus de utilização de vagão particular		
$366 \times \$20$		73\$20
		<u>2 540\$64</u>
Arredondamento		\$06
Total		<u>2 540\$70</u>

Resposta — Está errada a taxa apresentada. Segue discriminação como corresponde:

366 Km. — Tabela 11

Preço	$204\$32 \times 12$	=	2 451\$84
Manutenção	$8\$00 \times 12$	=	96\$00
Aviso de chegada			5\$00
			<u>2 552\$84</u>
Bónus de vagão particular 366 Km $\times \$20$			73\$20
			<u>2 479\$64</u>
Arredondamento			\$06
Total			<u>2 479\$70</u>

Observação:

Não é de aplicar a taxa de transmissão nem a de utilização de material para condução às Docas.

Ver o Artigo 13.º da Tarifa de Vagões Particulares e o n.º 8 da Nota 2 do Indicador Geral do serviço que que prestam as estações.

///

Pergunta n.º 2 117/Cons. n.º 340-F — Agradecia fosse informado se a taxa a seguir mencionada está certa.

Lisboa (Santa Apolónia) para Caxarias.

4 caixas com margarina em pacotes, peso 80 Kg.

140 Km. Tarifa Geral — base 6.ª



A fim de pôr termo a qualquer dúvida sobre a legitimidade da cobrança, por mudança de classe, aos passageiros dos nossos comboios — mormente no que respeita à linha de Sintra — e porque o texto da Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros — Bilhetes para Tranvias, por pouco expresso, pode ter interpretação contraditória, o Conselho de Administração da C. P. aprovou um projecto de Aditamento à mencionada Tarifa, com uma nova redacção para o seu art.º 8.º que passará a ser o seguinte:

1) — O passageiro que viajar em classe superior à do seu bilhete paga, por esta Tarifa:

a) — Se tiver avisado previamente o revisor do comboio, a diferença entre os preços das classes, desde o ponto em que ocupar a classe de lugar superior até aquele em que deixe de o ocupar;

b) — Se não tiver avisado previamente o revisor do comboio, a diferença entre o preço das duas classes, acrescida de 20% da mesma diferença, desde o ponto em que tiver tomado o comboio até aquele em que deixe de ocupar o lugar de classe superior.

Transporte . . .	$276\$00 \times 0,08$	=	22\$08
Manutenção . . .	$18\$00 \times 0,08$	=	1\$44
Reg.º e Aviso chegada . . .			4\$00
Arredondamento . . .			\$08
Total . . .			27\$60

Resposta — Está errada a taxa apresentada — Segue detalhe como corresponde:

140 Km. Tarifa Especial n.º 3.

Preço por tonelada . . .	$97\$00 \times 0,08$	=	7\$76
Reg.º e aviso chegada . . .		=	4\$00
			11\$76
Arredondamento . . .			\$04
Total . . .			11\$80

Nota-se ao consulente que a margarina é equiparada à manteiga, quando transportada em G. V., correspondendo-lhe, por isso, a aplicação da Tarifa Especial n.º 3.

Sobre a equiparação da margarina a manteiga, quando transportada em G. V., foram dadas instruções em 3 de Setembro de 1957, a todas as estações, em expediente n.º 12 469-EFM., por intermédio das Secções de Fiscalização de Receitas.



Por J. MATOS SERRAS

Temática de Caminhos de Ferro

Em comemoração do Centenário do primeiro Caminho de Ferro Sul-Americano, entre Copiapó e Caldera, o Chile emitiu, em 1951, dois selos de igual desenho, representando uma antiga locomotiva e sendo um deles para Correio Aéreo.



Literatura Filatélica

A revista «O Pejão», mensário do pessoal das Minas do Pejão, está a publicar um interessante trabalho sob o título «História dos Correios de Portugal».

Marcofilia

Mais um carimbo brasileiro para a nossa temática. Foi apostado no dia 5 de Janeiro de 1955, no Rio de Janeiro, para assinalar a inauguração da ligação ferroviária entre o Brasil e a Bolívia.



Recenseamento Filatélico

Filatelistas ferroviários:

Arcelino Nogueira Faria, rua Miguel Bombarda, n.º 233 - 2.º — Barreiro.

Convidam-se todos os ferroviários filatelistas a dirigirem as suas inscrições para este recenseamento do BOLETIM DA C. P.

Os Caminhos de Ferro Franceses na Batalha do Silêncio e do Conforto

JUNTAMENTE com a velocidade, o conforto é uma das exigências primordiais do caminho de ferro moderno. Aliás, este último não é mais do que um complemento da velocidade; efectivamente, para encurtar a duração real da viagem não basta acelerar a marcha dos comboios, mas é mister também melhorar o conforto para diminuir ou eliminar a fadiga do passageiro.

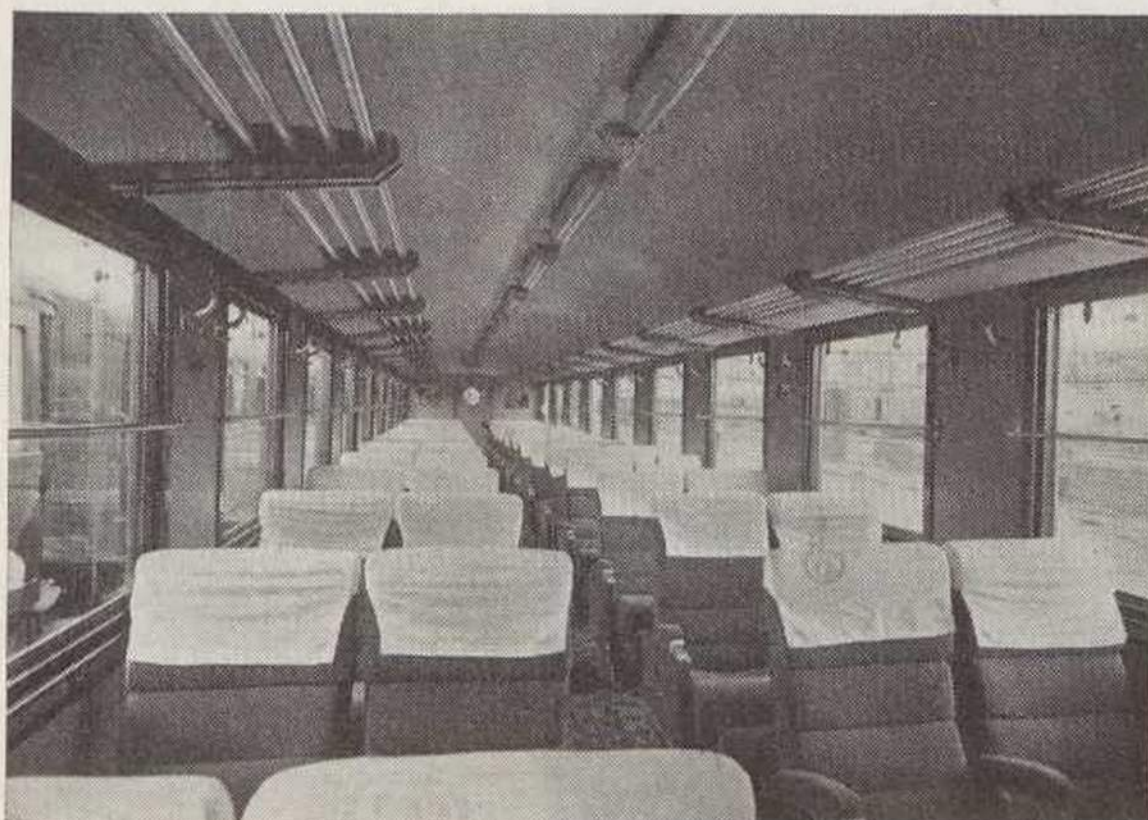
Neste domínio, os Caminhos de Ferro Franceses têm desenvolvido uma notabilíssima acção de pioneiros da qual damos hoje algumas imagens aos nossos leitores.

Observemos a propósito que o conforto em caminho de ferro é uma noção complexa que se pode encarar sob o duplo aspecto dinâmico e estático. O primeiro refere-se essen-

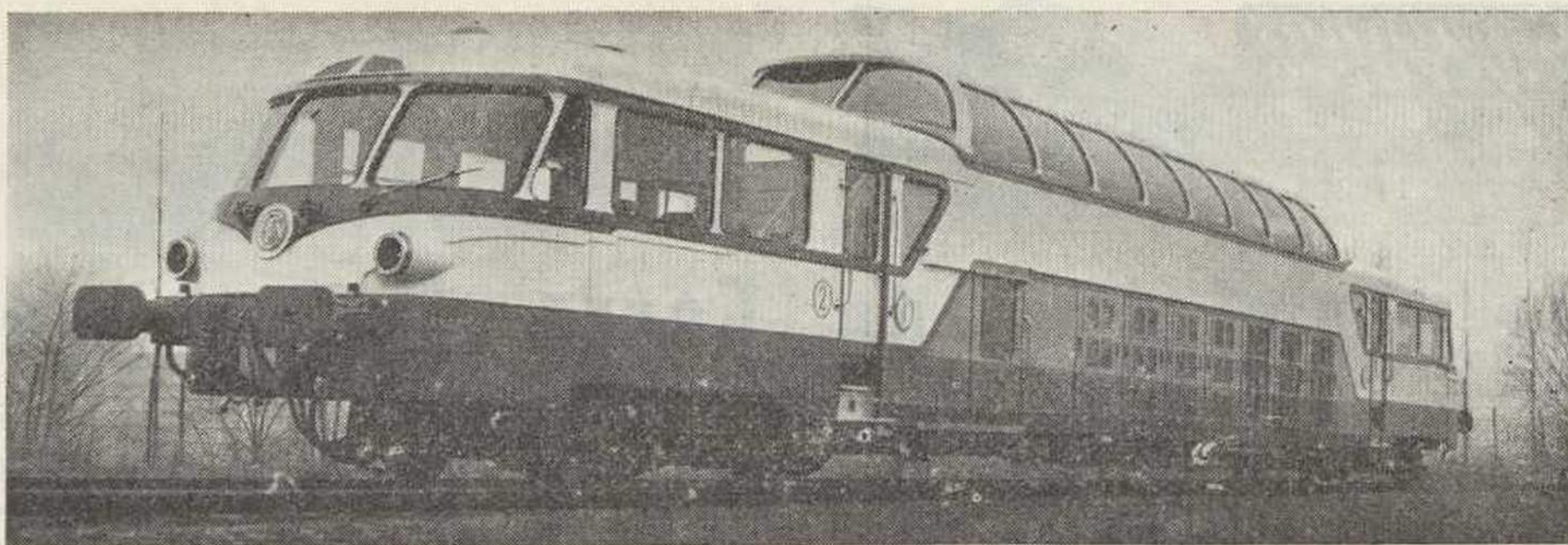


O elegante compartimento-bar do mais veloz comboio do Mundo: o «Mistral», que liga Paris à capital da Côte d'Azur. Os caminhos de ferro de todo o Mundo — em especial franceses — esforçam-se por tornar as longas viagens agradáveis e procuram dar o máximo conforto aos seus passageiros

cialmente à estabilidade dos veículos durante a marcha; para isto, contribui não só a boa



Nem só nos aviões existem assentos inclináveis: é o que nos prova este interior duma carruagem-salão do tipo das que circulam em muitos comboios franceses de longo curso



A nova automotora panorâmica da S. N. C. F., destinada a circular em certas linhas de maior interesse turístico. A parte sobre-elevada oferece 44 lugares de 1.^a classe; em cada uma das duas extremidades, há ainda 22 lugares de 2.^a classe. Os órgãos motores e o porta-bagagens estão situados por baixo do compartimento sobre-elevado. A sua potência é de 800 CV e pode atingir a velocidade de 130 Km/h.

qualidade da via de todas as linhas francesas como também a excelente suspensão dos veículos para a melhoria da qual veio trazer largo contributo o comboio pendular que a S.N.C.F. recentemente ensaiou.

Mas o conforto não se resume a garantir um andamento suave dos comboios; pelo contrário compreende toda uma série doutras exigências que designámos atrás como proporcionando o conforto estático. Entre elas se contam a insonorização, o aquecimento e a climatização, uma iluminação cuidadosa-

mente estudada, a decoração de bom gosto e até as instalações sonoras sem esquecer ainda a possibilidade de se fornecerem as refeições ou de se dormir durante a marcha do comboio.

Em todos estes pontos tem procurado a S.N.C.F. satisfazer cabalmente os desejos da clientela que dá a preferência ao comboio para as suas viagens; e importa notar que tais esforços têm merecido da parte do Público o mais caloroso acolhimento — que os tem desta maneira coroado do maior êxito.



A concepção da automotora panorâmica resulta essencialmente do desejo de aumentar o conforto dos passageiros sem reduzir nem a capacidade do veículo, nem a sua potência nem a facilidade de conservação dos órgãos motores. Vemos aqui o interior do compartimento de 1.^a classe, provido de assentos inclináveis. Os vidros são aquecidos electricamente e são atérmicos (levemente azulados) para proteger os passageiros da radiação solar infravermelha. A iluminação é realizada por tubos fluorescentes e o aquecimento é assegurado por distribuição de ar quente e por aerotermos. O mesmo circuito serve para a ventilação durante o Verão,

Foram eleitos para o corrente ano os Corpos Gerentes do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, que ficaram assim constituídos:

DIRECÇÃO — Efectivos, Alexandre Correia Matias, Subchefe de Serviço, ref. — Carlos Diogo da Cunha, Chefe de Seccção dos Escritórios, ref. — Manuel da Cruz Santareno, Chefe de Estação de 1.^a cl., ref. — Joaquim Pereira Gonçalves, Factor de 1.^a cl. — José Gonçalves, Adido Técnico — Ricardo Correia Júnior, Serralheiro — José Augusto Guerreiro, Factor de 1.^a cl. **Suplentes** — Aires dos Santos Cordeiro, Condutor de 1.^a cl. — Armando Bravo Marinho, Serralheiro — António de Matos Miranda, Factor de 2.^a cl.

ASSEMBLEIA GERAL — Presidente, Joaquim da Silva Simplicio Júnior, Chefe de Circunscrição, ref. — **Vice-Presidente,** Manuel António Fernandes, Condutor principal, ref. — **1.^o Secretário,** Gilberto Tavares dos Santos, Contramestre de Oficina — **2.^o Secretário,** José António Marques, Revisor de material de 1.^a cl.

CONSELHO FISCAL — João Azevedo do Carmo, Subchefe de Escritório, Direcção Geral — Manuel António Capela Bolina, Chefe de Escritório, Tracção — José Martins, Factor de 1.^a cl.

JUNTA CONSULTIVA — Manuel Martins Entrudo Júnior, Inspector da Zona da Exploração — António Gomes, Mestre de Oficina, ref. — António Maria da Costa, Chefe de Escritório, ref. — Aníbal Pereira Fernandes, Chefe de Escritório — Ermelindo da Conceição Carvalho, Chefe de Distrito de Via.

— O Conselho de Administração adjudicou aos Estaleiros de Viana do Castelo a construção de dois excelentes barcos para o serviço fluvial Lisboa-Barreiro, com a lotação para mil passageiros e equipados com motores Diesel.

A entrada ao serviço destes barcos, que se prevê no 2.^o semestre do próximo ano, originará modificações importantes nos actuais embarcadouros do Barreiro que passarão a ser de tipo flutuante — como aliás há muito se tinha reconhecido ser necessário.

— Abrirá no 1.^o de Junho próximo, na Gare central de Copenhague, uma exposição ferroviária de carácter internacional, em que serão expostos cartazes, fotografias e modelos reduzidos de material tractor e circulante. A C. P. estará representada.

— No ano de 1958 a Companhia construiu para residência do seu pessoal 50 casas. O encargo total feito com essas edificações e bem assim com as despesas de conservação corrente e melhorias em habitações, foi de cerca de 3.700 contos.

— Foi publicado o Relatório e Contas dos nossos Armazéns de Viveres referente a 1958. Nele se regista que o movimento de vendas atingiu 41 mil contos,

I — Divisão da Exploração

A) — Serviço do Movimento

Ordem do Dia n.º 4 608 de 25-3-959 — Mudança da hora legal.

Ordens de Serviço da série M de n.º 958 de 2-3-959 ao n.º 990 de 30-3-959.

B) — Serviço Comercial e do Tráfego

Circular n.º 1 123 de 21-3-959 — Transporte de cortiça.

Aviso ao Público B n.º 277 de 3-3-959 — Transporte de farinhas para alimentação de animais, sêneas e tourteaux.

Aviso ao Público B n.º 278 de 5-3-959 — Transporte de mármore.

5.^o aditamento à Tarifa Especial n.º 8 — Passageiros de 9-3-959 Bilhetes de mercados locais.

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem — Alterações e ampliações.

sendo superior em cerca 450 contos ao montante do ano anterior — o que se deve atribuir não só a uma maior utilização dos Armazéns, por parte dos consumidores, como ainda às naturais oscilações dos preços de alguns géneros e artigos. Os lucros líquidos foram exactamente de 878 197\$59.

— Ao XVIII Concurso das Estações Floridas, recentemente aberto, concorrem 173 estações. Nota curiosa a assinalar: habilitam-se todas as estações da linha do Minho. Em contrapartida da linha de Tua, apenas Bragança está presente no concurso.

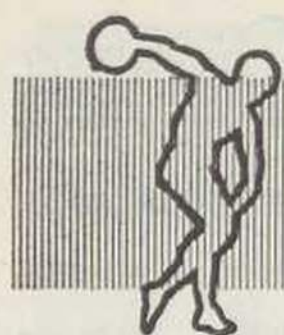
— Os Refeitórios da Manutenção Militar, em Xabregas, iniciaram um ensaio de Alimentação Racional de todo o pessoal civil e militar, com vista à comprovação, em Portugal, de que é possível a obtenção de maiores níveis de saúde e um aumento do índice de produtividade, por meio de um novo sistema alimentar, racionalmente estudado em relação às carências do povo português e adaptado às suas tradições e vícios alimentares mais correntes. Foi convidado um representante da C. P. para acompanhar o trabalho experimental, com vista à possível introdução do sistema nas nossas cantinas.

— Na comissão encarregada de rever o regime vigente da coordenação dos transportes terrestres, de que é representante, pelo caminho de ferro, o Director-Geral da C. P. constituíram-se os seguintes grupos de trabalho:

1.^o Grupo (obrigação de explorar) — Dr. Rogério Torroais Valente.

2.^o Grupo (obrigação de transportar e obrigações de carácter tarifário) — Dr. Miguel Pereira Coutinho.

3.^o Grupo (encargos com infra-estrutura) — Francisco Diogo da Costa, Chefe de Circunscrição e, no seu impedimento, o Inspector da 2.^a Zona de Via e Obras, Francisco António de Lima.



GRUPOS *desportivos* FERROVIÁRIOS

O Grupo do Entroncamento participou no Campeonato Distrital de Júniores de Futebol — Desportistas Ferroviários

Por J. MATTOS SERRAS

A carreira dos jovens futebolistas do nosso Grupo do Entroncamento não foi feliz no decorrer do último torneio regional de Santarém. Os resultados verificados ficaram a dever-se, em grande parte, à manifesta falta de experiência patenteada pelos rapazes, embora alguns deles possam vir a atingir plano de evidência num futuro próximo. Tanto assim, que três desses jovens já estão inscritos na categoria

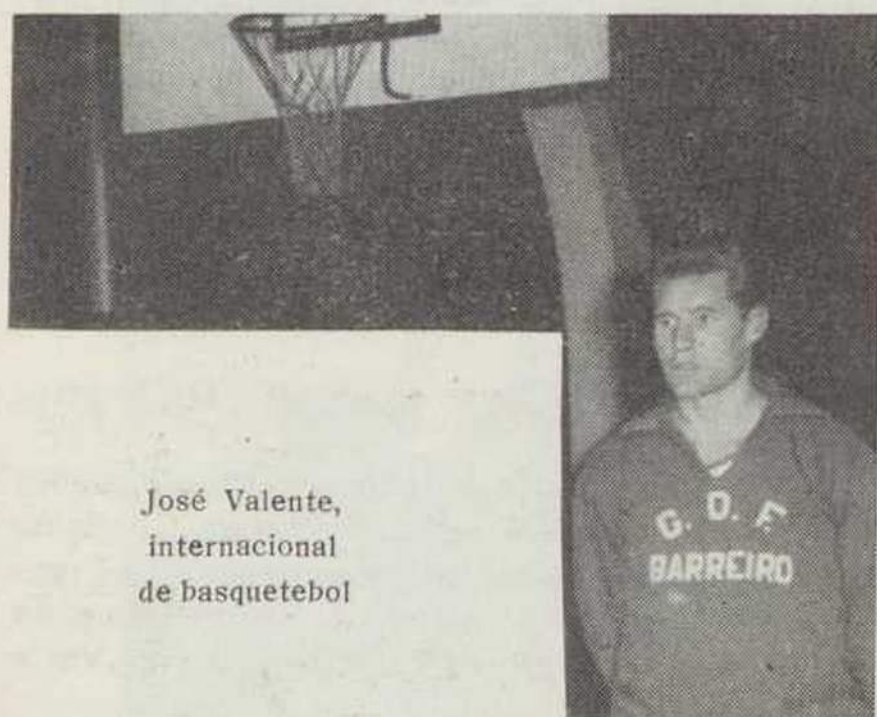
principal, um dos quais tem alinhado, com inteiro agrado, em encontros do Nacional da 3.^a Divisão.

Tomaram parte na prova, por ordem da classificação final, o União de Tomar, o Tramagal, o Desportivo de Torres Novas e o Ferroviário. Os resultados alcançados pelos nossos representantes foram os seguintes:

Com os tomarenses: vitória por 2-0 e derrota por



Equipa de júniores, de futebol, do Grupo do Entroncamento



José Valente,
internacional
de basquetebol

0-4; com os tramagalenses: derrotas por 1-2 e 1-5, e com os torrejanos: empate de 3-3 e derrota por 1-2.

Em resumo, temos, 1 vitória, 1 empate e 4 derrotas, com 8 golos marcados e 16 sofridos, o que não permitiu tomar parte no Nacional da categoria.

Desportistas Ferroviários

A rubrica deste mês é dedicada ao basquetebolista José Valente, que exerce a sua actividade profissional nas nossas Oficinas do Barreiro. Componente do «cinco» do Barreirense, campeão nacional da modalidade, o valoroso atleta também representa o nosso Grupo do Barreiro, e esteve presente nos últimos Jogos Desportivos Ferroviários, realizados na Figueira da Foz. Internacional várias vezes, foi chamado à equipa nacional recentemente, tendo defrontado a Espanha, em Madrid, e a França, em Lisboa.

ONDUCLAIR

O MATERIAL MODERNO JÁ CONSAGRADO!

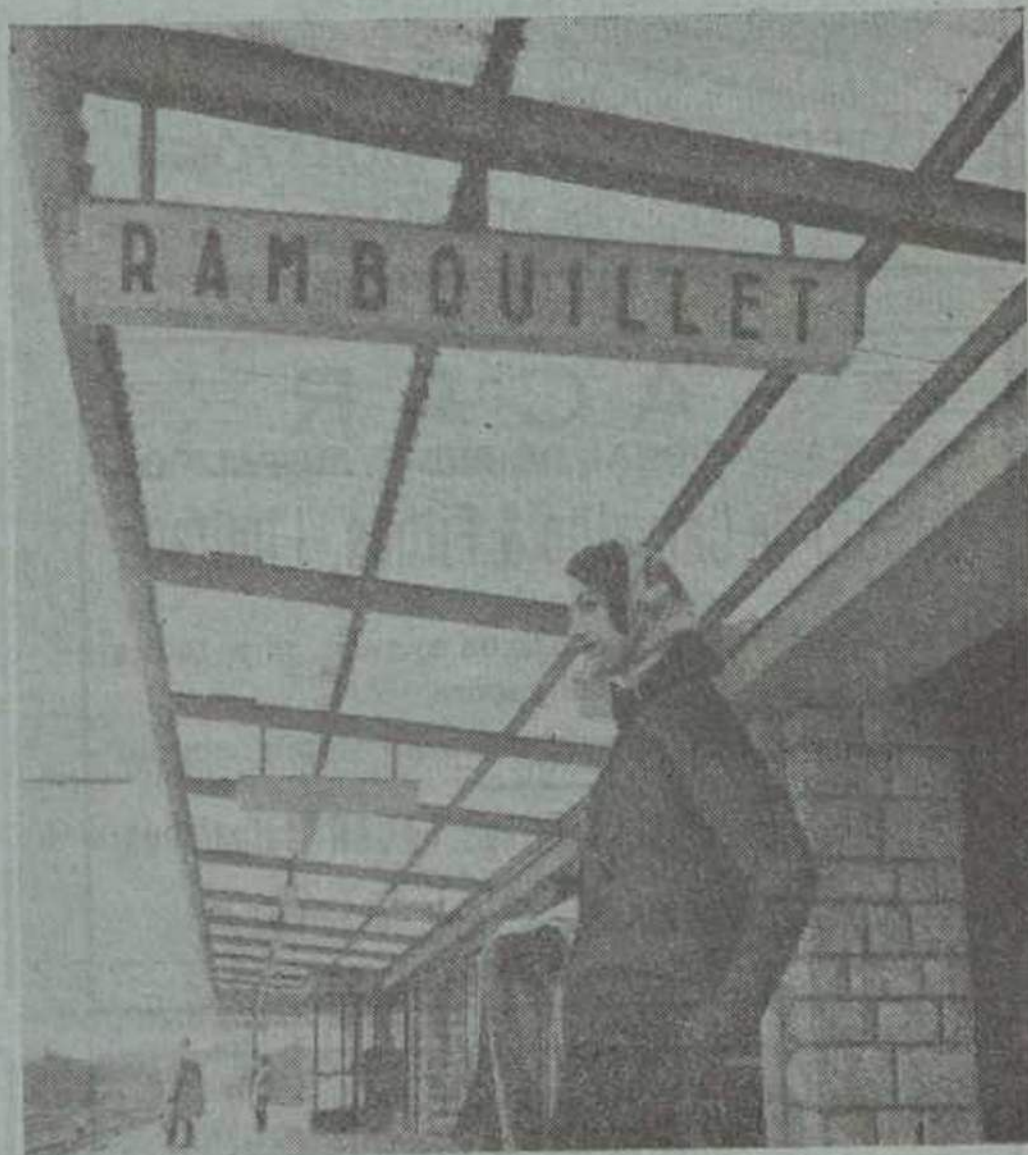
Translúcido

ondulado

ou plano

em 15 cores

inalteráveis



Representante Exclusivo:

O C I D E N T E — Importador e Exportador, Lda.

RUA EDUARDO COELHO, 16, 2.º — LISBOA — TELEF. 367859 34370

Firmas que concedem descontos, nas compras, aos ferroviários, mediante a apresentação do cartão de identidade da Companhia

Designação dos artigos	Descontos	Nomes das Firmas	Moradas
Alfaiataria	20%	Casa Coelho Dias.	Rua dos Sapateiros, 92, 1.º . LISBOA
Artigos eléctricos	até 25%	Electro-Rádio Oceano, L.da.	Rua dos Bacalhoeiros, 123 . LISBOA
» fotográficos	15%	Roiz, Limitada	Rua Nova do Almada, 82, 84 . LISBOA
Camisaria	10 e 2%	Adão Camiseiros, L.da	Rua Augusta, 238-240 . . . LISBOA
»	10%	Camisaria Portuense	Rua do Arsenal, 166-168 . . LISBOA
»	15%	Casanova	Praça da Figueira, 8-A e Rua da Palma, 69 LISBOA
Diversos	10%	Armazéns Grandela, L.da.	Rua Áurea, 205 LISBOA
»	10%	Casa Africana	Rua Augusta, 161 LISBOA
»		» »	Rua Sá da Bandeira, 166 . . PORTO
»		» »	Edifício do Cruzeiro ESTORIL
»	10%	Casa Aguiar.	Rua do Carmo, 17 LISBOA
»	5 e 10%	Grandes Armazéns do Chiado	Rua do Carmo, 2 LISBOA
Drogas	10 a 20%	Drogaria do Rosário, L.da	Rua do Rosário, 130 PORTO
Fanqueiro e retroseiro.	10%	Armazéns do Rossio	Praça D. Pedro IV, 78,80 . . LISBOA
Fazendas de lã	variáveis	Braz & Monteiro COVILHÃ
» » » , etc.	15%	Lanalgo, Limitada	Rua de Santa Justa, 42 . . . LISBOA
» e confecções	15%	Ferreira & Duarte, L.da	Rua dos Fanqueiros, 229. . . LISBOA
Ferragens e louças	10%	Cordeiro Pinheiro & C.ª, L.da	Rua das Flores, 304 PORTO
Guarda-sóis	10%	António Alves Rodrigues.	Rua do Almada, 490 PORTO
Lanifícios	20%	Suprema	Rua dos Fanqueiros, 77, 79 . LISBOA
Louças e vidros	10%	Braz & Braz, L.da	Tr. Nova de S. Domingos, 36 LISBOA
Livros e art. de papelaria	10%	Livraria Bertrand	Rua Garrett, 73 LISBOA
Madeiras e tintas	5 a 10%	Manuel de Barros Pedroso, Herdeiros.	L. S.to António da Sé, 14, 18 LISBOA
Malas, pastas, etc.	15%	Eurico Santos	Rua da Prata, 234, 1.º . . . LISBOA
Malhas, meias, chapéus, camisaria, roupa, re-trosaria, etc.	15%	Eduardo Martins & C.ª, L.da	Rua Garrett, n.ºs 1 a 11 . . . LISBOA
Malhas, cintas, vestidos e nylons	15%	Salomé	Rua dos Correeiros, 152, 154 LISBOA
Mobílias	variáveis	Marcenaria Santos, L.da OLIVEIRA DE AZEMEIS
Óptica	15%	Casa dos Óculos	Rua da Mouraria, 80/82 s/loja LISBOA
»	40%	Hilário Alves	Rua do Carmo, 69, 2.º, Dt.º LISBOA
»	30 e 40%	I. Gonçalves & Silva	Rua Eugénio dos Santos 9, 2.º, E. LISBOA
» e artigos foto-gráficos	40 e 25%	Machado — Oculista	Tr. de Santo Antão, 14, 1.º . LISBOA
Óptica	20 a 40%	Oculista de Lisboa, L.da	Rua da Madalena, 182, B. . . LISBOA
»	10 e 30%	Óptica Restauradores, L.da.	Praça dos Restauradores, 13, 1.º LISBOA
Papelaria	10%	Papelarias Emílio Braga & C.ª, L.da	Rua da Madalena, 40, 44; Rua Alexandre Herculano, 41-C e Avenida de Roma . LISBOA
Pastelaria.	10%	Bufete da Estação e Casa do Gato Preto Estação de CALDAS DA RAINHA
Perfumarias	10%	Drogaria Açoriana	Rua da Prata, 90, 101 e 103 . LISBOA
Relojoaria.	Preços de Armazém	Vouga, Limitada	Rua da Assunção, 40, 2.º . . LISBOA
Relojoaria e ourivesaria	10%	Relojoaria Zenith	Rua Marq. da Fronteira, 82-C LISBOA
» »	15 e 20%	» Zurique.	Largo D. Estefânia, 6-E, 6-F LISBOA
Vidros e molduras	variáveis	Casa Gândara	Rua de S. Paulo, 46-48 . . . LISBOA

Permanentes e pinturas dos cabelos — 10% de desconto — Salão Rossio — Rossio, 93-1.º — LISBOA
 Calista Olival — Tratamento geral dos pés — Preço especial: 25\$00 — R. dos Douradores, 222, 2.º Tel. 368184 - LISBOA
 Margarida Esteves — Tratamento dos pés — Preço especial: 30\$00 — R. da Assunção, 42-1.º Tel. 30879 - LISBOA

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Calixto Domingos Martins — Inspector de Receitas em Beja. Admitido como eventual adven-
tício em 8-7-1918.



Leopoldo Lopes Sobreiro — Subinspector de Secção de Ex-
ploração em C. Branco. Admitido
como praticante em 10-7-1918.



Manuel Nunes — Chefe de Es-
tação de 2.^a classe em Malveira.
Admitido como praticante em
10-7-1918.



*Aníbal Botelho da Costa Al-
varenga* — Chefe de Estação de
2.^a classe em Pinhão. Admitido
como praticante em 13-7-1918.



Abílio Pinto de Meneses —
Chefe de Estação de 2.^a classe
em Penafiel. Admitido como pra-
ticante em 17-7-1918.



José Gaspar de Magalhães —
Chefe de Estação de 1.^a classe
em Tua. Admitido como prati-
cante em 18-7-1918.



Mário Amaral da Silva —
Chefe de Estação de 2.^a classe
em Albergaria. Admitido como
praticante em 10-7-1918.



*Francisco Joaquim Pereira
Resende* — Chete de Estação de
3.^a classe em Sabugo. Admitido
como praticante em 10-7-1918.



Alberto Martins Diogo —
Chefe de Estação de 3.^a classe
em Penamacor. Admitido como
praticante em 10-7-1918.



José Freire de Vasconcelos
Chefe de Estação de 3.^a classe
em Belmonte. Admitido como pra-
ticante em 10-7-1918.



Augusto Baptista — Chefe de
estação de 3.^a classe em Entron-
camento. Admitido como prati-
cante em 10-7-1918.



Manuel Francisco — Servente
de 1.^a classe em Setil. Admitido
como carregador em 21-7-1918.



António Pires — Conferente de 1.^a classe em Lisboa R. — Admitido como carregador em 21-7-1918.



José Joaquim Moutinho — Chefe de lanço de 2.^a classe. Admitido ao serviço como servente de partido em 3-7-1918.



José António Amaral — Servente de 1.^a classe em Leixões. Admitido como carregador eventual em 16-7-1918.



Cipriano das Neves — Capataz de manobras de 1.^a classe em Casa Branca. Admitido como carregador auxiliar em 16-8-1918.



Claudino José Tergeira — Servente de 1.^a classe em Casa Branca. Admitido como carregador auxiliar em 18-8-1918.



Raul Joaquim de Carvalho — Inspector de Receitas de 2.^a classe em Coimbra. Admitido como eventual em 16-8-1918.



Luís Joaquim do Couto — Conductor de 1.^a classe em Campanhã. Admitido como carregador eventual em 30-8-1918.



José Nunes Zambujal — Capataz de manobras de 1.^a classe em Beja. Admitido como carregador auxiliar em 15-8-1918.



José António Terjeira — Capataz de manobras Principal em Pínhai Novo. Admitido como carregador auxiliar em 16-8-1918.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



João Alves Mendes — Factor de 1.^a classe da Sociedade «Estoril», louvado e gratificado com um mês de vencimento pela Administração daquela Empresa, por, quando em serviço na estação de Algés, com risco da própria vida, ter evitado que um peão distraído fosse colhido mortalmente por um comboio, quando atravessava a passadeira da estação.

Joaquim Paixão Feliciano — Revisor de bilhetes de 2.^a classe do Posto de Lisboa, encontrou, numa carruagem do comboio n.º 4122, uma carteira de senhora contendo vários objectos e a importância de 920\$00, que pontualmente entregou ao chefe da estação de Lisboa - R.



Luís Amaro Guia — Revisor de material de 3.^a classe, da 3.^a Zona. Ao passar a revisão interior à composição do comboio n.º 9010, encontrou, numa das carruagens, uma carteira contendo a quantia de 700\$00, que prontamente entregou ao seu chefe imediato.

Joaquim Barata Sanches — Factor de 2.^a classe da estação de Lisboa - P., encontrou, junto ao postigo duma bilheteira, uma carteira contendo vários documentos e a importância de 1.100\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.





Alice da Silva Pereira — Guarda de 1.^a classe do distrito 465, foi elogiada pelo interesse que demonstrou, com acertadas providências, quando, ao notar a passagem do comboio n.º 28.677, que a carga de um vagão ia deslocada e ameaçada de cair à linha, prontamente deu conhecimento do facto, pelo telefone, à colega da P. N. a seguir, que fez sinal de paragem ao comboio, tendo a carga sido recomposta.

Álvaro Lopes Veloso — Fogueiro de 2.^a classe, da 1.^a Zona. Elogiado, nos termos do n.º 1 do art.º 43.º do R. G. P., pela coadjuvação que prestou espontaneamente na remoção de terras caídas na linha do Dão, ao Km. 10,9/0, em consequência do desabamento duma trincheira, demonstrando deste modo um interesse pelo serviço da Companhia que muito o dignifica.



Nilo Luzerna Pais — Operário de 3.^a classe, do 1.º G.º Oficial. Encontrou, próximo da entrada principal das oficinas, um relógio de pulso, no valor de 300\$00, que prontamente entregou ao seu contramestre.

Domingos Gonçalves Cardoso — Marinheiro de 2.^a classe, da Via Fluvial. Encontrou, a bordo do vapor «Alentejo», uma carteira contendo a quantia de 480\$00, da qual fez entrega ao chefe da estação de Lisboa - TP.



Manuel Joaquim Aleixo — Máquinista de 3.^a classe, da 3.^a Zona. Foi elogiado nos termos do n.º 1 do art.º 43.º do R. G. P., pela atenção demonstrada no exercício das suas funções, evitando, deste modo, um possível acidente na estação de Casa Branca, quando conduzia o comboio n.º 8052, e se apercebeu de que circulava por linha irregular.

Alexandre Queirós — Servente auxiliar, do posto de Espinho da Fiscalização de Campanhã. Quando procedia à limpeza da composição do comboio n.º 834, encontrou, debaixo de um banco de uma carruagem de 1.^a classe, a quantia de 820\$00, que prontamente entregou ao seu chefe imediato.



Joaquim Dias Ferreira Torres — Factor de 2.^a classe da estação de Azurara, n.º 419053, encontrou, junto do postigo da bilheteira, uma carteira contendo documentos de valor e a importância de 1 170\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.

Joaquim António Pedro — Guarda-freio de 2.^a classe do Posto de Trens de Lisboa, n.º 017 234, encontrou numa carruagem do c.º n.º 1 uma carteira com documentos e a importância de 2.000\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Lisboa-P.



SUMÁRIO

MUSEUS FERROVIÁRIOS * UM NOVO EXEMPLO DE COOPERAÇÃO EUROPEIA — A SUÍÇA VAI CONSTRUIR OS PRIMEIROS TEE ELÉCTRICOS, pelo Dr. Êlio Cardoso * CORONEL ESMERALDO DE CARVALHAIS * O NOVO PRESIDENTE DA U. I. C. * IMPRESSÕES DE VIAGEM — A LUZ DE NÁPOLES, por Arminda Gonçalves * NOS BASTIDORES DO NOSSO MEIO — HOMENS E MÁQUINAS A VAPOR, por Manuel Duarte Gomes * DOIS FERROVIÁRIOS EXEMPLARES * OS NOSSOS CONCURSOS * RESULTADO DUM CONCURSO * DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS FERROVIÁRIOS * BOM HUMOR * PERGUNTAS E RESPOSTAS * LEGISLAÇÃO * FILATELIA * CAMINHOS DE FERRO D'ALÉM FRONTEIRAS — OS CAMINHOS DE FERRO FRANCESES NA BATALHA DO SILÊNCIO E DO CONFORTO * NOTICIÁRIO DIVERSO * REGULAMENTAÇÃO DISPERSA * GRUPOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS, por J. Mattos Serras * DESCONTOS A FERROVIÁRIOS * PESSOAL

NA CAPA : «O rápido do Algarve» — Foto de António Dias Perdígão

Mais de **1.000.000**

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

foram fornecidas desde 1919 a todas partes do mundo, sendo cerca de 300.000 dessas caixas para vagões de mercadorias.

Caixas **SKF** com rolamentos de rolos oferecem:

- Segurança - nenhuma griagem
- Mais quilometragem entre revisões
- Economia de lubrificante
- Mais vagões por cada composição



SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA PORTO
Praça da Alegria, 66-A Avenida dos Aliados, 152

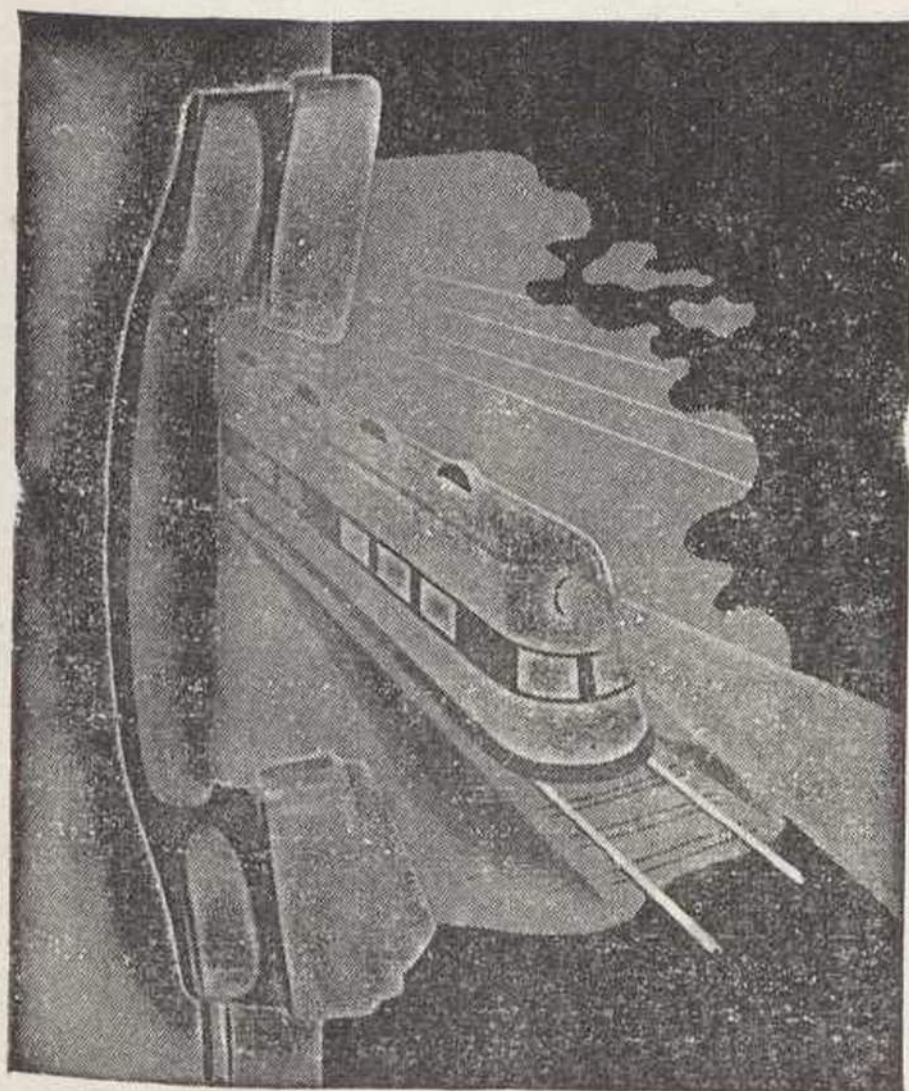


A MUNDIAL COMPANHIA DE SEGUROS

Capital e Reservas - 305 mil contos

Sede: Largo do Chiado, 8
em LISBOA

**Agentes por todo o Continente,
Ilhas e Ultramar**



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.
RUA FILIPE FOLQUE, 1, 1.º - LISBOA
Telex: (P. D. C. - 2 Linhas) - 57103 - Teleg.: Ericsson



Senhores funcionários
da C. P.

Somos desde a fundação da nossa Casa, os fornecedores preferidos pela **Família Ferroviária**. À vossa preferência temos correspondido **servindo bem em qualidade e preços**, o que podereis ver confirmado por todos os que já são nossos clientes. Se nos proporcionarem maiores vendas, mais benefícios poderemos conceder.

Descontos máximos sobre preços mínimos

OCULISTA DE LISBOA, L.^{DA}
RUA DA MADEIRA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)

Fabrico especial em escovas de palhetas de aço
e escovões de piassaba para estradas
INDÚSTRIA NACIONAL
Vasscuraria da Esperança

Fornecedores da C. P.

BERNARDINO DA SILVA SOLNADO

Fornecimentos completos de escovas
de todas as qualidades

AVENIDA D. CARLOS I, 98

TELEFONE 66 26 27

L I S B O A