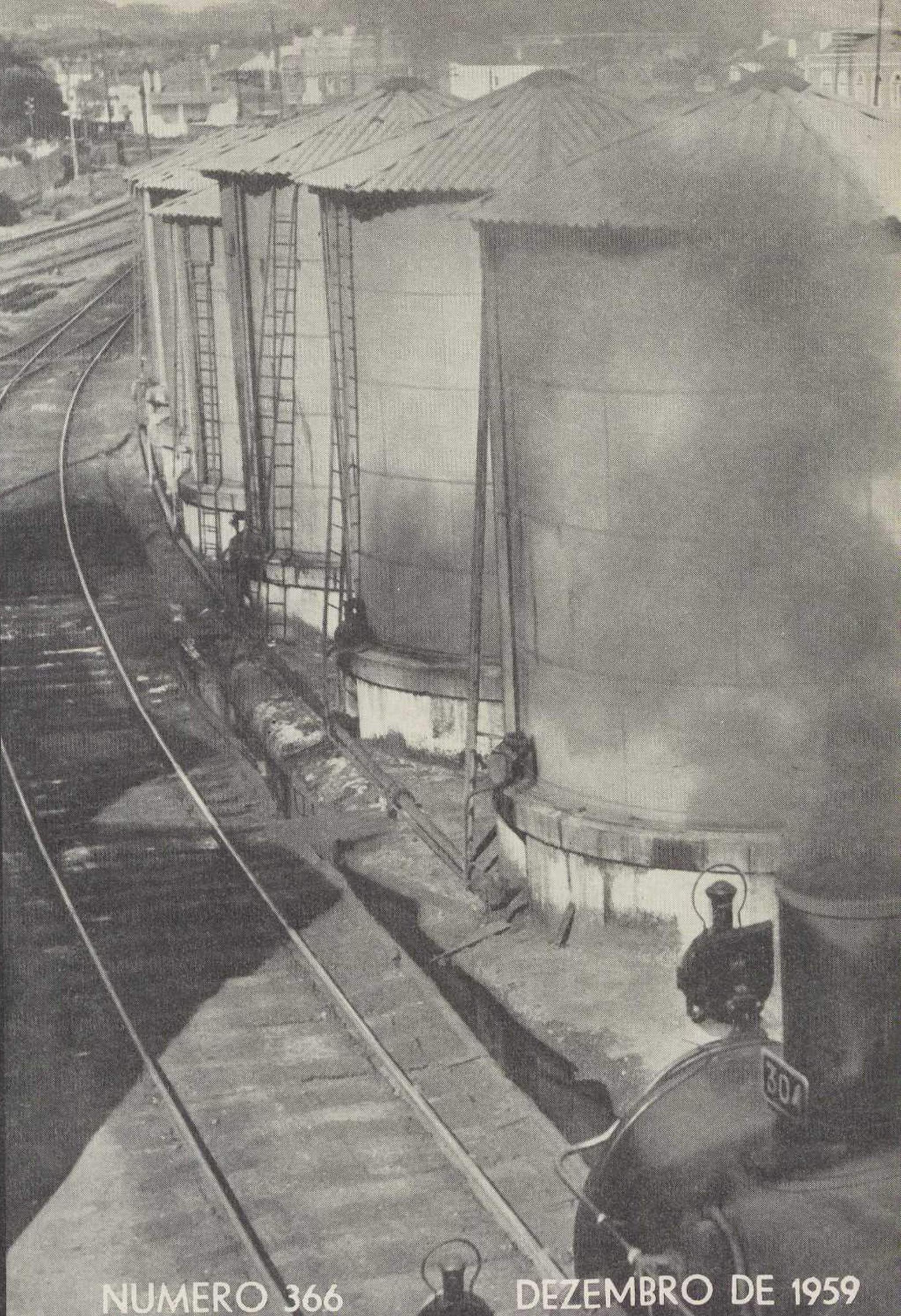


B  
O  
E  
T  
I  
M  
A  
D  
A  
C.  
D.



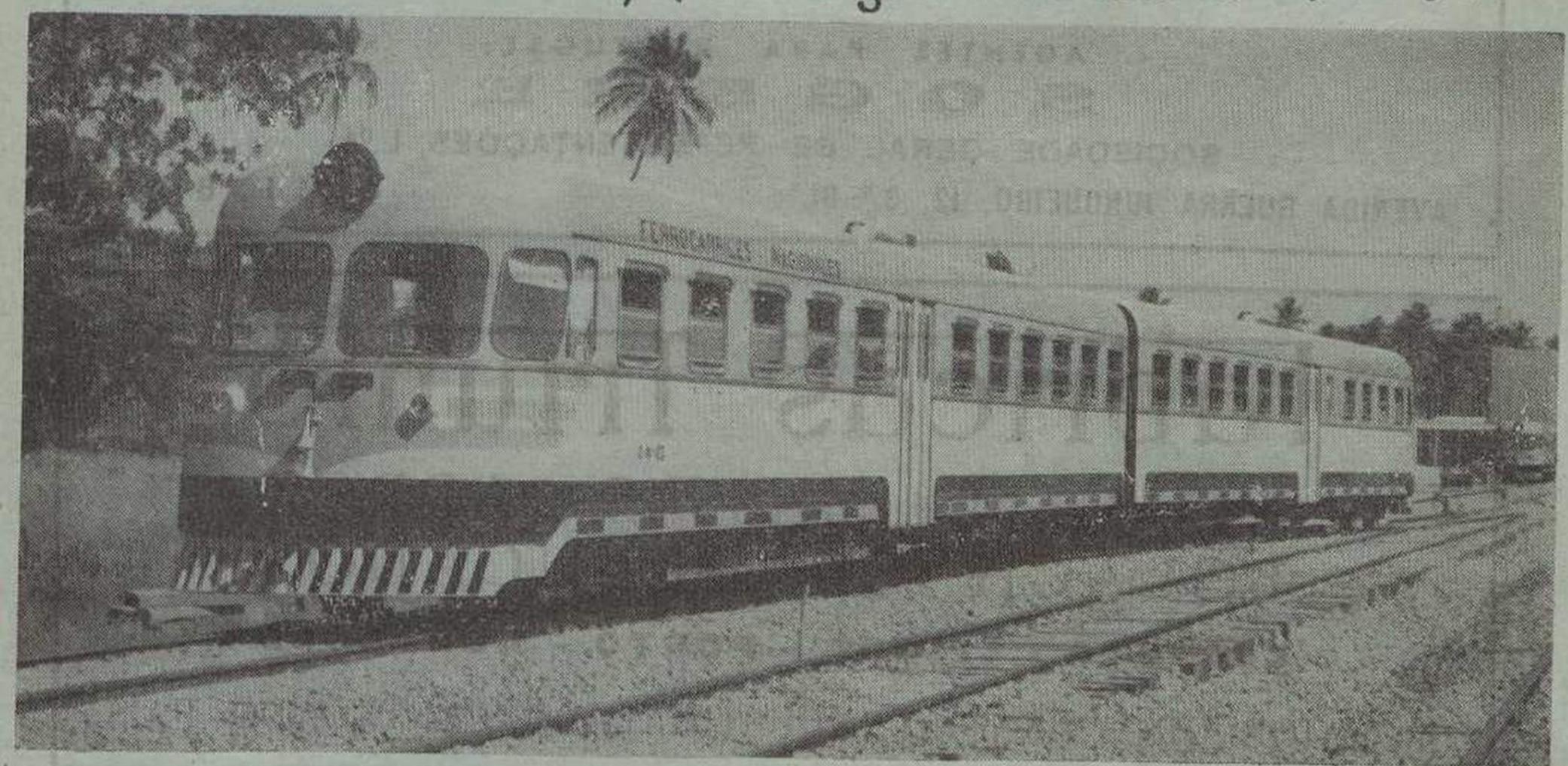
NUMERO 366

DEZEMBRO DE 1959

# 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)

PARA UMA CAMISA CHIC SÓ



CASANOVA

O CAMISEIRO DO  
HOMEM DISTINTO

P. da Figueira, 8-A — R. da Palma, 69

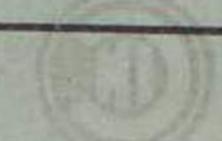


SE O SEU CARRO ESTÁ ORIGINALMENTE  
EQUIPADO COM UM RADIADOR DE TUBOS,  
NÃO O SUBSTITUA POR OUTRO DE QUAL-  
QUER PERFIL, MAS SIM POR UM RADIADOR  
DE TUBOS DE NOSSO FÁBRICO



JOÃO de DEUS  
RADIADORES DE PORTUGAL

RUA DE SANTA MARTA 35 A LISBOA



Colombia

EST.

1751



Colombia

EST.

1751

Colombia

## VINHOS

## FERREIRINHA

# **Empresa Electro Cerâmica**

- Isoladores de todos os tipos para Alta e Baixa Tensão
- Porcelanas domésticas e artísticas
- Porcelanas Industriais
- Refractários especiais para aparelhos de aquecimento
- Pequena aparelhagem eléctrica em porcelana e baquelite para instalações de luz
- Baquelites para usos industriais
- Tubos isolantes tipo «BERGMANN»
- Tubos plásticos para protecção de condutores eléctricos e condução de líquidos

LABORATÓRIO PARA TODOS OS ENSAIOS ELÉCTRICOS  
E ELECTRO-MECÂNICA DOS ISOLADORES DE ALTA TENSÃO

**FÁBRICA — Candal — VILA NOVA DE GAIA**  
**SEDE — Largo Barão de Quintela, 3, 1.º — LISBOA**

## **SOMAFEL**

**Sociedade de Materiais Ferroviários, Lda.**

Rua D. João V, 2-A, 5.º

**LISBOA**

Empreiteiros especializados em todos os trabalhos de construção, renovação e conservação de vias férreas, com emprego dos mais modernos processos e meios mecânicos e fornecedores de todos os equipamentos necessários à exploração moderna de redes ferroviárias.

*Representantes exclusivos das firmas :*

**MATÉRIEL INDUSTRIEL S. A.**

**LINKE-HOFMANN-BUSCH G. m. b. H.**

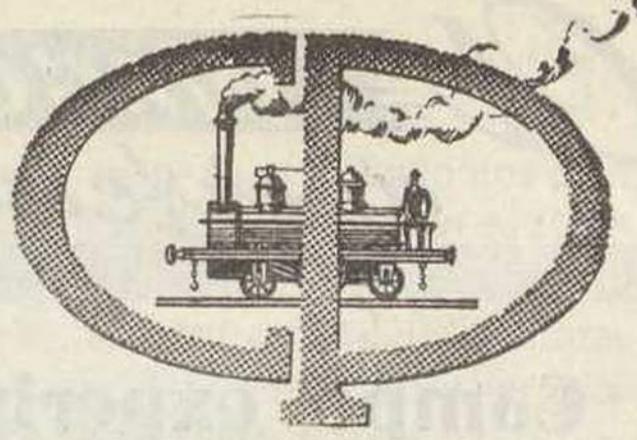
**SCHARFENBERGKUPPLUNG G. m. b. H.**

**G. CESARE RANZI**

**RHEINMETALL G. m. b. H.**

**ETABLISSEMENTS SAXBY**

# Boletim da



N.º 366 - DEZEMBRO 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



O «BOLETIM  
DA C. P.»

deseja a todos  
os seus leitores  
e colaboradores

FESTAS  
FELIZES

# O "WAGONS LITS" aperfeiçoa os seus *Serviços*

## Campo experimental: a Rede Francesa

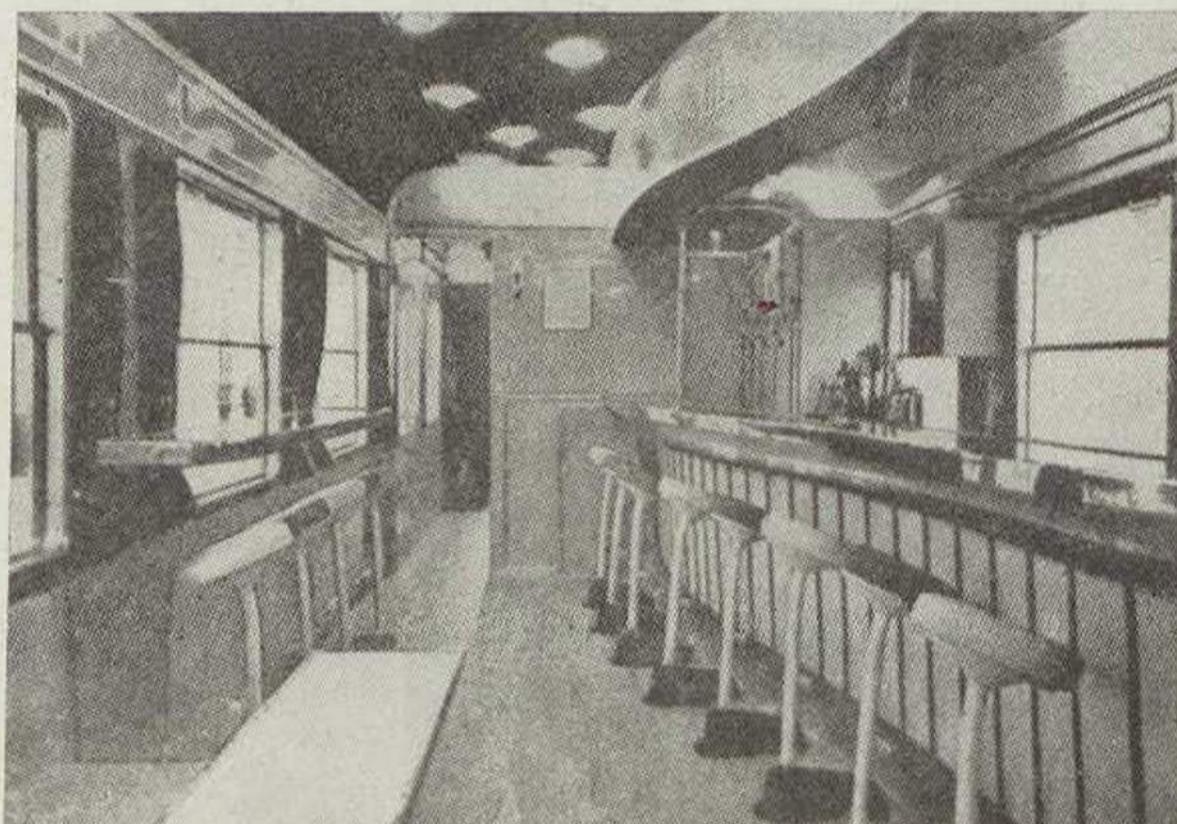
**A** Companhia Internacional de Carruagens-Camas e dos Grandes Expressos Europeus, em todo o mundo conhecida abreviadamente por *Wagons-Lits*, está introduzindo, em regime de experiência, nos seus serviços de mesa nos comboios franceses, duas utilíssimas inovações: o serviço «snack-bar» e as «refeições-expresso».

Ambas estas novas e importantes modalidades de serviço — que, diga-se de passagem, têm obtido, desde o início da sua vigência, o mais assinalado êxito — acrescidas ao clássico serviço de restaurante, nas carruagens e, também, ao serviço ambulante de vendas nos

Este propósito de melhoria da *Wagons-Lits* corresponde, obviamente, à feição renovadora e progressiva dos seus serviços públicos e integra-se na linha de tradição de bem-servir, que constitui preocupação dominante daquela antiga e conceituada Companhia — que muito tem contribuído para o prestígio do caminho de ferro.

\* \* \*

As novas carruagens-bar possuem um apetrechamento análogo ao dos restaurantes fixos, correntemente conhecidos por «snack-bar» ou «cafeteria», permitindo servir ao balcão de consumo, além de café-expresso, sanduiches, pratos frios e mesmo alguns pratos



Interior de carruagem  
«snack - bar»

comboios, vêm completar, de forma plena, todo um conjunto de refeições, as mais diversas, a oferecer a um público tão numeroso e tão heterogéneo em gostos e em exigências, como é o da *Wagons-Lits*. Efectivamente, é bom atentar, o campo de actividade desta Companhia cobre hoje quase todos os países da Europa, abrangendo ainda o norte de África — desde Marrocos ao Egipto —, a Palestina, a Rússia asiática e alguns estados do Extremo-Oriente.

quentes de confecção simples e rápida — os chamados «combinados». O serviço é em princípio assegurado por 2 agentes, um dos quais, fora das horas das refeições, poderá assegurar a venda ambulante no interior do comboio.

A *Wagons-Lits* já pôs ao serviço 12 carruagens «snack-bar» — as B4S — adaptadas a partir de antigas carruagens-restaurante, conforme estudo da Subdivisão de Material Circulante da região Oeste da S.N.C.F. e com disposição idêntica ao do bar dos comboios



Na carruagem snack-bar, o «maitre d'hôtel» faz uma demonstração com a nova grelha eléctrica

*Mistral.* Comportam quatro compartimentos de 2.ª classe, uma sala de bar e uma cozinha.

Em linhas gerais, a parte do «snack-bar» comprehende um balcão (4m,40), com máquina de «café-expresso», e misturador automático, completado com os acessórios habituais: torneiras de jacto de água, porta-garrafas e geladeiras. Faz parte igualmente dos apetrechos, um fogão a gás-Cidla, de grande chapa lisa — para preparação e aquecimento rápido das refeições sem necessidade de utensílios — e um ventilador, para evacuação de fumos e odores.

Podem conceber-se para estas novas carruagens «snack-bar», várias utilizações:

1.º — substituir a venda ambulante nos comboios onde esta não seja suficiente para satisfazer a clientela;

2.º — Substituir, seja a carruagem-bufete, seja a carruagem-restaurante, nos serviços onde estas explorações sejam muito deficitárias;

3.º — Equipar os comboios de desdobramento ou reforço de circulações regulares normalmente dotadas com serviço de restaurante;

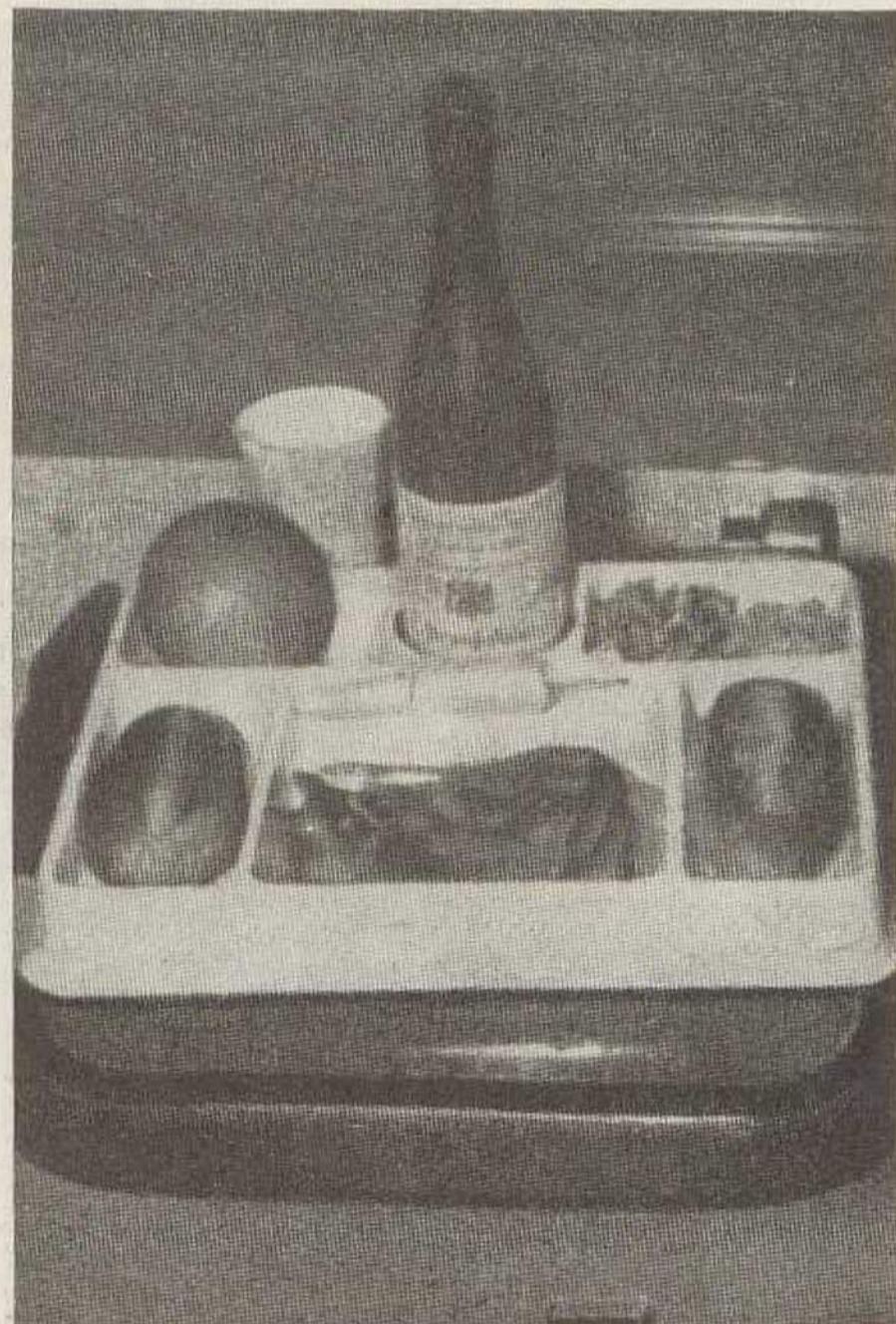
4.º — Criar um serviço suplementar de mesa, nos comboios onde a carruagem-restaurante, apesar de completamente abastecida,

não possa satisfazer toda a clientela que a procura.

O grande sucesso verificado nos comboios em que foi introduzido o novo serviço — os comboios 1 e 2 entre Paris e Bordéus; os comboios BL/LB entre Bordéus e Marselha e os comboios SL/LS, entre Strasbourg e Lião — explica-se pelo facto de tais refeições constituírem uma fórmula alimentar excelente, dando a possibilidade de se obter uma refeição frugal, mais leveira portanto e menos dispendiosa que as facultadas nas carruagens-restaurantes — e servida em qualquer momento da viagem, à inteira vontade do passageiro.

Por outro lado, a Wagons-Lits, ao lançar a fórmula da «refeição-expresso» propõe-se proporcionar aos passageiros, de condição económica, uma solução intermédia entre o serviço da venda ambulante e a refeição em mesa na carruagem-restaurante, ou na carruagem-bufete.

A «refeição-expresso» é uma refeição completa fornecida no próprio compartimento ao passageiro que a queira, e servida pelo ven-



Eis uma das refeições-expresso da Wagons-Lits...

dedor ambulante, ou por um «self-service» a partir do bar das carruagens-bufete ou das carruagens «snack-bar». A refeição é apresentada em prato de material plástico, comportando vários alvéolos nos quais são colocados os alimentos: «hors-d'oeuvre», prato forte (carne, «charcuterie» ou peixe garnecido), queijo, doce ou fruta, e dois pães. É servida simultaneamente uma bebida à escolha do cliente.

A refeição e seus acessórios (toalha e guardanapo) estão sendo vendidos ao preço de 550 frs. (32\$50) com taxa de serviço incluída — o que, em França, é preço de mesa assaz módo.

Os ensaios com estas novas refeições começaram a fazer-se em meados deste Verão, no comboio 15/16 Paris-Lião, onde a afluência de passageiros era grande, não conseguindo muitos, por tal razão, serem servidos no restaurante da carruagem.

Esta inovação mais do que a anterior tem alcançado o mais vivo aplauso e embora posta em vigor a título experimental, já está sendo tornado extensiva a outras circulações da rede gaulesa.



... que confortavelmente instalado no seu compartimento, a qualquer hora que deseje, come e bebe, por módo preço.

Acrescente-se que estas refeições ligeiras ou são confeccionadas no próprio comboio ou nas diversas instalações fixas da *W. L.*.

\* \* \*

Todos estes ensaios estão sendo cuidadosamente estudados com vista à sua aplicação ampliada e definitiva nos serviços de Verão do próximo ano — e tanto na rede francesa como na de muitos outros países.

Os objectivos a atingir servirão simultaneamente os utentes do caminho de ferro — pelo melhor serviço que se lhes oferece — e a própria *Wagons-Lits* — pelo maior número de comensais que certamente afluirão, e pela considerável redução de gastos que estes novos serviços simplificados, indubitavelmente, originam.

Como reflexo destas extraordinárias medidas inovadoras, damos desde já notícia, no que concerne ao nosso País, do intento da Representação da *Wagons-Lits* em Portugal, de introduzir, em regime experimental, nos comboios rápidos n.os 1 e 4 — ou sejam, os que circulam entre Lisboa e o Porto — a modalidade de carruagem «snack-bar» em substituição da carruagem-restaurante. O assunto, apresentado muito recentemente, está sendo objecto de estudo por parte dos serviços técnicos da C. P., visto exigir a indispensável adaptação de certas carruagens a salão-bar.



...e o seu sistema de transporte até entrega ao passageiro



# A Costa do Sol Dinamarquesa. A tragédia do Hamlet no cenário de Kronborg. O Castelo de Frederiksborg

Por ARMINDA GONÇALVES

NESTA manhã serena e quente, inundada de sol, o autocarro vai rolando pela estrada ao longo do litoral do Báltico, com destino a Elsinore.

À direita, as águas dum azul pálido com tons cinzentos e reflexos de marfim, vêm morrer docemente na costa. Procuro descobrir a espuma branca sobre a crista das vagas. Mas nem espuma nem vagas descubro hoje neste mar tão plácido que parece um lago adormecido, um lago de águas paradas.

Não há vastas praias de finas areias de ouro como na nossa terra: apenas uns minúsculos areais.

Os pinheiros, em atitude hierática, hirtos e solenes que, à distância, me fazem lembrar romeiros absortos, sob o dossel verde negro das suas capas, aparecem em fila e alguns

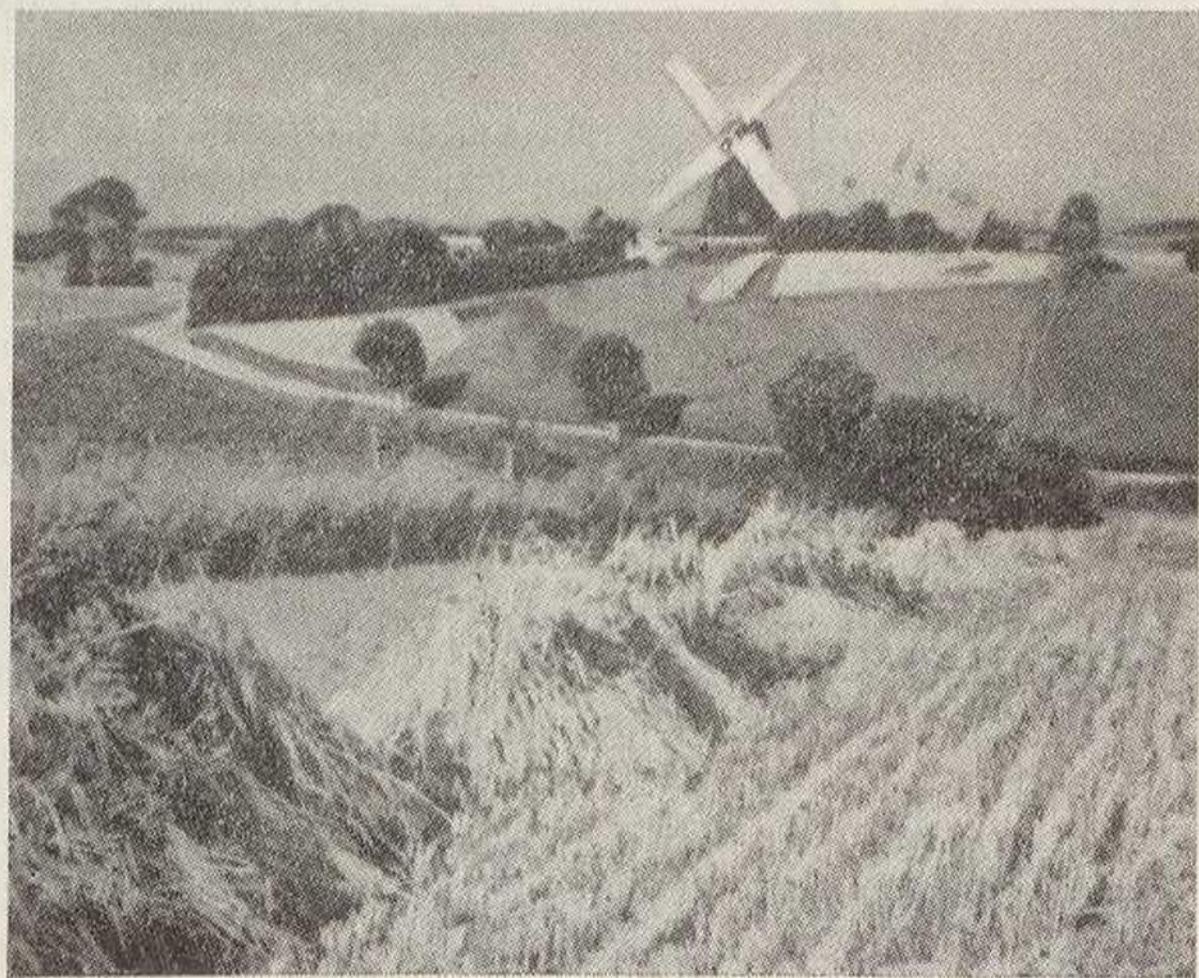
quase mergulham no mar as raízes e os troncos.

À esquerda estão as vivendas luxuosas, os hotéis e os restaurantes. Muitas flores de tons garridos enchem de alegria os canteiros dos jardins. Os povos nórdicos têm o culto da flor.

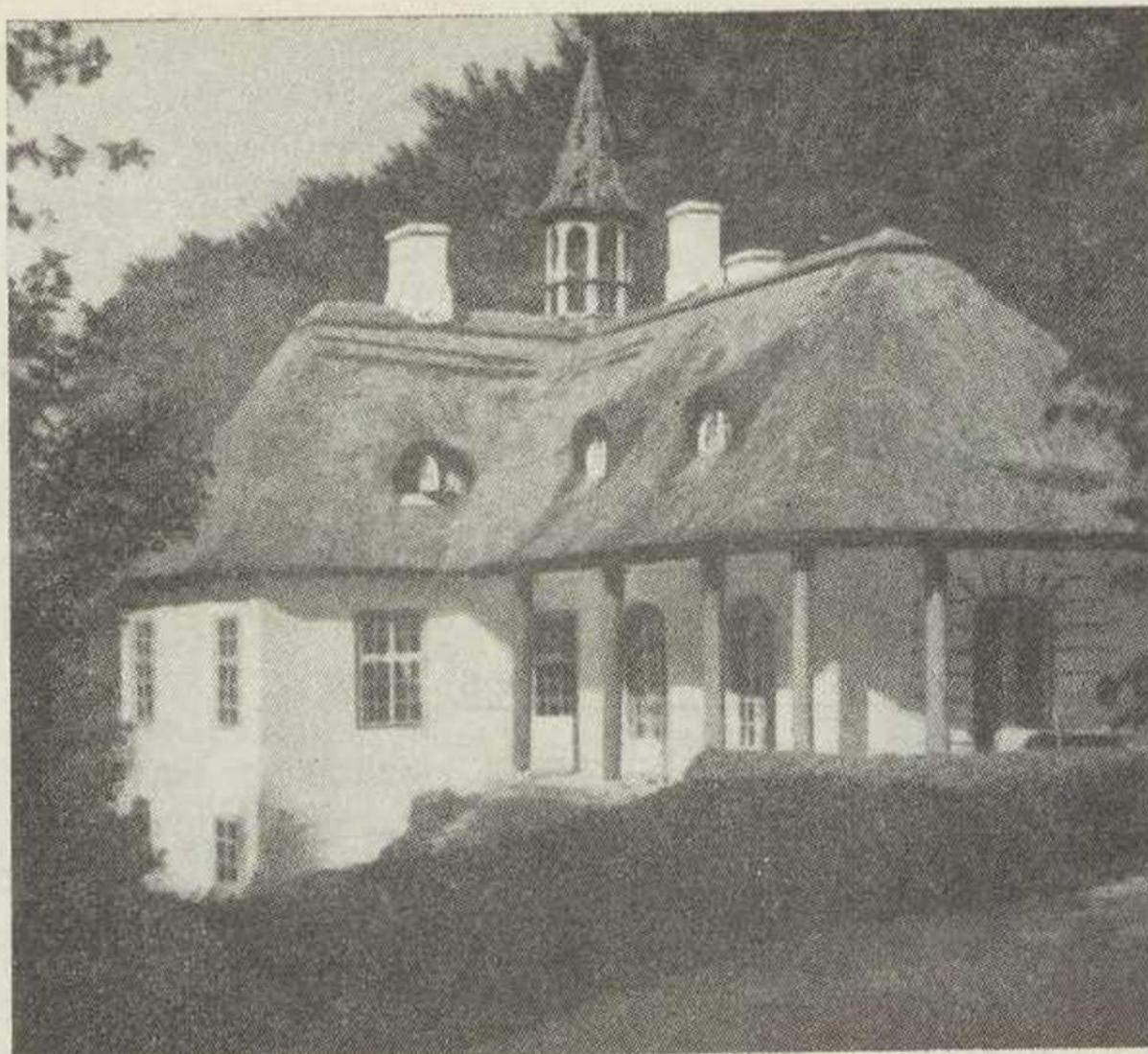
Dizem-me que é esta a zona elegante dos arredores da capital. Estou, pois, na Costa do Sol dinamarquesa. Homens, mulheres e crianças gozam as delícias da vida ao ar livre à beira-mar, nestes longos dias de Verão setentrional.

Mas já Elsinore se depara à minha vista: uma vulgar cidade industrial, com grandes estaleiros navais.

A costa forma uma curva pronunciada. E aí, onde a terra avança pelo mar e onde o



A Dinamarca é um país essencialmente agrícola. Eis uma paisagem onde um moinho de grandes velas brancas põe uma nota pitoresca



Uma casa característica dinamarquesa

litoral da Suécia mais se aproxima do norte da Seeland, o Castelo de Kronborg, majestoso no seu trágico mito, simboliza a grandeza histórica da Renascença escandinava, a época florescente de Frederico II e de Cristiano IV.

Poucas vezes um Castelo real terá sido tão celebrado como este. Sem Shakespeare e sem a tragédia do Hamlet que o imortalizou, o Castelo de Kronborg não teria uma história apaixonante. Teria sido conhecido de todos os navegadores que, desde o princípio do século XV até 1857, iam do mar do Norte para os portos do mar Báltico através do estreito de Sund, pelo que eram obrigados a pagar à Dinamarca direito de passagem.

Cercado de grossas muralhas de tejolos vermelhos e de largos fossos onde a água verde dormita, que me oferece de novo ou de extraordinário? Muito pouco!

Um imenso pátio quadrado. Ao centro uma cisterna e uma fonte. Essa fonte, chamada de Neptuno, despida de ornatos — apressa-se o guia a explicar —, teve outrora belas esculturas de bronze. Mas, desde 1658 até 1660, os suecos ocuparam Kronborg. E as belas esculturas, as belas tapeçarias, outros objectos de arte, valores incontáveis, fizeram parte da sua bagagem de retorno. Sempre a rapina justificada como presa de guerra! A rapina mascarada de direito!

Quatro majestosos corpos de edifícios de pedra, estilo Renascença, com numerosas mansardas e torres barrocas fecham o pátio. Os telhados são de cobre. Olho em torno.

Aqui morreram feridos pela espada envenenada, pelo golpe dum punhal ou por terem bebido o veneno contido numa taça, Laertes, Hamlet, a rainha sua mãe e Cláudio, o rei assassino e usurpador do trono, tio e padrasto de Hamlet.

Quantas mortes! Ofélia, que o estranho procedimento do príncipe dinamarquês conduziu à loucura, afogada quando apanhava flores na margem dum rio! O velho Polónio, pai de Ofélia e de Laertes, a quem Hamlet apunhalou, por engano, no quarto da rainha! O pai de Hamlet assassinado pelo irmão!

Na torre quadrada e nas demais torres donde se podia perscrutar os segredos do mar que, nos terríveis invernos tempestuosos lhe teria bramido furioso, Hamlet, dolorosamente indeciso, viu e falou ao fantasma de seu pai, escutou-lhe o clamor de vingança.

Se um génio é o criador do mistério e da irrealidade através da expressão poética, a nossa razão não discute.

É que, na realidade, Hamlet, príncipe da Dinamarca, viveu numa obscura cidade cujo nome se desconhece e a lenda nórdica existente na história dinamarquesa, datada do

Castelo de Kronborg, em Elsinore. Foi neste ambiente de severa beleza que Shakespeare situou a tragédia do Hamlet



século X e escrita pelo cronista Saxo Gramático, teria inspirado Shakespeare.

Kronborg, cuja primitiva construção data de 1430, belo e terrível ao mesmo tempo, sugestionou o grande poeta inglês, que era também actor e teria estado em Elsinore com a sua companhia dramática.

Por que motivo não situar a tragédia naquele ambiente solene e perturbador?

Induziram-no o mar sereno ou colérico, as sombras das noites quase infindáveis, a lívida claridade do dia ou mesmo o sol estival, as tempestades assoladoras e os ruídos do vento batendo ameaçadoramente nas portas e janelas. E os nomes de Kronborg e de Elsinore ficaram, pelos séculos, ligados aos nomes de Hamlet e de Shakespeare. Sob este impressivo pensamento deixei Elsinore.

Havia outro castelo para passear nesse dia ainda a lembrança trágica. Este, porém,

não aviva dramas. É, simplesmente, o Castelo de Frederiksborg, em Hillerød, de grande beleza arquitectónica e recheio magnífico. Foi residência preferida de reis e hoje, como sucede com tantos outros palácios reais, está transformado em museu nacional.

No lago que em parte o rodeia, flutua o vermelho das paredes e o verde dos telhados e do arvoredo desta mansão de maravilha.

Os reis que ali viveram cercados de esplendor e dispendio dum poder ilimitado, numa época distante de predomínio da coroa sobre o povo, pouco têm de comum com os actuais soberanos.

Hoje a Dinamarca é um país socialista cuja prosperidade é partilhada pelo povo e os reis, agora, já não se atribuem direitos divinos perante os seus súbditos.

Kronborg e Frederiksborg são dois símbolos do tempo ultrapassado!



O Castelo de Frederiksborg, herança duma era de esplendor

# Resultados da Conferência Europeia de Horários

O «Sud-Expresso» vai ganhar meia-hora que será retardada à partida de Lisboa

**C**ONFORME oportunamente anunciámos, realizou-se em Viena d'Austria, de 7 a 13 de Outubro findo, no Palácio Salwarzenberg, e sob a presidência do Eng.<sup>º</sup> Otto Wichser, Director-Geral dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, mais uma Conferência de Horários dos comboios de passageiros europeus. Estiveram presentes, como delegados do caminho de ferro nacional, os srs. Eng.<sup>os</sup> Azevedo Nazareth e Adriano Baptista, respectivamente Subchefe da Divisão de Exploração e Chefe do Serviço do Movimento.

A questão básica da reunião deste ano foi a séria concorrência que a aviação civil crescentemente tem provocado aos caminhos de ferro da Europa.

Soluções apresentadas para debelar tal mal: a criação de novos ramos nocturnos e um maior aceleramento dos comboios mercê da electrificação, da dieselização e do encurtamento das paragens nas fronteiras (pela simplificação das formalidades aduaneiras).

Assim, aproveitando-se a electrificação dos troços francês Dijon-Vallorbe e italiano Milão-Veneza, e a dieselização dos Caminhos de Ferro Iugoslavos, vai abreviar-se de 7 horas, o actual tempo de percurso do «Simplon-Oriente-Expresso», que liga Paris a Belgrado. Este fará o percurso total, sem transbordos, chegando a Belgrado às 23 h. 30 — em vez de 6-30 da manhã, como antes.

De igual modo, vai ser possível, com a electrificação dos Caminhos de Ferro da Alemanha Federal, acelerar-se sensivelmente o «expresso» que liga a Escandinávia à Itália. Por último, o comboio da noite Amsterdão-Riviera, irá ser acelerado de duas horas e meia.

Outras medidas importantes: para aliviar o «Alberg-Expresso», a Conferência decidiu criar um comboio de desportos de Inverno com partida de Londres a Paris e destinos ao Tirol e Engadine. Faltará apenas e na ocasião própria, dar-lhe um nome alusivo que agrade aos 3 países e às diversas províncias

que atravessa. Pensa-se já em «Cristal de Neve» ou «Camurça» — traduções francesas.

A pedido insistente dos países do Leste europeu, a Conferência decidiu criar um comboio directo Paris-Moscovo, via Berlim. As Administrações interessadas foram encarregadas de introduzir nesta ligação carruagens com eixos inter-mudáveis afim de evitar transbordo de passageiros no ponto de passagem da via normal europeia para a via larga, em uso na U. R. S. S.. Este género de eixos tem servido já, e a contento, as ligações entre a Espanha e Portugal com a França. Por esta forma, o trajecto Paris-Moscovo poderá vir a ser feito sem mudança de carruagem, enquanto actualmente os passageiros são forçados a mudar duas ou três vezes, em Colónia, por vezes em Berlim, e na fronteira.

No que toca às relações ferroviárias da Península Ibérica — que mereceram a maior atenção da Conferência — ficou decidido, quanto ao «Sud-Expresso», diminuir em cerca de meia hora a duração do seu trajecto aproveitando-se para tal a melhoria da via operada na rede espanhola. A marcha do «Sud» vai ser retardada em Lisboa com o ganho obtido agora na nova ligação com Paris.

Quanto ao «Iberia-Expresso», considerado o crescente aproveitamento que se tem verificado na sua utilização no período em que circula — período da hora de Verão — será mantido, embora sujeito a um horário adaptado ao das nossas outras relações nocturnas.

As resoluções tomadas na Conferência de Viena, devem entrar em vigor em Maio de 1960, excepto as referentes ao emprego de carruagens com eixos inter-mudáveis, na fronteira soviética, que poderá não vir a ser aplicada ainda nessa época.

A próxima Conferência de Horários realizar-se-à em Leninegrado, no Norte da U.R.S.S., de 28 de Setembro a 4 de Outubro. A ela, como habitualmente, estarão presentes representantes de todos os Caminhos de Ferro da Europa.

# Sonho de uma noite de Natal

PEÇA NEOFANTASISTA, EM 1 ACTO E 2 QUADROS

## Personagens:

O CHEFE DA ESTAÇÃO: Serafim de Oliveira Sarzedas, também conhecido pelo S. O. S..

SUA ESPOSA: Angélica dos Prazeres, senhora bastante temperamental.

OS FILHOS: Meia dúzia deles, sortidos. Entram só para fazer número.

O PAI NATAL: Noel Saint-Clauss.

UM RAIU DE LUAR: Maria do Céu, uma beleza perturbante, sósia da Sofia Loren.

(A cena, única e imprescindível, representa a estação de Chão de Abóboras Meninas, situada na linha do Norte, ao quilómetro algures. Bem cuidada, em estilo «fin du siècle», com mosaicos de Jorge Coprêso. A dar uma nota alacre e garrida, um mimoso canteiro de flores, junto ao «Reservado» das senhoras).

## Quadro I

É noite de Natal. Uma invernia rigorosa assola o País, de Norte a Sul. A neve alveja no negrume dos carris. No seu gabinete, o chefe Sarzedas, junto à braseira, aguarda, sonolento, a passagem do 36 691, que deveria passar às 22h.05, mas que circula com o ligeiro atraso de 3 horas... e picos!

Aos pés de Serafim, sobre o tapete de Cairo e perto do calor, ressona o seu fiel canídeo — o «Barbaças».

A família saíra de casa — no andar superior — para assistir à missa do Galo, e ele para ali ficara sózinho, terrivelmente isolado da civilização, pois até o servente Matias e o auxiliar Pinguinhas haviam sido dispensados.

Ao longe, no relógio da Igreja, soam as doze badaladas das 24 horas, anunciando o nascimento do Menino Jesus. Sarzedas, vencido pelo Morfeu, encosta a cabecinha à secretária e não chora — mas ronca como uma locomotiva.

De súbito, irrompe pela porta dentro, com fragor, uma figura barbibranca e vestida de vermelho, ajoujada ao peso de um enorme saco.

Sarzedas acorda assarapantado e verifica, com espanto, tratar-se do Pai Natal, com o ar bondoso e bonacheirão dos tempos em que Serafim era menino e moço.

SARZEDAS — Olha quem ele é, o Pai Natal! Mas que agradável surpresa, depois de tantos anos sem o ver. Que me conste, só ouvi falar de si há perto de 5 anos, quando da tal visita do «Inácio»!

PAI NATAL — É natural, meu rapaz, mas lembra-te que tenho milhares de milhões de clientes à minha espera, e que não viajo de comboio!

SARZEDAS (com convicção) — Pois faz muito mal, porque o nosso material é muito bonzinho e rápido. Devia até despachar ao domicílio o seu incômodo e pesado saco de brinquedos. (Espreitando) — Ena que coisas lindas que lá tem dentro! (Curioso) — Então, e cá para o rapaz, não há nada?

PAI NATAL — Pois claro que trago, bem como para os outros teus colegas. Este ano a festa é dedicada à C. P. (Remexendo no saco) — Ora aqui está, para ti, e para já, uma completíssima coleção de lâmpadas eléctricas, para a tua simpática estação.

SARZEDAS (admirado e pesaroso) — Electrificação!? Mas então os candeeirinhos de petróleo, tão cheios de tradição?! Vamos deitá-los fora?! Enfim, é o progresso. Temos de nos conformar! Bem, obrigadinho, Pai Natal! O cheirinho é que me vai fazer falta. Até já estou com saudades...

PAI NATAL — Mas há mais! Ora aqui tens, desta feita, uma moderna e perfeita canalização para o fornecimento de água! Acabou-se com o anacrónico sistema dos barris, vindos de longa distância. Espero que isto te satisfaça!

SARZEDAS (sentimental) — Bem, para dizer com franqueza, franquezinha, eu fico satisfeito, lá isso fico. . Mas sabe, eu já tinha uma certa afeição por aquela barriladazita!...

E isto agora, o que é? Que giro, parece uma palmatória?

*PAI NATAL* — Pois é! Uma palmatória óptica, para a partida dos comboios. Não me digas que também lamentas a falta das gaitas e dos apitos. Os espanhóis também devem apitar, quando lhes tirarem o badalo!

Olha, meu velho. Toma lá mais umas prendas e vem cá fora ver como está maravilhosamente transformada a tua estação, de Solo de Nabos!

*SARZEDAS* (*emendando*) — Chão de Abóboras, é que é! Mas, eu estou banzado! Até parece mentira! (*Nomeando as ofertas*) — Um carro eléctrico para carga e descarga de vagões; um altofalante para comunicar com o público e até, meu Deus, um carro varredor-aspirador para limpeza da estação!

Um mimo!... Bem, vamos lá fora ver as outras surpresas!

*PAI NATAL* (*rindo*) — Vais ver que nem a co-

*PAI NATAL* — Já se sabe! São os novos comboios eléctricos que ligam Lisboa ao Porto, em pouco mais de duas horas. Circulam a 160 km/h. e as carruagens têm forro à prova de golpes de navalha...

*SARZEDAS* — Estupendo! Até fiquei com os olhos em bico. Mas... parece-me que vi umas raparigas fardadas?!

*PAI NATAL* — Evidentemente! Temos de acompanhar a moda! São as gentis comissárias ao serviço da C. P., tal como nos aviões existem as hospedeiras de bordo. Os brasileiros chamam-lhes as «ferro-mocas», mas as pequenas não são de ferro, mas de carne e osso, como qualquer «brótinho».

*SARZEDAS* — Sim, sim, eu sei, Pai Natal. Nós portugueses fomos até dos primeiros a dar o exemplo. Temos ideias desempoeiradas! Criámos até centros de especialização e treino, em Paio Pires, na



— Sim, chefe! Sou a Maria do Céu! Para si, serei só a Céu...

nheces. Aqui tens um restaurante novinho em folha. Como vês, mobilado com gosto, muito confortável e confeccionando refeições genuinamente à portuguesa!

*SARZEDAS* — Estupendo, sim senhor. Mas, coitado do pobre galego e das suas simpáticas moscas farejando as comidas intragáveis, das suas ementas «Vira o disco e toca o mesmo»!

Safa, tanta higiene e bom gosto, até parecem feitiço!

*PAI NATAL* — Repara agora na tua gare: um bom abrigo para passageiros com rádio e TV., para os mesmos aguardarem os excelentes comboios das 2,35 — 3,24 — 4,16 e 5,08 horas da madrugada.

(*Ouve-se o silvo dum comboio que passa como uma flecha*).

*SARZEDAS* — É, pai da vida! Este vai na brasa!...

Moita, em Aldeia Galega e em Freixo de Espada-à-Banda. Vêm de lá com a escola toda!

O Pai Natal reparou que a composição era compidíssima e que as carruagens iam repletas de passageiros?

*PAI NATAL* — É natural! Em velocidade e conforto a C. P. já não teme a concorrência dos aviões, pois os passageiros destes, além das grandes esperas no Aeroporto, ainda têm que contar com os transportes terminais e com os «engarrafamentos» do trânsito.

*SARZEDAS* — Lá isso é verdade! Mas, agora reparo nas cabines telefónicas para o público. (*Commentando*) — O Joaquim da Tendinha, ali defronte, é que vai perder a freguesia...!

*PAI NATAL* — Vê agora estas máquinas automáticas para venda de chocolates, sanduíches, amendoins, bolos e... até para café há.

*SARZEDAS (num eco) — Ó sá!*

*PAI NATAL* — Olha agora estes cacifos automáticos, accionados por moedas, para guardar a bagagem dos passageiros, sem intervenção dos ferroviários. É prático, não é?

*SARZEDAS (num eco) — Ó sé!*

*PAI NATAL* — Admira bem toda esta comodidade existente: Biblioteca e Sala de Leitura, Barbeiro e Cabeleireiro de Senhoras, Perfumistas, Floristas, Engraxadores, Vendas de Recordações, Agência de Cambios, etc., etc..

Como vê, amigo Sarzedas, não me esqueci de si!

*SARZEDAS (num eco) — Ó si!*

*PAI NATAL* — Bem, para terminar, aqui tens estes livros, primorosamente encadernados, para te entreteres aos serões!

*SARZEDAS* — Eu sou um bocado alérgico a esse exercício das pupilas, mas enfim... Oh! Será verdade?! O Novo Regulamento Geral do Pessoal? O Novo Regulamento da Caixa de Reformas e o A.C.T. — o Acordo Colectivo de Trabalho, revisto e ampliado, em edição de luxo?

Ó Pai Natal! O senhor é um camaradão!

*PAI NATAL* — Como vês, não falta uma coisa só!

*SARZEDAS (num eco) — Ó só!*

*PAI NATAL* — Finalmente, a girândola final! Vês este raio de luar, a entrar pelo gabinete? Aí está a surpresa!

*SARZEDAS (num eco, comovidíssimo) — Ó su!... Mas.., é uma simpática rapariga, uniformizada e com o distintivo da C.P.!?*

*PAI NATAL* — Claro! É a menina das «Informações», em regime de serviço permanente para evitar os reparos do público. Uma espécie de tua secretária!...

*SARZEDAS (emocionado) — Que galante! E eu a pensar que só havia de ter esta secretaria em vinhático, forrada de oleado e toda ensebada...*

Ó que riquezas! Ó Céu! Ó Céu!

*O RAIO DE LUAR* — Sim, chefe! Sou a Maria do Céu! Para si, serei só a Céu!

*SARZEDAS* — A Céu! A minha Céu! E eu, o seu Serafim, o seu Fim-fim, ó Céu... (Corre para ela de braços muito abertos, mas de repente embate num cabide de pé alto e acorda desconsoladíssimo. O sonho cor de rosa desfizera-se. Sumiu-se o Pai Natal e com ele o raio de luz, que era a Céu).

## Quadro II

(Entra D. Angélica, de pélo na venta, impõnente e maciça como a máquina do «Sud-Express». Seguem-na seis crianças, de todas as idades e feitios, cada uma para seu paladar. «Barbaças» ladra, de contentamento).

## Sinalização C. T. C. na linha Setil-Vendas Novas

Em artigo publicado no número anterior do Boletim, atribuíram-se, por lapso, à firma sueca L. M. Ericsson de Estocolmo, — a quem a C. P. encomendou a instalação de C. T. C. para a linha Setil-Vendas Novas—duas realizações, no campo da sinalização ferroviária; o posto central de Frankfurt-Main (Alemanha) e o C. T. C., de longo curso Ludvika-Oxelösund (Suécia). Estas realizações pertencem à Siemens, e não à Ericsson. Esta última, além da notável instalação de C. T. C., na linha de Estocolmo-Saltsjöbaden, que funciona perfeitamente desde 1938, tem variadíssimos trabalhos executados ou ainda a executar em diferentes redes ferroviárias do globo: Noruega, Dinamarca, Suécia, Polónia, Jugoslávia, Pakistão, Formosa e Ceilão. Destes trabalhos de C. T. C., o que abrange maior percurso é o de Ange, na Suécia, ainda em vias de execução: 268 Km. em linha dupla, com 55 postos de comando.

A Ericsson além da instalação para a C. P. está também fornecendo para Portugal todo o equipamento de sinalização do Metropolitano de Lisboa.

*O mundo é mais pequeno desde o aparecimento do comboio e é maior a compreensão entre os povos.*

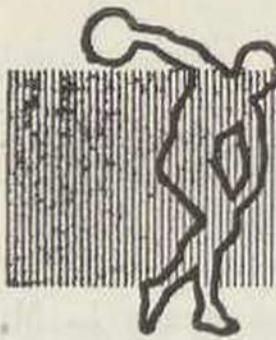
*ANGÉLICA* — Olha lá, ó «Sarafim». O que é que tu estás para ai a fazer, agarrado a esse cabide e a chamar pelo Pai do Céu?! Sempre me saíste um passalhão!

*SARZEDAS (dócil) —* Então, Gélquinhas, não te zangues! Olha a tua tensão...

*ANGÉLICA* — Eu gostava de saber é quando fazes tensão de vir cear! Temos para a consoada, doces que é da gente se lamber: Rabanadas, Sonhos, Toucinho do Céu...

*SARZEDAS (melancólico e distante) —* Sim, uma grande rabanada de vento levou para longe os meus sonhos e o mimoso focinho da Céu — que era o Céu dum triste Serafim de Oliveira Sarzedas — S.O.S.! S. O. S.! S. O. S.!

*(O pano desce muito lentamente, cheio de consternação).*



# GRUPOS desportivos FERROVIÁRIOS

## O basquetebolista Lúcio Veríssimo foi homenageado pelo Grupo da Figueira da Foz

Por J. MATOS SERRAS

VERÍSSIMO, um dos mais populares e valorosos atletas ferroviários, foi recentemente alvo de significativa homenagem na Figueira da Foz, por parte do nosso Grupo daquela cidade.

Lúcio de Matos Veríssimo, de seu nome completo, há 17 anos que pratica o Basquetebol. Começou a sua carreira no Desportivo da C. P., em Lisboa, onde

se manteve até ser transferido para a Figueira da Foz. Ali se encontra há 6 anos. A sua actuação na equipa figueirense tem sido muito apreciada, pois trata-se de um desportista muito correcto. No torneio de Basquetebol dos Jogos Desportivos Ferroviários de 1958 coube-lhe a decisão do título, pois foi um cesto seu nos derradeiros instantes do prélio, que derrotou os portuenses.

Como ponto máximo da carreira de Veríssimo, apraz-nos recordar a presença dos ferroviários figueirenses no Campeonato Nacional da 1.ª Divisão, em 1956. Depois de vencerem a série local, em competição com o Ginásio, Naval e Sporting, os nossos representantes adregaram desfeitar a Académica de Coimbra, então ostentando, como presentemente, o título de Campeões de Portugal, e sagrar-se Campeões do Distrito de Coimbra. Para isso, tornou-se necessário recuperar em casa a desvantagem de 14 pontos sofrida na cidade dos estudantes. Foi difícil, sem dúvida, mas aconteceu. E a actuação de Veríssimo nesse jogo mereceu o seguinte apontamento crítico: — «muito rápido, fraco a defender devido à sua estatura, mas oportuníssimo sob o cesto».

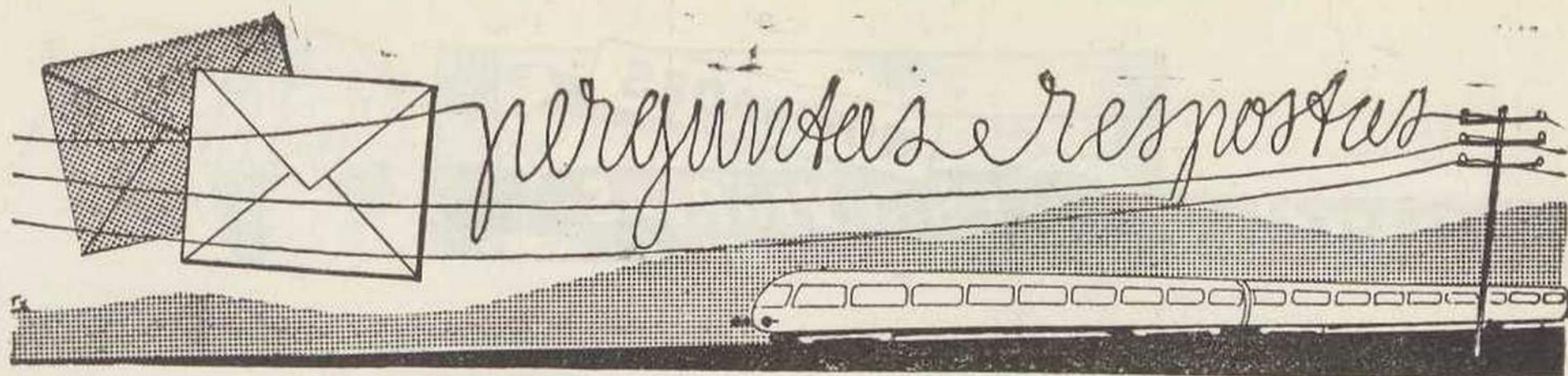
A festa de Veríssimo compreendeu um festival de basquetebol, ao qual deram a sua adesão todos os clubes figueirenses que se dedicam à prática de tão interessante modalidade, e foi dividida em duas jornadas. Na primeira eliminatória o Ginásio venceu o Ferroviários por 47 — 25 e o Naval eliminou o Sporting por 41 — 40.

Para atribuição do 3.º lugar o Ferroviários ganhou ao Sporting por 49 — 40. A final reuniu, portanto, Naval e Ginásio, tendo os primeiros saído triunfadores do torneio, alcançando a marca de 36 — 31 na partida decisiva. Deste modo, a ordem da classificação final foi a seguinte: — 1.º — NAVAL; 2.º — GINÁSIO; 3.º — FERROVIÁRIOS, e 4.º — SPORTING.

Daqui felicitamos Lúcio Veríssimo, ao mesmo tempo que aconselhamos a seguir o seu exemplo a quantos se dedicam às actividades desportivas da Companhia que servimos.



Veríssimo, excelente e correcto basquetebolista do Grupo dos Ferroviários da Figueira da Foz



## I — Divisão da Exploração

### Serviço do Movimento

**Pergunta n.º 2141/Cons. n.º 293-M** — Peço esclarecer quais são os comboios próprios para transportarem as remessas de grande velocidade, visto o artigo n.º 49 do Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro dizer que as mercadorias despachadas em grande velocidade devem seguir no primeiro comboio que seja apropriado.

**Resposta** — Regularmente são considerados «próprios» para transporte de mercadorias despachadas em G. V. os comboios recoveiros.

Comboios «apropriados» de que fala o art. 49º do Regulamento n.º I, são os mistos e ainda os de passageiros que, além de passageiros e bagagens, podem também transportar mercadorias de harmonia com as instruções que constam dos respectivos livros-horários.

### Serviço da Fiscalização das Receitas

**Pergunta n.º 2142/Cons. n.º 352-F.** — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado (P. V.).

De Portalegre para Serpa-Brinches.

1 vagão com	4 muares grandes 3 éguas 6 poldros pequenos
-------------	---

Distância 243 km

Aviso ao público B n.º 261

1 piso e 8 poldros excedentes

243 × 2\$60	= 631\$80
Excedentes 243 × 13, 3 × 8	= 258\$56
Registo . . . . .	3\$00
Aviso chegada. . . . .	5\$00
Arredondamento . . . .	\$04
Soma . . . . .	898\$40
Desinfecção. . . . .	30\$00
Total . . . . .	928\$40

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

Distância 243 km

Aviso ao público B. 261

1 piso e 2 adultos excedentes

243 × 2\$60	= 631\$80
Excedentes 243 × \$20 × 2	= 97\$20
Registo . . . . .	3\$00
Aviso chegada. . . . .	5\$00
Soma . . . . .	737\$00
Desinfecção. . . . .	50\$00
Total . . . . .	767\$00

Esclarece-se que, neste caso e outros idênticos, a espécie mais numerosa é a adulta, pelo que a conversão a fazer é dos poldros para adultos.

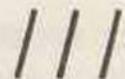


**Pergunta n.º 2143/Cons. n.º 353-F.** — Refiro-me ao duplicado da guia de trânsito das remessas de serviço internacional (mod. F. 65 e F. 66) relativo às remessas expedidas de Portugal para o estrangeiro.

Peço esclarecer-me quanto ao destino a dar ao documento em referência, pois, enquanto que algumas estações expedidoras o enviam directamente ao Serviço da Fiscalização das Receitas há outras que lhe dão seguimento em conjunto com a declaração de expedição e guia de trânsito original.

**Resposta** — Conforme se estabelece na pág. 3 da Circular da Divisão da Exploração — Serviço da Fiscalização das Receitas — n.º 1105, os duplicados das guias de trânsito (mod. F. 65 e F. 66) das remessas de serviço internacional, devem seguir junto à restante escrituração das remessas, até às estações de transmissão.

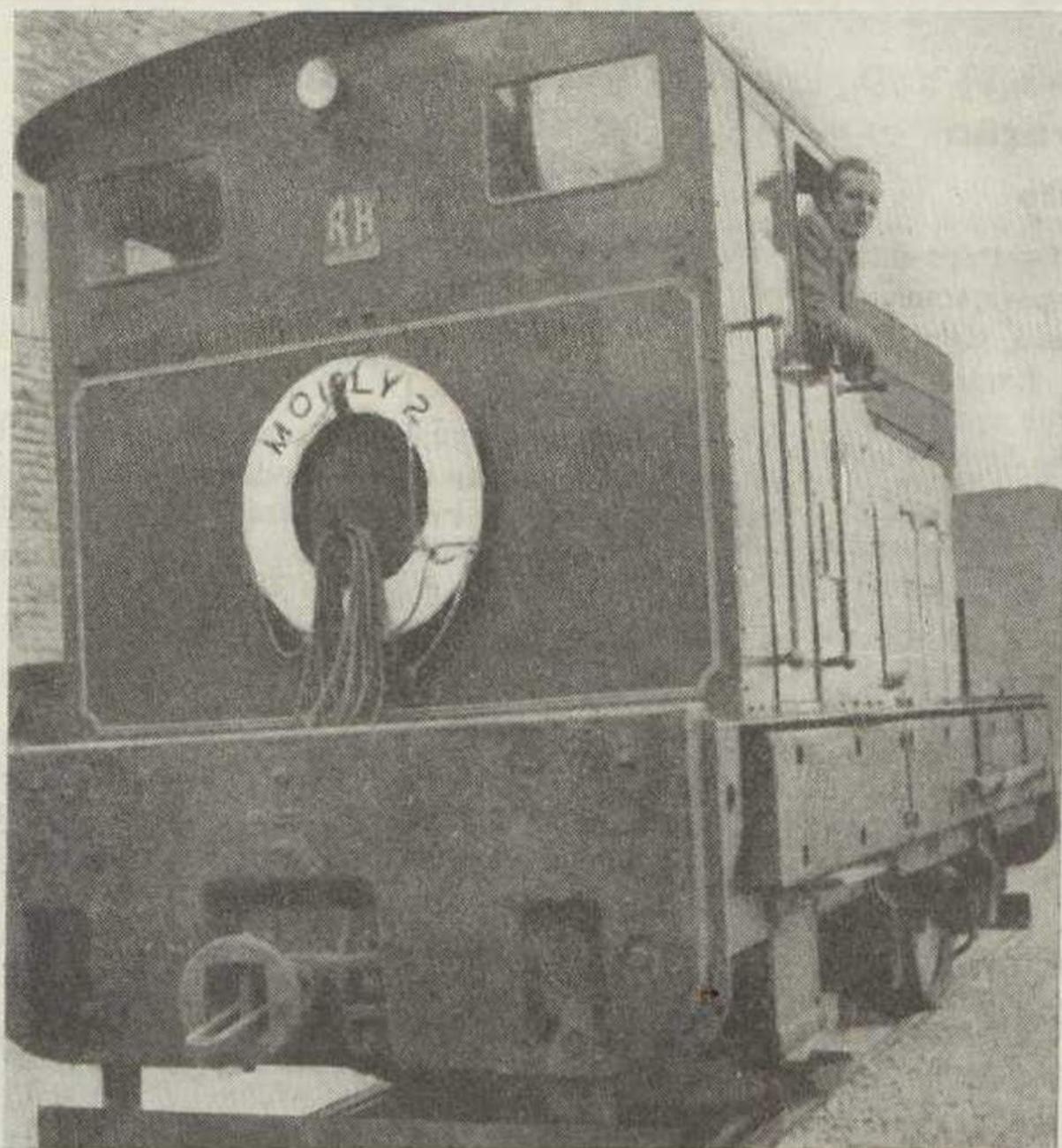
De harmonia com o determinado na pág. 13 da mesma circular, é às estações de transmissão que incumbe o envio dos referidos documentos, diariamente, ao Serviço da Fiscalização das Receitas, em cintado ou sobreescrito, junto ao mod. F. 167 (Secção de Mercadorias).



**Pergunta n.º 2144/Cons. n.º 354-F.** — Um passageiro, portador de bilhete da Tarifa Especial n.º 1-C (veraneio), que, por sua conveniência, utiliza a via excepcional, pode efectuar paragens, conforme preceitua o art. 9 daquela tarifa?

**Resposta** — As paragens podem efectuar-se, também, no percurso da via excepcional.

**NOVIDADES**  
**FERROVIÁRIAS**



A locomotiva «Molly 2», em serviço na ilha inglesa de Alderney, é certamente a única máquina do mundo obrigatoriamente equipada com cinto de salvamento para o seu pessoal. É que a «Molly 2» faz o transporte de blocos de granito para os molhes que defendem a ilha das investidas das ondas — em local, por isso mesmo, extraordinariamente batido pelo mar. (De "La vie du Rail").

## II — Divisão do Material e Tracção

**Pergunta** — Tem havido, por vezes, divergências entre os maquinistas e os chefes de algumas estações terminus, como, por exemplo, Barreiro, em que o maquinista chega em determinado comboio a Barreiro-Gare, e depois de lhe ser retirada a composição, para a máquina poder recolher ao depósito, este exige um agente da estação para acompanhar a sua máquina.

O chefe da estação recusa-se a fornecer-lhe o agente, dizendo que nada há escrito sobre o assunto, e apenas o art. 60.<sup>o</sup> do Regulamento 2 se refere à saída dos depósitos. Como mais nada conheço a este respeito, a não ser o citado art. 60.<sup>o</sup>, devo confirmar a exigência do maquinista?

Esclareço que todas as máquinas e automotoras, depois de terminadas as suas marchas em Barreiro-Mar, seguem depois para o local do abastecimento de combustível e para isso têm de atravessar as linhas de circulação regressando em seguida para o depósito

sem serem acompanhadas, em todos estes movimentos.

**Resposta** — Embora o Regulamento de Circulação de Comboios, Livro 2, seja omisso sobre o assunto, o art. 115.<sup>o</sup> do Capítulo X do Livro de Instruções Gerais sobre o Serviço de Maquinistas e Fogeiros diz :

«Uma locomotiva não pode fazer qualquer manobra ou movimento dentro das estações, sem que seja acompanhada por um agente da Exploração que, para maior segurança, deverá indicar ao maquinista as manobras que se vão fazer.

§ único — A manobra pode ser dirigida pelo agente da Exploração sobre a locomotiva ou na linha, em ponto onde se tornem bem perceptíveis os sinais a fazer».

Cumprindo, portanto, o maquinista deve exigir a presença de um agente da estação, sempre que tenha de fazer qualquer manobra ou movimento dentro das linhas das estações, excepto quando exista sinalização de manobras para entradas e saídas do depósito.

Por ALBERTO DA SILVA VIANA

## Ferroviários estrangeiros em Portugal

É com justificada satisfação que podemos fazer, neste momento, um rapidíssimo balanço do que tem sido ultimamente o movimento dos ferroviários estrangeiros em visita ao nosso País. Os números, na sua necessária rigidez, falam por vezes uma linguagem lacónica mas extremamente expressiva. Se lembarmos que em 1953 e 1955, por exemplo, apenas 3 e 5 grupos, respectivamente, visitaram

contacto com a nossa cultura, o nosso folclore e a nossa paisagem.

Como mágica bola de neve que rola e cresce, cremos poder augurar uma feliz continuação deste movimento já hoje tão animador. Para isso haverá contribuído, sem dúvida, as excelentes impressões colhidas entre nós pelos participantes estrangeiros que, insuspeitos e calorosos propagandistas do nosso país, suas belezas e hospitalidade, a eles terão feito as melhores referências junto dos seus compatriotas. A atestar as gratas recordações que daqui todos



O 13.º grupo da ATC francesa, Secretariado Geral, nas Caves da Real Vinícola, no Porto

Portugal e se, em seguida, mencionarmos a animadora soma de 15 grupos de ferroviários entre os quais se contavam franceses, belgas, austriacos, dinamarqueses, alemães e suíços que este e no ano anterior tivemos o prazer de receber entre nós, facilmente se compreenderá a razão do nosso regozijo.

A par do já tradicional afluxo de visitantes franceses (só este ano vieram até nós nada menos de 11 grupos provenientes das mais diferentes regiões de França), verifica-se um crescente aumento de interesse da parte de outros países da Europa em tomar

levaram, temos o testemunho, por vezes tocante, das muitas cartas por nós recebidas após o regresso dos excursionistas às suas terras donde nos expressam o seu muito agrado pela estadia no nosso País.

Passamos agora a dar uma breve notícia acerca do movimento dos referidos grupos de ferroviários estrangeiros em visita a Portugal no presente ano.

— Enviou-nos o Secretariado-Geral da A. T. C. francesa quatro grupos de visitantes que efectuaram as suas viagens em autocarro. Entraram estes em Portugal pela fronteira de Valença do Minho, respec-

tivamente em 10/5, 17/5, 5/7 e 15/9. A acompanhar os referidos grupos, chefiando-os, vieram os senhores Litzelmann, Biette, Domergue e Granier. Este último senhor, que é o presidente da Região do Mediterrâneo da A. T. C. francesa, confessou-nos ser tão completo o seu agrado por tudo quanto lhe foi dado observar no nosso país que tenciona trazer até nós, no próximo ano e pela primeira vez, um grupo de visitantes da zona que dirige, iniciando assim as viagens da sua Região a Portugal. Só estes grupos perfizeram um total de 150 pessoas.

Julgamos interessante salientar que, à base de um acordo de intercâmbio estabelecido entre as A. T. C. da França e da Bélgica, tendo em vista futuras viagens a efectuar a Portugal, iniciaram já os belgas essa fusão incorporando-se em número de 15 pessoas no 4.º dos grupos a que temos estado a referir-nos.

O itinerário, que foi idêntico para todos eles,

nossa amigo já de longa data, pois com ele temos tido contacto quando de algumas excursões a França, havendo-nos, por mais de uma vez, sensibilizado com as suas atenções.

O programa de «Fados e guitarras» constava de uma visita à nossa capital, com o clássico circuito Sintra — Cascais, uma ida a Leiria com deslocação a Tomar, à Batalha e Alcobaça onde os visitantes percorreram os respectivos mosteiros demorada e interessadamente. A Nazaré com os seus típicos costumes, a sua gente e a sua beleza um tudo agreste a todos encantou. Coimbra, Porto, Guimarães e Braga receberam também a visita destes simpáticos excursionistas.

No cumprimento do 2.º itinerário «Fogueiras», os visitantes estiveram, como não podia de ser, em Lisboa, seguindo pela Costa do Sol até Sintra. Depois de terem ido a Leiria, visitaram a Figueira da Foz, sugestivo cartaz de beleza e elegância, Coimbra e



Excusionistas suíços e alemães que formavam o 15.º grupo, no momento de iniciarem a sua visita às Caves Ferreirinha

levou os visitantes aos principais pontos artísticos e turísticos do país, tais como Tomar, Batalha, Alcobaça, Évora, Porto, Coimbra, Lisboa e arredores, com passagem por Viana do Castelo, Aveiro, Fátima, Leiria e Nazaré.

As impressões colhidas pelos nossos colegas estrangeiros foram as mais lisonjeiras para o País.

— Como sempre, a A. T. C. — Nord figura na vanguarda do intercâmbio ferroviário luso-francês. Nada menos de quatro grupos estiveram este ano em Portugal no cumprimento de dois programas diferentes que, sugestivamente, intitularam de «Fados e guitarras» e «Fogueiras».

A chegada destes visitantes teve lugar a 25, 13/6, 27/6 e 5/9. Os chefes dos grupos foram os Snrs. Hugues, Dubuis, Dronneau e Duprat — este último

Aveiro (Costa Nova). Deslocaram-se ainda à «Cidade Invicta», aproveitando a passagem pelo Norte para conhecerem Viana do Castelo e Braga.

— Em Maio deslocou-se expressamente a Portugal um grupo de ferroviários da A. T. C. Oeste para assistir, em Coimbra, à tão característica como famosa «Festa da Queima das Fitas» — facto que já há três anos consecutivos se regista. O ineditismo destes festejos, o ambiente de jovial alegria que os estudantes conseguem imprimir a toda a cidade encontraram eco espontâneo e feliz no coração de todos os visitantes que desses momentos confessaram levar as melhores e mais gratas recordações. Com estes atecistas deslocou-se ao nosso país o Sr. Montmory, presidente da Secção de Saint Lazare (A. T. C. Oeste).

— Um segundo grupo fez igualmente coincidir,

pela primeira vez, em Agosto passado, a sua visita a Portugal com as tradicionais «Festas da Agonia» em Viana do Castelo. O entusiasmo suscitado entre os excursionistas foi tão grande que parece ponto assente a repetição de uma outra vinda à nossa Terra na mesma época e com o mesmo objectivo, no próximo ano.

O Senhor Thibault, grande amigo do país lusitano e fervoroso entusiasta do nosso folclore e belezas paisagísticas, chefiou o grupo enviado pela sua associação, sendo esta a terceira vez que, por motivos idênticos, vem a Portugal.

— Em Abril último estiveram também entre nós alguns ferroviários da A. T. C. Este — região da França que de há três anos nos vem trazendo os seus atecistas.

A este grupo, guiado pelo senhor Phelut, fizemos já referência no Boletim de Maio deste ano.

— Tivemos o prazer de, pela segunda vez, receber um grupo de ferroviários austríacos que, mau grado a longa distância a que se encontra o seu país, se deslocou expressamente a Portugal. Os participantes desta viagem por certo fatigante mas de compensadores resultados, foram conduzidos pelo Dr. Solati.

Além das tradicionais visitas turísticas, o programa incluía ainda uma passagem pelas Caldas da Rainha. Mas o que, sobremaneira, a todos encantou, foi o famoso Portinho da Arrábida, que se revelou em toda a sua beleza aos olhos deslumbrados dos simpáticos austríacos.

— Também a Escandinávia parece ter descoberto Portugal e atesta o interesse que o nosso país está a despertar nessas distantes regiões da Europa, a vinda à nossa Terra de um segundo grupo de dinamarqueses que, este ano, incluía já alguns ferroviários suecos.

Tencionam os países da Península Escandinávia formar uma colaboração mais íntima com vista a futuras viagens que terão Portugal como objectivo directo.

Estamos em crer que o facto a que acabamos de aludir fará acentuar de futuro e de uma forma animadora, o interesse já manifestado pelos ferroviários do Norte da Europa em estabelecer contacto connosco.

Era este grupo chefiado pelo senhor Roloff, presidente da A. T. C. dinamarquesa que, pessoalmente, quis conhecer o nosso País.

Além da visita aos principais pontos de interesse turístico, fizeram os excursionistas uma curta estadia na Figueira da Foz que não só lhes permitiu um merecido, se bem que rápido repouso, como lhes deu ensejo para descobrirem mais demoradamente os muitos atractivos dessa lindíssima estância balnear. As impressões colhidas de toda a visita foram, de uma maneira geral, as mais agradáveis, tendo-se referido os excursionistas em termos entusiásticos tanto às belezas naturais do País como à hospitalidade do seu povo.

— No prosseguimento do seu intercâmbio turístico tivemos entre nós mais uma excursão levada a cabo pela «Sozialwerk der Deutschen Bundesbahn». Cumpriram os numerosos visitantes um programa

cheio de interesse, que tinha como um dos objectivos fazer conhecer aos ferroviários alemães as bonitas praias de Portugal. No Norte tiveram a oportunidade de visitar, entre outras, as cidades de Viana do Castelo e Porto. Acompanhou este grupo o senhor Scholz.

— Pela terceira vez se realizou um maravilhoso cruzeiro pelo Mediterrâneo que incluía uma estadia de alguns dias em Portugal. Tanto este ano como o anterior a A. T. C. Suíça realizou a referida viagem em colaboração com a A. T. C. Alemã tomando parte desta vez 17 suíços e 24 alemães.

É curioso notar ter havido este ano uma representação sueca que, embora pequena, nos faz encarar a possibilidade de se tornarem os futuros cruzeiros extensivos também aos povos escandinavos.

Os excursionistas suíços e alemães eram respetivamente chefiados pelos senhores Steiner Paul e Bergmüller Alfons.

A partida deste grupo de ferroviários estrangeiros, que se confessaram encantados com tudo quanto lhes foi facultado visitar no nosso País, teve lugar a 13 de Outubro, a bordo do paquete Vulcânia.

Gostaríamos de poder referir-nos mais detalhadamente a cada um dos grupos de atecistas estrangeiros que tivemos o prazer de receber em Portugal mas, dada a afluência de visitantes que este ano, felizmente, continuou a registar-se e até a acentuar-se, tal propósito tornar-se-ia tarefa difícil se não impossível. Ser-nos-ia igualmente grato transcrever uma ou outra passagem de algumas das muitas cartas que recebemos e em que se fala da nossa terra e do seu povo com muita simpatia e mesmo entusiasmo — mas também isso, pelo menos de momento, não nos é possível. Resta-nos registar com a mais íntima e justa satisfação o apreço que, de uma forma clara e por vezes expansiva, todos os grupos de visitantes de que demos breve e cordial notícia, expressaram por Portugal. As boas impressões que todos levaram para as suas por vezes tão distantes terras, fazem-nos crer que alguns daqueles que participaram destas viagens voltarão um dia, ou pelo menos induzirão muitos dos seus compatriotas a vir descobrir tudo aquilo que eles puderam contemplar com prazer e de que guardam as melhores recordações. E, assim, ano após ano, esperamos ver estreitarem-se cada vez mais os laços de boas relações já existentes entre a A. T. C. Portuguesa e as suas congénères estrangeiras.

### Estadia na Suíça sob o patrocínio da FIATC

De acordo com as decisões tomadas durante o Congresso Internacional da FIATC, este ano realizado em Atenas, deliberou a ATC Suíça organizar uma estadia, com participantes de todas as nacionalidades, na encantadora região dos lagos do seu país.

Temos, portanto, o prazer de anunciar que estamos em condições de poder aceitar inscrições, durante o mês corrente, para a referida estadia prevista para 6 a 10 de Junho de 1960.

Sendo o número de participantes de cada nacionalidade bastante limitado, é natural que as prestações excedam as possibilidades de aceitação. Por esse facto, os pedidos não serão ordenados pelas datas de

chegada mas sim considerados em conjunto após a expiração do prazo da inscrição (31 de Dezembro).

Transcrevemos, em seguida, o programa e as condições da viagem com a certeza de que se saberá corresponder, com justo interesse, ao convite aliciante que aqui transmitimos.

#### PROGRAMA

*Dia 6 — 2.ª feira.* Reunião dos participantes em Flüelen, cerca do meio-dia. Almoço (primeira refeição). Partida para Lucerna (de barco). Instalação no hotel, noite livre.

*Dia 7 — 3.ª feira.* Pequeno almoço. Cerca das 7h00: partida para Interlaken, via Brünig, por caminho de ferro. Chegada a Interlaken pelas 9h00. Manhã livre (Excursão facultativa a Jungfraujoch, com almoço em Berghaus). Instalação no hotel, jantar, noite livre.

*Dia 8 — 4.ª feira.* Pequeno almoço, manhã livre. Partida de barco. Almoço em Gunten. À tarde partida de barco para Thun e em caminho de ferro de Thun para Berne. Instalação no hotel, jantar, reunião de confraternização com a ATC Suíça.

*Dia 9 — 5.ª feira.* Pequeno almoço. Partida para Montreux, via Spiez-Zweisimmen-MOB. Instalação no hotel, almoço. Excursão em comboio aos Rochers-de-Naye. Jantar em Montreux, noite livre.

*Dia 10 — 6.ª feira.* Pequeno almoço, manhã livre. (Última refeição). Partida de barco para Lausanne-Ouchy, transporte à gare de Lausanne em funicular. Partida dos participantes para os seus respectivos países.

**PREÇO APROXIMADO:** Esc. 800\$00 por pessoa, cobrados em cinco prestações de Esc. 160\$00, regulando-se na última importância entregue a diferença para o custo exacto.

**NOTA:** Dadas as características internacionais da estadia na Suíça, não é possível a esta Delegação Turística prestar assistência aos participantes durante a viagem de Portugal à Suíça e regresso.

#### IV Concentração ferroviária em Liège (Bélgica)

Como nos anos anteriores, vai realizar-se, em Junho de 1960, nova concentração ferroviária na região turística de Liège, promovida pelo Sindicato de Iniciativa do Vale do Rio Amblève.

Embora não se encontre ainda ultimado o programa desta manifestação internacional que se prolongará por cerca de 5 dias, podem ser feitas desde já inscrições provisórias nesta Delegação Turística, sem compromisso para os interessados e organizadores.

O custo aproximado da inscrição é de Esc. 800\$00, a satisfazer em 5 prestações mensais de Esc. 160\$00, na última das quais se fará o acerto para o preço definitivo.

Oportunamente serão os interessados esclarecidos sobre as decisões que, em definitivo, forem tomadas acerca desta iniciativa.

#### Viagem Internacional aos Estados Unidos da América

No intuito de facultar aos ferroviários dos diversos países europeus o ensejo de conhecer novos e sempre mais vastos horizontes, projecta a ATC Suíça

realizar em 1961 uma viagem internacional aos Estados Unidos da América.

O programa desta viagem organizado de molde a permitir uma esplêndida visão do que é o heterogéneo Novo-Mundo, levará os excursionistas de New-York a S. Francisco passando pelo surpreendente «Gran Canion», teatro natural de esmagadores «cenários» em rocha.

Damos o itinerário da viagem, que terá a duração de três semanas e se fará em condições bastante convidativas:

*Partida:* Fins de Setembro/princípios de Outubro.

*1.ª semana:* Domingo, partida de avião de um aeroporto europeu com destino a NEW-YORK. Durante vários dias, visita de NEW-YORK, arranha-céus, Broadway, Music-halls, emissora de televisão, Unesco, Estátua da Liberdade, etc.. Excursão de 3 dias por caminho de ferro e autocarro a WASHINGTON, PITTSBURGH e cataratas do NIAGARA (fronteira canadiana).

*2.ª semana:* Segunda-feira, partida de avião para a Califórnia, com paragem no Estado de Arizona para visitar o GRANDE CANHÃO DO COLORADO. Visita de LOS ANGELES e dos estúdios cinematográficos de HOLLYWOOD. Excursão em autocarro através dos dois grandes parques nacionais e chegada a S. FRANCISCO. Visita da cidade.

*3.ª semana:* Estadia de férias organizada ou semana livre na Califórnia. Voo de regresso a NEW-YORK à vontade, o mais tarde até quinta-feira. Partida de NEW-YORK na sexta-feira, com chegada à Europa no Sábado.

**Preço aproximado:** Esc. 15.500\$00 para o voo Europa-New-York e volta e a primeira semana nos Estados Unidos. Esc. 20.500\$00 para o voo Europa-New-York-Califórnia e volta e as duas primeiras semanas nos Estados Unidos.

O pagamento será efectuado em 22 prestações de 650\$00 e 850\$00, respectivamente, para a 1.ª e 2.ª modalidades. As diferenças para o custo exacto serão acertadas nas 3 últimas prestações.

A pedido dos interessados, a estadia de férias durante a 3.ª semana será igualmente organizada por um preço bastante moderado.

O voo Europa-América e volta deve ser efectuado em conjunto (a duração da viagem é assim de 3 semanas para todos os participantes).

As várias modalidades previstas no programa destinam-se a permitir aos interessados efectuarem, caso o desejem, visitas de uma ou duas semanas a parentes ou amigos residentes nos Estados Unidos.

*Aceitam-se desde já inscrições provisórias, sem qualquer compromisso para os interessados e organizadores, a fim de ser possível reservar a tempo o número de lugares necessários.*

Os participantes anunciados provisoriamente receberão em devido tempo os pormenores do programa com as suas modificações eventuais e beneficiarão da prioridade na altura da inscrição definitiva no caso de ser limitado o número de lugares.

Os pretendentes, cujas inscrições provisórias não possam ser confirmadas, terão direito ao reembolso integral das importâncias já entregues na D. T. F..

# *Dos Jornais*

**A** recente inauguração em, Itália, de um serviço de audiodifusão nos comboios que ligam Roma às cidades do norte italiano, trouxe-nos à memória uma realização parecida que, há um bom par de anos, serviu ou procurou servir os passageiros dos «rápidos» que ligavam a capital portuguesa à segunda cidade do País.

Nesses comboios e em cada um dos seis lugares dos compartimentos em que então se dividiam as carroagens, o passageiro, ao chegar, encontrava sobre um assento um largo envólucro de papel que continha um par de auscultadores. Com fio e ficha para ligação a uma tomada de corrente situada no encosto do assento, à altura da cabeça do passageiro, este podia, se quisesse, ligar os auscultadores a uma instalação difusora de música gravada e ouvir o que ela transmitisse em audição individual — em regra, música, informações e publicidade.

O serviço foi mais tarde suspenso. Efectivamente nunca nos pareceu que ele tivesse conquistado grande favor público. A propagação não era das melhores, as viagens não eram longas bastantes para justificar a diversão, o português não gosta de se meter consigo nas viagens de comboio e é tagarela em geral, mas, acima de tudo, sentia-se inferiorizado se visto com os auscultadores nos ouvidos, a ouvir disco após disco com música que não era da sua escolha e, à mistura, em voz roufenha, anúncios publicitários que, muitas vezes, o irritavam.

Havia, também, o caso de nesse tempo as pessoas que viajavam nesses comboios serem todas muito «bem» ou muito importantes e a escuta se não ajustar a um viajante de qualidade, em regra viajando por motivos que não favoreciam o passatempo que a realização proporcionava.

Mas seja por que razões for, o certo é que a coisa não pegou nesses nossos tempos já distantes e tudo isto nos veio à ideia ao tomarmos conhecimento da inauguração, pelo Ministro dos Transportes de Itália, de um serviço que em tudo agora se assemelha ao velho serviço português, em alguns dos comboios de mais intenso tráfico de passageiros do país.

As condições de vida são outras, a mentalidade das pessoas modificou-se, a obsessão pela escuta de música gravada tornou-se uma das características dos nossos dias.

O exemplo italiano parece, portanto, indicar que reviveu uma velha ideia, e de novo se volta à *audiodifusão* nas viagens de comboio, possivelmente, agora em condições técnicas melhoradas e segundo critério que provoca interesse público que então se não evidenciou.

Esta a razão por que referimos o acontecimento que, sem dúvida, ilustra a preocupação das empresas ferroviárias de se defenderem da concorrência que lhes fazem o automóvel e o avião.

O serviço radiofónico que os comboios italianos passaram a oferecer é, como não podia deixar de ser, individual. A audição com os auscultadores, dotados de um regulador normal do volume de som, permite que cada passageiro ouça a transmissão sem que os seus companheiros de viagem a recebam também, se não estiverem ligados à cabine difusora. Assim, só recebe o serviço quem o quer. *Este é oferecido gratuitamente aos viajantes.* A duração de cada programa varia, naturalmente, com o tempo do percurso entre as estações terminais de cada ligação ferroviária. Roma-Milão e Roma-Génova, por exemplo, dão possibilidade de transmissão extensa com programas, portanto, muito variados na sua composição e textura. Por outro lado, os comboios eléctricos — os únicos que permitem a realização eficiente do serviço — tornam possível a propagação em aceitáveis condições de qualidade, em todo o caminho percorrido. Isso contribui para que cada passageiro faça da escuta a utilização que mais lhe agrade e procure passar o melhor possível o tempo da viagem pelo tempo que melhor lhe convier.

Os comboios italianos referidos contam agora, entre a sua tripulação, «comissárias — açafatas, lhe chamam os espanhóis — que desempenham um papel em tudo semelhante ao das raparigas que nos aviões cuidam do bem-estar dos passageiros. Estas empregadas, procurando tornar as viagens o menos fastidiosas possível e tentando sempre ajudar os passageiros a resolver problemas de viagens, ocupam-se também do funcionamento normal do serviço de «audiodifusão» e, atenciosamente, interessam nele os que temporariamente se colocam sob os seus cuidados.

Como se trata de raparigas educadas, que não têm menos de 17 e mais de 25 anos, falam mais que uma língua e estão especialmente treinadas para o

## Concurso de Segurança no Trabalho

Como é do conhecimento de todos, a Junta da Ação Social, do Ministério das Corporações, está promovendo com extraordinário êxito o seu Concurso de Segurança no Trabalho, integrado na Campanha Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais, e que tem a colaboração da Imprensa diária e da Rádio Televisão Portuguesa.

O Concurso, que se destina fundamentalmente a contribuir para a criação, entre todos os trabalhadores, do necessário espírito de precaução, além de, recriativamente, ensinar algumas regras de segurança e higiene do trabalho termina em Janeiro próximo.

A ele podem concorrer todos os trabalhadores portugueses, maiores de 14 anos domiciliados em Portugal Continental.

A 1.ª fase do certame consiste na indicação, pelos concorrentes, de erros constantes de desenhos, publicados em determinados jornais diários, representando trabalhadores executando ofícios diversos em condições de perigo. Segue-se um sorteio entre aqueles que enviaram respostas certas para comparecerem, à 2.ª fase, nas emissões da T. V.

Importantes prémios são atribuídos aos vencedores — tanto das 1.ªs como das 2.ªs fases do Concurso.

papel que desempenham, o serviço beneficia do auxílio que delas recebe. O êxito colhido é, por isso, assinalável. Segundo um inquérito realizado pelos Caminhos de Ferro do Estado, os italiênos são nitidamente favoráveis à sua manutenção e generalização a todos os comboios onde o mesmo possa ser introduzido.

Com a electrificação da linha Porto-Lisboa, é de crer que a antiga realização no género do nosso país viesse a ter nova oportunidade de sucesso e um acolhimento por parte do público que viaja, diferente do que primeiramente recebeu, se voltasse a aparecer. Acreditamos que assim seria porque a tendência é para se universalizarem as formas de distração e divertimento que a técnica moderna vai criando e aperfeiçoando continuamente.

Entre nós, desde que as viagens de comboio sejam longas, um serviço de audiodifusão não seria descabido, quer nas linhas internas, quer nas ligações internacionais.

Não seria agradável, por exemplo, ver e ouvir as «comissárias» a desejar aos passageiros uma boa viagem, logo que o comboio largasse da estação de partida?

A tarefa daquelas empregadas nos comboios italienos começa, de facto, no momento em que o comboio se põe em movimento. Para isso, elas põem-se em contacto com todos os passageiros através de alto-falantes, que o sistema também tem para comunicações de ordem geral. E então, em voz clara e educada, recebem-se delas as boas-vindas, ouve-se o nome da estação de paragem a seguir, o tempo que levar a lá chegar e o programa musical que vai ser transmitido.

Agradável, não é?

(Do jornal «Rádio Moçambique»)



Para a ponte sobre o Tejo, a construir, como se sabe, entre Almada e Alcântara, e cujos estudos estão sendo feitos pelo sr. Prof. Eng. Edgar Cardoso, encara-se, entre outras hipóteses, a da construção de um único vão livre de 2.000 metros, em forma de ponte pênsil. A ser adoptada esta solução, a grandiosa ponte constituirá o recorde mundial das obras desse género (o máximo mundial actual é o da ponte americana do Golden Gate, em S. Francisco, com 1.280 metros de vão livre).

— Como representantes da Companhia na Junta Autónoma do Porto da Figueira da Foz, foram reconduzidos os srs. eng.ºs José de Abreu, como vogal efectivo e António da Silva Abreu, como vogal substituto.

— Para tomar parte na Assembleia Geral da U.I.C., realizada em Paris de 16 a 18 do mês findo, deslocou-se àquela cidade o Subdirector da Companhia, sr. eng.º Pedro de Brion.

— A Eurofima — Sociedade Europeia de Financiamento de Material Ferroviário — com sede em Bâle e da qual faz parte a C. P., vai lançar um 2.º financiamento de 40 milhões de francos suíços. Desta importância caberá à Companhia 4 milhões — que serão aplicados na aquisição de mais 3 unidades eléctricas triplas, para a linha do Norte, além das 18 previstas no II Plano de Fomento.

— O Conselho de Administração resolveu elevar de 1\$50 para 2\$00, o subsídio por cada refeição fornecida nas cantinas de Lisboa.

— Projecta-se construir, no largo da Estação de Santa Apolónia, um grandioso hotel — o «TERMINUS». O edifício ficaria situado do lado norte, confinando com a Calçada do Forte.

— O sr. dr. Roque Paim Betânia de Almeida, foi nomeado Advogado auxiliar da C. P. na área da Relação de Coimbra.

— A estação de Algés, na linha do Estoril, está a ser demolida para em seu lugar se construir uma estação subterrânea que permita o assentamento de uma 3.ª via férrea para serviço daquele importante subúrbio de Lisboa. Logo que a 3.ª via entrar em funcionamento — possivelmente em fins de Janeiro — o movimento da linha de Cascais será acrescida de 40 circulações visto poderem lançar-se comboios de ida e volta apenas entre Cais do Sodré e Algés ou entre Cais do Sodré e Oeiras (este também já com 3.ª via).

— A C. P. vai instalar uma rede radioeléctrica privativa, com emissores-receptores portátéis de alcance médio até 20 Km., para estabelecimento de comunicações entre e com as brigadas de operários que executam trabalhos em plena via, muito especialmente em casos de emergência resultantes de acidentes.

# **Os nossos CONCURSOS**

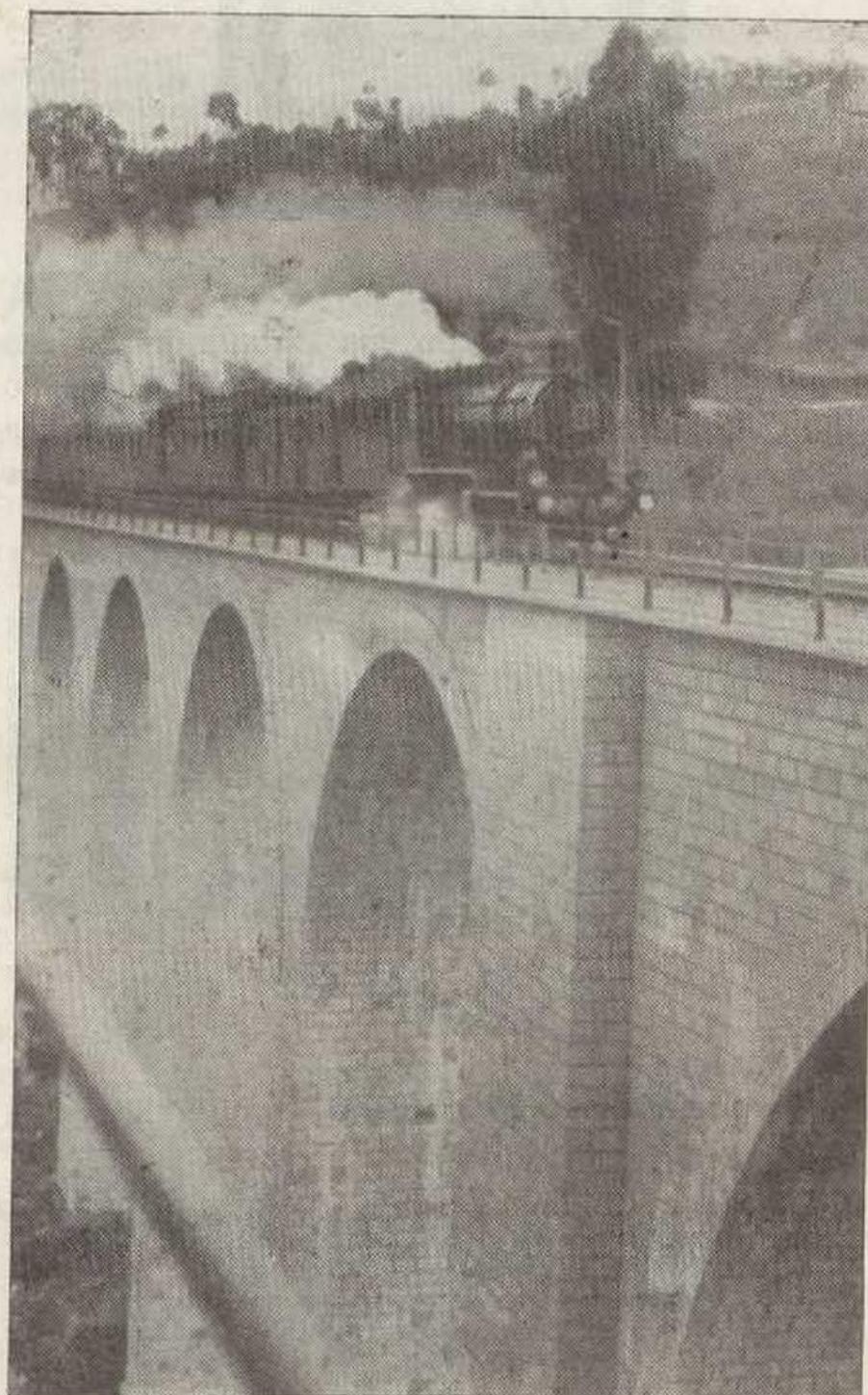
**Divertindo-se, pode ganhar dinheiro**

**PRÉMIOS — 300\$00**

Eis uma das principais pontes da linha do Douro, localizada ao Km. 57,395.

Inaugurada solenemente em 2 de Outubro de 1948, esta obra de arte tem 297 m. de comprimento e 61 m. de altura. Construída em alvenaria, possui 11 arcos (3 com o vão de 50 m. e 8 com o vão de 18 m.). Acrescentaremos que está situada em ponto de confluência de dois rios.

**N.º 30**



**QUE PONTE É ESTA?**

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.

## Regulamentação Dispersa

### **I -- Direcção-Geral**

*Ordem da Direcção-Geral n.º 337 de 30-9-959 — Folhas de vencimento.*

### **II — Divisão da Exploração**

#### **A) Serviço do Movimento**

*Ordens de Serviço da série M de n.º 1101 de 9-10-959 ao n.º 1112 de 29-10-959.*

#### **B) Divisão (I. P.)**

*Circular n.º 1129 de 26-10-959 — Alterações ao Anexo aos Livros E 1 e E 6.*

#### **C) Serviço Comercial e do Tráfego**

*Aviso ao Públíco B n.º 287 de 9-10-959 — Encerramento do Despacho Central de Castelo Branco.*

*1.º aditamento ao INDICADOR GERAL do serviço que prestam as estações, apeadeiros e paragens, de 14-10-959 - Paragem de Santo Isidoro.*

*1.º aditamento à Tarifa Internacional entre Portugal e Espanha de 20-10-959 — Transporte de mercadorias de detalhe em pequena velocidade.*

*Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias de 28-10-959 — Nomenclatura de Colchões não designados.*

*Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem de 1 a 31-10-959 — Alterações e ampliações.*

## **O progresso da tracção eléctrica a 25 kV-50 Hz**

Entrou recentemente ao serviço, nos Caminhos de Ferro Franceses, a primeira locomotiva eléctrica de grande potência equipada de rectificadores de silício.

Trata-se dumha locomotiva B'o B'o do tipo das modernas locomotivas eléctricas da C. P., mas na qual foram postos de parte os já clássicos ignitriões de mercúrio e substituídos por aqueles elementos sólidos de volume diminuto.

Reflexo do que se passa com as válvulas electrónicas, que vão perdendo terreno diante do progresso desses cristais maravilhosos chamados *transistors*, assim a moderna locomotiva eléctrica procura o mesmo caminho da simplicidade, segurança e robustez.

### **Resultado do Concurso n.º 28**

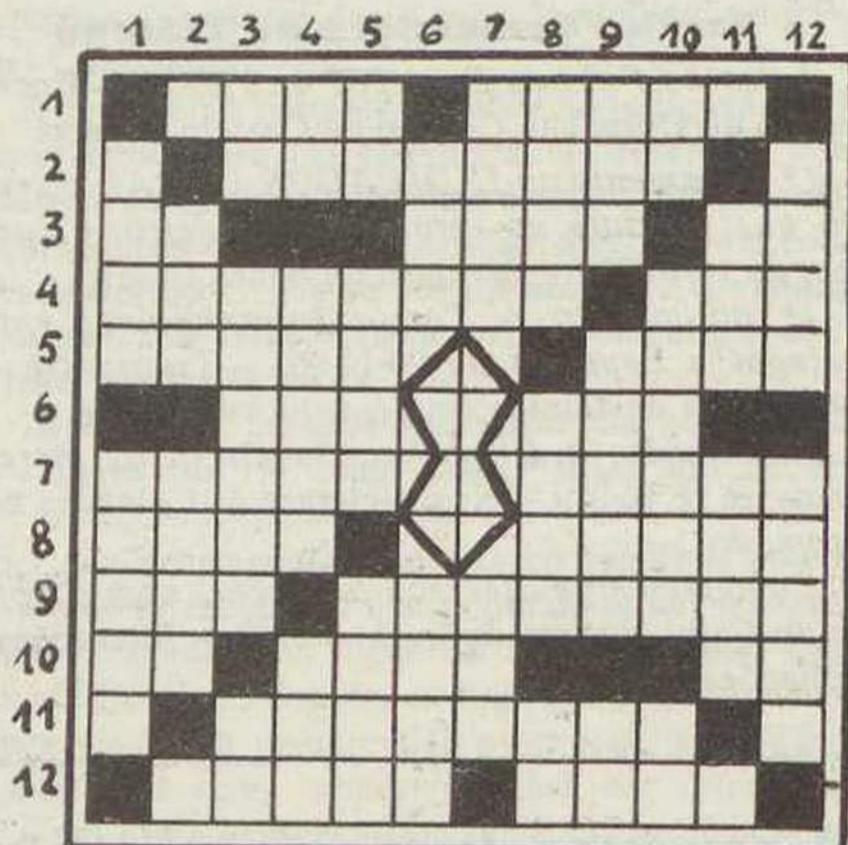
**Solução:** — Mangualde.

Foram premiados: — Albino Máximo, maquinista de 1.ª classe (Entroncamento), Manuel António, assentador de 1.ª classe (Fátima) e José Augusto Pais Cabral, auxiliar (Variz).

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

Por RUI L. SANCHES

## Problema n.º 5



### HORIZONTAIS:

1 — Rio de Portugal; galhofares. 2 — Cidade portuguesa. 3 — Batráquio; pedi; desrido. 4 — Adorávamos; parente. 5 — Juntar; apelido masc. 6 — Levanta; rezo. 7 — Sitio; trabalhar a terra. 8 — Pessoa de família (pl.); avarento. 9 — Fluido aériforme; aves. 10 — Art. def. (pl.); escuto; boa. 11 — Vila portuguesa. 12 — Limpar; apelido masc.

### VERTICAIS:

1 — Apelido masc.; cidade portuguesa. 2 — Patrão; espécie de fruta (pl.). 3 — Estás; pessoas que se estimam; atmosfera. 4 — Agora; ruminante (pl.); Olá. 5 — Organização nacional; sulcar a terra; ferroa. 6 — Tonalidade; ave de rapina do género do falcão. 7 — Difícil; debaixo. 8 — Se lá fores; vazias; aspecto. 9 — Soberano; pede (pop.); letra. 10 — Preposição; testemunhar; nesse lugar. 11 — Navio; argola (pl.). 12 — Nome masc.; espécie de flores (pl.).

### Solução do problema n.º 4

### HORIZONTAIS:

1 — Ocaso, Tomar; 2 — Vilar, Amora; 3 — Arco, Além; 4 — Ico, Sam, Ena; 5 — So, Paris, As; 6 — Colamos; 7 — Ri, Sacou, Re; 8 — Oma, Sos, Oas; 9 — Dane, Avis; 10 — Animo, Brava; 11 — Meses, Beras.



Por J. MATOS SERRAS

### Temática dos Caminhos de Ferro

Em comemoração do Centenário dos seus Caminhos de Ferro, o Luxemburgo emitiu, no passado mês de Outubro, um lindo exemplar para a nossa temática. O selo tem por motivo principal uma locomotiva de 1859, e reproduz ainda os primeiros passos do hino «De Feierwon».



### Marcofilia

O referido selo entrou em circulação no dia 4-10-1959, data em que foi aposto um bonito carimbo especial de primeiro dia, no qual se vê a mesma locomotiva e parte de uma carruagem da época, sobre uma ponte.



### Recenseamento Filatélico

Ferroviários filatelistas:

Henrique Coelho Tavares, Avenida Alfredo da Silva, n.º 13 — Barreiro.

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

### VERTICAIS:

1 — Ovais, Rodam; 2 — Circo, Imane; 3 — Alco, Anis; 4 — São, Pos, Eme; 5 — Or, Salas, Os; 6 — Caracol; 7 — Ta, Mimos, BB; 8 — Ama, Sou, Are; 9 — Mole, Ovar; 10 — Arena, Raiya; 11 — Ramas, Essas.

# RESCOCAL

## PROMOÇÕES

*A Adidos Técnicos de 2.ª cl.* — Fernando Gonçalves e Arcelino Nogueira de Faria, Subchefs de escritório na Exploração.

*A Chefes de escritório* — Os Subchefs: Antero Gonçalves Ribeiro (M. T.), João Azevedo do Carmo (D. G.), José Domingues (M. T.), João Rebelo Nunes (V. O.), Josué Carlos R. Malta (V. O.) e Manuel Fernandes Santana (S. C. P.).

*A Subchefs de escritório* — Os Chefes de Secção: José Filipe Falardo (V. O.), Francisco José N. B. de Carvalho (M. T.), Manuel da Costa R. Montalvo (M. T.), Manuel Bico Júnior (S. C. P.), Manuel Pombo Cardoso (D. G.), José A. Lima Duarte (V. O.), Crisanto A. Gonçalves Santos (C. F.), Virgílio Ventura Pinheiro (C. F.), Jorge M. H. Sá Chaves (V. O.), António Ramos da Silva Jr. (C. F.) e Firminiano Lopes (C. F.).

*A Escriturários de 2.ª classe* — Os Escriturários de 3.ª cl.: Agostinho Martins de Matos (C. F.), Fernando Diogo Rijo (C. F.), Henrique José S. Gonçalves (C. F.), José Baptista S. Alves Carneiro (E.), João da Silva T. Oliveira (E.), Joaquim Teixeira Osório (E.), Filipe Amoreira Nunes (S. M.), Alfredo P. Ramos A. Pedro (S. M.), José Alves de Carvalho (M. T.) e Luís da Costa Nunes A. V.

## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

Agentes gratificados pela actividade, dedicação e esforço despendido por ocasião dos trabalhos de desobstrução da linha do Douro, que, devido à queda de uma trincheira, ficou interrompida ao Km. 79,900:



Da esquerda para a direita: — Manuel Alexandre Pinto de Magalhães, Subchefe da 3.ª Secção de Via; Manuel Gomes da Costa, Encarregado de Obras de 2.ª cl.; José Maria Pinto Martinho, Chefe de Lanço de 1.ª cl.; Manuel Joaquim Ribeiro, Chefe de Lanço de 2.ª cl.; António Monteiro e Joaquim Augusto Martins, Chefes de Distrito.



Da esquerda para a direita: — Joaquim Ribeiro, Chefe de Distrito; Adriano Marques, Francisco Monteiro e Sebastião Fernandes, Subchefs de Distrito; António Teixeira e Albino dos Reis, Assentadores de 1.ª cl.



Da esquerda para a direita: — Américo José e António Sequeira, Assentadores de 1.ª cl.; Filipe Edmundo Pinto, Assentador de 2.ª cl.; Manuel Dinis, Operário de 2.ª cl.; António Mesquita Pinto e Victor Monteiro, Operários Auxiliares.



Da esquerda para a direita: — Manuel Moreira de Sousa, António Fonseca, Francisco Domingos e Manuel Vicente, Operários Auxiliares; Amadeu Monteiro, Servente Auxiliar e Ernesto da Silva Peixoto, Auxiliar.



Da esquerda para a direita: — Bernardino Pereira Lemos, Benjamim Pinto, Adriano Soares Ribeiro, José Maria Júnior, Guilherme Lemos e Jaime Conceição Fonseca, Eventuais.

## SUMÁRIO

O BOLETIM DA C. P. \* A «WAGONS LITS» APERFEIÇOA OS SEUS SERVIÇOS \* IMPRESSÕES DE VIAGEM, por Arminda Gonçalves \* RESULTADOS DA CONFERÊNCIA EUROPEIA DE HORÁRIOS \* SONHO DE UMA NOITE DE NATAL \* SINALIZAÇÃO C. T. C. NA LINHA SETIL-VENDAS NOVAS \* GRUPOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS, por J. Matos Serras \* PERGUNTAS E RESPOSTAS \* NOVIDADES FERROVIÁRIAS \* DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS FERROVIÁRIOS, por Alberto da Silva Viana \* DOS JORNais \* CONCURSO DA SEGURANÇA NO TRABALHO \* NOTICIÁRIO DIVERSO \* OS NOSSOS CONCURSOS \* REGULAMENTAÇÃO DISPERSA \* O PROGRESSO DE TRACÇÃO ELÉCTRICA A 25 KV-50 HZ \* PALAVRAS CRUZADAS, por Rui L. Sanches \* FILATELIA, por J. Matos Serras \* PESSOAL

NA CAPA: «Contornando os Depósitos» — foto de António da Conceição Matos