

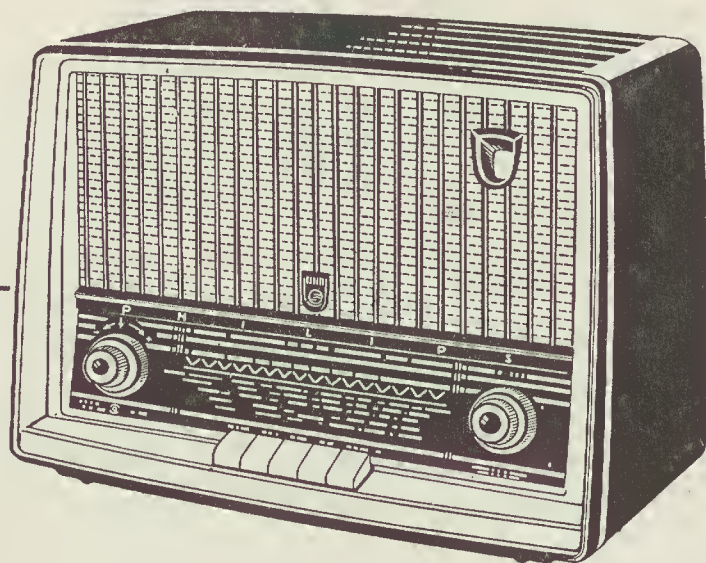
# BOLETIM DA C.F.

A black and white photograph of a landscape. In the foreground, a road with white lane markings curves from the bottom left towards the right. A utility pole with power lines is visible on the right side. In the middle ground, a long, low fence or wall stretches across the frame. A small, dark figure of a person is visible near the center of the fence. The background consists of a range of hills or mountains under a sky filled with large, dramatic clouds. The overall tone is somber and atmospheric.

MARCO 1958

NUMERO 345

OIÇA UM  
**PHILIPS**  
1958



**Diomart**

GRANDES FACILIDADES DE PAGAMENTO  
A TODOS OS FERROVIÁRIOS

PRESTAÇÕES MENSAIS

DESDE 55 \$ 00



AGENTE OFICIAL PHILIPS

**CASA EROL**

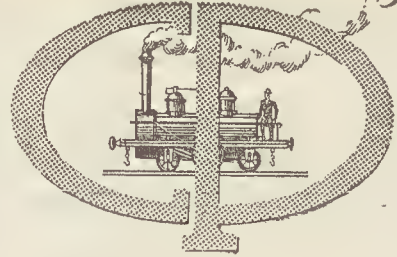
RUA DOS BACALHOEIROS, 123 — TELEF. 259 72

LISBOA

**PHILIPS**

A MARCA MAIS VENDIDA NO MUNDO

# Boletim da



N.º 345 • MARÇO 1958 • ANO XXX • 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

## A mecanização nas operações de carga e descarga



*As operações de manutenção constituem hoje motivo de cuidadoso estudo, pela incidência dos seus custos nos custos totais de produção. Todas as empresas transportadoras — em particular as ferroviárias — estão extraordinariamente interessadas nesse estudo, uma vez que, para elas, o problema assume aspectos de importância premente.*

# Experiência oficial de um comboio eléctrico entre Lisboa e Santarém

**R**EALIZOU-SE em 24 de Janeiro passado, com a honrosa participação do Ministro das Comunicações, a primeira viagem oficial de ensaio, com os novos comboios eléctricos, entre Lisboa e Santarém. A composição tripla — idêntica às que circulam na linha de Sintra — partiu de Santa Apolónia às 12 e 5 e chegou a Santarém às 13 e 1.

No comboio tomaram lugar, além do Sr. General Gomes de Araújo, o Sr. Prof. Dr. Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração, Vice-Presidente Eng.º M. Pinto Osório, Administradores e Membros do Conselho Fiscal da C. P.; o Secretário-Geral, Eng. Branco Cabral e o Director-Geral e Subdirector da Companhia, Engs. Espregueira Mendes e Pedro de Brion, além de mais outros funcionários superiores da Companhia.

Na estação de Santarém, o

Ministro e os restantes passageiros do comboio experimental foram aguardados e efusivamente cumprimentados pelos Srs. Eng.º João Castro Reis, Governador Civil do Distrito; Dr. Jacob Pinto Correia, Presidente da Câmara; Dr. Artur Duarte, Presidente da Junta de Província; Dr. Manuel Pereira



Branco, Subdelegado de Saúde e Dr. Virgílio Arruda, Director do jornal «Correio do Ribatejo» — e ainda para muito povo.

Após a chegada, efectuou-se um almoço, presidido pelo Ministro, no Hotel Abidis.

\* \* \*

A viagem teve um significado muito para além do formal porque assinalava, e decisivamente, mais uma etapa vencida nas obras de electrificação em decurso da linha do Norte e na sequência de um vasto plano de melhoramentos que, com o novo



mos mesmo com emotividade — por todos aqueles que realizavam a viagem. E compreende-se, é sempre com legítima ufania — a ufania própria do «dever cumprido» que todos nós, ferroviários, sem fronteira de categoria, vivemos, comungamos, compartilhamos, os momentos felizes da Empresa — porque são também momentos bem nossos, corolário directo do trabalho quotidiano de cada um de nós. São realizações deste quilate, tão ansiadas pelo público e por isso mesmo fadoras do prestígio da Companhia, que pode-

serviço, a C. P. projecta conseguir.

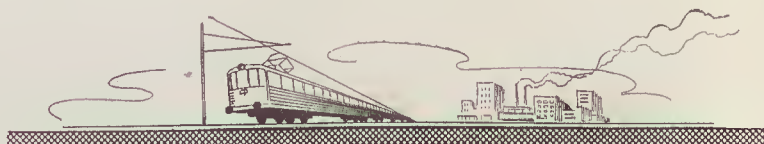
Já aqui referimos — mas nunca será demais repeti-lo — que os trabalhos de adopção da tracção eléctrica na nossa Rede, como aliás tem acontecido além-fronteiras, estão na rota certa de proporcionar ao País, em poucas décadas, transformações sensíveis em ampla e insuspeitada escala, com larga e evidente repercussão na fisionomia económica e social da vida nacional. É uma obra que pertence ao País e de que o País — e o Caminho de Ferro — legítimamente se orgulham.

Não admira pois que o mesmo regozijo, a mesma satisfação do público ao vitórias entusiasticamente a veloz passagem deste comboio experimental, rumo a Santarém, fosse sentida, ainda com maior intensidade — dire-



rosamente contribuem para que, hoje como ontem, e como sempre, todos os que labutam na C. P. se sintam orgulhosos da profissão que escolheram. ..

E. C.



# CAMINHOS DE FERRO GAULESES CAMINHOS DE FERRO DA VANGUARDA

Por ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO



M várias oportunidades se tem o «Boletim da C. P.» referido em artigos e notícias à excelência da organização, apetrechamento e funcionamento dos caminhos de ferro franceses, que se podem considerar, sob múltiplos aspectos, como os melhores da Europa e mesmo do Mundo. É nosso intuito dar hoje aos leitores desta revista uma visão de conjunto da actividade dessa notável rede ferroviária; sem dúvida, será ela necessariamente muito incompleta mas, em todo o caso, tentaremos apresentar de preferência as realizações de maior importância ou que para nós ofere-

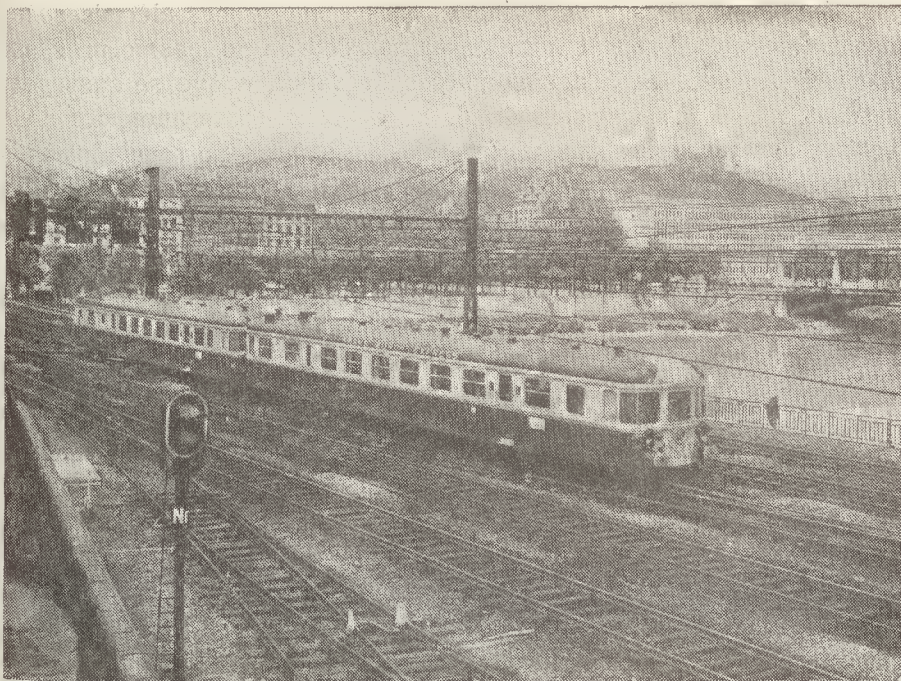
çam particular interesse, abstendo-nos de entrar em demasiados pormenores.

\* \* \*

Devem-se sobretudo aos caminhos de ferro franceses, explorados pela Sociedade Nacional (em abreviatura S. N. C. F.), os recentes desenvolvimentos na técnica da via e foi nelles que a chamada *via moderna* encontrou as suas primeiras aplicações. Esta via, que hoje equipa muitos quilómetros de linhas férreas em França, é fundamentalmente caracterizada pela soldadura dos carris em grandes barras com o comprimento aproximado de 800 m. A fixação dos carris às tra-

As locomotivas de corrente industrial tornaram-se famosas pela sua aptidão ao arranque e reboque em grandes cargas mesmo em fortes rampas. É corrente ver na linha Norte-Este, comboios de mercadorias cuja carga se avizinha das duas mil toneladas; uma B<sub>0</sub>'B<sub>0</sub>' de 84 t. arrancou mesmo, durante experiências, em rampa de 10 ‰, um comboio de mercadorias de cerca de 2500 t. Aqui vê-se uma C<sub>0</sub>'C<sub>0</sub>' rebocando um comboio de minério naquela linha.





As automotoras francesas escalonam-se por vários tipos unificados segundo a sua potência. Algumas têm cabine sobre-elevada que permite efectuar a condução nos dois sentidos com óptima visibilidade. As mais notáveis são as que asseguram as relações de grande percurso que oferecem as máximas comodidades ao passageiro. O material francês em serviço nos T. E. E. que aqui se vê à chegada a Lyon é semelhante mas ainda mais confortável.

vessas é realizada elásticamente, repousando nelas por intermédio de palmilhas de borracha contra as quais são apertados fortemente por molas metálicas, planas, sujeitadas pelos tirefonds. Foram este novo tipo de fixação e o emprego de aparelhos de dilatação especiais, cuja forma faz lembrar a de uma lança e contralança da agulha, que tornaram possível a soldadura da via em tão grandes extensões. Esta técnica pode ser utilizada com travessas de madeira; mas, para dela se tirar o máximo partido, empregam-se de preferência travessas de betão — mistas de betão e ferro ou de betão pré-esforçado — que, conquanto não hajam ainda dado as provas suficientes devido à sua recente aplicação, tudo leva a crer que oportunamente se hão-de revelar muito mais económicas que as de madeira, pela sua maior duração e menores gastos de conservação. Os estudos que conduziram à realização destas travessas, bem como de outra novidade do mesmo tipo — as longarinas Laval — foram, em grande parte, realizados em França pelos técnicos dos seus caminhos de ferro.

A conservação e renovação da via são realizadas principalmente por métodos mecânicos, tendo-se evitado assim o duro labor dos seus trabalhadores e conseguido importantes economias,

\* \* \*

No capítulo do material e tracção, oferecemos-nos os caminhos de ferro franceses realizações das mais interessantes. Bastará recordar, para demonstrá-lo, a magnífica qualidade do seu material, tanto tractor como rebocado, que, com unidades rigorosamente de série e apenas modificadas em alguns dos seus órgãos, permitiu conseguir o máximo de velocidade em caminho de ferro: primeiro 243 km/h, num troço da linha Paris-Lyon, e, depois, 331 km/h, na recta de Morceux, da linha Bordéus-Hendaia, tendo, nestas últimas, chegado o comboio 2 minutos mais cedo que o avião que o seguia. A estas experiências, realizadas por locomotivas de tipos e construções diferentes, que fazem a honra dos caminhos de ferro franceses e da indústria francesa sua construtora, há que juntar outras, acaso menos conhecidas entre nós, mas não menos notáveis, realizadas em 1955, na linha electrificada Paris-Le Mans, durante as quais as ondas emitidas por um posto de rádio, instalado numa subestação próxima, manobravam todos os órgãos duma locomotiva eléctrica *que não tinha a bordo qualquer pessoa.*

*Aos ferroviários não agrada a palavra «record» visto as suas vitórias serem, no dizer do Presidente do Conselho de Adm*

nistração da S. N. C. F., *práticas e não desportivas*. Assim, no serviço de todos os dias oferecem-nos os caminhos de ferro franceses aspectos igualmente interessantes.

A tracção de vapor está condenada pela S. N. C. F. a desaparecer das linhas francesas para as quais desde 1945 mais nenhuma locomotiva de vapor se constrói. Os caminhos de ferro gauleses, em busca de maiores eficiência e economia, orientam-se actualmente para as tracções eléctrica e Diesel, preferindo a primeira para as linhas de maior tráfego e a segunda para aquelas em que os gastos de primeiro estabelecimento duma li-



A dieselização da rede francesa está em plena execução. A S. N. C. F. tem-na feito por conjuntos de linhas de características semelhantes, o que muito facilita a rotação das locomotivas. Estas têm potência variável conforme o serviço a que se destinam: as de menor potência são utilizadas em manobras e nas linhas secundárias e as de maior, como a da fotografia, nas linhas mais importantes

nha electrificada se não justificam. Mas até no domínio daqueloutra preterida forma de tracção, têm os caminhos de ferro franceses algo de original: os comboios reversíveis suburbanos. As dificuldades que originava a exploração com máquinas de vapor do intenso tráfego dos arredores de Paris, nas suas linhas não electrificadas, preocupou, por muito tempo, os técnicos ferroviários franceses. O principal inconveniente era a inversão das locomotivas no final de cada viagem. A re-

versibilidade das composições eléctricas fez então pensar na adopção do mesmo processo aos comboios de vapor, o que se conseguiu com êxito, há cerca de trinta anos, por meio dum comando a distância do regulador e do freio efectuado pelo maquinista na primeira carruagem da composição, quando esta circula com a locomotiva à cauda. Para as restantes operações aquele agente comunica telefonicamente com o fogueiro que se mantém no seu posto na locomotiva. A este engenhoso dispositivo se deve a eficiência com que a S. N. C. F. tem assegurado o denso tráfego suburbano de Paris, nas linhas até à data não ainda electrificadas.

Na tracção eléctrica, é a França um dos países em que se podem encontrar as mais notáveis realizações. Empregou-se de início a corrente monofásica de frequência especial ( $16\frac{2}{3}$  Hz), logo substituída pela corrente contínua a 1500 V, sistema de que inúmeros progressos são devidos aos caminhos de ferro franceses. As experiências atrás citadas foram efectuadas com material desta corrente, o qual, em serviço normal, realiza proezas não menos extraordinárias. Citemos unicamente, a título de exemplo, que é vulgar as locomotivas eléctricas de linha percorrerem mensalmente mais de 40 mil km tendo-se obtido mesmo cerca de 64 mil, o que equivale a uma velocidade média de 86 km/h., supondo que a locomotiva tivesse percorrido essa quilometragem sem parar.

Porém, como é bem conhecido, a França tem-se orientado nos últimos anos para outro tipo de electrificação que utiliza a corrente monofásica de frequência industrial que foi também preferida pela C. P. para as nossas electrificações. A aplicação desta classe de corrente à tracção eléctrica, por imensamente vantajosa, de há muito havia suscitado a atenção dos técnicos de todo o Mundo. Contudo, aos caminhos de ferro franceses se deve o desenvolvimento que hoje conhece e que possibilitou a sua aplicação na nossa rede. A S. N. C. F. começou por transformar uma pequena linha na Saboia em *banco de ensaio* e aí se fizeram os estudos das instalações fixas e do material tractor. Em seguida aplicou-o, em razão dos óptimos resultados obtidos, à grande artéria industrial Norte-Este cuja electrificação está agora concluída,



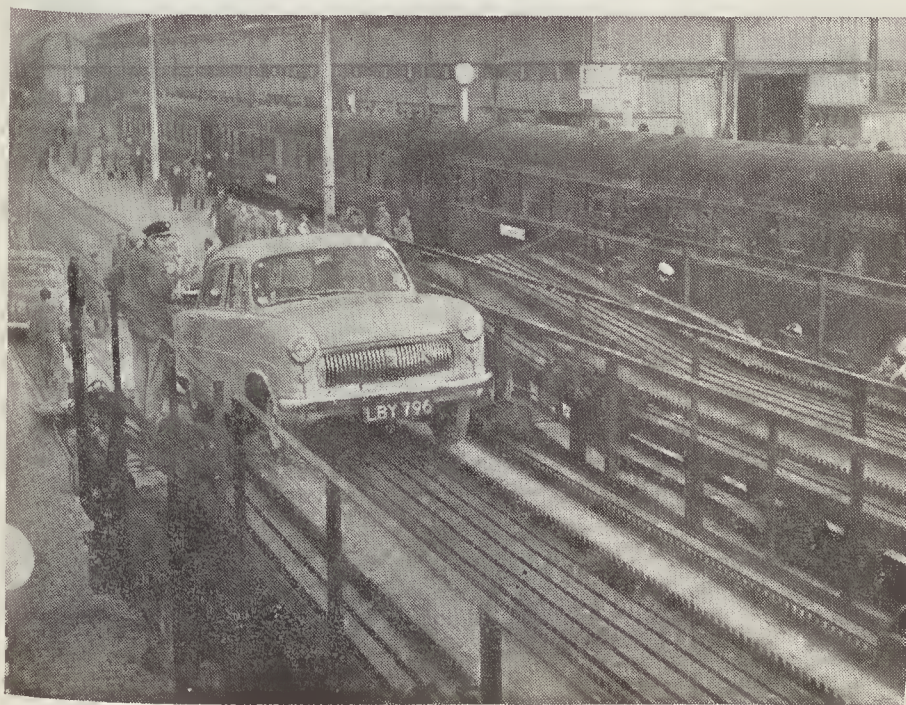
Outrossim está em curso nas grandes linhas Paris-Norte e Paris-Este onde dentro de poucos anos entrará em funcionamento.

As carruagens de passageiros, tanto na 1.<sup>a</sup> como na 2.<sup>a</sup> classe, são em regra muito cómodas. O material de mais recente construção é de aço inoxidável e particularmente cuidado em todos os pormenores. Nalguns comboios circulam carruagens-salão com assentos inclináveis e largas janelas que proporcionam viagens muito agradáveis. *A S. N. C. F. empenha-se muito especialmente na batalha do silêncio e do conforto.*

O material de mercadorias, òptimamente

coeficiente que a mede: *para se ser vítima de acidente num comboio francês é necessário, em média, viajar ininterruptamente durante cerca de 1300 anos a uns 80 km/h.*

Para este resultado, verdadeiramente assombroso, contribuiu, sem dúvida, a excelência da exploração dos caminhos de ferro franceses e da sua sinalização. Como realizações, neste campo, importa salientar a extensão do bloqueio automático, dos postos de comando centralizado de agulhas e sinais, e da regulação do tráfego. Particularmente digno de menção é o Posto de Comando Centralizado da Circulação instalado em Dijon e



■  
O comboio dos automobilistas Lion-Boulogne (Londres.) Os vagões em que são transportados os automóveis serão atrelados à cauda da composição, que se vê à direita onde os seus ocupantes tomarão lugar  
■

conservado, compreende um parque numeroso. Existem muitos tipos de vagões para transportes especiais: de automóveis, de mercadorias de grandes dimensões e até de ferro em fusão!

A reparação de todo este material, tractor e rebocado, está confiada a reduzidíssimo número de oficinas de modelar organização equipadas da forma mais moderna e racional.

\* \* \*

A segurança do transporte ferroviário em França é quase proverbial; é de todos conhecida a tradução em expressivos termos do

do qual é comandado um troço de via dupla de 27 km, situado na grande linha Paris-Lyon, que se tornava difícil quadruplicar como o exigia a sua movimentada circulação devido à existência de numerosas obras de engenharia. A solução adoptada consistiu em *banalizar* as vias, isto é, permitir a circulação em qualquer delas nos dois sentidos e comandá-las desde aquele posto.

A organização do serviço dos comboios de passageiros, é, também, muito interessante. Para aproveitar ao máximo a potência das locomotivas que os rebocam, são constituídos, em geral, por grande número de veí-

culos, sendo frequente verem-se, nos grandes rápidos e expressos, composições duma vintena de carruagens. Desta forma, é possível reduzir vantajosamente o número de circulações de passageiros dispondo-as a horas convenientes, o que facilita a circulação fora desses períodos de comboios de mercadorias. Nos troncos comuns a várias grandes linhas e, designadamente, à saída e chegada a Paris formam-se as chamadas *baterias* de rápidos, isto é, séries de comboios que, com vários destinos ou procedências se sucedem no troço comum (que pode ser muito extenso) com pequenos intervalos.

As velocidades comerciais dos comboios de longo curso franceses são as mais elevadas que se encontram na Europa; desde o último serviço de horários, os rápidos e expressos franceses percorrem, diariamente, uns 38 mil km, a mais de 100 km/h de média, e, cerca de 40 mil outros, com velocidades entre 90 e 100 km/h. Dentre os primeiros, importa fazer referência aos comboios de composição especial, no número dos quais se contam o *Sud-Express* que faz a ligação do nosso País com a França e o resto da Europa e que no percurso francês, percorre 816 km apenas com duas paragens intermédias, existindo 581 km entre a segunda delas (Bordéus) e Paris. A velocidade comercial deste comboio é de 111 km o que o torna o mais rápido da Europa em tão grande percurso. Outro exemplo notável é o do «Mistral» que circula entre Paris e Nice a 100 km/h. de média; no trajecto Paris-Lyon (512 km), de tracção eléctrica, a sua velocidade atinge os 150 km/h e, em média, ela é de 123 km/h sendo portanto o comboio mais rápido do Mundo, no domínio das médias distâncias. Estes dados, que dispensam outros comentários, são, sem dúvida, a melhor prova do que afirmámos; mas note-se que eles se referem a dias de tráfego normal. Nos dias de *ponta* (partidas e regressos de férias, Natal, Páscoa, etc.) em que o serviço se quintuplica por vezes, efectuam-se muitos desdobramentos pelo que aqueles números vêm consideravelmente aumentados. Apesar de tudo, a regularidade da circulação é prodigiosa: apenas uns 3% dos comboios de grande percurso chegam anualmente aos términos com atrasos superiores a 15 m.; desta forma se vai fazendo a transição dos antigos

horários *por minuto* aos futuros horários *por segundo*.

O serviço de mercadorias oferece um interesse especial porquanto proporciona cerca de 70% das receitas dos caminhos de ferro franceses. A sua organização é diferente da nossa: enquanto entre nós é o expedidor quem tem a livre escolha da *velocidade* do transporte, em França esta é, por assim dizer, automaticamente determinada pela qualidade



Para assegurar convenientemente os transportes de mercadorias existem em França estações de classificação ou triagens mundialmente conhecidas pela excelência das suas instalações. Cada um dos Regimes, Ordinário e Acelerado, tem uma organização própria e, por conseguinte, triagens independentes. A S. N. C. F., com o intuito de, com maior economia, obter maior eficiência, reduziu o seu número, tendo, porém, dotado do melhor equipamento as que subsistiram, o que aumentou o rendimento geral. Algumas delas são verdadeiros prodígios da técnica e, para que disso se possa fazer uma ideia, bastará dizer que, num só dia, se conseguiram classificar na triagem de Villeneuve-St. Georges (do R. O.), de que a gravura mostra um aspecto geral, 4922 vagões, graças à automatização de grande número de operações

da mercadoria. Aquelas que requerem um transporte rápido e as chamadas remessas de detalhe são transportadas, sempre e sem determinação do expedidor, em *Regime ace-*



Os caminhos de ferro franceses têm eficazmente combatido a concorrência dos outros meios de transporte, através duma política adequada que favorece os ramais particulares (40% de tonelage transportada pela S. N. C. F. utiliza-os à chegada e à partida e outros 26% somente numa das duas extremidades), os reboques caminhos de ferro-estrada, os reboques porta-vagões e os contentores. Na fotografia vê-se um reboque porta-vagão numa das ruas de Paris

lerado (de características, no restante, parecidas à nossa G. V.); as demais — designadamente as muito densas — são-no em *Regime Ordinário* (que se assemelha à nossa P. V.). O estabelecimento deste sistema, além das importantes economias que trouxe à S. N. C. F., melhorou apreciavelmente o aproveitamento dos comboios recoveiros (*Regime Acelerado-RA.*) e de mercadorias (*Regime Ordinário-R.O.*).

Finalmente, resta dizer que, para a execução das múltiplas funções requeridas pela

complexa actividade de tão vasta empresa ferroviária, se empregam nos caminhos de ferro franceses aproximadamente 380 mil agentes. E é curioso registar que, em 1938, para um tráfego que desde então aumentou de 20%, no que toca aos passageiros, e de 65%, no que se refere às mercadorias, havia em França 520 mil ferroviários. Esta grande melhoria de produtividade, em grande parte devida ao pessoal, não só constitui facto honroso para os caminhos de ferro franceses como para todos os seus agentes.



### Produtos farmacêuticos

1. A Farmácia privativa da Companhia, instalada na estação de Lisboa-P., encontra-se em condições de fornecer produtos farmacêuticos especializados, nas condições a seguir referidas:

2. Somente aos agentes da Companhia, quer no serviço activo, quer na situação de reforma, poderão ser fornecidos medicamentos.

3. O fornecimento é feito a pronto pagamento e na *própria Farmácia*, isto é, esta não se incumbe da expedição de medicamentos, seja por que via for, nem pode, visto lhe ser formalmente vedado por disposições legais, promover a entrega de produtos farmacêuticos por intermédio dos fornecedores, — mediante requisições ou qualquer outro processo.

4. É expressa e rigorosamente proibido ceder directa ou indirectamente a terceiros, especialmente a pessoas estranhas à Companhia, produtos farmacêuticos adquiridos na Farmácia privativa. Os infractores desta disposição ficam sujeitos a severas sanções disciplinares.



# Marinheiros ferroviários

**D**ENTRE o bom número dos nossos leitores que alguma vez efectuaram viagens por caminho de ferro entre a capital e o Sul do País, por certo poucos terão sido aqueles que se interessaram pela Via Fluvial da Companhia e procuraram conhecer o denodado labor dos agentes que asseguram o seu serviço.

É por este motivo que o *Boletim da C. P.*, sempre desejoso de dar a conhecer as múltiplas actividades da Companhia e do seu pessoal, dedica hoje algumas páginas a este assunto que bem merece ser conhecido e apreciado por todos os ferroviários.

\* \* \*

Dificuldades de ordem vária têm impedido a construção na proximidade de Lisboa de ponte ou túnel que estabeleça a ligação entre as duas margens do Tejo. Por várias vezes se tem falado e discutido o problema;

ao que parece, já foram mesmo elaborados projectos para o solucionar; porém, por diversos motivos, essa obra não tem passado de dourado sonho das populações da margem esquerda do rio.

Do ponto de vista ferroviário, a falta de ligação adequada impossibilitou a vinda do caminho de ferro do Sul até Lisboa e tornou inevitável o recurso ao transporte fluvial por embarcações, como aliás se tem feito em muitos outros pontos do Globo. Para solucionar problemas desta natureza, têm sido empregadas duas fórmulas: uma, a mais simples, requer o transbordo de passageiros e mercadorias dos comboios aos barcos e vice-versa; outra, mais perfeita, mas também mais onerosa, consiste em fazer transportar carruagens e vagões pelos próprios barcos, sem exigir, portanto, qualquer transbordo. Esta última solução, aparentemente muito interessante, não convinha ao caso particular

■  
O «Trás-os-Monte» — um dos barcos da C. P. que estabelecem a ligação fluvial, de cerca de 10 km, entre Lisboa e Barreiro.  
■





■  
 No seu gabinete, o Chefe da Estação de Lisboa — T. P., trata de assuntos relacionados com a Via Fluvial  
 ■

que nos ocupa, visto tratar-se dum percurso relativamente curto e, além disso, constituir início ou fim, da viagem ou do transporte, pelo menos na maioria dos casos. A aplicação deste sistema restringe-se, em geral, devido ao seu elevado custo, a percursos longos e intercalados em grandes viagens e que não podem ser evitados por itinerários exclusivamente terrestres, embora com aumento da sua extensão.

A ligação ferroviária de Lisboa com o Sul do País tem sido, pelos motivos apontados, efectuada com transbordo no Barreiro, que pode ser considerado o verdadeiro término da rede do Sul. Com a construção da projectada ponte ou túnel atravessando o Tejo — que se prevê seja também ferroviária — a linha do Sul virá entroncar-se directamente,

por Alcântara, à rede do centro e norte do País. Mas o Barreiro continuará ligado, pela via fluvial da C. P., a Lisboa. A sua importância, como centro fabril de primeira grandeza, assim o exige.

\* \* \*

O efectivo da frota da Companhia tem variado bastante no decorrer dos tempos. Actualmente compõem-na dois vapores e um barco-motor para o transporte de passageiros (podendo também transportar 3 toneladas de carga) e um rebocador e três alvarengas para o transporte de mercadorias. Para o transporte de passageiros, este número é presentemente insuficiente; mas com o projectado itinerário ferroviário, pela ponte ou túnel, o tráfego será evidentemente aliviado e o número de embarcações chegará para as neces-

■  
 As mãos firmes do mestre e contramestre dirigem, na ponte do comando, a rota segura do vapor  
 ■



No cumprimento da sua missão, o revisor, com a habitual urbanidade, «pede» os bilhetes aos passageiros do salão de 1.<sup>a</sup> classe.



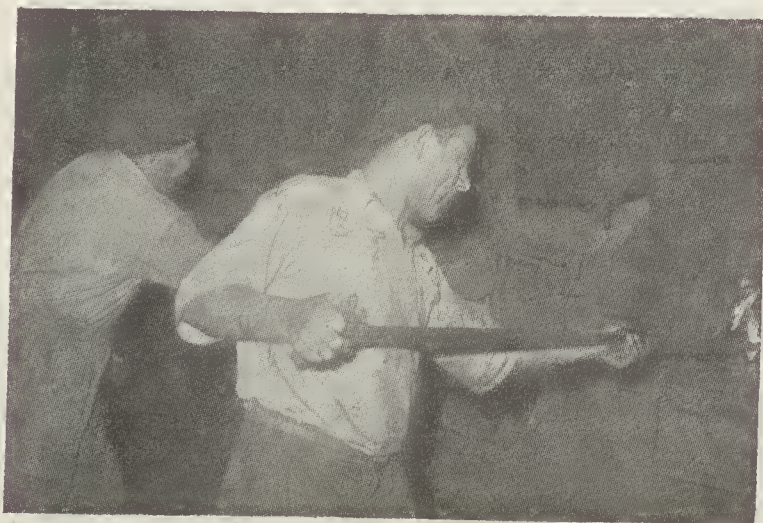
sidades do transporte. Mas isto não significa que a C. P. vá descurar o problema da modernização e mesmo renovação da sua frota fluvial. É assunto que a Companhia tem bem presente nos seus projectos actuais, conforme está bem consignado nos seus planos de acção imediatos.

Para o transporte de mercadorias, a frota da Companhia é mais do que suficiente dado que a modernização da tracção tornou mais económico, na maioria dos casos, o seu seguimento pela via Setil, prescindindo-se assim das operações, demoradas e dispendiosas, de transbordo e manutenção que a Via Fluvial requer.

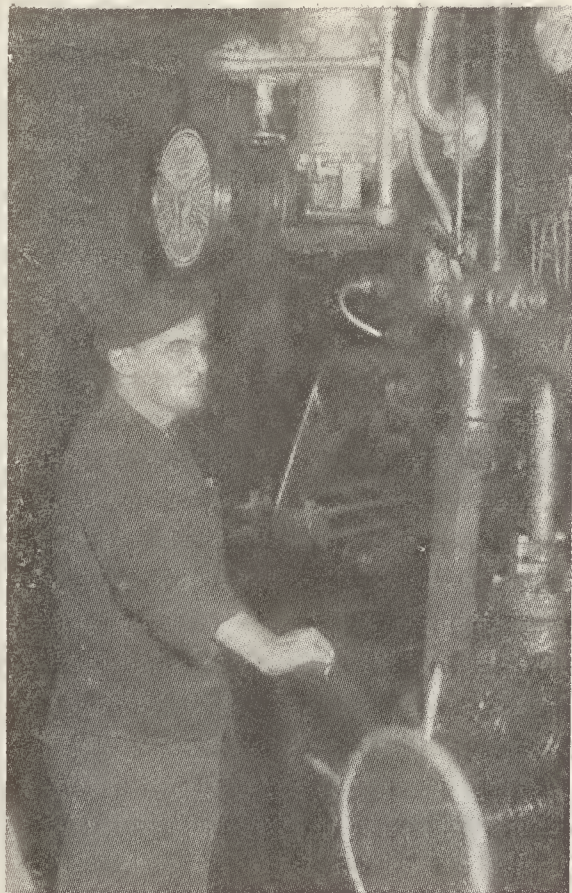
Os dois vapores actualmente em serviço têm os nomes de «Alentejo» e «Trás-os-Montes» e são absolutamente idênticos. Foram

construídos em 1923 pela casa J. Crichton & C<sup>o</sup>. Têm duas caldeiras elípticas de chama invertida, cada uma das quais alimenta uma máquina de vapor de alta e baixa pressão. O sistema de propulsão é constituído por dois hélices. A sua potência é de 600 H.P. e a velocidade horária 11 milhas. Consomem por hora a navegar 505 Kg. de carvão. O abastecimento deste (cerca de vinte toneladas) é efectuado de noite, durante a interrupção do serviço e demora aproximadamente duas horas. Encarregam-se dele os marinheiros e fogueiros.

Pertenceram à frota da Companhia dois outros vapores: o «Estremadura», construído em 1900, que foi abatido ao efectivo em 1954, por inaptidão para o serviço, e o «Algarve», construído em 1887 e que foi destruído pelo



Em toda a época — verão ou inverno — é sempre sob temperatura escaldante que os fogueiros alimentam as amplas fornalhas dos barcos, contribuindo muito para a eficiência deste serviço da C. P.



Operando segundo as indicações da ponte do comando, o maquinista regula a marcha do seu barco

ciclone que assolou Lisboa em 15 de Fevereiro de 1941. A propulsão deste último era efectuada por meio de rodas, sistema hoje em desuso.

O navio-motor, tem o nome de «Évora», e foi construído na Alemanha em 1931. Tem dois motores «Diesel» de 6 cilindros cada um, que consomem 170 g/CV/hora (a 285 r. p. m.). Os seus dois hélices são de aço inoxidável que apresenta sobre o bronze, para este fim, reconhecidas vantagens. A sua potência é de 500 H. P. e a sua velocidade horária de 12<sup>1</sup>/<sub>4</sub> milhas. Consome por carreira 40 Kg. de óleo, sendo portanto muito económico o seu funcionamento; os depósitos de combustível têm capacidade para 11 toneladas de óleo.

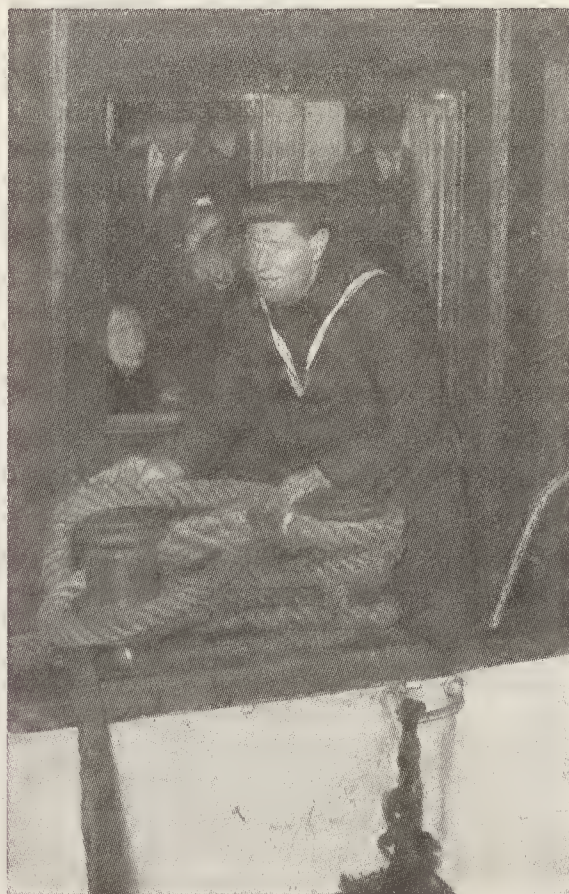
O rebocador a que atrás nos referimos foi construído em 1947 na Holanda. Está equipado com um motor «Diesel» de 5 cilindros, 600 r. p. m. e 170 H. P.. Atinge a velocidade de

9 milhas e tem apenas um hélice. Foi adquirido pela Companhia em 1957 e tem o nome de «Expedito».

Nesse mesmo ano, foram abatidos ao efectivo os antigos rebocadores que a Companhia possuía e que tinham os nomes de «Vitória» e «Tavares-Trigueiros». Tinham sido construídos no começo deste século e estavam equipados com duas máquinas de vapor de alta e baixa pressão, cada uma das quais movia um hélice sendo ambas alimentadas por uma única caldeira. O seu funcionamento era pouco económico.

A transferência da maior parte do tráfego de mercadorias para a via Setil tornou dispensáveis algumas das alvarengas que a Companhia possuía. O seu número, que era de dez, foi gradualmente baixando, sendo hoje apenas de três.

O pessoal que constitui a tripulação destas



Um marinheiro ferroviário em plena manobra de atracação



Na poesia de um entardecer  
encantador — a presença da  
C. P. na Via Fluvial.

unidades da C. P. reúne as tradicionais qualidades de duas nobres classes trabalhadoras: a dos ferroviários e a dos homens do mar. Ao seu abnegado esforço e inextinguível interesse pelo serviço se deve, em absoluto, a regularidade e excelência do serviço assegurado pela nossa Via fluvial.

**SIMÕES DO ROSÁRIO**

**Correcções**

Por lapso, escaparam no anterior artigo desta série, publicado no *Boletim da C. P.*, de Janeiro, as

seguintes inexactidões de que pedimos desculpa aos nossos leitores:

— Pág. 19, coluna 2:

Nos sinais principais, a luz verde foi substituída pela luz amarela (Instrução n.º 2307 e seu aditamento).

— Pág. 21, coluna 1:

As indicações de «mais elevado» e «mais baixo» saíram indevidamente trocadas.

— Pág. 22, coluna 1:

Onde se lê «resguardos para efectuar resguardos» devia evidentemente ler-se «resguardos para efectuar ultrapassagens ou intervenções».

## Delegação Turística dos Ferroviários

### AVISO

Estão sendo ultimados os programas deste ano para passeios e excursões no País e no estrangeiro de ferroviários e suas famílias. Roga-se, por isso, a todos aqueles que estejam interessados em participar em quaisquer viagens a realizar, o favor de, o mais breve possível, se inscreverem na Delegação Turística dos Ferroviários — Estação de Santa Apolónia — Lisboa.

Os programas totais e bem assim as condições e preços reduzidos das viagens, ser-lhes-ão directamente comunicados.

## «HOMENAGEM»

Ao Ex.<sup>mo</sup> Senhor Engenheiro Frederico  
de Quadros Abragão

— *Pelo que de elevado e lindo escreveu, no «Boletim» de Janeiro, sob o título «Os ferroviários e o Natal».* —

Eu venho aqui, senhor, agradecer  
Quanto me deu de bem espiritual,  
O ter podido ler, sentir, viver,  
O seu lindo poema do «Natal».

Ter podido senti-lo enaltecer,  
Duma forma tão nobre e tão real,  
Esses homens humildes que o Dever  
Impõe que o cumpram sempre e por igual!

— Poema que singelo, em sua forma,  
Tanta grandeza d'alma nos descerra,  
Que em seu alto sentido se transforma

Nesta oração de Fé e Humanidade:  
«Glória a Deus nas Alturas; e na Terra,  
«Louvor aos homens de cristã vontade!»

**JOÃO BISPO**

Chefe de Repartição Principal



# DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS Ferroviários

## Impressões da viagem à Alemanha de participantes do 2.º grupo

De Joaquim Lopes Chaves, Chefe de Desenhadores:

*...são muito boas as minhas impressões da recente viagem à Alemanha, em que tomei parte; boa organização, itinerário muito bem escolhido e convívio agradável.*

*...e faço votos para que essa Delegação Turística possa continuar a proporcionar aos ferroviários viagens tão agradáveis como a do ano passado à Áustria e a deste ano à Alemanha.*

De João Duarte Elias, Escriturário de 1.ª classe, esposa e filha:

*Encontrando-nos verdadeiramente maravilhados com a bela excursão à Alemanha, tão inteligentemente organizada, dirigida e orientada, não podemos deixar de manifestar a nossa plena satisfação.*

*Conservando ainda bem nítida, na memória, a esplêndida recordação da excursão do ano passado à Áustria, patenteamos a nossa grande simpatia, admiração e reconhecimento, desejando a continuação de tão interessante como educativo fim.*

Do Dr. Eduardo M. Ribeiro de Oliveira, Médico da C. P.:

*...tanto eu como minha mulher e filha, foi pela primeira vez que tomámos parte numa excursão*

*são desta natureza, e, com a mais absoluta franqueza, é nossa opinião unânime que ultrapassou muito o que pensávamos, pois, não supúnhamos de forma alguma que esta excursão pudesse ser tão bem organizada. A beleza, os encantos, tudo de maravilhoso que observámos, e que perdurarão por muito tempo no nosso espírito, estão de harmonia com o alto critério, o bom senso, a competência, o cuidado, a atenção e a delicadeza dispensados pelo organizador a todas as pessoas, sem esquecer o mais ligeiro pormenor.*

Do Dr. Cipriano Pinhal Palhavã, Médico da C. P.:

*Conseguiu-se fazer uma excursão de certas dificuldades, em que nada faltou. Pondo de parte toda a modéstia, digo que sou pessoa um pouco viajada não só por minha iniciativa, mas ainda por intermédio de várias agências e até hoje ainda não fui melhor servido.*

De Alfredo Júlio dos Santos, Chefe de Repartição Principal:

*...venho encantado com a perfeição da organização, pois quanto à recuperação da Alemanha, belezas naturais da Holanda e aos encantos de Paris, trata-se de localidades que já me eram familiares e nada terei a dizer. Da organização — repito — devo, para ser justo, dizer que os ferroviários, que tiveram a sorte de ser participantes da Excursão à Alemanha, fizeram uma viagem que muitos milionários não conseguem, mesmo através*

☆

Os participantes do 2.º grupo  
no Castelo de Heidelberg

★



das variadas agências da especialidade que pululam por esse mundo, com tanta perfeição.

De Victor Ramos Domingos, Factor de 1.<sup>a</sup> classe:

Tanto eu como minha esposa ficámos com as mais agradáveis impressões da excursão à Alemanha, não só pelo que nos foi dado ver tanto em monumentos como em paisagens, mas ainda pela comodidade de que fomos rodeados devido decerto à boa organização...

De Clementino Pinto Ferreira, Chefe de estação de 3.<sup>a</sup> classe:

...tudo quanto me foi possível ver e apreciar, foi admirável; a ideia de tal realização foi feliz. Oxalá que outras se sigam com o mesmo esplendor

Quando ao que nós foi dado ver dois países visitados, dentro duma excursão forçosamente rápida, penso que foi o suficiente para nos evidenciar as características diferentes desses mesmos países que tanto os individualizam. Belezas naturais verdadeiramente encantadoras e típicas como o vale do Reno, Heidelberg ou as planícies holandesas; jóias de arquitectura como em Estrasburgo, Colónia ou Bruxelas; cidades industriais de primeira grandeza como as que na Alemanha se encontram na Zona percorrida, etc., etc.

Uma excursão que nos consegue proporcionar uma tão variada gama de contactos — paisagem, indústria, comércio, vida e arte das populações, arquitectura, artes plásticas, etc. — tem de forçosamente ser plena de interesse. Creio que a todos



Os excursionistas do último passeio do «Boletim» num pátio do Alcazar, em Sevilha

de realizar.

De Eduardo Ferrugento Gonçalves, Engenheiro Ajudante:

Após uma viagem que interessou sobremaneira 4 países — França, Alemanha, Holanda e Bélgica, é difícil concentrar em poucas linhas algumas impressões.

Quanto à organização e ao programa: inteligentemente estudados e tão perfeitos quanto humanamente possível em excursões deste género, onde sempre podem surgir imprevistos.

Quanto ao espírito de comunidade e de compreensão revelados pelo grupo. creio que só temos que regosijarmo-nos com o nível atingido, dada a natural heterogeneidade dos elementos constitutivos, nível que foi índice seguro do êxito da excursão.

pôde proporcionar uma ideia concreta das regiões visitadas, e isso deve ter correspondido ao seu objectivo.

Dois aspectos ainda a focar: o da hospitalidade cativante com que em toda a parte fomos recebidos, e um outro que não pode passar despercebido a qualquer ferroviário — o do tráfego ferroviário nos diferentes países percorridos.

De Crisógono Gomes Júnior, maquinista de 3.<sup>a</sup> classe:

...tanto eu como minha esposa achámos o programa excelente: dificilmente se organizará outro em que, dentro de tão pouco tempo, se veja tanto e tão belo!

De Severo da Silva Biscaia, Subchefe de Serviço: Difícil é, em breves linhas, dizer o que se sente, as impressões, todos os momentos agradáveis que se viveram e que se recordam já com saudade.

*Apreciar, embora sucintamente, as paisagens, os costumes, os hábitos, a maneira de viver de povos estranhos com que contactámos e cuja civilização foi para nós motivo de estudo e comparação.*

*Rever a paisagem maravilhosa da Alsácia; o bucolismo de Heidelberg; o renascimento da Alemanha; a descida caleidoscópica do Reno, só por si motivo justo de uma viagem; o ambiente e a maneira de ser dos holandeses, com as suas moradias de encanto, complemento lógico do seu tipismo; o deslumbramento da Grande Praça de Bruxelas, para só recordar o que mais avulta; e depois Paris, que é e será sempre Paris; é difícil, como disse, dizer em breves linhas.*

Do Dr. Mayer da Silva Tavares, Médico da C. P.:

*Que poderei eu dizer senão que foi uma viagem maravilhosa?*

*Desde o itinerário à organização, a maneira afável como fomos recebidos, até aos mínimos pormenores, tudo se combinou para tornar a viagem tão agradável que apetecia repeti-la imediatamente.*

### Movimento turístico

Encontra-se já mais ou menos definido o programa das nossas actividades turísticas no ano ora iniciado, no que se refere à recepção em Portugal de ferroviários estrangeiros.

Assim, a Associação Turística dos Ferroviários Franceses enviar-nos-á 9 grupos, de Abril a Setembro próximos, o que bem denota o interesse crescente que os nossos colegas franceses vêm dedicando a Portugal.

Associações congéneres da Alemanha, Dinamarca e Suíça promovem igualmente este ano viagens ao nosso país dos seus agrupamentos turísticos.

A esta série de viagens, há ainda a acrescer uma próxima visita dos ferroviários espanhóis, que renovam assim, todos os anos, os laços de excelente camaradagem há muito existentes entre os ferroviários dos dois países irmãos.

Dadas estas perspectivas, tudo indica que o ano de 1953 registará um novo «record» de visitas a Portugal dos nossos colegas estrangeiros.

### Factos diversos

Deu-nos muita satisfação receber recentemente a visita dos srs. Egger e Bahmann, destacados dirigentes da Associação Turística dos Ferroviários Alemães que se deslocaram propositadamente ao nosso país e a Espanha para estudarem a possibilidade de fomentarem um interessante intercâmbio turístico entre os ferroviários alemães e os seus colegas portugueses e espanhóis.

Durante a sua breve estadia no nosso país, tiveram o ensejo de visitar os principais atractivos de Lisboa e de efectuar o clássico circuito turístico de Estoril-Cascais Sintra.

Os nossos colegas alemães ao retirarem para Madrid confiaram-nos as mais agradáveis impressões desta visita a Lisboa e seus arredores e afirmaram-nos que em breve o nosso país figurará entre os preferidos pelos ferroviários alemães para as suas viagens de férias ao estrangeiro.

# Resultado dum Concurso

## QUADRO DE HONRA DOS AMIGOS DO «BOLETIM DA C. P.»

### PROPONENTES DE ASSINATURAS

Nomes	Número de assinaturas propostas
(Continuação)	
11 — António Rodrigues Loureiro, factor de 2. <sup>a</sup> classe em Braço de Prata . . . . .	15
12 — José Ferrão Tavares, inspector da exploração em Coimbra . . . . .	15
13 — Benjamim Marques, chefe de lanço em Celorico da Beira . . . . .	14
14 — Augusto Valente Maia, operário de 3. <sup>a</sup> classe nas oficinas do Entroncamento . . . . .	13
15 — José Marques Daniel, factor de 2. <sup>a</sup> classe em Vila Nova de Gaia . . . . .	13
16 — Ernesto de Almeida Vaz, factor de 2. <sup>a</sup> classe em Vila Franca das Naves . . . . .	12
17 — José Rodriguez Neves Martinho, auxiliar na estação de Messines . . . . .	12
18 — Ângelo Reis Sousa, factor de 2. <sup>a</sup> classe no Barreiro . . . . .	11
19 — Aníbal da Silva Carvalho, escriturário na Sociedade «Estoril» . . . . .	11
20 — António José Mateus, praticante de factor na estação de Funcheira . . . . .	11

(Continua no próximo número)



O Conselho de Administração da C. P., lamentando o afastamento da Companhia do Subchefe da Divisão de Material e Tracção, sr. Júlio Godinho, por motivo de reforma a seu pedido, consignou-lhe um voto de louvor «por durante 53 anos ter servido a Companhia sempre com zelo, dedicação e actividade notáveis».

# Apontamentos FEMININOS

## notas & modas

Por CAROLINA ALVES

### Adolescência

Lembra-te, mãe, que a tua filha adolescente é flor a desabrochar em plena Primavera, ansiosa de cor, de brilho e de vida! Para ela o mundo é uma charada que procura decifrar, um livro que anseia ler, ou um aroma que a sua inexperiência julga aspirar num hausto.

É principalmente nesta idade que a sua alma mais necessita dos teus conselhos, do teu amparo e carinho.

Procura fazer-te sua confidente e, como mãe perspicaz, adivinhar-lhe os pensamentos para que a possas auxiliar e orientar dentro da verdade e da moral.

Dize-lhe que na vida é muito importante saber pensar e aproveitar o tempo.

Prepara-lhe bem o espírito na fé e na oração a Deus, pois encontrará na crença muitas virtudes que ao longo da existência serão o seu melhor baluarte.

Dá-lhe bons exemplos e dize-lhe que o trabalho é nobre e honra a quem por ele vence na vida.

Se tua filha tiver talento, faz o possível para que o cultive, a fim de poder aproveitar as faculdades com que Deus a favoreceu, tornar-se melhor, desprezar frivolidades e tudo o que possa prejudicar a sua carreira e o seu valor.

Faz-lhe ver que a vaidade, o olhar sobranceiro, o sorriso irónico descarado, são filhos do despeito, da inveja e da falta de educação, e que é indispensável a caridade e delicadeza para com o seu semelhante.

Deves inculcar-lhe no espírito, a dedicação pela criança, o respeito pela velhice, a fraternidade para com o próximo e o amor à pobreza.

É necessário que tenha uma mente clara, uma razão forte, um coração terno a par de uma coragem elevada para desenvolvimento da sua própria evolução e exemplo das demais.

Cabe a uma mãe a grave responsabilidade de educar. Não é necessário ser severa para bem cumprir a sua missão, mas sim, inteligenté, para estudar a melhor forma de proceder e adaptar à maneira de ser de sua filha para conseguir o fim em vista.

Eis, pois, o segredo importante de todas as mães ou educadoras.

### Como se trincha o peru

Primeiro, cortam-se as pernas e as coxas, que se dividem, depois as asas e, finalmente, o peito em tiras delgadas.

Basta um talher para fazer esta operação, estando a faca bem afiada, uma colher para tirar o recheio, paciência e um pouco de jeito.

### Um bom pudim

Duzentos e trinta gramas de açúcar refinado, duzentas e cinquenta gramas de polme de cenouras



Vestido azul escuro, corpo cingido e saia ampla, levemente mais curta

cozidas, cento e vinte e cinco gramas de amêndoa (miolo), seis ovos, uma colher de chá (rasa) de fermento em pó e «Chantilly» ou creme de manteiga q.b.

Cozem-se as cenouras e põem-se a escorrer num passador; em seguida apertam-se num pano para lhes tirar toda a água. Espremem-se pelo passador de batata e só então se pesam. Misturam-se muito bem com o açúcar e a amêndoa pelada e pisada;

Dentro do plano em curso de reorganização dos Serviços Centrais da Sociedade «Estoril», foi nomeado Secretário da Direcção o Sr. Mário Cunha, que até agora desempenhava as funções de Chefe do Serviço da Fiscalização e do Tráfego.

— A C. P. está presentemente procedendo à aquisição de terrenos particulares diversos na área de Bragança, com vista à construção de uma variante da linha do Tua por motivo de obras da urbanização a cargo da Câmara Municipal de Bragança.

— O Eng. Louis Armand deixou o cargo que exercia de Presidente do Conselho de Administração da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F.) por ter sido nomeado para a presidência do «Euro-Atomo». A vaga deixada foi já preenchida pelo Sr. André Ségalat.

— A General Eléctrica Portuguesa acaba de fazer entrega à C. P. de um estudo sobre a Dieselização das linhas de via normal e via estreita na zona do Douro e seus afluentes. Nesse estudo, afirma-se que a economia nas despesas de serviço obtida com locomotivas Diesel-eléctricas é tão grande que, em relativamente pouco anos, se poderá amortizar o capital a despendar com a compra das locomotivas previstas — com as potências de 1 800 HP., 1 200 HP. e 900 HP.

— O Ateneu Ferroviário fez presente ao Director-Geral da C. P. duma artística lembrança constituída por um indicador de posição de agulha, em prata, como preito de gratidão da Instituição pelos benefícios constantemente recebidos do Eng. Espregueira Mendes.

— O Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã promoveu um almoço de confraternização entre os Directores e Atletas do Grupo após o que procedeu à entrega de taças e medalhas correspondentes à época de 1956/57.

— No Relatório das colónias de férias da C. P., para filhos de ferroviários, regista-se que na época de 1957, na Praia das Maçãs, estagiaram 1326 crianças distribuídas por 5 turnos e em Mangualde 245 crianças distribuídas por 2 turnos. Todos os beneficiários abandonaram as colónias, no fim dos respectivos turnos, com manifesta melhoria física.

juntam-se-lhe as gemas batidas, nas quais se desfaz a colher de farinha e o fermento e depois de tudo bem ligado, leva as claras em castelo.

Coze-se em duas formas bem untadas, em forno brando.

Depois de cozidos e desenformados, coloca-se um bolo dentro do prato onde se servir, espalha-se em cima uma porção de «Chantilly», ajusta-se o outro bolo e cobre-se com «Chantilly».

## CONCURSO DAS ESTAÇÕES FLORIDAS



### O 1.º Prémio foi atribuído à Estação de Luso-Buçaco

Depois de visitadas 290 estações, espalhadas pelas várias linhas do País, o júri do XVI Concurso das Estações Floridas, organizado pelo Secretariado Nacional da Informação, deu por terminados os seus trabalhos de classificação do certame referente a 1957.

Após várias reuniões, ficou resolvido que o 1.º prémio — trofeu e 2.500\$00 — fosse atribuído à estação de Luso-Buçaco: o segundo prémio — trofeu e 2.000\$00 — à de Valado (a esta estação, em virtude do estipulado nas bases do concurso, não podia ser dado o 1.º prémio, porque já os recebera nos concursos imediatamente anteriores, de 1955 e 1956).

Para os prémios subsequentes — 3.º 4.º 5.º e 6.º — havia sete estações com a mesma pontuação, pelo que houve que estabelecer o mérito relativo, atribuindo-se o 3.º prémio — trofeu e 1.500\$00 — à estação de Paçô Vieira: o 4.º prémio — diploma de honra e 1.000\$00 — à de Fronteira: o 5.º prémio — diploma de honra e 750\$00 — à de Fornos de Algodres: e o 6.º prémio — diploma de honra e 500\$00 — à de Contumil.

Às estações do Rio Tinto, Cete e Olhão foram atribuídos diplomas de menção honrosa extraconcurso e prémios pecuniários de 500\$00 a cada uma.

Foram também atribuídos diplomas de menção honrosa especial às seguintes estações: Marvão-Beirã, S. Mamede de Infesta, Leixões, Caminha, Arco de Baulhe, Pero Negro, Rune, Régua (Pessoal de Tracção), Celorico da Beira, Vila do Conde, Barcelos, Pinhão, Mondim de Basto e Pinhal Novo, cabendo aos chefes que as dirigiam na altura da sua inscrição prémios pecuniários de 250\$00 cada um.

A's estações de Dois Portos, S. Martinho do Porto Caxarias, Curia, Espinho, Leça do Balio, Gondifelos, Braga, Barroelas, Paredes, Couto de Cocujães, Pinheiro de Bemposta, Outeiro, Estarreja, Vizela, Famalicão, Nine, Afife, Moledo do Minho, Recarei — Sobreira, Caíde, Amarante, Canedo, Chaves, Albergaria-a-Nova, Bombarral, Setil, Valadares, Ermesinde e Tamei, além de diplomas de menção honrosa, atribuíram-se prémios pecuniários de 200\$00 a cada um dos chefes que as dirigiam na ocasião em que foram inscritas.

Os concorrentes premiados serão oportunamente convidados para a distribuição de prémios.

*«É sobretudo por uma regra intelectual, moral e religiosa e pela recusa de adoptar os costumes da multidão que seremos capazes de nos reconstruirmos.»*

Alexis Carrel



No último número do *Boletim*, na notícia a respeito dos «Festejos do Natal na C. P.», saiu uma inexactidão que temos de rectificar. A festa realizada por iniciativa dos empregados do Serviço de Mecanografia não teve a colaboração da «Obra das Mães», mas sim a colaboração, a título particular, dos Srs. Conde e Condessa de Penha Garcia.

Referiu-se a essa simpática festa a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», nos seguintes termos, que muito nos apraz deixar aqui registados nas nossas colunas :

Por generosa iniciativa das senhoras do Serviço de Estatística e Mecanografia, há anos que se vem realizando o «Berço do Natal Ferroviário», pequena festa familiar, mas de profundo sentido humanitário, que tem por objectivo a distribuição de berços e enxovais a filhos de modestos agentes da C. P.

A distribuição, no Natal de 1957, foi feita sob a presidência da Senhora Condessa de Penha Garcia. À cerimónia assistiram os srs. Administrador Conde de Penha Garcia, Eng.º Roberto de Espregueira Mendes e António Branco Cabral, respectivamente, Director-Geral e Secretário-Geral da C. P., Eng.º Frederico de Quadros Abragão, Prof. Doutor João Faria Lapa, Dr. Francisco Pinto Moledo, Dr. Carlos de Albuquerque, Dr. Lobo Alves e a Comissão do «Berço do Natal Ferroviário», constituída pelas senhoras D. Cacilda Moreira, D. Maria Amália Braga, D. A. Fernandes e Dr. Costa Lopes.

Esteve também presente à cerimónia o nosso director, sr. Carlos d'Ornellas, na sua qualidade de presidente do grupo onomástico «Os Carlos» que, como no Natal de 1956, ofereceu à Comissão um berço e um enxoval, com a condição de que fossem também dados a um Carlos recém-nascido.

Momentos antes da distribuição, o sr. Dr. Francisco Moledo leu uma alocução, da qual reproduzimos, a seguir, algumas passagens :

«Senhora Condessa :

Permita que sejam para V. Ex.<sup>a</sup>, minha Senhora, as minhas primeiras palavras. Serão palavras de agradecimento e de reconhecimento. De agradecimento pela elevada honra que V. Ex.<sup>a</sup> nos concedeu de presidir a esta singela festa; de reconhecimento pela valiosa e espontânea oferta que V. Ex.<sup>a</sup> nos trouxe.

Embora a título meramente particular, a presença de V. Ex.<sup>a</sup> a este acto quase familiar não pode fazer-nos esquecer que V. Ex.<sup>a</sup> é a eminente Presidente da Obra das Mães, à qual o seu excelso coração tem

consagrado extremos de bondade e carinho. A presença de V. Ex.<sup>a</sup> traz-nos, pois, a certeza de estarmos trilhando um bom caminho e procurando seguir a palavra de Deus, certeza que, partindo de V. Ex.<sup>a</sup>, profundamente nos desvanece.

Ao sr. Conde de Penha Garcia, que há momentos apenas chegou de Bruxelas e que, apesar dos incómodos de tão longa viagem, não quis deixar de nos honrar também com a sua presença, queremos significar o nosso alto apreço e o nosso imenso reconhecimento pela extrema bondade do seu gesto e pelo carinho com que tem sempre acompanhado esta obra, carinho que muito nos penhora.

Cumprido este grato dever que a consciência nos impunha, cabe-nos ainda agradecer a presença do Sr. Director-Geral, do Sr. Secretário-Geral e de todos os funcionários da Companhia que quiseram também honrar este acto com a sua presença a todos os títulos ilustre.

Mas quem, porém, merece os nossos maiores agradecimentos são as Senhoras do Serviço de Estatística e Mecanografia, pelo infável prazer espiritual que mais uma vez nos proporcionam com esta festa tão simples, mas de tão elevado significado moral. Nos sombrios tempos que atravessamos, em que o egoísmo norteia os actos de quase todos, consola profundamente a alma observar este alto exemplo de fraternidade humana e de elevado espírito cristão.

É preciso que se diga, é necessário que se acenue que estes enxovais que agora vão ser distribuídos a filhos de modestos trabalhadores da C. P. foram executados pelas mãos dessas Senhoras, com recursos que elas particularmente angariaram, numa cruzada de bem fazer que data já de 8 anos.

Depois de um de trabalho intenso, quando tinham direito a um merecido repouso, têm ainda ânimo para esquecer as suas fadigas e sacrificar por vezes as exigências dos seus lares para se consagrarem a esta obra de tão grande altruísmo: dar um pouco de conforto e de calor a algumas criancinhas filhas de modestos servidores da Companhia.

Antes de terminar e para que estas palavras não fiquem incompletas, devo ainda agradecer ao Sr. Carlos d'Ornellas, Presidente do Grupo Onomástico «Os Carlos» e ilustre director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», a oferta de um berço e de um enxoval, que, em nome daquele Grupo, nos quis fazer, pela 2.<sup>a</sup> vez, com a única condição de ser destinado a um pequenino Carlos. A espontaneidade do seu gesto e o carinho que ele revela sensibilizou-nos profundamente e, por isso, aqui lhe consignamos publicamente os nossos melhores agradecimentos.

Muito obrigado a todos».

*Para se saber mandar é preciso, primeiro, saber servir.*

**General Guilherme Bankos**

# Os nossos CONCURSOS

**Divertindo-se, pode ganhar dinheiro**

**PRÉMIOS — 300\$00**

A gravura que reproduzimos representa um dos modernos postos de comando centralizado de agulhas e sinais que a Companhia possui. O seu encravamento é mecânico, mas os sinais (também mecânicos) e as agulhas, são manobradas electricamente. Este posto foi entregue à C. P., por uma firma alemã em 26 de Outubro de 1958.

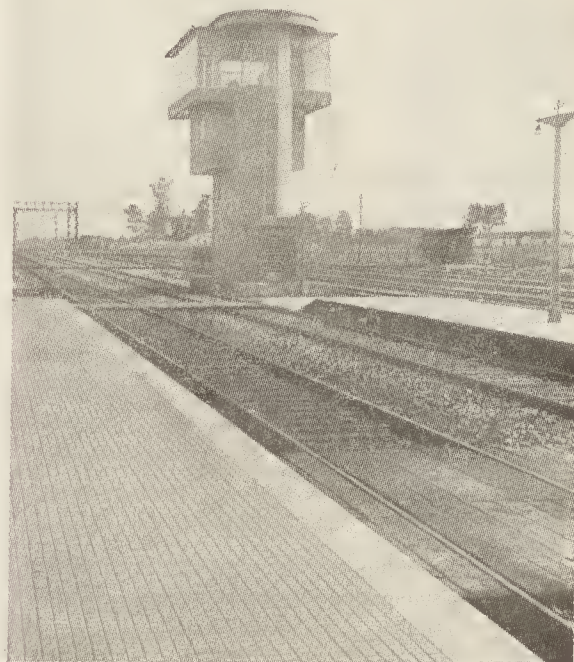
**Em que estação está instalado este posto ?**

As respostas dos nossos assinantes, devem ser nos enviadas, como de costume, em simples postal, até ao fim do mês. Os prémios serão sorteados entre os que nos tiverem enviado respostas certas.

**Resultado do Concurso n.º 7**

Solução: **Itália.**

Foram premiados: — António Francisco da Silva, Desenhador nos Serviços Técnicos da Divisão de Material e Tracção; José da Silva Leitão, factor de 2.ª cl. em Vila Nova de Gaia e Luís Domingos, Fogueiro de 2.ª cl. do Depósito do Entroncamento.



**N.º 9**

**EM QUE ESTAÇÃO ESTÁ INSTALADO ESTE POSTO ?**

## **Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste**

Realizou-se a Assembleia Geral para a eleição dos seus Corpos Gerentes para o exercício de 1958, a qual deu os seguintes resultados:

**DIRECÇÃO — Efectivos** — Alexandre Correia Matias, Napoleão Pinto dos Reis, António Aires Guerra, Joaquim Pereira Gonçalves, José Gonçalves, José Horta Raposo e Aires dos Santos Cordeiro. **Suplentes** — Armando Bravo Marinho, Ângelo Reis de Sousa e António de Matos Miranda.

**ASSEMBLEIA GERAL** — *Presidente* — Joaquim da Silva Simplício Jr. — *Vice Presidente* — Manuel António Fernandes — *1.º Secretário* — Gilberto Tavares dos Santos — *2.º Secretário* — José António Marques.

**CONSELHO FISCAL** — João Azevedo do Carmo, Manuel António Capela Bolina e Carlos Diogo da Cunha.

**JUNTA CONSULTIVA** — Manuel Martins Entrudo Junior, António Gomes, António Maria da Costa, Aníbal Pereira Fernandes, Ermelindo da Conceição Carvalho.



# Actualidades ferroviárias

O Ateneu Ferroviário comemorou festivamente o seu XXIII aniversário. À sessão solene que promoveram, presidiu, em representação do Director-Geral da C. P., o Eng. Subchefe de Divisão, José António de Abreu.

## Nota dos géneros de maior consumo, e seus preços, a distribuir ao pessoal, pelos Armazéns de Víveres

Açúcar: Branco . . . . .	6\$60	Farinheiras . . . . .	16\$50 e	18\$50
Corrente . . . . .	5\$30	Feijão: Branco . . . . .		3\$60
Aguardente . . . . .	7\$20	» apatalado . . . . .		5\$20
Alpista . . . . .	4\$10	» «Fidalgo» . . . . .		4\$60
Arroz Gigante de 1. <sup>a</sup> . . . . .	6\$80	» miúdo . . . . .		3\$30
Gigante de 2. <sup>a</sup> . . . . .	5\$70	Catarino . . . . .		3\$90
Mercantil . . . . .	5\$20	Manteiga . . . . .		4\$50
Aveia . . . . .	1\$90	Grão . . . . .	»	3\$90
Azeite Extra . . . . .	13\$70	Manteiga . . . . .		40\$00
Bacalhau Islândia crescido . . . . .	17\$40	Margarina («Chefe» e «Vaqueiro») . . . . .		5\$00
Nacional miúdo . . . . .	12\$00	Massas: Cotovelos de 1. <sup>a</sup> . . . . .		7\$80
» corrente . . . . .	13\$40	»     » 2. <sup>a</sup> . . . . .		5\$80
» crescido . . . . .	14\$40	Esparguete . . . . .	»	9\$50
Noruega corrente . . . . .	15\$90	Luxo . . . . .		8\$80
Banha derretida (enlatada) . . . . .	14\$20	» . . . . .		9\$80
» em rama . . . . .	12\$30	Meadas de 1. <sup>a</sup> . . . . .		8\$00
Batata . . . . .	\$80	Mel (em frascos) . . . . .		11\$55
Bolachas: Água e Sal . . . . .	14\$10	Óleo de Mendobi . . . . .		12\$80
Amaretis . . . . .	23\$20	Ovomaltine . . . . .		23\$00
Amêndoa . . . . .	18\$50	Pão (carcassas) . . . . .		1\$60
Araruta . . . . .	29\$00	» (a). . . . .		3\$40
Baunilha . . . . .	37\$30	» (b). . . . .		3\$30
Champagne . . . . .	19\$10	Petróleo . . . . .		2\$10
Milho . . . . .	20\$30	Queijo (tipo Flamengo) . . . . .		28\$80
Negrita . . . . .	11\$60	(Quinta da Tapada) . . . . .		22\$80
Palermos . . . . .	21\$20	Serra . . . . .		28\$80
Cabeça e chispe . . . . .	10\$00	Sabão Offenbach . . . . .		5\$90
Cacau puro . . . . .	47\$70	Toucinho: entremeado . . . . .		18\$80
» baunilhado . . . . .	63\$80	gordo . . . . .		11\$10
Café (mistura extra) . . . . .	15\$80	Vinho (branco e tinto). . . . .		2\$90
Cevada torrada e moída: Avulso . . . . .	5\$50	Carnes verdes:		
Pacotes . . . . .	1\$80	Vaca, limpa . . . . .		26\$00
Chouriço de carne: Enlatado . . . . .	35\$20	» de 1. <sup>a</sup> , c/ osso . . . . .		20\$00
a granel . . . . .	35\$20	»     » 2. <sup>a</sup> , «     » . . . . .		13\$20
Chouriço de sangue . . . . .	21\$20	Carneiro, perna e lombo . . . . .		17\$20
Colorau doce, extra . . . . .	15\$00	» pá e costeletas . . . . .		15\$60
Farinhas: «Amparo» . . . . .	16\$85	» peito . . . . .		11\$20
de pau . . . . .	4\$70	(a) — Em Lisboa e Cacém		
«33» . . . . .	15\$70	(b) — Nos restantes Armazéns		

Observações — Estes preços são os que vigoram à data desta nota e podem sofrer alterações porque são calculados à medida de cada aquisição.

Além dos géneros, são distribuídos TECIDCS, CALÇADO, MALHAS, LOUÇAS e outros artigos de necessidades normais, procedentes directamente das Fábricas e por esse facto vendidos por preços bastante módicos.



## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



**Luís dos Santos Oliveira** — Chefe de estação em Azibo. Admitido como praticante em 13 de Novembro de 1917, foi promovido a factor de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Agosto de 1926, a factor de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Abril de 1928, a chefe de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Novembro de 1928, e a chefe de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Maio de 1946. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 2.<sup>a</sup> classe, a partir de 1 de Julho de 1955.

partir de 1 de Julho

**José Martins** — Factor de 1.<sup>a</sup> classe em Barreiro. Admitido como praticante em 26 de Novembro de 1917, foi promovido a factor de 3.<sup>a</sup> classe em 28 de Novembro de 1919, a factor de 2.<sup>a</sup> classe em 21 de Junho de 1923, e a factor de 1.<sup>a</sup> classe em 12 de Fevereiro de 1926.



**António Cardoso** — Servente em Campanhã. Admitido como auxiliar em 11 Novembro de 1917, passou a carregador eventual em 23 Dezembro de 1919, e foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927. Em virtude do A. C. T., passou a servente de 1.<sup>a</sup> classe, a partir de 1 de Julho de 1955.

**Francisco Barbosa** — Servente de 1.<sup>a</sup> classe em Campanhã — Admitido como carregador eventual em 10 de Novembro de 1927, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927. Em virtude do A. C. T., passou a servente de 1.<sup>a</sup> classe, a partir de 1 de Julho de 1955.



**Manuel Rodrigues Martins** — Chefe de Estação de 2.<sup>a</sup> classe em Alcácer do Sal — Admitido como carregador auxiliar em 28 de Setembro de 1916. Nomeado praticante de estação em 18 de Janeiro de 1918. Promovido a factor de 3.<sup>a</sup> classe em 28 de Novembro de 1919; a factor de 2.<sup>a</sup> classe em 21 de Junho de 1923; a factor de 1.<sup>a</sup> classe em 12 de Fevereiro de 1926; a chefe de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1940, e à actual categoria em 1 de Outubro de 1956.

**João Gonçalves** — Subchefe de escritório da 5.<sup>a</sup> Secção (S. Martinho do Porto) Admitido como amanuense de 3.<sup>a</sup> classe em 15/6/917. Classificado empregado de 2.<sup>a</sup> classe em 27/9/923, promovido a empregado de 1.<sup>a</sup> classe em 1/1/927, a empregado principal em 1/6/927, a chefe de escritório de 3.<sup>a</sup> classe em 1/1/933, a chefe de escritório de 2.<sup>a</sup> classe em 1/1/94) e classificado subchefe de escritório em 1/7/955.



**José Martins** — Chefe do distrito 224 — Casével — Foi admitido como chegador auxiliar em 8/5/917. Assentador eventual em 16/5/924. Assentador de 2.<sup>a</sup> classe em 20/1/927. Assentador em 11/5/927. Subchefe de distrito em 1/10/929 e Chefe de distrito em 1/7/940.

**António Dímas Reforço** — Chefe do distrito 221/16.<sup>a</sup> (Ervidel). Foi admitido como assentador de 2.<sup>a</sup> classe em 1/6/917, promovido a subchefe de distrito em 21/9/928 e a chefe de distrito em 1/1/930.



**Ana Tomé** — Guarda de P. N. de 1.<sup>a</sup> classe do distrito 92/1.<sup>a</sup> (Mafra). Foi admitida ao serviço como guarda de P. N. em 21/6/917 e passou a guarda de P. N. de 1.<sup>a</sup> classe em 1/7/955.

**Augusta dos Santos** — Guarda de P. N. de 1.<sup>a</sup> classe do distrito 52/3.<sup>a</sup> (Vermoil) — Foi admitida ao serviço como guarda de P. N. em 21/6/917 e passou a guarda de P. N. de 1.<sup>a</sup> classe em 1/7/955.



# AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

Em consequência de um choque ocorrido durante o ano findo na estação de Campolide, incendiou-se o fuel derramado da locomotiva 271, pondo em perigo a locomotiva «Diesel» 1304 e as carruagens que rebocava. Pelos bons serviços prestados no ataque ao incêndio, foram gratificados os agentes a seguir indicados: Jacinto Garcia, aspirante 500\$00; Manuel Martins, operário de 3.ª cl., 500\$00; Luís da Silva Gadelha, servente, 400\$00; João da Silva, operário ajudante, 400\$00.



*Alberto da Costa Araújo* — Servente de 1.ª classe da estação de Caminha, n.º 017 897, encontrou num banco da sala de espera de 3.ª classe, no dia 22 de Agosto findo, um livro de apontamentos com dinheiro nacional e estrangeiro, no valor de 1.000\$00, e diversos documentos, que prontamente entregou ao seu chefe.

*Mário Silva Garrido* Revisor de bilhetes de 3.ª classe do Posto de Trens e Revisão de Campanhã, n.º 004 871, encontrou, no dia 8 de Agosto findo, uma carteira contendo a importância de 15.000\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Gaia.



*José Vieira* — Auxiliar de Via do distrito 12 — N. P. — Modivas. Encontrando-se de folga e viajando no comboio 7909, ao notar uma pancada estranha à passagem pelo Km. 16,748—Póvoa, desembarcou no apeadeiro de Vila Chã, seguiu para o local, verificando tratar-se de 2 barretas partidas, prontamente procedeu à sua substituição evitando assim um possível acidente.

*António Carmo Palma*—Sub-chefe de distrito 10—Corgo Tâmega. Embora de folga, viajando no comboio 6444 ao verificar que entre os Kms. 82,550 e 82,850 lavrava um incêndio de ambos os lados da via, o qual se propagava às travessas da linha, apeou-se na estação de Paraneiras e dirigiu-se para o local a fim de proceder à sua extinção.



*Augusto Pinto Rodrigues* — Assentador de 1.ª classe do distrito 11 Tua-Rossas. Encontrou ao Km. 111,700 um relógio de pulso deixado cair à linha por uma passageira que viajava na automotora 6527 do dia 25 de Maio de 1957, que prontamente entregou ao subchefe de distrito.

*José Pereira* — Guarda-freio de 2.ª classe do Posto de Trens e Revisão de Bilhetes de Campanhã, n.º 017826, encontrou no dia 26 de Agosto de 1957, uma carteira com 1.090\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Contumil.



*António Ferreira da Rocha Júnior* — Revisor de bilhetes de 3.ª classe do Posto de Trens e Revisão de Bilhetes do Porto-Trindade, n.º 017579, encontrou na Automotora n.º 7024 do dia 13 de Junho do ano findo, a importância de 2.070\$00, que prontamente entregou ao chefe daquela estação.

*Luélia Lucas Gameiro* — Bilheteira de 2.ª classe da estação de Lisboa-R., n.º 014114, encontrou, junto ao postigo da bilheteira, no dia 14 de Julho do ano findo, uma pasta de cabedal com documentos e a importância de 800\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Lisboa P..



## SUMÁRIO

A MECANIZAÇÃO NAS OPERAÇÕES DE CARGA E DESCARGA \* EXPERIÊNCIA OFICIAL DE UM COMBOIO ELÉCTRICO ENTRE LISBOA E SANTARÉM \* CAMINHOS DE FERRO GAULESES—CAMINHOS DE FERRO DA VANGUARDA, por António L. Simões do Rosário \* LEGISLAÇÃO \* NOS BASTIDORES DO NOSSO MEIO — MARINHEIROS FERROVIÁRIOS \* DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS FERROVIÁRIOS \* «HOMENAGEM» AO EXCELENTÍSSIMO SENHOR ENGENHEIRO FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO \* DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS FERROVIÁRIOS \* RESULTADO DUM CONCURSO \* LOUVORES \* APONTAMENTOS FEMININOS—NOTAS & MODAS, por Carolina Alves \* NOTICIÁRIO DIVERSO \* CONCURSO DAS ESTAÇÕES FLORIDAS \* FESTEJOS DO NATAL NA C. P. \* OS NOSSOS CONCURSOS \* INSTITUTO DOS FERROVIÁRIOS DO SUL E SUESTE \* ACTUALIDADES FERROVIÁRIAS \* TABELA DE PREÇOS DOS ARMAZÉNS DE VÍVERES: \* PESSOAL

NA CAPA: «Entardecer» — Foto de Jorge Costa Martins

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.<sup>da</sup>

# «SOREFAME»

Sede e Gabinete de Estudos: AMADORA-Portugal

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

CONSTRUÇÕES METALO-MECÂNICAS

MATERIAL CIRCUANTE 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

Francisco Mendes  
Alçada, Sucessor



FÁBRICA DE TECIDOS

DE LÃ

Para homem e senhora



TEL. 419

COVILHÃ

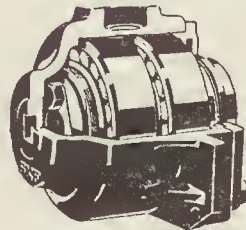
Mais de 1.000.000

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 grilagem
- 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



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)

WIESE & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>

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, «craquês» e tirafundos

MATERIAL FERROVIÁRIO

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone 3 4331