



BOLETIM DA C.P.



# HENSCHEL

Locomotiva eléctrica  
torneada em  
1952/3 aos Cam.  
Ferro Federais  
Alemães



### Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, fins industriais e de construção  
Locomotivas a vapor sem fogo / Locomotivas de condensação HENSCHEL  
Locomotivas eléctricas / Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors  
Locomotivas diesel hidráulicas.

**HENSCHEL & SOHN KASSEL**

REPRESENTANTE: **CARLOS EMPIS** RUA DE S. JULIAO, 23 LISBOA



RÁD  
RÁD  
RÁD  
RÁD  
PHILIPS  
PHILIPS  
PHILIPS  
PHILIPS  
PHILIPS  
PHILIPS  
RÁDIO  
RÁDIO  
RÁDIO  
RÁDIO  
PHILIPS

# PHILIPS

## Rádio

### TÉCNICA SUPERMAGNÉTICA

À VENDA NO  
AGENTE OFICIAL

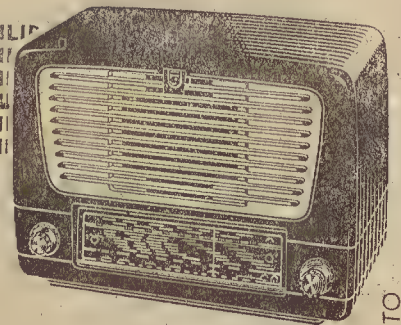
# Erol

**ELECTRO-RÁDIO OCEANO, LDA.**

Rua dos Bacalhoeiros, 123  
LISBOA

Telef. 25972

AS MAIORES FACILIDADES DE PAGAMENTO





# BOLETIM DA C.P.

N.º 314 AGOSTO — 1955 ANO 27.º

*LEITOR: O melhor serviço que podes prestar ao «Boletim da C. P.» é angariar novos assinantes. Serás, assim, o nosso melhor colaborador.*

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

DIRECTOR

ADMINISTRAÇÃO

da Companhia dos Caminhos  
de Ferro Portugueses

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

Largo dos Caminhos de Ferro  
— Estação de Santa Apolónia

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

Composto e Impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», R. da Horta Seca, 7 — Telef. 20158 — LISBOA

## As obras do túnel do Rossio



*O Ministro das Comunicações, sr. coronel Gomes de Araújo, rodeado pelos srs. Doutor Mário de Figueiredo, Eng. Roberto de Espregueira Mendes e membros do Conselho de Administração da C. P., na sua visita às obras do túnel e da estação do Rossio.*





Aspecto da estação do Rossio, após as obras de renovação e beneficiação

# O PRIMEIRO PASSO a caminho da electrificação

**N**O dia 11 de Julho findo, a Estação do Rossio teve a honra de receber „a visita de S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro das Comunicações, que ali se dirigiu com o fim de visitar as obras efectuadas no túnel, e ainda as de limpeza e adaptação à futura electrificação das linhas da C. P..

S. Ex.<sup>a</sup> foi recebido na gare pelos membros do Conselho de Administração e Direcção da Companhia, srs. Doutor Mário de Figueiredo, Engenheiro Mário Melo de Oliveira Costa, General Frederico Vilar, Engenheiro José Júlio Martins Nogueira Soares, Conde de Penha Garcia, dr. Mário Malheiro Reimão Nogueira, dr. Augusto Victor Santos, do Conselho Fiscal, Engenheiro António Branco Cabral, Secretário Geral, Engenheiro Roberto Espregueira Mendes, Director Geral, Engenheiros Pedro de Brion e Campos Henriques, Subdirectores, e outras altas individualidades, além de muitos funcionários superiores da Companhia, jornalistas, etc..

Vivamente interessado, o sr. Ministro das Comunicações examinou pormenorizadamente os arranjos feitos na gare, no que ia sendo

elucidado pelo sr. Engenheiro Espregueira Mendes, tendo-se depois dirigido, com todos os convidados, para uma das modernas automotoras, onde se iniciou uma pequena viagem pelo túnel, para melhor observação dos trabalhos efectuados.

A meio do túnel foi feita uma paragem e, apeando-se, toda a comitiva fez parte do percurso a pé, com o fim de melhor observar e ouvir as explicações técnicas do sr. Engenheiro Espregueira Mendes.

De regresso todos se mostraram agradavelmente impressionados, em especial S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro que, ao abandonar a estação do Rossio, cumprimentou o Conselho de Administração e Direcção da C. P., engenheiros, agentes técnicos, contramestres e outros dirigentes de tão importantes obras.

\* \* \*

No dia seguinte, 12 de Julho, com bastante agrado do público, foi a estação aberta ao tráfego e, com os primeiros comboios para Vila Franca e Sintra, às 6 h. e 20 m. e 6 h. e 55 m., respectivamente, se reiniciou o serviço na estação central.





Outro aspecto da gare do Rossio, vendo-se, ao fundo, a entrada do túnel

Escusado será dizer que foi não só com alegria mas também com muita curiosidade que o público acorreu à estação do Rossio, para verificar as obras levadas a efeito no túnel e confirmar a certeza de que a electrificação da linha de Sintra vai ser dentro de um prazo relativamente curto uma realidade.

O primeiro passo acaba de ser dado nesse sentido. Se houve dúvidas, deixaram de subsistir definitivamente. O público—o facto não passou despercebido aos olhos dos observadores — estava satisfeito. As obras do túnel resolveram o problema do fumo e das janelas, que era preciso fechar, durante o trajecto.

Agora respira-se uma atmosfera incomparavelmente mais pura, mais agradável e fresca.

E como as locomotivas a vapor já não prestam serviço no trajecto do Rossio a Campolide, os cais da nossa estação central apresentam-se também mais limpos, concorrendo para o seu bom aspecto a pintura das colunas.

O público esperou pela conclusão das obras resignadamente. Mas sente-se compensado com a demora que, aliás, não foi muito longa.

As partidas e chegadas dos comboios de longo curso continuam a efectuar-se da estação de Santa Apolónia.

*Palavras proferidas ao microfone da «Emissora Nacional» pelo sr. Director Geral da C. P. na véspera da reabertura do tráfego da estação do Rossio.*

«Reabre amanhã o túnel do Rossio, que desde 6 de Março se encontrava encerrado.

As minhas primeiras palavras são de agradecimento ao público pela boa compreensão que teve do sacrifício que lhe era pedido e, por força das circunstâncias e da inevitável imprevisão em obras desta natureza, foi um pouco mais além dos 3 meses anunciados como base.

Não foi em vão que se prolongou um pouco o encerramento, pois foi assim possível também modificar a bem do público certos maus aspectos da Estação do Rossio tornando-a mais asseada e mais eficiente para a execução dos serviços.

Espero que agrade agora um pouco mais.

Nesta primeira fase vamos ter em circulação no túnel apenas locomotivas e automotoras Diesel e esperamos obter assim muito maior asseio e regularidade de serviço.

A divisão de comboios entre as estações de Santa Apolónia (linhas do Norte, Leste e Beira Baixa) e do Rossio (Sintra, Oeste e grande parte dos tranvias de Vila Franca) é também de grande benefício para o público, pois só assim poderão desaparecer os atrasos que até aqui eram inevitáveis.

Está assim o velho túnel do Rossio, renovado, consolidado e apto a receber as instalações de electrificação da linha, tudo isto devido ao esforço dos empreiteiros e do pessoal da C. P., que nele trabalharam dia e noite com extrema dedicação.

Continuaremos agora todos a trabalhar para que em 28 de Outubro de 1956 seja um facto a electrificação da 1.ª parte dos serviços prestando assim homenagem aos que há um século iniciaram este importante meio de transporte em Portugal.»



## Unidades Triplas Automotoras

As unidades triplas automotoras, idênticas às da «maquette» inserida no «Boletim» n.º 311 de Maio último, destinam-se ao serviço suburbano da zona de Lisboa. Serão construídas em aço inoxidável, segundo patente «Budd», e portanto muito semelhantes às carruagens americanas, que circulam nas linhas da C. P..

Cada unidade tripla será constituída por uma automotora, um reboque intermédio e um reboque piloto (isto é, com um posto de comando). Em linguagem ferroviária, uma composição deste tipo é expressa pela fórmula  $B'0 B'0 + 2' 2' + 2' 2'$ . Isto significa que a automotora será de aderência total, ou seja, equipada com 2 bogies, cada um deles com os 2 eixos motores; os reboques serão munidos de bogies iguais aos das carruagens tranvias suíças. Será possível ligar 2 ou 3 unidades triplas para formar composições, de, respectivamente, 6 ou 9 veículos, com um único agente no comando.

As novas composições apresentarão as seguintes inovações:

- engatagem automática central, do tipo «Scharfenberg»;
- freio a ar comprimido e frenagem reostática para a automotora;
- iluminação fluorescente, completada por uma iluminação de socorro;
- estofos de 1.ª e 3.ª classes em borracha esponjosa;
- portas de correr, com dispositivo de fecho automático;
- aquecimento eléctrico.

Nos interiores serão aplicados os materiais mais modernos, em cores claras e perfeitamente laváveis. Cada carruagem tem 2 largas portas para acesso dos passageiros.

## Características principais

|  |          |
|--|----------|
| Comprimento de cada carruagem ( <i>sem tampões</i> ) | 22,620 m |
| Comprimento da unidade tripla                        | 66,700 m |
| Distância entre eixos do bogie motor                 | 2,800 m  |
| » » » não motor                                      | 2,700 m  |
| Distância entre «pivots» dos bogies                  | 16,820 m |
| Diâmetro das rodas da automotora                     | 1,000 m  |
| » » dos reboques                                     | 0,840 m  |
| Peso da automotora vazia                             | 56 t     |
| » do reboque intermédio vazio                        | 30,5 t   |
| » » piloto vazio                                     | 31,5 t   |

|   |          |
|---|----------|
| Peso da unidade tripla vazia              | 68 t     |
| Potência contínua da automotora           | 1 000 Kw |
| Velocidade correspondente a esta potência | 65 Km/h. |
| Velocidade máxima                         | 90 Km/h. |

## Número de lugares

|   |     |
|---|-----|
| a) 1.ª classe (reboque intermédio)          |     |
| Sentados                                    | 68  |
| Em pé                                       | 34  |
| «Strapontins» (banquetas)                   | 14  |
| Total                                       | 116 |
| b) 3.ª classe (automotora e reboque piloto) |     |
| Sentados                                    | 184 |
| Em pé                                       | 165 |
| «Strapontins» (banquetas)                   | 35  |
| Total                                       | 384 |
| Total de lugares por unidade tripla         | 500 |

## «Performances»

A unidade tripla descrita deve permitir fazer os seguintes tempos:

- 1) Lisboa R-Sintra, com 12 paragens de 30 segundos cada, em cerca de 35 minutos;
- 2) Lisboa R-Vila Franca de Xira, com 17 paragens de 30 segundos cada, em cerca de 40 minutos.

Estes tempos representam uma grande melhoria em relação aos actuais e conseguem-se, mercê de uma elevada aceleração no arranque ( $0,60 \text{ m/s}^2$ ), e de uma rápida desaceleração na travagem ( $0,75 \text{ m/s}^2$ ) com o emprego do freio a ar comprimido. Têm muito mais importância estes valores do que o de uma velocidade máxima muito elevada, quando há uma distância muito curta entre as paragens.

O sistema de sinalização é previsto para permitir partidas de comboios de 5 em 5 minutos, podendo ainda esta cadência ser melhorada, caso se torne necessário.

Como vimos, prevêm-se paragens de 30 segundos. Este tempo pode reduzir-se sensivelmente, se o público—como a C. P. o espera—corresponder a esta melhoria de serviço com boa vontade de colaborar, entrando e saindo rápida e ordeiramente das composições, auxiliado por uma maior disciplina nas estações. Conseguir-se-ão ainda melhores «performances» e assim, mercê de uma necessária cooperação, o serviço que se prevê bom, poderá e deverá transformar-se em ótimo.





ILHA DA MADEIRA — Vila de Câmara de Lobos

# MADEIRA

III

## a Pérola do Atlântico

**R**EFERE a Relação de Diogo Gomes que *aí por 1418|9 uma caravela corrida em tormenta viu uma ilha pequena* —era a Ilha de Porto Santo. Tripulavam essa caravela João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz. Pouco tempo depois era descoberta a Madeira que, em dias de boa visibilidade, se pressentia pelos *fervores de terra*, que aos olhos dos marinheiros experimentados não escapavam.

Atribui-se a Gonçalo Zarco a sua descoberta; todavia vários historiadores não estão de acordo, e, entre eles, o Visconde de Santarém, que dá essas honras a Afonso Fernandes de Lisboa, por ter sido o timoneiro da viagem a Porto Santo e também piloto no

retorno a esta Ilha, no qual se desvendou a Madeira.

Segundo parece, quando se descobriu a Ilha de Porto Santo, Zarco veio dar a boa nova ao Infante, deixando naquela ilha alguns homens, e, entre eles, Afonso Fernandes de Lisboa.

Um belo dia, em que a visibilidade era espantosa, remiravam eles o infinito e eis que descobrem os tais *fervores de terra*, perceptíveis apenas àqueles cujos olhos estão habituados a adivinhar a sua proximidade, sem a ver.

Deliberaram logo construir uma tosca embarcação, que lá os levasse e na qual tomaram, efectivamente, o primeiro contacto com a Madeira,





ILHA DA MADEIRA – Bafa do Funchal



À volta de Zarco contaram-lhe o sucedido, levando-o a ver com os seus próprios olhos.

Zarco apenas foi o seu colonizador, e, segundo parece, mau colonizador, porque com a ideia de desbravar a ilha com mais rapidez e menos trabalho lhe deitou o fogo; mas por imperícia e em virtude do denso matagal se desenvolveu o incêndio por tal forma, que os seus moradores tiveram de se refugiar dentro de água; e mergulhados até ao pescoço se defenderam das chamas.

Só nove anos depois se extinguiu o incêndio!

Rápido foi depois o desenvolvimento da ilha. Todas as espécies da flora e fauna continentais para ali foram levadas.

Da ilha Cândia mandou o Infante levar cepas de Malvasia; da Cíclia, a cana sacarina, bem como gente experimentada no seu cultivo e na extracção do açúcar.

Da Madeira foi a cana do açúcar transportada para a ilha de S. Tomé e para o Brasil.

Vinte e cinco anos após o seu descobrimento, contava já a Madeira com quatro importantes povoações: Machico, Câmara de Lobos, Funchal e Santa Cruz.

A cidade do Funchal é capital do distrito insular composto pelas ilhas da Madeira e Porto Santo, e pelas ilhotas desertas denominadas Ilhéu Chão, Deserta Grande, Bugio e Ilhas Selvagens, estão inhabitadas.

A ilha da Madeira, de natureza muito acidentada, é mundialmente conhecida como estância de cura, repouso e turismo. O seu

clima primaveril, durante todo o ano, constituiu admirável atracção para todos os estrangeiros, em especial ingleses.

Muito contribuem para a sua fama de «Pérola do Atlântico» os seus famosos vinhos de renome mundial; também os seus bordados, laboriosa e pacientemente trabalhados pelas suas mulheres com mãos de fadas são a atracção de todas as senhoras, seja qual for a sua nacionalidade.

A sua flora é exuberante, dando-se no seu solo muitas plantas tropicais, nomeadamente a cana do açúcar e a bananeira; é importante a sua exportação de bananas, sendo ainda famosas as suas aguardentes de cana.

Do mar, olhando a ilha disfruta-se um admirável panorama, assemelhando-se a um fantástico presépio.

São universalmente conhecidas as suas festas do fim do ano, que atraem muitos milhares de forasteiros.

A população do distrito é de cerca de 270.000 almas, comportando o concelho do Funchal perto de 100.000 habitantes.

Dos seus monumentos merecem especial referência, a Sé, templo de arquitectura gótica, fundado por D. Manuel I; convento de S.<sup>ta</sup> Clara, fundado por Gonçalves Zarco; as velhas igrejas de Santa Maria Maior, Colégio, S. Pedro e S.<sup>ta</sup> Luzia; as capelas de Santa Catarina e das Almas, esta última oferecendo a particularidade de ter sido aberta na rocha.



O antigo Caminho de Ferro do Monte, na Madeira, nos seus tempos áureos



# Mais uma excursão de ferroviários franceses a Portugal

**P**ELA terceira vez este ano tivemos a satisfação de receber alguns colegas dos caminhos de ferro franceses que, atraídos pela propaganda dos visitantes precedentes, deliberaram apreciar também o nosso País.

Esta excursão, organizada, como as anteriores, pela Association Touristique des Cheminots em colaboração com o nosso Boletim, efectuou-se de 21 a 29 de Maio p. p., tendo o grupo, composto de 26 pessoas—agentes e famílias—sob a orientação de um dos participantes, Mr. Marry, entrado pela fronteira de Barca d'Alva em direcção ao Porto no Comboio n.º 6242 e regressando de Lisboa com destino a Paris no «Sud-Express».

Os excursionistas, depois de visitarem o Porto,

Guimarães, Braga e as Caves do Vinho do Porto, em Gaia, desceram a Coimbra, onde tiveram ocasião de assistir aos tradicionais festejos da «Queima das Fitas». Continuaram depois para a capital, efectuando passeios aos triângulos-turísticos de Sintra-Cascais-Estoris e Sesimbra-Setubal-Arrábida e à cidade monumental de Évora.

Os ferroviários franceses, que durante a sua digressão pelo País foram sempre acompanhados pelo Sr Alberto Viana, Chefe de Repartição do Serviço do Turismo e Publicidade, enaltecem as belezas de Portugal e ficaram agradavelmente impressionados com as facilidades concedidas pelos nossos caminhos de ferro e com a assistência que lhes foi prestada pelo «Boletim da C. P.».



Os ferroviários franceses à chegada à estação de Santa Apolónia



## I — Divisão Comercial

### A — Tráfego

*Tarifa de Camionagem em Coimbra* (Em vigor desde 18-4-1955) — Serviço combinado com D. Maria Madalena Carrito. Anula e substitui a Tarifa de Camionagem em Coimbra, datada de 25 de Agosto de 1947.

*Anexo n.º 2 à Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros, Bagagens e Cães entre Portugal e França e o Sarre, em trânsito por Espanha* (datado de 4-4-1955) — Concede facilidades para viagens individuais, em 1955, por ocasião das Feiras em França e no Sarre, e das peregrinações a Fátima em Maio e Outubro.

*15.º Aditamento à Tarifa de Camionagem em Lisboa* (Em vigor desde 15-4-1955) — Encerramento do Posto de Despacho de Lisboa-Graça.

*13.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias* (Em vigor desde 15-4-1955) — Alterou o tratamento tarifário de «basalto», «brita para estradas», «burgau para estradas», «calhau para estradas», «cascalho para estradas», «granito para estradas», «pedra britada (brita) para estradas» e «seixo».

*12.º Aditamento ao Indicador Geral dos ramais e cais de serviço particular* — Anúncia: Anulação dos contratos n.ºs 1496, 1417 e 1610, relativos, respectivamente, aos ramais particulares «Figueira da Foz-Belchior», «Santa Cita-Zêzere» e «Trofa-Serração». Utilização

por terceiros dos ramais particulares «Braço de Prata-Vila», «Cantanhede-Pires» e «Cuba-Fernandes». Aditar na alínea D) das «Disposições Gerais» o ramal particular «Cacia-Celulose».

*Aviso ao Público B n.º 213* (Em vigor desde 5-5-1955) — Anulou o Aviso ao Público Te. n.º 31, relativo ao transporte de «escórias não designadas».

*47.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* (Em vigor desde 18-4-1955) — Transportes entre a estação de Castelo Branco e os Despachos Centrais de Idanha-a-Nova e Monsanto e as povoações de Rosmaninhal, Zebreira, Salvaterra do Extremo e Monfortinho (Termas).

*67.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* (Em vigor desde 12-4-1955) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Ponte de Sor e os Despachos Centrais de Montargil e Mora, servindo a vila de Ponte do Sor.

*75.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* (Em vigor desde 20-4-1955) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Régua e os Despachos Centrais de Armamar e São Cosmado.

*101.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* (Em vigor desde 15-4-1955) — Trans-



porte de passageiros e bagagens entre a estação de Coruche e o Despacho Central de Couço, servindo Coruche, Mora e Cabeção.

*268.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* (Em vigor desde 1-4-1955) — Transporte de mercadorias entre a estação de Vila Viçosa e o Despacho Central de Redondo.

#### B — Fiscalização das Receitas

*13.º Adt.º à C/Circular n.º 100 (30-4-1955)* — Comunica que pode ser transportada gratuitamente nos comboios a publicação «Festa».

#### C — Reclamações

*Carta impressa n.º 4 de 15 de Abril de 1955* — Instruções sobre a entrega das remessas com aviso de chegada ou seus Duplicados em substituição das senhas.

## II — Divisão de Exploração

#### A — Estudos e Aprovisionamentos

*Instrução n.º 2603 de 4-4-955* — Estações e apeadeiros-resguardos com interferência temporária na circulação, em via única.

#### B — Movimento

*Carta-Impressa n.º 1 de 19-4-955* — so-

bre o anúncio dos C.ºs n.ºs 24202, 21001 e 20002/24201, entre Queluz-Luso e Porto-Queluz, nos dias 24 e 26-4-955, respectivamente.

*Ordem de Serviço n.º 102 (Série M n.º 96), de 26-4-955* — Sobre a interrupção temporária da via entre Fátima e Caxarias no dia 5-5-955 no período compreendido entre os C.ºs n.ºs 1 e 20.

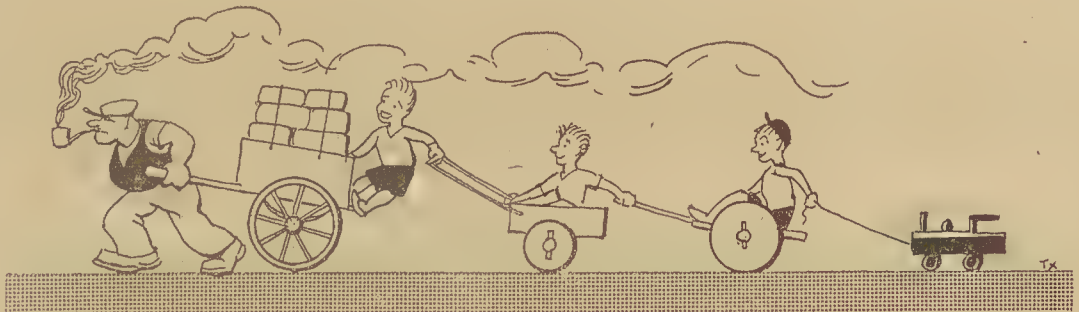
*1.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 886, de 27-4-955* — Sobre a Nomenclatura dos modelos da série M.

*2.º Aditamento à Ordem de Serviço n.º 101 (Série M n.º 95), de 30-4-955* — Sobre a anulação deste diploma e seu 1.º Aditamento.

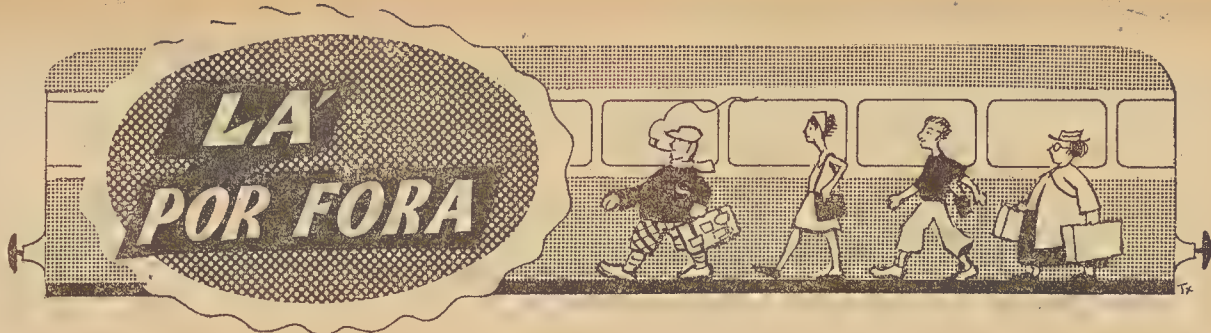
### III — Divisão de Via e Obras

*Circular de Via n.º 3468 de 1-4-955* — Transcreve a carta n.º 22066-B de 31-3-955 da nossa Direcção Geral, determinando restrições na utilização dos comboios «Foguete», por parte do pessoal, nos dias 7 e 8 de Abril do corrente ano.

*Circular de Via n.º 3469 de 18-4-955* — Transcreve a carta n.º 39019 da nossa Direcção-Geral de 4-3-955, com esclarecimentos relativos ao levantamento de autos de notícia por acidente de trabalho.







## Áustria

A electrificação dos Caminhos de Ferro Federais Austríacos está sendo acelerada, a fim de se cumprir o plano da sua nacionalização e modernização.

Durante este ano começarão a utilizar a tracção eléctrica as seguintes linhas:

—Wels-Passau (numa extensão de 81 quilómetros), Vilach-Rosembach (28 quilómetros), Vockabruck-Kammer-Schorfling (11 quilómetros).

A inauguração está prevista para a época da entrada em vigor do horário de Verão.

Em 1956 as seguintes linhas serão electrificadas: Villach-Klagenfurt; Villach-St. Veit; Klagenfurt-St. Veit; Rosenback-Assling; Eben-Selzta; e Viena-Gloggnitz.

Até 1963 devem ser electrificadas mais as seguintes linhas: Gloggnitz - Graz (sobre Semmering); Brück-St. Veit; Selzta-Ams-tetten; St. Valentin-Kastenreith; Linz - Selzta - St. Michael; Hieflau - Eisenerz e Leoban - Vordérn-berg.

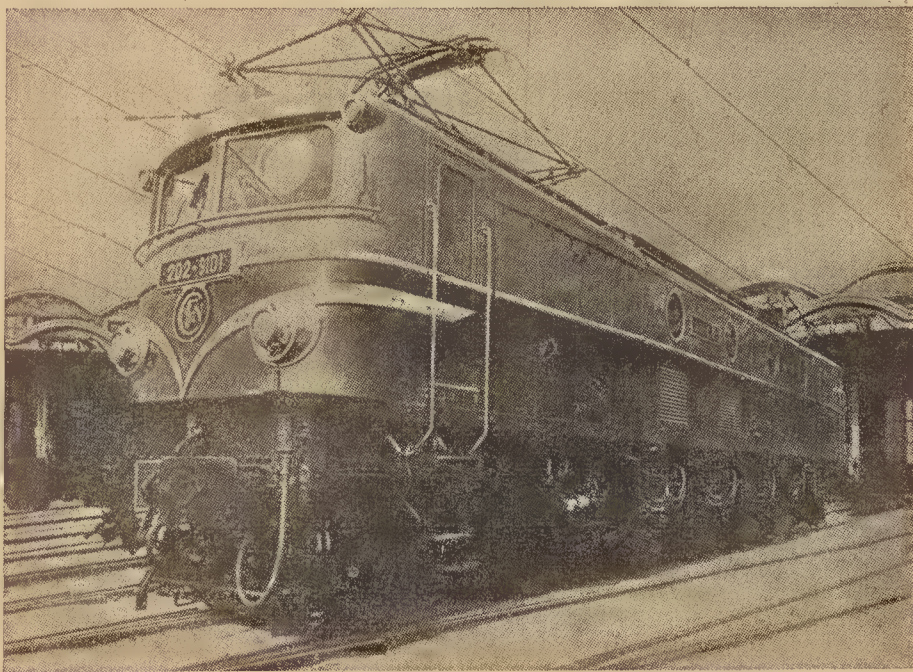
Quando estes trabalhos estiverem terminados, a Áustria terá 2 400 quilómetros de linhas electrificadas, ou seja 40 por cento da rede dos Caminhos de Ferro Federais e três quartas partes da totali-

dade dos transportes será efectuada com tracção eléctrica.

Os Caminhos de Ferro Federais, que dispõem, actualmente, de 340 locomotivas eléctricas, encomendaram mais 100, e devem adquirir para a electrificação completa da Austria Meridional cerca de 200 mais, atingindo assim o total de 640 locomotivas, que é necessário para todas as linhas que estarão nessa altura electrificadas.

## Bélgica

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas (S. N. C. B.) quis modernizar a sua rede ferroviária pelo emprego simultâneo de electrificação e das locomotivas Diesel. Tem em serviço quatro modelos de locomotiva eléctrica fabricados na Bélgica.



A locomotiva 2 D 2 - 9101, dos Caminhos de Ferro Franceses, detentora do máximo mundial de quilometragem mensal: 51,657 km. em Março de 1954.



O tipo «101» é a locomotiva clássica, de um peso de 80 toneladas, motor de 2.200 CV. e a velocidade máxima de 100 km/h. Em seguida esta Sociedade adoptou o tipo «120», dotado dos últimos aperfeiçoamentos, de um peso de 80 toneladas, motor de 2.700 CV e velocidade máxima de 125 km/h.

O último tipo é o número «122». Haverá 50 locomotivas deste modelo, caracterizado por um motor de 2.500 CV e velocidade máxima de 125 km/h. Estas locomotivas circulam entre Bruxelas e o litoral e Bruxelas-Liège.

Enfim, a S. N. C. B. previu para a electrificação da linha Bruxelas-Arlon, cujos longos declives apresentam um desnivelamento de 16 mm. por metro, um tipo número «123», que comportará a instalação de um equipamento de travagem eléctrica de recuperação.

No decurso de 1954, a S. N. C. B. colo-

cou-se à frente de todas as redes ferroviárias europeias com 95 locomotivas Diesel de linha e 100 locomotivas Diesel de manobra e ainda 40 automotoras.

No decurso dos próximos anos as redes ferroviárias belgas vão servir de terreno de experiência e os resultados poderão ser útilmente confrontados com os obtidos pelos outros países.

## Espanha

No fim do corrente ano estará pronta para entrar ao serviço das linhas espanholas uma poderosa locomotiva Diesel-hidráulica, de 2 000 CV., tipo Bo' Bo' Bo, para bitola de 1,674 m, encomendada pela Renfe à conhecida fábrica alemã Krupp, de Essen.

Era intenção da firma construtora proceder ao transporte dessa locomotiva, por via marítima, até Lisboa, antes da sua entrega à Espanha, a fim de que os engenheiros ferroviários portugueses pudessem apreciar e examinar, nas linhas nacionais, o comportamento da potente máquina. Porém, motivos de ordem técnica não aconselham — segundo nos consta — aceitar-se tal oferecimento.

## Japão

Lemos que a mais alta produção de material rolante no Japão foi atingida, no ano de 1940, com os seguintes números:

|                                     | Prod.  | Export. |
|-------------------------------------|--------|---------|
| Locomotivas a vapor . . . . .       | 719    | 476     |
| » eléctricas . . . . .              | 39     | 16      |
| Carruagens de passageiros . . . . . | 1449   | 656     |
| Vagões de carga . . . . .           | 11 580 | 977     |

Entretanto, com o fim desta última guerra, o Japão encontrou fechados todos os mercados estrangeiros, mas depois de se tomarem algumas medidas, a indústria progrediu até ao ano de 1948, atingindo nível mais alto em 1949.

Em 1930 e 1951 a produção sofreu uma baixa em virtude da guerra na Coreia; devido a este facto as encomendas só poderiam ser feitas de Governo para Governo.



ESPAÑA — Fachada e corredor da nova estação ferroviária de Fuentes de Oñoro



Actualmente preconizam-se novas regras de produção com o fim de obter preços mais baixos com vista a facilitar a exportação.

## Suiça

Pelo Eng. Giudici, foi apresentado numa reunião da Nova Sociedade Helvética, um projecto para a construção de um gigantesco túnel transalpino, para utilização ferroviária e rodoviária.

Esta importantíssima obra, computada em 1.100 milhões de francos suíços, tem as seguintes características:

45 quilómetros de comprimento, ligando Giornico (Tessino, 578<sup>m</sup> de altitude) com Amsteg (Uri, Suiça Central, 522<sup>m</sup> de altitude); 20<sup>m</sup> de altura e 13 de largura, dividido horizontalmente em três partes, a mais baixa, que é destinada ao caminho de ferro, serviria ao mesmo tempo para a ventilação; ao meio e com 5 metros de altura uma auto-estrada com 9,3<sup>m</sup> de largura; e a parte superior seria aproveitada para a evacuação dos gases.

Estão previstas estações de abastecimento com bar e posto de socorros, em cada troço de 6 a 7 quilómetros.

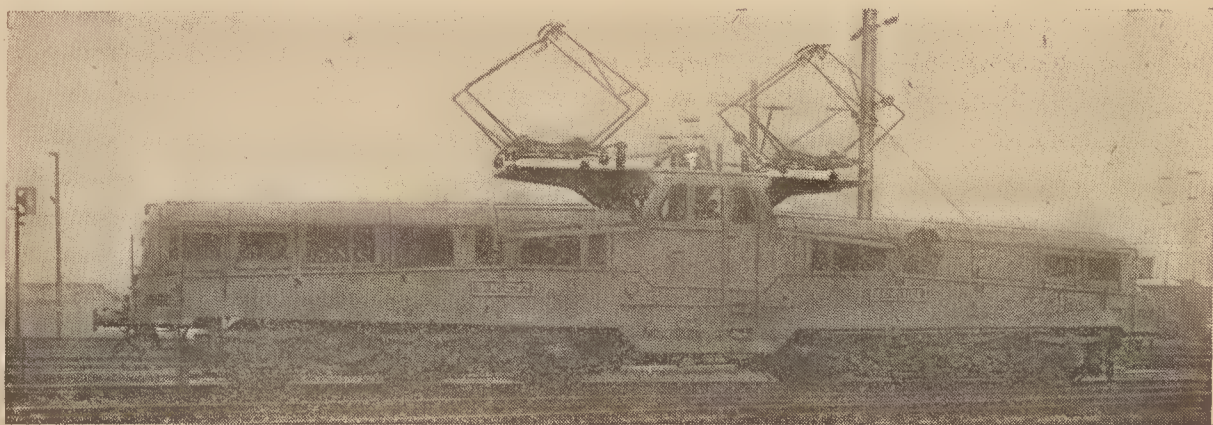
Prevê-se ainda uma gare ferroviária subterrânea em ligação com o caminho de ferro rhético e um ascensor ou rampa helicoidal, que estabeleceria a ligação com a rede de estradas dos Grisões.

\* \* \*

Os Caminhos de Ferro Federais Suíços (C. F. F.) concluíram recentemente as novas instalações para a construção de carruagens de 3.<sup>a</sup> classe, de tipo único, segundo os últimos dados da técnica moderna. Estas carruagens, extremamente confortáveis, serão divididas em dois compartimentos com entradas sobre as «bogies». Os passageiros disporão de uma escada cómoda e larga, que dará acesso a uma plataforma rebaixada. No Inverno, os compartimentos serão aquecidos por meio de ar quente e no Verão ventilados com ar frio. Um novo sistema evitará as correntes de ar e o embaciamento dos vidros. Os CFF começarão por construir quatro carruagens-tipo para experiência.

\* \* \*

Para acelerar a circulação dos seus comboios, o Caminho de Ferro da Jungfrau transformou, em 1951, o troço Eismeer-Jungfrau-joch em linha de cremalheira. Dentro do mesmo plano de melhoramentos, a companhia mandou ainda construir duas composições suplementares de comboios ligeiros, cada uma das quais com a lotação de 143 passageiros. Estas novas composições farão o percurso Kleine Scheidegg-Jungfrau-joch em 42 minutos, em vez de 54, o que permitirá aos viajantes contemplarem por mais tempo o magnífico panorama que se lhes oferece do alto da Jungfrau-joch (3,454 metros).



FRANÇA — A gravura acima representa a locomotiva eléctrica CC 14106, do grupo conversor síncrono-contínuo, que faz parte de uma série de máquinas especialmente concebida pela fábrica francesa Alsthom para reboque de grandes cargas, em regime de pequena velocidade, em percursos acidentados. Características principais: Peso total — 150 ton. Velocidade normal — 30 a 40 km/h. Corrente monofásica — 50 kv. 50 Hz. Capacidade de tração — até 2050 ton. sendo, porém, a carga limitada a 1.850 ton., limite imposto pela resistência dos engates.

É aplicada unicamente em comboios de mercadorias.



# O MAÇO DE CIGARROS

---

---

P o r G U E R R A M A I O

**D**URANTE a ocupação em França, as restrições tinham atingido em 1944 o seu ponto culminante. Davam-nos um litro de vinho, um bife de 90 gramas por semana e um maço de cigarros cada 15 dias. Por isso o mercado negro havia tomado proporções inesperadas. Um maço de cigarros, cujo preço era de 10 francos, vendia-se, à sucapa, por 120 ou mesmo 150; um quilo de manteiga por 500, quando o preço oficial era de 50; e quem quisesse uma garrafa de vinho, tinha que recorrer às marcas afamadas que custavam os olhos da cara.

O queijo que nos atribuíam durante uma semana, comia-se a um almoço e não era demais. Por isso quando se ia visitar alguém, levava-se um queijinho de 200 gramas, em vez de um ramo de flores.

Os fumadores inveterados é que andavam aflitos. Não ganhavam para tabaco e quando se pretendia um favor nas repartições públicas, embora fosse apenas sermos servidos mais depressa, escorregava-se um maço de cigarros na mão do funcionário, que o recebia como um presente do céu.

Indo para Lisboa, no rápido da noite, o compartimento estava completo, 6 passageiros, que se olhavam mutuamente com desejo que os outros se apeassem na primeira estação. Em Saint Pierre des Corps desembarcou um viajante e todos nós imaginámos que poderíamos repartir o lugar dele pela assistência. Mas, oh felicidade inesperada, o cava-

lheiro havia deixado, entalado nas almofadas, um maço de cigarros! E antes que se alivi-trasse a maneira impossível de o fazer chegar às mãos do seu dono, uma senhora propôs que se repartissem os cigarros em partes iguais pelos participantes do compartimento, quatro a cada um e sem mais aquelas pegou no maço e distribuiu o bodo. Todos nos pussemos a fumar um cigarro a que se seguiu outro, indo mesmo alguns dos assistentes até ao último do seu precioso quinhão.

Mas, oh fatalidade!, já havíamos passado Poitiers e eis que aparece o infeliz passageiro a perguntar se não havíamos encontrado um maço de cigarros, e o homem aflito explicou que tinha ido para outra carruagem para o pé da mulher e que esta estava desesperada por fumar. Não, nenhum de nós o tinha visto. Ora uma destas! Remecheu-se o compartimento e o maço não estava. Que bando de hipócritas que nós fomos todos! Aquela mulher queria fumar o seu cigarrito e pela força do destino estava ali privada de tirar duas fumaças. Eu abri a minha cigarreira e dei-lhe dois cigarros, dizendo-lhe que eram portugueses. Ele meteu um logo à boca, que achou excelente, e quando partia com o outro na mão para levar à mulher, também aquela senhora que havia repartido o bodo, movida, como eu, por um rebate de consciência, deu-lhe igualmente dois cigarros, e o homem partiu contentíssimo como se tivesse tirado a sorte grande.



# CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES



O TERCEIRO DESABAMENTO DA RAMPA DO CORTE DE XABREGAS

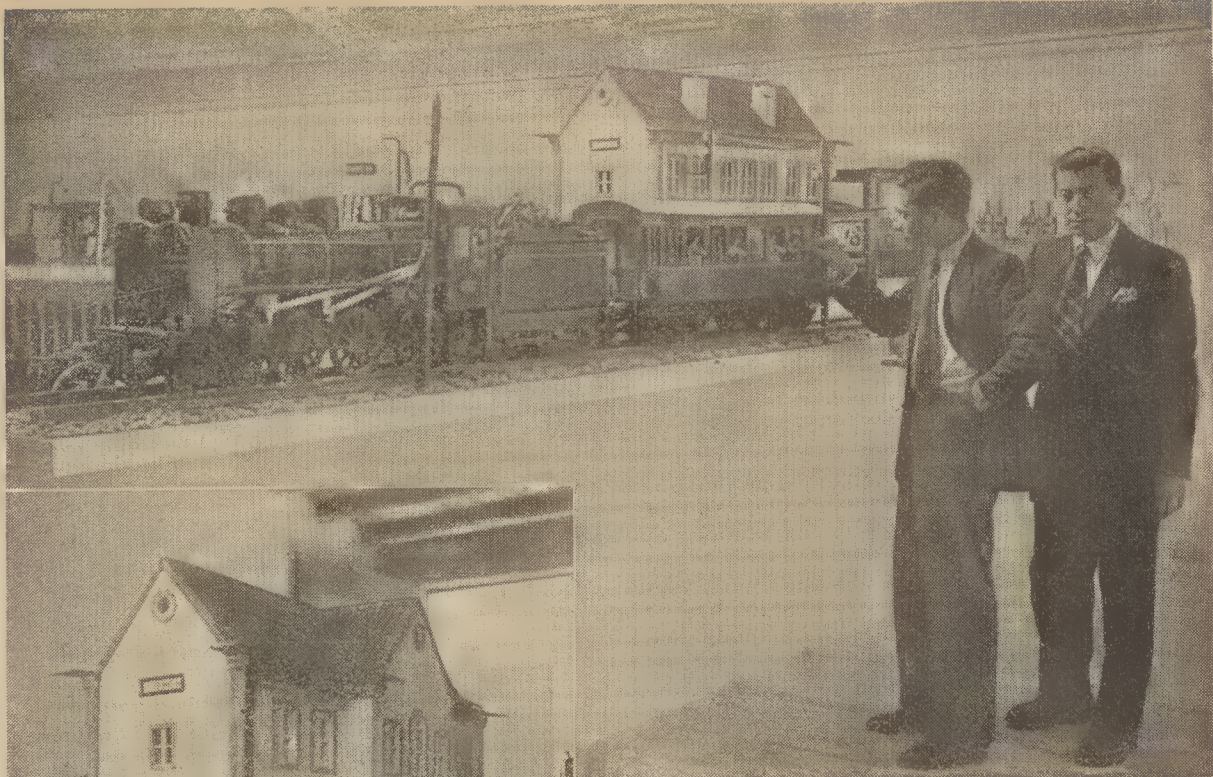
No fascículo n.º 16 do «Arquivo Pitoresco», ano de 1860, lê-se: «Quando a páginas 300 e 301 do volume I do nosso jornal (1858) demos a estampa do desabamento das rampas do corte de Xabregas, na linha do caminho de ferro do leste, escreveu o nosso ilustrado colaborador, sr. Carlos José Caldeira, as seguintes linhas:

«A qualidade e disposição do terreno em que foi aberta a trincheira de Xabregas é tal, que ainda se receiam mais quedas, parecendo difícil conseguir-se a completa consolidação das rampas. É por isso esta parte da linha uma das que exige, e em que há, maior cuidado e vigilância. Na verdade muito tempo e dinheiro se têm consumido nesta trincheira, que se poderia talvez ter poupado, se os en-

genheiros que primeiro a projectaram tivessem estudado melhor o terreno, e atendido ao enorme volume de 213:429 metros cúbicos, que foi necessário remover; o que, junto aos 120:000 dos desabamentos, perfaz quase 334:000 metros cúbicos que se tem até hoje extraído do corte de Xabregas. Parece que um túnel feito nesta localidade seria obra não mais dispendiosa, e de certo muito mais sólida.»

Em 1860, deu-se o terceiro desabamento, tendo caído novamente grande parte daquela enorme rampa sobre a linha férrea, «entulhando-a, ficando em pé grandes e pequenas fendas, e tão desligada a terra que parecia não haver terreno firme, antes a cada passo um precipício.»



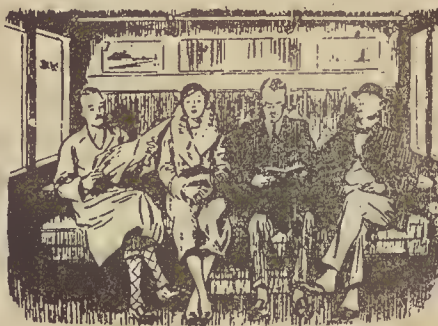


## ARTISTAS FERROVIÁRIOS

Em cima e à esquerda, reproduzimos dois aspectos de um comboio e da estação de Estarreja construídos em miniatura pelo sr. Onofre Gomes, factor de 2.<sup>a</sup> classe em Cacia e nosso prezado assinante.

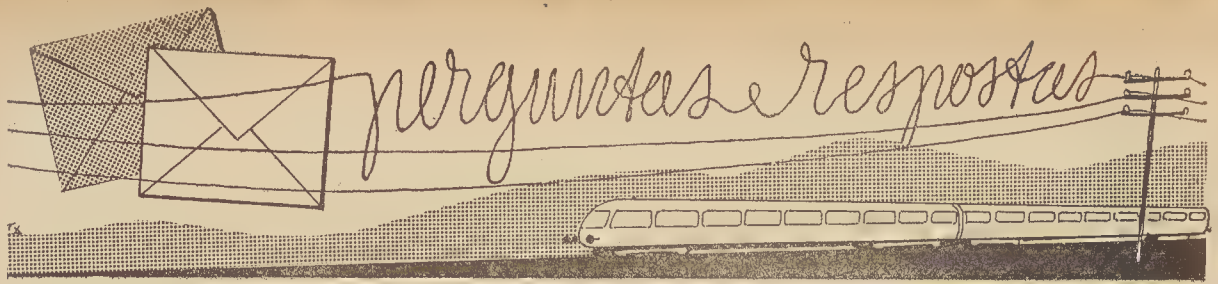
Estes trabalhos figuraram na I Exposição de Arte dos Trabalhadores de Portugal, organizada pela F. N. A. T. e foram galardoados, entre as numerosas obras expostas, com o 5.<sup>o</sup> prémio e um diploma.

## BOM HUMOR



Início e meio de viagem





**I — Divisão Comercial**

Rectificação à pergunta n.º 226/Cons. n.º 1621, publicada no Boletim da C. P.» n.º 312, de Junho p. passado.

Na parte referente ao enunciado feito pelo consulente, deve ser indicado a seguir à oitava linha, o seguinte :

Uma caixa peças de motor do mesmo veículo com 75 kg.

**Resposta** — Está errado o processo de taxa apresentado.

O consulente não foi completo na apresentação da sua consulta, por não ter indicado a espécie do veículo a que pertence o chássis a que se refere.

Segue discriminação da taxa correspondente, considerando o chássis como de carro de passageiros :

**Tarifa Geral**

Via larga } 1.ª classe com recargo de 15% — 3.250 ks.  
 } 1.ª classe (preço simples) — 75 ks

Distância 140 km.

Preço  $(120 + \frac{120\$00 \times 15}{100}) \times 3,25 = 448\$50$

Preço  $120\$00 \times 0,08 = 9\$60$

Manutenção  $24\$00 \times 3,33 : 2$  (Via larga e estreita) . . . . . 39\\$96 498\$06

Via estreita — base 28.º com 25% — dois veículos.

Distância por 134 km.

Preço  $(337\$50 + \frac{337\$50 \times 25}{100}) \times 2 = 843\$75$

Manutenção  $(15\$00 + 50\$00 \times 2)$  (veículos): via larga e estreita). . = 65\$00 908\$75

Registo. . . . . 3\$00

Aviso de chegada. . . . . 1\$00

Arredondamento . . . . . \$09

Total . . . . . 1 410\$90



**Pergunta n.º 233/Cons. n.º 1648** — Agradeço informar-me se um passageiro portador de modelo D-5 bis, de Vendas Novas a Lisboa-R., no qual foi indicada a Via «Setil», e por onde foi processada a taxa referente ao imposto ferroviário, pode utilizar a via Barreiro, pagando o imposto ferroviário indicado,

Na pág. 35 das Instruções Complementares ao Livro E. 11, determina-se que não; no entanto, dizem-me existir expediente, que autoriza, o que desconheço.

**Resposta** — Quando haja possibilidade de serem utilizadas duas vias, e o mod. D-5 bis estiver regulado para a mais longa, e cobrado, portanto, o imposto ferroviário respectivo, os seus portadores podem utilizar a mais curta.



**Pergunta n.º 234/Cons. n.º 1649** — A agulha de acesso ao ramal Montijo-Afonso, fica fora do recinto da estação e a menos de 100 metros da agulha de saída.

Pelo concessionário é autorizada a descarga a um particular, de um vagão no referido ramal, sem que para isso esteja autorizado no Indicador Geral dos Ramais Particulares.

Como não há prejuízo para o serviço, e, é possível, foi satisfeito o pedido, pretendo saber:

O consignatário deve pagar 12\$50 ou 15\$00 pela colocação do vagão à descarga no ramal?

Entendo que deve pagar 15\$00, conforme determina a alínea a) do n.º 1 do art. 7.º da Tarifa de Operações acessórias.

**Resposta** — De harmonia com a doutrina do Indicador Geral dos ramais e cais de serviço particular, estas instalações só podem ser utilizadas pelos seus proprietários, pela Companhia e pelas entidades constantes na penúltima coluna do quadro inserto naquele diploma.

Quanto aos vagões já descarregados no ramal nas condições referidas pelo consulente, embora tratando-se de serviço irregular, considera-se como boa a aplicação das disposições do Art. 7.º da Tarifa de Operações Acessórias, visto o vagão ter saído do recinto da estação e tratar-se de facto consumado.



**Pergunta n.º 235/Cons. n.º 1655** — Peço ser esclarecido do seguinte:

Se uma filha de um empregado após o seu casamento civil de tem fazer entrega do seu cartão de identidade, ou se o mesmo tem validade até o casa-



mento ser celebrado pela Igreja, visto o casamento civil caducar após 3 meses a sua realização.

**Resposta** — O cartão de identidade e respectivas concessões feitas às filhas dos empregados só têm validade no estado de solteiras, a qual termina logo que seja lavrada a escritura correspondente ao casamento.

**Pergunta n.º 236/Cons. n.º 1681** — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Grande velocidade, de Évora-Monte para Lisboa-T. Paço, um pacote de revistas, 12 k.

|                                    |        |
|------------------------------------|--------|
| Preço 408\$80 × 0,02 . . . . .     | 8\$18  |
| Via fluvial . . . . .              | 6\$00  |
| Registo e aviso . . . . .          | 4\$00  |
| Manutenção 18\$00 × 0,02 . . . . . | \$36   |
| Arredondamento . . . . .           | \$06   |
| Total . . . . .                    | 18\$60 |

Poderei taxar a mesma por via Setil-Lisboa-P., preço mais barato, segundo a 3.<sup>a</sup> condição, alínea b) do quadro de distâncias? Ou só poderei adoptar esta forma quando o destino seja Lisboa, Jardim ou Domicílios?

///

**Resposta** — Está certo o processo de taxa apresentado.

A excepção sobre cálculo do preço de transporte de mercadorias por itinerário diferente do mais curto, quando assim resulte preço mais baixo, referida na alínea b) da norma 3.<sup>a</sup> da alínea A) dos Disposições Gerais dos Quadros das Distâncias, não é de considerar no caso apresentado, quer o destino seja Lisboa (Terreiro do Paço) quer seja Lisboa (Jardim), visto segundo o Indicador Geral do Serviço que prestam as estações, não se fazer, por via Setil, o seguimento directo em caminho de ferro para aquelas estações.

Se a remessa se destinasse a Lisboa-Domicílio, como a sua entrega à Empresa Geral de Transportes podia ser feita através das estações de Lisboa (Santa Apolónia) ou Lisboa (Jardim), já a taxa em caminho de ferro deveria ser calculada por Lisboa (Santa Apolónia) ao abrigo da citada excepção.

Nota-se ainda ao consulente que, de harmonia com a doutrina da nota n.º 17 do referido Indicador Geral, não devem aceitar-se com destino a Lisboa (Terreiro

do Paço), remessas de G. V. ou P. V., constituídas por revistas.

## II — Divisão da Exploração

**Pergunta n.º 210/Consulta n.º 1658** — A estação de Paços Brandão, concedeu avanço à automotora n.º 814 sem paragem no apeadeiro de Rio Meão; ao abrigo do art.º 19.º do Regulamento 2.

Em virtude de não ter paragem em Rio Meão, este apeadeiro passou telegrama à estação de S. João de Ver para ser ali estabelecido o mod. M 126, visto a automotora ter ali um minuto de paragem.

Por ter dúvidas agradeço informar-me se também deve parar em Rio Meão, para o fornecimento do mod. M. 126.

**Resposta** — Sendo o avanço condicional concedido por Paços Brandão a Rio Meão, é a este apeadeiro que compete fazer parar extraordinariamente a automotora n.º 814, para lhe fornecer o mod. M 126, utilizando os n.ºs 1 e 7.

///

**Pergunta n.º 211/Cons. n.º 1 700** — Agradeço informar-me se o chefe de uma estação que tem de receber um comboio com 38 veículos, com o Df á cauda, e a deixar um vagão nessa estação, ligado à máquina, ficando a agulha do cais logo a seguir à gare, mais ou menos ao meio das agulhas de entrada e saída, deve permanecer na gare a fim de regular a paragem do referido comboio antes de atingir a agulha do cais e activar ali a manobra com o pessoal do próprio comboio, ou se deve colocar-se no local onde calcula que deve parar o Df, que deve ser muito para além da agulha de entrada, a fim de ali marcar horas de chegada ao referido comboio, sacrificando-lhe assim a marcha.

**Resposta** — A sua pergunta baseia-se numa questão de pormenor.

O serviço nele mencionado deve ser executado de forma a que o comboio permaneça o menos tempo possível.

Depois do aviso regulamentar feito pela estação colateral, o «modus faciendi» deve ser estudado tendo em conta a disposição das agulhas, o perfil das linhas e ainda o pessoal de que pode dispor. Tendo dúvidas deve dirigir-se aos seus superiores imediatos.

Os regulamentos devem ser cumpridos, ainda mesmo nas anormalidades.





# A S. N. C. F.

**(Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses)  
prepara a redução a duas classes dos comboios de pas-  
sageiros, que deve entrar em vigor em Junho de 1956**

A S. N. C. F. prepara activamente a aplicação da decisão tomada pelos caminhos de ferro europeus (excepto Espanha e Grécia), de reduzir a duas, as actuais três classes: uma classe superior (que será denominada 1.<sup>a</sup> classe) com seis lugares por compartimento, e uma classe inferior (que será denominada 2.<sup>a</sup> classe), com oito lugares por compartimento.

O preço do bilhete da classe superior será fixado em 8 fr. 75 por quilómetro (cerca de \$70, na nossa moeda) intermédio entre o actual preço da 2.<sup>a</sup> classe (7 fr. 85) e o actual preço da 1.<sup>a</sup> classe (10 fr. 60).

Para a classe inferior, o preço será igual ao actual da 3.<sup>a</sup> classe, 6 fr. 25 por quilómetro (cerca de \$50, na nossa moeda).

A entrada em vigor desta decisão coincidirá com a melhoria das condições de transporte, em especial para as viagens durante a noite.

Em 3 de Junho de 1955, a S.N.C.F. disporá de 46.000 compartimentos, das quais 12.000 da classe superior (futura 1.<sup>a</sup> classe) e 34.000 da classe inferior (futura 2.<sup>a</sup> classe).

As actuais carruagens de 2.<sup>a</sup> classe serão repartidas entre as duas classes futuras, para efeitos de transformação.

O acesso às «couchettes» (beliches, com cedência de manta de agasalho) de 1.<sup>a</sup> classe será reservado aos passageiros munidos de bilhetes da futura 1.<sup>a</sup> classe. As «couchettes» de 2.<sup>a</sup> classe serão acessíveis aos passageiros munidos de bilhetes da futura 2.<sup>a</sup> classe, o que significa que os actuais passageiros de 3.<sup>a</sup> classe poderão, de futuro, utilizar «couchettes».

Em 3 de Junho de 1956, a S.N.C.F. disporá de 9.500 «couchettes» e este número aumentará pela conclusão das encomendas de material, em curso de fabrico.

O suplemento de utilização de «couchettes» será elevado de 1 000 fr. a 1 500 fr. (120\$00, aprox.). O grau de conforto que elas proporcionam é superior, em França, ao de alguns outros países; assim, na S.N.C.F. cada carrua-

gem de 2.<sup>a</sup> classe tem 60 «couchettes», quando nos caminhos de ferro alemães tem 72.

No relativo a camas, haverá quatro classes de camas, das quais três serão acessíveis aos passageiros munidos de bilhete da futura 1.<sup>a</sup> classe, e uma (com 3 camas por compartimento), aos passageiros munidos de bilhetes da futura 2.<sup>a</sup> classe.

O acesso a certos comboios de luxo (o *Mistral*), de Paris à Côte d'Azur, por ex.) será reservado aos passageiros munidos de bilhetes da futura 1.<sup>a</sup> classe.

Os comboios «omnibus» que já hoje, em regra, têm apenas duas classes (a 2.<sup>a</sup> e a 3.<sup>a</sup>) serão de classe única - a futura 2.<sup>a</sup> classe—, à excepção de alguns, que manterão duas classes—as futuras 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup>.

Como quase todos os países europeus adoptarão o sistema, não haverá dificuldades de aplicação quanto aos passageiros munidos de bilhetes internacionais. Mas nas redes espanhola e grega (que constituem excepção, por manterem as 3 actuais classes), os passageiros procedentes do estrangeiro, munidos de bilhetes da futura 2.<sup>a</sup> classe europeia terão acesso a 2.<sup>a</sup> classe espanhola ou grega, e os munidos de bilhetes da futura 1.<sup>a</sup> classe terão acesso à 1.<sup>a</sup> classe.

Terá de se criar um período transitório, durante o qual as carruagens de 2.<sup>a</sup> classe, actuais, serão transformadas em carruagens de 1.<sup>a</sup> classe, futura (6 lugares por compartimento, em vez de 8). Tais carruagens, enquanto não transformadas, farão provisoriamente serviço de 2.<sup>a</sup> classe, em expressos internacionais (no *Sud-Express*, por ex.).

As vantagens do novo sistema serão apreciáveis. O material terá melhor utilização. O trabalho de formação dos comboios será simplificado, o número de carruagens diminuirá, o que conduzirá à redução dos gastos com pessoal e com material.



# PESSOAL

## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



**Manuel Martins Lázaro** — Chefe do distrito 220 (Represa), gratificado pelos bons serviços prestados e pelo espírito de sacrifício que revelou nos trabalhos de reconstituição da linha, do km 157,100 a 157,160-Sul, danificada pelo descarrilamento do comboio n.º 8 175, de 1 de Outubro p.º p.º.

**Manuel Agostinho** — Subchefe do distrito 220 (Represa), gratificado pelo bons serviços prestados e pelo espírito de sacrifício que revelou nos trabalhos de reconstituição da linha, do km. 157,100 a 157,160-Sul, danificada pelo descarrilamento do comboio n.º 8 175, de 1 de Outubro p.º p.º.



**Manuel Coelho Parreira** — Assentador do distrito 220 (Represa), gratificado pelos bons serviços prestados e pelo espírito de sacrifício que revelou nos trabalhos de reconstituição da linha do km. 157,100 a 157,160-Sul, danificada pelo descarrilamento do comboio n.º 8 175, de 1 de Outubro p.º p.º.

**António Joaquim Bernardo** — Assentador do distrito 220 (Represa), gratificado pelos bons serviços prestados e pelo espírito de sacrifício que revelou nos trabalhos de reconstituição da linha, do km. 157-100 a 157,160-Sul, danificada pelo descarrilamento do comboio n.º 8 175, de 1 de Outubro p.º p.º.



**Sebastião dos Santos** — Assentador do distrito 220 (Represa), gratificado pelos bons serviços prestados e pelo espírito de sacrifício que revelou nos trabalhos de reconstituição da linha, do km. 157 100 a 157,160 Sul, danificada pelo descarrilamento do comboio n.º 8 175, de 1 de Outubro p.º p.º.

**José Martins** — Assentador do distrito 220 (Represa), gratificado pelos bons serviços prestados e pelo espírito de sacrifício que revelou nos trabalhos de reconstituição da linha, do km. 157,100 a 157,160-Sul, danificada pelo descarrilamento do comboio n.º 8 175, de 1 de Outubro p.º p.º.



**Manuel Eduardo Baptista** — Suplementar de via da 14.ª Secção (Beja), gratificado pelos bons serviços prestados e pelo espírito de sacrifício que revelou nos trabalhos de reconstituição da linha, do km. 157,100, a 157,160-Sul, danificada pelo descarrilamento do comboio n.º 8 175, de 1 de Outubro p.º p.º.

**José Manuel Rodrigues** — Suplementar de via da 14.ª Secção (Beja), gratificado pelos bons serviços prestados e pelo espírito de sacrifício que revelou nos trabalhos de reconstituição da linha, do km 157,100 a 157,160-Sul, danificada pelo descarrilamento do comboio n.º 8 175, de 1 de Outubro p.º p.º.



**Filipe da Silva** — Chefe de distrito 145 (Tomar). Louvado pela Divisão, pelas acertadas e rápidas medidas que tomou, demonstrando, assim, exacta compreensão dos seus deveres, quando, em 28 de Novembro último, encontrando-se a P. N. de 6.ª categoria, ao km. 13,770-Ramal de Tomar, obstruída por uma camionete que derrapara, provocou a paragem naquele local da automotora n.º 427, evitando, desse modo, um acidente.

**José de Almeida Caetano** — Assentador do distrito 133 (Sabugal). Elogiado pela Divisão, pelas providências que tomou quando no dia 12 de Dezembro p.º p.º, encontrando-se de folga, foi informado de que ao km. 200,950-Beira-Baixa estava um carril partido, permitindo, assim, a substituição rápida do referido carril.







**José Cardoso Rego** — Ensebador, do posto de Revisão do material circulante da Régua, quando procedia à revisão interior duma carruagem de composição do comboio 6241, de 19 Dezembro, encontrou, debaixo de um banco de um compartimento de 2.ª classe, um anel de ouro branco e amarelo, com uma pedra, avaliado em 200\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação.

**Zulmiro Bessa** — Capataz de manutenção, da revisão de material circulante de Campanhã, quando procedia à revisão interior da composição do comboio 6906, de 16 de Janeiro, encontrou, numa das carruagens, um relógio de pulso, no valor de 290\$00, do qual fez entrega ao chefe da estação.



**Joaquim da Conceição Soares**, mestre de vapores, quando, em 19 de Outubro p.º p.º, o barco «Évora» se encontrava atracado ao pontão n.º 1 de Lisboa-T.P., e a seu estibordo o barco «Alcochete», um menor caiu ao rio, por entre o «Évora» e o pontão, sendo salvo pelo agente do «Évora» acima indicado.

**Alfredo Joaquim Pinto** — Marinheiro de 1.ª classe, quando, em 19 de Outubro p.º p.º, o barco «Évora» se encontrava atracado ao pontão n.º 1 de Lisboa-T.P., e a seu estibordo o barco «Alcochete», um menor caiu ao rio, por entre o «Évora» e o pontão, sendo salvo pelo agente do «Évora» acima indicado.



**Adriano Guarda dos Santos** — Carregador da estação de Leiria, n.º 3547, encontrou no cais de passageiros, no dia 28 de Março findo, a importância de 800 escudos, que prontamente entregou ao seu chefe.

**Rui Teixeira Soares Leite** — Revisor de 1.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes da Campanhã, n.º 2874, encontrou numa carruagem do comboio 920 do dia 25 de Março findo, um envelope com a importância de 790\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Aveiro.



**Joaquim Marques Ramalhte** — Agulheiro de 3.ª classe da estação de Formoselha, n.º 3957, encontrou, no dia 9 de Março findo, junto a uma bilheteira, na estação de Coimbra, a importância de 800\$00, que prontamente entregou ao factor em serviço na venda de bilhetes.

**José de Bárros** — Carregador da estação de Campanhã, n.º 17590, encontrou no dia 21 de Março findo, no cais de passageiros, um relógio de pulso de marca «Zoty», que prontamente entregou ao seu chefe.



## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



**Artur dos Santos** — Admitido como aprendiz, em 4/5/1914. Depois de transitar por diferentes categorias, foi promovido a Contramestre Principal em 1/1/1950.

**Manuel António da Silva Vieira** Admitido, como aprendiz, em 9 de Janeiro de 1915. Depois de transitar por diferentes categorias, foi promovido a operário de 1.ª classe, em 1/1/1943.







*Edmundo Humberto Corazzi Costa* — Admitido, como aprendiz, em 12 de Janeiro de 1915. Foi nomeado fogueiro de 2.ª classe, 1/1/1919; depois de transitar por diferentes categorias, foi promovido a Chefe de Depósito de Máquinas em 1/1/1952.

*Virgínia da Encarnação* — Guarda de P. N. do d.º 4/5.ª Secção (Marinha Grande). Admitida como guarda de p. n. em 21/5/1915.



*Manuel Aguiar* — Operário de 1.ª classe (torneiro), do Depósito de Gaia. Admitido ao serviço da Companhia, como torneiro, em 15/3,1915. Depois de ter transitado por diferentes categorias, foi promovido a torneiro de 1.ª classe, em 26,9/1927.

*Jaime Silva Alfaro* — Operário de 3.ª classe (caldeireiro), das Oficinas de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como malhador, em 10 de Março de 1915, foi nomeado caldeireiro de 3.ª classe, em 5/7/1944.



*Alfredo Victor da Costa Gonçalves* — Empregado principal do Serviço da Estatística e Estudos. Admitido como escrevente auxiliar em 18 de Março de 1915, foi nomeado escrevente em 1 de Março de 1918 e, empregado de escritório de 2.ª classe, em 28 de Junho de 1924. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a empregado de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1930 e a empregado principal, em 1 de Janeiro de 1940.

*José Maria Chicharo* — Admitido ao serviço dos Caminhos de Ferro do Estado (PS) em 3 de Março de 1915, como caixeiro auxiliar para a sucursal de Beja. Promovido a 3.º caixeiro em 3 IV-1919, transitou para a C. P. em Dezembro de 1927, como caixeiro de 2.ª classe, a caixeiro de 1.ª classe em 1-1-1929, a subencarregado em 1-1-1933 e a encarregado em 1-1-1927. É encarregado do Armazém do Entroncamento, desde 15 4 1945.



## REFORMAS

**Exploração** — *Arnaldo da Silva* — Factor de 1.ª classe de Senhora da Hora.  
*António da Silva Leite* — Servente de Póvoa de Varzim.  
*Eng.º José de Sousa Marreiros Vaz Cintra* — Chefe do Serviço de Estudos e Aprovisionamentos.  
*Manuel das Neves Amorim* — Subchefe de Repartição dos Serviços Gerais.  
*Adelino Marques Ventura* — Chefe de 1.ª classe de Mogofores.  
*José Ribeiro* — Chefe de 2.ª classe de Vila da Feira.  
*João Luís de Vasconcelos* — Chefe de 3.ª classe de Espinho.  
*Francisco Duarte* — Chefe de 3.ª classe de Coimbra.  
*Armelindo Galvão* — Factor de 1.ª classe de Martingança.  
*Vasco Gouveia da Silva Vargas* — Factor de 2.ª classe de Lisboa-R.  
*Francisco dos Arcos* — Condutor de 1.ª classe de Entroncamento.  
*Joaquim Alexandre* — Condutor de 1.ª classe de Entroncamento.  
*Manuel Fernandes* — Condutor de 1.ª classe de Lisboa.  
*Manuel Gomes de Sousa* — Condutor de 1.ª classe de Lisboa.  
*Francisco António Zambujal* — Condutor de 1.ª classe de Barreiro.  
*Bernardino Soares* — Condutor de 1.ª classe de Barreiro.  
*Abel Pinto da Silva* — Condutor de 1.ª classe de Campanhã.  
*Adelino Nunes* — Condutor de 2.ª classe de Lisboa.  
*Aníbal Ferreira* — Condutor de 2.ª classe de Pampilhosa.  
*António Ferreira Pinto* — Condutor de 2.ª classe de Campanhã.  
*José da Silva* — Guarda freios de 2.ª classe de Lisboa.  
*Henrique Fernandes Bastos* — Fiel de Cais de 1.ª classe de Lisboa-R.  
*José Pereira Nogueira* — Agulheiro de 2.ª classe de Azurara.  
*Januário Ramos* — Agulheiro de 3.ª classe de Tortozendo.  
*José Gomes* — Rondista de Lisboa-P.  
*Jacinto José Ferro* — Faroleiro de Barreiro.  
*Adolfo de Oliveira Ferreira* — Carregador de Ovar.  
*António Joaquim Roque Leal* — Carregador de Alfarelos.  
*Maria José Figueiredo* — Servente de Sintra.  
*António dos Santos Leitão* — Factor de 1.ª classe de Tuus.  
*Manuel José de Sousa* — Fiel de cais de 2.ª classe de Durrães.  
*Jorge da Silva* — Carregador de Bagauste.



**Divisão Comercial** — *Joaquina da Conceição Fonseca* — Escriturária de 1.ª classe de Lisboa-R.  
*Carlos da Costa* — Operário de 3.ª classe do Serviço de Telecomunicação e Sinalização.  
*Manuel Ferreira* — Agulheiro de 3.ª classe de Alfarelos.  
*José Leopoldino dos Santos* — Chefe principal de Entroncamento.  
*José Ferreira Simões* — Chefe de 1.ª classe de Pampilhosa.  
*Inácio Alves das Neves* — Chefe de 3.ª classe de Tunes.  
*Adelino de Carvalho* — Fiel de cais de 2.ª classe de Lisboa-P.  
*Vasco Pádua Carneiro* — Fiel de cais de 2.ª classe de Entroncamento.  
*Francisco Gomes Leal* — Condutor de 1.ª classe de Entroncamento.  
*Júlio Pedro Pinheiro* — Condutor de 1.ª classe de Entroncamento.  
*Ovidio Salvado da Silva* — Condutor de 2.ª classe de Entroncamento.  
*Ricardo Justino Barbado* — Condutor de 2.ª classe de Barreiro.  
*José de Almeida* — Guarda-freios de 1.ª classe de Lisboa.  
*Domingos Faria* — Guarda fios de 1.ª classe do Serviço de Telecomunicações e Sinalização.  
*António Moitas* — Capataz de manobras de 1.ª classe de Campanhã.  
*Manuel da Silva Ferreira* — Agulheiro de 3.ª classe da Bifurcação de Lares.  
*Manuel Joaquim Gomes da Costa* — Guarda de estação de Braga.  
*Domingos Nunes* — Carregador de Sabugo.  
*António Cabrita* — Carregador de Évora.  
*António Vieira* — Carregador de Paredes.  
*José Lúcio* — Carregador de Vale de Prazeres.  
*José António Marques* — Vigilante do Depósito de Campolide.  
*Joaquim Marques Oliveira* — Operário de 1.ª classe (electricista) das Oficinas de Figueira da Foz.  
*António Mirques Baptista* — Mestre de vapores, da Via Fluvial.  
*António Raposo* — Fogueiro de 2.ª classe, do Depósito de Entroncamento.  
*Manuel José Afonso* — Maquinista principal, do Depósito de Campanhã.  
*António Mendes* — Vigilante, do Depósito de Campolide.  
*Mário Joaquim Tavares* — Operário de 1.ª classe, (serralheiro), das Oficinas de Figueira da Foz.  
*Luís Serra da Fonseca* — Maquinista de 2.ª classe, do Depósito de Campolide.  
*José Correia* — Maquinista de 2.ª classe, do Depósito de Campanhã.  
*António da Silva* — Servente, das Oficinas de Lisboa.  
*Delfim Rodrigues Costa* — Operário de 1.ª classe (torneiro), do Depósito de Sernada.  
*João Lopes Boiada* — Maquinista de 3.ª classe do Depósito de Entroncamento.  
*Evaristo Nunes Dinis* — Ensebador da Revisão de Pampilhosa.  
*Manuel Marques* — Encarregado de carpinteiros da 6.ª Secção (Castelo Branco).  
*Edmundo Constantino Filipe* — Assentador do distrito 208 (Vendas Novas).  
*Abílio Nunes* — Assentador do distrito 401 (Rio Tinto).  
*José Pereira* — Assentador do distrito 58 (Alfarelos).  
*António Rodrigues* — Assentador do distrito 37 (Torres das Vargens).  
*João Maria* — Chefe do distrito 71 (Quintans).  
*João Dias Ferreira* — Subchefe do distrito 6 (Vila Franca de Xira).  
*António de Araújo* — Operário de 1.ª classe das O. M. (Oficina de Ovar).  
*Maria Teresa Lucas* — Guarda de P. N. do distrito 87 (Benfica).  
*Josefa Martins* — Guarda de P. N. do distrito 240 (Olhão).  
*Manuel de Sá* — Chefe do distrito 131 (Tua Bragança).  
*Maria do Rosário* — Guarda do distrito 6/5.ª Secção (Amieira).  
*Flora Francisca Rodrigues* — Guarda de P. N. do distrito 45 (Paialvo).  
*Maria das Dores Soares Mesquita* — Guarda de P. N. do distrito 414 (Moledo).  
*Luisa Antunes* — Guarda P. N. do distrito 2/5.ª Secção (Bombarral).  
*Joaquim de Sousa Matoso* — Assentador do distrito 4/13.ª Secção (Estremoz).  
*Manuel Maria de Jesus* — Assentador do distrito 5/BA. (Cantanhede).  
*António Campelo* — Subchefe do distrito 402 (S. Gemil).  
*António Joaquim* — Subchefe do distrito 277 (Palmela).  
*Manuel Martins Almeida* — Agente Comercial da 6.ª Secção (Viseu).  
*Abel Caldeira* — Revisor de bilhetes de 1.ª classe de Campanhã.  
*Manuel Jorge* — Fiel de armazém de 2.ª classe do Armazém de Sernada.

## FALECIMENTOS



*Zeferino da Silva* — Factor de 1.ª classe de Malveira. Admitido como praticante em 5 de Dezembro de 1919, foi nomeado factor em 1 de Julho de 1920. Em 1 de Abril de 1924 foi promovido a factor de 2.ª classe e, em 1 de Janeiro de 1940, a factor de 1.ª classe.

*João Gomes da Costa* — Factor de 1.ª classe de Alfarelos. Admitido como praticante em 21 de Maio de 1920, foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Setembro de 1921. Em 1 de Janeiro de 1927 foi promovido a factor de 2.ª classe e, em 1 de Setembro de 1948, a factor de 1.ª classe.







**Júlio Afonso Rolo** — Factor de 1.<sup>a</sup> classe de Mogofores. Admitido como praticante em 2 de Janeiro de 1923 passou a aspirante em 1 de Novembro de 1923 e foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1927. Foi promovido a factor de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1929 e a factor de 1.<sup>a</sup> classe, em 1 de Junho de 1947.

**António de Sousa Campos** — Conductor de 1.<sup>a</sup> classe de Companhia. Admitido como carregador eventual em 27 de Maio de 1918, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a conductor de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1950 e, a conductor de 1.<sup>a</sup> classé em 1 de Novembro de 1952.



**Armando Nunes Aldeia** — Capataz de manobras de 1.<sup>a</sup> classe de Coimbra. Admitido como carregador em 21 de Fevereiro de 1922, passou a engatador em 21 de Maio de 1924 e foi promovido a agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe em 21 de Fevereiro de 1926. Foi promovido a capataz de manobras de 2.<sup>a</sup> classe em 21 de Outubro de 1933 e, a capataz de manobras de 1.<sup>a</sup> classe, em 1 de Novembro de 1952.

**Maximino Pedro Soares** — Chefe de Secção do Serviço da Fiscalização das Receitas. Admitido como praticante em 15 de Janeiro de 1918, foi nomeado aspirante em 1 de Julho de 1918. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a empregado principal em 1 de Janeiro de 1933 e a chefe de secção, em 1 de Janeiro de 1940.



**Manuel Mateus Ferreira** — Admitido ao serviço da Companhia, como torneiro em 24 de Março de 1923. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a maquinista de 1.<sup>a</sup> classe em 1/4/1948.

**Francisco de Sousa Braga** — Factor de 2.<sup>a</sup> classe de Torres Novas. Admitido como praticante em 1 de Julho de 1933, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1936 e em 1 de Maio de 1945 foi promovido a factor de 2.<sup>a</sup> classe.



**José António de Oliveira** — Admitido como caldeireiro de 3.<sup>a</sup> classe, em 14 de Novembro de 1921, foi promovido a caldeireiro de 1.<sup>a</sup> classe, em 1 de Janeiro de 1943.

**Américo de Almeida** — Admitido ao serviço da Companhia, como ajudante de montador, em 18/8/1919. Passou a limpador em 3/2/1928 e foi nomeado fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe em 1/1/1930.



**Patrício de Sousa** — Admitido ao Serviço da Companhia, como servente, em 26 de Agosto de 1923 e nomeado operário de 3.<sup>a</sup> classe em 1/12/1945.

**Gustavo de Queirós** — Carregador de Alhandra. Admitido como carregador suplementar em 32 de Maio de 1945, foi nomeado carregador em 1 de Janeiro de 1952.



**João Dias** — Carregador de Lisboa-P. Admitido como carregador suplementar em 7 de Março de 1920, foi nomeado carregador em 21 de Abril de 1921.

**Ambrosina Dias** — Guarda de P. N., do distrito 403 (Ermezinde). Admitida como guarda de P. N. em 1/3/921.





## UMA GRANDE EXCURSÃO DE FERROVIÁRIOS A PARIS

Partiu no passado dia 21 de Julho para Paris, em excursão cultural, um numeroso grupo de agentes da C. P., acompanhados por pessoas de suas famílias.

A organização desta excursão obedeceu — como as anteriores realizadas no passado ano a Sevilha e a Madrid — ao propósito de facultar aos ferroviários portugueses a visita aos grandes centros culturais europeus, em condições económicas favoráveis.

O programa da excursão, repleto de atractivos, prevê uma estadia em Paris de 8 dias e visitas complementares a Reims e a S. Sebastian.

O «Boletim da C. P.» no seu próximo número dará notícia mais pormenorizada desta excursão.

Com o objectivo de esclarecer os participantes desta grande excursão sobre os principais locais a visitar, promoveu o seu organizador, sr. Alberto da Silva Viana, Chefe de Reparação do Serviço do Turismo e Publicidade, no passado dia 9, em Lisboa, no Ateneu Ferroviário, uma sessão cultural, que compreendeu uma palestra sobre «Paris e as suas belezas» proferida pelo Sr. Carlos d'Ornellas, jornalista ilustre e viajante incansável, Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e ainda uma passagem de filmes gentilmente cedidos pelo Comissariado Geral do Turismo Francês em Portugal.

O regresso da excursão em referência — que compreende 75 pessoas — está prevista para o dia 1 de Agosto.

## NOTICIÁRIO DIVERSO

Foi autorizada a continuação, durante o período de Férias Grandes, da instrução ministrada nos Cursos de Educação de Adultos da C. P.. Durante esse período, o ensino continuará a fazer-se onde quer que se justifique, em cursos ou em lições individuais, e como até aqui também, com o fornecimento gratuito, aos alunos, de material didáctico.

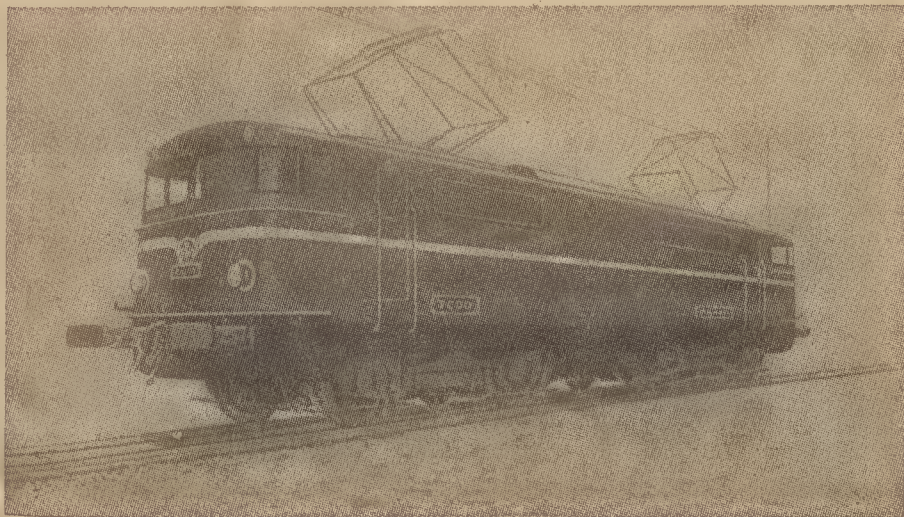
— Realizou-se em meados do mês findo, em Madrid, uma Conferência de Tráfego Portugal-Espanha-França. Assistiram 2 delegados da C. P.

— A C. P. adquiriu à Sociedade Carbonífera do Porto de Mós, Ld.<sup>a</sup> (antiga Empresa Mineira do Lena) além de vários materiais de via constituído por carris, barretas e tirefonds, 3 furgões e 50 vagões.

— Completou 25 anos de existência, no mês passado, a «Previdência do Ferroviário Reformado» — Associação de Socorros Mútuos que muitos benefícios tem proporcionado aos ferroviários de todo o País.

— Efectuou-se em 15 do mês findo na Secretariado Nacional de Informação e Cultura Popular a distribuição dos prémios do Concurso das Estações Floridas. O 1.º prémio, no valor de 2 500\$00, coube este ano à estação de Leixões.

— Estão publicados o Relatório e Contas do Conselho de Administração da C. P. referente ao exercício de 1954 e que a Assembleia Geral dos accionistas, realizada em 29 de Junho findo, aprovou. Verificou-se um «deficit» de exploração superior a 88 000 contos no referido exercício.



Uma das locomotivas do tipo B'BO', que vão entrar, em 1956, nas linhas suburbanas electrificadas de Lisboa e do Porto e na linha do Norte

Por lapso, esta gravura não foi publicada na página 28 do número de Julho deste «Boletim» para ilustrar o texto referente às locomotivas que, no próximo ano, vão entrar nas linhas electrificadas de Lisboa-Sintra e Lisboa-Porto. Pedindo desculpa aos nossos assinantes, remetemos a sua interessada atenção para o referido número do «Boletim» e respectiva página.



Fábrica Portuguesa de Colchas  
em Seda e Algodão

V.<sup>A</sup> DE JOAQUIM DA CUNHA

Telefone, 4163

Covas

— GUIMARÃES

Atlântida, L.<sup>da</sup>

P. Município, 31

Telef. 2 9081

TUDO PARA CASAS DE BANHO

Azulejos — Mosaicos — Fogões — Frigoríficos  
Candeeiros — Lava-loiças  
de todas as qualidades, etc., etc.

A CASA DOS MELHORES PREÇOS

Rico & Comp.<sup>ª</sup> L.<sup>da</sup>

Armazém de Azeites e Cereais . "

Telefone (Abrantes) 147

ALFERRAREDE



Senhores funcionários da C. P.  
e da Sociedade Estoril

Sempre que estejam interessados em  
adquirir

**OCULOS OU LENTES**

devem preferir a nossa casa porque:

- Apresentamos o maior e mais variado sortido de **Armações em massa e metal.**
- Possuímos o maior stock de lentes brancas e de cor, bem como de lentes de 2 focos para ver de longe e perto.
- **Fazemos os descontos máximos** que outras casas lhes oferecem.
- Garantimos todo o nosso trabalho, com **assistência técnica permanente e gratuita.**

**OCULISTA DE LISBOA, L.<sup>DA</sup>**  
RUA DA MADALENA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)

# Sumário

As obras do túnel do Rossío

O primeiro passo a caminho da electrificação

Dos jornais

Talvez não saiba que, por José Júlio Moreira

Electrificação dos nossos Caminhos de Ferro

Madeira, a Pérola do Atlântico

Mais uma excursão de ferroviários franceses  
a Portugal

Regulamentação dispersa

Lá por fora

Em viagem: O maço de cigarros, por Guerra  
Maio

Para a história: Caminhos de Ferro Portugueses

Artistas ferroviários

Bom humor

Perguntas e respostas

A S. N. C. F.

Pessoal

Uma grande excursão de ferroviários a Paris

Noticiário diverso



NA CAPA: Desenho de Stuart

**Francisco Henriques d'Oliveira**  
**Fábrica de Calçado GUINÉ**

FABRICO MANUAL

Telefone, 51 (chamadas)

A VENDA NOS BONS ESTABELECIMENTOS

ÊSCAPÃES

Vila da Feira

**Colecção do «Boletim da C. P.»**

Vende-se uma colecção do «Boletim da C. P.», desde os anos de 1929 a 1952, com encadernação anual dos exemplares referentes aos anos de 1929 a 1949.

Tratar com a Administração do «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa.