



BOLETIM DA C.P.

BOLETIM DA C.P.

N.º 246

DEZEMBRO — 1949

ANO 21.º

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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Sêca, 7 — Telefone 20158 — LISBOA



O CHEFE DO ESTADO ESPANHOL, GENERALÍSSIMO FRANCO, NA ESTAÇÃO DO LUSO



O Generalíssimo Franco no salão presidencial com os Ministros das Comunicações e Educação Nacional, Administrador General Raúl Esteves e Director Geral da C. P., Eng.º Espregueira Mendes

O Generalíssimo Franco elogiou os caminhos de ferro portugueses, quando viajou de Queluz ao Luso

A visita que o Chefe do Estado espanhol fez recentemente ao nosso país, pode considerar-se triunfal, não só pela maneira brilhante como decorreram as cerimónias oficiais, mas pela sua repercussão internacional.

Se, no conjunto, as festas, visitas e recepções constituiram uma ininterrupta manifestação dos sentimentos peninsulares, alguns dos actos incluídos no programa assumiram significado especialíssimo, como o banquete no Palácio da Ajuda, a festa militar de Mafra e o acto soleníssimo da entrega ao Generalíssimo Franco das insígnias de doutoramento «Honoris Causa», na velha Universidade de Coimbra.

Para tomar parte na significativa cerimónia, o Generalíssimo Franco, acompanhado de sua esposa e comitiva, ministros e outras personalidades portuguesas e espanholas, partiu da estação de Queluz em comboio especial às 9,45 do dia 25 de Outubro.

Naquela estação, aguardavam o Chefe do Estado espanhol os srs. coronel Gomes

de Araújo, Dr. Pires de Lima e Dr. Caeiro da Mata, respectivamente Ministros das Comunicações, da Educação Nacional, dos Negócios Estrangeiros e outras personalidades de relevo na sociedade portuguesa.

Da parte da C. P. compareceram os srs. Eng.º Pinto Osório, Raúl Esteves e Mário Costa, como representantes da Administração daquela Companhia; o Secretário Geral Eng.º Branco Cabral; os Eng.ºs Espregueira Mendes e Pereira Barata, respectivamente Director e Subdirector Geral, e os Eng.ºs Lima Rêgo, Sousa Nunes, Azevedo Nazaré, Francisco Menda e Francisco Gavicho.

Após os cumprimentos e as saudações que lhe foram dirigidas pelo sr. Eng.º Pinto Osório, em nome do Conselho de Administração da C. P., o Generalíssimo Franco dirigiu-se para o comboio presidencial, que era constituído por furgão, uma carruagem-salão, dois salões para a comitiva e convidados e uma carruagem de 1.ª classe para os jornalistas nacionais e estrangeiros, gente da rádio e cinema, que foram acompanhados pelo sr. dr. Tavares de Almeida, chefe

dos Serviços de Imprensa do S. N. I. e António Montês, chefe do Serviço de Turismo e Publicidade da C. P.

A composição era rebocada por uma das modernas locomotivas «Diesel Eléctricas», tripulada pelo Eng.º João Monteiro, que levou a seu lado, em parte do percurso, o Ministro do Interior, Eng.º Cancela de Abreu.

Depois de curtos momentos de conversa com as personalidades que tinham comparecido à despedida, o Chefe de Estado espanhol deu entrada no salão que lhe estava destinado, onde se encontravam, além dos Ministros das Comunicações, da Educação Nacional e dos Negócios Estrangeiros, o sr. General Raúl Esteves, como representante da Administração da Companhia e Eng.º Espregueira Mendes, Director Geral.

A marcha do comboio foi rigorosamente cumprida, tendo o percurso, de Queluz a Luso, sido vencido em 3 horas e 25 minutos, com paragens instantâneas em Chão de Maçãs e Pampilhosa.

Quando chegou ao Luso, o Generalíssimo Franco mandou chamar ao salão em que viajava o Eng.º João Monteiro, o chefe de ma-

quinistas Carlos Parreira Alves e o maquinista José António Marques, a quem cumprimentou pela forma como haviam conduzido o comboio.

A viagem do Chefe de Estado espanhol, nas linhas férreas portuguesas, deixou encantadas as personalidades que o acompanharam, ouvindo-se frequentes elogios à ordem, conforto, segurança e rapidez como decorreu o magnífico passeio.

O Generalíssimo Franco, antes de deixar a estação de Luso, encarregou o Director Geral da Política Exterior de Espanha, D. José Sebastian de Erice, de transmitir ao Director Geral da C. P., Eng.º Espregueira Mendes, as suas felicitações, não só pela excelente viagem realizada, mas pela forma como encontrou os caminhos de ferro portugueses.

No regresso à capital, o comboio especial chegou a Entre-Campos à tabela, tendo transportado apenas os srs. Ministros do Interior e Comunicações, o general Raúl Esteves, o Director Geral Eng.º Espregueira Mendes e alguns funcionários superiores da C. P., que receberam felicitações dos membros do Governo, pela maneira como decorreu a viagem presidencial.



O Generalíssimo Franco ao deixar o comboio presidencial



Conto de D. JOÃO DA CÂMARA

O pardalito acordou no ramo do cipreste.

Fora o mais alto e frondoso de todo o cemitério, que um grupo de bons amigos escolhera para, com os biquitos debaixo das asas nos raminhos mais finos, abrigados sob as folhas, dormir em rancho.

Ele nascera ali perto, sob as telhas hospitaleiras da casa do coveiro. E, logo que pudera arriscar o primeiro vôo, medroso porque tinha de atirar-se de toda aquela altura e atravessar um tamanho espaço, mas, tentado pela sombra fresca, dera às asas e viera, anelante, numa alegria atarrantada, cair no leito fofo daquelas folhas espessas.

Era cheio de carinhos o cipreste. Dobrava a ponta esguia brandamente ao vento e baloiçava cauteloso os dorminhocos. Tinha gemidos que pareciam ais maternais suavíssimos de um feliz cansaço. E, quando nas manhãs acordavam, perfumava-lhes os pésitos com a seiva abundante e balsâmica. Não havia chuva que penetrasse na espessura das folhas, nem vento indiscreto que fosse arrepiar as penas das avesitas aconchegadas umas ao lado das outras, sob a abóbada baixa e verde-negra.

Mas o pardalito acordou. Porque não dormiu?

Tem apenas nove meses. É aquele o primeiro inverno da sua vida ainda tão curta.

Naquela mesma árvore que lhe serve de dormitório, é a escola dos pardais pequeninos. Ali com o pardal-mestre, reverenda

avesita sabichona, com muita experiência da vida, aprendeu o bê-á-bá dos primeiros cantos. O professor tem o seu raminho naquela árvore onde lecciona todas as manhãs. Diz-se no cemitério a bico cheio que é um consícuo filósofo. Não obstante a prenda e um pigarro teimoso, sabe todos os segredos da música clássica.

Porque não dorme o pardalito?

Há um trinado especial, melhor que uma canção de amor. É inverno agora. Mas, nas memórias confusas da infância passada no calor do ninho, quando o cemitério estava cheio de rosas, ele ainda vê o pai e os tios galeando pelo telhado, requebrando-se, trinando umas canções alegres, que depois se calaram. Vai isso tão longe!...

Ele tem nove meses, que é como quem diz quinze anos num homem. Já por mais de uma vez, por que os sonhos o não visitassem quando dormia, acordara no silêncio da noite, e pusera-se acordado a sonhar.

Era precoce o fedelho que sonhava? Nem ele o sabia talvez.

Um sussurro confuso, mas cheio de notas alegres, vinha de longe, da cidade dos vivos, lá donde se avistava uma luz, pálida, a alastrar-se na humidade do céu.

E o pardal, com a cabeça muito enterrada nas penas do peito, o olho muito esperto, cismava.

Nem ele nem a cidade dormiam. Ele pensava que havia de ter amores, e era cheio de amor o sussurro longínquo.

Que noite serena e que imensidade de estrelas!

O que eram todas aquelas luzes? Que significava aquela procissão vagarosa de todas as noites? Se alguém lho havia de ensinar um dia?

O céu nocturno parece-me que não é ciência ao alcance dos pardais. Nem sequer talvez para pintassilgos. Os melros também são levianos de mais, estúrdios e prosaicos. Só rouxinóis, porventura, saberão definir aqueles lumes. O sol, sim, esse é de todos; mas as estrelas são cheias de mistérios.

Então um sino tocou ao longe, numa ermida velha, e ao mesmo tempo o cipreste soltou um gemido como um hálito frio do vento.

O pardalito escutava friorento, muito encolhido, com o olhito preto muito aberto. O sino tocava alegremente e todas as estrelas do céu pareciam estar sorrindo.

Era uma novidade o toque argentino àquela hora. Não era o bater solene e lento da meia-noite, que até aos próprios passarinhos no cemitério arrepiava as plumas às vezes. Não. Era também com um riso respondendo ao riso das estrelas.

Abriu-se a porta da casa do coveiro e ele saiu com o pequeno.

Era uma noite cheia de novidades.

Aonde iriam ambos àquelas horas, o coveiro sempre com a cabeça inclinada para o chão, a dar aos braços possantes, o pequenito, louro, erguendo os olhos azuis para as estrelas que lhe enchião de estrelas o azul dos olhos? Onde iriam?

Era noite de novidades.

Aquele pequenito era a alegria do cemitério, onde às vezes apareciam outros, vestidinhos de preto, com fumos nos bonés, mas nenhum tão lindo.

Um dia, que ele andava brincando por entre os túmulos e parecia querer aprender a rir como os pardais cantavam, o velho professor, tão velho que já tinha penas brancas nas asas, cantara uma história linda, linda, que toda a escola ouvira atenta.

Era uma tradição entre os pardais, a história de uma criança loira como aquela, de olhos azuis também e também pobrezinha, que fora boa, tão boa que até fizera milagres.

Que formosa história fora esta! E porque

o pequeno do coveiro era assim lindo, e porque lembrava o outro, quando os pardais se lhe referiam, pipiavam três notas que eram um encanto e queriam dizer *Menino Jesus*.

No céu muito escuro, as estrelas cintilavam cada vez mais, mais que a prata e o ouro nos caixões muito ricos.

Nem uma só nuvem no céu, que lhes perturbasse o giro doce e tranquilo em volta daquela estrela pálida, que em todas parecia mandar. De verão e de inverno, no mesmo lugar, sempre firme, todos os astrónomos alados a conheciam. De lá vinha o frio naquela noite, noite senhora de tantas estrelas, sem uma nuvem.

A luz caía por sobre os túmulos de mármore, que pareciam eles mesmos dar luz por entre os ciprestes. Até a cõr muito branca sorria naquela noite, nos intervalos da folhagem negra.

Já uma ou outra violeta abrira a medo nos canteiros. A primavera havia de encher de flores o campo onde os mortos dormiam. Àquela paz da morte ainda haviam de trazer vida as rosas e os ninhos. E a vida e a morte haviam de sorrir-se no mesmo campo.

Contara o pardal velho que Jesus morrerá para dar vida aos homens. Se pode a morte dar vida, que admira que sobre aquelas covas possam nascer flores, que, bêbados de seus perfumes, delas voem os pardais em revoada?

O que ele, o pequenino, anelava por esse tempo! Como já ensaiava, devagarinho, envergonhado, que ninguém o ouvisse, um canto novo que havia de cantar!

Deu meia-noite na torre, e, logo, todos os sinos da cidade, ao mesmo tempo, atiravam para o céu tanta girândola e notas e tanto fizeram vibrar o ar muito frio, que até as estrelas estremeceram e o pardal velho acordou da paz solene de seus sonhos de velho.

Tirou o bico de sob a asa e pipiou:

— Natal!

Natal! Natal!

E o passarinho recordou toda a história alegre dum pequenino como aquele do coveiro, loiro, lindo, rotinho e santo.

Era noite de novidades.

Uma hora depois, o portão do cemí-

tério rangeu nos gonzos de ferro e o coveiro entrou com o neto, o velho sempre vergado para a terra, o pequeno sempre com o olhar no céu.

Donde vinham ambos, que tão alegres pareciam?

O pequenito cantava, balbuciante, como a querer recordar-se: — *Goria in exéxis!* E o velho ria e emendava: — *Glória! Glória!*

Pouco depois, uma centelha saiu pela chaminé, fulgindo como oiro em brasa, direita como se fora uma estrela a querer fu-

gir para o céu. E atrás dela outra, e depois outra ainda. Depois um penacho de fumo, caso nunca visto àquela hora, subiu amorosamente no ar frigidíssimo.

Apagara-se, pouco a pouco, o murmúrio na cidade. O fumo continuava subindo, iluminando na base, perdido em cima na escuridão da noite.

O pardal tentou-se. Sacudiu as penas, endireitou-se nas pernitas entorpecidas, abriu as asas e voou.

Foi ele dar exemplo, e logo uma revolta de todos os irmãos! Tanto pardal que não dormia! Quando se é passarinho e se tem nove meses, não espanta que se não durma, que melhor se sonha acordado.

Como se estava bem entre as telhas desconjuntas, naquela parte do telhado onde a chaminé o abrigava do vento norte! A parede ia aquecendo pouco a pouco. Que doce calor vinha lá de baixo da casa do coveiro!

Cearam tarde aquela noite!

E todos em fila, muito aconchegadinhos, encostados ao pano da chaminé, ouviram cantar em dueto o velho e a criança. E sorriam trocistas, porque lá canções de glória, melhor as cantam pardais do que os homens.

A música, entretanto, acalentava-os, os olhos por si, se fecharam, por si os biquitos enfronharam nas plumas. E eles adormeceram juntos, aconchegados em fila.

Goria in exéxis! cantarolava ainda o pequeno, lá em baixo, já deitadinho nos trapinhos quentes junto da lareira.

Quando a manhã prin-

ADORAÇÃO DOS REIS

Quadro de Rubens no Museu de Antuérpia



cípiou a romper, a geada estendera o seu manto alvíssimo sobre todo o cemitério, nos torrões da terra remexida de fresco, nas ervinhas, em cada rugosidade das árvores, nas cruzes pretas, nas coroas de perpétuas.

Os sinos repicavam outra vez e mais alegremente agora, como a saudar o sol nascente. Era um encanto ouvi-los. Nas velhas torres carcomidas e cheias de musgos e nas que elevavam para o céu as fiadas dos mármores opulentos e pulidos, ou fossem carilhões de há séculos com sinetas rachadas, ou grandes sinos pomposos, todos, à uma, repicavam, repicavam, que todo o ar gemia.

Era um banquete de luz que o céu dava à terra, era um concerto de alegria que a terra enviava ao céu!

Os pardais, muito novinhos, nunca tinham visto geada, e com os olhos ainda sonolentos, encadeados, olhavam muito pasmados para aquele imenso lençol que o frio tecera, duma riqueza imensa. Pensavam que era o pó das estrelas, que de noite houvesse caído sobre o cemitério em chuva maravilhosa. Tiritando, chilreavam mansinho um canto todo enfeitado com pontos de exclamação.

O pardal, o mesmo que primeiro acordara na árvore, meteu a cabecita num buraco da chaminé e ficou de repente tocado com uma linda teia, onde em cada malha a fada das aranhas havia cosido um diamante.

Que maravilhoso não era o cemitério, todo coberto pelos pequeninos cristais onde se mirava o céu do oriente!

Nasceu o sol, e logo, para maior deslumbramento, em cada brilhante fulgiu um arco-íris.

Então os passarinhos perceberam o que era; pelo iriado reconheceram as lágrimas, que tantas haviam já visto, que tanto eles conheciam.

O céu chorava sobre a terra.

«Milagre! Milagre! piparam todos. O céu, com ser tão alegre, chorou sobre o campo dos mortos as suas lágrimas. Mas este campo tem risos e vai com risos pagar as lágrimas do céu, onde moram os que vivem da vida eterna».

E começaram a chilrear, que nem já quase se ouviam os sinos.

E toda a manhã os sinos tocaram e os pardais andaram voando.

Aproximavam-se das torres e fugiam espavoridos do sino grande, com gritos alegres, em largas revoadas, nadando à mercê das ondas sonoras, que no ar se encontravam, cortavam-se, alargavam-se.

Era uma alegria doida, uma dança desordenada daqueles pequeninos pontos escuros no azul reluzente da madrugada fria.

O sol, devagarinho com toda a pompa de tão alta majestade, foi-se erguendo sobre o horizonte. E pouco a pouco, onde os raios de ouro chegavam, numa nuvenzinha ténue, que fazia temer os contornos das coisas, ia-se a geada evaporando.

Os sinos repicavam sempre. E o fumoziinho que subia da terra, aspirado pelo céu, levava os aromas até às altas câmaras, onde voavam os pardais num mar agitado, cheio de luz e de perfumes.

Que alegrias cantavam os repiques daqueles sinos?

Era enorme o bulício da cidade. Era como um rio caudaloso, que tenta espraiar-se, a multidão nas ruas. Eram cheias de gente as praças e as escadarias das igrejas.

Glória! Glória! Cantavam os sinos.

Glória! cantavam os perfumes na terra, e o sol no céu.

Glória! Glória! chilreavam também os pardais, ainda não sabendo porquê, bêbados, voando, voando, enquanto os sinos badalavam.

Foi o pardal velho, o sabichão do cemitério, quem, mais tarde, poisado cada qual no ramo que lhe fora destinado, contou o motivo e toda a história daquela festa.

Foi o que se chama uma preleção. É que todo o pardal, no fim de um ano, deve ter um curso completo.

Mas, desta vez, o velho professor foi desencantar notas de tanta beleza, trinados tão suaves, e as mais famosas melodias que na longa vida aprendera por tal forma as gorgou, que dois pintassilgos, que passavam distraídos e voando atónitos, sustiveram o vôo e quedaram-se para ouvi-lo. E o pardal sorriu de vaidoso porque é de ver que os pintassilgos têm uma alta categoria.

Contou-lhes, sem que nada lhe faltasse, toda a história do menino que nascerá no presépio de Belém: os pastores que à meia-noite haviam acordado, pasmados, ouvindo

hinios celestes; a estrela de grande cauda mais refulgente que os fogos fátuos, quase tanto como a geada ao nascer do sol, e que iluminara o caminho dos Reis Magos; os anjos que apareceram e cujos vestidos eram feitos do tecido das assucenas e como nunca os tivera Salomão no tempo da sua maior glória.

E foi por aí fora, tudo contando com uma suavidade incomparável. De todos os mistérios um só não deixou de trinar, dos que eram tradição entre os passarinhos.

Também eles, os velhíssimos avós de há quase dois mil anos, haviam de ter acordado

com os pastores naquela noite, e houveram de ter juntado os seus chilreios ao concerto dos arcanjos. É certo, muito certo, que os animais também se alegraram. O boi, cheio de mansidão, aproximou-se do menino recém-nascido e bafejou-o, carinhoso. Que não lhe houveram de ter feito os passarinhos?

Se ele era santo, santo! Se a todos amava, e a tôda a obra da criação!

Das avezinhas falara ele às vezes e prometera que seu Pai Celestial as não havia de abandonar. É por isso que os pardais não semeiam, não ceifam, nem debulham, não têm celeiros onde entesoirem o grão, mas nunca lhes falta de comer.

Depois, numa hábil digressão, com um certo rancor aos homens que provinha de um grão de chumbo numa asa, o pardal velho falou contra os espantalhos, que lhe pareciam pecado grave.

Mas todo o auditório sorriu, achando aquela catilinária uma catureira de prègador. Os dois pintassilgos, chilreando à socapa, deram um giro com o seu vôozito ondulado, mas logo voltaram, enfeitiçados.

O professor chegara à peroração. O Pai Celestial não quer que as aves trabalhem, porque as aves nunca pecaram.

Todas as obras de Jesus assim as foi cantando aos discípulos enternecidos. Até lhes contou como foi que ele morrera na cruz para dar vida aos homens.

Que pios tão tristes achou o pardal velho para cantar a morte do santo, do que só falou verdade.

«Chamavam-lhe homem, concluiu, mas era mais do que homem. Um dia voou para o céu, e por isso eu creio que ele tinha asas como nós».

ADORAÇÃO DOS REIS MAGOS

Miniatura do Livro de Horas do Conde de Angoulême (séc. XV)



Todos os ciprestes estavam cheios de pássaros. Foi uma chilreada de aplausos.

O sol ia alto. A manhã de inverno resplandecia, criadora. Os sinos ainda tocavam.

Na terra amornada pelos raios do sol, espreitavam árvores verdes, cujas hastes um dia haviam de dar flores perfumadas, onde as borboletas haviam de matar a sede, frutos saborosos, pasto dos passarinhos.

O pequenito do coveiro, depois de ter dormido toda a manhã, saiu, ainda com os olhos estremunhados, e veio brincar por entre os túmulos. Tão loiro e tão rosado, parecia, em pleno dia, outra vez a aurora!

NOTA DA REDACÇÃO — D. João Evangelista Gonçalves Zarco da Câmara, mais conhecido por D. João da Câmara, nasceu em Lisboa, a 27 de Dezembro de 1852.

De muito novo mostrou vocação para as ciências matemáticas, pelo que, concluído o curso do liceu, se matriculou na Escola Politécnica. A tal ponto se distinguiu ali, que seguiu para a Bélgica, onde frequentou a Universidade Católica de Louvain.

Diplomado com o curso de Condutor de Obras Públicas pelo Instituto Industrial de Lisboa, concluiu o curso de engenharia na Bélgica.

A obra de D. João da Câmara como poeta, romancista e escritor dramático, mereceu referências

E os pardais foram fazer suas revoadas em volta dele, tão doidos e tão contentes, como se aquele fôra o que lhes falara nas promessas do Pai do Céu.

Nem sementeiras no inverno, nem ceifas no verão, nem celeiros como os homens avarentos! Luz e calor no céu, trigo e amores na terra!

Os sinos tocavam, chilreadavam os pardais, cantava o pequenito:

Hosana! Hosana!

E até os marmores brancos dos túmulos, reluzindo alegres, e os ciprestes, rebentando de seiva, pareciam gritar: — Hosana! Hosana!

E assim o dia todo:

— Hosana!

especiais no número de Dezembro de 1945, do «Boletim da C. P.». Ferroviário distinto, trabalhou na construção do Ramal de Cáceres e das linhas férreas de Sintra, Cascais e Torres Vedras.

A D. João da Câmara se deve a magnífica peça «Os Velhos», jóia do teatro português, escrita quando da construção do Ramal de Cáceres.

No «Conto de Natal», que hoje publicamos, verdadeiramente enternecedor pela forma e singeleza, D. João da Câmara mostra mais uma vez as suas qualidades de bondade, que o impuseram à consideração dos seus amigos e admiradores.

O «Boletim da C. P.» ao transcrever as páginas brilhantes do «Conto do Natal», presta homenagem à memória de D. João da Câmara, ferroviário e dramaturgo que muito honrou as letras pátrias.



ADORAÇÃO DOS PASTORES

Quadro de Ghirlandajo

EXPOSIÇÕES DE FLORES NA ESTAÇÃO DO ROSSIO

AS exposições de flores realizadas no vestíbulo superior da estação de Lisboa-Rossio, além de darem uma nota de beleza e bom gosto à nossa primeira estação ferroviária, proporcionam aos passageiros uma imagem atraente e colorida da capital.

Durante o ano que vai findar, várias exposições de flores e plantas ornamentais se realizaram, as quais despertaram o maior interesse na população.

As senhoras, os artistas, os amadores de plantas e muitos milhares de pessoas de todas as camadas sociais, visitaram os certames, tendo palavras de louvor para a Direcção Geral da Companhia e para o «Jar-

dim Primavera», firma muito conhecida, que, com a boa vontade de sempre, apresentou um conjunto surpreendente de plantas ornamentais.

A «Exposição de Outono», a última do ano, teve lugar no mês de Outubro. Pela qualidade das plantas expostas e pelo requintado gosto da exposição, a «Exposição de Outono» constituiu assinalado êxito, a que a Imprensa se referiu largamente.

Os fetos, as avencas, as rosas, os cravos, as begónias, os loureiros, as buganvílias, todas as plantas belas que o leitor possa imaginar, apareceram na estação do Rossio num conjunto decorativo verdadeiramente maravilhoso.





Os Ministros do Interior e das Comunicações com o Director-Geral da C. P. e outros funcionários, na Barragem do Castelo do Bode

As oficinas do Entroncamento FORAM VISITADAS PELOS MINISTROS DO INTERIOR E DAS COMUNICAÇÕES

Os Ministros do Interior e das Comunicações, Eng.^{os} Cancela de Abreu e Gomes de Araújo, visitaram recentemente as oficinas do Material e Tracção no Entroncamento e, em seguida, as barragens de Belver e Castelo do Bode, duas das maiores realizações do nosso tempo.

As visitas desses dois ilustres membros do Governo tiveram, como não podia deixar de ser, um alto significado e merecem, por isso, ficar registadas nas páginas do nosso «Boletim».

A viagem foi feita em automotora espe-

cial, tendo os membros do Governo sido acompanhados pelos Srs. Administrador Eng.^o Mário Costa, Director Geral Eng.^o Espregueira Mendes, Subdirector Eng.^o Pedro de Brion, Chefes da Divisão de Exploração e Comercial, Eng.^o Lima Rego e Dr. Faria Lapa, Subchefes das Divisões de Tracção e Exploração, Eng.^o Horta e Costa e Júlio Santos.

Na estação do Entroncamento os visitantes foram recebidos pelo Presidente da Câmara Municipal, Sr. José Duarte Coelho; Eng.^o João Nunes Noronha, Chefe da Cir- 11

cunserião de Tracção; David Cohen, Chefe da Circunscrição de Exploração e por muitos funcionários da Companhia.

Seguiu-se a visita às dependências da Tracção, tendo sido demoradamente apreciadas as oficinas de vagões, de serração e de grande reparação de locomotivas.

Nas oficinas de vagões, consideradas modelares, foram observadas várias fases da reparação de vagões em cadeia, que mereceram elogio dos ilustres visitantes, assim como o aprumo e a disciplina do pessoal que trabalha no centro ferroviário do Entroncamento.

* * *

Os dois membros do governo seguiram para Belver em automotora, onde admiraram a barragem daquela localidade e, por fim, utilizando o mesmo transporte, dirigiram-se para Santa Cita, a fim de visitarem as obras, em construção, do aproveitamento hidroeléctrico do Zézere, no sítio denominado Castelo do Bode.

Trata-se duma construção que pode con-

siderar-se monumental pelas suas proporções. Para que o leitor faça uma ideia desta notável realização do Estado Novo, basta dizer que a barragem tem a altura de 115 metros, sendo a capacidade da albufeira de 1.070 milhões de metros cúbicos e que a área da bacia mede 3.950 quilómetros quadrados.

O volume de betão empregado na Barragem de Castelo do Bode é de 430.000 metros cúbicos, tendo o volume de escavação alcançado 100.000 metros cúbicos.

Em volta da barragem foram construídos escolas, armazéns, laboratórios, depósitos de combustíveis, cantinas, casas para pessoal, posto de saúde, mercado, reservatórios, garagens, edifícios para o pessoal dirigente, uma cidade de trabalhadores que não tardará a ser conhecida em todo o país.

Dentro de curtos anos, estará concluída a Barragem de Castelo do Bode, realização que terá fóros de celebridade.

Muitas têm sido as excursões que a C. P. tem levado àquela localidade, com o objectivo de dar a conhecer aos portugueses uma obra notabilíssima que, dentro de anos, terá grande influência na economia nacional.

Aconselhamos aos nossos leitores uma visita à Barragem de Castelo do Bode, visita que lhes permitirá admirar uma realização da maior importância, que constitui motivo de orgulho para o nosso país.

Estamos certos



Os Ministros do Interior e das Comunicações, Eng.º Cancela de Abreu e Gomes de Araújo, na sua visita às oficinas de tracção, acompanhados do Director Geral da C. P. Eng. Espregueira Mendes

que os ferroviários portugueses muito terão que aprender nesta visita de grande alcance cultural e patriótico, pois não devemos esquecer que se trata duma realização invulgar, em que o Estado inverteu grandes capitais.

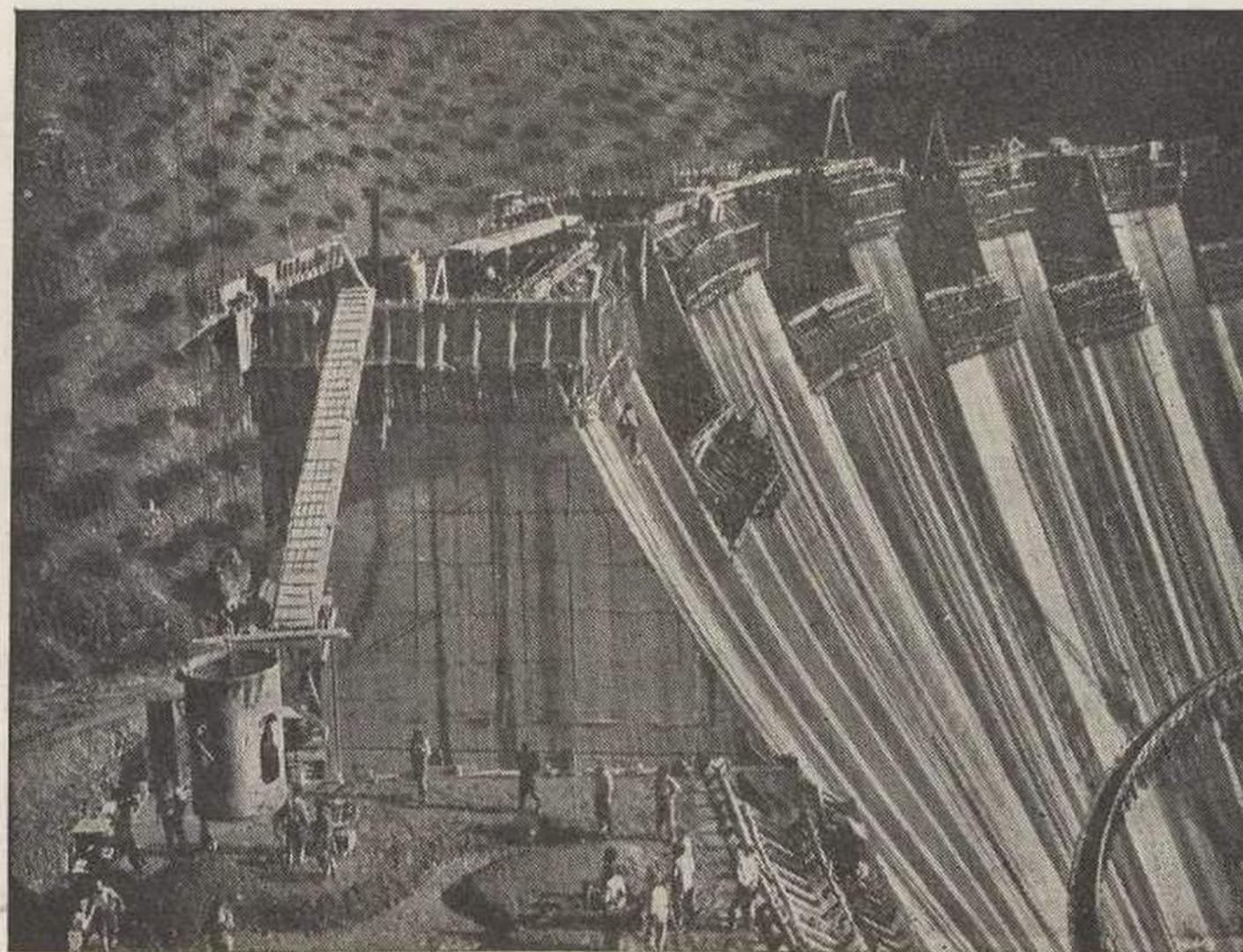
Conhecer a nossa terra, não é só admirar paisagens e monumentos, feiras e romarias, mas tomar contacto com as iniciativas particulares ou do Estado, que tenham em vista o progresso do nosso país.

Os portos de mar, o restauro dos monumentos, as novas pontes, as barragens, as modernas indústrias, os bairros económicos, as escolas e liceus, tudo o que se tem feito, nos últimos vinte anos, sómente com capitais

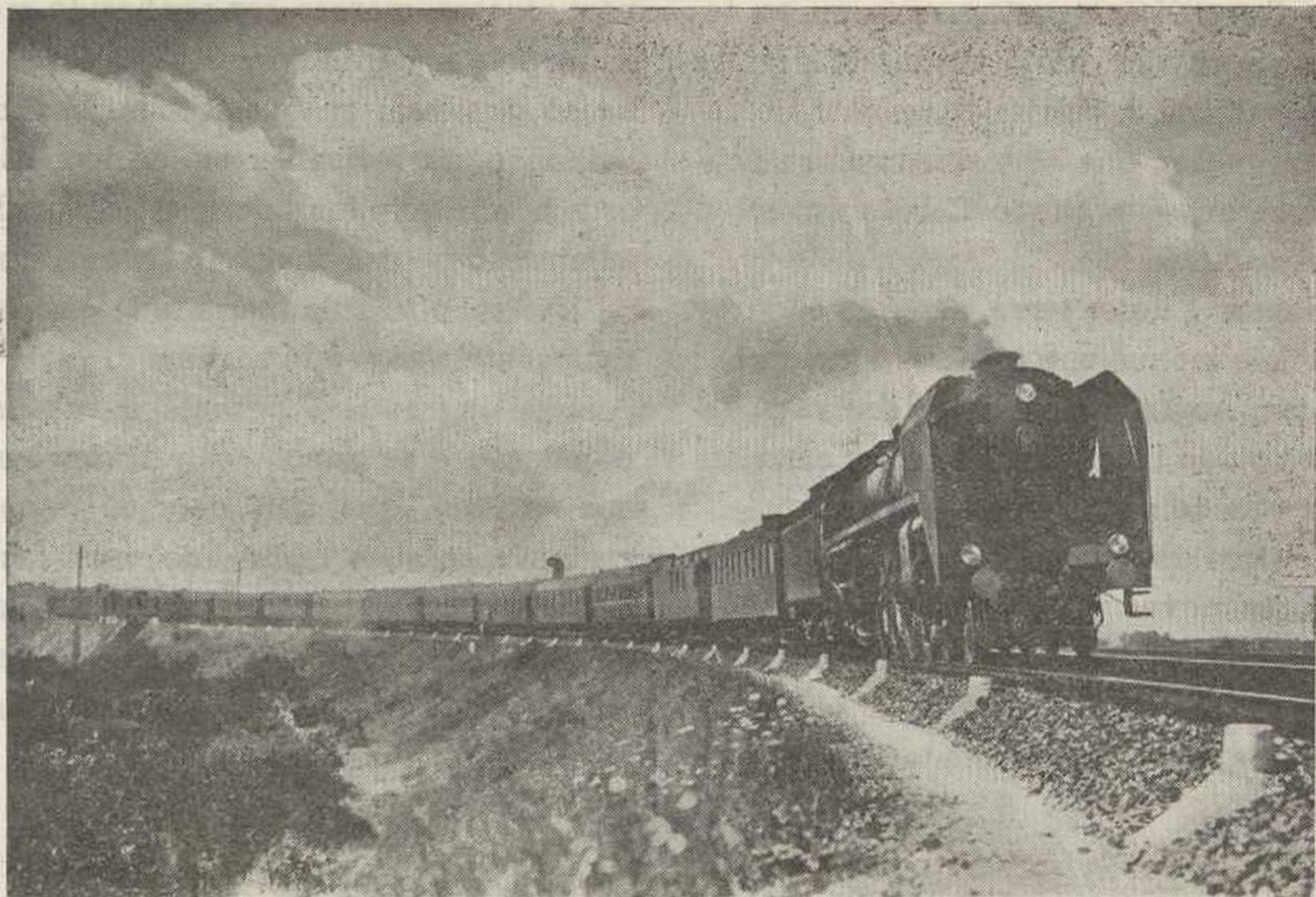
portugueses, merece ser conhecido e divulgado, pois constitui apreciável esforço duma nação que, sem grandes recursos, vem trabalhando de forma exemplar e dentro da ordem e disciplina, perante a justificada admiração de nacionais e estrangeiros.

É com obras da magnitude das que, ultimamente, vão sendo realidade, que o nosso país se engrandece perante a sua própria população e se impõe aos estrangeiros que nos visitam, que não deixam nunca, no regresso às suas terras, de nos fazer as mais lisongeiras e calorosas referências.

Portugal, não há dúvida, renova-se, actualiza-se, caminha a par de muitas nações e toma a dianteira a outras.



Os trabalhos de construção da Barragem de Castelo do Bode



Locomotiva de 4.000 cavalos rebocando 700 toneladas, a 150 quilómetros à hora

Coordenação dos transportes terrestres

Por M. MAROIS

Diretor de Serviço Comercial da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses

Da conferência recentemente proferida na Câmara do Comércio de Lião, por M. Marois, director do Serviço Comercial da S. N. C. F., subordinada ao tema «Coordenação dos transportes terrestres», extraímos as seguintes passagens:

...
Vós apreciais certas vantagens do caminho de ferro e todos vos congratulais por dispor des dum serviço público que serve todo o país. É cómodo utilizá-lo para expedir não importa que quantidade de mercadorias, seja de onde for para onde quer que seja. Conheceis antecipadamente as tarifas que vão ser aplicadas a esses transportes, tarifas essas que possuem a característica da uniformidade, tão apreciada em toda a França, e que tanto satisfaz o sen-

timento de igualdade, caro a todos os franceses.

Mas vós não apreciais menos a maleabilidade do automóvel, que permite assegurar o transporte de porta a porta, muitas vezes sem transbordo, e com o qual se discute livremente o preço, esperando-se sempre ser beneficiado com um tratamento mais favorável que o concedido aos vossos concorrentes e obtendo-se muitas vezes preços mais reduzidos que os do caminho de ferro.

...
Vou indicar, primeiramente, algumas opiniões falsas, difundidas pela publicidade, e que, à força de repetidas, acabaram por ser adoptadas, como se fossem exactas.

A primeira opinião é que o automóvel é excessivamente sobreacarregado de impostos, e

que os impostos pagos ultrapassam largamente as despesas de conservação das estradas.

Sou aqui obrigado a fazer referência a dois estudos apresentados recentemente por dois funcionários, ambos independentes, quer da actividade automobilística quer da actividade ferroviária, e que chegaram por vias diferentes, à mesma conclusão: em 1947, último ano com dados estatísticos conhecidos, o automóvel estava longe de pagar a totalidade dos encargos que seria justo imputar-lhe.

Se certos autores chegam a conclusões diferentes, isso deve-se, a meu ver, às duas seguintes causas:

Integram nos encargos do automóvel, todos os impostos pagos, inclusivé os impostos de carácter geral. Porém, se se quiser fazer uma comparação equitativa com o caminho de ferro, torna-se necessário, evidentemente, terem-se em conta apenas os impostos especiais que oneram a circulação por estrada — e que já de si são importantes.

Seria pelo menos curioso, que o camião, que acusa o caminho de ferro de ser subvenzionado pelo Estado, fosse igualmente acusado por o Estado tomar à sua conta as despesas de conservação das estradas que ele utiliza. Em virtude das reduções de taxas, de que beneficia o gás-oil, parece que isso se verifica sempre para os veículos utilitários a gás-oil, que são precisamente aqueles que fazem a concorrência mais viva ao caminho de ferro.

Uma segunda opinião geralmente aceite é que com a normalização dos meios de transporte no apôs-guerra, se sacrificou deliberadamente o automóvel, em favor do caminho de ferro.

O caminho de ferro é, em tempo de guerra, um objectivo de ataque preferido, o que aliás prova a importância que lhe atribuem os beligerantes. Porque sofreu destruições sem comparação possível com as dos outros meios de transporte, seria normal que a sua reconstrução implicasse avultadas despesas.

Se nos limitarmos apenas ao material, verificamos que as despesas feitas pela S.N.C.F.

com a sua aquisição, em França e no estrangeiro, atingiram, de 1944 até ao fim de 1948, 58 biliões de francos. Ora, o valor dos veículos automóveis entregues no mercado francês durante igual período, parece ser, segundo informações colhidas, da ordem dos 150 biliões de francos. Sem dúvida, argumentarão — é uma observação que frequentemente me têm feito — que esses 150 biliões saem dos cofres particulares, enquanto os 58 biliões saem dos cofres do Estado. Onde está, pergunto, a diferença? Em ambos os casos, saem das disponibilidades francesas.

Uma terceira ideia corrente, é que o caminho de ferro faz ao automóvel uma concorrência desleal. Esta opinião é baseada no facto de a S.N.C.F. baixar mais frequentemente os preços das mercadorias mais insistentemente procuradas pelos transportes automóveis concorrentes. Acrescenta-se, ainda, que se tal procedimento se adopta com bastante facilidade, isso se deve à circunstância de ser indiferente estar em deficit, pois esse deficit é coberto pelo Estado.

Recordemo-nos, em primeiro lugar, que se trata de transportes de mercadorias. Se se quiser apreciar a gestão do caminho de ferro em matéria de mercadorias, será preciso separá-la da relativa a passageiros. É trabalho difícil, porque grande número de despesas são comuns. Torna-se necessário, pois, proceder a hipóteses de repartição de despesas, que podem ser sempre criticadas.

Esta questão tem sido estudada com o maior cuidado, e a S.N.C.F. empreendeu, no domínio do cálculo dos custos de produção, estudos que, parece, nunca foram tão aprofundados por qualquer outra empresa ferroviária. Esses estudos mostraram sempre que o tráfego de mercadorias é lucrativo e que o tráfego de passageiros é deficitário. De resto, isso não surpreende ninguém.

No custo de produção do transporte por estrada, como se trata na maior parte das vezes de empresas de carácter artesanal, as despesas gerais são relativamente pequenas. O sistema tarifário adoptado acompanha de perto o custo de produção, principalmente quando se trata

de transportes de aluguer. Resulta daqui um sistema diferenciado, consoante os percursos, pois que o custo de produção depende principalmente da existência dum frete de retorno, da densidade do tráfego e do seu equilíbrio nos dois sentidos. Em contrapartida, a tarifação não depende da natureza das mercadorias transportadas, desde que elas permitam uma boa utilização do camião. O automóvel, além disso, por não ter a obrigação de transportar, limita-se a servir os percursos onde o trá-

como sabeis por experiência, duas características essenciais.

Em primeiro lugar o sistema tarifário é uniforme, visto o preço de transporte não depender do trajecto, quando, afinal, o custo de produção varia, e mais na via férrea que na estrada, das características físicas e económicas do trajecto percorrido.

Corrigiram-se assim, como se fez noutros serviços públicos, as desigualdades naturais, entre as diversas regiões francesas.



Locomotiva aerodinâmica rebocando um comboio entre Paris e Lião

feço é mais remunerador e desinteressa-se dos outros.

A situação do caminho de ferro é muito diferente. As despesas fixas ou despesas gerais que não dependem de cada transporte representam, como em todas as grandes empresas — e a S.N.C.F. é a maior empresa francesa — uma parte muito importante das despesas totais, da ordem dos 40 a 50%. O preço de um transporte, deve evidentemente, cobrir as despesas ocasionadas por esse transporte, isto é, aquelas que desapareceriam se o tráfego fosse suprimido. Mas o conjunto dos transportes deve também cobrir o conjunto das despesas fixas.

O sistema tarifário da S.N.C.F. apresenta,

Em segundo lugar as tarifas do caminho de ferro variam com a natureza das mercadorias, transportadas

O sistema tarifário do caminho de ferro resulta, portanto, de uma dupla perequação: perequação entre bons e maus trajectos para obter um preço uniforme, o que equivale a fazer pagar mais caro nos bons trajectos e mais barato nos maus. Perequação entre mercadorias, isto é, sobreregar o preço de transporte de certas mercadorias para consentir vantagens de preço de transportes noutras. É esta a forma de tarifação ferroviária, que longe de ser dirigida contra a estrada, favorece a concorrência. . .

Quais os transportes que o automóvel pretende? Ele escolhe principalmente os trajectos onde o tráfego é abundante, por consequência fáceis de conquistar, sem dispêndios não compensados, bem equilibrados, susceptíveis de consentir carga, tanto na ida, como no retorno. Ele procura esses trajectos que são os melhores, para conseguir mais baixo custo de produção tanto para a estrada, como para o caminho de ferro.

É por isso que nos trajectos em que o caminho de ferro consegue custo de produção inferior ao da estrada, o automóvel pode, com lucro, captar o tráfego, oferecendo preços mais baixos que os da S.N.C.F., porque se o custo de produção do transporte ferroviário é inferior ao da estrada, a tarifa aplicada é mais elevada, não devido às características intrínsecas do transporte mas pelas razões da uniformidade resultante da perequação. Direi mesmo que é precisamente ao longo das linhas em que o custo de produção do caminho de ferro é mais baixo, que a concorrência da estrada é mais activa.

O que acabo de dizer, mostra claramente que as baixas tarifárias de que o caminho de ferro poderia lançar mão para se defender desta concorrência, incidiriam precisamente nas tarifas mais elevadas, isto é, naquelas que lhe facultam os maiores benefícios.

Peço-vos agora a reflexão sobre as consequências da intensificação desta concorrência. Se nenhuma providência for tomada, a estrada continuará a concorrer desregradamente com o carril, captando os tráfegos que ao caminho de ferro facultam maiores interesses e provocando a sua rápida diminuição.

Esta "desnatação" é anti-económica, na medida em que, para iguais serviços, ela incidir nos transportes cujo custo de produção, no caminho de ferro, é inferior ao custo de produção do automóvel, devido à contextura, muito diferente, dos dois sistemas tarifários.

Essa "desnatação", privando o caminho de ferro dos seus melhores tráfegos, dá lugar ao aumento do custo de produção no caminho de

ferro, pois que a massa das despesas gerais, que não diminuem tão depressa como o tráfego, irão sobrecarregar desvantajosamente os restantes tráfegos.

O fim dessa "desnatação" só será atingido quando o caminho de ferro só tenha para transportar mercadorias de baixo valor específico, sobre as quais terá de recair uma parte mínima de despesas gerais, pois tais mercadorias não podem suportar preços de transporte elevados. Nesse momento, as mercadorias não poderão cobrir as suas despesas e, como se terá de manter o caminho de ferro para efectuar os transportes que o automóvel não assegura, nem estará jamais em condições de assegurar, o desenvolvimento da concorrência levaria o caminho de ferro a um deficit inelutável.

Salta aos olhos o que há de absurdo e de contrário ao interesse geral, numa organização que, como última finalidade, leva a efectuar transportes pelo meio de comunicação cujo custo de produção é mais elevado e, portanto, que custa mais à colectividade.

A história da concorrência resume-se então: Numa época em que o caminho de ferro tinha o monopólio, colhia pelo transporte de mercadorias grandes benefícios que lhe permitiam fazer face, sem nenhuma dificuldade, ao deficit do transporte de passageiros, que já nessa época existia.

Com a concorrência automóvel, o tráfego diminuiu, os preços mais elevados foram baixados para impedir que a fuga se acentuasse mais rapidamente. Com um volume de transporte menor e preços mais baixos, reduziu-se o lucro do transporte de mercadorias; actualmente sobre com dificuldade o déficit do transporte de passageiros, o que explica ouvir-se falar frequentemente do deficit da S.N.C.F., que tanto inquieta o Governo e a opinião pública. Se o movimento continua, ao deficit de "passageiros" juntar-se-á o deficit de "mercadorias", e o Estado enfrentará um prejuízo inevitável de dezenas de biliões. A importância das quantias em jogo demonstra que o assunto merece ser examinado com o maior cuidado.

* * *

O princípio informador das tarifas ferroviárias tem dado, pois, este resultado paradoxal :

o fazer perder o seu tráfego em benefício dum concorrente, ainda que o seu custo de produção seja, dum modo geral, inferior ao desse concorrente.

Não poderíamos nós modificar as tarifas ferroviárias para ajustar o preço de transporte ao custo de produção, como faz a camionagem?

Se se tratasse de estabelecer um caminho de ferro num país novo, poder-se-iam, sem dúvida, estabelecer tarifas baseadas únicamente sobre o custo de produção, com a vantagem de, então, ficarem solucionadas as questões de concorrência com a estrada.

Peço-vos para reflectir muito seriamente nas consequências que poderiam advir para o comércio e para a indústria francesas, se se procedesse a uma remodelação total de hábitos tão arreigados.

É necessário reconhecer que o momento actual exige uma solução.

Se os preços da camionagem continuarem a ser livres, é completamente impossível manter a forma actual das tarifas ferroviárias, e a sua remodelação terá de ser feita, quaisquer que sejam as consequências. É preciso saber o que se pretende, para não nos encontrarmos, dum dia para o outro, perante uma situação irremediável, da qual se não possa sair senão por providências drásticas, com sacrifício do Bem Comum.

Onde o carril tenha um custo de produção inferior ao custo de produção da estrada, será necessário tomar disposições para que o tráfego lhe seja confiado. O caminho de ferro só serve economicamente quando trabalha em pleno.

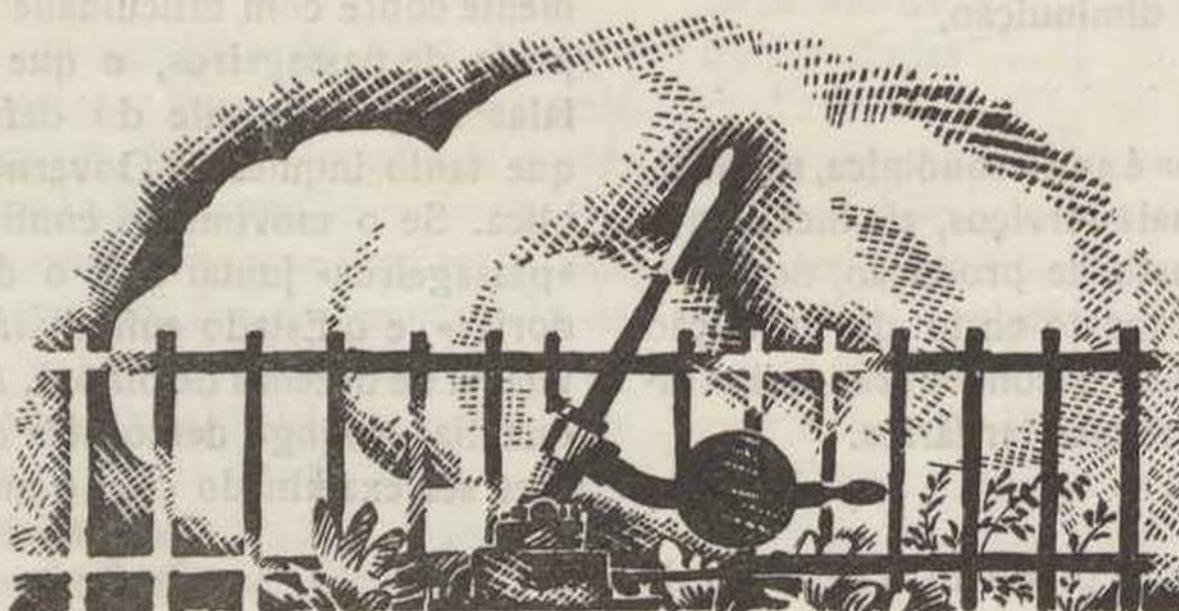
Quando se comparam custos de produção é necessário raciocinar com bom senso. Acusam-nos de pretender que uma tonelada a mais não origina despesa e que, por consequência, todo o tráfego que puder vir para o caminho de ferro, nos deve ser entregue. Desnecessário é dizer-vos que nunca sustentámos esta tese, tão ridícula.

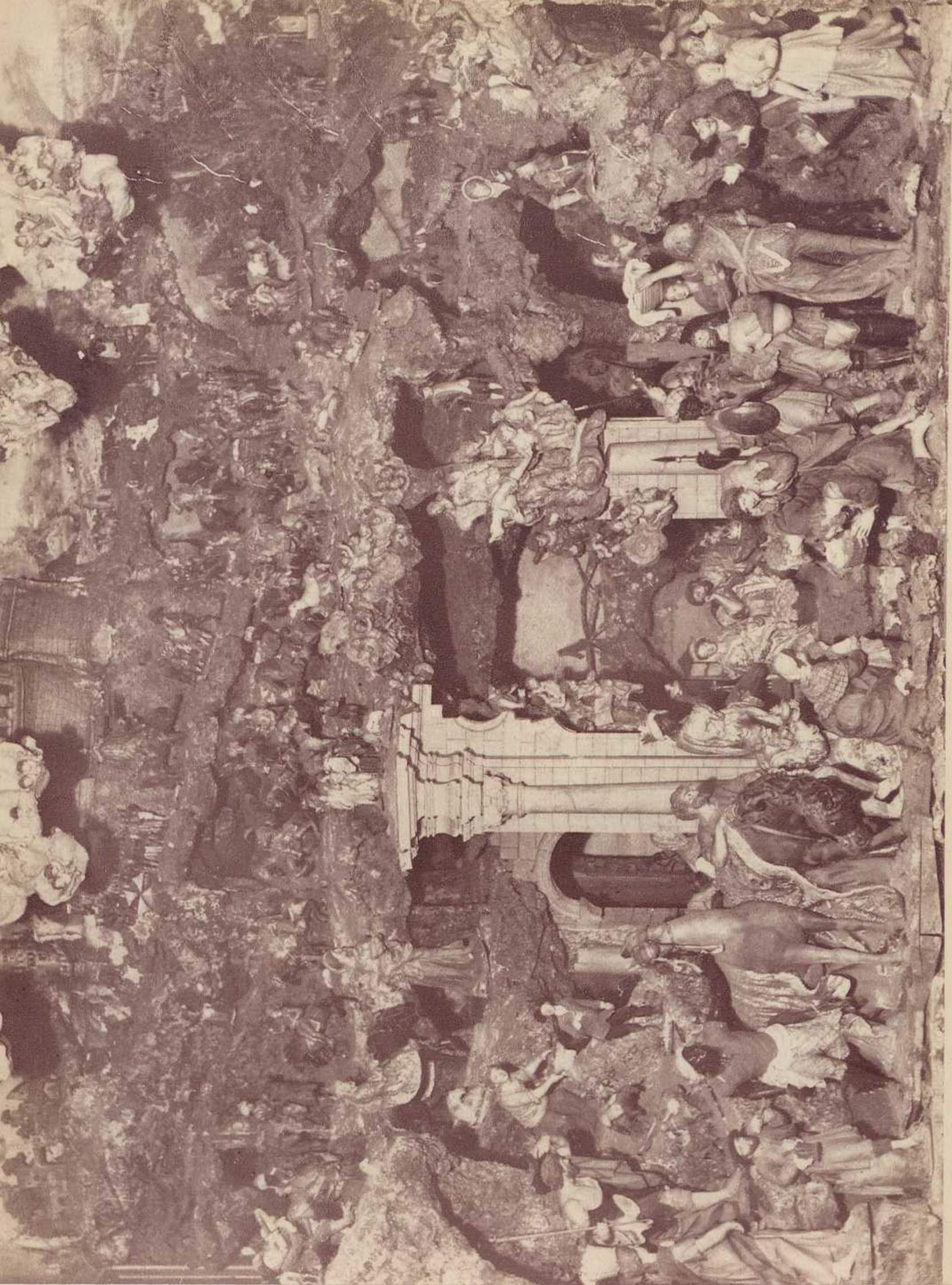
A não ser que adoptássemos regulamentações que os clientes difficilmente suportariam, a orientação do tráfego deve, na minha opinião, ser feita por meio das tarifas.

Pode, com efeito, preferir-se a estrada ao carril, por motivos que nada têm que ver com o preço de transporte: economia de embalagens, riscos de avarias, etc., e não há nenhum motivo para impedir tal escolha. O que é preciso, simplesmente, é que as tarifas não sejam independentes dos custos de produção e que, ao escolher-se o modo de transporte mais oneroso para a economia, se aceite pagar o suplemento de preço que a sua utilização implica.

Para chegar a este resultado, é preciso primeiramente que à estrada seja aplicável um sistema tarifário e que a camionagem o respeite.

Ora todos sabem que tal não sucede. Não se pode coordenar o conhecido com o desconhecido.







O Presépio

Por RAMALHO ORTIGÃO

José Duarte Ramalho Ortigão, o eminent autor de «As Farpas», foi o príncipe das letras portuguesas contemporâneas.

Amou a língua, burilou-a, trabalhou-a como um lavrante, e a prosa sádia, ardente, luminosa, saltava-lhe da pena sem esforço, com uma verdade, uma clareza e uma naturalidade espantosas.

Senhor de talento genial, compreendeu a tão bem, que a traduziu nas suas páginas memoráveis; não contente em retratar a paisagem, falou dos trajes, das lendas, dos costumes, das festas, das romarias, das indústrias populares, de tudo que é nosso, muito nosso e há-de perdurar enquanto a nossa terra se chamar Portugal.

Delicado na forma, elegante na descrição, nunca se lêem as suas páginas coloridas, que o coração não vibra e não senta certo orgulho de ter nascido neste canto da Europa, privilegiado e amoro.

O objecto do culto, da admiração, do entusiasmo, do enlèvo dos pequenos do meu tempo era o velho presépio, tão ingênuo, tão profundamente infantil, tão cheio de coisas risonhas, pitorescas, festivas, inesperadas.

Era uma grande montanha de musgo, salpicada de fontes, de cascatas, de pequenos lagos, serpenteada de estradas em ziguezagues e de ribeiros atravessados de pontes rústicas.

Em baixo, num pequeno tabernáculo, cercado de luzes, estava o divino bambino, louro, papudinho, rosado como um morango, sorrindo nas palhas do seu rústico berço, ao bafo quente da benigna natureza representada pela vaca trabalhadora e pacífica e pela mulinha de olhar suave e terno. A Santa Família contemplava em extase de amor o delicioso recem-nascido, enquanto os pastores, de joelhos, lhe ofereciam os seus presentes, as frutas, os frangos, o mel, os queijos frescos.

A grande estrela de papel dourada, suspensa do teto por um retrôs invisível,

guiava os três Reis Magos, que vinham a cavalo descendo a encosta com as suas púrpuras nos ombros e as suas coroas na cabeça. Melchior trazia o ouro, Baltazar a mirra, e Gaspar vinha muito bom com o seu incenso dentro de um grande perfumador de família, dos de queimar pelas casas a alfazema com açucar ou as cascas secas das maçãs camoesas.

Atrás dele seguia a cristandade em peso, que se figurava descendo do mais alto do monte em direcção ao tabernáculo. Nessa



NASCIMENTO DE JESUS

Miniatura do Livro de Horas, do Duque de Berry

imensa româgem do mais encantador anacronismo, que variedade de efeitos e de contrastes! Que contentamento! Que alegria! Que paz de alma! Que inocência! Que bondade!

Tudo bailava em chulas populares, em velhas dansas mouriscas, em bailados à la moda ou á meia volta, em ingênuas gavotas, em finos minuetes de anquinhas e de bico de pé afiambrado.

Tudo ria, tudo cantava nesses deliciosos magotes de festivais romeiros de todas as idades, de todas as profissões, de todos os países, de todos os tempos! Os cegos tocando as suas sanfonas; os pretos pulando uma sarabanda; os galégos com a sua gaita de fole dançando a *muñera*; a saloia de capuça de bico e de saiote encarnado, trazendo o cesto com ovos; o saloio com o perú, com o vitelo ou com o bacorinho às costas; o aguadeiro com o seu barril novo; o ceifeiro com a sua fouce e o seu feixe de trigo; o lenheiro carreando o cepo sagrado para a fogueira da Missa do Galo; o pequeno saboiano com a sua marmota; o tocador de realejo dando à manivela do seu instrumento; o pastor com um borrego ou um chibo debaixo do braço; o passarinheiro com as suas esparrelas e o seu alçapão com um melro dentro; a *manola* com o seu leque e a mantilha sevilhana traçada na cinta; o maioral tocando a guitarra sentado no garrido albardão da sua mula; os *gitanos* entoando a *seguidilha*; numerosos rebanhos, de perús, de patos, de anhos, de porcos e de cabritos; e muitas personagens, de variegados trajes exóticos, tangendo pandeiros, adufes e castanhetas, como nos autos pastoris, nos colóquios e nos vilancicos, antigamente representados diante das lapinhas nas catedrais da Idade Média.

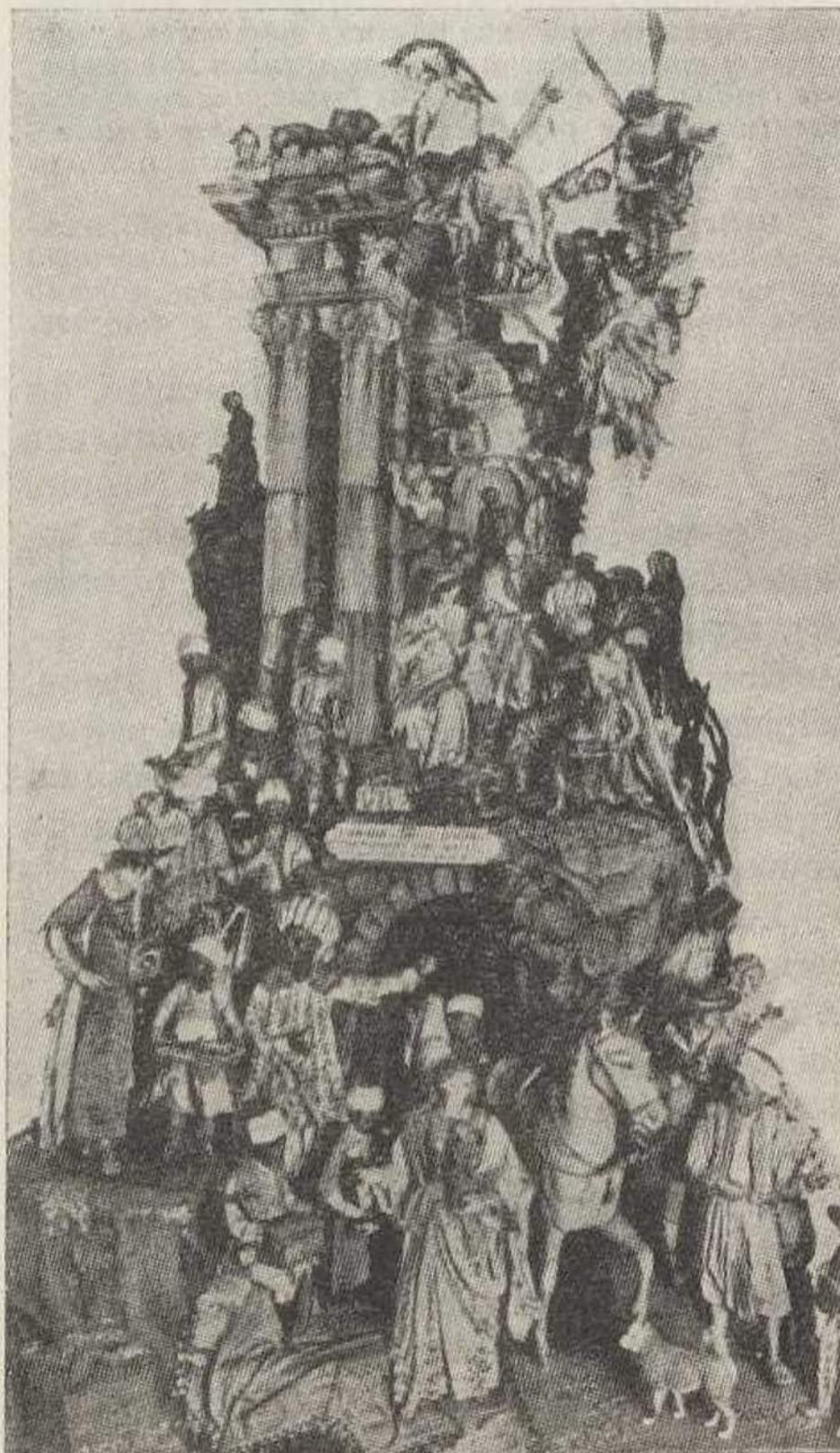
Alguns — os mais ricos presépios — tinham corda interior fazendo piar passarinhos que voavam de um lado para o outro, mexiam as asas e davam bicadas nas fontes de vidro, em que caía uma água também de vidro, fingida com um cilindro que andava à roda por efeito de misterioso maquinismo.

Todas essas figuras do antigo presépio da minha infância tinham uma ingênuas alegria primitiva, patriarcal como devia ser a

de David dançando na presença de Saúl. Desses boas caras de pessoas, algumas modeladas por inspirados artistas obscuros, cuja tradição se perdeu, exalava-se um júbilo comunicativo como de uma grande alegria.

Um outro menino — não o do tabernáculo, que esse estava seguro ao berço com um parafuso — um menino maior, sobre uma toalha bordada, era trazido em roda e recebia sobre os seus diminutos pés polpidos, saudáveis, rubenescos, a enfiada de beijos de todas as pequenas bocas inocentes, vermelhas, afiladas, em bico, gulosas dos refeguinhas daquele pequenino Deus tão louro, tão manso, tão lindo!

(Do livro *As Farpas*, de Ramalho Ortigão)



PRESÉPIO NAPOLITANO

Museu Cluny, de Paris

O "Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã"

venceu as equipas de «Basket-Ball» de Madrid e Lugo

O «Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã», detentor do título de Campeão Peninsular Corporativo em «Basket-Ball», acordou com o «Instituto Politécnico de Ferrocarriles», na deslocação da sua equipa, naquela modalidade, ao Porto. O «Instituto Politécnico de Ferrocarriles» pertence à 1.ª Divisão da Federação Espanhola, tendo-se realizado o jogo na noite de 2 de Outubro, no Parque das Camélias.

Na equipa espanhola alinharam Arturo, Pinedo, Barcenas, Muñoz, Molina, Luís Carlos e Alfonso, os dois primeiros pertencentes à seleção espanhola que este ano disputou jogos com Portugal e França. Do grupo português, alinharam Abílio, Raúl,

António Mário, Pires, Reinaldo, André, António Sande e Vieira.

Os jogadores espanhóis impressionaram agradavelmente pela sua inexcedível correção e ainda pela juventude, ciência do jogo e compleição atlética.

Durante a sua estadia no Porto, os nossos camaradas espanhóis ficaram instalados nos melhores hotéis, onde foram cumulados de atenções por parte da Direcção e jogadores do «Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã». Para recordar a sua passagem pela «Cidade Invicta», foi-lhes oferecida uma artística placa de prata, primorosamente emoldurada, tendo os jogadores espanhóis oferecido um lindo ramo de cravos aos jogadores de Campanhã.

O Dr. Joaquim Imediio, Director do «Instituto Politécnico de Ferrocarriles», mostrou-se também muito sensibilizado pelas atenções recebidas do «Grupo dos Ferroviários do Entroncamento», durante a permanência naquela estação. O Dr. Joaquim Imediio, que é também o orientador técnico da equipa que nos visitou, convidou o «Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã» a jogar em Madrid, tendo-se fi-



A EQUIPA DOS FERROVIÁRIOS DE CAMPANHÃ



A EQUIPA DO «INSTITUTO POLITÉCNICO DE FERROCARRILES», DE MADRID

xado, em princípio, a segunda quinzena de Janeiro próximo, para o encontro naquela cidade, o qual terá lugar no «Fronton Recoletos» — o mais grandioso recinto desportivo da capital de Espanha.

Falta dizer que, na competição realizada no Parque das Camélias, os jogadores portugueses mantiveram as qualidades demonstradas anteriormente, vencendo por 39-30.

— Em 7 de Outubro, o «Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanha» deslocou-se a Lugo, importante cidade da província da Galiza, onde foi triunfalmente recebido.

Antes do encontro foi oferecido aos jogadores portugueses um artístico galhardete, que retribuiram, tendo sido servido no final do jogo um «copo de água», que deu lugar à troca de saudações entre os grupos, nas quais se fizeram afirmações de amizade e cortesia que existe entre as

duas nações peninsulares.

Se bem que os adversários mostrassem conhecer perfeitamente a técnica do jogo, durante o qual demonstraram as suas qualidades desportivas, o «Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanha» continuou a manter a posição conquistada de campeão ibérico em «Basket Ball».

No grupo de Lugo alinharam Polo, Santi, Fons, Seringa, Malbar, Rivera, Bartolo, Franco, Regueiro, Alvarez e Piñero. A equipa portuguesa era composta por Sande, Reinaldo, António Mário, Saúl, Abílio e Pires.

A actuação dos portugueses foi brilhante e rápida, tendo mais uma vez o «Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanha» obtido uma vitória, que desta feita foi de 44-39, pelo que lhes foi entregue pelo governador daquela cidade a taça em disputa.

O «Boletim da C. P.» saúda os desportistas portugueses pela sua brilhante actuação.



ANEXA A EQUIPA DE BASKET-BALL DE LUGO

O CENTENARIO DE L. DE MENDONÇA E COSTA

Fundador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

NA passagem do centenário do nascimento de Mendonça e Costa, fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, publicou aquele nosso colega um «In Memoriam», que representa digna homenagem àquele antigo ferroviário.

Mendonça e Costa, que iniciou a sua vida na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses em 1 de Outubro de 1872, como praticante do Serviço de Tráfego, nasceu em 5 de Novembro de 1849.

Dotado de grande energia, de singulares faculdades de trabalho e raro espírito de iniciativa, Mendonça e Costa conquistou em pouco tempo o cargo de chefe de repartição e mais tarde o de Inspector Chefe de Repartição do Tráfego.

Arguto, activo, zeloso e dedicado, a sua acção na vida ferroviária do país foi particularmente notável, a tal ponto que o então director da Companhia, Engenheiro Manuel Afonso de Espregueira, propôz a sua con-



decoração com o grau de Cavaleiro da Ordem de Cristo.

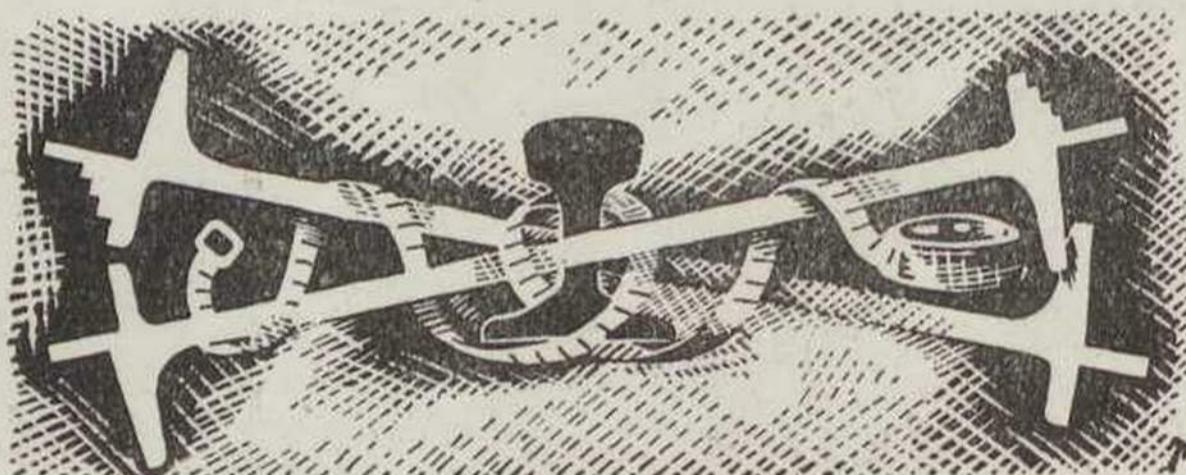
Estudioso, inteligente e empreendedor, fundou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, onde, durante trinta e seis anos, insuflou vida e brilho à importante revista ferroviária. Culto e viajado, o jornalista e o ferroviário conjugam-se admiravelmente e a revista, com a colaboração preciosa de ferroviários ilustres — entre os quais é justo destacar o nome do Conselheiro Fernando de Sousa — trata do problema das comunicações, provoca estudos sobre caminhos de ferro, e como Mendonça e Costa é um viajante infatigável, aborda com especial conhecimento o problema do turismo, podendo dizer-se, afoitamente, que foi um dos pioneiros do turismo nacional.

O «Boletim da C. P.», na passagem do primeiro centenário do nascimento de Mendonça e Costa, saúda a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* na pessoa do seu director, o jornalista Carlos d'Ornellas, e apresenta as suas homenagens ao Conselho Directivo daquela publicação, composto pelos Eng.^{os} Augusto Cancela de Abreu, Raúl Esteves, Alexandre Lopes Galvão, Raúl da Costa Couvreur e Luís Fernando de Sousa.

No momento em que se recorda um ferroviário, ilustre a todos os títulos, o «Boletim da C. P.» arquiva nas suas pági-

nas a interessante fotografia do pessoal do Serviço de Tráfego da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, em 1890, que publicamos na página anterior e cujos nomes inserimos também, como documento curiosíssimo para a história dos nossos caminhos de ferro:

Da esquerda para a direita e de cima para baixo. — 1.^º plano: Alfredo Plantier Damião, Rafael de Almeida, Justino Gomes Fernão Santos, Manuel Costa Primo, João Ferreira Russel, Augusto Gonçalo de Oliveira, João Alves do Couto e Carlos Leão Correia de Lacerda. — 2.^º plano: Henrique Bernes, Alvaro de Sousa Vasconcellos, Ricardo Paraiso, Francisco de Almeida Soares e Simas, Augusto Maria de Carvalho, Fernando da Silva Lopes, Joaquim Lopes, António Rosendo, Luís Gallis. — 3.^º plano: Caetano José Pacheco, Manuel Guimarães, Agostinho Garibaldi Galvão Cid, José Sanches, Manuel de Andrade Gomes, Joaquim Pedro Falcão, Pedro dos Santos Vitória, António Brandão e Jacinto Soares. — 4.^º plano: Joaquim Costa, Francisco Nicolau de Araújo, Leonildo de Mendonça e Costa, Alfredo Cruz, (Chefe de Serviços), António E. Moraes Sarmento, Angelo Pimenta dos Santos e Francisco Soares Brandão.

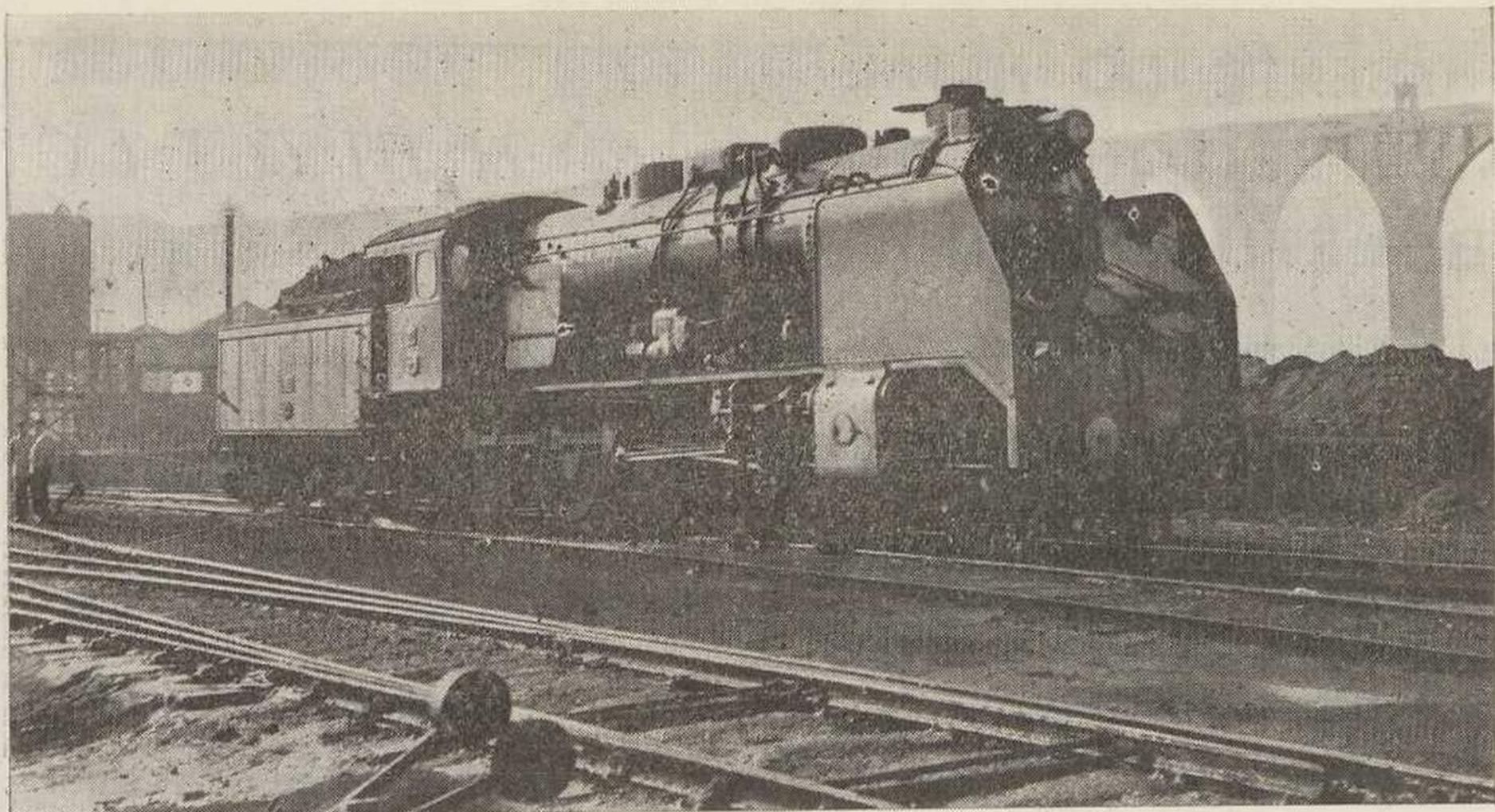


N A T A L

Por JOSÉ FERREIRA
Empregado de 3.º do Serviço de Tráfego

Natal... Eu não sei bem o que me diz
Esta palavra doce e sacrossanta.
Talvez queira dizer Ano Feliz
Se a ventura de alguém chega a ser tanta
Que este dia festivo de Natal
Seja o fecho de um ano bem vivido
E o comêço de um outro bem igual.
Talvez que o seu sentido
Se prenda muito aos tons da Natureza,
Com neves e geleiras e tristeza,
Pedacinhos de dor
Que alguém, por ser feliz, tenha sofrido.
Natal... A Natureza quis vestir-se
De neves, véus de noiva que chorasse
No dia nupcial frustrado amor.
Quem me diz que a ventura, ao despedir-se
De alguém que bafejou, se transformasse
Depois num sol de inverno, sem calor?...
Estas neves que caiem sobre a serra,
Meu Deus, que aspecto dão a certa gente.
Fantasmas brancos que andam pela Terra
A arrastar um destino impenitente,
Corta-os na face magra o vento agreste
Duma vida penosa, acabrunhante,
Como se acaso o sol e o azul celeste
Custassem o dinheiro de um diamante.
Natal... Muito me dizem alegria
Montes de achas a arder sobre a lareira,
Que nos fazem esquecer que neste dia
Há lares quase apagados, sem fogueira.
Natal... Voto feliz, um voto amigo,
De família a família, lar em lar.
Alguém te perguntou, pobre mendigo,
Se tinhas cama limpa e que cear?...
Olho as festanças e as reuniões mundanas
Do cimo da colina do Tabor.
E vejo ao fundo o vale e as mil choupanas
Onde nunca nasceu Nosso Senhor:
Não se elevam nos ares as espirais
Do fumo branco das cozinhas nobres.
Ter um Natal na vida é bom demais
Para os que têm por destino serem pobres.

Mas eu fico a pensar
Que Deus não quis nascer entre brocados,
Talvez para mostrar
Que habita mais nos lares necessitados.
E eu vejo (ou adivinho) entre a neblina,
A túnica de Deus,
Um pensamento — uma expressão divina —
Esvoaçar pela amplidão dos céus.
E o pensamento humano,
Penetrante e irisado como a luz,
Há-de encontrar essa expressão sem dano
Pela senda trilhada por Jesus,
Esse símbolo eterno
Da consciência universal do amor,
Como o filho que vive do seio materno,
Ou a abelha que busca o néctar duma flor.
E há-de haver calor em todas as choupanas;
E há-de haver Natal no mais pequeno lar;
E as joias e os perfumes das reuniões mundanas
São depostos todos sobre um novo altar.
E vós, corações bons, donzelas que sorris,
Que ides fazendo á noite os vossos enxovals,
Podeis sonhar então, sem sujeições servis,
O vosso lar doirado à luz dos madrigais.
E o Natal há-de ser a vossa carnação;
Cada uma de vós será a Virgem-Mae
Que há-de dar para a vida um novo coração
E um pequenino deus igual ao de Belém.
Natal... Recordo ainda os tempos idos
Da minha meninice desinquieta.
Que séculos que são anos volvidos!
Não voltam mais; é fácil ser profeta.
Ainda rio da ilusão de outrora:
Julgava, sim, que era o Menino-Deus
Que descia do céu, suspenso duma aurora,
E enchia de mil prendas os sapatinhos meus.
... Porém, daquela vez
O Deus-Menino não baixou à Terra,
E eu fiz-me triste e só, pensando no revés
Que essa perda fatal de dádivas encerra.
... Até hoje. Cresci e vi que fora engano
Essa ilusão antiga.
Mas comprehendi que o gesto é belo e muito humano,
Embora muita gente o negue e contradiga.
Natal... Um sonho lindo
Para vós, pequeninos inocentes,
Correr de flor em flor, cantando e rindo,
E os vossos sapatinhos com presentes,
Cavalos e canhões,
Comboios e aviões.
E haveis de ter também — outrora a ambição minha
O vosso livro ideal, «Os Contos da Avózinha».



Locomotiva de fabricação espanhola, adquirida pela C. P. à «Maquinista Terrestre y Marítima», de Barcelona

Um plano geral de reconstrução dos Caminhos de Ferro de Espanha

O Conde de Guadalhorce, Presidente do Conselho de Administração da «Renfe» — Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis — informou a imprensa que está em marcha o plano geral de reconstrução dos caminhos de ferro de Espanha, recentemente aprovado pelo Conselho de Ministros, cujo orçamento sobe a seis mil milhões de pesetas.

Nesse plano figura a aquisição, na Inglaterra, de vinte e cinco locomotivas e de material para construir cento e setenta e cinco unidades. Com as duzentas locomotivas que, presentemente, se estão construindo em Espanha, ficará a «Renfe», dentro de dois anos, com mais quatrocentas locomotivas a vapor, em circulação.

Os pedidos de material ferroviário a Inglaterra devem importar em quatro milhões de libras esterlinas, tendo-se entabulado negociações para a aquisição de locomotivas eléctricas e outro material para a electrificação das linhas espanholas.

Presentemente, iniciou a Espanha negociações com a França e a Bélgica para a importação de material de via e circulante, devendo receber brevemente dez automotoras «Renault», de fabricação francesa.

Quanto a carruagens, irá a Espanha importar de França materiais destinados à construção de cem veículos novos, devendo receber igual número de carruagens fabricadas naquele país.

O Governo espanhol autorizou a aquisição, no estrangeiro, de elevado número de vagões, além dos que foram confiados à indústria espanhola.

O plano geral de reconstrução dos caminhos de ferro espanhóis, uma vez em prática, modificará as actuais características do serviço de transportes que, com a aquisição de novo material de via e circulação, oferecerá maior segurança e maior economia na exploração.

PRESENTE DO NATAL AOS LEITORES DO "BOLETIM DA C. P."

Noite de Natal, noite de festa nos lares de todo o mundo.

Noite de presépio, noite de consoada, noite de alegria nos lares portugueses, noite em que o «Boletim da C. P.» dedica aos seus assinantes um concerto, durante o qual serão executadas melodias de sonho e de mistério, por uma orquestra original — a mais original orquestra portuguesa.

Podemos ainda acrescentar que o programa do concerto será diferente de quantos se transmitem durante o ano; diferente quanto aos números que se vão ouvir e porque os componentes dessa orquestra não são artistas humanos, mas muito simplesmente passarinhos.

O concerto terá lugar às 22 horas de 24 de Dezembro e será transmitido aos nossos leitores pelo «Rádio Clube Português», graças à iniciativa do nosso assinante Francisco Rodrigues Junqueiro, Subchefe de repartição do Serviço de Instrução Profissional.

Há anos que Francisco Rodrigues Junqueiro, canaricultor de filiação internacional em Espanha, França, Suiça e Alemanha, vem criando e seleccionando canários, descendentes em linha recta dos famosos «Mestres Cantores» do Harz (Alemanha), os quais são detentores de honrosas classificações nos certames em que têm participado, e, ainda dos Campeonatos Nacionais de Canto, desde 1940.

Não deixem, pois, os nossos leitores de ligar os seus receptores para o posto emissor de Rádio Clube Português na noite de 24 do corrente, à hora acima indicada, afim de poderem ouvir, em transmissão directa, o já famoso «Orfeão» de canários de Francisco Rodrigues Junqueiro.

É este o Presente de Natal do «Boletim da C. P.» aos seus prezados leitores. A Francisco Rodrigues Junqueiro os nossos melhores agradecimentos pela sua simpática e valiosa iniciativa.

Sumário

O Generalíssimo Franco elogiou os caminhos de ferro portugueses, quando viajou de Queluz ao Luso.

Natal, por D. João da Câmara.

Exposições de flores na Estação do Rossio.

As oficinas do Entroncamento foram visitadas pelos Ministros do Interior e das Comunicações.

Coordenação dos transportes terrestres, por M. Marois.

O Presépio, por Ramalho Ortigão.

Desportos.

Para a história: O Centenário de L. de Mendonça e Costa.

Natal, por José Ferreira.

Um plano geral de reconstrução dos Caminhos de Ferro de Espanha.

Presente do Natal.

NA CAPA: Adoração dos Reis, Quadro de Rubens no Museu de Antuérpia.

Sociedade Herrmann, Limitada

Agentes gerais da

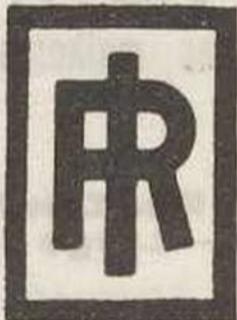
TELEFONAKTIEBOLAGET L. M. ERICSSON

Aparelhos telefónicos — Material eléctrico

Calçada do Lavra, 6

LISBOA

INGERSOLL - RAND



COMPRESSORES

FERRAMENTAS

PNEUMÁTICAS

PERFURADORES

E «JACKBITS»

TODAS AS APLICAÇÕES DE AR COMPRIMIDO

VÁLVULAS — SAUNDERS

B O M B A S

CENTRÍFUGAS

SONDAS «CALYX»

M O T O R E S

D I E S E L

Largo Corpo Santo, 28 - 2.º

Telegramas: INGERSOLL, LISBOA

Telefone: 29671

L I S B O A

CONTRA O INIMIGO DAS CALDEIRAS

APARELHO ELECTRÓNICO SUPERSTAT

O mais MODERNO, PRÁTICO e ECONÓMICO

processo de anular os inconvenientes

duma ÁGUA DURA.

Resultados absolutos em:

LOCOMOTIVAS

CALDEIRAS INDUSTRIAIS

EVAPORADORES

ARREFECIMENTO DE MOTORES

TINTURARIAS,

ETC.

e todos os casos em que existe ÁGUA DURA

Representante em Portugal e Colónias:

OSÓRIO DE SAMPAIO E CASTRO

Rua Dr. Magalhães Lemos, 81 — Telefone 25336

P O R T O

LIVRARIA PORTUGAL

LIVROS SOBRE TODOS OS ASSUNTOS

E EM TODAS AS LÍNGUAS

LIVRARIA
PORTUGAL

Rua do Carmo, 70 — Telef. P. C. C. 30582-28220

L I S B O A

Empresa Insulana de Navegação

Sede: Rua Nova do Almada, 11, 1.º

L I S B O A

Telefones 23271-2-3 — Telegramas: Eensaúde - Lisboa

Carreiras regulares entre:

LISBOA, MADEIRA E AÇORES

Saídas em 8 de cada mês para:

Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Pico (Lages) e Faial.

Saídas em 23 de cada mês para:

Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Velas), Pico (Cais), Faial, Corvo e Flores (Lagens e Santa Cruz).

Agentes em LISBOA:

GERMANO SERRÃO ARNAUD

CARGA E PASSAGENS DE 3.ª CLASSE || PASSAGENS DE 1.ª e 2.ª CLASSE
Avenida 24 de Julho, 2, 2.º || Rua Augusta, 152
Telefones 20214-15 || Telefone 20216

No PORTO: SOCIEDADE GERAL DE REPRESENTAÇÕES, L.DA

No MADEIRA: BLANDY BROTHERS & C.º, L.DA

Em S. MIGUEL: Bensaúde & C.º, L.DA

Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, Limitada

A mais antiga da Península — Fundada em 1824

AS MELHORES PORCELANAS PARA USOS DOMÉSTICOS E INDUSTRIAS, PORCELANAS DECORATIVAS E ELÉCTRICAS

Fábrica em Ilhavo — AVEIRO

As porcelana da VISTA ALEGRE rivalizam com as melhores estrangeiras

DEPÓSITOS | Porto — Rua Cândido dos Reis, 18
Lisboa — Largo do Chiado, 18

Sede: Largo da Biblioteca Pública, 17, r/c.

L I S B O A



SOCIEDADE
DE
PAPELARIAS
ARTEX, L. DA

PAPELARIA — TIPOGRAFIA — ENCADERNAÇÃO

Especializada em material de desenho e engenharia

Fornecedor de todos os artigos de escritório
e escolares aos melhores preços

Armazenistas de papéis nacionais e estrangeiros

85, RUA NOVA DO ALMADA, 87

TELEF. 26656 LISBOA

Atlantida, Lda.

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 31

— TELEFONE 29081 —

Tudo para casas de banho

AZULEJOS — MOSAICOS — MARMORES

FOGÕES DE TODAS AS QUALIDADES
C A N D E E I R O S . E T C .

Comprar na

ATLÂNTIDA, L. DA

É ter a certeza de comprar bem

ANTÓNIO BARÓ

REPRESENTANTE DAS FÁBRICAS GARDY

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Contadores — Aparelhos de medida

—
Interruptores horários

—
Seccionadores para interior e exterior

—
Corta-Circuitos — Disjuntores

— Material de protecção GARDY —

Telef. 31726 * * * Teleg. YDRAG

RUA DA ASSUNÇÃO, 99, 2.º-DT.

— LISBOA —



EMPRESA DE
CONSTRUÇÕES

RUY MILLER, LDA.

CONSTRUÇÕES CIVIS
PAVIMENTOS
BETÃO ARMADO

ESTRADA DE BENFICA, N.º 682-C

— LISBOA —

AVENIDA PALACE HOTEL

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»,
Telefones 30154-30157—LISBOA

Hotel de 1.ª classe, situado no coração da cidade, junto da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 QUARTOS — 80 QUARTOS COM BANHO

Telefones em todos os quartos, ligados à rede Internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

— PREÇOS MODERADOS — PARA ESTADIAS PROLONGADAS CONDIÇÕES ESPECIAIS —

“SOREFAME”

SOCIEDADES REUNIDAS DE
FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.

CONSTRUÇÕES METÁLICAS
CALDEIRARIA
SOLDADURA ELÉCTRICA

RUA VICE-ALMIRANTE J. A. AZEVEDO COUTINHO
Telef. VENDA-NOVA ————— AMADORA

Auto-Luso América, Lda

R. DOS CORREIROS, 205, 1.º — LISBOA

Telegrams: AUTOLUSO Telefones: 22320 - 22359

*

O maior sortido de peças para
todas as marcas de automóveis
e camiões europeus e americanos

Representantes exclusivos da firma:

THE GLACIER METAL COMPANY, LTD.

Produtora de todos os tipos de bron-
zes de biela e de cambota. A mais
importante fábrica europeia de cas-
quilho de bronze fosforoso. Vasto
stock para entrega imediata.

*

Expedições rápidas para todos os pontos do país

102 ANOS

A editar e a vender livros

PARCERIA
ANTÓNIO MARIA PEREIRA

VIDROS { Marinha Grande = GESSOS { Óbidos
CRISTALIS ADUBOS — ÁCIDO SULFÚRICO — Póvos de Sta. Iria
LENHITES

Telef. 24756 - 26105 — SÉDE — 24493 — ARMAZÉM

COMPANHIA INDUSTRIAL PORTUGUESA

Séde — PRAÇA DE D. JOÃO DA CAMARA, 11, 3.º
Armazém de Vidros — RUA DOS CORREIROS, 15, 1.º

————— LISBOA —————

* GRAVURAS A PRETO E A CORES DESENHOS REPRODUCOES * GRAVURAS A PRETO E A CORES * DESENHOS * REPRODUCOES *



Este retrato é de grau de

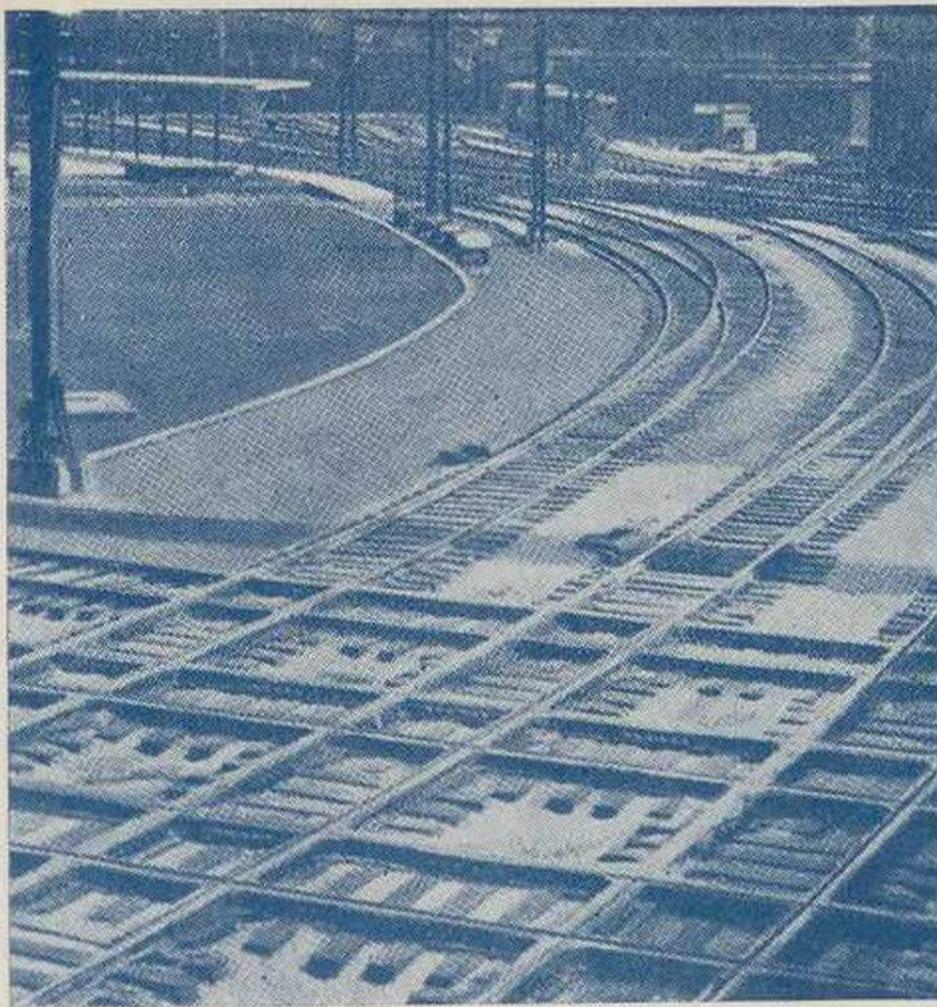
FOTOGRAVURA

ARMEIS & MORENO, LDA

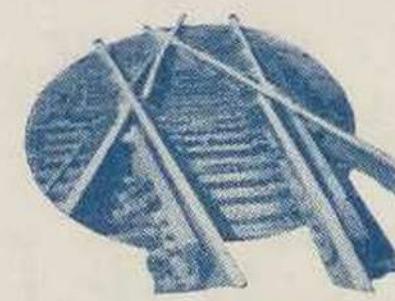
T. S. JOÃO DA PRAÇA, 36-A, 38 (a 54)
TELEF. 28055 LISBOA

GRAVURAS A PRETO E A CORES * DESENHOS * REPRODUCOES EM TODOS OS GÊNEROS

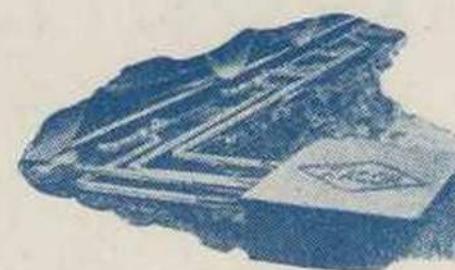
ESPECIALIZADA EM
DESENHO — TRICROMIA
FOTOGRAVURA — ZINCOGRAFIA



Comando de agulha «RACOR»



Rails de guarda «RACOR»



Lubrificador «RACOR»

AMERICAN
Brake Shoe
COMPANY

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:

GENERAL ELECTRIC

Portuguesa — S. A. R. L.

EMELLI

Telefone 27210

Tudo para Electricidade

Lustres de cristal da Boémia
(Nova remessa)

Salão de exposição e vendas

NA

97, R. de S.^{ta} Justa, 99

(Junto à Rua do Ouro)

L I S B O A



ANIS VERDE



Adicionado a
água gasosa ou
mineral é

LEVE...
FRÉSCO...
DIGESTIVO...

FÁBRICA

adcora

