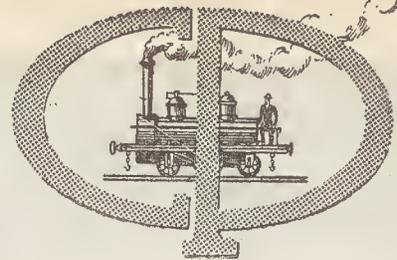


BOLETIM DA CP

Boletim* da



N.º 341 ■ NOVEMBRO 1957 ■ ANO 29.º ■ PREÇO 2\$50

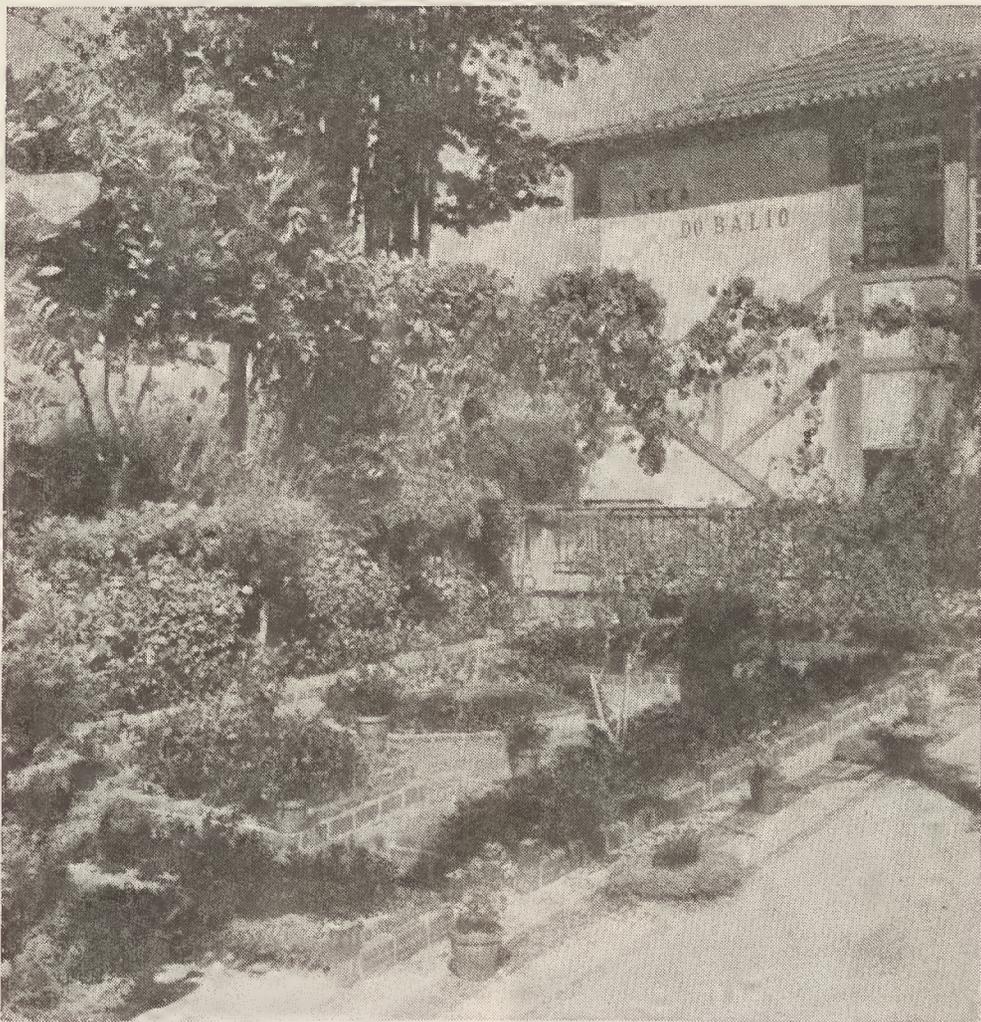
FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG.º 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

JARDINS DAS NOSSAS ESTAÇÕES



São cada vez mais numerosos os jardins floridos das nossas estações — dádiva maravilhosa para a sensibilidade de quem os admira, espectáculo de beleza e de frescura que tanto prende a atenção dos nossos viajantes.

Estes jardins, que demonstram o amor, a paciência e o apurado gosto daqueles que os tratam e deles se orgulham, — o pessoal da C. P. — são, pelo colorido e variedade das suas flores e pelo seu cuidadoso arranjo, um dos muitos atributos turísticos do nosso País e bem constituem uma notável característica de Portugal.



A CAPITAL DO NORTE

COMO CENTRO FERROVIÁRIO

E sempre com natural prazer que todo aquele que se interessa pelas questões ferroviárias empreende uma viagem pela linha do Norte desde a capital do País até à sua segunda cidade.

Com efeito, é essa a mais bem cuidada de todas as nossas vias férreas, visto que constitui a espinha dorsal do sistema ferroviário nacional e, sendo assim, não é de estranhar que haja um permanente interesse em acompanhar o progresso, sempre rápido, desta principal artéria. E, se há possibilidade de percorrer a linha, se adiciona a de efectuar a viagem na cabine da potente locomotiva Diesel-eléctrica que reboca o comboio, tal interesse ainda mais se acentua, porquanto, neste momento, se procede activamente aos trabalhos da primeira fase da sua electrifica-

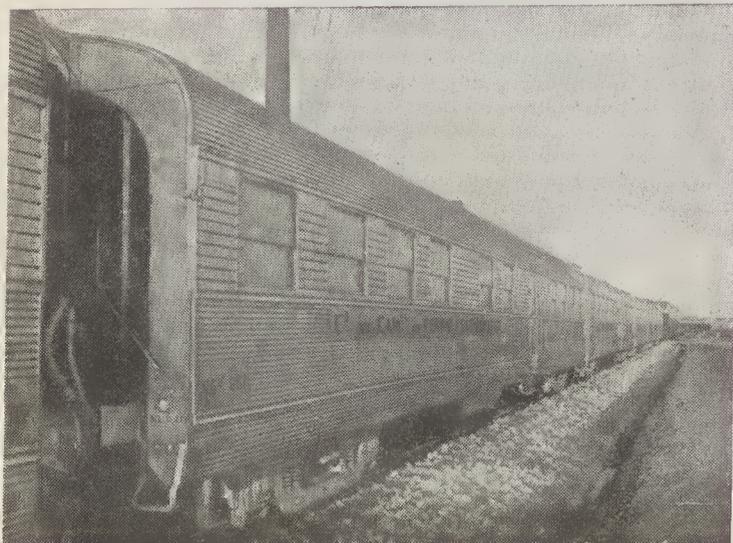
ção, obras a que a Companhia tem devotado todo o seu labor.

O «rápido» 1 é com o descendente que lhe corresponde, o 4.º dos mais pesados e longos comboios de passageiros que circulam no nosso País. Na época de Verão é vulgar que a sua composição atinja, à partida de Lisboa, catorze veículos metálicos, todos de aço inoxidável e que oferecem as melhores condições de conforto aos mais exigentes passageiros. A locomotiva que o reboca é, em geral, uma Diesel-eléctrica «Alço» de 1600 H.P.; desta forma se tem procurado evitar aos passageiros as desagradáveis inconveniências da tracção a vapor até que a electrificação de toda a linha venha a ser uma realidade, não falando já na substancial economia que se tem logrado realizar com essa forma de tracção.

Estamos em Santa Apolónia. À hora da «tabela», é dada a partida, logo transmitida ao maquinista pelo condutor do comboio, o qual dispõe dum furgão instalado em parte da primeira das carruagens da composição, especialmente equipada para esse fim com todos os requisitos.

O comboio põe-se em marcha e a locomotiva movimenta-se sob a densa rede de condutores eléctricos que alimentarão num futuro, que antevemos bem próximo, as suas sucessoras, no mesmo trabalho.

Graças à rapidez da marcha do 1, fica-nos logo para trás a estação de Santa Apolónia, a estação principal de Lisboa, sobre a qual convergem presentemente as atenções dos dirigentes e técnicos da Companhia para a tornarem digna da cidade que serve.



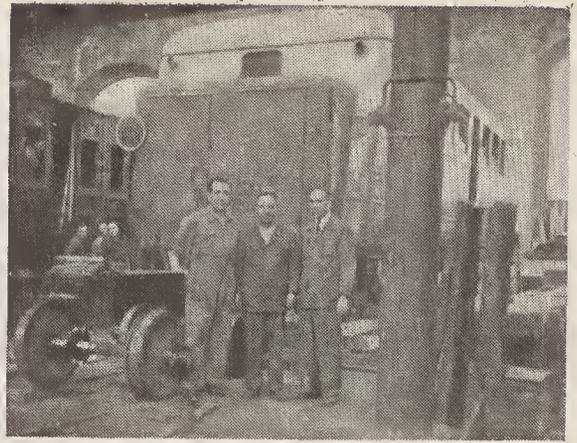
A catenária acompanha-nos ainda por longos quilómetros, o que nos mostra que os trabalhos da electrificação estão sendo efectuados com o ritmo acelerado que as necessidades do País imperiosamente exigem.

O excelente estado da via, a magnífica qualidade do material rebocado e a grande potência da locomotiva permitem-nos, não obstante as muitas paragens que o «rápido» tem assinaladas na sua marcha, chegar em pouco tempo à primeira estação importante situada em povoação satélite do Porto: Vila Nova de Gaia, primeiro término da linha do Norte, que antes tinha o nome de Devesas.

Desembarcámos para uma rápida visita à estação. Aliás, o desembarque seria igualmente necessário para o prosseguimento da viagem visto o grande peso por eixo das locomotivas Diesel-eléctricas não lhes permitir a passagem pela ponte D. Maria Pia. Por isso, é indispensável a troca de máquina a grande número de comboios, o que constitui uma das principais ocupações, se bem que provisória, da estação de Gaia.

Além de servir a notável vila do mesmo nome, que tem tido um extraordinário desenvolvimento, a estação de Gaia deve grande parte do seu movimento ao transporte de vinhos, sobretudo os generosos, conhecidos mundialmente como «vinhos do Porto».

A fisionomia da estação e do seu serviço mudará muitíssimo, certamente com a próxima electrificação e construção de nova ponte sobre o Douro, para dupla via, paralela à actual. Terminarão, assim, não só as

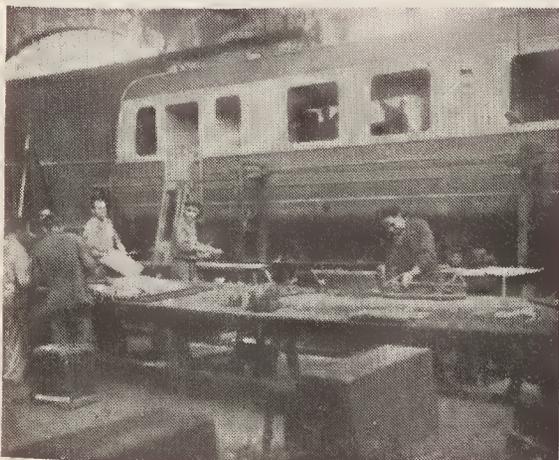


Contramestres das oficinas de Campanhã

trocas de máquina atrás citadas como também o curioso sistema de pilotagem com bastão, que foi instituído entre Gaia e Campanhã, como reforço de segurança do serviço normal da via única.

Retomando a linha do Norte, entra-se no troço que apresentou as maiores dificuldades de construção, devido ao atravessamento do rio Douro, que veio finalmente a ser realizado pelo engenheiro Eiffel. Passada a ponte D. Maria Pia, da qual se tem uma esplêndida vista panorâmica da Cidade Invicta, em breve se chega a Campanhã, o maior entroncamento ferroviário do norte do País.

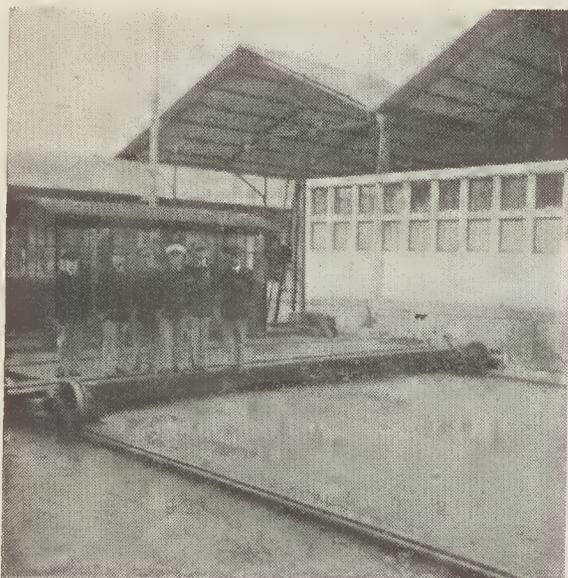
À estação de Campanhã afluem densas correntes de tráfego: todas as que, vindas pela linha do Norte, da região ao Sul do Douro, se destinam à parte do País ao norte desse rio e vice-versa; os comboios de mercadorias que normalmente têm o seu término nesta estação; e os de passageiros que a utilizam como estação de inversão e circulam de, e até, ao Porto. As circulações das linhas do Minho, ramal de Braga e Douro vêm igualmente na sua quase totalidade a esta estação, continuando as de passageiros até ao Porto; apenas se exceptuam aqueles comboios (na sua maioria de minério de ferro) que passam directamente de e à linha da Cintura. Esta última linha é servida também por comboios de passageiros e mercadorias com origem em Campanhã ou, pelo menos, com passagem nesta estação. Ainda a todas estas circulações se devem adicionar, para ter a noção completa do movimento da estação de Campanhã, os comboios que, trans-



Reparação de automotora «Nohab», de via estreita, nas oficinas de Campanhã

portando sobretudo o carvão que procede em batelões de S. Pedro da Cova, circulam entre Porto (Alfândega) e aquela estação e, finalmente, as «marchas» que levam e trazem o material dos comboios de passageiros de e para Porto (S. Bento).

Todos sabemos que as instalações da estação estão, hoje, longe de satisfazer as necessidades do serviço, do pessoal e do público. Mas a electrificação trará as suas benéficas consequências até ao Norte do País e em muito modificará este estado de coisas; e estamos absolutamente convictos de que os mesmos cuidados e atenções que



Pessoal da estação de Campanhã. Em primeiro plano o «charriot» para transferência de vagões interlinhas

estão a ser dispensados pelos dirigentes e técnicos da Companhia à zona próxima a Lisboa o virão a ser também à próspera e industrial região portuense, uma das que maior receita proporciona à C. P.

Dentro desta ordem de ideias, será de esperar a alteração do actual dispositivo das linhas que só com grande dificuldade permite a conveniente realização do complicado serviço de manobras e formação e composição de comboios. Também se espera que em breve vejam os seus últimos dias o velho posto de comando centralizado de agulhas e sinais (o mais antigo do País) que abrange apenas o lado do Porto e «a fortiori» toda a sinalização mecânica e manobra manual de agulhas da restante parte da estação.

O edifício de passageiros, por muito antigo, não está de acordo com a categoria da estação nem corresponde àquilo que o Público, seu usuário, decerto desejaria. Mas, tudo em breve será modificado. Está mesmo já elaborado o programa de estudos relativos ao anteprojecto da estação de Campanhã, em obediência à solução considerada mais vantajosa para as relações ferroviárias Porto-Sul do Douro. O sistema adoptado é Gaia-Campanhã-Contumil, no qual a estação principal do Porto se localizará em Campanhã, que por isso mesmo será ampliada e remodelada.

Das instalações oficinais adjacentes à estação, quase não vale a pena referi-las, porquanto está também prevista a sua próxima demolição dentro do plano de reorganização e reapetrechamento das oficinas da Companhia. O seu aspecto vetusto oferece, não obstante, perspectivas curiosas e, apesar da antiguidade da sua aparelhagem, realizam-se nelas notáveis reparações, tanto em material de via larga, como — e sobretudo — no de via estreita.

Deixemos Campanhã e sigamos até Leixões, pela linha de Cintura. Serve esta linha, além daquele porto, uma importante zona industrial e é acessível, não só a partir de Contumil, como, também, de Ermezinde por uma ligação directa; forma-se assim um triângulo com vértices em Contumil, S. Gemil e Ermezinde que é utilizado para a inversão do comboio «Foguete».

Pela linha da Cintura se transportam todas as mercadorias destinadas a Leixões, que é uma das estações mais movimentadas do País, por servir as instalações portuárias adjacentes.

As estações desta linha têm todas formosos jardins devidos aos cuidados do pessoal respectivo; e, entre eles, cumpre destacar o da estação de Leixões que tem merecido as mais altas recompensas no «Concurso das Estações Floridas».

Regressando ao Porto, pudemos observar, de novo, as excelentes condições da linha da Cintura para desempenhar no Porto o mesmo papel que a de Sintra, em Lisboa, e fomos finalmente, à estação central daquela cidade.

A estação do Porto é vulgarmente conhecida por estação de S. Bento, devido a ter sido edificada no local do antigo convento de



Um dos belos painéis, de azulejos policromados, do átrio da estação do Porto (S. Bento)

Foto Quirino da Maia

S. Bento da Avé-Maria. Embora com imponente aspecto exterior e com um amplo vestíbulo principal revestido com belos painéis de azulejos, um dos quais representa a evolução dos transportes em Portugal, o certo é que a estação de S. Bento não está hoje à altura de poder servir com eficiência desejável a segunda cidade do País. A C. P. é a primeira a reconhecê-lo. Por isso mesmo se projecta, para a mesma, salas de espera, instalações sanitárias, adequadas, ampliação das plataformas, e ainda outros melhoramentos, que a Companhia irá em breve realizar no Norte do País, sempre no desejo crescente de melhorar os seus serviços.

Chegou a hora de regresso à capital; e para fecharmos «com chave de ouro» esta pequena viagem, não poderíamos escolher melhor comboio para regresso do que o «Foguete» o veloz rápido-automotor que em pouco mais de quatro horas liga o Porto a Lisboa, duas vezes por dia, e que tem tido a melhor aceitação do público, devido às excelentes condições de conforto de que dispõe, entre as quais não podemos deixar de salientar a existência de ar condicionado e a de um bar

ou restaurante conforme a hora que circula.

A celeridade da marcha do «Foguete» permite-nos chegar a Lisboa tão rápida e confortavelmente que mal nos damos conta da extensão da viagem.

SIMÕES DO ROSÁRIO



O «Foguete» atravessa a monumental ponte D. Maria Pia, no Porto

AMARANTE

—um grande cartaz turístico da região nortenha

Pelo Dr. ROGERIO TORROAIS VALENTE

A cerca de 60 km da cidade do Porto, quase no extremo do respectivo Distrito, encontra-se a vila de Amarante que, sem favor, se pode considerar um dos mais interessantes pontos turísticos da região nortenha.

Na realidade, uma feliz conjugação de circunstâncias contribui para lhe conferir elevada cotação turística:

— belezas naturais no seu género dificilmente igualáveis, com especial destaque do maravilhoso trecho do rio Tâmega, que uma disposição topográfica assaz favorável faz realçar;

— facilidade de transportes, quer por caminho de ferro, quer por estrada, ao que se alia, por seu turno, uma vantajosa situação geográfica, pois é ponto intermédio de comunicações da região transmontana com o Douro Litoral e o Minho, em especial de Vila Real com o Porto, ou inversamente;

— enquadramento numa vasta zona de manifesto valor paisagístico e rica de atractivos que convida a tomar Amarante como ponto de partida ou de escala de excursões e circuitos turísticos; e

— abundantes meios gastronómicos, em que a profusão de estabelecimentos de hotelaria se alia a uma cozinha e doçaria afamadas.

A vila como que se debruça no Tâmega. Numa e noutra margens o casario aglomera-se desde os pontos altos até resvês à água. Uma curiosa ponte de granito (a chamada ponte de S. Gonçalo), datada de 1790, com os seus olhais e talha-mares, estabelece co-

municação entre as zonas de cada margem.

Junto desta ponte, tornada histórica com as guerras napoleónicas, encontra-se o velho convento de S. Gonçalo (século XVI), que, entre outras particularidades, dispõe de uma igreja com rica obra de talha. São ainda nele dignos de nota a cúpula azulejada e os claustros. Bem merecia este convento uma ampla obra de restauro, no que ganharia imenso o património artístico da vila.

Constituem ainda monumentos com certo interesse em Amarante a Igreja de S. Pedro e a casa do Seixedo; também alguma coisa conviria fazer em benefício de ambos.

O hotel e os melhores restaurantes e pensões de Amarante desfrutam de óptima localização: ao mesmo tempo que se situam no centro da vila beneficiam do espectáculo do rio, tão cheio de encantamento, com o arvoredado verdejante do magnífico parque dos Serviços



A vila como que se debruça no Tâmega

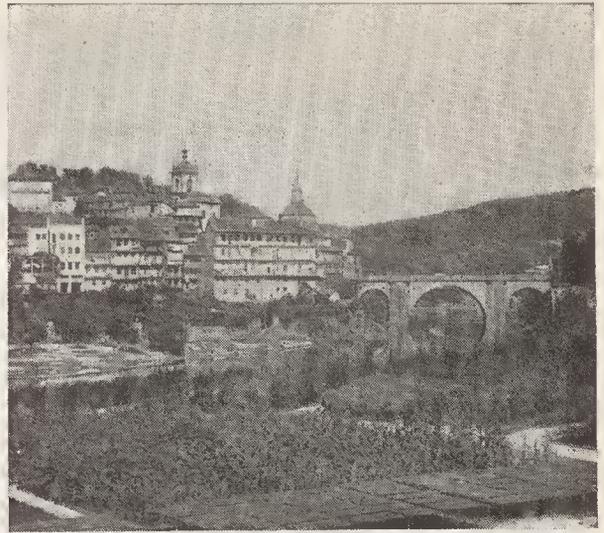
Florestais a servir de cenário de fundo. Após a noite da chegada, um despertar matinal com o incentivo da contemplação do panorama do Tâmega em Amarante, em dia radioso, é preciosa prenda da Natureza que não se deve perder e que ficará inolvidavelmente gravada na retina; do mesmo modo serão momentos deliciosos — e, porventura, redobradamente deliciosos... — os que se passarão em opípara refeição «em estilo amarantino» nos terraços acolhedores, onde os pitéus e o verdasco da região se saboreiam sem prejuízo da contemplação da beleza que nos rodeia.

As facilidades de transporte conferem a Amarante incontestável valorização turística.

Do ponto de vista ferroviário, Amarante desfruta relativamente a outras terras do dom inestimável de a estação se situar na própria vila e a escassas centenas de metros do centro desta. Tal circunstância coloca Amarante ligada a todo o sistema ferroviário, o mesmo é dizer acessível às correntes turísticas das principais regiões do País, sejam elas do norte, do centro ou do sul.

É certo que servida por linha de via estreita (a linha do Tâmega), há transbordo obrigatório em Livração, ponto de confluência com a linha do Douro.

Todavia, esse facto não traduz qualquer



Outro aspecto de Amarante, vendo-se no primeiro plano os admiráveis viveiros dos Serviços Florestais

(Cliché de F. de A.)

dificuldade, pois as linhas das duas bitolas ficam contíguas e servidas por plataforma comum.

Não há que atravessar vias, nem fazer qualquer caminhada. Tudo é fácil e seguro.

Acresce que a linha do Tâmega vem sendo servida de há anos por boas automotoras que proporcionam viagem cómoda e agradável.

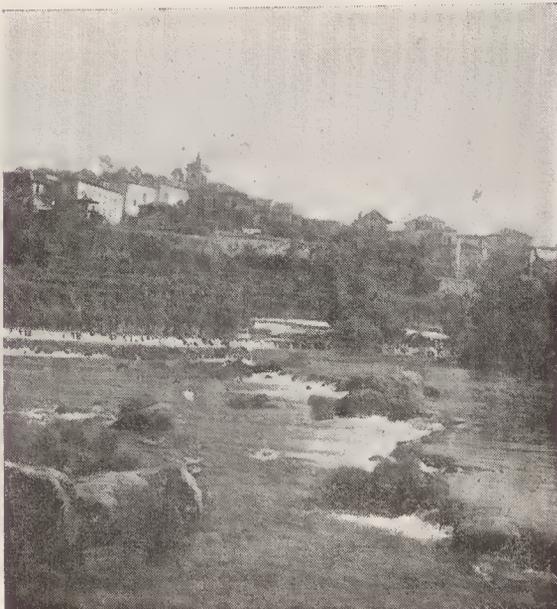
Do ponto de vista rodoviário, Amarante também se encontra em posição privilegiada. Ligam-na boas estradas ao Porto, a Guimarães, a Braga, e a Vila Real, sobre as quais algumas carreiras regulares asseguram variadas relações. Por outro lado, Amarante é um dos pórticos para penetração de Trás-os-Montes.

A conjugação das possibilidades ferroviárias e rodoviárias permitirá ainda ao turista fazer interessantes digressões pela região circunvizinha, tão cheia de atractivos e de pitoresco.

Amarante bem justifica que o turista aí assente arraiais e a tome como ponto de partida de excursões complementares.

A tal respeito uma primeira sugestão é-nos dada pela própria linha do Tâmega. A quem disponha de pouco tempo basta que reserve a este itinerário uma parte da manhã e mesmo assim não dará decerto o tempo despendido por mal empregado.

Uma automotora parte às 8-h. 01 para Arco de Baulhe, onde chega às 9-h. 22; outra re-

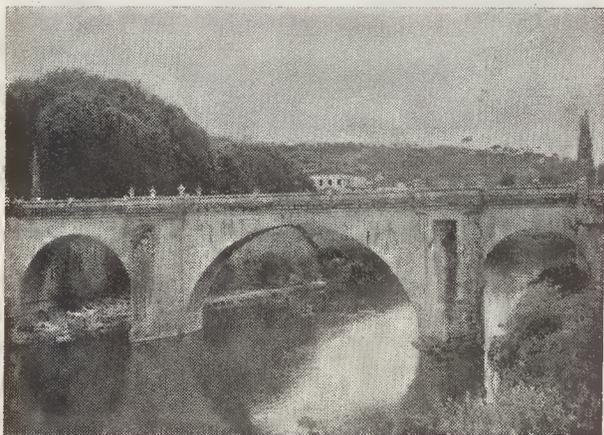


O espectáculo do rio é cheio de encantamento. Ao fundo o convento de S. Gonçalo

(Cliché de F. de A.)

gressa dali às 10-h. 15 e chega a Amarante às 11-h. 30.

A paisagem regala-nos os olhos. Serpenteando ao longo do rio Tâmega a linha férrea vai-se elevando em relação a ele e chega a atingir desnível acentuado. Lá em baixo vai o rio cachoando entre fragedos.



Uma curiosa ponte de granito (a chamada ponte de S. Gonçalo) estabelece comunicação entre as zonas de cada margem

E além de curiosas perspectivas sobre as suas ribas, observam-se vales e serranias, ora agricultados, ora cobertos de densas matas. As típicas «vinhas do enforcado», com a videira a apoiar-se e a enrolar-se ao tronco do choupo, proliferam em larga escala. Estamos na chamada região de *Basto*, de afamado vinho verde.

E não faltam as vilas e outras localidades simpáticas, como Gatão, Celorico de Basto, Mondim de Basto e Arco de Baúlhe, para só citar algumas, das que nos ocorrem, a salpicar de branco a mancha verde claro-escura da vegetação luxuriante.

Mas, para quem possa dispor de mais tempo, vários pontos interessantes ao longo desta linha justificariam paragem ou deslocação especial. Lembra-nos, por exemplo, o Monte da Senhora da Graça, próximo de Mondim de Basto, que em certos dias do ano atrai grande romaria. Dele se pode observar, a 960 metros de altitude, panorama dos mais soberbos.

A travessia da Serra do Marão é outra aliciante perspectiva para os que se decidiram visitar Amarante. Seja em viagem directa até Vila Real, seja em circuito, com desvio pelo Alto do Velão e Ermelo, se pode observar a

montanha dominadora e a fundura impressionante dos precipícios.

Ante o Marão, cuja altitude máxima é de 1415 metros, apreciam-se aspectos bem curiosos: ora grandes manchas graníticas (a chamada Serra da Aboboreira), ora flancos xistosos e arborizados, ora, em certas épocas do ano, na parte alta da serra, um manto lilás e roxo da flor de urze. Por vezes, ainda, em pleno nevão, o manto de brancura imaculada cobre todo o relevo montanhoso.

Alguns pontos merecem a detenção do turista nesta passagem do Marão: os viveiros das trutas, situados num dos vales, a pousada de S. Gonçalo, construída pelo Estado, junto à curva da Bela Vista, a veiga-planalto de Campeã, e, um pouco mais ao norte, o Alto do Velão, onde um miradoiro permite gozar panorama de enorme vastidão, abrangendo as serras do Barroso, Cabreira, Soajo, Gerês e Falperra.

É rica e abundante a cozinha amarantina, e todos sabem o atractivo de uma terra nestas circunstâncias. Por outro lado, uma peculiaridade de Amarante é-nos dada pelos seus consagrados doces regionais — as *brisas do Tâmega*, os *foguetes*, os *S. Gonçalos*, as *lérias*, os *papos de anjo* e ainda outros — reminiscência de antigas receitas conventuais, que, transmitidas de geração em geração, fazem hoje o regalo dos lambareiros.



Aspecto da paisagem à saída do túnel da linha do Tâmega

Enfim, como remate destas singelas notas de viagem, emitiremos a seguinte conclusão: urge reconhecer que Amarante tem condições para constituir um grande cartaz turístico da região nortenha.

OS *nosso*s CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

O nome deste conceituado técnico espanhol está ligado aos primórdios do nosso caminho de ferro. Chamado a Portugal em 1857, fundou a «Companhia Real dos Caminhos de Ferro», em 14 de Setembro de 1859 e dirigiu, com muito acerto e grande actividade, toda a construção das linhas do Norte e do Leste, desde Ponte de Asseca (a 68 km de Lisboa). O seu nome está identificado com um dos períodos mais áureos da construção de linhas no País.

As respostas devem ser enviadas até 30 de Novembro, em postal endereçado ao «Boletim da C. P. — Estação de Santa Apolónia — Lisboa. Os prémios serão sorteados, como de costume, entre os concorrentes com respostas certas.

Resultado do Concurso n.º 3

Solução: **Locotractor Moyses**
(**Vulgo Moisés**).

Concorrentes premiados:
António Moita, enfermeiro em Lisboa P.; Abel de Oliveira Macedo, factor de 2.ª classe em Vila do Conde; Basílio Filipe da Cunha, factor de 3.ª classe em Quintans.

Concurso «OS AMIGOS DO BOLETIM»

Termina impreterivelmente no fim do ano este interessante concurso que tanto êxito tem alcançado entre os nossos leitores e que se destina a premiar com valiosas publicações ferroviárias *todos os assinantes que proponham novos assinantes*. Repetem-se as bases do certame:

Por 6 ou mais assinaturas (1 livro de História dos Caminhos de Ferro (valor 140\$00), do Eng.º Frederico Abragão).



COMO SE CHAMA ESTE TÉCNICO FERROVIÁRIO?

Por 4 a 5 assinaturas propostas (1 livro dos Caminhos de Ferro na Literatura (valor 65\$00), do Eng.º Frederico Abragão).

Por 1 a 3 assinaturas propostas (1 Agenda do Boletim (valor 20\$00), com as 52 melhores fotografias que figuraram na exposição do Centenário).

Para receberem as publicações, **que serão imediatamente entregues**, deverão os concorrentes enviar as propostas — em postal ou carta — para «Concurso dos Amigos do Boletim» — Direcção do Boletim da C. P. — Estação de Santa Apolónia — Lisboa.

N.º
5

Página* DESPORTIVA

Por CARVALHO DOS SANTOS

Nota de Abertura

Lamentavam estar em crise o óquei em patins nacional, mas felizmente veio à metrópole uma selecção de Lourenço Marques que teve, entre nós, actuação merecedora dos maiores elogios.

Veio, portanto, do Ultramar, uma onda refrescante para a modalidade, e, da capacidade dos seus atletas, um grande alento para desanuviar o horizonte.

Foi esta, pelo menos, a opinião dos técnicos da modalidade, quando os rapazes de Moçambique deslizavam velozes pela pista do Pavilhão dos Desportos

Parabéns ao óquei patinado português!

A entrevista do mês

Quando calcorriávamos o País atrás do futebol, quase sempre encontrávamos José de Matos Serras, escriturário da Direcção Geral. Chegámos a estranhar a coincidência daqueles encontros.

Vimos mais tarde a saber que ele não era apenas um entusiasta da modalidade. Andava em missão jornalística, fazendo relatos e críticas dos desafios de futebol a que, por coincidência, assistíamos, e demonstrando muito valor literário.

Muito breve os seus trabalhos receberam o melhor acolhimento do público e hoje, pode dizer-se, é raro o número do «Mundo Desportivo» que não traz colaboração deste nosso camarada de trabalho.

Mas, não é só em jornais desportivos que Matos Serras escreve. A seu cargo encontra-se também o serviço de secretaria da Redacção deste Boletim.

Por todos estes atributos o julgámos merecedor de ser o entrevistado deste mês, apresentando-o assim, aos nossos leitores, como mais um ferroviário dedicado às lides desportivas.

E deste modo começou a entrevista:

— Desde quando exerce a actividade de jornalista desportivo?

— À volta de uma dezena de anos. Comecei por ser correspondente no Barreiro e mais tarde ingressei, em face das provas dadas, no quadro redactorial do «Mundo Desportivo».

— Além desse jornal, não trabalha para mais nenhum?

— Presentemente, não. Já escrevi algumas coisas, em tempo, para o «Jornal do Barreiro»



O nosso colega Matos Serras entrevistando o treinador argentino Anselmo Pisa

e para o Boletim do Atlético Clube de Portugal.

— Praticou alguma modalidade?

— Sim, várias até. Joguei voleibol na Mocidade Portuguesa; fiz ginástica durante alguns anos no Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro, sob a competente orientação do professor Crisóstomo Teixeira; representei o Barreirense em basquetebol, sendo treinador o nosso colega ferroviário Manuel Rodrigues e, embora sem carácter oficial, entrei em

várias provas de atletismo representando o Benfica e o Sporting. Também disputei alguns torneios de ténis de mesa; quase sempre como individual.

— Por que abandonou a prática desportiva?

— Para me dedicar inteiramente ao jornalismo, uma vez que verifiquei não se coadunar a actividade desportiva com a de repórter.

— Qual a sua filiação clubista?

— Não tenho!

— Guarda, certamente, boas recordações da tarefa de trabalhar para a imprensa desportiva?

— Oh, tantas... Por exemplo, quando recebi inesperadamente ordem para fazer a primeira crítica a um jogo de futebol do Campeonato da 1.^a Divisão; ou ainda, quando pela primeira vez fui ao estrangeiro em serviço de reportagem.

— Cite algum caso interessante passado na sua segunda profissão.

— Entre muitos que teria para contar, vá lá este... Fiz um dia uma crítica a certo jogo de futebol que decorrera bastante agitado. Fora o que na «gíria» se designa por uma

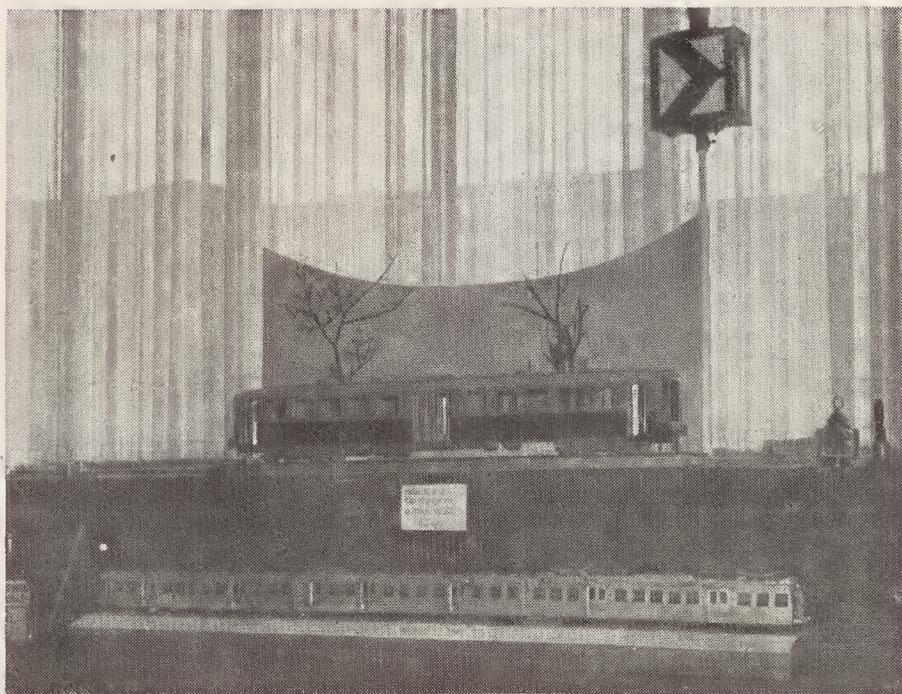
«batalha-campal». Como sempre sucede nestes casos — em que ninguém quer arcar com as culpas — o meu trabalho foi mal recebido por ambas as partes. Entre algumas pessoas que me deram nota da sua discordância, uma houve que chegou a dizer-me — «vá aprender a escrever»... Passaram-se alguns meses sobre a data do sucedido, e eis que um dia, esse mesmo indivíduo se abeira de mim, solicitando-me o *especial favor* de ser sua testemunha em determinado documento que apresentava, no qual constava ser o interessado «apenas» analfabeto... Sintomático, sem dúvida!

— Espera continuar a colaborar no jornalismo por muito tempo?

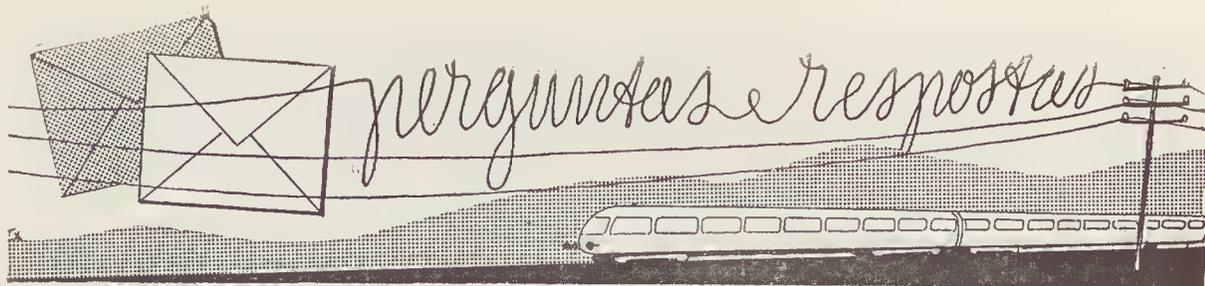
— Pelo menos, assim penso de momento. Até porque adoro viajar e graças a esta actividade conheço o País de norte a sul.

— Qual a sua aspiração máxima como jornalista?

— É bem modesta... Apenas poder presenciar algumas provas dos próximos Jogos Olímpicos, a realizar em Roma no ano de 1960.



A direcção do Cinema Império, de Lisboa, que à selecção e apresentação dos seus filmes tem dedicado uma atenção e cuidado deversas invulgares, promoveu nas suas salas uma excelente exposição de motivos ferroviários, com vista à estreia próxima de «O Ferroviário», obra prima de Pietro Germi. Eis o aspecto da exposição que muito interesse tem suscitado.



Divisão de Exploração Serviço de Movimento

Pergunta n.º 257/Consulta n.º 1888 — Os agentes graduados das estações têm de pedir a sua retirada à hora indicada na escala, ao agente que exerça as funções de chefe ?

Como o 2.º período do art.º 2.º do Livro E. 5, não esclarece este caso, e haver agentes com opinião de que deve existir um livro em poder do chefe, onde os agentes à sua retirada do serviço devem apor a sua rubrica, e outros de opinião de que devem retirar à hora fixada na escala sem pedirem autorização, desde que estejam substituídos, agradeço ser esclarecido.

Resposta — Cada estação tem um chefe, o qual tem sob as suas ordens o restante pessoal, incluindo o pessoal de Trens que ali esteja em serviço. Assim qualquer agente para tomar o serviço deve pedir-lhe autorização, não podendo retirar do serviço, embora substituído, sem comunicar esse facto ao chefe e, simultaneamente, pedir-lhe autorização para retirar.

/// ~

Pergunta n.º 258/Consulta n.º 1945 — Por suscitar dúvidas ao pessoal das estações de trens, quanto ao procedimento em subir aos furgões dos comboios, para assinar os documentos ou fazer entrega dos mesmos, agradeço ser esclarecido.

Sou de opinião que não se deve subir, pois ainda não vi nada escrito nesse sentido, e haver comboios que têm apenas 30 segundos de paragem, tempo suficiente para subir ao furgão e verificar o estado dos volumes descarregados.

Resposta — Na prática, verifica-se algumas vezes conveniência em o chefe da estação subir aos furgões para mais facilmente poder receber a correspondência, passar recibo desta, entregar escriturações e colher os respectivos recibos, estando ao bom critério do chefe da estação se deve ou não subir ao furgão dalguns comboios.

Quanto às descargas, estas devem ser feitas como se acha preceituado nos §§ 1.º, 2.º, 3.º, 4.º e 5.º do art.º 10.º do Livro E. 1.

///

Pergunta n.º 307/Consulta n.º 1948 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado :

Um vagão-cisterna, particular, da RENFE vazio, de Vilar Formoso a Martingança, peso 11 150 quilos, em pequena velocidade, retorno da remessa de P. V. n.º 42 516 de Martingança a Vilar Formoso, um vagão cisterna particular da R-nfe com aguarrás peso 15 000 quilos.

Expedidor : José Manuel Carreira Vivas
 Consignatário : Resinagem Nacional, Lda.
 Registo 3\$00
 Aviso 1\$00
 Total 4\$00

Resposta — O processo da taxa apresentado está errado. Segue a discriminação que corresponde :

Distância 313 Kms.
 Tarifa Geral — Base 34.ª

Preço — 47\$25 × 12	567\$00
Manutenção 12 × 1\$00 = 12\$00 (mínimo).	20\$00
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Total	591\$00

Esclarece-se que os vagões particulares estrangeiros não estão abrangidos pelas disposições da Tarifa de Vagões Particulares.

///

Pergunta n.º 308/Consulta n.º 1959 — Agradeço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado :

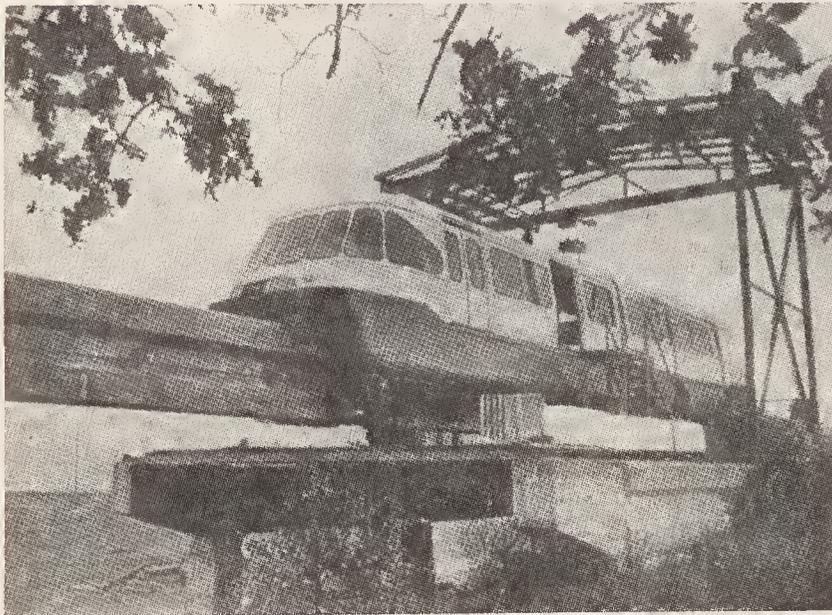
Um trator mecânico agrícola montado sobre rodas (cremalheira), peso 5100 quilos, de Beja para Valdeira, em pequena velocidade.

Carga e descarga pelos Donos
 Distância 134 Km.

1.ª classe com o recargo de 25 %, art.º 65.º da Tarifa Geral e redução de 10 %, § único da mesma Tarifa.

Transporte com recargo	737\$91
Redução de 10 %.	73\$79
	664\$12
Registo e aviso	4\$00
Manutenção	40\$80
Arredondamento	\$80
Total	709\$00

NOVIDADES FERROVIÁRIAS



O monorrel de Col6nia, na Alemanha, a que j6 nos referimos em n6mero anterior. O comboio, apenas experimental, desliza encavalitado sobre um 6nico carril de bet6o armado. Dizem ser este o sistema de futuro, por muito r6pido e econ6mico.

Resposta — O processo de taxa apresentado est6 errado.

Segue discrimina76o como corresponde.
Dist6ncia 134 Kms.

Tarifa Geral — 1.ª classe com recargo de 25 %.

Pre7o	$(115\$75 + \frac{115\$75 \times 25}{100}) \times 5,10$	=	737\\$91
Manuten76o	$8\$00 \times 5,10$	=	40\\$80
Registo		=	3\\$00
Aviso de chegada		=	1\\$00
Arredondamento.		=	\$09
Total			782\\$80

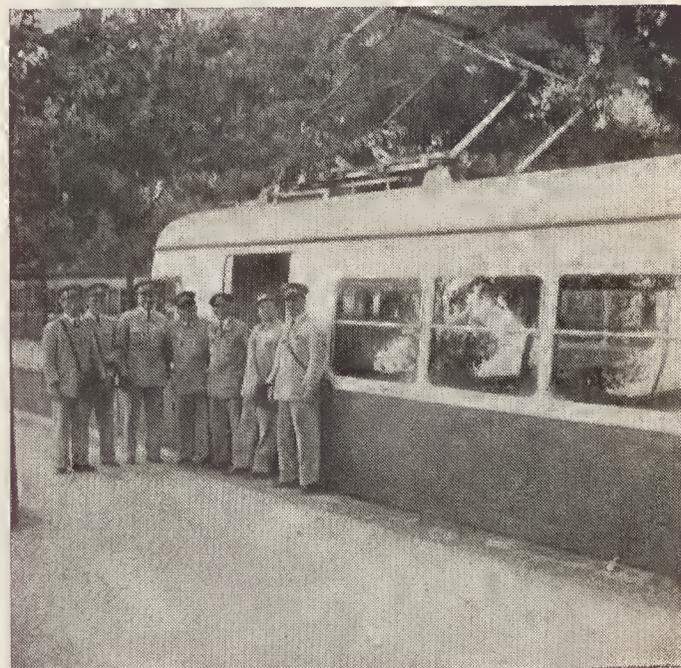
Nota-se ao consulente que os tractores n6o s6o considerados m6quinas agr6colas, n6o beneficiando, portanto, da redu76o de 10 % prevista no § 6nico do Art.º 65.º da Tarifa Geral.



Pergunta n.º 309/Consulta n.º 1995 — Pe7o dizer-me qual a base da Tarifa Geral a aplicar 6s bagagens que forem expedidas ao abrigo do n.º 1 do art.º 10.º da Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros.

Em minha opini6o deve aplicar-se a base 5.ª.

Resposta — 6s bagagens despachadas na presen7a de bilhetes da Tarifa 1-P., que n6o estejam nas condi76es previstas pelo Cap6tulo II da referida Tarifa, mas que estejam ao abrigo das disposi76es do Art.º 21.º da Tarifa Geral de Transportes, 6 aplicada a base 4.ª desta 6ltima Tarifa sem a concess6o de gratuidade.



Grupo de agentes da Sociedade Estoril, na est6o do Cais do Sodr6

DELEGAÇÃO TURÍSTICA dos Ferrovieiros

De Wiesbaden a Colônia — As margens do Reno

DE Francfort a Wiesbaden, passando pela cidade onde viveu Gutenberg, Mogúncia, cuja Catedral me deixou uma funda sensação de beleza, a auto-estrada corta o tom amarelado da planície esmaltada de verde — desde o verde tenro e viçoso dos prados até ao verde negro dos pinheiros, formando pequenas manchas. Outras estradas secundárias a riscam, como longas fitas cinzentas que, nos cruzamentos, se sobrepõem.

Umás termas famosas das quais já os romanos há dois milénios tiravam mágico efeito — e eis Wiesbaden, onde, ainda hoje, os doentes vão pedir saúde às águas sulfurosas e enjoativas.

No cais de Wiesbaden-Biebrich tomei lugar num dos barcos de turismo que, durante o dia, cruzam o Reno.

O Reno! Este nome sugestivo insinuava-me na memória as lendas germânicas que povoam de guerreiros, heróis e duendes o poético rio — e vinha-me à lembrança Wagner com a Tetralogia do «Anel dos Nibelungos»: o «Oiro do Reno», o «Siegfried», «A Walkyria» e «Os Nibelungos».

Em meus ouvidos ecoavam a «Cavalgada das Walkyrias» e o «Canto dos Nibelungos» e parecia que o som musical, vindo de eras remotíssimas e não dum passado próximo, avivava os fantasmas dos heróis e dos guerreiros que os castelos, hoje em ruínas, abrigaram outrora. Gritos de guerra e sons de fanfarras,

ressoando pelo vale e subindo ao céu azul da quente e fulva tarde estival, misturavam-se ao silêncio remansoso das margens alcantiladas.

Todavia, um tráfego intenso movimentava as estradas e as vias férreas que seguem, dos dois lados, o curso do rio e que, embora muitas vezes ocultas por detrás das colinas, mostram os progressos da técnica em contraste com o passado milenário.

As vinhas, em socalcos (como no nosso Douro) sobem pelas encostas férteis.

Castelos arruinados, quais sentinelas hirtas no cimo dos montes, guardam o rio que eu ia descendo sugestionada e feliz por me encontrar no teatro de acontecimentos históricos ou lendários, que haviam impressionado o meu espírito curioso.

O meu olhar ia de uma a outra margem. Rodeados de bosques (a vegetação sobe a grande altura), surgiram Rüdesheim com o Castelo de Brömser e as ruínas do Castelo de Ehrenfelds; Bingen, mais adiante, recostada no sopé do Castelo de Klopp, com a ponte de Drusus e a Torre dos Ratos a meio do rio; Assmannshäuser e o Castelo de Rheinstein; Bacharach com a fortificação de Stauffer em Stokleck; Kaub, a que fica sobranceiro o Castelo de Gutenfelds do século XII, tendo em frente, no leito do rio, o Palácio Imperial (século XIV); Oberwesel e as suas muralhas medievais com 14 torres e o bonito Castelo de Schönburg; e outras povoações ainda e outros castelos, uns mais arruinados do que outros.

E foi a vez de descobrir Loreley. Uma reintrância



Stolzenfels e Oberlahnstein
nas margens do Reno

Excursionistas do 1.º grupo
no Castelo de Heidelberg



da margem, uma curva mais pronunciada — nada de especial. Mas, diz a lenda, uma linda feiticeira de cabelos de ouro e voz de sortilégio, ia pentear-se, cantando, debruçada no alto da riba, para atrair os marinheiros. E eles, fascinados a escutá-la, tomavam o rumo da morte; os seus barcos iam despedaçar-se de encontro ao rochedo fatídico.

Logo a seguir, surgiu St. Goar na margem esquerda. Dois castelos se debruçam do alto: o de Kats e o de Maus.

Era quase ao fim da tarde e uma doce tranquilidade me aguardava.

Desembarquei.

Na manhã seguinte, uma rósea e lucilante manhã de Julho, ardente como brasa, retomei o caminho para Colónia.

A teoria dos castelos e das povoações ribeirinhas continuou.

Oberlahnstein espreitava numa dobra do rio: defronte, o Palácio de Stolzenfelds na vertente do monte, dominava a paisagem com o seu romanesco aspecto.

E chegou a vez de se me deparar Colónia. Na confluência do Reno e do Mosela ergue-se um elegante monumento que serve de base à estátua equestre do Kaiser Guilherme I.

A seguir, foram passando, rapidamente, Ablei Maria-Laack e a sua Abadia Beneditina de estilo românico do século XI; Andernach a mostrar a Torre Redonda do século XV; Linz, recostada na encosta; Remagen, cujas igrejas dos séculos XI e XIII são notáveis; Königswinter com as ruínas do Castelo de Drachenfelds (a Rocha do Dragão), edificado em 1147, e outros ainda que não vale a pena mencionar.

Finalmente uma paragem de algumas horas em Bona, capital federal e pátria do maior génio musical de todos os tempos, alemão pelo nascimento, universal pela sua arte inultrapassável: Beethoven. Recordando-o, emocionada, evoquei toda uma época gloriosa no campo do pensamento, da literatura e da arte.

De Bona até Colónia fiz a última parte do percurso pela margem esquerda do rio famoso. Poucos minutos distanciam as duas cidades.

A maior atracção de Colónia é, talvez, a sua bellissima Catedral gótica. É, sem dúvida, o mais conhecido cartaz da antiquíssima cidade, onde nasceu a ambiciosa e perversa Agripina, filha de Germânico, irmã de Calígula e mãe de Nero. Já há dois mil anos era uma importante cidade romana.

Noventa por cento dos edifícios de Colónia ficaram destruídos ou danificados pela guerra.

Nota-se o esforço titânico do trabalho de reconstrução. Mas há ainda ruas inteiras cujo aspecto é confrangedor. De repente, à vista das novas construções, sentimo-nos reconfortados.

A separá-la em duas partes ligadas por várias pontes, lá vai descendo o Reno a caminho da foz.

A região das lendas, da poesia e do romantismo terminara.

Arminda Gonçalves

Impressões da viagem à Alemanha, de participantes do 1.º Grupo

De João Baptista Consolado, Chefe de Cantão de 2.ª classe:

Foi com bastante agrado que participei na excursão à Alemanha, donde trouxe as melhores impressões, assim como dos outros países por nós visitados.

Foi mesmo com pesar que deixei a Holanda. Heidelberg e o passeio no Reno encantaram-me e como ferroviário não fiquei indiferente ao número extraordinário de comboios que na Alemanha circulam.

A excursão foi um êxito e para isso muito contribuiu a maneira gentil e amável com que fomos sempre recebidos pelos nossos colegas estrangeiros.

De Acácio Pinto da Costa, Enfermeiro de 1.^a classe :

A organização, impecável sem dúvida alguma, foi de molde a não suscitar reparos e é muito possível que melhor tivéssemos apreciado a nossa digressão se não fosse o intenso calor que nos assolou de início. Da Alemanha tenho a referir principalmente a viagem Reno abaixo a caminho de St.^o Goarshausen, que foi deveras encantadora, tal foi o panorama que se nos deparou sendo difícil assegurar qual das margens mais prendia a nossa admiração. Da Holanda e da Bélgica guardarei na mente o que em tão pouco tempo nos foi dado ver, principalmente na Holanda. As nossas impressões são por consequência o melhor possível e bem hajam, pois, os organizadores de tão cultural como aprazível recreio.



Excursionistas do 2.^o grupo vestindo trajes típicos em Volendam

Do Dr. Armando Ribeiro Cardoso, Médico da C. P.

É de inteira justiça reconhecer a esplêndida organização, que sempre se manteve, na recente viagem dos ferroviários à Alemanha Ocidental. São também de mencionar, além da camaradagem excelente que a todos uniu, a elevação com que tudo decorreu, em tantas terras visitadas, aliando assim ao interesse cultural dos que tiveram o prazer de efectuar essa viagem, um exemplo consolador que redundou em prestígio para o nosso próprio país e para a organização ferroviária de que todos faziam parte.

De José Júlio Moreira, Chefe de Escritório:

Excursão sãbiamente organizada. Objectivos turísticos bem seleccionados. Instalação boa, sobretudo em Francfort (M) e Amesterdão. Grande aquisição de conhecimentos, que muito contribui para a ilustração de cada participante, valorizando-o, para

bem da Companhia. A escultação do prestígio que a C. P. desfruta entre as Empresas congêneres e, de modo geral, em todo o estrangeiro.

De João Marcelino Assunção, Chefe de Escritório:

Da recente excursão à Alemanha, organizada pela nossa Delegação Turística, é meu dever vincar, além das impressões agradabilíssimas que me ficaram dessa viagem maravilhosa, a maneira inteligente como foi organizada e superiormente dirigida.

Do Eng.^o Luís de Serpa Pinto Marques, da Divisão de Via e Obras:

Apreciámos muito a linda cidade de Heidelberg, e principalmente o inolvidável panorama que se avista do Castelo! Também foi muito apreciada a viagem de barco pelo Reno, onde observámos um movimento e tráfego colossais, enquadrados numa

paisagem de maravilha. E as rápidas visitas às velhas cidades de Mogúncia, Wiesbaden, Bona e Colónia, foram suficientes para ficarmos a avaliar bem o que foi o seu passado milenário, nessa via Norte-Sul da Europa, onde a vida é intensa há mais de 2.000 anos!

Também gostámos de ver o pouco que resta da velha Francfort do Meno, vetustos monumentos a atestar a sua grandeza passada, no centro de uma cidade nova, renascida como a Fénix, das suas próprias cinzas. Notámos aí um admirável esforço de sobrevivência, como em Colónia.

Também não esquecemos, à ida, a paragem e rápida visita a Strasburgo, uma linda cidade com carácter e arte; e à volta trouxemos apreciáveis e inesquecíveis recordações da Holanda e da Bélgica.

De Eduardo Espírito Santo, desenhador de 1.^a classe :

Descrever o que nos foi dado ver, cantar bele-

zas, não sei. Foram tantas as maravilhas que aos nossos olhos se depararam que só a sensibilidade dum poeta as poderia descrever. Não deixarei, porém, de, com toda a modéstia dos meus dotes descriptivos, dar as minhas impressões do que vi. Assim, salientarei :

— Heidelberg, cidade encantadora; Wiesbaden, confortável cidade termal com o seu magnífico Casino, que comporta restaurante, sala de concertos, bibliotecas, jardins, etc. — Que dizer do passeio de barco Reno abaixo, em que a todo o momento iam descortinando maravilhas?; Frankfurt, Colónia, com a sua majestosa Catedral, Amsterdão com as suas lindas vivendas e o seu mercado de flores, Volendam e a ilha de Marken

com os seus trajos típicos, Bruxelas (o que será esta cidade no próximo ano quando da sua grande Exposição Universal!), Waterloo, Gand, tudo maravilhas culminadas em grande apoteose... por Paris.

Excursão a Sevilha e às Grutas de Aracena

Regressaram a Lisboa, no dia 9 do mês findo, os ferroviários que tomaram parte na excursão a Sevilha e às Grutas de Aracena, cuja partida, a 5 do mesmo mês, noticiámos no nosso número de Outubro.

Os excursionistas trouxeram impressões gratísimas.

Devido à falta de espaço, só no próximo número nos referiremos mais largamente a esta viagem.

Actualidades ferroviárias



Conforme oportunamente anunciámos, o 1.º prémio do concurso promovido pela C. P., por ocasião das comemorações do Centenario, sob o tema «A Juventude e os transportes ferroviários» e que constava da apresentação de uma monografia — foi ganho pela menina Maria Isabel Alves da Silva. Prémio: uma viagem a Paris. Eis a feliz vencedora ao embarcar, em Setembro último, no Sud-Express.

Apontamentos FEMININOS notas & modas

Por CAROLINA ALVES

Um provérbio de Salomão

O Rei Salomão foi um dos filósofos mais célebres de todos os tempos.

Deixou-nos nos seus provérbios verdadeiras lições de moral.

A propósito transcrevo o seguinte:

«Toda a mulher sábia edifica a sua casa, mas a tola derruba-a com as suas mãos».

De facto, assim é. A mulher sábia, a que alude Salomão, é a mulher inteligente que sabe enfrentar a vida tal como ela se lhe apresenta, pronta a travar luta com os reveses para obter a vitória. A que observa a moral e a aplica em sua volta, dando bons exemplos e amando o seu próximo. A mãe, a esposa que espalha a felicidade no lar.

A tola, é tola aquela que, desprezando os seus deveres dentro ou fora do lar, se deixa arrastar pelo desleixo, correndo à toa para os abismos. (Tola porque não defende a sua própria felicidade).

Ela é a destruidora da sua própria vida, provocando um mau caminho àquelles cuja direcção moral lhe foi confiada.

Esta é a principal responsável da ruína do lugar, onde, no futuro, poderia viver alegre e feliz; isto é, destruindo a sua consciência, aleijou o espírito e maculou a alma.

Curiosidades femininas

Um homem que se pode «ganhar»: o major Christopher Powell. Um jornal inglês — o «Daily Sketch» — oferece como prémio de concurso diário aos seus leitores, um «superhomem», que, nesse dia, pode resolver todos os problemas dum concorrente premiado. Com 49 anos, 1,85 metros, monóculo e simpático sorriso, «Mister Superman» — como é já conhecido — tanto resolve os problemas das donas de casa como dos namorados amuados. Resultado do concurso: 300 cartas por dia reclamam os seus serviços.

— Irene Dunne, antiga grande «estrela» de Hollywood, escolheu o teatro mais vasto do mundo para fazer a sua estreia na cena política: o palácio da ONU. Seu título actual: delegada suplente dos E. U. A. «Vedeta» de 41 filmes, Irene Dunne abandonou definitivamente, há 5 anos, os estúdios cinematográficos. Uma nova carreira a atraiu — a política. Nas eleições presidenciais de 1952 e 1956, tornou-se a mais ardente defensora de Eisenhower. Da sua vida de «estrela», Irene apenas conservou a mania ou hábito dos cha-

péus — usa sempre um novo em cada sessão. Seu lugar oficial; justamente detrás de Forster Dulles.

— Salvador Dali, numa recente conferência em Nova York, definiu a «moda» da seguinte forma sucinta — «tudo aquilo que passa de moda»!

Fígado com molho de tomate

Faz-se uma porção de molho de tomate, tempera-se com uma boa colher de manteiga e põe-se de lado; corta-se o fígado em fatias grossas, tempera-se com sal e pimenta e fregem-se em banha e uma ponta de folha de louro.

Depois de o fígado estar frito, deita-se na frigideira uma porção de «cebolas em palha» e o molho de tomate.

Deixa-se levantar fervura e serve-se rodeado com batatas cozidas temperadas com manteiga e salsa picada.



Casaco curto e prático para trazer sobre qualquer vestido

Curiosidades

Por 2.200 francos suíços, uma jovem de 24 anos aceitou deixar rapar a cabeça à Yul Brynner diante das camaras da televisão em Sidney,

— Os egípcios acabam de descobrir que o soberbo comboio eléctrico soviético oferecido pelo Kremlin aos filhos de Nasser foi construído na Alemanha.

*Um entre outros, dos defeitos da igualdade,
é que só a queremos com os nossos superiores
e nunca com os nossos iguais ou inferiores.*

Henry Bacque

Regulamentação

DISPERSA

I — Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 331, de 21-3-957
— Viagens nas automotoras directas do Algarve.

II — Divisão da Exploração

a) Serviço do Movimento

Ordem do dia n.º 4602 de 16-3-957 — Mudança da hora legal.

Circular n. 1114 de 21-2-1957 — Circulação de vagões particulares na rede da Companhia.

Instrução n.º 2658 de 1-3-957 — Circulação de vagões da «RENFE», na rede explorada pela Companhia, munidos de freio com dispositivo «Vazio-Carregado».

12.º Aditamento à Com./Circular n.º 886 de 14-3-957 — Nomenclatura de modelos da série M.

Ordens de Serviço da n.º 505 de 1-2-957 ao n.º 520 de 30-3-957.

b) Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2653 de 4-2-957 — Sinalização do apeadeiro-resguardo de Oiã.

Instrução n.º 2654 de 7-2-957 — Experiências dos sinais luminosos da linha de Oeste e Sintra.

2.º Aditamento à Instrução n.º 2651 de 8-2-957 — Sinalização da estação da Amadora.

Instrução n.º 2655 de 11-2-957 e 1.º Aditamento — Circulação de comboios entre a Bifurcação de Xabregas e a estação de Braço de Prata.

Instrução n.º 2656 — de 12-2-957 e 1.º Aditamento — Sinalização da estação de Queluz.

Instrução n.º 2657 de 15-2-957 — Circulação de comboios, com redução de velocidade, no apeadeiro de Laranjeiras, por motivo dos trabalhos do Metropolitano de Lisboa.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2648 de 4-3-957 — Novas indicações apresentadas pelos sinais de Lisboa R. e de Campolide.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2524 de 9-3-957 — Organização Geral do Serviço de Lisboa-P., circulação de comboios e manobras na mesma estação.

Instrução n.º 2659 de 12-3-957 — Sinalização provisória da estação de Lisboa-P.

Instrução n.º 2660 de 26-3-957 — Sinalização da estação de Cacém.

1.º Aditamento à Instrução n. 2637 de 27-3-957 — Mudança dos discos nas estações da Linha do Sul e Ramal de Portimão.

c) Divisão (I. P.)

1.º Aditamento à Instrução n.º 2504 de 21-3-957 — Resguardos e ultrapassagens. (Alterações a vários artigos do Regulamento 2).

Circular n. 1113 de 27-2-957 — Alterações a vários artigos dos Livros E. 4 e E. 6.

d) Comercial e do Tráfego

Tarifa Internacional, transporte de passageiros e bagagens entre determinadas estações portuguesas e Ayamonte, Huelva e Sevilhã (via V. R. Santo António), em vigor desde 9-3-957, e Aviso ao Público B. 240 de 19-2-1957 anunciando a entrada em vigor da mesma tarifa.

Aviso ao Público B 241 de 1-3-957 — Aplicação do preço especial ao transporte em G. V., de criação, cabritos, cordeiros ou borregos e ovos.

Tarifa da carreira Porto-Viseu, em vigor desde 15-10-956.

Complementos à Tarifa com «Empresas de Camionagem» — Alterações e ampliações.

6.º Aditamento ao Quadro das distâncias quilométricas de 7-3-957 — estação de Oiã.

49.º Aditamento ao Indicador Geral das Estações de 7-3-957 — Estações de Oiã, Baraçal e Sobral.

3.º Aditamento ao Anexo à Tarifa Internacional de Cupões (T. I. C.) de 20-3-957.

2.º Aditamento à Tarifa Internacional de Cupões (T. I. C.) em vigor desde 1-4-957.

III — Divisão da Via e Obras

Circulares e Instruções, transcrevendo determinações da Direcção-Geral e da Contabilidade e Finanças, e ainda: Circulares de Via n.ºs 3510 de 6-12-956 e 3517 de 5-2-957 — Dando conhecimento de terem sido dispensados vários eventuais por irregularidades cometidas.

Aditamento à Circular de Via n.º 3512 de 13-12-956 — Esclarece que devem ser confirmados pelos chefes imediatos os pedidos de reembolso.

Instrução de Via n.º 431 de 21-12-956 — Esclarece a norma a seguir na contagem dos dias de descanso semanal, intercalados entre os dias de licença e de férias.

Aditamento à Instrução de Via n.º 417 de 11-8-956 — Rectificando a fórmula para achar os 2/3, de vencimento, para efeito de abono de viveres.

Circular de Via n.º 3516 de 6-2-957 — Esclarece normas a seguir no preenchimento dos modelos C.221, na parte relativa às classificações dos vencimentos dos agentes nas obras especiais a que estejam afectos.

Circulares de Via n.ºs 3519 e 3520 de 19-2-957 — Comunicam o resultado dos exames realizados em Entroncamento, para Chefes de distrito e de Lanço, respectivamente.

Circular de Via n.º 3519 de 19-2-1957 — Comunica o resultado dos exames realizados em Entroncamento, dos assentadores de 1.ª classe, das brigadas

As excursões da C. P. têm sido um êxito

Neste último Verão, a C. P. organizou para o público excursões a diversos pontos turísticos do País, monumentais ou paisagísticos, que suscitaram o maior entusiasmo e interesse dos seus participantes.

Esses passeios turísticos, de lotação limitada rapidamente esgotada, foram realizados em comboios ordinários ou automotoras especiais, a preços reduzidos — cerca de 40% de abatimento — e quase todos em íntima colaboração com a melhor camionagem e hotelaria portuguesa.

Para se fazer uma ideia nítida do apreço que o público tem demonstrado por esta feliz iniciativa de tão grande projecção turística, basta salientar que se organizaram 25 excursões ao Norte, Centro e Sul do País, comportando um total de 1457 passageiros transportados. Um exemplo ao acaso: apenas por **165\$00**, viagem no «rápido» de Lisboa a Aveiro e volta, com passeio em canoas na ria aveirense, visita à cidade em autocarro e almoço no luxuoso restaurante Galo de Ouro, com a seguinte eímenta: canja de enguias, acepipes variados, caldeirada regional, arroz de pato à Beira Mar, torta de Viana, fruta variada, pão, vinho e licores.

Tudo leva a crer que ainda com maior intensidade novas excursões deste tipo se realizem no próximo ano.

Há duas espécies de pessoas que nos atrapalham: as que não fazem o que mandamos e as que só fazem o que mandamos.

De «O Cruzeiro»

de Instrução Profissional de Campanhã, Verride e Casa Branca.

Circular de Via n.º 3521 de 18-3-957 — Indica as normas a seguir pelas Secções, para colocação de eventuais nos distritos em que haja vagas de subchefes de distrito e de assentadores ou auxiliares.

Instrução de Via n.º 433 de 19-2-957 — Esclarece norma a seguir sobre o tempo de trabalho efectivo previsto na cláusula 24.^a do A. C. T.

Instrução de Via n.º 434 de 6-3-957 — Comunica as condições de admissão das «Auxiliares Femininas» (guardas de P. N.).



Realizou-se em Lisboa, no Palácio Foz, de 1 a 5 de Outubro último, o 8.º Congresso da Associação Internacional dos Peritos Científicos de Turismo (A. I. E. S. T.). Da delegação portuguesa fizeram parte, entre outros, os Engs. Espregueira Mendes e Branco Cabral, Prof. Dr. Faria Lapa e muitos economistas da C. P. Assunto básico das sessões: o problema do financiamento no Turismo.

— A C. P. vai adquirir 10 montagens de «meias barreiras» de contando automático, tipo Westinghouse, idênticas às já instaladas em Adémia para equipamento das passagens de nível nas linhas de maior movimento. A compra importará em cerca de 900 contos.

— Vão em breve iniciar-se as obras de desmontagem das estruturas das oficinas de Santa Apolónia e sua transferência para Lavradio. A importante obra de demolição e reconstrução foi dada por empreitada à firma Melo Gouveia.

— O Governo resolveu reduzir até 31 de Dezembro de 1970 de 12 para 7% o imposto ferroviário que recai sobre as receitas brutas da exploração das redes electrificadas da C. P. e da S. E.. À Sociedade Estoril esta redução vai permitir a aplicação de cerca de 50 mil contos em melhorias para a sua rede. Entre estas, há que salientar a aquisição de novo material circulante, o qual será apetrechado com os mais modernos equipamentos. Para a elaboração do respectivo caderno de encargos, efectuaram-se recentemente algumas experiências com o material existente afim de se exigir ao nosso equipamento condições ainda mais rigorosas de funcionamento.

— A C. P., em colaboração com a Câmara Municipal de Sintra, projecta criar uma nova estação para aquela vila em local desafogado para circulação e estacionamento de veículos de transportes colectivos e particulares.

— A Sociedade Estoril tenciona alterar o traçado das agulhas da estação de Cascais com vista a ampliá-la, desafogando assim o tráfego de comboios. Despende-se-á nessa obra cerca de 1000 contos.

— Em missão de estudo partiram para diversos países da Europa os eng.ºs José Filipe Barata, Perestrelo Guimarães, Alves Ribeiro e Eduardo Ferrugento Gonçalves, da Divisão de Via e Obras, que vão estudar diversos problemas técnicos respeitantes à via, nomeadamente, processos de soldadura de carris, conservação e renovação de via, etc..

— Com vista à construção do Posto de Manutenção e de Oficinas de Reparação de Motorizados no Entroncamento, vai a C. P. ali adquirir cerca de 220 mil metros quadrados de terreno.

Entrega dos prémios do Concurso das Estações Floridas

No Secretariado Nacional de Informação, realizou-se no passado dia 8 de Outubro a sessão solene anual para a entrega dos prémios do 15.º concurso das Estações Floridas da C. P. e da S. E., referente a 1956.

A classificação foi como segue:

1.º prémio 2.500\$00 — Valado, Álvaro da Silva Martins; 2.º prémio 2.000\$00 — Leixões, Abílio Alves da Costa Braga; 3.º prémio 1.500\$00 — Cete, José Maria Fernandes; 4.º prémio 1.000\$00 — Paçô Vieira, Eduardo Costa; 5.º prémio 750\$00 — Olhão, Manuel Catarino Júnior; 6.º prémio 500\$00 — Paredes, Joaquim de Sousa Gomes.

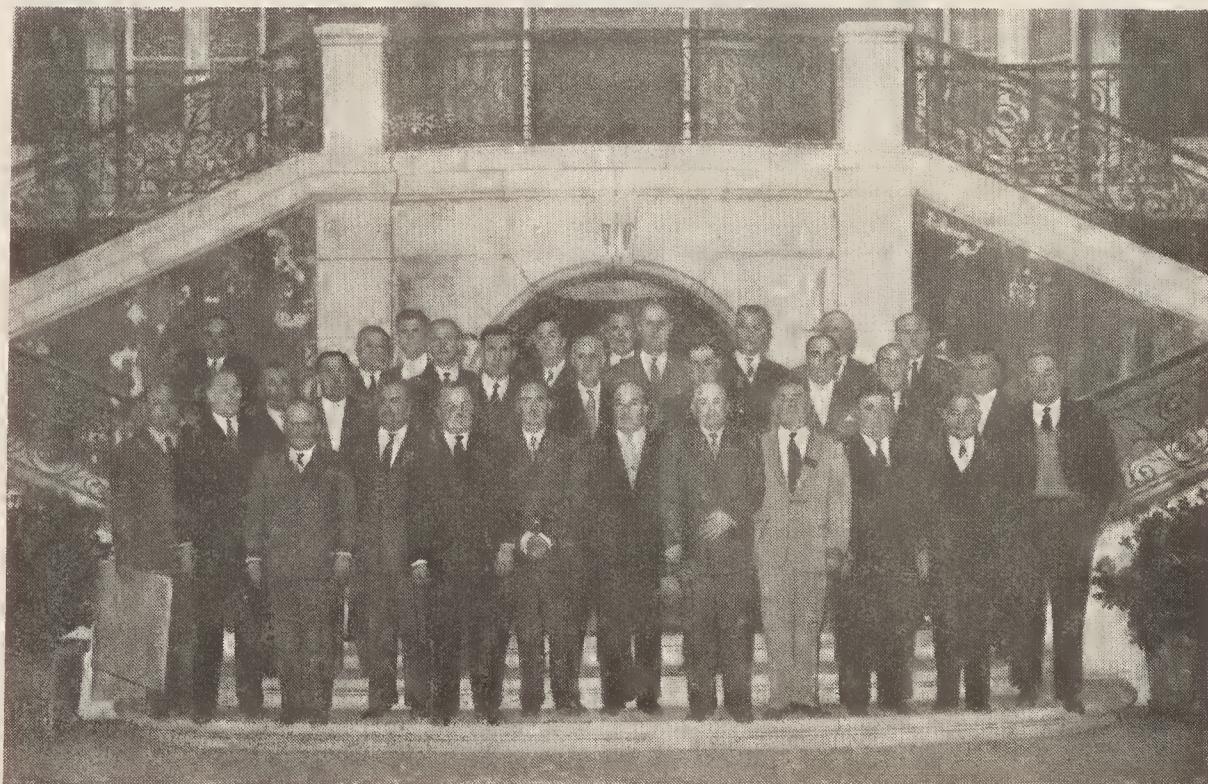
Menção Honrosa Especial e Prémios Persistência: 700\$00 — Valadares, Pedro Fernandes Ermidas; 700\$00 — Couto Cucujães, Amadeu dos Santos Mineiro; 700\$00 — Braga, Franklin Nascimento Pereira; 700\$00 — Moledo do Minho, Hilário Baptista Marrucho; 650\$00 — Dois Portos, Armando Matos André, (200\$00); Joaquim da Conceição Martins, (450\$00); 650\$00 — Louzado, Manuel Gonçalves Ramos de Fa-



A entrega de um dos prémios

ria; 650\$00 — Barcelos, José Martins Gonçalves (200\$00); Domingos Rodrigues Lopes (450\$00);

Menção Honrosa e Prémios Persistência: 650\$00 — Cerveira, Carlos José Augusto Felgueiras; 650\$00 — Parede, (S. E.) Jerónimo Godinho Branco; 650\$00 —



Grupo de agentes premiados no concurso das «Estações Floridas» de 1956

Calde; José Ferreira de Sousa; 600\$00 — Vale do Pesô, Luís Gregório Velez; 600\$00 — Oliveira de Frades, Manuel Luís Caprichoso.

Menção Honrosa Especial e Prêmios Persistência: 500\$00 — Gouveia, Theodoro Ribeiro; 500\$00 — Luso-Buçaco, Francisco Gonçalves; 500\$00 — Runa, José Pereira Certo; 500\$00 — Pinheiro Bemposta, Custódio Gonçalves Correia; 500\$00 — S. Mamede Infesta, Albino Fernandes Madeira; 500\$00 — Araújo, Clementino Pinto Ferreira; 500\$00 — Gondifelos, Aurelino Aurélio Ferreira de Sá; 500\$00 — Amarante, José Maria da Silva Brandão; 500\$00 — Canedo, Jerónimo Teixeira; 500\$00 — Famalicão, Manuel Monteiro Bonifácio; 500\$00 — Barrozelas, João Augusto Azevedo Santos; 500\$00 — Afife, Fernando Pinto Martinho; 500\$00 — Caminha — Manuel Monteiro.

Menção Honrosa Extra Concurso: 500\$00 — Pero Negro, João Rosa Damásio; 500\$00 — Espinho, Joaquim da Silva Pinto; 500\$00 — Rio Tinto, Marcelino Ressurreição Reis.

Menção Honrosa Especial — Coruche, Caxias, Castelo de Vide, Portalegre, Crato, Celorico da Beira, Fornos de Algodres, Bombarral, Outeiro, S. Domin-

gos, Caxarias, Curia, Estarreja, Albergaria-a-Nova, Leça do Balio, Porto-Trindade, Vizela, Covas, Mindelo, Vila do Conde, Celorico de Basto, Arco de Baulhe, Contumil, Ermezinde, Nine, Darque e Valença.

Menção Honrosa — Pinhal Novo, Setil, Elvas, Covilhã, S. Mamede, Torres Vedras, Mogofores, Paraímo, Cacia, Esmoriz, Granja, Ribeiradio, Negrelos, Santo Tirso, Bougado, Muro, Rates, Chaves, Tamel, Montedor, Lanhelas, Recarei-Sobreira, Vila Meã, Marco, Pinhão e Fronteira.

Menção Honrosa (com um elogio especial) Marvão-Beirã.

Os prémios totalizaram 24.150\$00. Desta importância, 20.900\$00 foi contributo do SNI — a quem se deve a iniciativa e manutenção do concurso — e 3.250\$00 foi oferta do «Boletim da C. P.», que igualmente contribuiu com as artísticas molduras para os diplomas distribuídos.

Ao acto, que foi muito concorrido, presidiu o sr. Dr. Eduardo Brasão, Secretário Nacional da Informação. Presentes, por parte da C. P., os srs. Prof. Eng.º André Navarro — que representava o Director-Geral — e Arcelino Faria, do Júri do Concurso.



© C. M. A. S. e. G. P. S. L.

Foi o único accionista da Companhia dos Caminhos de Ferro que não quis vender as acções...



PERSONAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José Maria Pereira da Silva — Factor de 1.^a classe em Campanhã. Admitido como praticante em 30 de Julho de 1917, foi promovido a factor de 3.^a classe em 9 de Julho de 1919, a factor de 2.^a classe em 30 de Junho de 1925, passou a bilheteiro de 2.^a classe em 10 de Setembro de 1926, e a bilheteiro de 1.^a classe em 1 de Outubro de 1930. Em virtude do A. C. T., passou a factor de 1.^a classe a partir de 1 de Julho de 1955.

João dos Santos Patrício — Chefe de estação de 1.^a classe em Casa Branca. Admitido como carregador auxiliar em 26 de Agosto de 1917, passou a praticante de estação em 5 de Outubro de 1917, foi promovido a factor de 3.^a classe em 28 de Novembro de 1919, a factor de 2.^a classe em 18 de Agosto de 1925, a factor de 1.^a classe em 1 de Março de 1928, a chefe de 3.^a classe em 1 de Julho de 1940, a chefe de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1952, e a chefe de estação de 1.^a classe em 1 de Outubro de 1955.



João Fernandes Braga — Conferente de 1.^a classe em Braga. Admitido como carregador eventual em 10 de Julho de 1917, nomeado carregador em 21 de Novembro de 1924, conferente em 21 de Abril de 1934, e a fiel de cais de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1949. Em virtude do A. C. T., passou a conferente de 1.^a classe, a partir de 1 de Julho de 1955.

Joaquim Lopes Júnior — Servente de 1.^a classe em Campanhã. Admitido como carregador eventual em 22 de Julho de 1917, nomeado carregador em 1 de Julho de 1927, e passou a porteiro em 21 de Julho de 1940. Em virtude do A. C. T., passou a servente de 1.^a classe, a partir de 1 de Julho de 1955.



Joaquim Pereira Gonçalves — Factor de 1.^a classe em Barreiro. Admitido como praticante em 8 de Agosto de 1917, foi promovido a factor de 3.^a classe em 28 de Novembro de 1919, a factor de 2.^a classe em 21 de Junho de 1923, e a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1929.

Domingos António Augusto Parelho — Factor de 1.^a classe em Estremoz. Admitido como praticante em 8 de Agosto de 1917, foi promovido a factor de 3.^a classe em 21 de Junho de 1923, a factor de 2.^a classe em 18 de Agosto de 1925, e a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1929.



Joaquim Fernandes Moreira — Servente de 1.^a classe em Ribeiradio. Admitido como limpador em 1 de Agosto de 1917, passou a carregador limpador em 30 de Junho de 1919, foi promovido a guarda-freios de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1921, tendo passado a carregador em 1 de Agosto de 1925. Em virtude do A. C. T., passou a servente de 1.^a classe a partir de 1 de Julho de 1955.

José Paulino — Agulheiro de 1.^a classe em Barreiro. Admitido como carregador auxiliar em 1 de Agosto de 1917, nomeado carregador em 31 de Agosto de 1920, foi promovido a agulheiro de 3.^a classe em 9 de Julho de 1925, a agulheiro de 2.^a classe em 21 de Julho de 1929, e a agulheiro de 1.^a classe em 21 de Janeiro de 1932.



Manuel Maria Azevedo Rua Júnior — Empregado principal na 3.^a zona em Barreiro. Admitido como carregador-auxiliar em 29 de Setembro de 1917, passou a escrevente auxiliar em 9 de Março de 1918, promovido a empregado de 2.^a classe em 1 de Novembro de 1924, a empregado de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1934 e a empregado principal em 1 de Janeiro de 1942.

José Lopes Castanheira — Auxiliar em Lisboa P. Admitido como guarda auxiliar em 25 de Agosto de 1917. Em virtude do A. C. T., passou a servente auxiliar em 1 de Julho de 1955 e a auxiliar em 1 de Abril de 1957.





Aníbal da Conceição Roberto — Inspector de secção da Exploração em Vendas Novas. Admitido como praticante em 30 de Setembro de 1916, foi promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Outubro de 1918, a factor de 2.ª classe em 1 de Abril de 1921, e a factor de 1.ª classe em 1 de Outubro de 1928. Depois de transitar por outras categorias foi promovido a chefe de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1947, e a subinspector em 1 de Janeiro de 1948. Em virtude do A. C. T. foi promovido a Inspector de Secção de Exploração em 1 de Outubro de 1955.



Américo Sebastião Coelho — Chefe de estação de 1.ª classe em Faro. Admitido como eventual, passou a praticante de estação em 17 de Novembro de 1919, foi promovido a factor de 3.ª classe em 21 de Junho de 1923, a factor de 2.ª classe em 12 de Fevereiro de 1926, e a factor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1929. Depois de transitar por outras categorias foi promovido a chefe de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1952, e a chefe de estação de 1.ª classe em 1-10-1955.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Albino Azevedo — Chefe do 4.º Lanço, quando passava inspecção às linhas dentro do túnel da Trindade, ao quilómetro 0,650, encontrou, à margem da linha ascendente, 4 notas de 100\$00, que foi entregar no Serviço de Fiscalização das Receitas (Reclamações).

José Augusto Falcão — Revisor de bilhetes de 1.ª classe do Posto de Lisboa R., n.º 2642, encontrou, no vestibulo superior da mesma estação, a importância de 1.650\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.



Albino Carvalho dos Santos — Servente auxiliar da estação do Porto, n.º 2984, encontrou uma carteira contendo a importância de 3.210\$90 e um alfinete de gravata com um brilhante de valor aproximado a 1.500\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.

António Dias — Factor de 2.ª classe da estação de Lisboa-P., n.º 001652, encontrou no dia 25 de Julho findo, junto ao postigo da bilheteira n.º 3, a quantia de 4.000\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.



SUMÁRIO

JARDINS DAS NOSSAS ESTAÇÕES * NOS BASTIDORES DO NOSSO MEIO — A CAPITAL DO NORTE COMO CENTRO FERROVIÁRIO * AMARANTE — UM GRANDE CARTAZ TURÍSTICO DA REGIÃO NORTFNHA, pelo Dr. Rogério Torroais Valente * CS NCSSOS CONCURSOS * PÁGINA DESPORTIVA, por Carvalho dos Santos * PERGUNTAS E RESPOSTAS * NOVIDADES FERROVIÁRIAS * DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS FERROVIÁRIOS * ACTUALIDADES FERROVIÁRIAS * APONTAMENTOS FEMININOS — NOTAS E MODAS, por Carolina Alves * REGULAMENTAÇÃO DISPERSA * EM PROL DO TURISMO — AS EXCURSÕES DA C. P. TÊM SIDO UM ÊXITO * NOTICIÁRIO DIVERSO * ENTREGA DOS PRÉMIOS DO CONCURSO DAS ESTAÇÕES FLORIDAS * BOM

HUMOR * PESSOAL

NA CAPA: Em Manobras (Foto Augusto Cabrita)

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

«**SOREFAME**»

Sede e Gabinete de Estudos: AMADORA-Portugal

Fábricas { AMADORA — PORTUGAL
LOBITO — PROVÍNCIA DE ANGOLA — PORTUGAL

CONSTRUÇÕES METALO-MECÂNICAS

MATERIAL CIRCULANTE PARA
CAMINHOS DE FERRO

em aço normal ou aço inoxidável
sistema BUDD

FORNECEDORES DOS CAMINHOS DE FERRO

de ANGOLA e MOÇAMBIQUE

Material para Equipamentos Hidráulicos
CONDUTAS FORÇADAS

Reservatórios e Estruturas Metálicas
Material para Refinarias de Petróleo
PONTES E PÓRTICOS ROLANTES
Transbordadores

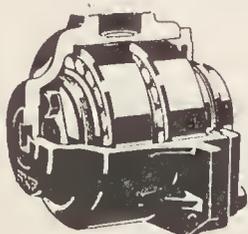
Mais de **1.000.000**

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

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

Caixas SKF com rolamentos de rolos oferecem:

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



SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

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

Fábrica de
Calçado



Fabrico
Manual

Albano Gomes Fernandes

AVENIDA DE CASALDELO

S. JOÃO DA MADEIRA



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.^{da}
RUA DA MADALENA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)

WIESE & C.^a, L.^{da}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea
Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundos

MATERIAL FERROVIÁRIO
Rua do Alecrim, 12-A LISBOA
Telefone 3 4331

FÁBRICA DE CHAPÉUS DE PÊLO E LÃ FINA
NATALINO
GOMES DE ALMEIDA & NETOS, L.^{da}
Rua do Calvário

TELEFONE, 236 APARTADO, 46
S. JOÃO DA MADEIRA PORTUGAL

SOMAFEL

Sociedade de Materiais Ferroviários, Lda.

SEDE EM LISBOA:
Largo do Andaluz, 15, 1.º D.to

AGÊNCIA EM LUANDA:
Caixa Postal n.º 2595

ESPECIALIZADOS EM TODOS OS TRABALHOS DE CONSTRUÇÃO COM ASSENTAMENTO MECANICO, RENOVAÇÃO E CONSERVAÇÃO DE VIAS FÉRREAS EMPREGANDO OS MAIS MODERNOS PROCESSOS TÉCNICOS

REPRESENTANTES PARA PORTUGAL E ULTRAMAR DAS FIRMAS

* **MATISA — MATÉRIEL INDUSTRIEL S. A. (Suíça)**

Máquinas de atacar e limpar balastro ■ Trefonadoras ■ Serras e furadoras de carris ■ Sabotadoras e Furadoras de travessas ■ Drésinas de todos os tipos ■ Drésinas de controle ■ Equipamentos mecânicos de assentamento de via.

* **LHB — LINKE HOFMANN BUSCH GMBH (Alemanha)**

Automotoras ■ Carruagens e vagões de todos os tipos ■ Bogies especiais

* **SCHAKU — SCHARFENBERGKUPPLUNG GMBH (Alemanha)**

Engates automáticos, semi-automáticos e permanentes

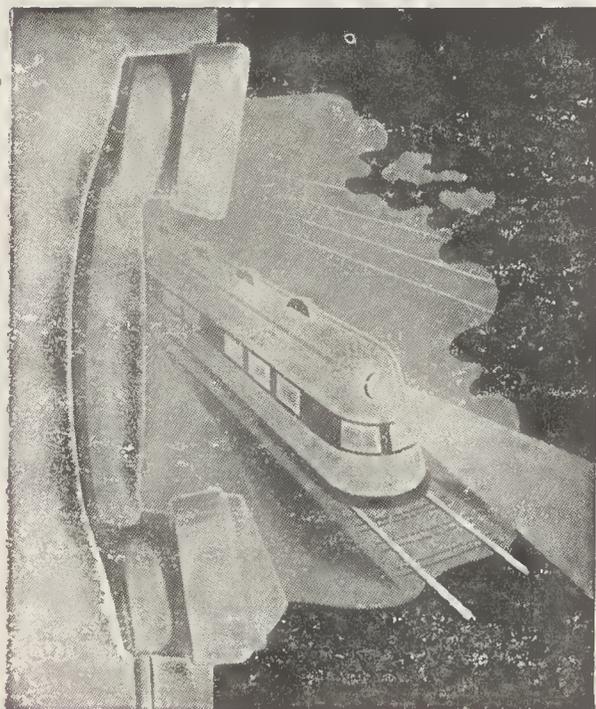
* **ESTABLECH EXPORT GMBH (Alemanha)**

Carris ■ Eclissas ■ Aparelhos de via ■ Chapas ■ Perfilados ■ Instalações de sinalização e de telecomunicações

* **RANZI — G. CESARE RANZI (Itália)**

Locomotivas diesel ■ Freios reversíveis ■ Propulsores de hélice com passo variável ■ Transmissões especiais

TUDO PARA EQUIPAMENTO DE CAMINHOS DE FERRO



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.
RUA FILIPE FOLGOS, 1, 1.º — LISBOA
Telef.: (P. P. C. - 2 Linhas) - 67193 - Teleg.: Ericsson



- CHAPAS
 - TUBOS
 - RESERVATÓRIOS
 - OUTRAS PEÇAS MOLDADAS
- Serviços técnicos especializados

Sociedade Técnica de Hidráulica, S.A.R.L.

ESCRITÓRIOS E ARMAZÉM — Av. Fontes Pereira de Melo, 14
Telef. n.º 731161 (4 linhas) — LISBOA

Agentes e Revendedores em todo o País