

BOLETIM DA C.P.

NUMERO 363

SETEMBRO DE 1959

RÁDIOS PHILIPS

SÉRIE
1959

GRANDES
FACILIDADES
DE
PAGAMENTO
A TODOS
OS
FERROVIÁRIOS

Erol
Electro Rádio
Oceano, Lda.
R. dos Bacalhoeiros, 123
T. 25972 LISBOA

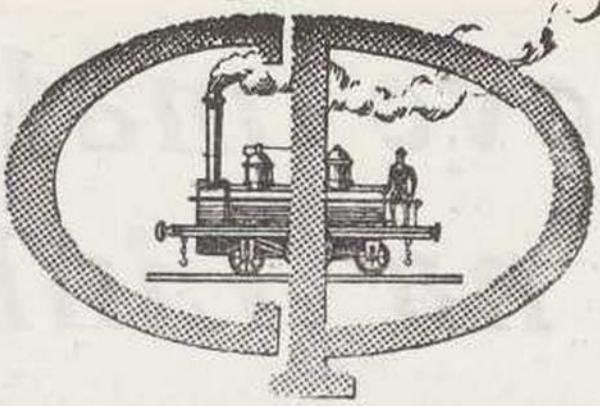
À venda no
AGENTE
OFICIAL
PHILIPS

RECEPTORES
PORTÁTEIS
TOTALMENTE
TRANSISTO-
RIZADOS

- Qualidade superior
- Economia extraordinária
- Preço vantajoso



Boletim da



N.º 363 • SETEMBRO 1959 • ANO XXXI • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO 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

Sociedade "Estoril"



A sequência de uma vasta programação de investimentos que a Sociedade «Estoril», desde 1954, tem vindo a aplicar na sua rede, procedeu-se há pouco naquela Empresa à inauguração das primeiras composições de um novo parque de 3 unidades quádruplas automotoras e 4 carruagens separadas.

Tão importante realização, ainda coincidente com o ano comemorativo do quadragésimo aniversário do estabelecimento daquele Caminho de Ferro, traduz o notável esforço de valorização que a S. E. está a empreender como organização que não ignorando as suas responsabilidades procura corresponder-lhes com iniciativa e recursos constantes.

O acontecimento, assinalado com a presença dos Ministros da Economia e das Comunicações, tem um duplo e alto significado: um melhor serviço prestado ao público, pela maior comodidade e segurança que se lhe facilita — e uma prova de confiança nas possibilidades da indústria do País, dado ter sido esse material inteiramente arquitectado, calculado e fabricado por técnicos e operários portugueses.

O esforço de renovação em que a S. E. se empenha — e que obviamente abrange muitos outros melhoramentos ligados aos agora inaugurados — não deve, todavia, surpreender ninguém. Sempre, através da sua existência, a «Sociedade» tem porfiado por estar a par com os progressos e aperfeiçoamentos da moderna técnica, procurando superar, na medida mais ampla das suas possibilidades, as inevitáveis deficiências que forçosamente surgem num transporte, como é o seu, de 20 milhões de passageiros por ano.

A «Estoril» é, e sempre pode ser, uma via férrea progressiva. Pioneira da electrificação ferroviária em Portugal — adoptada na sua rede em Agosto de 1926 — a ela indubitavelmente se deve todo o progresso verificado na Costa do Sol — a mais atraente das zonas de turismo nacional.

Serviu sempre bem. Muito por isso merece do País!

Ao assinalarmos com o realce justamente merecido esta inauguração ferroviária, não esquecemos que os triunfos alcançados pela Sociedade «Estoril» constituem, para além do mais, uma prova incontrovertida de vitalidade do caminho de ferro.

Novo material circulante na Linha do Estoril

Conforme demos notícia no número anterior do *Boletim*, a Sociedade «Estoril» inaugurou festivamente, no passado dia 13 de Julho, com uma viagem em comboio especial do Cais do Sodré ao Estoril, o seu novo parque de material circulante, constituído por 3 composições quádruplas automotoras e ainda por 4 carruagens separadas, tudo de construção inteiramente nacional.

As novas unidades quádruplas, que dispõem de um importante acréscimo de conforto em

- Equipamento de comando e tracção General Electric Company
- Tensão na catenária 1500 V.C.C.
- Potência nominal dos 4 motores de tracção 560 C.V.
- Alimentação do Comando 110 V.C.C.
- Aceleração máxima 0,5 m/seg 2
- Portas de comando electro-pneumático (abertura individual; fecho comandado pelo condutor)
- Bogies motores (tipo Alsthom) e bogies para os reboques (tipo Schindler modificado) de conceção e fabrico Sorefame.



Na estação do Cais do Sodré:
os Ministros da Economia e
das Comunicações com os
dirigentes da Sociedade «Es-
toril», momentos antes de
embarcarem nas novas car-
ruagens

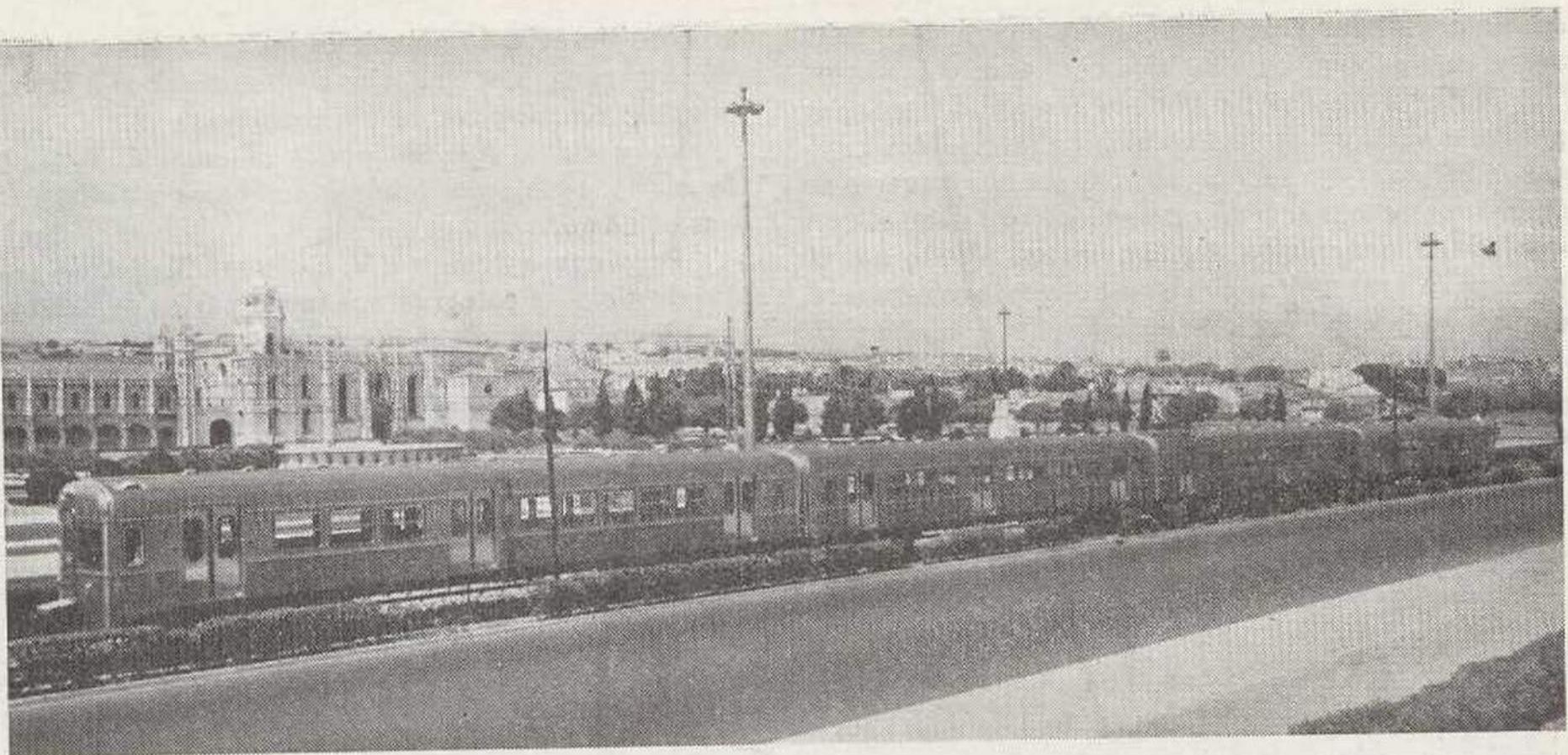
relação às já existentes, apresentam as seguintes características principais:

- Comprimento 79,4m. (entre engates)
- Tara 130,5 tons.
- Lotação normal 1.^a classe — 158 lugares sentados
2.^a classe — 218 » »
- Total 376 » »
- Lotação máxima 1128 lugares
- Velocidade máxima 90 Km/h.
- Caixas de aço inoxidável (sob licença de The Budd C.^o — E.U.A.)
- Engates centrais automáticos Scharfenberg
- Freios a ar comprimido J. Monneret (desacele-
ração 1 m/seg 2)

A conceção, cálculo, desenho e fabrico deste material pertence à Sorefame — Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.da, da Amadora.

Após a viagem inaugural, na qual tomaram parte os Ministros da Economia e das Comunicações e outras entidades oficiais e particulares, foi oferecido pela Sociedade «Estoril» um jantar aos convidados no Hotel Palácio, do Estoril.

Presidiu à refeição o Sr. Dr. António Amaral Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da S. E.. Na mesa de honra



Uma das novas composições quádruplas passando defronte do Mosteiro dos Jerónimos, em Belém, na Praça do Império

além dos dois Ministros referidos, tomaram lugar os Srs. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da C. P.; César Moreira Baptista, Secretário Nacional da Informação; Eng.º Miranda Coutinho, Director-Geral dos Transportes Terrestres e Eng.º Cancela de Abreu, Presidente da Junta de Turismo da Costa do Sol.

Aos brindes o Dr. António de Figueiredo, disse:

Entrou hoje em circulação a primeira das três unidades quádruplas que, juntamente com quatro carruagens reboques — ao todo 16 unidades portanto — foram construídas pela indústria portuguesa. Aproveitamos o ensejo para, no fim deste jantar, premiar, como merecem, os funcionários que em 1959 completam 40 anos de serviço.

Pareceu-nos que a conjugação destas circunstâncias teria o significado bastante para pedir a V. Ex.^{as} o favor da vossa comparecência.

No vasto plano de investimentos que a Sociedade Estoril entendeu dever encarar para fazer face ao acréscimo do tráfego de passageiros destacava-se, como parcela principal, a que dizia respeito a material circulante. Foram consultados 25 possíveis fornecedores. A grande maioria não chegou a apresentar propostas, por ter achado demasiado curto o prazo pedido para a entrega da encomenda. Seis firmas responderam ao concurso. A proposta mais favorável, em preço e em prazo, foi a de uma firma portuguesa — a Sorefame — com quem firmámos o contrato respectivo, no valor de 54.000 contos, e que o cumpriu por forma a dar-nos inteira satisfação.

Neste curtíssimo relato vai o melhor dos elogios, que me dispensa portanto de quaisquer outras explanações sobre pormenores de menor significado.

A Sorefame soube trabalhar a um nível internacional, e será certamente a este nível, mais cedo ou mais tarde, que terá de trabalhar toda a indústria que quiser subsistir.

Na verdade, cada vez será mais difícil procurar as soluções nacionais dos problemas. Teremos de as encontrar para além das nossas fronteiras.

A nossa mentalidade terá que evoluir neste sentido e, para tanto, será necessário que a mentalidade de cada um dos que têm a seu cargo a administração de empresas, saiba fazer a sua evolução.

A Sociedade Estoril tem sempre curado de se pôr a par, em matéria de transportes suburbanos, com os progressos e aperfeiçoamentos da técnica moderna, e de manter um serviço que se equipare aos correspondentes serviços lá de fora, procurando que as deficiências fatais de uma exploração de transportes suburbanos não sejam superiores às admissíveis, quando vistas por um ângulo comum a qualquer país.

As carruagens que vão agora entrar ao serviço do público fazem parte de um plano de investimentos em 1.º estabelecimento necessário para o eficiente e regular e funcionamento da nossa exploração ferroviária, plano apresentado em 1954 e posto em execução de então para cá.

Não vou cansar V. Ex.^{as} com a enumeração dos melhoramentos em curso. Não serão todos eles visíveis por si próprios mas todos terão um significado prático nos resultados obtidos. Limitar-me-ei a dizer que a soma das despesas pagas e das encomendas firmadas eleva-se neste momento a 78.000 contos. Não pecarei certamente por exagero ao afirmar que o seu montante definitivo não deverá andar longe dos 100.000 contos, se é que esta verba não venha a ser ultrapassada.

Esta empresa nunca foi tímida, soube sempre usar, e continua a usar, de um certo saudável optimismo nas suas realizações. Espera que V. Ex.^a, sr. Ministro das Comunicações, reconheça a esta empresa o seu

desejo de acertar e de progredir no bom desempenho do serviço público que lhe está confiado.

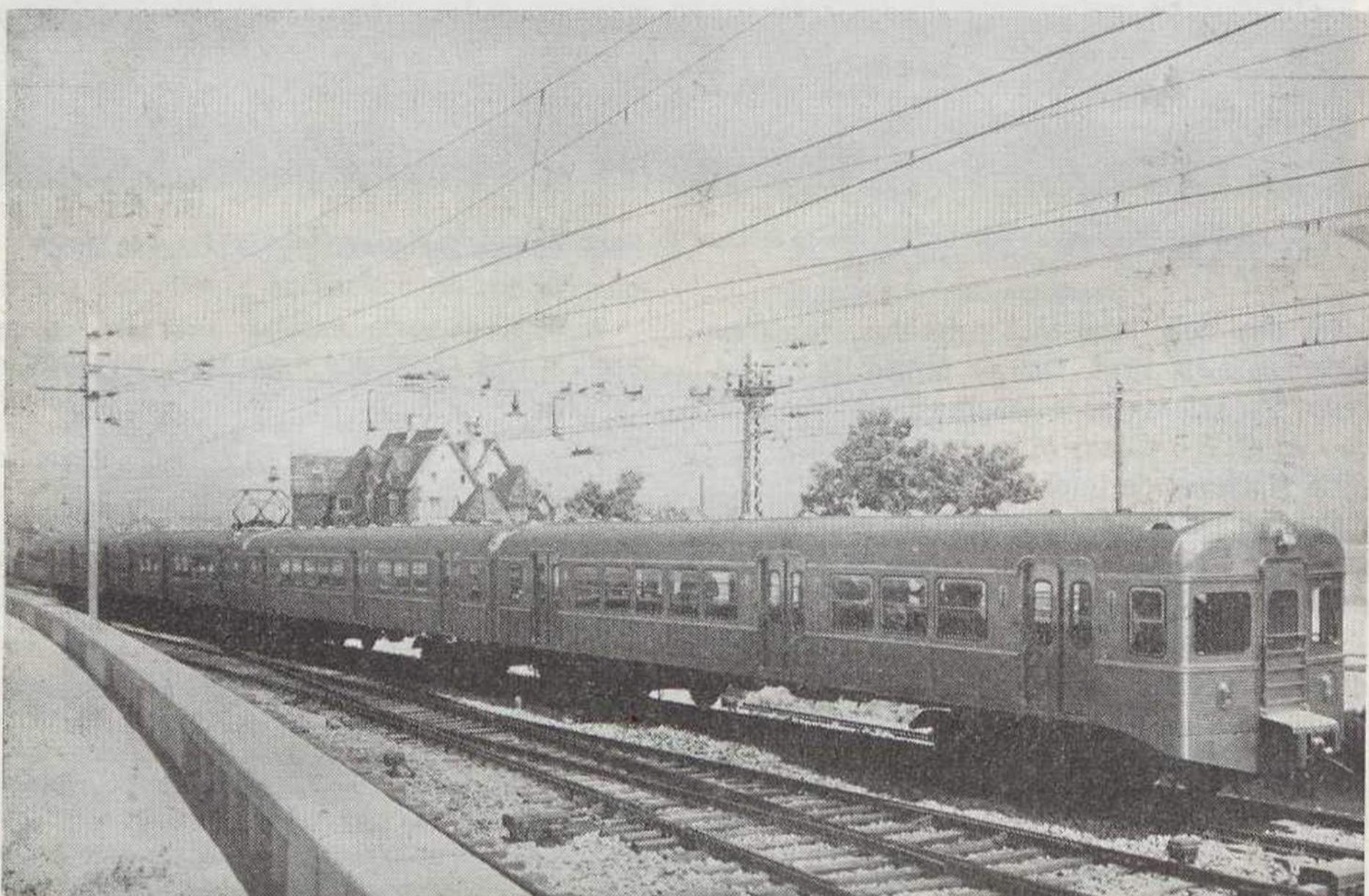
V. Ex.^a disse-nos um dia que nos poderíamos dar por tanto mais satisfeitos na medida inversa das críticas feitas ao nosso serviço. Reconhecemos o acerto do conceito e reconhecendo embora que não damos, porque nunca poderemos dar, inteira satisfação aos 20 milhões de passageiros que transportamos anualmente, esforçamo-nos sempre por ter presente a norma indicada por V. Ex.^a.

Porque assim também pensamos, tivemos que enfrentar investimentos muito vultuosos, e porque eles

preços diferente do actual, embora, no seu conjunto, não superior ao actual. Uns pagarão menos e ficarão calados: outros pagarão um pouco mais e farão ouvir as suas queixas. A todos podemos anunciar melhoria de serviço: mais comboios e comboios mais rápidos e mais cómodos.

Peço agora licença a V. Ex.^{as}, srs. Ministros, para dirigir algumas palavras aos funcionários que vão ser premiados.

No almoço que se realizou no ano passado, no Tamariz, foram distribuídos os primeiros emblemas de ouro e o prémio pecuniário aos 6 primeiros funcioná-



Uma das novas composições quádruplas à entrada da estação de Cascais

têm que estar integralmente amortizados em prazo relativamente curto, temos que manter o nível actual da nossa receita.

O caso prende-se com o problema das tarifas que breve terá que ser posto. Não é este o momento azado para tratar do assunto em pormenor.

Farei apenas uma afirmação: se fosse possível manter o actual regime das 3 classes, a Sociedade Estoril não precisaria de mexer nas suas tarifas actuais, que datam de 1932. Sucede porém que o tal condicionamento internacional dos problemas de que há pouco falava, levou o nosso País a aderir ao sistema das duas classes preconizado e adoptado hoje por esse mundo fora. E-tamos perante uma realidade, quer ela seja considerada boa ou má.

A Sociedade Estoril terá que se curvar perante os factos, o que implicará um condicionamento de

rios que completavam os 40 primeiros anos de actividade ferroviária desta Sociedade.

No final do jantar desta noite vão ser distribuídos os emblemas a outros cinco bons e zelosos funcionários que completam este ano o mesmo tempo de actividade ao serviço da empresa.

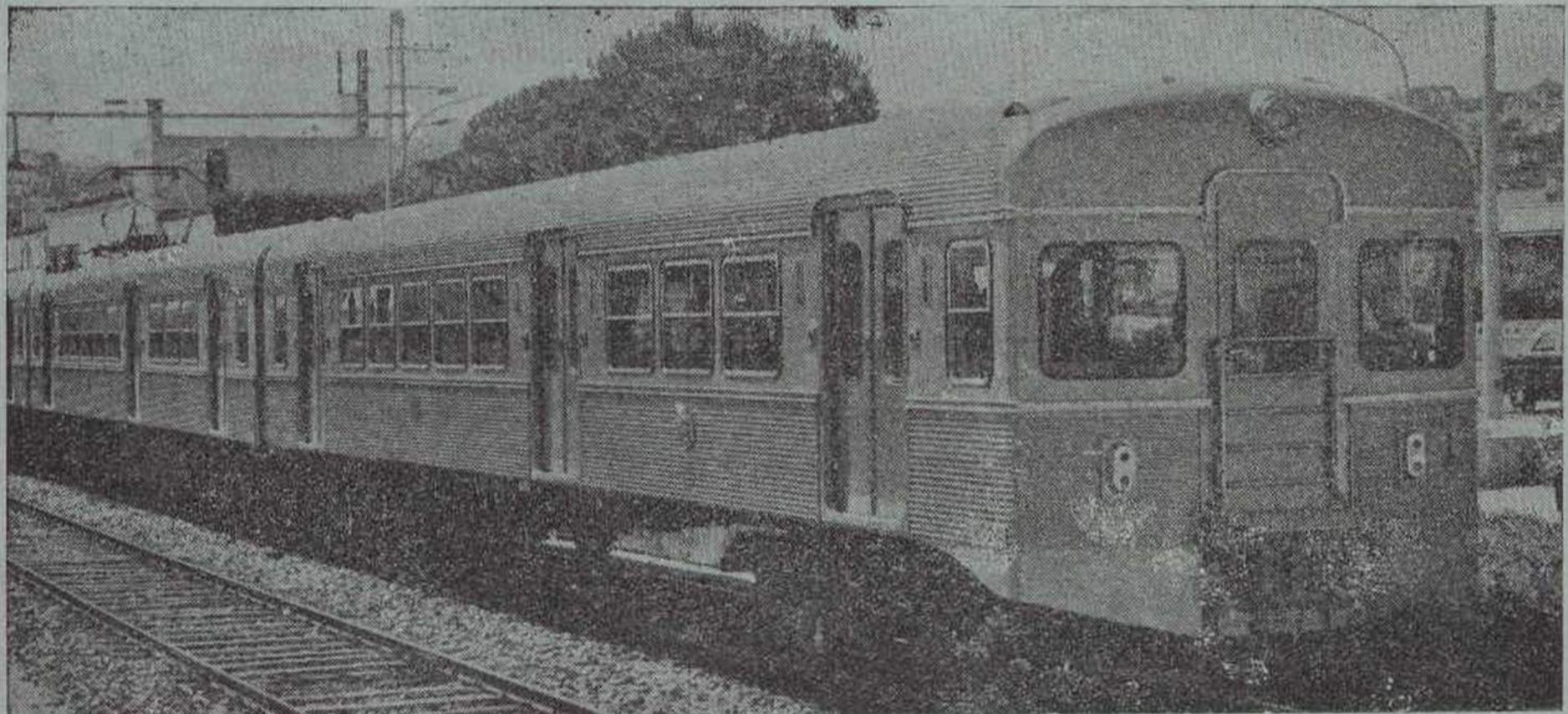
Ao conselho de administração e à direcção da Sociedade Estoril é particularmente grato poder sentar à sua mesa os 5 funcionários que — cada um dentro da sua esfera de actividade — nos auxiliaram, durante 40 anos, a desempenhar a nossa missão.

Cito os seus nomes e os seus cargos actuais: José Rodrigues Damião, escrivário de 1.^a classe; Américo Sequeira, condutor de 1.^a classe; José Maria Oliveira Martins, chefe do serviço de fiscalização; Francisco Pereira, chefe de estação de 1.^a classe; Virgílio Rosado, chefe de estação de 2.^a classe.

SOCIEDADE «ESTORIL»

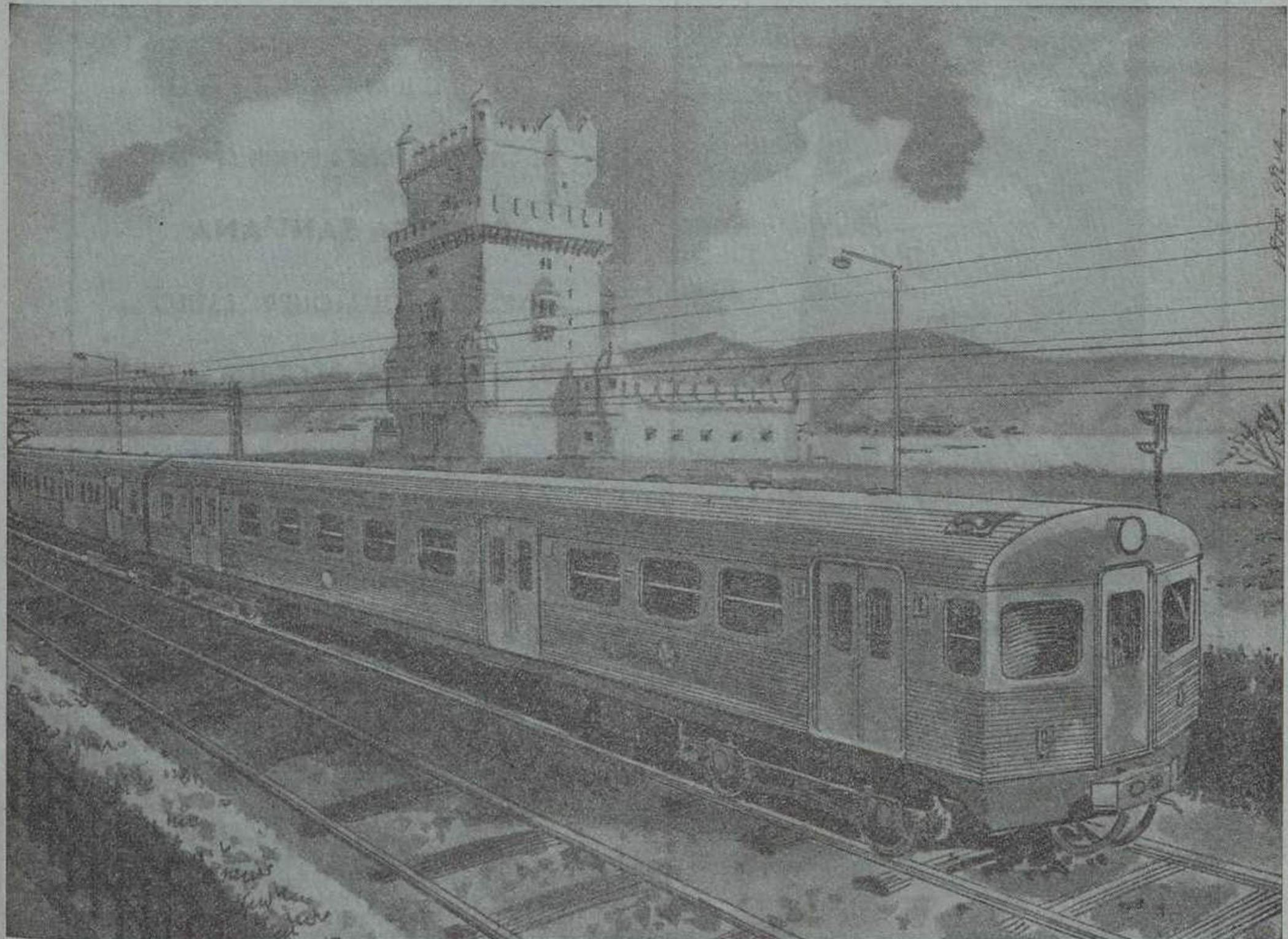


CAMINHO DE FERRO ELÉCTRICO DO CAIS DO SODRÉ A CASCAIS



Uma das novas unidades quádruplas que esta Sociedade acaba de pôr ao serviço da economia e do turismo da Costa do Sol

*...Mais trabalho para a indústria nacional
...menos divisas para o estrangeiro*



A encomenda obtida, em concurso, pela SOREFAME, de três unidades quádruplas automotoras e quatro carruagens suplementares para reforço e actualização do parque ferroviário da SOCIEDADE ESTORIL, constituindo motivo de prestígio para a técnica e para a indústria nacional representa mais trabalho para os portugueses

SOREFAME é fornecedora também das carruagens para as linhas de Sintra e Santarém (CP) e dos Caminhos de Ferro de Angola e de Moçambique

SOREFAME
AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

Aponto o seu exemplo e formuló, em nome da empresa, os desejos mais sinceros pelas suas prosperidades pessoais, ao mesmo tempo que lhes agradeço a colaboração prestada, tanto à actual administração e direcção como às nossas antecessoras durante o longo período de 40 anos.

Muito poucos poderão testemunhar como eles a grande evolução havida de 1919 a 1959, e que, hoje como há 40 anos, mantém nesta empresa, tão vivo como então, o ideal de bem servir e de progresso. Cumpre-nos continuar, um e outro, já que herdámos a grata, mesmo que pesada responsabilidade de continuar a obra dos fundadores desta Sociedade Estoril.

E' essa mesma responsabilidade que não data de ontem porque existe há já algumas décadas, que implica determinado conceito na nossa maneira de proceder. Esse conceito foi maravilhosamente sintetizado pelo sr. Presidente do Conselho — a quem de longe, como português e em nome do conselho de administração da Sociedade Estoril, presto as minhas sinceras e agradecidas homenagens — : «estudar com dúvida e realizar com fé».

Agimos sempre nesta casa de acordo com aquele sábio ensinamento, e nunca nos tem faltado a fé, depois do estudo de qualquer problema nos ter levado à conclusão de que ele pode ser resolvido. E vastos e intrincados problemas tem sido possível estudar e resolver, com especiais cautelas e obrigações, porque temos a nosso cargo um serviço público de transportes, tal como hoje a C. P. e a Carris e amanhã o Metropolitano.

Aproveito o ensejo de me referir às empresas que têm connosco as afinidades do transporte por rail para cumprimentá-las muito amistosamente nas pessoas dos seus representantes que nos deram o grato prazer de se associar a esta festa, pedindo-lhes para a considerarem um pouco como festa de família. Temos problemas comuns, e sempre soubemos até hoje, como estou certo de sabermos amanhã, manter úteis e proveitosos contactos.

Uns dos outros poderemos colher ensinamentos que serão de maior utilidade na eficiência das nossas explorações, e que se poderão traduzir em melhorias para o público que se utiliza dos nossos meios de transporte.

Ainda no capítulo das referências, não poderia acabar estas palavras sem uma menção especial para a Imprensa. Concededores da força que está nas suas mãos, conhecemos também a forma como sabe utilizá-la, o que merece consequentemente o nosso respeito e a nossa admiração. Julgo ter podido sintetizar nestas poucas palavras o muito que poderia fazer de bom ou de elogioso acerca da sua meritória actividade.

Seguidamente falou o sr. Engº Angelo Fortes, Gerente-Delegado da Sorefame:

Referindo-se ao novo material em circulação na linha de Cascais, informou que ele foi inteiramente arquitectado, calculado e fabricado pelos serviços técnicos e fabris da Sorefame e na sua construção colaboraram vinte engenheiros, trinta desenhistas e quinhentos operários. Foram gastos — acrescentou —

10.850 horas de engenheiros, 48.092 de desenhistas e mais de 600 mil de operários de produção directa e indirecta, tendo-se recorrido às restantes indústrias transformadoras portuguesas no máximo das actuais possibilidades respectivas. Os seis mil desenhos que foi preciso fazer ocupam uma área de mil metros quadrados de superfície. Apenas se importaram as matérias-primas do estrangeiro — esclareceu. Quinze meses se gastaram no cumprimento da encomenda. Declarou em seguida que a Sorefame está a equipar duas barragens no Congo Belga, uma na Rodésia e outra na Pérsia, mediante concursos ganhos em Bruxelas, Londres e Paris. Terminou por formular o voto de que se procure, quando da preparação do terceiro Plano de Fomento, planificar os investimentos por forma a garantir às indústrias nacionais produtoras de bens de equipamentos, um nível de emprego quase constante.

Palavras dos Ministros da Economia e das Comunicações

O sr. Ministro da Economia fez um breve discurso para brindar à Sociedade Estoril, principalmente por ter sido a pioneira da electrificação dos caminhos de ferro em Portugal, pondo em circulação, em 1927, os primeiros comboios elétricos.

O sr. Ministro das Comunicações, seguindo-se no uso da palavra, disse acreditar firmemente nos caminhos de ferro, tão indispensáveis na vida dos países, pois nada há ainda que os possa substituir. O seu progresso está dependente de quem bem os administra, como acontece no caso da Sociedade Estoril.

Por último o dr. José Beja da Costa, assistente da União dos Sindicatos Ferroviários, enalteceu a Sociedade Estoril e fez o elogio dos que há tantos anos a servem com dedicação.

O jantar terminou pela entrega do emblema de ouro aos referidos cinco funcionários com 40 anos de serviço.



Nos termos do n.º 4.º do Art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, a Direcção-Geral louvou o Sr. Sebastião Lopes, Chefe de Escritório do Serviço Comercial e do Tráfego, recentemente reformado, pela competência, dedicação e zelo com que, durante a sua longa carreira de ferroviário e nomeadamente no exercício do cargo de chefia, desempenhou as funções que lhe foram atribuídas.

— Também nos termos do n.º 4 do Art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, foram louvados pelo Director-Geral da Companhia, o Fiscal da Reunião de Material, António Almeida Trindade, e o Revisor de Material de 1.º classe, Augusto Nunes, pelo zelo e dedicação manifestados nos trabalhos de carrilamento de parte da composição do comboio n.º 2011, de 7 de Julho último, entre Vila Franca de Xira e Carregado (Km. 34,080 — norte) e de desobstrução da linha.



RONDA VIENENSE

Entre os fantasmas da guerra perduram as evocações românticas de Rodolfo e de Maria Vetsera

Por ARMINDA GONÇALVES

ENTRÉ a realidade tangível e o produto da nossa incansável imaginação, quanta diferença existe! Comprazemo-nos a pintar pessoas, lugares e paisagens desconhecidos e, quando chegamos a conhecê-los, a nossa comparação entre o real e o imaginado deixa-nos atónitos.

Assim aconteceu comigo ao chegar à capital da Áustria. A Viena das valsas e das operetas, do célebre Congresso em que os políticos com Metternich... dançaram, do Danúbio Azul e das orquestras tziganas, maravilhou-me porque é, na verdade, monumental e bela mas também porque diverge da criação da minha fantasia.

Desembarquei em «Wien Praterkal» de um navio a abarrotar de passageiros, procedente da Alemanha. Tomara-o na antiga cidade de Melk, a «Wedelike» do Canto dos Nibelungos, onde, numa colina arborizada, se ergue o imponente Mosteiro Beneditino, cujo estilo barroco se distingue pela magnificência, e foi construído de 1702 a 1736 no local onde no século X existira um castelo, substituído um século mais tarde por uma Abadia Beneditina e, finalmente, pelo actual Mosteiro.

A viagem ao longo do romântico vale do Wachau, de exuberante beleza em que o arvoredo das margens contrasta com a cor dos rochedos despidos de vegetação e dos castelos que, de onde em onde, espreitam as águas do rio e sobre os quais se teceram poéticas lendas, fascinara-me. Jantara a bordo entre uma multidão heterogénea e cosmopolita. Havia calor e os austríacos e os alemães sobretudo, dessedentavam-se bebendo cerveja copiosamente. Entretanto, aproximava-me da capital do antigo Santo Império Romano Germânico, hoje muito simplesmente República Socialista Austríaca. Várias pontes se divisavam: algumas já reconstruídas depois da guerra.

Efectuado o desembarque, dirigi-me para o hotel no centro da cidade que, sendo edificada à beira do Danúbio, é atravessada por um braço do mesmo rio e, através das ruas do trajecto, Viena foi-se-me oferecendo ao olhar curioso, com seus monumentos, igrejas, parques, edifícios sumptuosos... e mutilações que a guerra lhe causou.

Fantasmas da guerra

Espanta o poder de recuperação dos austríacos. De certo, ainda há quarteirões de casas quase completamente destruídos, mas a grande maioria já foi reconstruída. A par de edifícios modernos — os arranha-céus — muitos outros mantêm o estilo dos que a guerra destruiu, não alterando o conjunto arquitectónico. Devemos pensar que vinte por cento dos edifícios foram total ou parcialmente destruídos; e que sofreram graves danos numerosos monumentos históricos e artísticos.

A Catedral de Santo Estêvão, que sofreu terríveis mutilações, foi refeita exactamente como existia antes do cataclismo que mudou a face do Mundo. Só a brancura da pedra atesta a reconstrução. Datando do século X, a maravilhosa igreja apresenta ainda características da arte românica e está situada no local onde, anteriormente, existira outra igreja. Nas várias épocas que se sucederam, outros estilos a foram transformando. O gótico, na sua primeira fase, acrescentou-lhe o coro, a nave e a torre independente do lado Sul, que tem 136 metros de altura. O telhado, imitando mosaico bizantino, destruiu-o a guerra. Durante um bombardeamento os sinos das torres (o maior pesava cerca de 20 toneladas) despenharam-se e, durante o incêndio que se ateou, o bronze derretido espalhou-se pela igreja como um rio de fogo.

Também o Teatro da Ópera do Estado «Staatsoper», foi seriamente danificado. Completely reconstruído segundo a traça primitiva, algumas das suas salas foram modernizadas com decorações de mosaico. Próximo deste fica o antigo Teatro «An Der Wien», onde foi estreado em 1805 o «Fidélio» de Beethoven. É um belo edifício estilo Império.

Templos que são monumentos

Viena possui muitas igrejas notáveis pela sua magnificência. A de S. Carlos é a mais bela igreja barroca e constitui o orgulho da cidade. Ladeiam-na duas colunas no estilo da de Trajano, que se ergue na Via dei Fori Imperiali, em Roma. Também, como esta, tem baixos relevos em espiral. Representam cenas da



STIFT MELK a. d. Donau, N.Ö.

Mirando-se nas águas do Danúbio, o Mosteiro Beneditino de Melk é um dos mais belos da Europa

vida de S. Carlos Borromeo, que foi bispo de Milão durante a terrível peste que assolou parte da Europa. Em memória desse flagelo, os Vienenses erigiram um belo monumento chamado a Coluna da Peste ou da Trindade.

Na igreja dos Agostinhos estão cinquenta e quatro túmulos de membros da família dos Habsburgos. Em frente da entrada dorme o eterno sono num maravilhoso mausoleu, devido ao cinzel de Canova, uma das filhas da imperatriz Maria Teresa. Foi nessa igreja que se casou a arquiduquesa Maria Luisa com Napoleão Bonaparte. E, na cripta toda revestida de mármore da igreja dos Capuchinhos — panteão imperial — repousa ao lado de seu marido, a extraordinária mulher que foi Maria Teresa. Ali dormem também os seus descendentes, exceptuando o «Aiglon», que foi transferido para Paris e está actualmente no «Panthéon».

A ronda dos museus

Muitos museus estão abertos à nossa curiosidade. O Museu de História Natural e o Museu de Belas-

-Artes, erguem-se, frente a frente, dos dois lados da «Maria Theresianplatz» (Praça Maria Teresa) ao centro da qual a grande imperatriz ficou para a posteridade cinzelada de bronze.

Que estupenda riqueza a do Museu de Belas-Artes; que engloba o Museu dos Antigos, o Museu da Escultura, da Pintura e das Artes Decorativas, assim como o Tesouro Sagrado e Profano e as insígnias da coroação dos Imperadores do Santo Império Germânico! Quase nos deixa aturdidos.

No Palácio do Belvedere, de arquitectura profana barroca, que foi residência do arquiduque Francisco Fernando (evocamos o seu assassinio em Sarajevo e a eclosão da primeira Grande Guerra) está instalado o Museu de Arte Moderna. Na sua sala redonda, toda de mármore, belíssima, foi assinada a paz entre a Áustria e as potências estrangeiras. Esse dia marcou a hora da sua libertação. E os austriacos lembram-se de que, a uma das janelas dessa sala apareceram, sorridentes perante a multidão, os homens que procuraram falando em paz, conseguir a hegemonia do Mundo para os seus respectivos países.

O Museu Barroco fica no Belvedere inferior.

Viana monumental, eriçada de torres, povoada de estátuas e coalhada de palácios e de parques



Entre os dois Palácios estende-se um parque ajardinado com vários lagos. Por sua vez o Museu de Albertina reúne valiosíssimas colecções: música, teatro, estampas e gravuras de Alberto Durer, manuscritos, autógrafos, etc.

Perto, em «Josephsplatz» (urbanismo barroco), na Biblioteca Nacional, cuja fachada principal ocupa toda a largura da Praça (a estátua equestre de José II fica ao centro) estavam em exposição, quando por lá passámos, músicas, retratos, biografias e autógrafos de Mozart.

Cada palácio sua história

Entre os edifícios mais notáveis destaco a Universidade, fundada em 1365, que é a mais antiga da língua alemã; o «Rathus» (câmara municipal) de estilos gótico e renascença, que data de 1872 a 1883; e o Parlamento, construído na mesma data, estilo neo-clássico, com uma rampa ornamentada com quatro domadores de cavalos, de bronze de Lax, e oito estátuas de historiadores gregos e romanos e a monumental fonte de Palas-Ateneia em frente.

A pouca distância do Parlamento, um «tank» russo, circundado por correntes, o primeiro que entrou em Viena, simboliza a ocupação russa.

Viena, cidade da música

Estive no «Prater», recinto de diversões como a nossa Feira Popular, mas mais extenso e concorridíssimo. Subi na roda gigante e, lá de cima, a minha vista abrangeu a cidade inteira. Viena é, na verdade, a cidade dos parques e jardins. Em «Staapark» há concertos ao ar livre nos terraços do «Kursalon», o casino. Defronte da entrada principal, sob um arco de mármore branco com baixos relevos, destaca-se a estátua de bronze de Johann Strauss a tocar violino e, além, mais adiante, o monumento a Schubert, que está também neste parque.

Por toda a parte se insinua o ambiente musical. São Beethoven, Brahms, Bruckner, Chopin, Gluk, Liszt, Haydn, Lanner, Mozart, Schubert, Schumann, os dois Strauss, o pai e o filho, Wagner, e outros ainda, que por lá passaram ou lá nasceram, viveram e morreram. A par das estátuas de Beethoven, Mozart e Schubert, a poesia tem os seus grandes cultores. São: Goethe, Schiller e Guillparzer; mas sabe-se que aqui Beethoven escreveu o «Fidélio», ali a «Sinfonia Heróica», acolá a «Pastoral»; revivo a tragédia da sua surdez, que o não deixava ouvir a música maravilhosa que nos legou. E a ronda continua; ali Mozart escreveu «Cosi fan tutte», as «Bodas de Fígaro», e o «Rapto do Serralho»; aqui Schubert compôs a «Canção do Moinho». E a ronda não acaba...

Uma história de amor

O Castelo de Schonbrunn é uma mansão de encantamento. O luxo e a riqueza que o recheiam podem não surpreender mas deslumbram. No seu magnífico parque, encimado pela «Glorietta», fixaram-se os olhos saudosos das paisagens campestres da infeliz imperatriz Elizabeth. Adorava o campo e a tranquilidade.

dade. Em Capri, enamorada da ilha de sonho, propôs a Axel Munthe comprar-lhe San Michele. E eu, que sempre associo a um pensamento outro pensamento, quando estive no antigo pavilhão de caça de Mayerling, hoje transformado em convento e igreja de Carmelitas, observando a comovente evocação de Rodolfo e a exclusão total do nome de Maria Vetsera, a pobre vítima daquela tenebrosa história, indignei-me mas pensei com piedade na pobre mãe que acabou às mãos de um assassino, na Suíça.

A cidade, porém, não é apenas esplendor e recordações de um passado brilhante — desde a Vindobona dos romanos, cuja importância há já milénios se media pela sua situação na estrada do âmbar que ligava o Báltico ao Adriático. Conta, actualmente, cerca de 1.770.000 habitantes numa superfície de 226 quilómetros quadrados, de aglomerado urbano e, além dos modernos bairros residenciais, tem bairros inteiros para trabalhadores, mandados construir pelo município desde 1927 a 1933. As ruas são muito largas e assoalhadas. A arquitectura moderna, os pequenos jardins e a claridade que se nos transmite, deixam-nos uma impressão de alegria.

Noites de Viena

Pela estrada ao longo do Danúbio atingi Klosterneuburg, a diocese de frades Agostinhos, com uma bonita igreja, e regressei por Kahlenberg e Leopoldsberg (o castelo dos duques de Babenberg) donde a vista abrange Viena até se perder nos longes da Checoslováquia e da Hungria, cujo violeta azulado dos Carpatos se dilui na cor azul cendrado do céu.

E não fecharei estas notas sobre esta bela cidade, sem falar de uma noite num restaurante típico dos seus arredores.

Junto de cada uma das mesas colocadas ao ar livre, detém-se um quarteto composto de viola, violinos e acordeão. Toca músicas vienenses que, por vezes, a assistência acompanha, cantando. Algumas pessoas dançam. A valsa é um convite... E aqueles que se mantêm sentados, de braço dado, num movimento ondulante, vão marcando os compassos da música embaladora, música que será romântica, que será melancólica mas que não nos tristece.

Do «Diário de Lisboa»

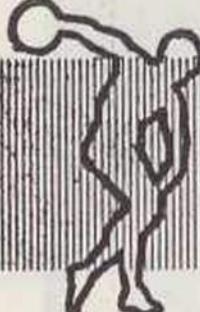
Ateneu Ferroviário

Associação Cultural do Pessoal da C. P.

Pede-nos a Direcção do Ateneu Ferroviário para comunicar a todos os seus Associados que aceita inscrições para aprendizagem ou prática das seguintes actividades culturais, recreativas e desportivas:

Canto coral; Aulas de música e solfejo; Arte de representar — Grupo Cénico; Ginástica; Basquetebol; Ténis de mesa; Futebol; Tiro; Pesca e Bilhar.

Os interessados podem indicar os nomes das pessoas de família que pretendam praticar naquelas actividades,



GRUPOS desportivos FERROVIÁRIOS

O Torneio de Ténis de Mesa dos Jogos Desportivos Ferroviários de 1959 foi ganho pela equipa do Barreiro

Por J. MATOS SERRAS

II

A prova de ténis de mesa dos Jogos deste ano registou a inscrição de 7 concorrentes—Barreiro, Entroncamento, Campanhã, Sernada do Vouga, Figueira da Foz, Ateneu Ferroviário e Lisboa. Desta vez, os figueirenses também quiseram animar o torneio com a sua presença.

Em face do número de participantes ser ímpar,

2.ª Jornada — Barreiro-Campanhã	5-1
Entroncamento-Figueira	5-2
Sernada-Lisboa	5-4
3.ª Jornada — Campanhã-Ateneu	5-3
Entroncamento-Sernada	5-1
Figueira-Lisboa	5-3



As duas equipas finalistas — Barreiro e Entroncamento. Ao centro, o nosso colaborador J. Matos Serras, que dirigiu a final do torneio de ténis de mesa

houve necessidade de os ordenar em duas séries. O respectivo sorteio forneceu a seguinte distribuição:

1.ª Série — 3 equipas: Barreiro, Campanhã e Ateneu.

2.ª Série — 4 equipas: Entroncamento, Figueira da Foz, Lisboa e Sernada do Vouga.

Em cada série procedeu-se ao apuramento dos competidores, que pela ordem de igualdade de posições se defrontaram depois nas finais. O sistema apresentou-se como o mais indicado, nestas condições, posto que oferecesse a desvantagem de o 4.º classificado da 2.ª série ser imediatamente relegado para a cauda da classificação.

Os resultados gerais das eliminatórias foram os seguintes:

1.ª Jornada — Barreiro-Ateneu	5-1
Entroncamento-Lisboa	5-0
Sernada-Figueira	5-4

A tabela classificativa ficou ordenada do seguinte modo:

1.ª Série :

	J.	V.	D.	P.
--	----	----	----	----

Barreiro	2	2	—	4
Campanhã.	2	1	1	2
Ateneu.	2	—	2	0

2.ª Série :

	J.	V.	D.	P.
--	----	----	----	----

Entroncamento	3	3	—	6
Sernada	3	2	1	4
Figueira	3	1	2	2
Lisboa	3	—	3	0

Aguardadas com entusiasmo, como é natural, as finais levaram ao Salão da Associação Naval 1.º de Maio muitos espectadores, desejosos de, uma vez mais,

Equipa do Barreiro, campeã de ténis de mesa. Da esquerda para direita: Sim-Sim, Rolão, Almeida e Alegria



assistirem ao embate entre os dois «grandes» do ping-pong ferroviário — Barreiro e Entroncamento.

O despike não teve desta vez o equilíbrio dos anos anteriores, mormente em 1958, pois os barreirenses mostraram superioridade absoluta, vencendo facilmente e conquistando com brilho o título de campeões. O categorizado jogador António Pedro (Entroncamento) não teve companheiros à altura de auxiliar na concretização do seu anseio. Aliás, anote-se a circunstância curiosa de, em vários anos de actividade e não obstante se terem defrontado muitas vezes, ter sido esta a primeira ocasião em que o barreirense Sim Sim logrou desfeitear o valoroso A. Pedro.

Para atribuição do 3.º posto, Campanhã voltou a impor-se, e na outra final a Figueira da Foz relegou o Ateneu para a 6.ª posição.

Os resultados das finais foram estes:

Barreiro —	Entroncamento	5-1
Campanhã —	Sernada . .	5-2
Figueira —	Ateneu . . .	5-3

A classificação geral ficou estabelecida como segue:

- 1.º — **Barreiro**
- 2.º — Entroncamento
- 3.º — Campanhã
- 4.º — Sernada do Vouga
- 5.º — Figueira da Foz
- 6.º — Ateneu
- 7.º — Lisboa

As equipas concorrentes apresentaram os seguintes jogadores:

BARREIRO — Francisco Sim Sim, António Rolão, António de Almeida e Epifânia Alegria.

ENTRONCAMENTO — António Pedro, Lignelo Cardoso e Virgílio Ferreira.

CAMPANHÃ — Lourenço Pereira, Torcato Leite e José Araújo.

SERNADA — Carlos Henriques, António Matos e Carlos Cunha.

FIGUEIRA DA FOZ — António Melo, José Vaz, José Abreu e Carlos Veloso.

ATENEU — Fernando Matias, Carlos Branco e António Oliveira.

LISBOA — Diogo da Silva, Alexandre Larião, e Acácio Ferreira.

No próximo número — Apontamentos finais dos Jogos Desportivos Ferroviários de 1959.

O caminho de ferro no II Plano de Fomento

Para execução do empreendimento previsto no II Plano de Fomento, na parte relativa a transportes ferroviários, o Governo autorizou a C. P. a emitir obrigações nos montantes que, relativamente a cada um dos anos abrangidos pelo Plano, forem fixadas, para deste modo se dar cobertura ao custo dos investimentos.

A parcela destes investimentos correspondente ao ano corrente será aplicada designadamente na electrificação do troço da linha do Norte entre Entroncamento e Porto, na aquisição de material circulante e no reapetrechamento das oficinas e aprovação da via.

A autorização governamental é dada nas seguintes condições:

«Artigo 1.º É a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses autorizada a emitir nos anos de 1959 a 1964 para execução de empreendimentos compreendidos no II Plano de Fomento, obrigações até ao limite de 1.300.000.000\$00, com as características e isenções fiscais definidas nos artigos 1.º e 3.º do Decreto-Lei n.º 39.531, de 6 de Fevereiro de 1954, e cuja primeira amortização terá lugar em 30 de Junho de 1965. § único. A fracção a emitir em cada ano será a que for fixada pelo Conselho Económico, de harmonia com o disposto na base III da Lei n.º 2.094 de 25 de Novembro de 1958.

«Art. 2.º Às obrigações a emitir é dado o aval do Estado, nos termos e condições constantes do artigo 2.º do citado Decreto-Lei n.º 39.531.

«Art. 3.º A emissão das obrigações será feita por subscrição pública ou por venda no mercado, podendo a Companhia realizar com instituições bancárias autorizadas contratos para a sua colocação».

Doz Jornais

NOVA-YORK — O «Avião-Comboio», designação pomposa de mais uma realização ferroviária norte-americana

Construído pela fábrica *Curtiss-Wright*, os americanos acabam de apresentar um comboio aerodinâmico equipado com um motor de hélice de 3700 H.P.—idêntico ao dos grandes aviões de transporte Douglas DC—7 e Lockheed Super Constellation—e com o qual é possível atingir a velocidade de 160 km./h.. O comboio é constituído por 3 unidades, a primeira das quais serve de locomotora. Tem a lotação para 276 passageiros sentados.

O Departamento de Comércio Norte-Americano conta com unidades deste tipo para combater a concorrência das locomotivas eléctricas francesas—que são, como todos sabem, as mais rápidas do Mundo.

Todos os países—incluídos os E.U.A.—têm feito últimamente encomendas de material ferroviário aos construtores franceses, o que o Departamento de Comércio Americano deplora considerando tal situação como significativa de quebra de prestígio da indústria estadunidense e como perigo para os interesses americanos, dada a constituição de monopólio que os franceses, efectivamente, estão criando.

Diga-se de passagem que a concepção do novo comboio e o seu aerodinamismo arrojado não constituem novidade. Já se conheceram antes dezenas de protótipos como este, alguns dos quais chegaram a prestar bom serviço, sobretudo em linhas não electrificadas. Mas os inconvenientes da hélice são múltiplos, quer junto aos cais das estações, quer dentro dos túneis, etc..

Aliás os feitos deste Avião-comboio, nada têm de extraordinário: 160 km./h. com velocidade comercial é a marca alcançada, com facilidade, pelas BB construídas nas oficinas francesas.

Átrio turístico de Portugal

Uma das realizações mais apreciáveis com que o Ministério das Obras Públicas assinalou recentemente a passagem do 33.º aniversário da Instauração do Estado Novo é a nova Estação Fronteiriça de Vilar Formoso. Como se recorda em documentário informativo e gráfico há pouco publicado, o referido Ministério tem exercido sob vários aspectos ampla actividade na valorização das condições relacionadas com o desenvolvimento do turismo português. As estradas, a conservação e restauro dos monumentos nacionais, museus, portos e aeroportos, campos de jogos, pousadas e hotéis de turismo, engrandecimento urbanístico das diferentes regiões, são, entre muitos outros, índices expressivos da intervenção decisiva deste departamento do Estado na preparação do País para satisfazer as exigências do Turismo e contribuir para que ele seja, efectivamente, grande realidade nacional do nosso tempo.

Nesse conjunto se integra a nova Estação Fronteiriça de Vilar Formoso. Destinada a atender unicamente ao tráfego ferroviário, ela corresponde às necessidades do acolhimento a dispensar aos viajantes, por forma a tornar-lhes agradável e útil a breve permanência naquele ponto de entrada no País.

A Estação Fronteiriça de Vilar Formoso é constituída por três edifícios. No principal, que se destina à verificação de passaportes e à revisão de bagagens, ficam instalados os serviços da Alfândega, da Policia Internacio-



Por J. MATOS SERRAS

Temática dos Caminhos de Ferro

Em comemoração do Centenário dos seus Caminhos de Ferro, a Dinamarca emitiu, no ano de 1947, uma série de três selos alusivos ao acontecimento. Os mesmos reproduzem: uma locomotiva de 1847, uma locomotiva de 1947 e um moderno comboio saindo de um «ferry-boat».

Marcofilia

No dia 27 de Junho de 1947 foi apostado, na cidade

de Copenhague, um carimbo especial comemorativo do primeiro dia de circulação desta série.

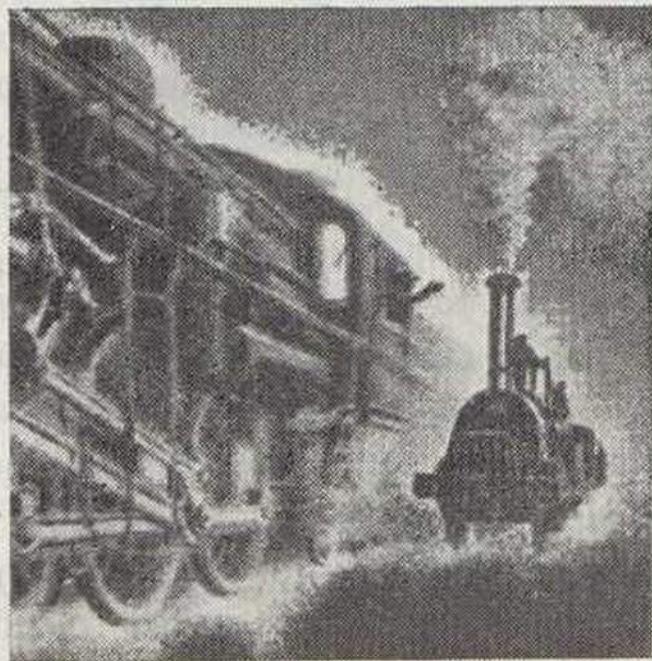
Literatura Filatélica

Lemos na antiga publicação «Ilustração Portuguesa», n.º 34, de 15 de Outubro de 1906, um interessante artigo da autoria de Rocha Martins, intitulado «A soberania das estampilhas». Com três páginas de prosa e ilustrado com dezenas de reproduções de selos raros, o referido artigo merece uma consulta atenta, pois assim se avalia do interesse com que há mais de 50 anos os filatelistas se entregavam já a tão agradável como útil passatempo.

Recenseamento Filatélico

Deseja permutar:

António Augusto de Oliveira Melo, Ladeira da Lomba, Figueira da Foz.



nal e da Guarda Fiscal. Noutro, que dispõe de parque de estacionamento privativo, instalaram-se os Serviços do Secretariado Nacional da Informação, Cultura Popular e Turismo; dos Correios, Telégrafos e Telefones; do Automóvel Clube de Portugal; além de uma agência bancária e de um «bar»-restaurante. O último edifício é exclusivamente destinado à Polícia Internacional e de Defesa do Estado.

Para estes edifícios, a Junta Autónoma de Estradas construiu uma variante à E. N. 16, cujo eixo coincide com o do edifício principal.

Essa variante passa entre os dois edifícios secundários e divide-se em dois ramos paralelos que marginam lateralmente aquele edifício e se prolongam para lá da fronteira. Este conjunto integra-se em urbanização apropriada que atenderá também à vantagem de arborizar o recinto.

O custo da obra, incluindo os arranjos exteriores e as instalações de electricidade, águas, esgotos e aquecimentos, foi de cerca de 6.500 contos. Em equipamento e mobiliário despendeu-se uma verba que atinge 900 contos.

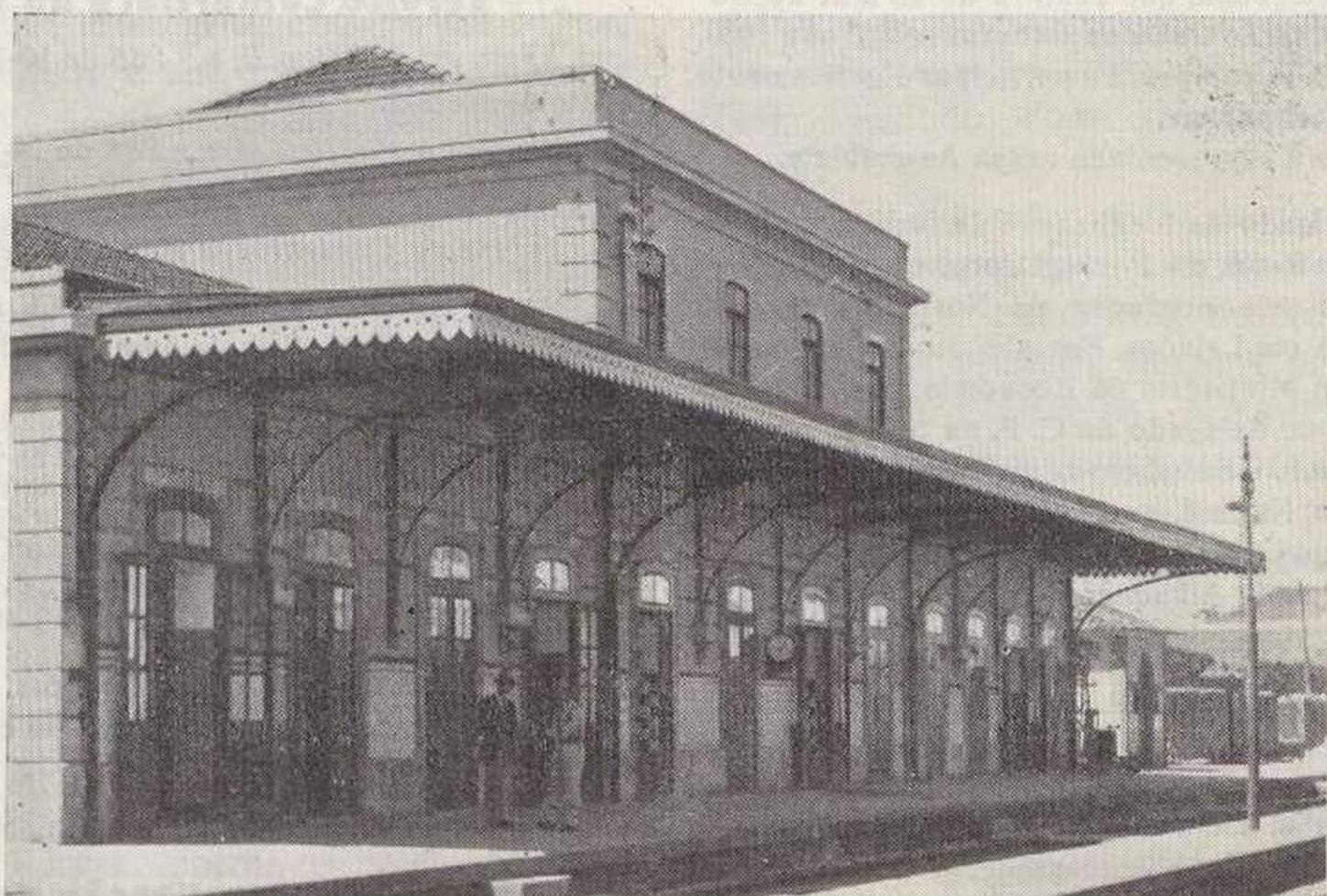
Urbanização da Figueira da Foz

ASPECTOS FERROVIÁRIOS

Pelos Ministérios das Obras Públicas e das Comunicações foi nomeada há anos uma comissão para estudar a localização de uma futura ponte a construir sobre o rio Mondego, na Figueira da Foz, mais a montante da actual. Esta nova ponte substituirá a existente, que tem 55 anos e cuja localização sempre apresentou, desde o início da sua construção, graves inconvenientes para o tráfego fluvial,

sado deslocando para nascente a inserção da linha da Beira Alta, na linha da estação. As instalações de tracção, atingidas pelo alargamento, serão deslocadas para parte do terreno compreendido entre a B. A. e a futura variante a esta linha.

As ampliações das instalações de exploração e do feixe de linhas serão feitas a nascente nos terrenos situados entre a linha do



Estação da Figueira da Foz

dada a pequena altura que deixa livre para a passagem da navegação.

A construção da nova ponte implicará a modificação da estação da Figueira da Foz permitindo estabelecer melhores ligações ferroviárias com a cidade.

Segundo o estudo apresentado pela Comissão, o Edifício de Passageiros deverá recuar o mais possível para permitir a melhoria que se impõe do acesso rodoviário à cidade. O encurtamento que daqui resulta para o feixe de linhas da estação, será compen-

Oeste e a avenida marginal de acesso à cidade.

Todo o serviço de mercadorias relativo ao porto será transferido para a estação de Fontela, de fácil ampliação para comportar o necessário feixe de linhas de recepção e expedição de vagões, destinado a este serviço.

No caso de mais tarde se reconhecer a conveniência de uma ligação directa da linha de Oeste com a da Beira Alta, poderá vir a construir-se um pequeno ramal-curva de concordância entre as duas linhas.

O «Office de Recherches et d'Essais», da União Internacional de Caminhos de Ferro designou para fazer parte do «Comité» de Peritos para estudos dos «Processos modernos de exame de materiais sem destruição», o Chefe dos Serviços Técnicos e Eléctricos da Divisão do Material e Tracção, Engº Vasco Magalhães Viana, que tem colaborado nos trabalhos relativos àquela questão.

Este técnico estará presente, em representação da C. P., na próxima reunião do dia 2 do corrente, em Duisburgo (Alemanha).

— Vai realizar-se em Salamanca a 19.ª Assembleia Geral da União dos Serviços Rodoviários dos Caminhos de Ferro Europeus.

Nessa Assembleia, que reunirá de 20 a 21 de Outubro próximo, serão tratados assuntos relativos a 1960, ano em que a C. P. começará a participar efectivamente na rede da «Europabus».

A C. P. será representada nessa Assembleia.

— Para estudo da localização da instalação siderúrgica Krupp-Renn, em Portugal, previsto no II Plano de Fomento e cuja montagem no Norte do País será provavelmente em Leixões, Pocinho ou em Moncorvo, foi criada pelo Ministério da Economia uma comissão de estudo. Como delegado da C. P. na referida comissão foi designado o Subchefe da divisão da Exploração, Engº Azevedo Nazaré, que vai assistido, quando for necessário, pelo Chefe do Serviço Comercial e do Tráfego, Dr. Carlos de Albuquerque.

— A N. V. Allan & C.º, de Rotterdam, estabelecimento fabril produtor das unidades automotoras do mesmo nome — muitas das quais circulam em Portugal — acaba de cessar completamente toda a sua actividade industrial e comercial, por motivo de falência.

A referida firma holandesa deixa imediatamente de efectuar quaisquer fornecimentos, inclusive o de acessórios ou peças.

Por este facto a sua representação em Portugal deixou de existir.

— A quantidade de refeições fornecidas pela C. P., por intermédio das 6 cantinas, ao seu pessoal, foi, em 1958, de 687.868. O «deficit» verificado entre as receitas e as despesas, orça por 1.025 contos, verba suportada pela Companhia.

Movimento das 6 cantinas:

Barreiro	218.889	refeições servidas
Lisboa - P.	142.804	»
C. do Duque	122.608	»
Entroncamento	75.619	»
Campanhã	67.739	»
Fig. da Foz	60.209	»

O movimento total de comensais tem vindo a aumentar extraordinariamente.

Regulamentação Dispersa

I — Conselho de Administração

Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 146 de 2-7-1959 — Constituição dos Corpos Gerentes, Mesa da Assembleia Geral e Comissário do Governo.

II — Divisão da Exploração

a) — Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da série M de n.º 1042 de 1-7-1959 ao n.º 1060 de 30-7-1959.

b) — Serviço do Movimento (Estudos)

3.º aditamento à Instrução n.º 2551 de 9-7-1959 — Serviço de guarda das P. N. e avisos que as estações devem fazer ao pessoal da Via.

1.º aditamento à Instrução n.º 2690 de 23-7-1959 — Sinalização da estação de Queluz.

c) — Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Público B. n.º 285 de 10-7-1959 — Transporte de metais.

Aviso ao Público B. n.º 286 de 24-7-1959 — Tarifa de Contentores Particulares.

Tarifa de Contentores Particulares de 24-7-1959

2.º aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros — de 1-7-1959. Tabela de preços da 15.ª Zona — Bilhetes de comboios trânsitos.

2.º aditamento à Tarifa Especial n.º 4 — Passageiros — de 1-7-1959. Bilhetes de assinatura.

60.º aditamento ao Indicador Geral do serviço das estações de 1-7-1959 — Apeadeiros de Santa Cruz de Benfica e Damaia.

13.º aditamento aos Quadros das Distâncias de 1-7-1959 — Apeadeiro de Santa Cruz de Benfica.

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

d) — Serviço da Fiscalização das Receitas

Comunicação-Circular n.º 113 de 8-7-1959 — Envio de senhas de remessas juntas às escriturações.

— A próxima reunião da conferência FIP (Facilidades Internacionais de Transporte para o Pessoal dos Caminhos de Ferro) realizar-se-á este ano, de 6 a 8 de Outubro, em Amsterdão.

A C. P. estará representada.

— Realiza-se em Viena, de 7 a 13 de Outubro próximo, a reunião anual da Conferência Europeia de Horários dos comboios de passageiros e dos serviços directos. A C. P. far-se-á representar pelos Engs. Azevedo Nazaré e Adriano Baptista, respectivamente Sub-chefe da Divisão de Exploração e Chefe do Serviço do Movimento.



em viagem

Um moço elegante que não sabia dançar

Por GUERRA MAIO

A vida termal nas Pedras Salgadas, naquele ano remoto, era movimentada e festiva. A mocidade, principal elemento de alegria, entrava em bailes, torneios náuticos e em burricadas às aldeias vizinhas, cuja pacatez era alarmada com risadas sonoras e, às vezes, com toques da sineta paroquial, com que a rapaziada ia acordar o abade de Bornes quando ele, pacatamente, dormia a sesta. Mas o pároco, um bonacheirão e sempre de bom humor, vinha logo à porta, sorridente, a saudar-nos.

Entre os jovens do alegre bando, um deles — Júlio Raposo — marcava pela sua inteligência, cultura e pela palavra pronta e elegante, que a propósito de tudo, sempre tinha. Era admiradíssimo pelo elemento feminino, que nele via um bom marido e um excelente chefe de família, em potencial. Montava com rara elegância e os «cavalicoques» que ali havia para alugar, zorros e teimosos, nas mãos dele andavam mesmo a galope... Durante os passeios apeava-se sempre com desenvoltura, quando alguma senhora escorregava da albarda, ajudando-a prontamente a subir, muitas vezes tomando-as ao colo, cuidadosamente, como se elas fossem crianças. E aquilo sucedia com tal frequência que parecia mesmo que elas o faziam de propósito...

Conversador admirável, Júlio Raposo prendia facilmente os aquistas sentados à sua volta com as suas múltiplas anedotas e os seus ditos de muito espírito. Apesar de tais qualidades de homem de sociedade, Raposo não sabia dançar, o que muito prejudicava naturalmente as suas relações com a socie-

dade veraneante. Tentara várias vezes aprender, mas a sua falta de ouvido para a música, nunca lho tinha permitido.

Um dia apareceu nas Pedras Salgadas uma linda rapariga, loira, de olhos azuis, flexível, vestindo com simplicidade e elegância.

Foi um despertar geral de corações inflamados, quando a doce loirinha entrou no salão do casino, pendurada no braço do pai e se sentou na primeira fila dos ocupantes. A rapaziada precipitou-se a convidá-la para dançar. Nega firme com um sorriso bem composto. Os segundo e terceiro pretendentes tiveram a mesma sorte, o que fez supor que a beleza não saberia dançar.

Nisto, tendo o quarteto atacado a valsa da «Viúva Alegre», Júlio compôs o cabelo e foi convidá-la, certo que não aceitaria. Demais, junto dela havia uma cadeira vaga onde ele se sentaria iniciando um possível e feliz *flirt*. Mas, oh desgraça! Contrariamente ao que ele esperava, a menina levantou-se com disposições de o acompanhar na valsa. Raposo sentiu subir-lhe pela espinha o suor frio das grandes catástrofes e olhando para a porta, cheia de curiosos, teve um gesto heróico:

— Minha Senhora, chamam-me além; um momento! — E abalou deixando-a de pé na sala. Reboliu pela escadaria do casino, correu pela estrada fora e desapareceu, para nunca mais ser visto.

Ela, farta de esperar de pé, sentou-se, não podendo sequer supor que aquele moço tão fino, tão elegante, não soubesse dançar.

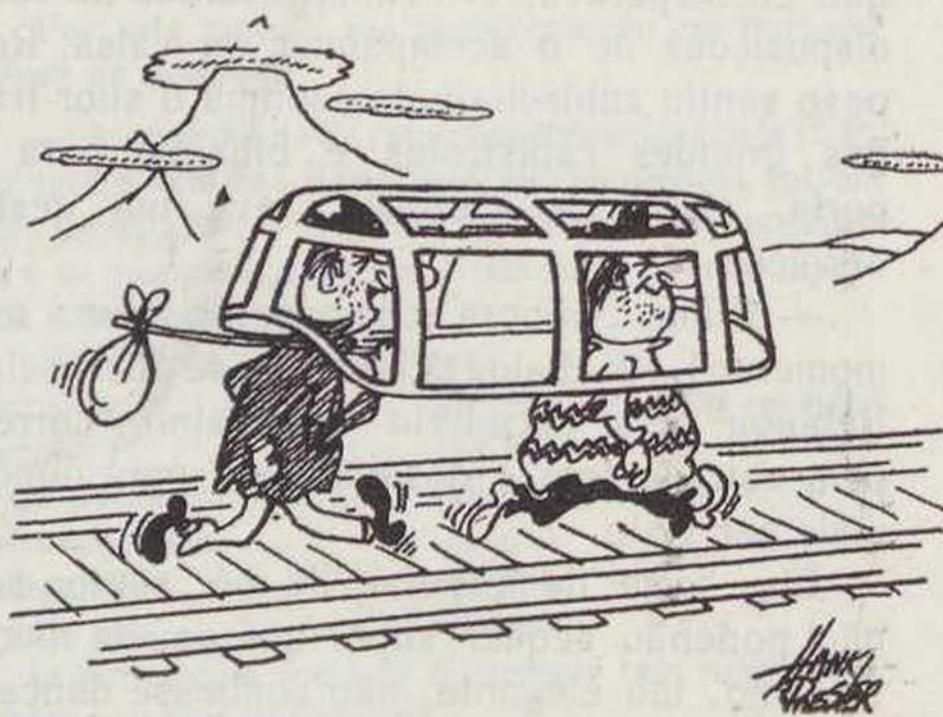


...e contrariamente ao que ele esperava, a menina levantou-se com disposição
de o acompanhar na valsa

E durante muitos dias, aquela linda rapariga olhava atentamente para a multidão da mocidade masculina a ver se descobria nela o seu pretendente à dança, com o interesse de

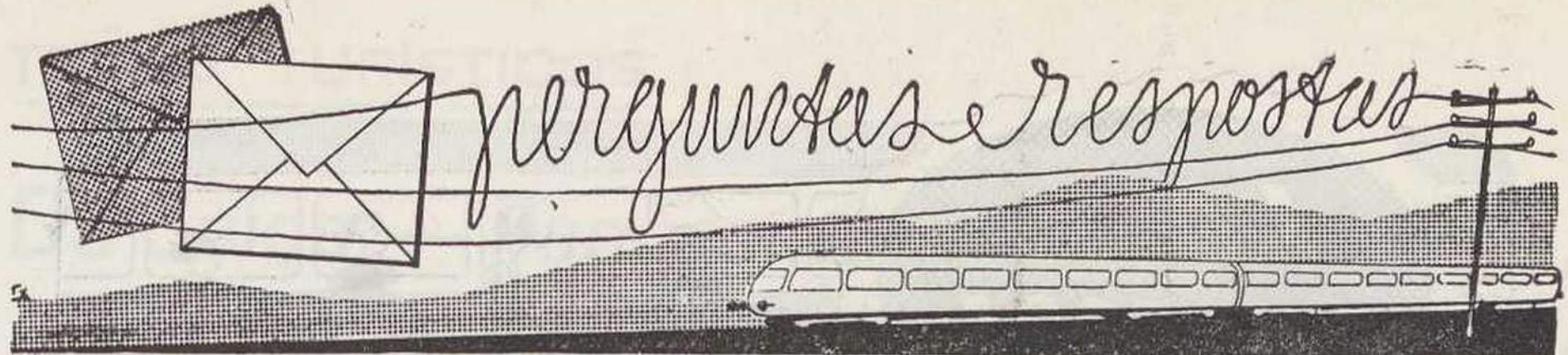
um coração amortecido de ave a quem tivessem levado, do ninho, os filhitos ainda implumes.

Triste destino o das coisas humanas...



BOM HUMOR...

Carroagem panorâmica



Divisão da Exploração Serviço de Movimento

Pergunta n.º 2130/Cons. n.º 87-M. — Um comboio de passageiros partiu de certa estação à tabela e efectuou paragem à agulha de saída para lhe atrelar à cauda um vagão com gado.

Depois de uma permanência de 5 minutos à agulha para tal efeito e mudança da placa de cauda, foi dado novamente o sinal de partida pelo chefe que acompanhou a manobra.

Em folha de trânsito foi marcada tabela à partida da estação e classificados ao «Movimento» os 5 minutos perdidos à agulha para tomar material.

Peço dizer-me se o condutor procedeu bem, visto haver opiniões em contrário.

Resposta — A classificação do atraso ao «Movimento» está certa, mas o condutor não teve em atenção que o tempo perdido na agulha devia ter sido contado como permanência na estação, conforme determina a Comunicação-Circular do Serviço do Movimento n.º 434 de 19 de Agosto de 1931.

Deste modo os 5 minutos perdidos deviam ter sido marcados na própria estação e não na agulha, como aconteceu.

///

Pergunta n.º 2131/Cons. n.º 288-M. — Peço esclarecer se o pessoal da Via e Obras pode interromper as linhas das estações para a execução de trabalhos urgentes, sem primeiramente ter avisado o respectivo chefe.

Resposta — Em caso algum é permitido ao pessoal da Via e Obras interromper as linhas das estações sem o prévio consentimento do chefe de estação.

Para esse efeito o chefe do distrito preencherá o mod. V. 27 para prevenir o chefe da estação de que a determinada hora se vai executar o trabalho indicado no mesmo modelo, trabalho esse que só poderá ser iniciado depois do chefe da estação ter assinado o mod. V. 27.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2132/Cons. n.º 347 — F — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado (G. V.).

De Tomar para Viseu

2 grades com criação viva . . .	112 Kgs.
4 cordeiros apernados . . .	28 »
	140 »

Distância 217 Kms.

Aviso ao Público B. n.º 271 e Tarifa Geral base 6.^a
Aviso ao Público B. 271 — 217 × \$70 × 0,12 = 18\$23
Base 6.^a 426\$00 × 0,03 = 12\$78

Manutenção 18\$00 × 0,03	= \$54
» (trasbordo) 16\$00 × 0,14	= 2€24
Registo	= 3\$00
Aviso de chegada	= 1\$00
Arredondamento	= \$01
Desinfecção	= 2\$50
Total	<u>40\$30</u>

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

Distância 217 Kms.

Aviso ao Público B. 271	
Transporte 217 × \$70 × 0,14	= 21\$27
Manutenção (trasbordo) 16\$00 × 0,14	= 2\$24
Registo	= 3\$00
Aviso de chegada	= 1\$00
Arredondamento	= \$09
Soma	<u>27\$60</u>
Desinfecção 250 × 2	= 5\$00
Total	<u>32\$60</u>

Esclarece-se que os borregos, cordeiros, cabritos ou leitões, quando apresentados a despachos apernados consideram-se como se estivessem acondicionados, visto que, nestas condições, podem facilmente colocar-se sobre as balanças para efeito de pesagem.

///

Pergunta n.º 2133/Cons. n.º 348-F — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado
P. V.

De Barcelos para Évora

2 caixas com pratos de barro para torneio de tiro aos pratos.

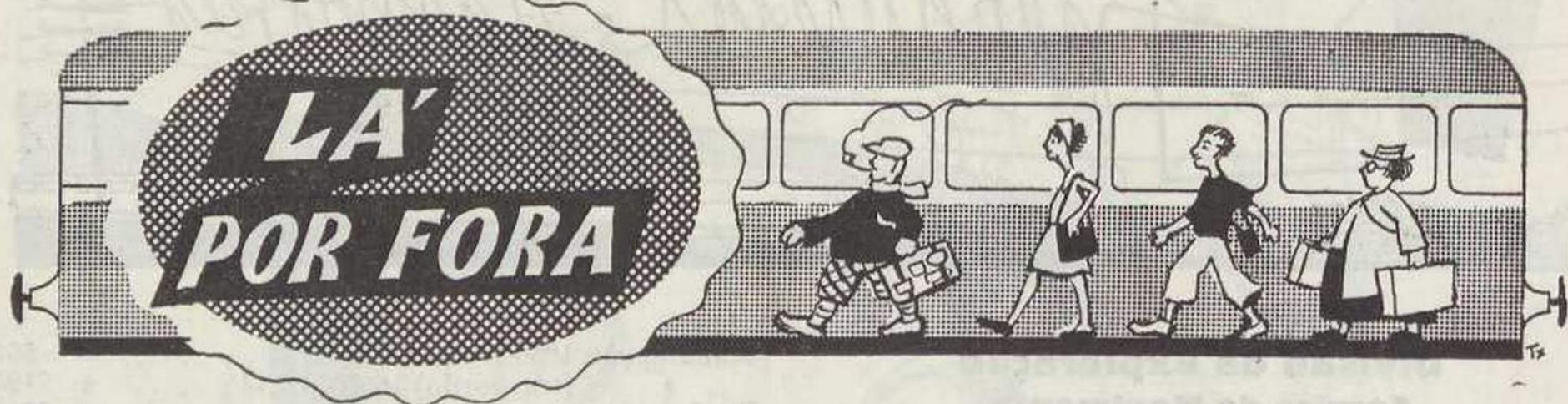
Distância 462 Kms.	150 Kgs.
Tarifa geral 1. ^a classe	
Transporte 391\$30 × 0,15	= 58\$70
Manutenção 18\$00 × 0,15	= 2\$70
Registo	= 3\$00
Aviso de chegada	= 1\$00
Total	<u>65\$40</u>

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

Distância 462 Kms.

Aviso ao Público B. n.º 281	
Transporte 462 × \$50 × 0,15	= 34\$65
Registo	= 3\$00
Aviso de chegada	= 1\$00
Arredondamento	= \$05
Total	<u>38\$70</u>

Esclarece-se que a esta mercadoria corresponde a rubrica barro (refractário ou não) em obra não designada, a que consta do Aviso ao Público citado.



Coordenação de MÁRIO DOS SANTOS NAVEGA

MOSCOVO — Energia vulcânica

Começou a construção na Sibéria Oriental de uma grande central térmica que utilizará energia vulcânica. Situada na parte meridional da península de Kamtehatka, a central abastecer-se-á das imensas reservas de energia contidas no subsolo vulcânico da zona em que a localize.

GENEBRA — A cozinha da frota aérea

Em 1958, a cozinha da «Swissair», instalada em Zurique, preparou 626 mil refeições — não sómente para as suas linhas mas também para algumas companhias aéreas estrangeiras que a escolheram como fornecedora. Essas refeições são únicamente confeccionadas com produtos alimentares suíços rigorosamente seleccionados.

ROTTERDÃO — Grande doca flutuante

Uma das maiores docas flutuantes do Mundo, pertencente ao Almirantado Britânico, foi recentemente comprada por uma firma holandesa, de Roterdão. A doca, que deslocará 54 mil toneladas, pode receber os maiores paquetes e petroleiros, com uma tonelagem até 85 mil. Tem o comprimento de 286 metros e a largura de 45. Encontra-se presentemente em Portsmouth, donde será rebocada até Roterdão.

BONN — Poder de compra da classe operária

O poder de compra dos operários alemães tem melhorado nestes últimos anos. Um operário que em 1950 devia trabalhar 275 minutos para comprar 1 kg. de costeletas, apenas deverá hoje trabalhar 256 minutos. Por um kg. de açúcar: 58 minutos em 1950, 33 em 1958. Por um kg. de manteiga: 235 minutos em 1950 contra 198 minutos, 8 anos mais tarde...

PARIS — Crise de Técnicos

A França tem falta de 10 mil engenheiros (1 200 pelo menos só para as indústrias de construção eléctrica). As indústria mecânicas e aeronáuticas empregam hoje 20 mil engenheiros, aproximadamente.

Neste sector, a procura crescerá conforme previsões recentes, de 1 200 a 1 800 técnicos, por ano.

MOSCOVO — Nova Liga Sintética

Mais duro do que o diamante — será a nova liga metálica descoberta pelos Laboratórios da Academia das Ciências da Ucrânia. A liga terá por base um metal cujo nome não foi divulgado e que será imergido, durante algum tempo, numa cuba contendo ácido clorídrico.

JAPÃO — Túnel ferroviário, que será o 5.º do Mundo

O plano quinquenal de modernização dos Caminhos de Ferro Japoneses (J. N. R.) que abrange o período de 1957 a 1961, prevê a construção de um túnel de 13 600 metros de comprimento, que será o mais longo do Japão. Ligará Maibara, no lago Biwa, a Toyama, correndo ao longo das costas do Mar do Japão. Com os seus 13,6 kms. de extensão, este túnel ultrapassa largamente o comprimento do túnel de Chimizou, até aqui o maior do Japão, e ficará sendo o 5.º do Mundo, logo após os túneis do Simplon (19,8 kms.), dos Apeninos (18,6 kms.), do São Gotard (15 kms.) e do Lötschberg (14,5 kms.).

SUÍÇA — Os bilhetes de domingo

As empresas ferroviárias suíças estão vendendo de novo bilhetes de domingo. De uma maneira geral, estes bilhetes, que dão direito à viagem de ida e volta, são vendidos ao preço dum bilhete simples. Podem ser utilizados ao sábado e ao domingo para a viagem de ida; ao domingo e à segunda-feira para a de volta.

ESPAÑA — Um novo tipo de carruagem-cafeteria

A RENFE pôs recentemente ao serviço um novo tipo de carruagem-cafeteria, da «Wagons-Lits». Com capacidade para 32 passageiros sentados, além de outros que podem permanecer em pé, a nova carruagem oferece serviços de «snak-bar», unicamente: sanduíches, aperitivos, bolos, café, cervejas, etc..

Da Suíça — Panoramas da Idade-Média, em ritmo do Século XX

A excelente Rede dos Caminhos de Ferro Federais Suíços (CFF), hoje quase totalmente electrificada, abrange cerca de 3.000 Km. de linhas, cada um dos quais encerra em si um mundo caleidoscópico de panoramas deslumbrantes, únicos no Mundo, e que fazem da Suíça o paraíso dos turistas, por excelência.

Na verdade, qualquer passageiro do caminho de Ferro que viaje nas linhas helvéticas pode contemplar, continuamente e sem cansaço, a pluralidade de paisagens, sempre distintas uma das outras, que o conjunto de cidades, vilas, aldeias e burgos, atravessadas pelo comboio, prodigamente lhe oferece.

É curioso referir que os suíços, quando se trata da sua via férrea, são extremamente ciosos e exigentes. Muitíssimo mais que os numerosos estrangeiros que nela viajam! É que cada trajecto tem os seus encantos próprios, as suas belezas bem típicas que são

sempre diferentes, por muito que se olhem e admirem... Por isso, para todos os suíços, nascidos num país extraordinariamente fadado pela natureza, há sempre, para cada viagem, o lado «bom» ou «menos bom» a ocupar. A provar esta asserção está o facto de os lugares junto às janelas serem, mais ou menos disputados, consoante as curiosidades são mais ou menos atractivas, quando divisadas de um ou outro lado da carruagem.

Não esqueças, senta-te num lugar à direita! — é vulgar conselho de parentes e amigos àqueles que vão viajar no comboio de Lausana a Zurique, através do sopé do Jura. A recomendação é boa: o passageiro, é certo pouco verá do que se passar à sua esquerda, quando atravesse o encantador Jura, mas admirará, extasiado, os grandiosos e sonhadores lagos de Neuchâtel e de Bienne.

Grandson — O comboio atravessa a muralha do imponente castelo medieval, junto às margens do lago Neuchâtel



C R U Z P A L A V R A S D A S

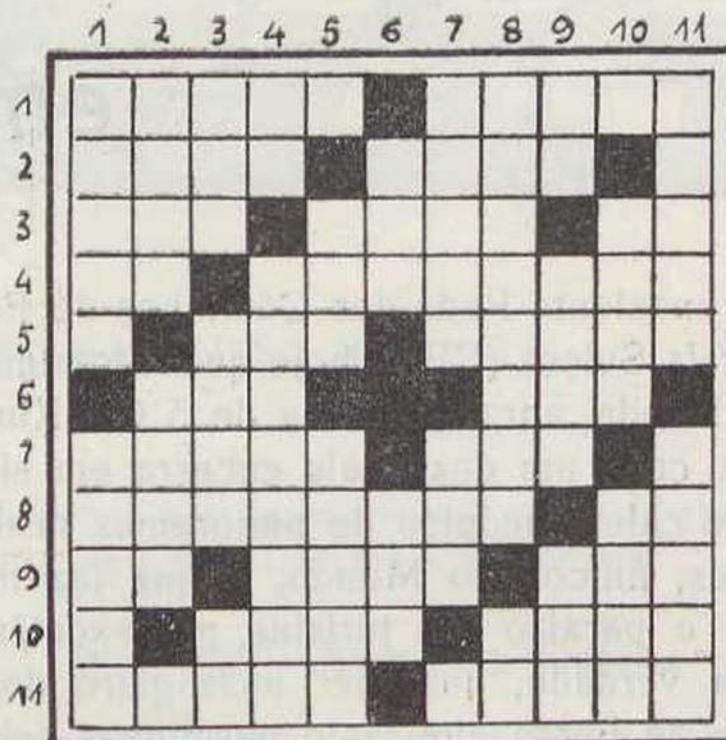
HORIZONTAIS:

1 — Condimento indiano em pó, para adubo da comida; Tira de fígado temperada e frita (pl). 2 — Dedição; Quarto filho do deus Iarl, na mitologia escandinava. 3 — Vale; Cidade francesa da Normandia; Sufixo; derivado de adjetivo que traduz estado ou qualidade. 4 — Estás; Província de Portugal europeu. 5 — Tanto; Apeadeiro da Linha do Oeste. 6 — Botequim (inv); Abundância. 7 — Firma portuguesa fabricante de filmes; Rente. 8 — Denunciaram, nota musical. 9 — Ca-

E que dizer de Grandson, a pitoresca cidadezinha medieval? Será apenas vislumbrada porquanto o castelo do séc. XII se situa no lado esquerdo da linha.

Tem pitoresco referir que os Caminhos de Ferro Federais formaram com as autoridades do aprazível e histórico local, um pacto verdadeiramente curioso: o comboio não se limita a passar ao lado da velha mas imponente residência dos senhores de Grandson. Mais, muito mais: atravessa o fosso do castelo! Para tal, na histórica muralha medieval, abriu-se uma porta suficientemente larga para dar passagem ao comboio eléctrico. E é assim que hoje, ao viajarmos naquela zona, confortavelmente instalados nos afamados comboios suíços, nos surge, como visão de Além-Mundo, a verdadeira Idade-Média, em ritmo autêntico de século XX! Grandson, tranquila cidade na extremidade do lago de Neuchâtel, foi outrora um pomo de discórdia célebre: os guerreiros que então dominavam a Europa, disputaram-na rijamente até 2 de Março de 1476 — data em que foi tomada a Carlos, o Temerário, Duque de Borgonha, pelos Confederados helvéticos; este valioso trofeu das guerras do Duque de Borgonha está agora em plena posse da Suíça — para deleite, sobretudo, de turistas. Vale a pena ir até lá!

minhos de Ferro da Beira Alta; Alimpaduras de arroz; Substância doce proveniente das abelhas. 10 — Substância de brilho metálico que se sublima em baixa temperatura, produzindo vapores violetas; Vila do Baixo Alentejo. 11 — Sorte; Unir.



Problema n.º 2

VERTICAIS:

1 — Apelido de um dos jogadores do S.L.B.; Concelho da comarca de Santa Comba Dão. 2 — Adoras; Cabo da costa de Portugal. 3 — Relação; Marca de perfume muito usado pelas senhoras; Seguia. 4 — Dirigir-se; Garatujas. 5 — Vigor; Felicito. 6 — Ant.º Amaral de Barros; Curso de água. 7 — Invenção (pl); Oceano (inv). 8 — Estação da Linha do Norte; Cânhamo da Índia ou Manila. 9 — Cento e cinquenta romanos; Aros; Pedra de moinho (pl). 10 — Duro (inv); Animal Selvagem. 11 — Tratamento que se dá às freiras; Dizer.

Solução do problema anterior

HORIZONTAIS:

1 — Seras, Bouro; 2 — Mim, cai. 3 — Samaritanos; 4 — Luva; 5 — Odiar; 6 — Ri; 7 — Acori, Sôr; 8 — AT; 9 — Lavadeiras; 10 — Red, cio; 11 — Herói, cassa.

VERTICAIS:

1 — Setúbal; 2 — Ema, Are; 3 — Rim, ORA, ver; 4 — Amaldiçoado; 5 — Rui; 6 — Iva, rad; 7 — Tarsite; 8 — Oca, ica; 9 — Van, saris; 10 — rio, aos; 11 — sátiras.

R. Lobão Sanches

*Ao lado da perseverança que nunca cai,
há aquela que se levanta sempre.*

Mons. D'Hulat

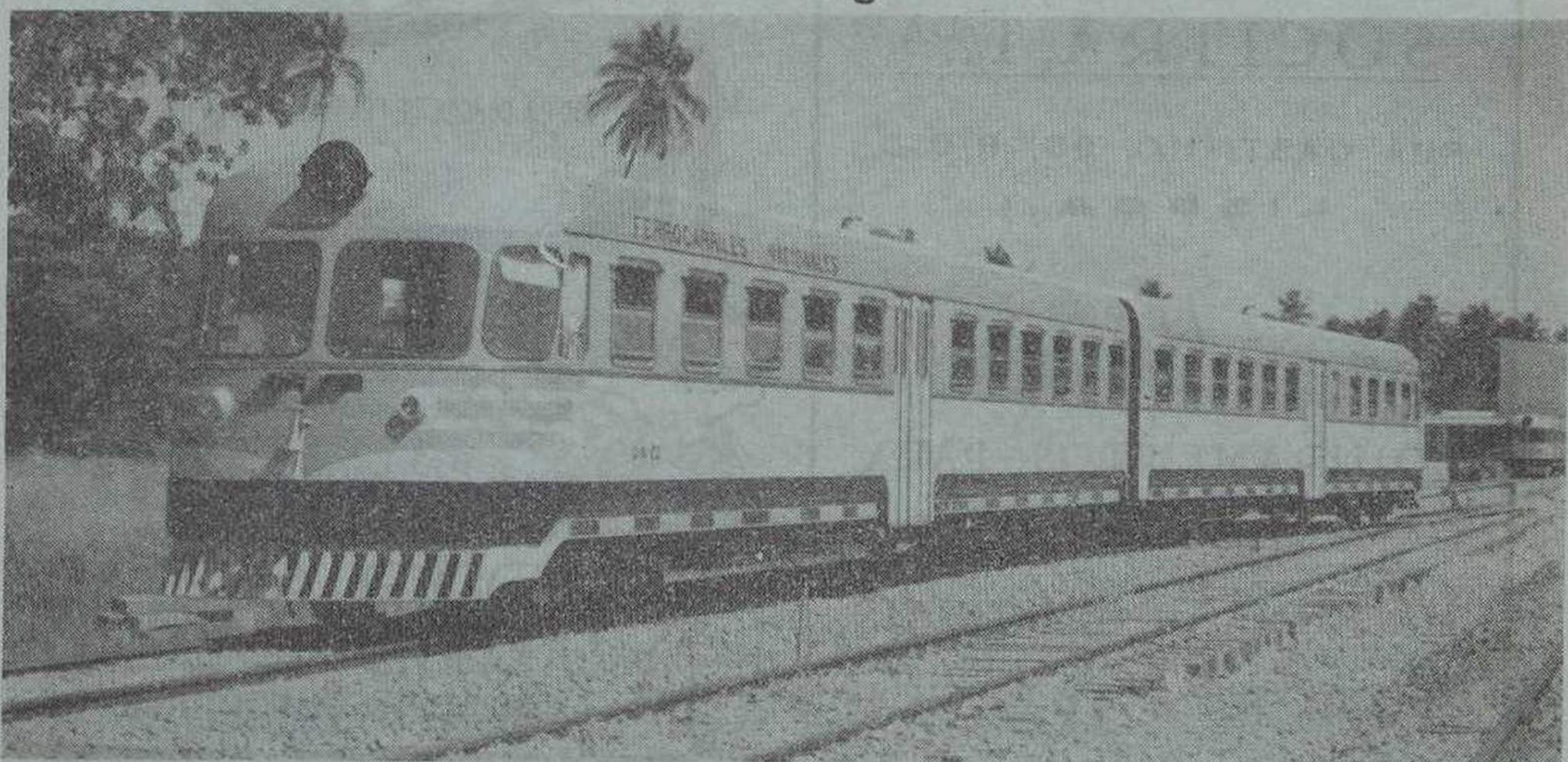
**Fabricantes de Fios
e Cabos especiais para
Sinalização das linhas
electrificadas em Por-
tugal**



**FÁBRICA NACIONAL DE CONDUTORES ELÉCTRICOS, S. A. R. L.
VENDA NOVA * AMADORA
PORTUGAL**

FIAT automotora 124BE

Potência: 4 x 145 CV • Tara: 34 + 34 TON.
Velocidade: 120 Km/h. • Lugares sentados: 91 + 91



FIAT-DIVISIONE MATERIALE FERROTRANVIARIO - Av. Marconi, 20 - TORINO (Itália)



Metalúrgica da Longra, Lda.

AO SERVIÇO DOS CAMINHOS DE FERRO E DA INDÚSTRIA NACIONAL

Bancos «Bud» de carruagens para a C. P.

Janelas, em alumínio anodizado, de carruagens para a C. P.

Bancos de concepção própria para a SOREFAME

Novos comboios da SOCIEDADE ESTORIL

FÁBRICA: LONGRA-DOURO - TELEFONE 128 - FELGUEIRAS

ADMINISTRACÇÃO: RUA D. JOÃO V, 24 - TELEFONE 600171 - LISBOA

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

Designação dos artigos	Descon- tos	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, 125 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 Aurea, 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, 150 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, Her- deiros	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, rouparia, 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
Mobilias	variáveis	Marcenaria Santos, L.da	OLIVEIRA DE AZEMEIS
Óptica	15%	Casa dos Óculos	Rua da Mouraria, 80/82 s/loja LISBOA
»	40%	Coelho Oculista, L.da	Rua 1.º de Dezembro, 101-2.º 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	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
 Lavandaria Tágide, Ld.ª — 15 % de desconto — Av. Almirante Reis, 89 - D. — LISBOA

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

Eis uma moderna estação duma progressiva linha: a da Sociedade Estoril. Esta estação, recentemente beneficiada com obras importantes, localiza-se perto do grande e afamado centro turístico que dá o nome à linha que o serve.

As respostas dos nossos assinantes, devem-nos ser remetidas até ao fim do mês, em simples postal. Os prémios serão sorteados entre os concorrentes que tiverem respostas certas.

N.º 27
QUE ESTAÇÃO É ESTA?

Resultado do Concurso n.º 25

Solução: — Coimbra.

Foram premiados: — Germano Rosa Graça, escrivário de 3.ª classe, em Faro; Artur São Pedro Ramalhete, subchefe de distrito, em Darque, e José Torres Simões, operário ajudante, em Alfarelos.



EMPRESA DO COAL

PROMOÇÕES

A Inspectores de Secção de Exploração — os Subinspectores António Augusto Nunes e Manuel Luís Ferreira de Jesus.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Manuel Luís Castanho Júnior — Factor de 2.ª classe em Alcântara Mar. Admitido como praticante em 26-10-918.



Eduardo de Sousa Agostinho — Telegrafista principal de Faro. Admitido como eventual em 10-10-918.



António Fernandes — Operário de 1.ª classe, do 3.º Grupo Oficial. Admitido como limpador em 17-8-918.



Manuel Augusto Rodrigues Pardal — Operário de 2.^a classe, do 2.^º G.^º Of. — Lisboa P. Admitido como servente em 18-11-918.



António Ferreira — Maquinista de 1.^a classe da 1.^a Zona. Admitido como servente em 26-11-918.



Francisco Henrique Raposo — Fogueiro de 2.^a classe da 3.^a Zona. Admitido como limpador em 26-11-918.



António Gonçalves — Revisor de 1.^a classe. Admitido como servente, em 4 de Dezembro de 1918.



Izidoro dos Santos Praias — Op.^º de 3.^a cl. do 3.^º G.^º Oficial. Admitido como serv., em 9-12-918.



José Maia Grilo — Op.^º de 1.^a cls. do 2.^º G.^º Oficial. Admitido como limpador, em 11-12-918.



Dinis Soares Machado — Esc.^º de 1.^a cl. no Serv. da Fis. das Rec. no Porto. Ad. como pr. em 15-9-18.



Belmira Alves Felix — Esc.^a de 2.^a cl. no S.F.R. em Lisboa St.^a Ap. Ad. como emp. supl. em 16-9-818.



Henrique da Costa Fonseca — Chef. de est. de 2.^a cl. em V. Franca de Xira. Ad. como prat. em 3-9-18.



Cristóvão Fernandes — Chefe de estação de 3.^a cl. em Ferragudo. Ad. como event. adven. em 21-9-18.



Norberto Martins Guerreiro — Chefe de est. de 3.^a cl. em Lisboa R. Ad. como car. aux. em 22-9-918.



Francisco Gonçalves Estanislau — Fac. de 2.^a cl. em Amoreiras. Ad. como even. adven. em 17-9-18.



Joaquim Correia — Conferente de 1.^a cl. em Cruz da Pedra. Admitido como carregador em 21-9-18.



António Lourenço — Capataz de manobras de 1.^a cl. em Braga. Ad. como carregador em 20-9-18.



Adriano da Costa Barros — Op.^º de 1.^a cl. Ob. Met.. Ad. como ser. de fer. aux. C. F. Est. em 1-6-18.



Joaquim Maria da Silva —
Chefe de Brigada, do 2.º G.º Of.
— Lisboa - P.. Admitido como
montador em 12-10-918.



Tolentino Marques de Sousa
— Operário de 2.ª classe, do 3.º
G.º Oficial. Admitido como
aprendiz em 14-10-918.



José Rosado da Silva — Ope-
rário de 3.ª classe, do 3.º Grupo
Oficial. Admitido como servente
em 18-10-918.



Artur Ferreira — Operário de
3.ª classe do 3.º Grupo Oficial.
Admitido como limpador em
4-11-918.



Artur Sobral Romeiro — Ope-
rário de 1.ª classe do 3.º Grupo
Oficial. Admitido como servente
em 4-11-918.



Armando Baptista — Operário
de 1.ª classe, do 3.º Grupo Ofi-
cial. Admitido como aprendiz
em 14-11-918.



*Bento Augusto Cabri-
ta* — Servente de 1.ª cl.
em C. Branca. Admitido como
limp. aux. em 15-9-918.



Cândido Faria Couto
— Servente de 1.ª classe
em Braga. Admitido como
carreg. event. em 20-9-918.



*José Monteiro Peixo-
to* — Agul. de 1.ª cl. em
Livraria. Admitido como
carreg. ev. em 26-9-918.



*Augusto César Car-
lão* — Serv. de 1.ª cl. em
Alegria. Admitido como
carreg. event. em 25-9-918.

SUMÁRIO

SOCIEDADE «ESTORIL» * NOVO MATERIAL CIRCULANTE NA LINHA DO ESTORIL * LOUVORES * IMPRESSÕES DE VIAGEM, por Arminda Gonçalves * ATENEU FERROVIÁRIO * GRUPOS DESPORTI-
VOS FERROVIÁRIOS, por J. Matos Serras * O CAMINHO DE FERRO NO II PLANO DE FOMENTO * DOS JORNais * FILATELIA, por J. Matos Serras * URBANIZAÇÃO DA FIGUEIRA DA FOZ * NOTI-
CIÁRIO DIVERSO * REGULAMENTAÇÃO DISPERSA * EM VIAGEM, por GUERRA MAIO * BOM
HUMOR... * PERGUNTAS E RESPOSTAS * LÁ POR FORA, Coordenação de Mário dos Santos Navega
* TEMAS TURÍSTICOS * PALAVRAS CRUZADAS * DESCONTOS A FERROVIÁRIOS * OS NOSSOS
CONCURSOS * PESSOAL

NA CAPA: Um dos novos comboios da Linha do Estoril (Foto dos Serviços Técnicos da SOREFAME)