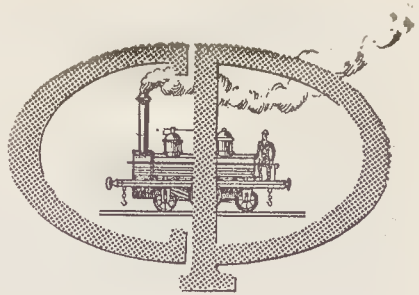


A black and white photograph of a tunnel entrance. The tunnel is arched and appears to be made of brick or stone. The walls are lined with vertical wooden planks. In the center, a set of railway tracks leads into the distance. The lighting is dramatic, with the entrance being the brightest part of the scene, creating a strong sense of depth and perspective. The overall tone is historical and industrial.

BOLETIM DA CP

Boletim* da



N.º 352 ■ OUTUBRO 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

Motivos de Confiança

UMA das mais dominantes características do actual panorama ferroviário nacional é, indubitavelmente, a extraordinária actividade que se verifica em todos os sectores da via férrea no sentido de se atingir um cada vez maior aperfeiçoamento dos serviços, sobretudo no tocante a velocidades, comodidade e segurança do meio de transporte oferecido ao público.

Poucas vezes o nosso caminho de ferro terá vivido, na sua já longa vida de mais de um século, momentos de tão importante incremento, em projectos sucessivos, em realizações múltiplas, em empreendimentos vultosos, com tão largo reflexo no benefício público — melhoramentos que justo é realçar, surgem, lógica e naturalmente, como corolário de uma orien-

tação, decidida e acertada, fatora de activas renovações alcançadas num ritmo a que a Empresa, mesma, não estava habituada a sentir.

Na realidade — e todos o sabem — durante muitos anos, atravessaram-se períodos intensos de verdadeira estagnação. Os próprios poderes públicos não puderam manifestar grande interesse pelo transporte ferroviário, apesar de nunca deixarem de reconhecer o valor primacial da via férrea no património da Nação. Um ou outro empreendimento ímpar, uma ou outra iniciativa singular, rasgava, ocasionalmente, a rotina, a indiferença pelas coisas do caminho de ferro...

De há dez anos para cá — mais exactamente logo após a concentração das empresas ferroviárias na C. P. — tem o País assistido a um conjunto

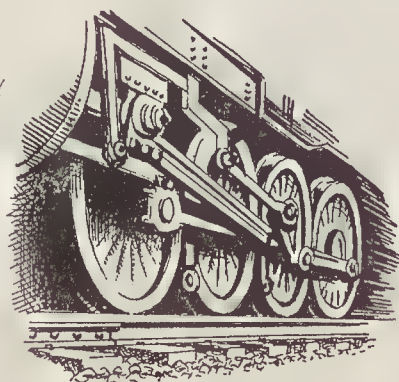
de melhoramentos que têm vindo a tomar corpo numa cadência assaz intensa: ampliação do parque de material tractor e circulante, modernização de carruagens, substituição de sistemas de tracção, reforço e renovação de pontes, reformas tarifárias, reorganização de serviços, reapetrechamentos de oficinas e postos, renovação da sinalização e das telecomunicações, electrificação de linhas, modernização de estações, etc., etc..

E se todo este vasto e importante conjunto de remodelações construtivas se deve ao laborioso esforço dos homens que hoje servem no caminho de ferro, cumprindo e desenvolvendo, fielmente, programações superiormente ditadas, numa diligência bem reveladora da sua capacidade de realização profissional — não se deve olvidar que o Governo da Nação, sobretudo na pessoa do Ministro cesante General Gomes de Araújo, é, em absoluto, credor de todo o nosso

apreço, como ferroviários e como cidadãos, pelas possibilidades que tem emprestado para o bom desenvolvimento de todo esse labor criador, cujos frutos tão bem se encorporam na linha de doutrina e acção fomentadora que o País vem seguindo.

A marcha de realizações já operadas constitui, para nós, mais do que uma esperança, um justo motivo de confiança no futuro — a certeza da continuidade de interesse da esfera governativa na obra de renovação do nosso caminho de ferro e a consequente certeza, também plena, do prosseguimento do trabalho denodado, prático e diligente do ferroviário português. Ambas estas acções — que tão bem se completam — constituem indiscutível garantia de que novos e relevantes empreendimentos irão surgir, em cadência positiva, na evolução próxima do transporte ferroviário nacional!

ÉLIO CARDOSO



Remodelação na pasta das Comunicações



GENERAL MANUEL GOMES DE ARAÚJO

Na recente remodelação ministerial, deixou o cargo de Ministro das Comunicações o Senhor General Manuel Gomes de Araújo. Ministro do primeiro Ministério das Comunicações, criado em 1947, o Sr. General Gomes de Araújo realizou uma obra de fundamental projecção, cujos reflexos na história dos meios nacionais de comunicação e transportes terrestres serão altamente perduráveis.

No tocante ao sector ferroviário sublinham-se como suas mais importantes intervenções: a concessão única à C. P. da exploração ferroviária nacional; a simplificação do sistema tarifário; o constante impulso e auxílio na renovação do material circulante e alargamento da tracção «Diesel» e a acção decisiva que teve para a inclusão, nos I e II Planos de Fomento, da electrificação das linhas de Lisboa ao Porto e arredores destas duas cidades, das quais Lisboa — Sintra e Lisboa — Entroncamento já em plena exploração.

Em todos estes e muitos demais trabalhos e empreendimentos notáveis, deixou o Sr. General Gomes de Araújo bem patenteado, o cunho pessoal da sua superior competência de organizador e de dirigente de segura visão prática e alta competência. O seu nome fica indissolúvelmente ligado a uma fase notável de melhoramentos, quase sem precedentes na História do caminho de ferro nacional, em que se construiu uma Obra de que muito legitimamente o Ministro cessante se poderá orgulhar e que se repercute, em inúmeros aspectos, na valorização da nossa economia e, em mais largo âmbito, no engrandecimento geral do País.



ENG. CARLOS GOMES DA SILVA RIBEIRO

Foi nomeado Ministro das Comunicações o Senhor Eng.º Carlos Gomes da Silva Ribeiro, a quem o «Boletim da C. P.» respeitosamente cumprimenta e apresenta votos de felicidade no exercício do seu novo cargo.

O Sr. Eng.º Carlos Ribeiro é licenciado pelas Faculdades de Ciências e de Engenharia do Porto, respectivamente em Matemáticas e em Engenharia Electrotécnica. Foi assistente da Faculdade de Ciências de 1930 a 1934 e, concluído o seu curso de Engenharia, esteve na Alemanha a especializar-se em Telecomunicações.

Regressando a Portugal, entrou para o quadro técnico dos Correios, Telégrafos e Telefones, ascendendo a Administrador-Adjunto em 1937.

Tomou parte em várias conferências internacionais, especialmente nos E. U. A., na Argentina e em vários países europeus, como representante de Portugal na União Internacional das Telecomunicações, em cujo Conselho de Administração representou o nosso País durante 5 anos.

Em 1948, foi nomeado Administrador, por parte do Estado, da Hidroelétrica do Zézere. É agraciado com a medalha de ouro dos C. T. T. — 20 anos de serviço — e com a comenda da Ordem de Cristo.

A mecanização das bilheteiras das estações

Pelo Dr. ÁLVARO LIBÂNIO PEREIRA

Economista da Divisão da Exploração

A prática tradicional de impressão de bilhetes em fábrica privativa, com posterior fornecimento dos mesmos às bilheteiras das estações e sua arrumação em armários próprios até à venda, vai cedendo lugar ao sistema da mecanização das bilheteiras, em que estas são providas de máquinas que imprimem os bilhetes no próprio acto da sua procura pelo público.

A mecanização das bilheteiras das estações não é uma concepção nem um produto dos nossos dias. Já no final do século passado havia a preocupação de criar uma máquina prática, para a impressão dos bilhetes de caminho de ferro nas próprias bilheteiras. A ideia apresentava-se como consequência e para ocorrer às dificuldades derivadas da necessidade de existência, nas grandes estações, de quantidades consideráveis de bilhetes, que o desenvolvimento do caminho de ferro exigia pelo aumento de relações de transporte e crescente variedade de tarifas. Punha-se em causa, sobretudo, o grande espaço ocupado com armários para armazenamento e venda dos bilhetes, o enorme valor, em dinheiro, representado por esses bilhetes e o facto de não ser prática a transferência de bilheteira de uns para outros agentes, pois de rigor, para salvaguarda de todos, só um balanço daria as devidas garantias; a simples transferência sem esse balanço prestava-se à fraude, pois não se tinha a comprovação de que existiam realmente as quantidades de bilhetes indicadas nos registos.

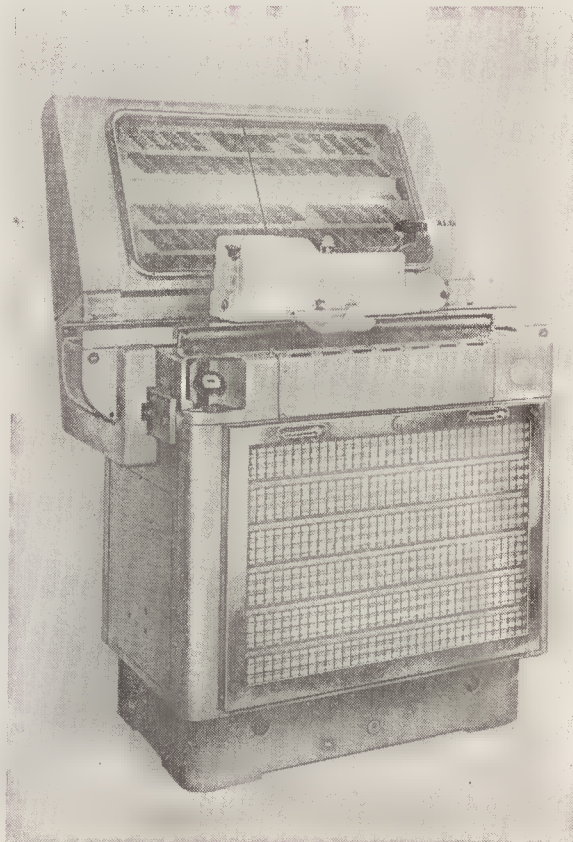
Dos primeiros tipos de máquinas aparecidos, alguns revelaram-se de certa utilidade, mas nenhum ainda o bastante para despertar interesse na sua aquisição em grandes quantidades. Numa Circular publicada pela antiga Companhia do Caminho de Ferro do Norte, em França, a propósito da primeira máquina que adquiriu para a sua rede — em 1 de Abril de 1908, para a estação de Paris-Norte — diz-se que essa máquina podia emitir «des billets imprimés et datés, portant les mêmes indications que les billets imprimés par le Service du Petit Matériel», e sabemos, por artigo chegado às nossas mãos, relativo à mecanização das bilheteiras da mesma estação, que o interesse desta primeira mecanização se limitava à nova maneira de imprimir os bilhetes; a contabilidade da bilheteira mantinha-se a mesma.

Em 1910, a Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft (A. E. G.) empreendeu, por sua vez, o estudo e construção de uma máquina. O trabalho iniciado e prosseguido pela A. E. G. deu já satisfação às aspirações do caminho de ferro, tendo constituído a base de fabricação uma encomenda de 100 máquinas pelos então Caminhos de Ferro Estatais Prussiano-Hessense.

continuidades de produção provocadas pelas duas guerras, foram as máquinas A. E. G. notavelmente aperfeiçoadas, sobretudo a partir de 1925, sendo actualmente os seguintes os tipos destas máquinas destinadas às estações: máquinas grandes (tipo de construção de 1952), de 630 e 1260 placas de impressão, e máquinas pequenas, de tipo de construção diferente daquelas (compostas de um aparelho impressor e de um número arbitrário de cilindros impressos, armazenados fora da máquina). Além destas, existe ainda o tipo de máquina portátil, próprio para uso nos comboios.

Outras marcas surgiram no decorrer desta evolução, tanto de fabrico alemão como de outros países.

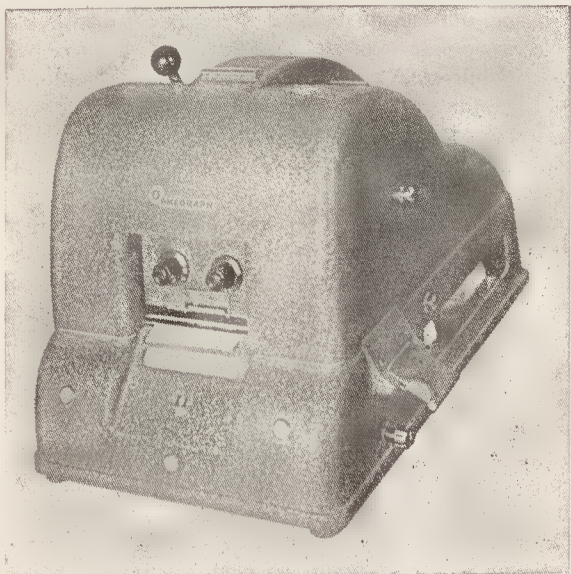
Ante os aperfeiçoamentos alcançados nas máquinas, vários caminhos de ferro têm vindo a proceder à mecanização das suas bilheteiras, com o emprego de uma só ou de várias marcas. Está neste último caso, entre outras, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, que utiliza máquinas A. E. G., Syntegra e Ormegraph; este caminho de ferro, que deu já grande desenvolvimento à mecanização das suas bilheteiras;



Máquina A. E. G.

prosegue nessa tarefa ao que parece com propósitos de fazer a mecanização total. A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas utiliza apenas um tipo de máquina — a máquina Schuster —, por ela fabricada segundo os princípios de funcionamento da máquina Ormograph, por entendimento com o inventor desta última, e são também Schuster as máquinas utilizadas pelo Caminho de Ferro Luxemburguês. A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas conseguiu já a sua mecanização total, embora feita por uma forma que exclui algumas estações da atribuição de máquina: as estações de venda insuficiente para uma utilização rendável das máquinas, e que são aprovoadas com bilhetes impressos nas máquinas das outras estações; as estações não dotadas de máquinas são no entanto objecto de observação, e logo que em qualquer delas a venda cresce ao ponto de dar suficiente ocupação a uma máquina, esta é-lhe atribuída.

Dentre os caminhos de ferro ainda inteiramente entregues ao sistema antigo, alguns encaram a mecanização das suas bilheteiras, e nesse sentido iniciaram ou prosseguem os seus estudos, como é por



Máquina Ormograph

exemplo o caso da Renfe e dos Caminhos de Ferro Federais Suíços.

Pelo que à C. P. respeita, adquiriu ela recentemente, a iniciar a mecanização das suas bilheteiras, uma máquina A. E. G. e 5 máquinas Ormograph. A máquina A. E. G. é de tipo grande, moderna (tipo de 1952), de 630 placas de impressão, e já anteriormente à sua aquisição era conhecida de parte do nosso público e dos nossos agentes, pois figurou na Exposição da Indústria Alemã realizada no Instituto Superior Técnico há 2 anos e foi utilizada a título experimental durante algum tempo numa das bilheteiras de tranvias da estação de Lisboa (Rossio); as máquinas Ormograph não eram, até ao momento de serem adquiridas, ainda conhecidas no nosso meio.

A máquina A. E. G. consta de um armário-base e de um carro de impressão. As placas de impressão encontram-se dispostas em 6 divisões longitudinais, no armário-base, e, por baixo delas, estão situados os contadores das diferentes espécies de bilhetes, que permitem obter a estatística dos bilhetes impressos em cada uma das placas de impressão. Os contadores estatísticos são acessíveis pela parte frontal do armário-base, e deles se obtêm os dados respectivos, impressos numa fita, fazendo deslizar através deles um dispositivo próprio. O carro de impressão desliza sobre o depósito das placas e é colocado à mão por movimentos longitudinal e transversal na posição relativa ao bilhete pretendido, posição essa que é assinalada numa escala, que esquematiza a posição das placas, pela iluminação da divisão correspondente ali reproduzida e por uma linha transversal que se move a todo o comprimento da escala — os nomes das estações, os números das placas de impressão e os preços dos bilhetes estão indicados na escala em pequenas etiquetas, de cor diferente conforme a classe do bilhete, fixadas por botões, também de cor diferente, relativos às indicações tarifárias.

Para a impressão dos bilhetes, faz-se o ajustamento do mecanismo de impressão da máquina como se indicou, e introduz-se depois um cartão na máquina; este dispara automaticamente a impressão e sai ao fim de 0,8 de segundo sob a forma de bilhete, datado e numerado. Simultaneamente à impressão, o totalizador recolhe o preço respectivo. Por outro lado, a máquina regista o número do bilhete, o número da placa de impressão e o preço numa fita que é inacessível ao bilheteiro. O totalizador permite determinar rapidamente a receita produzida, para o que se introduz uma ficha especial na máquina; cada bilheteiro, no fim do seu turno de serviço, determina a receita que apurou fazendo a diferença entre o total da receita ao fechar o seu serviço e o total indicado na ficha emitida pelo bilheteiro do turno imediatamente anterior.

No momento em que escrevemos, prevê-se que a máquina A. E. G. adquirida entrará em funcionamento dentro de breves dias numa das bilheteiras da 3.^a classe da estação de Lisboa (Santa Apolónia), para venda de bilhetes da Tarifa Geral, sem e com taxa de velocidade, bilhetes de veraneio, senhas de taxa de velocidade e bilhetes de entrada nos cais, assim como para passagem de contramarcas de bilhetes colectivos e de contramarcas de passes de urgência de serviço.

Ao contrário do que se passa com a máquina A. E. G., na máquina Ormograph as placas de impressão estão arrumadas fora dela (em tabuleiros); neste caso, os cartões para a impressão dos bilhetes é que se encontram colocados na máquina, sendo as placas de impressão nela introduzidas — apenas uma de cada vez — no próprio momento da impressão dos bilhetes.

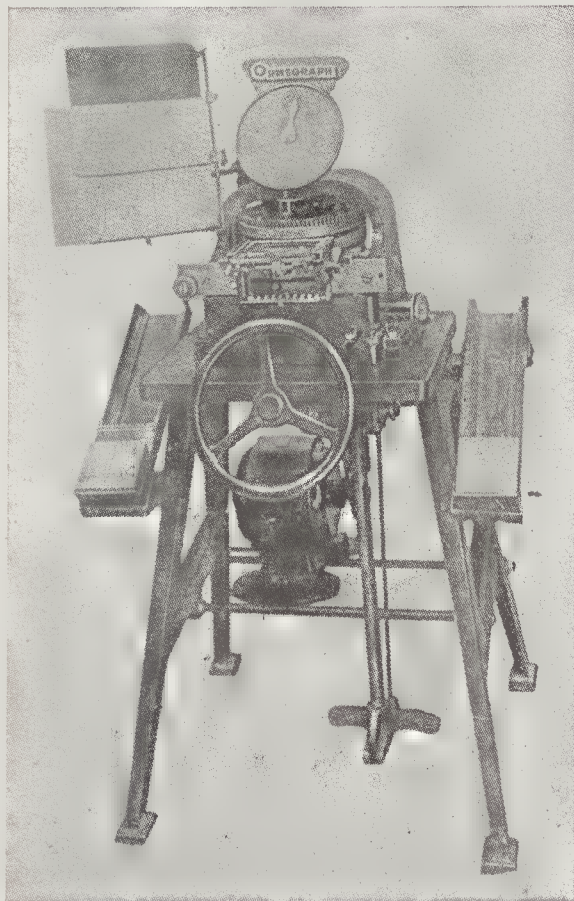
A impressão faz-se por manobra de uma alavanca situada do lado esquerdo da máquina, saindo o bilhete pelo lado direito. Simultaneamente à impressão

do bilhete, é feita a impressão das duas fitas de registo — a fita de fiscalização, que se enrola no interior da máquina e é inacessível ao bilheteiro, e a fita de caixa, que vai saindo da máquina à medida que vai sendo impressa.

Os elementos da impressão constam, parte da própria máquina, parte das placas.

As placas de impressão são gravadas em máquina especial, em presença de fichas previamente elaboradas, estabelecidas para os vários percursos, relativamente a cada espécie mecanizada.

Por cada espécie mecanizada, são estabelecidas duas placas: uma, com a gravação completa, é enviada à estação; outra, com o preço por gravar, é guardada no Serviço da Fiscalização das Receitas. Logo que se



Máquina de estampar as placas de impressão da máquina Ormegraph

verifique qualquer modificação nos preços, os novos preços são gravados na série de placas de reserva, a qual é enviada à estação, fazendo-se a recolha da série em poder da estação; depois de se desfazer a gravação dos preços nesta série de placas, a mesma é guardada no Serviço da Fiscalização das Receitas para idêntico fim. Cada placa pode suportar várias operações de gravação.

As placas enviadas às estações são arrumadas, nestas, nos tabuleiros, segundo uma ordem uniforme, convenientemente estudada no sentido de facilitar a sua busca, e a sua identificação é feita por meio de pequenãs etiquetas, de cor diferente conforme a classe, em que figuram normalmente, entre outras indicações, a distância (em quilómetros), as estações de destino e a espécie tarifária. Um quadro com a relação das estações por ordem alfabética e respectivas distâncias, anexo ao tabuleiro, auxilia a busca das placas no tabuleiro.

Os bilhetes diferem bastante dos tradicionalmente impressos até agora. Um fundo de segurança e vários símbolos postos em correlação são usados como protecção contra a fraude. É de salientar, neste aspecto, a presença de um número precedido de uma letra; a letra e o primeiro algarismo constituem o índice estatístico e a restante parte do número tem significado especial do interesse do Serviço da Fiscalização das Receitas; a letra indica a espécie tarifária e se se trata de bilhete de ida simples (minúscula) ou de ida e volta (maiúscula), e o algarismo indica a classe, pelo que tanto uma como outro devem estar em concordância com os correspondentes elementos do bilhete. Em certos casos, um mesmo bilhete prevê vários destinos a que corresponde o mesmo preço, e pode mesmo, por vezes, incluir-se, à pena, sobre um tracejado impresso pela máquina (====), um novo destino a que caiba preço igual; um bilhete nestas condições perde a validade para os restantes destinos, uma vez utilizado para um deles.

Não sem que se tivesse tornado necessário vencer certas dificuldades resultantes de particularidades contidas nalgumas tarifas, foi possível, no estudo feito, estender a mecanização pode dizer-se a todo o sistema tarifário, tão poucas e constituindo casos tão particulares foram as tarifas que não foi possível abranger (caso, por exemplo, dos bilhetes de assinatura, excepto os «semanais»).

Ainda, no objectivo de obter o melhor aproveitamento possível das máquinas, no estudo feito considerou-se a sua utilização não só na impressão dos bilhetes das próprias estações em que se encontrem instaladas (estações centros) como também na dos bilhetes de outras estações próximas que não vendam bilhetes em quantidade suficiente para justificar a mecanização das suas bilheteiras (estações satélites).

As espécies tarifárias cuja mecanização foi prevista são:

- Bilhetes da Tarifa Geral, de ida simples
- Bilhetes da Tarifa Geral, de ida simples, com taxa de velocidade
- Bilhetes da Tarifa Geral, de ida e volta
- Bilhetes da Tarifa de transportes na via fluvial entre as estações de Lisboa e Barreiro, de ida simples
- Bilhetes da Tarifa de transportes na via fluvial entre as estações de Lisboa e Barreiro, de ida e volta

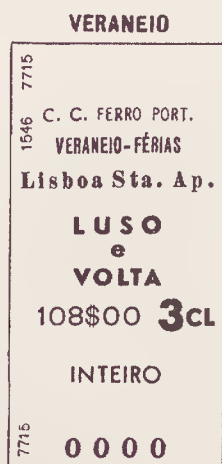
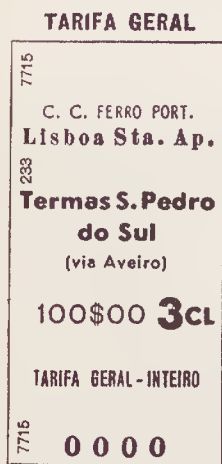
- Bilhetes de tranvias, de ida simples
- Bilhetes de tranvias, de ida e volta
- Bilhetes de assinatura semanal
- Bilhetes de veraneio em praias ou estâncias de águas ou de repouso
- Bilhetes de fim de semana
- Bilhetes de estudantes em gozo de férias
- Bilhetes de mercados locais
- Bilhetes de romarias, feiras e outras festividades e atracções regionais
- Bilhetes de família
- Bilhetes de cães
- Taxa de velocidade
- Bilhetes de entrada nos cais de embarque
- Contramarcas dos bilhetes colectivos
- Contramarcas dos passes de urgência de serviço.

No intuito de reduzir tanto quanto possível a quantidade de placas de impressão por cada máquina, sem perda da maior generalização tanto em tarifas como em percursos considerados, o que, além de constituir economia apreciável, torna o sistema de aplicação mais prática, foi aproveitada a igualdade dos preços constantes de algumas tarifas para estabelecer certos agrupamentos. Assim, tendo em consideração que os preços dos bilhetes das tarifas de:

- Veraneio
- Fim de semana
- Estudantes
- Mercados
- Romarias

são os da Tarifa Geral reduzidos de 20% em 2.^a e 3.^a classes e de 36% em 1.^a classe, faz-se representar o conjunto dos bilhetes destas tarifas por uma só espécie de placas de impressão; em todos estes bilhetes figura

Espécimes de alguns bilhetes emitidos pela máquina A. E. G.



* * *

um índice tarifário comum, relativo à redução (adultos — 36% ou 20%; crianças (1) — 36 C ou 20 C), sendo a identificação particular de cada um deles feita pelas indicações «Veraneio», «F de Semana» e «Estudantes», impressas pela própria máquina, e pelas indicações «Mercados» e «Romarias», apostas por meio de carimbo. Na mecanização dos bilhetes de família, utilizam-se as placas de impressão dos bilhetes da Tarifa Geral, visto o transporte dos componentes dos grupos familiares se fazer aos preços da Tarifa Geral (uns a preço inteiro e outros a preço meio, quarto ou oitavo). Na emissão dos bilhetes de cães são utilizadas as placas de impressão dos bilhetes da Tarifa Geral (e da Tarifa Fluvial) relativas aos bilhetes meios e quartos de 3.^a classe, respectivamente para cães transportados nas condições ordinárias e para cães acompanhando caçadores, dado que o transporte dos referidos animais é feito a preços iguais aos daqueles bilhetes. Os bilhetes para o transporte de cães são correlacionados com o género de transporte a que respeitam pela posição, os mesmos, da palavra «Cão», por meio de carimbo.

Nas máquinas Ormograph, tanto a contabilização da receita como a sua verificação e fiscalização, assim como a estatística, são executadas com base nos elementos constantes das fitas de registo. São esses elementos, de modo geral, o número do bilhete, o índice estatístico, um número especial do interesse do Serviço de Fiscalização das Receitas, o índice da máquina, a distância, o preço e um índice estatístico complementar (a que pode recorrer-se, por manobra do respectivo botão da máquina, para obter a diferenciação estatística nos casos em que uma mesma placa é utilizada para a impressão de bilhetes de mais de uma espécie, e que é constituído por um algarismo — 0 a 9 — atribuído um por um convencionalmente a cada espécie de bilhetes).

As 5 máquinas Ormograph adquiridas estão todas destinadas às bilheteiras de tranvias da estação de Lisboa (Rossio). A sua instalação, já iniciada no passado dia 1 de Agosto com uma máquina e continuada passados alguns dias com uma outra, prosseguirá gradualmente, de modo a evitar-se qualquer perturbação na normal execução dos serviços. O serviço iniciado é o da venda de bilhetes tranvias, de bilhetes de assinatura semanal, de alguns bilhetes da Tarifa Geral para estações compreendidas em zona limitada, de bilhetes de entrada nos cais e a passagem de contramarcas de bilhetes colectivos e de contramarcas de passes de urgência de serviço.

Nenhuma razão há para supor que os resultados da mecanização iniciada sejam menos favoráveis do que os alcançados noutros caminhos de ferro onde a mecanização das bilheteiras está já consagrada, e, como tal, estamos crentes que a simplificação do serviço e a maior eficiência na fiscalização, que se prevêem, virão a tornar-se realidade e constituirão a força propulsora que há-de conduzir à generalização do emprego das máquinas na rede da C. P. .

(1) Ao abrigo das tarifas de estudantes e de mercados não há meios bilhetes para crianças.

Espécimes de alguns bilhetes emitidos pelas máquinas Ormograph

Tarifa Geral
(ida simples)

INTEIROS

Ra

LISBOA R
* * *

COIMBRA 0000

* 63\$30

R 3 a
a345 TG

Tarifa Geral
(ida e volta)

OITAVOS

Rd

LISBOA R
VOLTA DE

GUARDA 0000
R D21 d 0000
* 33\$80

IDA 1/8 2
GUARDA

Tranvias

SIMPLES IDA

Ra

LISBOA R
* * *

SINTRA 0000

* 8\$60

R 2 a
h212 T1-P

IDA E VOLTA

Ra

LISBOA R
VOLTA DE

SINTRA 0000
R H212 a 0000
* 17\$20

IDA T1-P 2
SINTRA

Bilhete de assinatura
semanal

Ra

LISBOA R
* * *

Ida	Vta
1 SEMANAL 10	0000
2 MAFRA 2	0000
3 138 3	0000
4 *73\$40 4	
5 R 3 a 5	
6 7 3 7 6	

Veraneio

INTEIROS

Ra

LISBOA R
VERANEIO

LUSO 0000
E 0000
VOLTA 0000

* 150\$20

R 2 a
J229 20%

MEIOS

Ra

LISBOA R
VERANEIO

LUSO 0000
E 0000
VOLTA 0000

* 75\$10

R 2 a
K227 20C

TAXAS DE VELOCIDADE

Ra

LISBOA R
* * *

TAXA DE VELOCIDADE 0000
50 Km 0000
* 6\$00

R 1 a
L190

CONTRAMARCAS DE BILHETES
COLECTIVOS

Ra

LISBOA R
* * *

CONTRAMARCA 0000
DO 0000
B-COLECTIVO 0000
N

R 2 a
X2

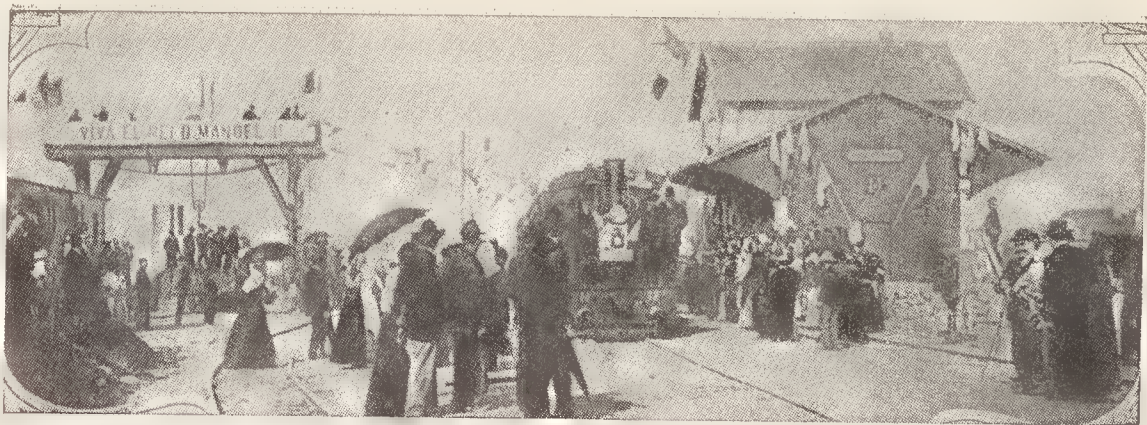
CONTRAMARCAS DE PASSES
DE URGÊNCIA DE SERVIÇO

Ra

LISBOA R
* * *

CONTRAMARCA 0000
DO PASSE 0000
URG. SERVIÇO 0000
N

R 3 a
V3



Passagem do comboio real inaugural pela estação de Espinho-Vouga em direcção a Oliveira de Azeméis

Comemorações

Cinquentenárias

Da Abertura à Exploração do Caminho
de Ferro do Vale do Vouga
Recantos pinturescos que ela serve

Pelo Inspector Ref. MARTINS DE ALMEIDA

PASSA no corrente ano, a data que se pretende comemorar devidamente, do Cinquentenário da abertura à exploração da linha turística do Caminho de Ferro do Vale do Vouga.

Em 23 de Novembro de 1908, fez-se a sua inauguração oficial com a presença de Sua Majestade D. Manuel II, que aproveitando esse seu, talvez, primeiro acto de grande envergadura, visitou Espinho, Vila da Feira e o seu Castelo, onde almoçou; e Oliveira de Azeméis.

Em 21 de Dezembro iniciava-se a solenidade da sua inauguração ao Serviço Público.

Neste ano comemorativo, tem oportunidade descrever-se alguns recantos pinturescos que a linha serve e que lhe confere o título, acima empregado, de linha turística e que o viajante desconhecedor não vislumbra, em consequência de nem sempre serem observadas da via férrea tais maravilhas.

Nesta pequena crónica de hoje, faz-se referência a Santa Maria de Lamas, seu Templo e seu Parque.

O magnífico sistema ferroviário do nosso País torna rápidas e cómodas as viagens, e de qualquer parte com boas ligações em Espinho para a via estreita, o viajante deixa o comboio em Paços de Brandão.

Deambulando-se, depois, através da povoação, por uma estrada camarária mas bem conservada, por entre casas de elegante construção moderna e estabelecimentos fabris, alguns dos quais, na sua especialidade, dos mais importantes do País, após 1.500 metros percorridos está-se à entrada do importante centro industrial corticeiro de Santa Maria de Lamas e junto ao largo fronteiro da sua Igreja Matriz que, pelas preciosidades que encerra, bem mereceria ser considerado monumento nacional.

O seu interior, os doirados, a nave, os altares, a capela-mor, enfim todo o conjunto, é um indiscutível valor local, que muitos turistas, nacionais e estrangeiros, uns frequentadores da Praia de Espinho, outros, excursionistas que percorrem o País, muito apreciam e admiram.

Ao lado da Igreja, encontra-se o seu Parque, pitoresco e maravilhoso recanto, para um bom repouso espiritual, que apresenta, logo à entrada, uma grande miniatura do Castelo da Feira, todo ele construído com cubos e paralelepípedos de granito.

Esse velho «slogan» referente à Capital da Beira Alta — «Quem nunca viu Viseu, não sabe quanto perdeu» — bem se podia aplicar, sinceramente, ao Parque de Santa Maria de Lamas.

Só um grande artista, um espírito realizador do belo, do lindo, como o Reverendo Abade daquela freguesia, seria capaz de organizar, construir uma obra tão interessante, tão cheia de motivos de atracção turística, quase todos diferentes daqueles que é costume encontrarem-se nos muitos parques existentes através de Portugal inteiro.

Se o local é belo, as suas belezas artificiais não são fáceis de se descreverem, tão fora do vulgar se apresentam e tão típicos os motivos escolhidos. Postes construídos com a utilização de «Jorras» das máquinas do caminho de ferro, em bruto, vasos, jarros, jarrões, açafates e outros objectos, ornados, total e diferentemente, com conchas, com búzios e tantos outros objectos que a fauna marítima fornece.

Um mimo de encanto tão pertinho do caminho de ferro e se dele não se avista já muitos o descobriram.

É, sem dúvida, um dos principais recantos pitorescos servidos pelo Caminho de Ferro do Vale do Vouga e a confirmá-lo está o elevado número de pessoas que ali costumam passar umas horas, atraídos pelo seu encanto, frescura e alegria de cada objecto.

Situado a poucos quilómetros do Porto e muito menos de Espinho e a muito poucas horas de Lisboa, ao viajante impõe-se, pois, uma visita a este recanto de beleza e de maravilha que aqui se descreve muito pálida e resumidamente.



DELEGAÇÃO TURÍSTICA dos Ferroviários

Direcção de ALBERTO DA SILVA VIANA

Excursão a Trás-os-Montes

Nos dias 13, 14 e 15 de Junho efectuou-se a anunciada excursão a Trás-os-Montes, bela e rude província portuguesa ainda tão mal conhecida da maioria dos nossos compatriotas.

A partida em autocarro, no dia 13, verificou-se às 7h,36 da manhã da estação de Mangualde. Passada a vila de Mangualde, a excursão dirigiu-se por Celorico da Beira para terras trasmontanas. Aí os principais motivos de interesse foram Torre de Moncorvo e a sua majestosa igreja matriz, o Estaleiro da Barragem do Picote onde os excursionistas foram amavelmente recebidos pela Hidro-Eléctrica do Douro e cujas obras a todos impressionaram pela grandiosidade, a vetusta e pacata Miranda do Douro com a sua notável Sé renascentista, Bragança, cidade fortificada, onde se pernhoitou no final do 1.º dia.

No 2.º dia, após a manhã em Bragança, percorreu-se toda a áspera e montanhosa região de fronteira que vai, por Vinhais, até Chaves, centro bastante movimentado, com a sua famosa ponte e marcos romanos. Daí se seguiu para as termas conhecidas de Vidago e Pedras Salgadas, local de alojamento.

No 3.º e último dia, visitou-se a cidade de Vila Real, capital trasmontana, de bellíssima posição panorâmica, e que se encontrava nesse momento em festa. A partir de Vila Real efectuou-se a travessia da gigantesca serra do Marão, por entre perspectivas grandiosas, quer na vertente de subida, escalvada e penhascosa, quer passada a Pousada de S. Gonçalo, na encosta contrária, arborizada e cheia de precipícios.

O regresso ao Porto fez-se por Amarante e Penafiel, por uma região deliciosamente fresca e verdejante.

O êxito desta excursão e o agrado geral que produziu nos participantes leva a encarar a sua repetição no próximo ano.

Viagem à Inglaterra e Escócia

Chegaram nos dias 27 de Julho e 10 de Agosto os dois grupos de ferroviários portugueses que se deslocaram este ano à Grã-Bretanha.

De acordo com o programa estabelecido, visitaram Londres e os seus principais monumentos, a cidade universitária de Oxford, o Distrito dos Lagos, a cidade de Edimburgo, as montanhas e «lochs» da Escócia, York e a sua bela catedral, Windsor e o seu castelo histórico.

Para além da impressionante grandeza da cidade de Londres recheada de tesouros de arte, a par do encanto bucólico do Lago de Windermere e da sua região, há que salientar o admirável equilíbrio arquitectónico da linda capital escocesa, Edimburgo, cidade de flores e de colinas, de perspectivas clássicas e bellos jardins, com magníficos panoramas quer do histórico castelo, quer do imponente monumento a Walter Scott. Edimburgo, onde houve oportunidade de apreciar a animação do fim de semana, a todos encantou.

É de realçar de modo especial a visita que se fez, em York, ao Museu Ferroviário, onde estão patentes os mais antigos exemplares de locomotivas, carruagens e outro material de via, muito curiosos. Já antes

Excursão a Trás-os-Montes :
O grupo ferroviário em Vila
Real





Excursionistas junto da célebre ponte do *Firth of Forth*, uma das maiores do mundo, na Escócia

fora dado observar, na estação de Darlington, a mais velha máquina que circulou na Inglaterra, o mesmo é dizer, no mundo. Este conhecimento directo da infância do mundo ferroviário despertou entre os excursionistas o mais vivo interesse.

Ainda em York, o Museu de Yorkshire impressionou pela originalidade e realismo com que reproduz a vida daquela região rural nos séculos passados. A sua atracção principal, que julgamos única, é uma tortuosa rua da velha cidade incorporada no recinto do museu, onde podemos admirar uma reconstituição fiel das suas actividades comerciais e artesanais, com seus tipos populares.

Também a descida do Tamisa em barco, desde Maidenhead a Windsor, proporcionou agradáveis momentos, e a observação do curioso sistema de comportas.

A recepção de ambos os grupos na Inglaterra e Escócia foi assegurada pela reputada agência britânica FRAMES' TOURS LTD..

Foram acompanhantes, do 1.º grupo o sr. Alberto da Silva Viana e do 2.º grupo o sr. Alfredo Júlio dos Santos,

Tal como se previa, alongou-se a excursão, no regresso de Londres, com um dia de permanência em Bruxelas, para visita da Exposição Internacional. Apesar da brevidade da estadia, pôde fazer-se uma ideia geral daquele magnifico certame.

Ao fechar estas considerações sobre a maior excursão do ano de 1958, resta-nos fazer votos para que o seu êxito incite à continuidade e ao maior desenvolvimento destas instrutivas viagens dos nossos ferroviários ao estrangeiro.

Os excursionistas numa das célebres Universidades de Oxford



Excursão dos ferroviários portugueses a Paris e Bruxelas: O 1.º grupo em Versaille



Excursão a Paris e Bruxelas

Também em 19 e 24 de Agosto, respectivamente, regressaram a Lisboa o 1.º e 2.º grupos de participantes da viagem às capitais da França e da Bélgica, que a D. T. F. este ano organizou, aproveitando a realização nesta última, da Exposição Universal e Internacional.

Da visita pormenorizada de Paris e Versalhes em cinco dias, é quase desnecessário falar, de tal modo conhecemos a atracção e o encanto que a Cidade-Luz, capital do espírito, exerce sobre todos os estrangeiros em geral, e sobre os portugueses muito em particular. A par dos clássicos monumentos, parques e sítios pitorescos de Paris, houve ainda números facultativos, tal como a subida da Torre Eiffel, o passeio no Sena em vedeta e um espectáculo teatral à noite.

Da estadia em Bruxelas, o primeiro dia foi reservado à visita da cidade e os dois restantes à Exposição Universal. Dois dias que os participantes apro-

veitaram o melhor que puderam, já que sobravam os motivos de interesse desta extraordinária reunião internacional, cuja organização honra a Bélgica e todos os países que nela participam. Com efeito a Exposição de Bruxelas confirmou a expectativa e deixou bem impressa no espírito de todos, a ideia de que se trata de uma realização excepcional que valeu a pena visitar. Além das várias representações nacionais, também os pavilhões de carácter geral, dedicados à ciência, à técnica, à arte, etc., mereceram a atenção dos visitantes. De referir o interessante pavilhão do C. I. C. E., organismo internacional dos caminhos de ferro europeus.

Por último, resta falar do expressivo cartaz da Exposição, o Atomium, imagem fiel, 150 biliões de vezes ampliada, de um cristal simples de ferro, composto por nove átomos. Da sua altura de 102 metros disfruta-se uma magnifica vista geral. O Atomium símbolo de uma época, simbolizará também, nas nossas memórias, a recordação imperecível da nossa visita.



Junto do Pavilhão de Portugal, na «Expo.» de Bruxelas

Passeios Turísticos

Completo-se o programa das excursões dominicais organizadas pela Delegação Turística, com mais os seguintes passeios: «Um dia em Lisboa», a 15 de Junho, repetindo o programa anterior e terminando na festa de confraternização com os ferroviários franceses, realizada nesse dia no Ateneu Ferroviário.

A inscrição esgotou-se de novo, o que revela o interesse despertado por esta 2.^a visita da cidade.

«Penacova e Buçaco», a 22 de Junho, também repetição da viagem organizada anteriormente. Foi de novo um êxito, quer pela afluência de inscrições, quer pela magnífica impressão que deixou em todos os participantes.

«Batalha e Alcobaça», a 6 de Julho. O percurso em autocarro iniciou-se pela baía de S. Martinho do Porto, de onde se seguiu para a Nazaré, a típica praia de pescadores, onde se almoçou.

Após a travessia do Pinhal de Leiria, visitaram-se os dois magníficos mosteiros da Batalha e Alcobaça, decorrendo a viagem sempre com o maior agrado por uma região viçosa de belas hortas e pomares até ao regresso a S. Martinho. Mais um percurso clássico do turismo português em boa hora encetado pelos nossos ferroviários.

Ferrovários Estrangeiros em Portugal

Terminou a primeira fase das visitas de ferroviários estrangeiros ao nosso país, na presente temporada, com a vinda de mais dois grupos franceses.

Em 14 de Junho chegou a Lisboa o 7.^o grupo, promovido pela Região Norte da «Association Touristique des Cheminots» e chefiado pelo sr. Duprat. No dia seguinte, domingo, após a visita em autocarro à cidade de Lisboa, foi este grupo recebido na sede do Ateneu Ferroviário, onde o saudaram o Presidente da Direcção desta colectividade, e um representante da Delegação Turística dos Ferroviários. Após um «Porto de honra» que reuniu os nossos camaradas franceses com os ferroviários portugueses da excursão «Um dia em Lisboa», efectuada no mesmo dia, tal como se fizera já na jornada de confraternização de 20 de Abril, realizou-se um acto de variedades pelo Grupo Cénico do Ateneu. Decorreu com a maior animação, com aplausos entusiásticos do animado grupo francês o qual deu à festa uma colaboração activa por intermédio de três dos seus elementos. Foi um momento de convivência muito agradável para todos, e que impressionou vivamente os visitantes, como ficou bem patente nas palavras sentidas do sr. Duprat. Este, falando em português, recordou os anos da sua infância passada em Lisboa onde não vinha há 45 anos, e agradeceu comovidamente o modo como haviam sido recebidos. Assim se vão apertando cada vez mais os laços de amizade que unem os ferroviários das duas nações. Depois de percorrer vários centros de interesse turístico no nosso país, o Grupo partiu do Porto de regresso a França no dia 24 de Junho.

O 8.^o grupo, organizado pelo Secretariado Geral da A. T. C. Francesa, deslocou-se em autocarro, chegando ao Porto no dia 28 de Junho. Fez o mesmo percurso do grupo anterior que nos visitara em Maio,

Dr. Emygdio Mendes



Faleceu no passado dia 21 de Agosto, o sr. Dr. Emygdio Guilherme Garcia Mendes, presidente do Conselho Fiscal da C. P. e advogado de renome.

Personalidade de grande prestígio na vida económica e financeira do País, o Sr. Dr. Emygdio Mendes que contava 72 anos, entrou para o Caminho de Ferro em 30 de Junho de 1921, como vogal do Conselho Fiscal. Foi eleito Presidente desse Conselho, em 4 de Maio de 1949 e reeleito em 21 de Agosto de 1958.

também de autocarro, pelo que teve ocasião de percorrer de modo especial as regiões turísticas de Vila Viçosa, Estremoz e Castelo de Vide - Portalegre, menos conhecidas da maioria dos nossos visitantes, e que impressionaram este grupo muito agradavelmente. A excursão foi dirigida pelo sr. Phouquet e temos muito prazer em registar que levou do nosso país, como as que a antecederam, boas recordações.

Impressões de Londres e Arredores

Por ARMINDA GONÇALVES

O meu primeiro dia em Londres! A cidade imensa, monumental e calma apesar do formigueiro humano que a anima e do movimento estonteante de veículos, recebeu-me com a morna claridade do sol que, timidamente, espreitava entre as nuvens.

Ingleses apumados, graves, anacrõnicamente de chapéu de coco e chapéu de chuva (alguns de flor na lapela) circulavam no meio da multidão heterogénea e cosmopolita. Indianos e negros, gente de todas as latitudes da terra, ombreavam com fleumáticos britânicos. Raparigas graciosas e belas (nem todas loiras, nem todas de olhos azuis) faziam contraste com as feias e ridículas velhas inglesas que nos habituámos a ver em países estrangeiros. E qualquer coisa de imprevisito e estável me tranquilizava — talvez a livre expressão dum povo ordeiro, conservador e progressivo, que respeita todas as ideias, crenças e atitudes, mesmo as mais insólitas e choçantes.

É conhecida a urbanidade dos polícias britânicos. As mulheres polícias secundam-nos. E são gentis.

A venda de bilhetes nos autocarros está confiada quase só a mulheres e a negros.

Assistir ao render da Guarda em Buckingham Palace é uma curiosidade para os turistas e um motivo de orgulho para os nacio-

nais. Para os estrangeiros é quase um divertimento o espectáculo dessa cerimónia movimentada e colorida, cujo significado escapa à nossa percepção, com os vistosos casacos encarnados e dourados, as calças escuras e os enormes capacetes de pele negra dos soldados e oficiais, os seus passos e o seu ritual.

Os inúmeros e grandes parques de Londres cobertos de relva que toda a gente pode pisar, cheios de bancos e de árvores acolhedoras, são os pulmões da cidade. Os londrinos encontram neles uma espécie de evasão para o campo. Porque eles adoram a vida campestre. Sempre que lhes é possível, saem das cidades. Barracas de campismo e «roulottes» constituem verdadeiros acampamentos. Mas há hotéis por toda a parte — quer seja num lugar histórico ou num lugar pitoresco. Após uma chuvada violenta (o clima irregular surpreende-nos continuamente), os britânicos estendem-se na relva molhada, mergulham na água dos rios ou dos lagos, fazem autêntica vida de ar livre.

Um exemplo frisante: mal a chuva havia deixado de cair e já as alunas dum colégio dos subúrbios da cidade faziam ginástica, descalças, no terreno relvado. A constante humidade reverdece inteiramente a terra. A diversidade de verdes é pasmosa: prados e arvoredos, na periferia da grande metrópole,



■
LONDRES — A Banda da Guarda da Rainha. Ao fundo o Palácio de Buckingham e o Monumento da Rainha Vitória
■

abraçam-na, rodeando-a de subtilíssimos tons, numa fantasmagoria verdejante.

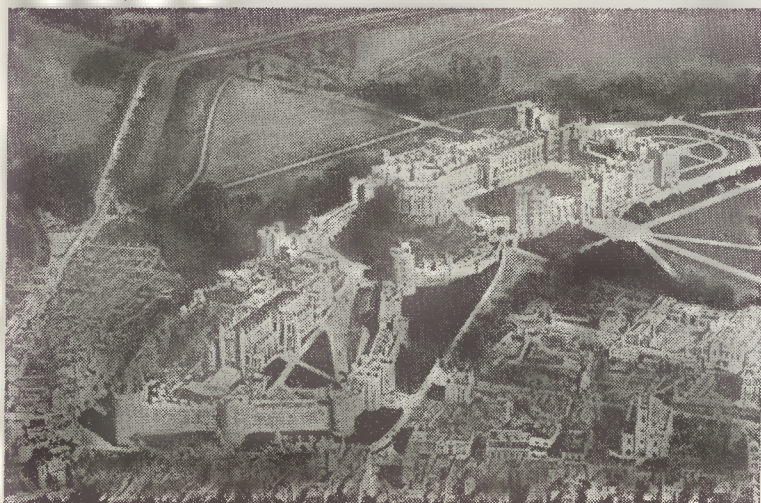
O Tamisa atravessa a cidade. Nos seus cais acostáveis há um tráfego intenso.

Reflecte-se nele o majestoso Parlamento, cujo Big Ben soa as horas para o mundo inteiro através da B. B. C.. Por detrás, na linda Abadia de Westminster, velha, de quase um milénio, e teatro de todas as pomposas cerimónias da corte (ali têm sido coroados e têm casado os reis britânicos) dorme o último sono o soldado desconhecido. E, como a Pátria não esquece os seus filhos ilustres, não só os reis e os heróis ali são evocados ou repousam para sempre, também os poetas têm o seu

Piccadilly Circus, à noite, é uma orgia de luz. Regent Street, Oxford Street, Piccadilly — artérias cheias de estabelecimentos, de gente, de carros e de movimento. Trafalgar Square e a coluna que tem ao cimo a estátua de Nelson, os pombos que povoam a Praça, a multidão que se acotovela, cada pessoa a querer levar consigo, numa fotografia, a lembrança do coração da cidade.

Wellington, a cavalo, olha-nos vitoriosamente. Em frente de Buckingham Palace, a rainha Victória medita ainda na sua vida feliz e gloriosa.

Museus e Galerias de Arte atraem a nossa atenção. A Universidade construída de novo,



Vista aérea do Castelo de Windsor

canto evocativo: monumentos, bustos, simples lápides os recordam.

A distância, num quarteirão destruído pela última guerra (Londres tem ainda muitas feridas abertas) a Catedral barroca de São Paulo conserva incólume a sua grandiosidade. De igual modo ali são celebrados os grandes homens.

Mais longe, para lá da curva do rio, junto da ponte célebre, ergue-se a quase milenária Torre de Londres, onde estão guardadas as jóias da Coroa. Testemunha de factos históricos (muitos crimes ali se perpetraram, muitas tragédias aconteceram), conta-nos a vida irrequieta de Henrique VIII e a das suas malogradas mulheres, de Isabel I e dos intrigantes palacianos, de Maria Stuart com a sua desgraça, a sua beleza e os seus amores que a rainha de Inglaterra não lhe perdoou.

guarda na sua Biblioteca seis milhões de livros. O British Museum é o mais completo museu de arqueologia. Suplanta o Louvre. Fazemos através dele uma perfeita viagem pelas grandes civilizações desaparecidas. A infância histórica da humanidade revive na nossa imaginação, liga-nos ao passado.

As maravilhosas margens do Tamisa! Jardins, parques, vegetação incrivelmente verde, moradias, hotéis... A relva e as flores descem até à água; os arbustos e as árvores retratam-se nela. Um vento fresco agitava-me os cabelos, quase me causava frio, enquanto o barco avançava vagarosamente. Sempre a relva húmida e verde; e nela grupos de crianças e de adolescentes acompanhados de professores entregavam-se a exercícios físicos.

Windsor, velha, e interessante cidade e o

NOTICIÁRIO

diverso

Na reunião Internacional de Transportes Terrestres realizada recentemente na «Expo» de Bruxelas para examinar e classificar o material tractor e circulante de caminhos de ferro em exposição e de cujo juri fez parte o Director-Geral da C. P., o único «Grand-Prix» destinado ao material automotor eléctrico para serviço suburbano foi atribuído à composição tripla construída pela Sorefame para a C. P.. A razão desta atribuição teve por principais fundamentos a sua construção em aço inoxidável e a novidade do seu funcionamento com corrente de 25 000 v 50 Hz e motores monofásicos — o que mereceu o maior interesse de todos os delegados estrangeiros componentes do juri.

— Foi eleita nova Direcção para a Biblioteca do Pessoal de Trens e Revisão de Bilhetes de Lisboa-Rossio, a qual ficou assim constituída: *Presidente*: José Gonçalves Daniel, revisor de Bilhetes de 3.ª cl.; *Tesoureiro*: Manuel Evangelista Luz, servente de 1.ª cl.; *Secretário*: Carlos Joaquim Carreto, revisor de bilhetes de 3.ª cl.; *Vogais*: Manuel Narciso Vieira, condutor de 1.ª cl. e João Ferreira Durão, servente de 1.ª cl..

— A secção recreativa do Ateneu Ferroviário,

seu Castelo Real defrontam, do outro lado do rio, o aristocrático Colégio de Eton.

A Capela de S. Jorge, no Castelo, é ricamente decorada. Os membros reais da Ordem da Jarreteira têm os seus assentos sob as bandeiras e os brasões que lhes correspondem.

O Palácio, residência dos reis, é grandioso: as janelas e balcões deitam para os grandes e simétricos jardins.

Das muralhas abarca-se um lindo panorama. Verde claro, verde escuro, verde amarelado, verde dos mais diversos e inacreditáveis tons confundiam-se no horizonte com grandes nuvens cinzentas, quase negras. O vento, que soprara discretamente durante o trajecto pelo Tamisa, tornou-se forte; relâmpagos e trovões assustaram os tímidos; e a chuva começou a cair em grossas bâtegas.

Foi nesse momento que vivi uma pequena aventura risonha. Refugiei-me numa guarita da guarda do Castelo... porque o soldado de casaco encarnado e enorme capacete de pele estava ausente.

Nem de outro modo poderia ter sido...

promoveu, em 7 de Setembro, uma grande excursão, em comboio especial, a Aveiro, extensiva a todos os seus associados e familiares. Esta iniciativa do Ateneu foi muito apreciada pelos excursionistas que, como nos demais anos, acorreram em grande número. A C.P. para a família dos sócios não possuidoras de reduções, autorizou a fixação de preços reduzidos dos «expressos populares».

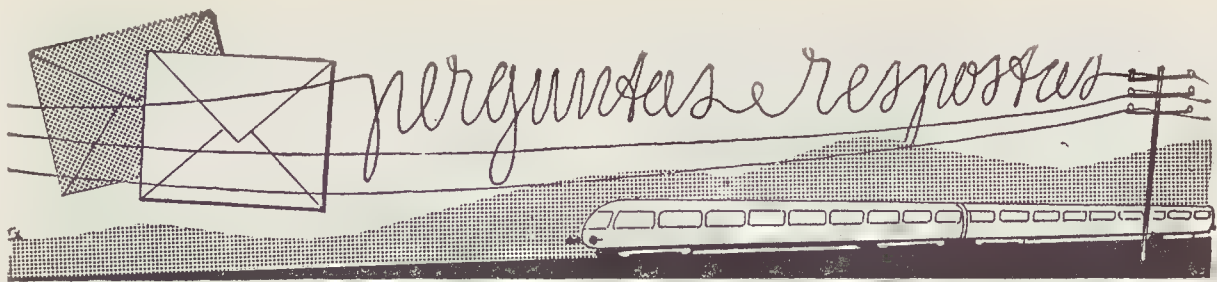
— No salão nobre do Centro Cívico Raimundo de Magalhães, em Vila Meã, foi prestada homenagem, pelos habitantes e autoridades locais, ao Inspector António Domingos, que após dois anos de permanência naquela localidade, na 4.ª Secção de Exploração, fixou residência em Aveiro.

— Passou à situação de reformado, a seu pedido, o engenheiro de 1.ª classe dos Serviços Técnicos e Eléctricos da Divisão de Material e Tracção, Sr. Rui de Sousa Azevedo.

— A C.P. far-se-à representar na Conferência Europeia de Horários e na Conferência Europeia de Passageiros (C. E. V.) que se realizam em Leipzig, de 18 a 21 do corrente, pelos Eng.ºs Subchefe da Divisão de Exploração e chefes dos Serviços do Movimento e de Tráfego.



Interessante aspecto da fachada da nova Estação Central de Roterdão



Divisão da Exploração

Serviço do Movimento

Pergunta n.º 270/Cons. n.º 2085—M — Apesar do chefe de uma estação ter tido conhecimento de que o comboio n.º 3152 tinha chegado com 350 toneladas ou seja a carga autorizada no Livro-Horário, foi mandado tomar um vagão J. vazio, elevando-se assim a carga para 359 toneladas.

O maquinista dali em diante começou a perder tempo em trajecto para as estações seguintes, por rebocar carga a mais.

Como devia ter sido classificado o tempo perdido?

Resposta — O comboio n.º 3152 é um comboio recoveiro e como tal a sua carga está sujeita à tolerância de 9 toneladas previstas na Instrução n.º 2206.

Não rebocava, portanto, carga a mais e por tal motivo o tempo perdido devia ter sido classificado à «Tracção».



Pergunta n.º 271/Cons. n.º 2086—M — A estação do Cacém avisou o condutor da automotora 4111, por meio do mod. M 126, para anunciar, pela cauda, a circulação da automotora n.º 4111—bis até Figueira da Foz.

À chegada a Torres Vedras da automotora 4111, como se soubesse que àquela hora ainda a n.º 4111-bis se encontrava em Campolide, pretendeu o chefe entregar ao condutor outro mod. M 126 em que se determinava para anunciar, pela frente, o comboio n.º 4262 até Bombarral.

O condutor recusou-se a receber tal modelo e consequentemente a cumprir a ordem dada no mesmo, sob o protesto de que a automotora já vinha anunciando uma outra circulação pela cauda.

Em face de tal recusa resolveu o chefe dar sinal de partida que o condutor transmitiu ao maquinista sem ter cumprido com a ordem inscrita no referido modelo.

Com o fim de evitar discussões e possíveis atrasos aos comboios, peço esclarecer como se devia ter procedido neste caso.

Resposta — Como a automotora n.º 4111 não podia anunciar simultaneamente pela cauda e pela frente, devia o chefe de Torres Vedras ter observado no espaço 5 do mod. M 126 que ficava sem efeito o anúncio, pela cauda, da automotora 4111-bis entre Torres Vedras e Bombarral.

Deste modo ficava o condutor autorizado a retirar o sinal colocado à cauda e a fazer o anúncio pela frente até Bombarral, onde tornaria a colocar à cauda

o sinal de anúncio da automotora n.º 4111-bis até Figueira da Foz.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 322/Cons. n.º 2087-F — Tendo dúvidas acerca do processo de taxa a seguir indicado, peço dizer-me se está em conformidade.

P. V. — Lisboa (Sta. Apolónia) para Crato

1 atado 2 rodas de ferro com pneus	70 kg.
1 » 4 cadeiras de ferro	25
1 mesa em ferro.	10
1 atado de escada de ferro	40
1 mesa de madeira e zinco	55
1 carro p. ^a transporte de água, sem rodas	345

Tarifa geral — Distância 201 Km.

Rodas, cadeiras, e mesa de	
ferro 1. ^a classe	$175\$20 \times 0,11 = 19\28
Escada de ferro — 2. ^a classe =	$160\$85 \times 0,04 = 6\44
Mesa de madeira — 1. ^a classe	
c/50.º/º.	$= 262\$80 \times 0,06 = 15\77
Carro duplo da 1. ^a classe . =	$350\$40 \times 0,34 = 119\14
Manutenção $18\$00 \times 0,55$	$= 9\$90$
Registo e aviso de chegada	4\$00
Arredondamento	\$07
Soma	174\$60

Resposta — Está errada.

A consulta não é apresentada com clareza, pois, certamente, as rodas são pertenças do carro.

Supondo-se ainda, dada a falta de indicação do consulente, que as operações da carga e descarga do veículo foram efectuadas pelo caminho de ferro, a seguir se discrimina a taxa como correspondente:

Tarifa Geral

Cadeiras e mesa de ferro — 1. ^a classe	
Escada de ferro — 2. ^a »	
Mesa de madeira e zinco — 1. ^a » com recar- go de 50 %	
Preço { 1. ^a classe { $175\$20 \times 0,04$	$= 7\$01$
» { 2. ^a » { $160\$85 \times 0,04$	$= 6\$44$
» (1. ^a cl. c/50 %/º) $175\$20 + \frac{175\$20 \times 50}{100} \times$	
$\times 0,6$	$= 15\$77$
Manutenção $18\$00 \times 0,14$	$= 2\$52$
Carro — base 31. ^a	$= 338\$25$
Manutenção { Evoluções e manobras 15\$00 }	$= 55\$00$
{ Carga e descarga 40\$00 }	
Registo e aviso de chegada	4\$00
Arredondamento.	\$01
Soma	429\$00

Actualidades ferroviárias

A « Sociedade Estoril » comemorou festivamente, em 19 do passado mês de Agosto, a passagem do seu 40.º aniversário. A Administração daquele importante Caminho de Ferro ofereceu, no Tamariz, um almoço de

homenagem aos seus funcionários com 40 anos de serviço e fez-lhes presentes de emblemas de ouro. À simpática festa assistiram todos os Administradores e funcionários Superiores da Sociedade. Eis os 6 agentes distinguidos (da dir. para a esq.ª): Srs. Emilio Assunção Freitas, chefe da Secretaria; Dr. Oscar Teixeira Bastos, Subchefe do Serviço de Saúde; Manuel Francisco Baptista Morgado, chefe dos Serviços da Exploração; José Simão, Secretário-Geral; Frederico Basílio, chefe de 1.ª classe e Luiz Carvalho, chefe de 2.ª classe.



Pergunta n.º 323/Cons. n.º 2088-F — Peço esclarecer-me se os feriados oficiais não equiparados aos domingos que constam na Ordem da Direcção-Geral n.º 310 e seus aditamentos, devem ser considerados para efeito de contagem do prazo gratuito de armazenagem como dias úteis, ou como domingos.

Mais peço informar-me se devo cobrar a taxa de estacionamento a um vagão posto à descarga num dia destes e consignado a uma firma que tem os seus escritórios fechados.

Resposta — Os dias feriados oficiais de 5 de Outubro e 1 de Dezembro, não são considerados dias úteis, de harmonia com o disposto na alínea b) do n.º 2 do Aviso ao Público B n.º 161, pelo que são de descontar nos prazos gratuitos previstos na Tarifa de Operações Acessórias, para armazenagem e estacionamento.

Deve, portanto, proceder-se como se esclarece nas Instruções Complementares do Livro E 11, páginas 180 e 181,

I — Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 336 de 29-7-958 — Reforma do Sr. Engenheiro Fernando Cabral d'Aruda, Chefe da Divisão do Material e Tracção.

2.º Aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 327 de 29-7-958 — Colocação de pessoal superior na Divisão de Material e Tracção.

II — Divisão da Exploração

A) Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da Série M de n.º 754 de 1-7-958 ao n.º 780 de 29-7-1958.

B) Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2698 de 1-7-958 — Sinalização da estação de Entroncamento, Posto «Bouré» n.º 2.

Instrução n.º 2699 de 23-7-958 — Esclarecimento dos Art.ºs 13.º e 11.º do Regulamento provisório para a Circulação de comboios em linhas de via dupla com cantonamento automático.

Instrução n.º 2700 de 25-7-958 — Sinalização da estação de Braço de Prata.

C) Serviço Comercial e do Tráfego

Carta-Impressa n.º 134 de 30-7-958 — Condicionamento no transporte de batata comum.

1.º aditamento à Tarifa de Vagões Particulares de 24-6-958 — Vagões dos Grupos C e D com animais e condições de viagem dos guardadores.

13.º aditamento à Tarifa Especial n.º 3 — Passageiros de 11-7-958 — Aluguer de Salões e Carruagens de luxo, lugares de luxo individuais, etc.

56.º aditamento ao Indicador Geral das estações de 14-7-958 — Bâscula para pesagem de carros de carga em Aveiro-Canal. (Dependência da estação de Aveiro).

Aviso ao Público B n.º 261 de 24-6-958 — Transporte de gado com seguimento acelerado e seu acompanhamento gratuito por guardas ou tratadores.

Aviso ao Público B n.º 262 de 27-6-958 — Transporte de casca para curtimento de couros.

Aviso ao Público B n.º 263 de 3-7-958 — Transporte de feijão seco, grão de bico e massas alimentícias.

Aviso ao Público B n.º 264 de 16-7-958 — Despacho Central de Relíquias.

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

D) Serviço da Fiscalização das Receltas

Circular n.º 1119 de 16-6-958 — Bilhetes de cartão ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1-C (Veraneio) ou da Tarifa Especial n.º 7-P. (Estudantes em gozo de férias).

Circular n.º 1120 de 16-7-958 — Máquinas de imprimir bilhetes.

1.º aditamento à Comunicação-Circular n.º 109 de 4-7-952 — Viagens de acompanhadores de vagões particulares.

III — Divisão da Via e Obras

Circular de via n.º 3552 de 1-7-958 — dá conhecimento de terem sido dispensados do serviço da Companhia vários eventuais por irregularidades cometidas.



Pela Administração da Companhia foi louvado o Engenheiro-Chefe da 1.ª Zona de V. O. (Campanhã), Ricardo Gayoso de Penha Garcia, recentemente reformado por ter atingido o limite de idade, pela forma dedicada e competente como serviu a Companhia bem como pela maneira notável como sempre se desempenhou das missões de que foi encarregado e pelo que foi distinguido com 6 outros louvores especiais, constantes da sua matrícula.

— Nos termos do n.º 4.º do art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, foi louvado pela Direcção-Geral o Chefe de Escritório, recentemente reformado, António Maria da Costa, da Divisão de Material e Tracção, pela dedicação, zelo e lealdade com que, durante a sua longa carreira de ferroviário — 39 anos — e nomeadamente no exercício do cargo de Chefe de Escritório, desempenhou as funções que lhe foram atribuídas.

TRIUMPH

*Na vanguarda
da industria alemã.*



Representantes :

ABREU JUNIOR & C^A L^{DA}

**R. Rodrigues Sampaio, 112-A
LISBOA — Telef. 56 464**

**R. Santo António, 66
PORTO — Telef. 26 504**



SUPREMA

Não deixe V. Ex.^a de
visitar esta casa onde
encontrará os mais lin-
dos padrões selecciona-
dos, em lanifícios para
homens e senhoras

SUPREMA

77, RUA DOS FANQUEIROS, 79
Telef. 2 46 88
LISBOA

Carris e seus acessórios, mudanças de
via, rodados, creosote para injeção de
travessas, fio de trolley, vagões e outro
material de via

Alberto Maria Bravo & Filhos

Rua de S. Paulo, 12 - 2.º

LISBOA

NOVAIS & SILVA, L.^{DA}

DROGUISTAS

Drogas, Tintas, Perfumarias, Aguas
Minerais, Artigos de Borracha, etc.

14, Rua de S. Paulo, 16 — LISBOA

TELEFONE 2 37 98

Anunciando no

BOLETIM DA C. P.

pode ter a certeza de que as suas
actividades serão divulgadas de
NORTE A SUL DO PAÍS.

No seu interesse, consulte a nossa secção
de PUBLICIDADE, na estação
de Santa Apolónia, em Lisboa,



GRUPOS *desportivos* FERROVIÁRIOS

O Barreiro era favorito, mas o Entroncamento ganhou com mérito o torneio de ténis de mesa dos Jogos Desportivos Ferroviários

Por J. MATOS SERRAS

A GUARDADA com natural ansiedade, a prova de ténis de mesa dos Jogos deste ano decorreu com nítida vantagem de alguns concorrentes. Desde o primeiro dia se tornou notória a superioridade dos representantes do Barreiro e do Entroncamento. Deste modo, logo se pressentiu que o título de Campeão viria a ser derimido por ambos. E como o embate entre eles só se realizaria na derradeira jornada, por capricho

tes, aguardava-se que os barreirenses levassem a melhor. Porém, esse favoritismo acabou por ser contrariado, e os ferroviários do Entroncamento saíram vencedores meritòriamente. Mas não foi fácil o seu triunfo, bem pelo contrário. Para decidir o título tornou-se necessário disputar nada menos de 20 jogos. O equilíbrio de forças prevalecia e mais aguçava a curiosidade de todos os espectadores. Também nós, a quem foi confiada a tarefa de

A equipa do Ateneu Ferroviário



A mesa da presidência do almoço de confraternização dos desportistas ferroviários

do sorteio, houve que manter a expectativa até ao último instante.

Para presenciar a final juntaram-se muitos espectadores no acolhedor salão de festas da Associação Naval 1.º de Maio, da Figueira da Foz, onde durante o Campeonato estiveram em funcionamento 3 mesas.

Foi emocionante o embate Barreiro-Entroncamento. Pelo que se sabia dos jogadores, quer pelo valor demonstrado em anos anteriores como ainda pelas jornadas anteceden-

arbitrar os jogos desta «finalíssima», nos sentíamos algo emocionados.

A evolução do resultado foi a seguinte: — Barreiro fez 1-0, depois 2-0, e Entroncamento reduziu a diferença para 1-2. Barreiro aumentou a vantagem para 3-1 e parecia encarreado para a vitória. Mas a recuperação do Entroncamento foi impressionante, não perdendo mais nenhuma partida e passando a marca, sucessivamente, para 2-3, 3-3, 4-3 e finalmente 5-3. Estava encontrado o Grupo

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Albano Henriques da Cunha — Subchefe de escritório em Figueira da Foz. Admitido como praticante em 26 de Abril de 1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Abril de 1923, a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1937, passou a empregado de 2.^a classe em 1 de Julho de 1937, a empregado de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1945, e a Subchefe de escritório em 1 de Janeiro de 1952.

neiro de 1945, e a

António Martinho — Chefe de estação de 3.^a classe em Abrantes. Admitido como praticante em 26 de Abril de 1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Julho de 1923, a factor de 1.^a classe em 1 de Abril de 1938, 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.



Francisco José Macias — Servente de 1.^a classe em Barca Alva — Admitido como carregador eventual em 18 de Abril de 1918, foi nomeado carregador em 1 de Janeiro de 1927. Em virtude do A. C. T., passou a servente de 1.^a classe, a partir de 1 de Julho de 1955.

António Dias da Cunha — Factor de 1.^a classe em Trofa — Admitido como praticante em 12 de Abril de 1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 8 de Janeiro de 1925, a factor de 2.^a classe em 1 de Março de 1928, e a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1931.



Campeão e havia que saudá-lo pelo brilhantismo do êxito registado, não sendo de esquecer, no entanto, o magnífico comportamento do segundo classificado.

Em apreciação individual diremos, que para a recuperação dos vencedores teve acção decisiva a actuação de António Pedro, único jogador que não foi derrotado em nenhuma das 11 partidas. Mas os seus companheiros secundaram-no a contento.

Quanto aos barreirenses, Almeida cumpriu inteiramente, mas tanto Sim Sim como Rolão não produziram o seu melhor.

Os jogadores apresentados pelas 6 equipas concorrentes foram os seguintes:

Entroncamento — António Pedro, Galvão, José dos Santos e Lagos.

Barreiro — Alegria, Almeida, Rolão e Sim Sim.

Campanhã — Araújo, Pereira e Silva.

Sernada — Cunha, Gonçalves e Pereira.

Lisboa — Berenguel, Mateus e Leirião.

Ateneu — Barão, Oliveira e Louro.

Foram utilizados os serviços de 3 árbitros oficiais (António Melo, António Elísio e António José), tendo colaborado ainda mais 9 árbitros, 2 marcadores e 2 cronometristas.

A seguir apresentamos uma relação dos 12 melhores tenistas que participaram nestes Jogos, com a indicação dos jogos ganhos e perdidos.

A. Pedro (Entr.)	11 — 0
Almeida (Barreiro)	11 — 1
Lagos (Entr.)	8 — 1
Pereira (Campanhã)	8 — 2
Rolão (Barreiro)	6 — 3
Cunha (Sernada)	6 — 5
Silva (Campanhã)	5 — 5
Araújo (Campanhã)	5 — 5
Elvino (Entr.)	4 — 3
Sim Sim (Barreiro)	4 — 3
Leirião (Lisboa)	4 — 6
Berenguel (Lisboa)	4 — 6

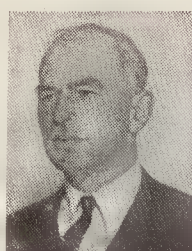
A SEGUIR — Notas finais dos Jogos Desportivos Ferroviários de 1958.



Manuel Lourenço Oliveira — Chefe de estação de 2.^a classe em Tomar — Admitido como praticante em 26 de Abril de 1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1924, a factor de 1.^a classe em 1 de Julho de 1937, e a chefe de de 3.^a classe em 1 de Setembro de 1946. 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 1956.

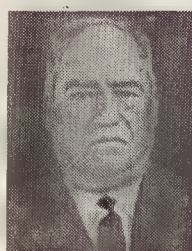
António Pereira da Mota — Inspector de Secção de Exploração em Moncorvo. — Admitido como praticante em 15 de Abril de 1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 8 de Janeiro de 1925, a factor de 2.^a classe em 4 de Janeiro de 1927, a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1930, a chefe de 3.^a classe em 1 de Julho de 1942, e a chefe de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1952. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 2.^a classe, a partir de 1 de Julho de 1955, e a Sub-inspector de Secção de Exploração em 1 de Outubro de 1955, e a Inspector de Secção de Exploração em 1 de Agosto de 1957.



Joaquim Duarte Esmerado — Chefe de estação de 2.^a classe em Elvas — Admitido como praticante em 2 de Abril de 1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1924, a factor de 1.^a classe em 1 de Abril de 1938, 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 em 1 de

Julho de 1955, e a chefe de estação de 2.^a classe em 1 de Outubro de 1956.

José Francisco Moita — Chefe de estação de 2.^a classe em Esmoriz. Admitido como praticante em 26 de Abril de 1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1922 a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1935, e a chefe de 3.^a classe em 1 de Setembro de 1944. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 3.^a classe em 1 de Julho de 1955, e a chefe de estação de 2.^a classe em 1 de Outubro de 1955.



Joaquim Pinto de Carvalho — Condutor de 1.^a classe em Campanhã. — Admitido como carregador eventual em 28 de Abril de 1918, nomeado carregador em 1 de Julho de 1921, foi promovido a guarda-freios de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1928, a guarda-freios de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1941, a guarda-freios de 1.^a classe em 1 de Maio de 1946, a condutor de 2.^a classe em 1 de

1 de Janeiro de 1952, e a condutor de 1.^a classe em 1 de Outubro de 1958.

Albino de Sousa Moreira — Chefe de estação de 2.^a classe em Campanhã. Admitido como praticante em 13 de Abril de 1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 8 de Janeiro de 1925, a factor de 2.^a classe em 13 de Julho de 1926, a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1929, e a chefe de de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1944. 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 Outubro de 1957.



Humberto Costa — Chefe de estação de 2.^a classe em Queluz — Admitido como praticante a 26 de Abril de 1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Abril de 1923, a factor de 1.^a classe em 1 de Julho de 1936, a chefe de 3.^a classe em 1 de Julho de 1944, e a chefe de 2.^a classe em 1 de Janeiro 1952. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 2.^a classe, a partir de 1 de Julho 1955.

ção de 2.^a classe, a partir de 1 de Julho 1955.

Joaquim Mendes da Costa Valério — Chefe de estação de 3.^a classe em Braga. Admitido como praticante em 10 de Abril de 1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 8 de Janeiro de 1925, a factor de 2.^a classe em 16 de Março de 1927, a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1930, e a chefe de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1950. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 3.^a classe, a partir de 1 de Julho de 1955.



Eng.º Mário Fonseca

Faleceu no passado mês de Setembro o Sr. Eng.º Mário de Ascensão Fonseca, antigo Chefe da Divisão dos Abastecimentos e que actualmente era Chefe do Serviço de Compras e Recepção.

O extinto que tinha 66 anos de idade, entrou para a C. P. como engenheiro praticante da Divisão de

Material e Tracção, em 1919, tendo feito quase toda a sua carreira ferroviária nos Depósitos de Material e Armazéns Centrais. Nomeado Subchefe de Divisão em 1941, foi promovido, em 1947, a Chefe de Divisão dos Abastecimentos.

Com a reorganização dos Serviços da Companhia, em 1955, que extinguiu a Divisão de Abastecimentos, o Sr. Eng.º Mário Fonseca passou a chefiar o Serviço de Compras e Recepção.

Os **NOSSOS** **CONCURSOS**

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

O autocarro que a gravura nos mostra, circula numa carreira explorada pela C. P. desde Janeiro de 1947.

Além deste, são utilizados mais 6 outros autocarros, sendo 2 com capacidade para 35 lugares, 2 com 39 e 3 com 41.

Durante o ano de 1957 esta carreira teve uma frequência de 145 104 passageiros.

Resultado do Concurso n.º 14

Solução: «Ramal de Lagos».

Foram premiados:— José dos Santos, maquinista de 2.ª classe do Depósito do Entroncamento; Carlos Marques Teixeira, operário de 3.ª

classe do 3.º Grupo Oficial, no Barreiro, e Manuel Afonso, servente de 1.ª classe do Distrito n.º 450, em Alcácer do Sal.



N.º 16

EM QUE CARREIRA CIRCUILA ESTE AUTOCARRO?

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.

S U M Á R I O

MOTIVOS DE CONFIANÇA, pelo Dr. Élio Cardoso * REMODELAÇÃO NA PASTA DAS COMUNICAÇÕES * A MECANIZAÇÃO DAS BILHETEIRAS DAS ESTAÇÕES, pelo Dr. Álvaro Libânio Pereira * COMEMORAÇÕES CINQUENTENÁRIAS, pelo Inspector Ref. Martins de Almeida * DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS FERROVIÁRIOS, Direcção de Alberto da Silva Viana * DR. EMYGDIO MENDES * IMPRESSÕES DE LONDRES E ARREDORES, por Arminda Gonçalves * NOTICIÁRIO DIVERSO * PERGUNTAS E RESPOSTAS * ACTUALIDADES FERROVIÁRIAS * REGULAMENTAÇÃO DISPERSA * GRUPOS DESPORTIVOS — FERROVIÁRIOS * PESSOAL * ENG. MÁRIO FONSECA * OS NOSSOS CONCURSOS —

NA CAPA : Linhas cruzadas, (Foto de Carlos Marques)



A MUNDIAL

COMPANHIA DE SEGUROS

Capital e Reservas - 305 mil contos

Sede: Largo do Chiado, 8
em LISBOA

Agentes por todo o Continente,
Ilhas e Ultramar

SOMMER & C.^A, L.^{DA}

FERRO E AÇO

STOCKS COMPLETOS DE AÇOS FINOS «POLDI»
E «PHENIX» DE TODAS AS QUALIDADES E PARA
TODOS OS FINOS

SEDE:

Rua Cais de Santarém, 40-64 - Lisboa - End. Teleg.
«Sommerfer» - Telefones P.A.B.X. 3 1521/5

ARMAZÉNS DE FERRO:

R. Cais de Santarém, 40-64 - Largo do Conde Barão, 14

ARMAZÉM DE AÇOS:

Avenida 24 de Julho, 3-F a 3-I - Telfs. 67 0234-31521/5

FILIAL NO PORTO:

Rua do Heroísmo, 291 - Armazém n.º 3
End. Teleg.: «Sommerfer» - Telef. 52 102

Eduardo Martins & C.^o, Lda.

Fornecedores da C. P. e do seu pessoal

Modas - Confeções - Tecidos para Homens
Senhoras - Crianças

Malhas - Meias - Chapéus - Camisaria -
Rouparia - Perfumaria - Retrosaria, etc.

1 a 11, Rua Garrett

Telefone: P. P. C. 35 721

Telegramas: MARTYC - Apartado: 464

Rua Nova do Almada, 103 a 115 - LISBOA

WIESE & C.^A, L.^{DA}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea
Material circulante - Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias - Transbordadores
Locomotivas

Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de loco-
motivas

Parafusos, «crapauds» 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 Arma-
ções 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 MADEIRA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

* CARRUAGENS * CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELÉCTRICAS)

* FURGÕES * VAGÕES *

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL