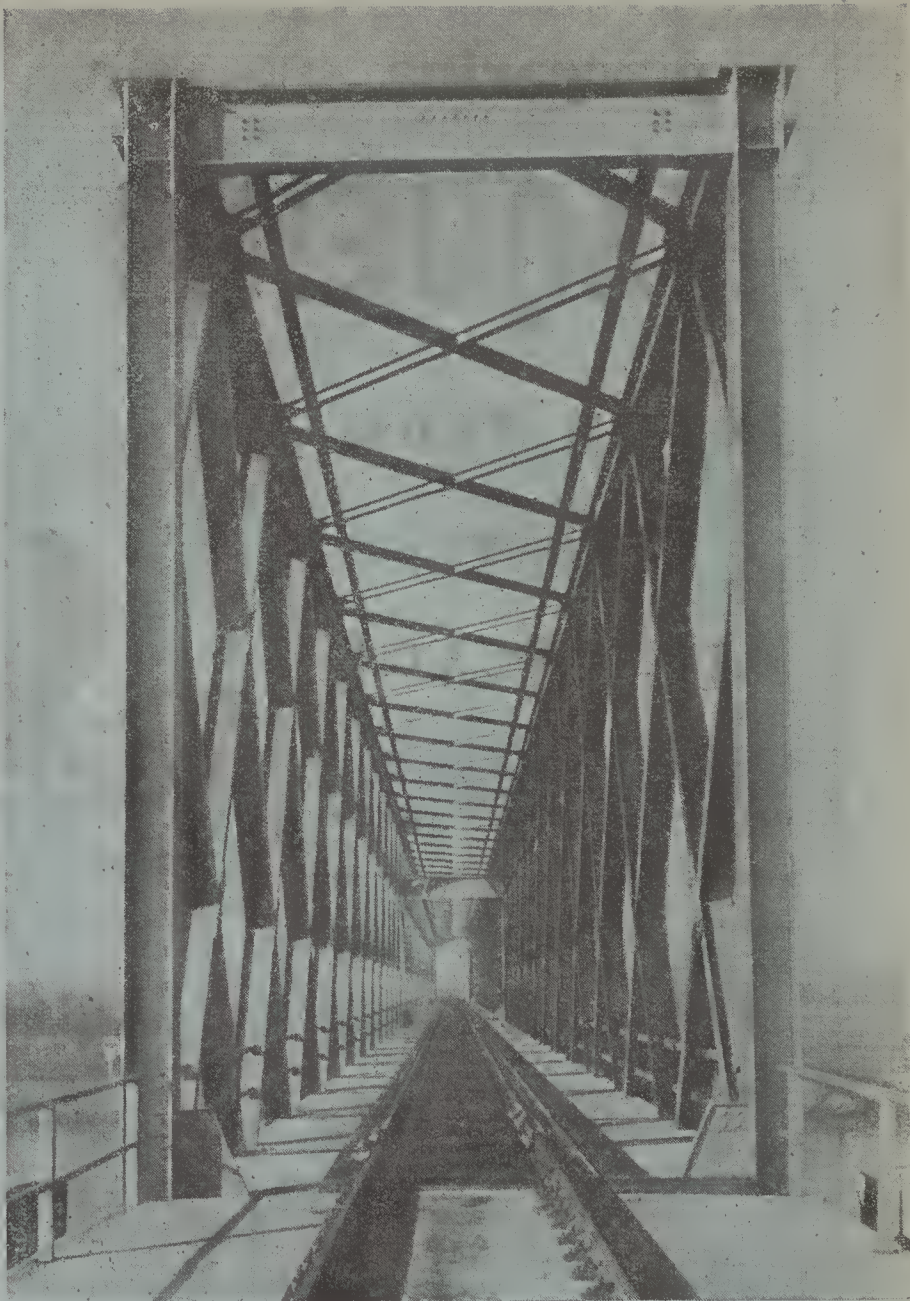


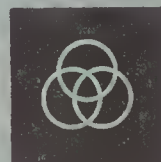
BOLETIM DA C.P.

Pontes de aço
de todos os tipos



Ponte de vigas em losango, soldada para caminhos
de ferro, com 3 tramos em todo o comprimento
Largura dos vãos : 67,4 + 101,0 + 67,4
Peso : 875 t.
Projecto e montagem : Krupp Rheinhausen

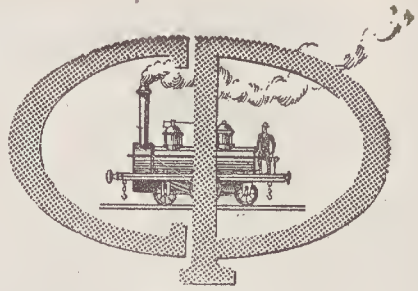
Póntes de caminho de ferro
Pontes rodoviárias
Pontes móveis
Pontes desmontáveis



RIED. KRUPP MASCHINEN- UND STAHLBAU RHEINHAUSEN

REPRESENTANTES : Sociedade de Importação e Exportação LUSOMUNDO, LDA. — Av. A. A. Aguiar, 126-5.º — LISBOA — Tel. 49628

Boletim da



N.º 349 ■ JULHO 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

PONTE DAS VÂRZEAS



Com a ripagem da ponte das Várzeas ou do Luso, efectuada em 27 de Maio último, concluiu-se o vasto trabalho de renovação total das velhas pontes metálicas que existiam na linha da Beira Alta.

Tão importante melhoramento — só possibilitado mercê do manifesto interesse e alto auxílio do Governo da Nação — integra-se, com destaque, na sequência de realizações fecundas que o caminho de ferro nacional presentemente está vivendo, em todos os seus sectores, com extraordinária intensidade — em obediência a um amplo programa de valorização do próprio País.



Ministros e demais convidados na estação de Luso

UMA REALIZAÇÃO DE VULTO

Com a ripagem da ponte das Várzeas concluíram-se as obras de renovação das pontes da Beira Alta

PARA assistirem à fase final do trabalho de substituição da velha ponte metálica das Várzeas, situada ao Km. 59,300 da linha da Beira Alta, a C. P., em 27 de Maio findo, convidou vários membros do Governo e numerosos técnicos do País para assistirem à espectacular operação da ripagem que teve a colaboração da fábrica alemã Krupp. Os convidados, incluindo os Ministros da Defesa, das Finanças e das Comunicações, respectivamente Srs. Coronel Santos Costa, Prof. Doutor Pinto Barbosa e General Gomes de Araújo, foram recebidos na estação de Santa Apolónia, pelos Eng.^{os} Espregueira

Mendes e Pedro de Brion, Director-Geral e Subdirector da Companhia. Estavam igualmente presentes os Srs. Major Mário Costa, Administrador-Delegado; General Frederico Vilar, Conde de Penha Garcia e Nogueira Soares, Administradores; Coronel Esmeraldo de Carvalhais e Drs. Víctor dos Santos e Emídio Mendes, do Conselho Fiscal.

Cerca de duzentos convidados seguiram em comboio especial — uma automotora FIAT, com duas unidades — que partiu da estação de Santa Apolónia às 8-22 horas.

Tomaram ainda lugar no comboio, entre outras individualidades, os Srs. Conde de

Penalva de Álva, representante da Companhia «Wagons-Lits» em Portugal, Eng.^{os} Carlos Couvreur, Director do Serviço de Pontes do Ministério das Obras Públicas, Miranda Coutinho, Director-Geral de Transportes Terrestres; Ferreira Dias, Presidente do Conselho Superior de Indústria; Major Inácio Teixeira da Mota, comandante do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro; Carlos d'Ornellas, Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», e os representantes de todos os diários do País, além da Rádio e da Televisão.

Da C. P. viam-se ainda os seguintes

paragem, entraram 18 alunos da Faculdade de Engenharia do Porto, acompanhados dos seus professores catedráticos Eng.^{os} Correia de Araújo, Almeida Garrett e Aristides Coelho, que se juntaram aos 20 alunos do Instituto Superior Técnico, embarcados em Lisboa, com os seus professores catedráticos Eng.^{os} Edgar Cardoso e Rui Álvaro de Melo e assistentes Eng.^{os} Kopk Correia Pinto e Pardal Monteiro, que se deslocaram ao Luso, a fim de, com os alunos do 3.º e 4.º anos de Engenharia da Escola do Exército, estes acompanhados dos Profs. da Cadeira, Major Marques Girão e Capitão Vasco Gonçalves, assistente, estarem



Um aspecto da assistência à chegada do comboio especial à estação de Luso

funcionários: Prof. Doutor Faria Lapa, Prof. Eng.º André Navarro, Mário Fonseca, Eng.^{os} Júlio Santos, Joaquim de Barros, Horta e Costa, Frederico Abragão, Adriano Baptista, João Monteiro, Ferreira de Almeida, Vasco Viana, António Ferrugento Gonçalves, Francisco Gavicho, Filipe Barata, Jaime Martins, Perestrelo Guimarães, Borges de Almeida, Eduardo Ferrugento Gonçalves, Jorge de Vasconcelos, Dr. Élio Cardoso, Insp. Andrade Gil, Américo Costa, Abel Romero e Albertino Ferreira.

Na estação de Coimbra deram entrada no «Foguete» os Srs. Profs. Doutores Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da C. P., e Bissaia Barreto, Presidente da Junta de Província da Beira Litoral e da Empresa das Águas do Luso.

Na Pampilhosa, onde o comboio teve nova

presentes aos trabalhos de ripagem da ponte, dada a sua importância técnica.

À hora da tabela, 11-17, o comboio especial deu entrada na estação do Luso, em cuja gare aguardava as entidades oficiais o Eng.º Branco Cabral, Secretário-Geral da C. P., e ainda o Dr. Marques Teixeira, Governador Civil de Viseu; Dr. Melo de Figueiredo, Presidente da Câmara Municipal da Mealhada, vereadores e outras entidades oficiais locais, Dr. Cid Oliveira, Presidente da Junta de Turismo de Luso-Buçaco, etc.

Os membros do Governo e os restantes convidados dirigiram-se, seguidamente, a pé para junto da nova ponte, onde os aguardavam os Eng.^{os} Óscar Amorim, que dirigiu os trabalhos efectuados pela C. P. e fiscalizou os dos alemães; Arruda Pacheco, que na Alemanha recebeu as pontes metálicas, e Pereira Maga-

■
À equipa de condução do «Foguete» especial que conduziu ao Luso os convidados da C. P.
■



lhães, Chefe das Oficinas da C. P., em Ovar; Prof. Reinitztuber, Director Técnico da Casa Krupp, e Eng.º Sedlack, autor do projecto da ponte, e Eng.º Karl Heinz Skufca, que dirigiu os trabalhos metálicos da ponte; e os representantes da Krupp em Portugal, Barão de Knigg, Eng.º Ramalho Ortigão e cap. Faria Amaro.

Os trabalhos da ripagem iniciaram-se às 5-45, em seguida à passagem do último comboio de mercadorias sobre a antiga ponte. Esses trabalhos, dirigidos por técnicos portugueses e alemães, prosseguiram até próximo das 18 horas, e às 18-45 foi dada a linha livre ao comboio de passageiros para a Guarda, o primeiro que passou sobre a nova ponte.

Os principais trabalhos da ripagem foram realizados na presença dos Srs. Coronel Santos Costa, Prof. Pinto Barbosa e General Gomes

de Araújo e restantes convidados, e consistiram na transplantação do novo tabuleiro e respectivos pilares de ferro, para o local onde primitivamente se encontrava a velha ponte. Quarenta operários movendo cinco guinchos potentíssimos procederam à operação, que foi observada interessadamente pela assistência e em especial pelos técnicos.

Terminados estes trabalhos, os ilustres membros do Governo, os componentes dos Conselhos de Administração e Fiscal, Direcção-Geral e altos funcionários da C. P dirigiram-se para o Palace Hotel do Buçaco, onde almoçaram. Aos restantes convidados foi servido um almoço volante no Casino do Luso, onde a Administração da C. P. procedeu à entrega de medalhas comemorativas do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses aos seguintes técnicos alemães e portugueses



■
Um pormenor do início dos trabalhos: a nova ponte, à direita, vai começar a deslocar-se lateralmente até ao seu lugar definitivo
■

que trabalharam na substituição das pontes :

Chefes de Secção de Via Armando Lopes, Machado Vieira e Lopes Matias; Contramestre principal Manuel Gaspar; Chefes de Cantão Santos Lopes e Isidoro da Silva; Inspector Manuel Godinho Palma; Adido Técnico Carlos Marques da Silva; Chefe de desenhadores Raúl da Silva Fonseca e Desenhador Mário Claro Lopes. Do pessoal alemão receberam medalhas o Mestre Geral Adolf Lensing e os operários Johann Düngen, Georg Schröter, Johann Müller, Günther Schanenburg e Johann Oschlitzki.

* * *

A substituição das pontes metálicas da



Um aspecto da deslocação do enorme tabuleiro metálico da nova ponte

linha da Beira Alta era obra que se impunha imperiosamente. Os grandes viadutos desta linha foram construídos e montados, entre 1880 e 1881, pela Casa Eiffel, de França. Os projectos desta firma, elaborados com a data de 1879, tomavam como base o coeficiente

de trabalho máximo do metal de 6 Kg/mm², geralmente admitido nessa época.

Suportaram, em boas condições, as provas então realizadas, de acordo com o Regulamento ministerial francês de 1877, e sempre se mantiveram nas melhores condições até que, em 1904, quando foi resolvido adquirir locomotivas mais pesadas — *Borsig*, de 80 toneladas — pela primeira vez foi posto em causa o problema das resistências dessas pontes, em função do considerável aumento das cargas que teriam de suportar.

Estudado o assunto em conjunto com a Casa Eiffel, chegou se à conclusão de que aquelas locomotivas poderiam circular à-vontade, embora os coeficientes de trabalho do metal se aproximassem de 7 Kg/mm².

Em 1908, o problema voltou a ser posto quando se pensou substituir as locomotivas *Borsig* por locomotivas *Compound*, um pouco mais pesadas, embora estudadas por forma a não produzirem, nas obras-de arte daquela linha, esforços superiores aos limites estabelecidos.

Daí em diante, por diversas vezes, foi encarada a necessidade da substituição ou reforço dessas pontes. Dos primeiros estudos e projectos de reforço foi encarregado, por volta de 1912, o Prof. Eng.º Vicente Ferreira, que, com a sua indiscutível autoridade, procedeu a minuciosos trabalhos de auscultação, medição de flexas, ensaios de barretas e muitos outros cálculos.

Em 1917, foi contratado o Eng.º André Vauthier para elaborar novos projectos e foi então que, pela primeira vez, foi encarada a solução da renovação completa de todos os grandes viadutos. A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, primeiro, e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a seguir, fizeram tudo que lhes foi possível, com os seus próprios recursos, para facilitar todas as circulações, mas o problema só encontrou solução, mercê do auxílio do Governo, sempre atento aos grandes problemas nacionais.

A Companhia da Beira Alta procedeu, em 22 de Julho de 1936, à substituição da ponte de Mortágua, ao quilómetro 74,200, logo a seguir à estação do mesmo nome. Foi a primeira ponte substituída. O projecto é do Eng.º Jaime Martins e o seu custo foi de 269 000\$00.



■
 Uma brigada de operários procede aos trabalhos de ripagem
 ■

Em 1944, iniciou-se a substituição da ponte de Coa, ao quilómetro 238,200, entre as estações de Cerdeira e Freinada, perto da fronteira. A primitiva ponte era um viaduto metálico com 207 metros em 5 tramos, sobre pilares também metálicos, os mais altos dos quais, os dois centrais, com cerca de 42 metros. A nova ponte, projecto do Eng.º José Perestrelo Guimarães, foi construída em alvenaria. Possui sete arcos com 20 metros e um grande arco central com 38 metros. O seu comprimento total é de 237,590 metros. Esta obra, sem dúvida grandiosa, custou 11 000 000\$. Iniciada em 1944 pela Companhia da Beira Alta, ficou concluída em 1948, já depois da fusão das redes. A sua inauguração efectuou-se no dia 27 de Março desse mesmo ano.

Em 1947 a C. P. procedeu à substituição das pequenas pontes do Canedo, com 11 m.

e Pontão do Pego, com 4,80, ambos entre Pampilhosa e Luso, e em 1948 foram renovadas: a passagem inferior de Santa Comba, sobre a linha do Dão e vários pontões.

Em 1955, a C. P., continuando o seu programa de renovação de obras-de-arte, substituiu as passagens inferiores de Murilo e de Fornos de Algodres, a primeira entre as estações de Mangualde e Contenças e a segunda, pouco depois da estação do mesmo nome.

Em 1956, concluiu-se a Ponte das Olas, com 21,40 metros, e em 1957, a Ponte de Noémi, perto do apeadeiro de Noémi, com 43,500, em dois tramos, e o peso de 100 ton. .

Seguiu-se a renovação do seguinte grupo de pontes: de Milijoso, de Trezói, de Criz, de Breda, de Dão e, finalmente, a das Várzeas, inaugurada, como dissemos, no dia 27 de Maio.

■
 Membros do Governo com o Presidente do Conselho de Administração e Director-Geral da C. P. assistem, junto à base da ponte, aos trabalhos de ripagem
 ■



As principais características desta ponte são :

Comprimento total : 302,955 metros, em 6 tramos ; quatro pilares metálicos e 1 de alvenaria, o mais alto dos quais tem cerca de 40 metros. Peso total 1025 t.

Iniciaram-se os trabalhos desta ponte em 27 de Fevereiro de 1957 e concluíram-se no dia 23 de Outubro do mesmo ano.

Em todas estas pontes, as estruturas metálicas foram construídas e montadas pela Casa Krupp e os trabalhos de alvenaria, betão e complementares feitos inteiramente pela Companhia.

Para se aquilatar da importância destes trabalhos, diremos que as escavações atingiram, nas seis pontes, cerca de 24 000 m³ e o volume de betão, cerca de 18 000 m³.

* * *

Com a ripagem da ponte do Luso ou das

Várzeas encerra-se mais um capítulo de notáveis obras construtivas ferroviárias que permitirão transformar, em ampla escala, toda a circulação de comboios na linha da Beira Alta — no bom sentido de se obterem circulações cada vez mais céleres e também cada vez mais seguras e cómodas. Deixam assim de existir quaisquer restrições de carga ou velocidade nessa importante linha cujas composições passam a ser rebocadas, em todo o percurso, por locomotivas Diesel. Exemplo flagrante deste melhoramento público é o «Sud-Expresso» que passou a ganhar, desde 1 de Junho, 35 minutos na sua marcha no percurso nacional.

Como disse o nosso Director-Geral, Eng.º Espregueira Mendes, aos microfones da Emissora Nacional, *satisfaz-nos a certeza de que, indo-se ao encontro dos imperativos do serviço público e do interesse nacional, todos reconhecerão neste empreendimento de vulto, a marca de progresso material e técnico que se está operando no nosso caminho de ferro,*



■

O Director-Geral da C. P.,
Ministros das Comunicações,
Defesa Nacional e Finanças,
Presidente do Conselho de
Administração da C. P. e
demais convidados, após o
almoço oferecido pela Com-
panhia no Palace Hotel de
Buçaco

■



Um aspecto da sessão. Na presidência, o sr. Dr. Bustorff Silva. À esquerda, a Administração e Direcção da Companhia

A Assembleia Geral da C. P.

aprovou o Relatório e Contas do exercício de 1957

EFFECTUOU-SE em 30 de Maio findo a assembleia-geral ordinária dos accionistas da Companhia para discutir e votar o relatório e contas do exercício de 1957 e eleger cargos vagos na Administração e Conselho Fiscal.

Presidiu o Dr. Bustorff Silva, que foi secretariado pelos drs. Martins de Carvalho e Pinheiro Torres.

Usaram da palavra apenas dois accionistas: O sr. José Lucas Coelho dos Reis, que depois de elogiar os documentos em discussão e a boa acção administrativa da Companhia, apelou para um mais eficiente rendimento dos transportes; e o sr. Mendes de Carvalho, que lastimou a situação dos accionistas da C. P. que há 21 anos não recebem dividendo pelas suas acções.

O Prof. Doutor Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da Companhia, esclareceu a assembleia dizendo que no capítulo da concorrência da camionagem, não estava infelizmente na mão da C. P. resol-

ver o assunto mas que a Comissão de Coordenação de Transportes recentemente nomeada pelo Ministro das Comunicações, é garantia segura duma solução de contento. Abordou o problema da nacionalização do capital social da Companhia como forma de benefício para os accionistas, assunto que também não cabe à C. P. resolver, acentuando que somente por lei se poderia transformar o capital accionista em capital obrigacionista, ao juro de 5%, como alguns accionistas desejariam. Referiu-se a alguns melhoramentos substanciais operados na C. P. em 1957 e a outros a executar nos próximos 6 anos, ao abrigo do Plano de Fomento.

Voltando à situação dos accionistas, salientou a dificuldade e natural impossibilidade em distribuir-se dividendo pelos sócios de empresas com resultados deficitários.

A assembleia acabou por aprovar os documentos em discussão, com votos de apreço aos Conselhos de Administração e Fiscal e à

Mesa, e resolveu reconduzir nos seus mandatos os Srs. Eng.º Manuel Pinto Osório, Administrador e dr. Emídio Mendes, Vogal do Conselho Fiscal. A Assembleia consignou ainda agradecimentos ao Governo, aos Ministros das Comunicações e das Finanças, ao Banco Fonsecas, Santos & Viana e a todo o pessoal dirigente e dirigido da C. P.

* * *

O Relatório assinala que o resultado final do exercício de 1957 foi mais oneroso que o



O Presidente do Conselho de Administração da C. P., Prof. Doutor Mário de Figueiredo, no uso da palavra

do ano anterior em cerca de 26 000 contos — 67 200 contos em 1957, contra 41 200 em 1956 — embora as receitas tivessem aumentado de 19 000 contos, números redondos. Isto deve-se à circunstância de as despesas de exploração terem aumentado de cerca de 42 000 contos, dos quais, 18 000 contos em combustíveis, devido ao aumento do seu preço, 11 000 contos em materiais diversos, 2 700 contos em pessoal, 5 700 contos nos encargos com a

Caixa de Previdência e 1 800 contos nos encargos tributários. A acrescentar àqueles 42 000 contos há ainda um aumento de cerca de 13 600 contos de encargos financeiros, resultantes, principalmente, da colocação das obrigações de 4 1/2%, atenuado, em parte, pela redução das despesas de 1.º Estabelecimento, em cerca de 9 000 contos.

Os resultados da exploração e do exercício foram os seguintes :

a) — <i>Receitas totais.</i>	776.612.359\$00
b) — <i>Despesas de Exploração</i>	902.693.993\$00
Resultado da exploração	— 126.081.634\$00
c) — <i>Subsídios e encargos financeiros.</i>	69 387.161\$00
Resultado financeiro da gestão. —	56 694.473\$00
d) — <i>Despesas do 1.º Estabelecimento</i>	10.509.568\$00
Resultado do exercício de 1957. —	67.204.041\$00

O Balanço da Companhia referente a 31 de Dezembro de 1957 traduz um saldo devedor da conta de Ganhos e Perdas, no valor de 260.246.834\$89

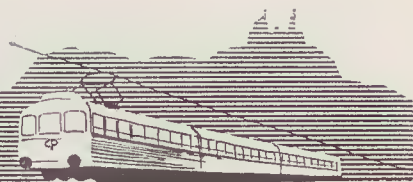
Concurso das Estações Floridas

Está de novo aberta a todas as estações da nossa Rede mais um concurso das Estações Floridas — o XVII, referente ao corrente ano. Haverá, novamente, prémios, respectivamente de 2.500\$00, 2.000\$00, 1.500\$00, 750\$00 e 500\$00, para os classificados em primeiro, segundo, terceiro, quarto, quinto e sexto lugares. Cumulativamente, serão concedidos trofeus artísticos comemorando o facto e destinados a serem colocados nas três estações primeiramente classificadas.

Às estações cujo arranjo floral mereça uma distinção, mas às quais não seja atribuído nenhum dos prémios, serão concedidos, conforme a classificação respectiva, Diplomas de Menção Honrosa e de Menção Honrosa Especial, competindo prémios pecuniários de 200\$00 e de 250\$00, de acordo com cada caso.

Estes prémios serão entregues ao Chefe que a dirigia, quando da inscrição da estação.

Um Ano de Tracção Eléctrica na Linha de Sintra



Por AMÉRICO COSTA

ESTÁ ainda na memória de todos o brilhantismo de que se revestiu a cerimónia da inauguração oficial da tracção eléctrica na linha de Sintra que, constituindo acontecimento nacional da mais alta importância, ficou para sempre ligado à história dos caminhos de ferro em Portugal.

Precedida da viagem inaugural Lisboa-Carregado — esta, apenas para cumprimento do bem elaborado programa das comemorações do Centenário dos caminhos de ferro — a inauguração do troço electrificado Lisboa-Sintra fez-se oficialmente em 28 de Abril de 1957 com a circulação de uma composição eléctrica que, em viagem directa Carregado-Sintra, conduziu S. Ex.^a o Presidente da República e muitas outras altas individualidades.

Melhoramento de tanta valia, posto à disposição do Público a partir de 29 de Abril, teria forçosamente de ser aguardado com muita ansiedade e espectacularidade, particularmente por todos aqueles que, até então, utilizaram o material antigo e sofreram os muitos incómodos provocados pelos trabalhos de montagem do novo sistema. Saliente-se o encerramento do túnel do Rossio, de 6 de Março a 11 de Julho de 1955, obrigando à utilização provisória do apeadeiro de Sete-Rios.

Chegado, porém, o dia da inauguração, seriam estes mesmos passageiros os primeiros a reconhecer a importante transformação operada no serviço ferroviário da linha de Sintra, e os primeiros a verificar, também, que aos antigos comboios — com as suas locomotivas a vapor e as suas carruagens de dois eixos — se lhes tinha efectivamente oferecido modernas, cómodas e rápidas composições eléctricas.

No entanto, esta transformação havia de

trazer ainda as suas contrariedades, as suas arrelias, uma vez que, em serviços ferroviários, à modernização de um sistema nem sempre corresponde, de início, precisão de funcionamento. Começava-se de facto, um serviço novo, mas havia ainda muito a fazer, tornando-se imperioso continuar a contar com o espírito de compreensão e boa vontade de todos.

Ao facultar-se ao Público novos comboios dava-se início a um outro sistema de exploração que implicava a introdução de novas locomotivas, novas velocidades, novas sinalizações, novos regulamentos, novos horários, enfim, novas e mais amplas responsabilidades para os agentes, nesses serviços, mais directamente ocupados. A estes passava a exigir-se-lhes, em última análise, maior esforço, maior prudência e, até maior paciência...

E embora pareça estranho, a verdade é que à adaptação do pessoal teria de corresponder, simultaneamente, uma adaptação do passageiro ao novo sistema. E a de muitos destes nem sempre foi fácil de conseguir... Chefes de estação, revisores e maquinistas tiveram de ouvir-lhes, vezes inúmeras, aze-dos comentários.

Hábitos adquiridos, sobretudo em período de compreensível condescendência como o da fase dos trabalhos de montagem, levariam seu tempo a reprimir. Mas em boa verdade a quase totalidade dos passageiros soube, em muitas ocasiões de contrariedade, reconhecer a razão das anomalias verificadas facilitando e amparando, com palavras compreensivas, a missão do pessoal directamente abrangido nesses casos.

O primeiro dia de serviço na linha de Sintra deixara a todos a melhor impressão e a natural esperança de que a continuação do



Em Queluz, algumas centenas de passageiros aguardam a chegada do comboio que os conduzirá celeremente a Lisboa

serviço, naquele ritmo, constituiria um êxito de regularidade.

Mas assim não aconteceria porque, logo nos dias imediatos, três inesperados e sucessivos acidentes, na estação de Campolide, haviam de comprometer durante cinco ou seis dias aquele sucesso inicial.

Voltou-se depois ao princípio para, ainda com um reduzido número de comboios eléctricos e sem uma perfeita adaptação aos imensos segredos de tanta aparelhagem eléctrica, se contar com uma contraditória surpresa de tempos a tempos, umas vezes atribuída à catenária ou isoladores, outras aos comboios ou sinalização e outras, até ao próprio estado do tempo.

Na maioria dos casos, perturbações que só a prática havia de ensinar a evitá-las ou remediá-las prontamente.

Uma fase aguda, sem dúvida, que tantas contrariedades proporcionou ainda.

Apesar de tudo, a electrificação da linha de Sintra fazia já pesar os seus benéficos efeitos, proporcionando à região uma nova vida e, conseqüentemente, uma fase de grande incremento populacional, de dia para dia tornado mais evidente.

De então para cá, centenas de pessoas, seduzidas pelos novos transportes e pelas rendas de casa mais razoáveis, ali têm fixado seus domicílios.

Muitas outras já ali residentes, tendo em conta a economia e rapidez dos novos comboios, preferiram o caminho de ferro à estrada.

Construíram-se dezenas de habitações e continuam a traçar-se novos arruamentos que, em obediência aos planos de urbanização de cada localidade, mostram claramente que o seu fim é atender também a futuras construções de habitações. Já inauguradas ou ainda em construção surgem novos bairros de casas económicas que, pela sua localização hão-de forçosamente ficar ligados ao caminho de ferro. E, com aqueles que diariamente se deslocam para cumprimento dos seus deveres profissionais passaram também a viajar, com muito maior frequência, pessoas de suas famílias, nuns casos para simples compras, noutros por mera distracção. Pessoas amigas passaram a visitar-se amiudadas vezes, uma vez que, pela comodidade e velocidade do transporte, as distâncias que as separavam deixaram de constituir obstáculo.

Uma deslocação na linha de Sintra tornou-se assim, em muitos casos, mais rápida do que entre certos pontos da própria capital!

Mesmo com o actual horário, os transportes no período do almoço foram imensamente facilitados proporcionando desta forma a todos os seus utentes, benefício de ordem económica apreciável.

Aos Domingos, particularmente no Verão, o movimento de passageiros tornou-se extraordinário e, tal como no ano anterior, tudo indica haver necessidade de efectuar novos desdobramentos.

Não surpreende, pois, que tanto nos dias úteis como nos Domingos e Feriados se re-

conheça, à evidência, o bom aproveitamento de todos os comboios em circulação.

O afluxo extraordinário de passageiros que em todas as estações da linha de Sintra, comparativamente com os meses anteriores à electrificação, acusa quase o dobro do movimento e, conseqüentemente, sensível aumento de receita, incidu, sobretudo de início, em Amadora e Queluz cujas estatísticas mais recentes registam já uma população da ordem dos 20 a 30.000 habitantes cada.

Da proximidade destas duas localidades, quase ligadas entre si, resultam igualmente complexos problemas de lotação dos comboios que servem as suas estações.

com os horários actualmente em vigor e cuidada rotação estabelecida, assegurarem já o serviço de tranvias, não só da zona de Sintra como de Vila Franca, num total de 160 comboios, 90 dos quais são já constituídos por duas composições triplas eléctricas.

Isto demonstra que a maioria dos comboios tranvias em circulação já não suporta uma só unidade tripla eléctrica e se a junção de duas composições nem sempre pode significar um transporte de mil passageiros — 232 em 1.^a e 768 em 2.^a — ela poderá significar todavia, que na sua maior parte (salvo casos impostos pelo equilíbrio de rotações) viajam, pelo menos em 2.^a, mais de 384 passageiros portadores



Um aspecto do embarque,
numa das estações
da linha de Sintra

Na maioria dos casos, tem de recorrer-se à solução de alternar as respectivas paragens, o que nem sempre é do agrado geral.

Mas tendo bem presente que a linha de Sintra não serve só Amadora e Queluz e que, por muitos e óbvios motivos, importa também intensificar os transportes até ao fim da linha, não é difícil desde já advenir quantos problemas surgirão ainda para, com eficiência e regularidade, se assegurar a movimentação de muitas outras centenas de pessoas que embora mais distantes da capital estão ansiosas por beneficiar também de frequentes e velozes comboios eléctricos.

Vinte e cinco unidades triplas eléctricas estão já ao serviço e distribuídas por forma a

de bilhetes de 3.^a, lotação máxima — de pé e sentados — atribuída, naquela classe, a uma só unidade tripla eléctrica.

Por ocasião do serviço especial da feira das Mercês em Outubro de 1957, o primeiro que se assegurou com comboios eléctricos, a extraordinária regularidade deste serviço, nas horas de maior afluência de passageiros, ficou a dever-se sem dúvida à intensa circulação de comboios especiais mas quase todos eles constituídos por duas composições, praticamente uma unidade sêxtupla eléctrica.

Daqui o reconhecer-se ser de toda a conveniência que futuras unidades eléctricas a encomendar sejam maiores do que as actuais triplas eléctricas e, conseqüentemente, permi-

tam o transporte de mais elevado número de passageiros.

Actualmente, no período das 7 às 10 horas dos dias úteis chegam à estação de Lisboa-Rossio 17 comboios tranvias de Sintra e 5 da zona de Vila Franca, num total de 13 composições duplas e 8 simples, o que, desprezando o excesso de lotação vulgarmente registado nalguns deles, equivale efectivamente a um desembarque de 17.000 passageiros!

O quadro seguinte, apenas com referência aos dias úteis, dará uma ideia da evolução registada só na linha de Sintra, desde Julho de 1955 a Abril de 1958, quanto a composições, quantidade de comboios e seus tempos de trajecto.

Antigas composições	Quantidade de c. ^{os}		Tempos de trajecto desde Lisboa a				Quantidade de c. ^{os} tranvias, só da linha de Sintra		Composições utilizadas			
	Ascet. ^{os}	Descet. ^{os}	Sintra (Cacém e seguintes)	Sintra (Todas as estações e ape. ^{os})	Sintra (direc.)	Queluz (direc.)	Chegados a Lisboa-R. Período 7 às 10	Expedidos Lisboa-R. Período 17 às 20	2 eixos	bogies «suiço»	Uma só unidade tripla eléc.	Duas composições triplas eléct.
De 12 Julho de 1955 a 28 Abril de 1957	31	34	44'	60'	—	17'	11	9	10 (b)	2	—	—
<i>Novos comboios eléctricos</i>												
Desde 20 de Abril de 1957	57	58	28'	39'	22'	10'	16 { 10 Duplos 4 Simples 2 «suiços»	15 { 10 Duplos 3 Simples 2 «suiços»	—	1	2	4
Desde 20 de Outubro de 1957 (a)	56	56	30	41	24	13	16 { 10 D. 6 S.	13 { 10 D. 3 S.	—	—	3	4
Desde 6 de Abril de 1958	57	57 (e)	30	41'	24'	13'	17 { 11 D. 6 S.	13 { 10 D. 3 S.	—	—	3	5
									—	1 (d)	5 (c)	7 (c)

(a) — Por motivo das restrições de velocidade estabelecidas entre Campolide e Lisboa-R. cujo trajecto em vez de 3 e 4 minutos inicialmente fixados para os comboios eléctricos ascendentes e descendentes respectivamente, voltou a fazer-se como antigamente, isto é, em 5 e 6 minutos.

(b) — As composições de dois eixos ofereciam normalmente 300 lugares sentados de 3.^a e 130 de 2.^a classe.

(c) — Garantindo simultaneamente o serviço de tranvias de Vila Franca e Sintra em vigor desde 1/6/958.

(d) — Utilizada em oito comboios tranvias da zona de Vila Franca e a substituir oportunamente por uma unidade tripla eléctrica, o que, nesta ocasião, atingirá o total de 20 unidades triplas em serviço efectivo e, portanto, cinco de reserva.

(e) — Em 1 de Junho aumentou para 58.

Este é um período a que chamamos de *ponta* mas que, de forma alguma, significa fraco aproveitamento para os restantes comboios.

É frequente ouvir-se falar na necessidade de circularem mais comboios tranvias como se isto, apesar das 200 circulações diárias de várias procedências ou destinos que já hoje entram ou saiem da estação de Lisboa-Rossio, não fosse realmente um objectivo a atingir.

Simplemente há que ter presente que a esse aumento terão de corresponder novos estudos, novas revisões de horários e, principalmente, a conclusão definitiva de alguns importantes trabalhos de ordem técnica.

A intensidade do tráfego nas horas de *ponta*, ainda sem o bloco automático funcionando em toda a linha de Sintra; é já de tal ordem que a inesperada retenção dum comboio em plena via ou qualquer estação, seja por

que motivo for e qual o tempo de duração, se reflecte imediatamente na marcha e utilização normal de todos os outros comboios os quais, nestas circunstâncias, além do atraso acabam por transportar exagerado número de passageiros.

Por outro lado, a frequência de circulação durante o dia já hoje ocasiona também consideráveis embaraços no respeitante aos traba-

lhos da conservação da via e da própria cate-nária, os quais, quando não possíveis de realizar durante a noite, são obrigatoriamente limitados a pouco mais de três horas úteis, requerendo mesmo assim em pleno dia apertada vigilância quanto à segurança do pessoal.

A mesma frequência de comboios tem já reflexos na travessia das passagens de nível cujo trânsito é constantemente interrompido por períodos de tempo consideráveis, nem sempre devidamente compreendidos pelos particulares, mas que, como é natural, vieram impor aos próprios guardas dessas passagens uma quase permanente presença no seu posto e, desta forma, obrigações e preocupações de toda a ordem.

Esta mesma intensidade de tráfego já hoje impondo aos agentes motoristas muita atenção e responsabilidade, há-de obrigá-los ainda, com o estabelecimento do cantonamento automático em toda a linha, a redobrar de cuidados e atenção e a fazê-los compreender até que ponto puderam beneficiar com o facto de nem toda a moderna técnica do sistema ter sido posta em vigor na mesma ocasião.

Apesar do já tão notável movimento da linha de Sintra, o passageiro, desde há alguns meses, que se habituou à regularidade da circulação, pormenor que, conforme pessoalmente temos observado, considera como o mais importante de todos. Particularmente de

manhã ou à hora do almoço o facto de muitas vezes viajar de pé não constitui preocupação. *Preocupa-o sim, partir e chegar à hora.*

Confiante já nesta regularidade (embora alguns sectores teimem ignorá-la) a verdade é que muitos passageiros, particularmente de manhã, se vão reservando para comboios cuja chegada a Lisboa lhes concedem apenas os escassos minutos de atingir o emprego quase ao retirar do «ponto» mas, desta forma, originando involuntariamente novos problemas sempre que os comboios a utilizar sejam apenas constituídos por composições simples, isto é, uma unidade tripla eléctrica,

Os períodos críticos de transporte são pois o da manhã e o dos almoços, dado não existirem já, ao fim da tarde, preocupações de horários de emprego.

Últimamente, as médias de atraso diário na linha de Sintra têm atingido com frequência a ordem dos *dez segundos* o que tem de ser considerado como assaz importante.

Se a confiança do passageiro na regularidade do horário em vigor pode merecer realmente a maior simpatia ela é, por vezes, origem de alguns azedumes sempre que, em determinado dia, bem contra a vontade de todos, essa regularidade de circulação foi inesperadamente prejudicada, mesmo que ligeiramente.

Por via de regra, são então os retardatá-



Um espectáculo de todos os dias: o desembarque maciço de passageiros, na estação do Rossio, de um dos muitos comboios matinais da linha de Sintra

ríos quem mais desfavoravelmente comentam essas inesperadas irregularidades.

* * *

Há um ano que se deu início à circulação de comboios eléctricos na linha de Sintra e só há pouco tempo, com velocidades apropriadas, começaram aqueles a circular na zona de Vila Franca.

Deve porém esclarecer-se que, embora respeitando o horário antigo, a primeira composição eléctrica iniciou ali serviço público em 8 de Dezembro de 1957 com uma rotação que lhe permitia efectuar dez comboios tranvias. A segunda foi lançada a 29 de Dezembro para mais dez comboios.

Mas desde 18 de Novembro daquele ano já o comboio tranvia n.º 2913 prolongado a Setil, e o seu equilíbrio, o n.º 2914, passaram a ser rebocados por locomotivas eléctricas B'o B'o.

Não se creia, porém, que iniciado nesta zona, um novo serviço de comboios eléctricos assinalado por um reajustamento de horários em 6 de Abril último e já um novo horário a partir de 1 de Junho, as dificuldades a vencer sejam menores. O tempo as assinalará melhor.

Zona de características diferentes da linha de Sintra mas de futuro e importante desenvolvimento populacional e industrial, os seus horários tranvias não-de acusar sempre os efeitos, quer no seu estudo quer na regularidade de circulação, do seu envolvimento com os inúmeros comboios de longo curso que, desde o comboio ônibus de passageiros ou mercadorias até ao «Sud-Express», circulam diariamente pela mesma via dupla, a principal do País.

Com a electrificação, a tracção a vapor na zona de Lisboa está praticamente limitada ao percurso não electrificado Alcântara Terra-Campolide e, em poucos casos, até Benfica ou Lisboa-Rego como consequência da dupla tracção exigida a alguns comboios de mercadorias a expedir de Alcântara-Terra.

Considerando a electrificação de Lisboa a Sintra e apenas até Santarém obtém-se já, com valores muito aproximados, o seguinte percurso quilométrico de tracção eléctrica:

	Lisboa-Sintra	Lisboa-Santarém	Total em kms.	
			Diário	Mensal
Unidades triplas eléctricas	2.498,0	1.649,0	4.147,0	124.410
Locomotivas eléctricas B'o B'o	222,7	1.425,3	1.648,0	49.440

Assim que se iniciar a circulação de comboios eléctricos entre Santarém e Entroncamento é evidente que os percursos de tracção eléctrica assinalados no quadro anterior não-de atingir desde logo valores muito mais elevados e, como consequência, permitir supressão total de tracção a vapor e grande parte de Diesel no percurso Lisboa-Entroncamento

* * *

Voltando pois à linha de Sintra, deverá reconhecer-se que à modernização desta linha corresponde já hoje a regularidade dos seus serviços; e se o aumento de passageiros, cada vez mais considerável, impõe a todo o instante exame muito atento, com vista ao presente e ao futuro, não há dúvida que, após um ano decorrido, o resultado satisfatório obtido com um serviço de comboios corajosamente iniciado apenas com dez unidades triplas eléctricas é um elequente testemunho do esforço e dedicação dos diversos departamentos da Companhia, animados pelo extraordinário exemplo do seu Director Geral.

A inauguração da tracção eléctrica na linha de Sintra constituindo importante benefício para o público foi, também, um grande passo em frente na modernização dos nossos caminhos de ferro, e se tal constitui legítimo orgulho dos seus dirigentes e demais pessoal, revela igualmente, por outro lado, o interesse que ao Governo da Nação mereceu este meio de transporte, fazendo incluir no seu notável Plano de Fomento a verba precisa para a primeira fase da electrificação, praticamente concluída até Entroncamento, e cujo prosseguimento até à cidade do Porto foi já oficialmente anunciado como uma das mais importantes realizações previstas no II Plano do Fomento.

A primeira etapa da electrificação dos nossos caminhos de ferro é, pois, uma grande realidade — em boa verdade, uma das grandes realidades que, no decorrer de mais um ano comemorativo da Revolução Nacional, o País honrosamente assinalou no seu património.

DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS Ferroviários

A Grã-Bretanha

O clima inglês com seus nevoeiros, seus frios e sua humidade, quase atemoriza os meridionais habituados às crepitantes claridades soalheiras e à fluidez azul da atmosfera de certos dias outonais e, até mesmo, hibernais.

Mas, justamente pelo seu clima, a Inglaterra é um país onde abundam os grandes e frondosos parques, os prados verdejantes e os jardins maravilhosamente floridos. E é, além disso, a despeito da calma e fria fleuma dos seus habitantes, um país de contrastes, de inusitados costumes, onde, lado a lado, se acotovelam todos os credos e todas as ideias. É um país admirável, quase pequeno no território insular, apertado num infinito abraço pelo mar, mas imenso na tenacidade, na ordem, na compostura e no atávico desejo que os britânicos possuem de se ultrapassarem e de, através dos oceanos, levarem a sua iniciativa e a sua ambição de ilhéus a outras terras longínquas para lá doutros mares distantes.

A sua história apaixonante perde-se na noite dos tempos e deu-lhe heróis como o lendário rei Artur cujas aventuras inspiraram os poemas do Cíclô Bretão ou da Távola Redonda, passando por Ricardo Coração de Leão até Nelson e Wellington. Deu-lhe filósofos como Tomás Moro, Rogério Bacon e Herbert Spencer; poetas e escritores como Shakespeare, Keats, Shelley, Byron, Dyczens, Thackeray, Walter Scott e tantos outros não falando nos contemporâneos; deu-lhes cientistas, escritores, pensadores e artistas e, já nos nossos dias, um homem da envergadura mental e política de Winston Churchill.

Se a tentacular Londres, tantas vezes destruída e reconstruída, orgulhosa dos seus pergaminhos, tendo passado por vicissitudes incontáveis, é hoje um autêntico formigueiro humano que resume e engloba a heterogênea mescla de raças de que o Império é composto, Edimburgo, no coração da Escócia e sua capital, fala-nos de lendários e românticos acontecimentos. O nome da infortunada e linda rainha Maria Stuart que a inveja e o ódio da grande rainha Isabel de Inglaterra levou ao patíbulo, anda ligado ao da cidade de Edimburgo.

Os famosos saíotes usados pelos escoceses e as suas não menos famosas gaitas de foles, dão-lhe um carácter peculiar.

O castelo de Edimburgo data do século VII e ergue-se sobre rochas sobranceiras à cidade.

No norte da Inglaterra, no condado de Yorkshire, a bela cidade de York, possuindo um magni-

fico mosteiro, guarda também costumes muito curiosos, dos quais um dos mais notáveis é o toque de recolher da população, que remonta à época de Guilherme o Conquistador.

Uma visita a Oxford dá-nos um puro deleite espiritual. A sua antiquíssima Universidade, centro de toda a vida cidadina, e as suas Capelas são verdadeiras jóias arquitectónicas. Nos Midlands, em cuja região se situa Oxford, nas margens pitorescas do rio Avon, fica Stratford-upon-Avon, terra natal de Shakespeare. A casa onde ele nasceu foi transformada em Biblioteca e Museu evocativo do grande poeta dramático, o maior poeta inglês de todos os tempos.

São muitas as cidades da Grã-Bretanha notáveis por seus hábitos conservados através de múltiplas gerações, pela sua típica arquitectura e por vários outros motivos que lhes dão uma fisionomia inconfundível.

Percorrer os castelos britânicos, colher neles a sensação de sobrenatural que os ingleses lhes atribuem (todos os castelos têm os seus fantasmas) é, inegavelmente, interessante embora a nossa curiosidade seja solicitada pelas suas reais belezas e pelos factos históricos que neles se desenrolaram.

Como apogeu de magnificência e de beleza, o castelo real de Windsor (excepcionalmente sem fantasmas mas extraordinariamente sugestivo) eleva-se numa colina no vale do Tamisa; quando se encontra na Escócia, a família real instala-se em Balmoral, castelo edificado no cimo dum monte e rodeado de florestas. Balmoral lembra-nos Eduardo VIII e o seu romance de amor que o levou à abdicação.

País tradicionalista, com fundas raízes num passado glorioso, a Grã-Bretanha, rotineira e conservadora ao mesmo tempo que progressiva e liberal, abre as suas portas ao turismo de todo o mundo, que nela encontra uma proverbial educação e um acolhimento atencioso.

Arminda Gonçalves

Visita de ferroviários estrangeiros

Têm prosseguido, com ritmo intenso, as visitas de ferroviários estrangeiros, sobretudo franceses, cada vez em maior número atraídos pelas belezas da nossa terra.

No dia 12 de Maio chegou a Lisboa o 3.º grupo, da Região Oeste da «Association Touristique des Cheminots», chefiado pelo nosso amigo e velho conhecido Snr. Thibault. Este grupo, que efectuou uma visita bastante completa do nosso país, teve a oportunidade de assistir em Coimbra às tradicionais festas da «Queima



Os ferroviários austríacos em visita ao Castelo de Guimarães

das Fitas» e foi em Aveiro alvo de uma recepção por parte da Comissão Municipal de Turismo, a qual lhes proporcionou uma interessante exibição folclórica e um passeio na Ria em barco a motor. O Snr. Thibault e os seus companheiros, que constituíam um grupo invulgarmente animado, partiram no dia 24 do Porto para Paris, levando consigo as melhores recordações. Deixaram um rasto indelével de simpatia e muitas amizades.

De 17 a 24 de Maio, foi a vez da excursão em autocarro organizada pelo Secretariado Geral da A. T. C. Francesa (4.º grupo), dirigida pelo Snr. Brunaud. Iniciou a visita pelo Porto e passou seguidamente em Coimbra, Tomar, Fátima, Leiria, Batalha, Alcobaça, Nazaré, Lisboa e arredores, Évora, Vila Viçosa, Estremoz, Portalegre, Castelo de Vide, atravessando a fronteira em direcção a Cáceres.

De 21 a 28 de Maio tivemos o prazer de receber entre nós, e pela primeira vez, um grupo de ferroviários austríacos, de que era acompanhante o Snr. Sollath. É de destacar o significado desta visita, não só pelo que representa na via do alargamento das nossas relações e dos contactos internacionais entre ferroviários, como também por se tratar de representantes de um país onde os ferroviários portugueses foram, há dois anos, tão amavelmente acolhidos, com realce para o nosso amigo Snr. Karl Zeiser, incansável espírito orga-

nizador da A. T. C. Austríaca. Que este caminho que vimos encetando venha a ser constantemente reforçado e ampliado, são os nossos votos e a felicidade do nosso trabalho.

O 6.º grupo da iniciativa da Região Este da A. T. C. Francesa, esteve em Portugal de 26 de Maio (chegada a Lisboa) a 4 de Junho (partida do Porto) e visitou alguns dos mais interessantes motivos turísticos do Sul, Centro e Norte do País. Era seu acompanhante o Snr. Berjot.

Estamos certos de que todos estes grupos levaram da sua estadia aqui impressões muito agradáveis e que, tal como tem acontecido no passado, serão eles próprios o melhor factor de propaganda para os futuros visitantes.

Viagem à Inglaterra e Escócia

Nos dias 12 e 26 do corrente mês partem, respectivamente, o primeiro e segundo grupos para a anunciada visita da Inglaterra e Escócia.

É possível que estes grupos possam, no regresso da Grã-Bretanha, dirigir-se a Bruxelas e dispor de um dia para visita da Exposição Internacional.

De qualquer modo, fazemos votos para que a excursão decorra com o maior agrado e seja mais um motivo de incitamento para futuros e mais largos empreendimentos.

Exposição Universal e Internacional de Bruxelas

Com o fim de visitar este grande certame internacional, foi organizada uma excursão de ferroviários portugueses a Paris e Bruxelas, com partida de Lisboa a 8 de Agosto e regresso a 19 do mesmo mês.

Compreende 5 dias de estadia em Paris e um amplo programa de visita da bela capital de França.

Em Bruxelas, além da visita aos monumentos e principais atractivos da cidade, será consagrado um dia completo à Exposição com almoço num dos seus típicos restaurantes.

Um dia livre permitirá aos excursionistas melhor apreciação do certame internacional ou a visita de alguns dos valiosos museus de Bruxelas.

Devido ao interesse suscitado por esta viagem,



O 3.º grupo de ferroviários franceses (A. T. C., - Oeste) no Santuário de Santa Luzia, em Viana do Castelo

está aberta a inscrição para um 2.º grupo, com partida a 13 e regresso a 24 de Agosto, com programa idêntico.

Passeios Turísticos

Têm continuado a realizar-se as excursões internas previstas para a presente época turística:

«Figueiró dos Vinhos e Barragem do Cabril», a 11 de Maio, com paragens nas Fragas de S. Simão, Figueiró, Pedrógão Grande, Barragem do Cabril e Castanheira de Pera. Decorreu com tempo esplêndido e agrado geral dos participantes, numa região de beleza original e rude. Na Barragem do Cabril, uma das mais grandiosas do País, foram os excursionistas amavelmente acompanhados por um técnico da Hidro-

-Eléctrica do Zêzere que prestou sobre o funcionamento da Central esclarecimentos muito interessantes.

— «Serra da Arrábida», a 5 de Junho, com partida de Cacilhas, visitando o Castelo de Sesimbra, Sesimbra, Portinho da Arrábida, Alto da Serra, Setúbal, Castelo de S. Filipe e Castelo de Palmela. O elevado número de participantes desta excursão — 72 pessoas — revela bem o interesse excepcional que sempre despertam no meio ferroviário as belezas deste consagrado circuito turístico.

Raymond Madrolle

Em Fevereiro último faleceu em Darcey (Côte d'Or, França) o Sr. Raymond Madrolle, ilustre Presidente Geral da «Association Touristique des Cheminots» e vice-presidente da Federação Internacional da A. T. C.

Raymond Madrolle que já antes, no cargo de Presidente do Comité Regional do Norte, se havia revelado grande figura de organizador, prestou como representante máximo da A. T. C. Francesa, e ainda como dirigente do organismo internacional, os maiores serviços à causa do turismo ferroviário, que assim contraiu para com a sua memória uma imperecível dívida de gratidão.

Pela sua notável acção, fora condecorado Cavaleiro do Mérito Turístico.

A A. T. C. perde em Raymond Madrolle um dos seus dirigentes mais prestigiosos e dedicados, cuja morte foi muito sentida pelos numerosos amigos e colaboradores. Entre eles se contam os seus amigos portugueses, que desde há muito mantinham com o extinto cordiais relações e dele receberam sempre o acolhimento mais amável e as mais cativantes provas de simpatia.

René Vandard

Também no passado 20 de Maio, na sua residência em Paris, se finou o nosso amigo Sr. René Vandard, Administrador do Comité Regional do Norte da «Association Touristique des Cheminots».

O turismo ferroviário francês em geral, e em particular a Região Norte da A. T. C., da qual era activo dirigente, sofre, com o seu desaparecimento, mais um doloroso golpe.

A morte do Sr. Vandard impressionou de modo especial todos os ferroviários portugueses que tiveram tão recentemente ocasião de conviver com ele, pois que, apenas 20 dias antes da data do seu falecimento, regressara de Portugal como chefe do 1.º Grupo francês que nos visitou no ano corrente.

Fizera já a viagem ao nosso País em precárias condições de saúde, mas pôde ainda, felizmente, efectuar entre nós uma aprazível estadia, da qual, sabemos, levou magníficas impressões. Recordamos, em especial, a jornada de confraternização entre os ferroviários franceses e portugueses levada a efeito na sede do Ateneu Ferroviário, e à qual o Sr. Vandard emprestou toda a animação e vivacidade do seu espírito — precisamente um mês antes do infausto acontecimento de que agora damos notícia.

Na viva impressão de pesar que nos atinge, resta-nos a certeza de que passou em Portugal dias muito agradáveis — os últimos da sua vida.

Apontamentos FEMININOS

notas e modas

Por CAROLINA ALVES

Ser Rapariga...

É vulgar ouvir dizer às raparigas: «Quem me dera ser rapaz»!

É, de certo modo, lamentável esta maneira de pensar... Ser rapaz também tem os seus inconvenientes... Nem todos têm liberdade, essa liberdade que apaixonou e lhes invejam as raparigas, quando se manifestam neste sentido. É um erro! A rapariga deve ser o mais possível mulher! Ter encanto, ter graça feminina — ternura... Fica-lhe bem um pouco de garridice — «coquetterie». Ver qual o penteado que melhor vai ao seu rosto, o vestido que mais pode fazer realçar a beleza do seu corpo, a maneira como anda, enfim... ter donaire e sedução para o homem.

É preciso que ao vestir umas calças, o façam com garbo feminino, ao fumar um cigarro, tenham certa graça, ao falar, tenham sempre expressão dócil, simpática e sorridente...

Porém, tudo com naturalidade.

Nada de affectações ridículas e pouco adequadas ao meio em que vivem.

É preciso não confundir: Vestir umas calças, não lhes dá direito de se «armarem em Marias-razapaz».

Podem vestir-se como quiserem, desde o momento que o saibam fazer — atendendo a diversos pormenores.

Há figurinhas gentis a quem as calças não vão mal. Porém, quando se é forte, a não ser por alguma conveniência especial, deve-se ter em conta o desagradável destaque a que se expõem.

Desde que se nasceu mulher, deve-se aceitar essa missão sagrada com a plenitude e prazer que Deus manda.

Na vida, há encantos que só quando se é verdadeiramente mulher, se podem compreender e sentir, como, por exemplo: o de ser mãe...

Não vos preocupeis com futilidades que nada adiantam e ensombram os vossos pensamentos inexperientes.

Pensai, antes, ser mulher e muito feminina, para não vos desvirtuades e poder espalhar a felicidade no lar!

Curiosidades

Em 13 de Novembro decorre mais um aniversário do uso de garfos. Foi há pouco mais de 340 anos que apareceu o primeiro exemplar da espécie, na Inglaterra. Antes disso, toda a gente comia com as mãos. Quem o levou para as ilhas britânicas, foi um viajante chamado Tom Corygate, que viu garfos na Itália e, à partida, levou um exemplar consigo.

— Vê-se pelas estatísticas que actualmente, por

cada criança que nasce em França, nascem duas na Alemanha, três no Japão, sete na U. R. S. S. e mais de vinte na China.



Blusa preta e saia de seda preta estampada e plissada

Um prato de bacalhau

Corta-se em pedaços o bacalhau demolido, durante trinta e seis horas, enxuga-se em panos, passam-se por farinha e fritam-se em óleo fervente.

Cortam-se cebolas em rodela finas, separam-se umas das outras, enxugam-se em panos, passam-se por farinha e fregem-se.

Ambas as coisas devem ser postas sobre papéis pardos, logo que saem da fritura, para lhes absorver o excesso da gordura.

Põe-se tudo dentro duma travessa aquecida e guarnece-se em volta com rodela de batata cozida, temperadas com azeite e sumo de limão.

Bolacha para chá

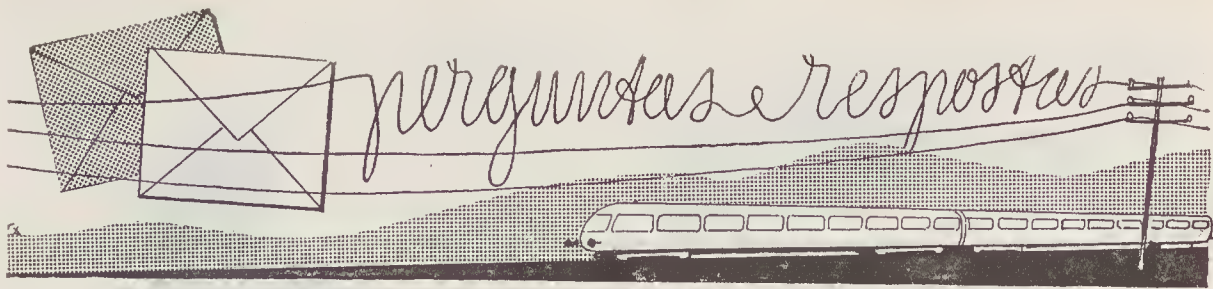
Peneira-se meio quilo de farinha de trigo para dentro dum alguidar.

Mistura-se com cento e vinte e cinco gramas de açúcar branco refinado, e amassa-se com duzentos e cinquenta gramas de manteiga sem sal, ou com pouco sal.

Depois de bem ligado põe-se a massa sobre a pedra da mesa, enfarinhada.

Divide-se em bocados que se entendem com o rolo de madeira, deixando-a um pouco grossa.

Cortam-se as bolachas com o corta-massas e cozem-se no forno, dentro de tabuleiros polvilhados com farinha.



Divisão de Exploração

Serviço de Movimento

Pergunta n.º 265/Consulta n.º 2075 — O maquinista do comboio 1.001 recebeu na estação de Lisboa-P. o modelo 126 com a indicação para em Santarém receber o modelo 113, (escadas na via). O chefe da estação de Santarém, além de saber que o maquinista já vem avisado da paragem, fecha o disco da estação, coloca o agulheiro na agulha com o sinal amarelo e o chefe na plataforma da estação com o sinal vermelho (bandeira) desenrolada, isto é regulamentar.

Agora pergunta: Quais os deveres do chefe da estação de Vale de Figueira, sabendo que o maquinista é portador do modelo 113 e que vai parar na sua estação? Deve receber o comboio com o disco aberto ou fechado? Há dúvida sobre este caso, pois já se tem dado casos idênticos em diversas estações e chefes há que recebem o comboio com o disco fechado, e este em referência, e outros recebem com o disco aberto e esperam na plataforma da estação que o maquinista pare para lhe transmitir a partida.

Peço para que seja esclarecido o caso, para evitar maus entendimentos, visto o Art.º 18.º do livro 2 do Regulamento da circulação de comboios não estar bem esclarecido neste caso.

Resposta — O artigo 18.º do Regulamento 2 estipula claramente que «todo o comboio que partir de uma estação com boletim de marcha com precaução, deve parar sempre na estação imediata quer nela tenha ou não paragem prevista na sua marcha, *ainda mesmo que o disco esteja aberto e o agulheiro e o chefe da estação nos seus postos dando via livre*, apresentando o condutor ao chefe da estação o boletim de que é portador».

Ao consulente não interessa a posição dos sinais de que o próprio regulamento não define, como se vê, deixando a sua posição ao critério do chefe, conforme as necessidades de serviço.

De resto, desde que o consulente, como maquinista portador de boletim de marcha com precaução, sabe que tem de parar na estação imediata, sabe também como terá de regular a velocidade para entrada nessa estação.

///

Pergunta n.º 266/Cons. n.º 2076-M. — O comboio n.º 3152 de certo dia, tomou, numa estação intermédia da linha da Beira Baixa, um vagão J de tipo vulgar, com gado, sendo por esse motivo prevenido o maquinista, por meio do mod. M 126, de que não podia ultrapassar a velocidade de 60 quilómetros à hora no percurso até o Entroncamento.

Daí em diante houve perdas de tempo em trajecto por menor andamento, que o condutor marcou a «Diversos».

Peço dizer-me se esta classificação foi bem feita, visto haver opiniões em contrário.

Resposta — O tempo perdido teria sido bem classificado a «Diversos» se porventura a marcha horária do comboio n.º 3152 fosse superior a 60 kms hora, mas como não o é, devia o atraso ter sido classificado à «Tracção».

///

Pergunta n.º 267/Cons. n.º 2077-M. — Está regulamentado que nos apeadeiros em que não houver agentes da Exploração, devem os condutores assegurar-se de que o serviço está concluído para depois darem o sinal de partida.

Sucedem, porém, que os encarregados dos apeadeiros de Cruz da Pedra, S. Domingos, Rio de Mouro e Algueirão deixaram ultimamente de comparecer na gare à hora dos comboios, dizendo que estão dispensados de o fazer, circunstância que obriga os condutores a actuar como se nesses apeadeiros não houvesse agentes da Exploração.

Podem os condutores continuar a proceder assim ou devem aguardar o sinal de partida que os encarregados devem dar?

Resposta — Os apeadeiros em referência existem apenas para serviço comercial, não tendo, portanto, interferência na segurança da circulação, e como não há agentes graduados a todos os comboios, foi resolvido que se considerassem como sem pessoal para evitar confusões da parte dos condutores quanto aos comboios em que há agentes e aqueles em que os não há.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 318/Cons. n.º 2078-F. — A gasolina, o ácido carbónico e o oxigénio, são mercadorias abrangidas pelo Capítulo II da Tarifa especial Interna n.º 1 de P. V. sujeitas, portanto, a armazenagem nas condições previstas na alínea a) do n.º 1, do Artigo 10.º da Tarifa de Operações acessórias (prazo de 24 horas consecutivas).

Como estes produtos também se expedem em G. V., em virtude do que se dispõe no Artigo 28.º da Tarifa Geral e Aviso ao Público B. n.º 15, peço seja esclarecido como se devem considerar, neste caso, para efeito de armazenagem.

Resposta — Deve proceder-se segundo as condições aplicáveis aos transportes por Tarifa Geral, isto é, concede-se-lhes o prazo de 48 horas (não se contando os domingos e feriados).

Os **NOSSOS** **CONCURSOS**

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

Este é um aspecto característico de uma conhecida estação da nossa Rede. Ponto de enlace ferroviário dos mais importantes do País, é igualmente grande centro habitacional de muitos agentes do caminho de ferro.

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

Resultado do Concurso n.º 11

Solução: «Allan».

Foram premiados: — Eufrosino Rodrigues Miranda de Sousa, Escrivão de 3.ª classe do Serviço da Fiscalização das Receitas; Manuel Matias Mendes, operário de 3.ª classe do 2.º Grupo Oficinal (Entroncamento) e Acácio Maria Lopes, servente de 1.ª classe na estação de Reguengo.

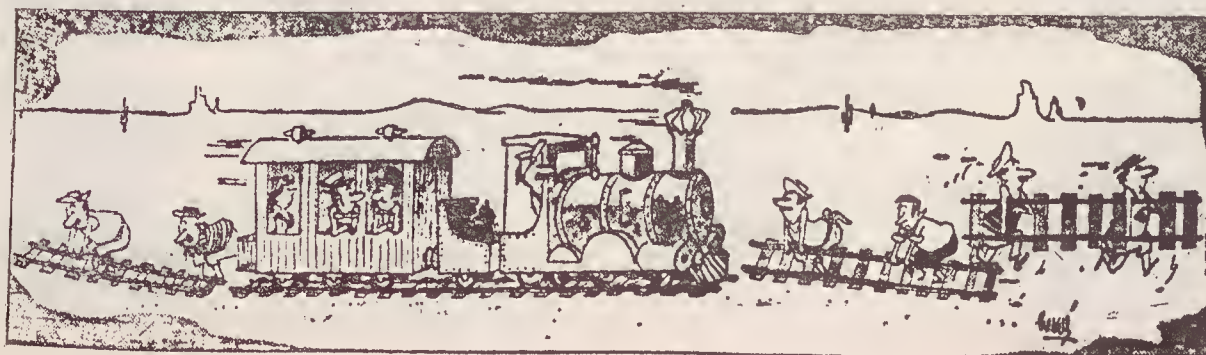


N.º 13

QUE ESTAÇÃO É ESTA ?



*POLÍTICA
ECONÓMICA
FERROVIÁRIA*



Regulamentação

DISPERSA

I — Divisão da Exploração

A) — Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da série M de n.º 674 de 1-2-958 ao n.º 714 de 25-4-958.

Ordem do Dia n.º 4606 de 17-3-958 — Mudança da hora legal.

1.º aditamento à Circular n.º 1070 de 30-4-958 — Parte diária da utilização de material e utensílios.

Ordens de Serviço da Série M. de n.º 715 de 1-5-958 ao n. 739 de 30-5-958.

B) — Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2.691 de 3-2-958 — Sinalização das estações de Benfica, Barcarena e Mercês.

Instrução n.º 2692 de 6-3-958 — Levantamento do ramal particular «Alhandra-SIAM».

Instrução n.º 2693 de 20-3-958 — Alteração da doutrina apresentada na Informação Técnica n.º 2 (Postos de Sinalização).

Instrução n.º 2694 de 15-4-958 — Sinalização das estações de Mato Miranda e Torres Novas.

Instrução n.º 2695 de 19-4-958 — Levantamento do desvio da Divisão de Via e Obras, situado ao km 80,945.50 da Beira Alta.

Instrução n.º 2696 de 2-5-958 — Circulação de comboios entre Campolide, Lisboa-Rego e Condorância de Benfica, por motivo da construção da passagem inferior no apeadeiro de Sete Rios.

Instrução n.º 2697 de 14-5-958 — Levantamento do desvio ao quilómetro 83,454 da Linha da Beira Alta.

5.º aditamento à Instrução n.º 2076 de 23-5-958 — Sinalização da estação de Pampilhosa (Lado Norte).

6.º aditamento à Instrução n.º 2223 e 1.º à n.º 2387 de 2-5-958 — Sinalização da estação do Entroncamento, afrouxamentos obrigatórios na marcha dos comboios.

C) — Serviços de Movimento e Telecomunicações e Sinalização

Informação Técnica n.º 2 de 3-2-958 — Postos de Sinalização, conjugação dos sinais de cantonamento automático.

D) — Serviço Comercial e do Tráfego

2.º aditamento às Disposições Complementares Uniformes da Convenção Internacional de Transportes de Mercadorias (C. I. M.) de 10-2-958.

Aviso ao Público B n.º 252 de 10-2-958 — Tráfego Internacional.

Aviso ao Público B n.º 253 de 10-3-958 — Transporte de cimentos e cal.

Aviso ao Público B n.º 254 de 12-3-958 — Transporte de gesso.

Aviso ao Público B n.º 255 de 1-4-958 — Condições de transporte da Tarifa Comum Internacional (T. C. V.).

Aviso ao Público B n.º 256 de 18-3-958 — Encerramento do Despacho Central de Colares.

Aviso ao Público B n.º 257 de 14-4-958 — Transporte de cães de caça.

Tarifa de Camionagem entre Barreiro e Portimão, de 20-2-958.

Carta Impressa n.º 133 de 12-3-958 — Condicionamento no transporte de batata.

Tarifa Comum Internacional de 1-4-958 — Passageiros e bagagens.

Anexos n.ºs 1, 2 e 3 à Tarifa Comum Internacional de 1-4-953 — Disposições especiais aplicáveis entre Portugal e outros países da Europa.

1.º aditamento à Tarifa Internacional de Cupões de 7-3-958 — Passageiros e bagagens (T. I. C.).

2.º aditamento à Tarifa Fluvial de 4-4-958 — Alterações ao art.º 4.º desta Tarifa. (Transporte de pequenos animais).

28.º aditamento ao Indicador Geral dos ramais e cais de 9-4-958. (Paraimo).

10.º aditamento aos Quadros de Distâncias de 14-3-958 — (Apeadeiro de Almourol).

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

Aviso ao Público B. n.º 258 de 8-5-958 — Encerramento dos Despachos Centrais de Braga e Braga-Bom Jesus.

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

29.º aditamento ao Indicador Geral dos Ramais e Cais de 30-5-958 — (Ramal Muge-Arroz).

E) — Serviço da Fiscalização das Receitas

Carta-Impressa n.º 62 de 19-2-958 — Recolha dos arquivos das estações.

Comunicação-Circular n.º 110 de 29-3-958 — Concessões aos Combatentes da Grande Guerra.

Comunicação-Circular n.º 111 de 30-5-958 — Transporte de jornais e revistas.

F) — Divisão da Exploração (I. P.)

Comunicação-Circular n.º 2 de 15-3-958 — Esclarecimentos sobre o envio de Consultas.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Virgílio Augusto Gonçalves da Cruz — Subchefe de Escritório, n.º 010216 do Serviço Central do Pessoal. — Admitido como Praticante de Escritório em 17 de Setembro de 1917, promovido a Empregado em 1 de Setembro de 1920, a empregado de 1.ª classe em 27 de Setembro de 1923, a Empregado Principal em 1 de Agosto de 1927, a chefe de Secção em 1 de Janeiro de 1934, a Sub-

chefe de Repartição em 1 de Janeiro de 1943. Em virtude do Acordo Colectivo de Trabalho, passou a Subchefe de Escritório a partir de 1 de Julho de 1955.

Manuel Segismundo Horta — Chefe de estação de 2.ª classe em Lagos. Admitido como eventual adventício em 28 de Março de 1918, passou a praticante em 1 de Setembro de 1919, nomeado aspirante em 17 de Maio de 1920, 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, a factor de 1.ª classe em 1 de Março de 1928, e a chefe de 3.ª classe em 1 de Julho de 1945. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 3.ª classe, a partir de 1 de Julho de 1955, e a chefe de estação de 2.ª classe em 1 de Outubro de 1955.



José Júlio Rodrigues — Chefe de estação de 3.ª classe em Odeira. Admitido como eventual em 21 de Março de 1918, passou a praticante em 21 de Janeiro de 1920, 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, a factor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1929, e a chefe de 3.ª classe em 1 de Julho de 1947. Em virtude do A. C. T.,

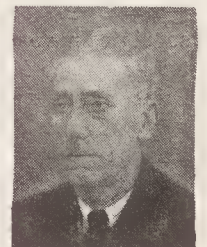
passou a chefe de estação de 3.ª classe, a partir de 1 de Julho de 1955.

Manuel Rodrigues Pereira — Agulheiro de 2.ª classe em Monção. Admitido como carregador eventual em 5 de Março de 1918, nomeado agulheiro de 3.ª classe em 21 de Janeiro de 1928. Em virtude do A. C. T., passou a servente de 1.ª classe, a partir de 1 de Julho de 1955, e a agulheiro de 2.ª classe em 1 de Outubro de 1955.



Alberto de Sousa Carneiro — Factor de 1.ª classe em Campanhã. Admitido como carregador eventual em 4 de Março de 1918, foi promovido a conferente em 4 de Julho de 1919, a fiel de 2.ª classe em 1 de Abril de 1928, passou a capataz geral de 2.ª classe em 1 de Julho de 1932. Em virtude do A. C. T., passou a factor de 1.ª classe em 1 de Julho de 1955.

Manuel Teixeira — Servente de 1.ª classe em Ermezinde. Admitido como carregador eventual em 26 de Março de 1918, nomeado carregador em 1 de Julho de 1927, e passou a guarda em 21 de Outubro de 1930. Em virtude do A. C. T., passou a servente de 1.ª classe, a partir de 1 de Julho de 1955.



Joaquim Alves dos Reis — Servente de 1.ª classe em Porto. Admitido como carregador eventual em 5 de Março de 1918, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927, e passou a guarda em 21 de Janeiro de 1940. Em virtude do A. C. T., passou a servente de 1.ª classe, a partir de 1 de Julho de 1955.

José Vilela — Encarregado de obras de 1.ª classe em Aveiro. Foi admitido como pedreiro encarregado em 3/1/1918. Passou a contramestre de 2.ª classe em 1/1/1926. Contramestre de 1.ª classe em 1/1/1939 e encarregado de obras de 1.ª classe em 1/7/1955.



Felicidade Conceição — Guarda de P. N. 1.ª classe, distrito 87/1.º Benfica. Foi admitida ao serviço como guarda de P. N. em 21/1/1918 e passou a guarda de P. N. de 1.ª classe em 1/7/1955.

António de Oliveira — Operário de 1.ª classe em Pinhão. Foi admitido como servente em 20/1/1918. Passou a operário de 2.ª classe em 18/6/1924. Pintor de 3.ª classe em 11/5/1927. Operário de 2.ª classe em 1/1/1943. Operário de 1.ª classe em 1/1/1950.



NOTICIÁRIO diverso

Como representantes da Companhia na Junta Autónoma dos Portos do Norte, no triénio de 1958/60, foram reconduzidos o Doutor João Faria Lapa e o Eng.º António de Sousa Pires, respectivamente como vogal efectivo e substituto.

— Realizou-se em 10 de Junho findo, em Bâle, na Suíça, a Assembleia Geral Ordinária da Eurofima — Sociedade europeia de financiamento ferroviário. A C. P. esteve representada pelo seu Subdirector, Eng. Pedro de Brion.

— São os seguintes os novos corpos gerentes do Ateneu Ferroviário: *Assembleia Geral* — Presidente: Chefe de Secção, Abel Hopffer Romero; *Direcção* — Presidente: Inspector Manuel Soares Silva; Vice-presidente: Subinspector Vinício Rosado Viegas; Tesoureiro: Chefe de estação reformado Vítor Afonso; Secretários: os escriturários Rui Lobão Sanches e Manuel Navarro Mascarenhas; Vogais: o Escriturário Abílio Sebastião e o Conferente João Antunes Louro.

— Vai realizar-se de 29 de Setembro a 7 de Outubro p.º f.º, em Madrid, mais um Congresso da Associação Internacional de Caminhos de Ferro. Os delegados da C. P. serão os Eng.ºs Mário Costa, Gen. Frederico Vilar, Espregueira Mendes, Branco Cabral, Joaquim de Barros, Júlio Santos e Cunha Monteiro.

— O Orfanato dos Ferroviários da C. P. tem os seguintes novos corpos gerentes: Presidente: Inspector Francisco Moga; Vice-presidente: o Empregado Principal Pascoal Dinis; Secretário: o Chefe de estação Júlio de Araújo; Adjunto: o fiel António Anunciação; Tesoureiro: o Escriturário António Monteiro e Vogais: o Revisor reformado António Coimbra e o Factor Gonçalo Correia.

— Pôr motivo de reforma do Eng.º C. Boyaux, foi investido nas altas funções de Director Geral dos

Concurso Internacional

Está aberto um concurso internacional promovido pelo Centro de Informação dos Caminhos de Ferro Europeus, com sede em Roma, para o melhor cartaz de propaganda dos transportes de mercadorias por caminho de ferro, serviço de «porta a porta».

Prémios no valor de 1.300.000 liras, sendo:

— Um 1.º prémio, de 500.000 liras (22.500\$00) ao concorrente classificado primeiro;

— Dois 2.ºs prémios, de 250.000 liras (11.250\$00) aos concorrentes classificados 2.º e 3.º;

— Três 3.ºs prémios, de 100.000 liras (4.500\$00) aos concorrentes classificados 4.º, 5.º e 6.º.

Prazo para entrega dos projectos até 30 de Agosto de 1958.

O Regulamento do Concurso pode ser pedido ao Serviço da Secretaria e Informação da C. P. — Calçada do Duque, 20-1.º andar — Lisboa.

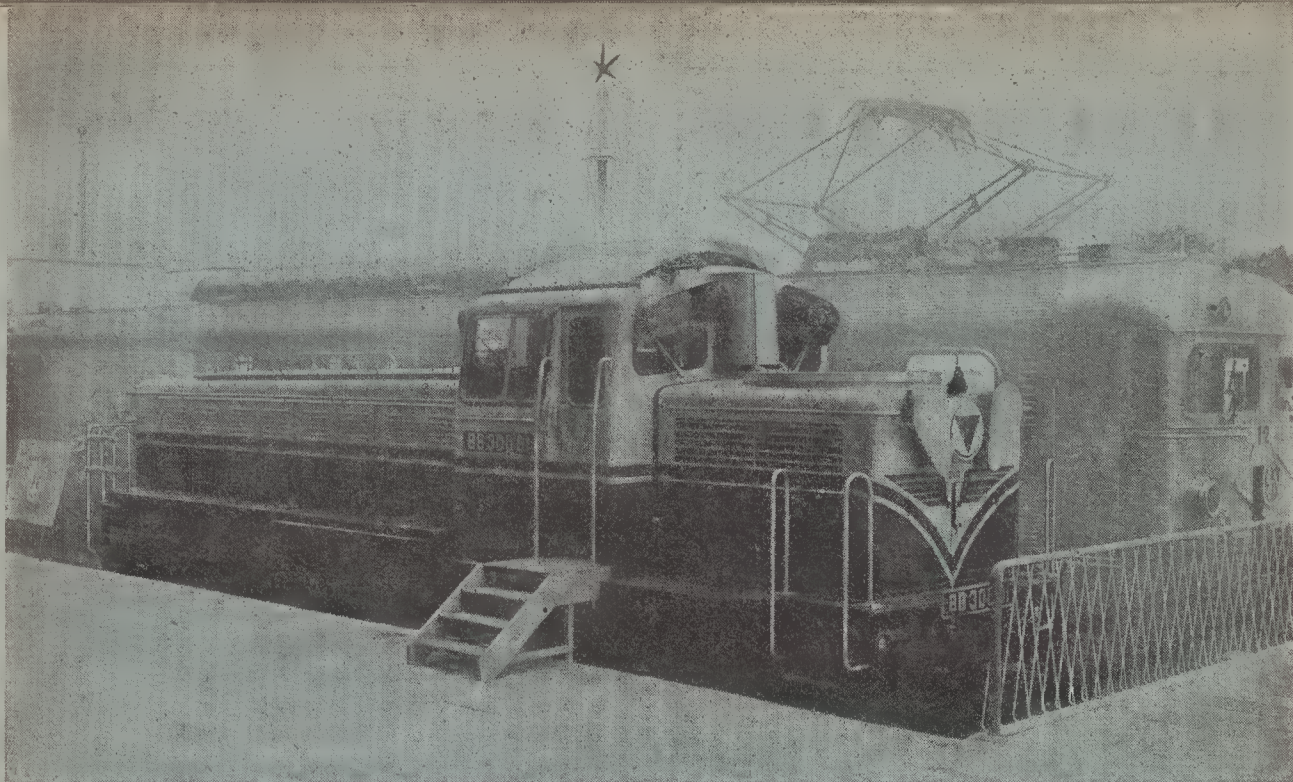
Caminhos de Ferro Franceses, o Eng.º Philippe Dargeou.

— Vai realizar-se em Lisboa, em princípios de Outubro, a reunião dos especialistas do filme ferroviário promovida pelo Centro de Informação dos Caminhos de Ferro Europeus. Na última reunião, realizada em Bruxelas, foram muito apreciados pelos delegados estrangeiros os filmes apresentados pela C. P., relativos às comemorações do Centenário dos C. Ferro em Portugal e inauguração da tracção eléctrica.

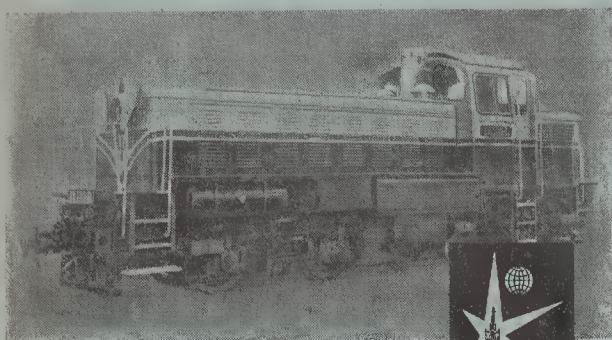
S U M Á R I O

PONTE DAS VÁRZEAS * UMA REALIZAÇÃO DE VULTO — COM A RIPAGEM DA PONTE DAS VÁRZEAS CONCLUÍRAM-SE AS OBRAS DE RENOVAÇÃO DAS PONTES DA BEIRA ALTA * A ASSEMBLEIA GERAL DA C. P. APROVOU O RELATÓRIO E CONTAS DO EXERCÍCIO DE 1957 * CONCURSO DAS ESTAÇÕES FLORIDAS * UM ANO DE TRACÇÃO ELÉCTRICA NA LINHA DE SINTRA, por Américo Costa * DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS FERROVIÁRIOS * APONTAMENTOS FEMININOS — NOTAS & MODAS, por Carolina Alves * PERGUNTAS E RESPOSTAS * OS NOSSOS CONCURSOS * BOM HUMOR * REGULAMENTAÇÃO DISPERSA * PESSOAL * NOTICIÁRIO DIVERSO * CONCURSO INTERNACIONAL

NA CAPA: A nova ponte das Várzeas, no momento da ripagem



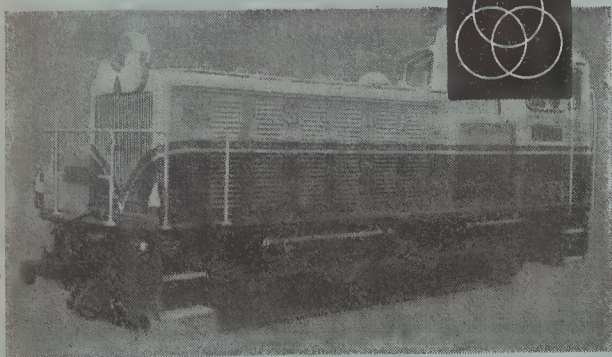
Locomotiva Diesel KRUPP de 680 CV no stand da UIC na Exposição Universal



Locomotiva Diesel hidráulica B'B' de 680 CV, com transmissão KRUPP — bitola 1067 mm. — carga axial 9.000 kg. — carga aderente total de 36 toneladas — velocidade de 75 km/hora

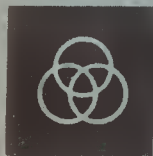


Dois símbolos de renome mundial



No stand da UIC na Exposição Universal de Bruxelas encontra-se uma das 60 locomotivas Diesel KRUPP encomendadas pelos Caminhos de Ferro da Indonésia.

Locomotiva Diesel hidráulica D, de 340 CV com transmissão KRUPP — bitola 1067 mm. — carga axial 8.500 kg — carga aderente total de 32 toneladas — velocidade máxima de 50 km/hora



FRIED. KRUPP MASCHINENFABRIKEN ESSEN

REPRESENTANTES : Sociedade de Importação e Exportação LUSOMUNDO, LDA. — Av. A. A. Aguiar, 126-5.º — LISBOA — Tel. 49828

Coimbra-Hotel

Telefones 25506/7

Hotel Avenida

Telefones 22155 6

COIMBRA-Portugal



*Magnífica situação no centro da cidade,
em frente ao rio Mondego*

Todo o conforto moderno

Aquecimento central

PROPRIETÁRIO: FILIPE P. FIDALGO

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

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

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Material circulante — Instalações de derivação

Obstáculos para manobra de material rolante

Planos inclinados (elevadores)

Placas giratórias — Transbordadores

Locomotivas

Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas

Parafusos, «crauda» e tirafundos

MATERIAL FERROVIÁRIO

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone 3 4331



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)

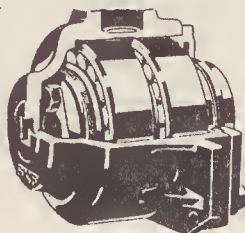
Mais de **1.000.000**

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