



BOLETIM DA CP

BOLETIM DA C.P.

N.º 283

JANEIRO — 1953

ANO 25.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

ADMINISTRAÇÃO

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», R. da Horta Seca, 7 — Telef. 20158 — LISBOA

No limiar de um novo ano de existência e actividade

COM o presente número, o «Boletim da C. P.» entra no 25.º ano da sua existência. Fundado pelo anterior Director-Geral Sr. Eng.º Álvaro de Lima Henriques, nunca deixou de estar, até hoje, ao serviço dos ferroviários, constituindo ao mesmo tempo um instrumento de cultura e um elemento de ligação entre dirigentes e dirigidos, fortalecendo-se e estreitando-se, assim, os laços de amizade e camaradagem entre todos os componentes da grande família que trabalha nos caminhos de ferro.

O «Boletim da C. P.», cujas colunas estão sempre abertas de par em par a todos os seus assinantes, já pode orgulhar-se de uma obra de cultura, de camaradagem e de solidariedade, e certamente continuará a contar com o espírito de compreensão dos ferroviários portugueses, a quem dirige os seus sinceros cumprimentos de Boas Festas, fazendo ao mesmo tempo os mais veementes votos de felicidades no Novo Ano de 1953.

Os Homens da Ponte Maria Pia

II

Gustavo Eiffel

Pelo ENG.º FREDERICO ABRAGAO
Chefe do Serviço de Obras Metálicas

O nome de Eiffel desperta, desde logo, no nosso espírito, duas imagens: uma, a da imponente torre do Campo de Marte, em Paris; outra, mais perto de nós, a da ponte Maria Pia, sobre o Douro.

A primeira sintetiza, como alguém já lhe chamou, «o que poderá considerar-se como a moderna idade do ferro»; a segunda foi inquestionavelmente, na sua época, a expressão máxima da técnica, do arrojo e da larga concepção, e é hoje ainda uma das mais notáveis obras-de-arte do seu género.

Se o engenheiro Manuel Afonso de Espregueira foi o homem que, com larga visão, delineou a directriz geral para solução do grande problema da ligação com o Porto, Eiffel foi o cérebro e o engenho que conceberam e realizaram a monumental obra que permitiu transportar, com elegância, leveza e até aparente facilidade, aquele profundo fosso, de margens escarpadas, que é o rio Douro entre a Serra do Pilar e o Monte do Seminário.

* * *

Nasceu Gustavo Eiffel em Dijon, em 15 de Dezembro de 1832.

Fez os seus estudos no liceu daquela

cidade até 1850, data em que veio para Paris a fim de cursar, na Escola de Santa Bárbara, dois anos de preparatórios.

Em 1852 tentou, sem êxito, a admissão na Escola Politécnica, o que mais uma vez vem lembrar que não são as escolas que formam os grandes homens, mas a sua própria personalidade.

Entrou, então, para a Escola Central de Artes e Manufacturas, da qual saiu, em 1855, com 23 anos incompletos, sobrando o diploma de Engenheiro químico.

Com esse diploma, quis Eiffel ir trabalhar para uma fábrica de produtos químicos de seu tio Mollerat; não o tendo conseguido, entrou para o serviço de Charles Nepveu, engenheiro construtor de material e trabalhos de caminhos de ferro, como seu secretário pessoal, com o vencimento de 150 francos.

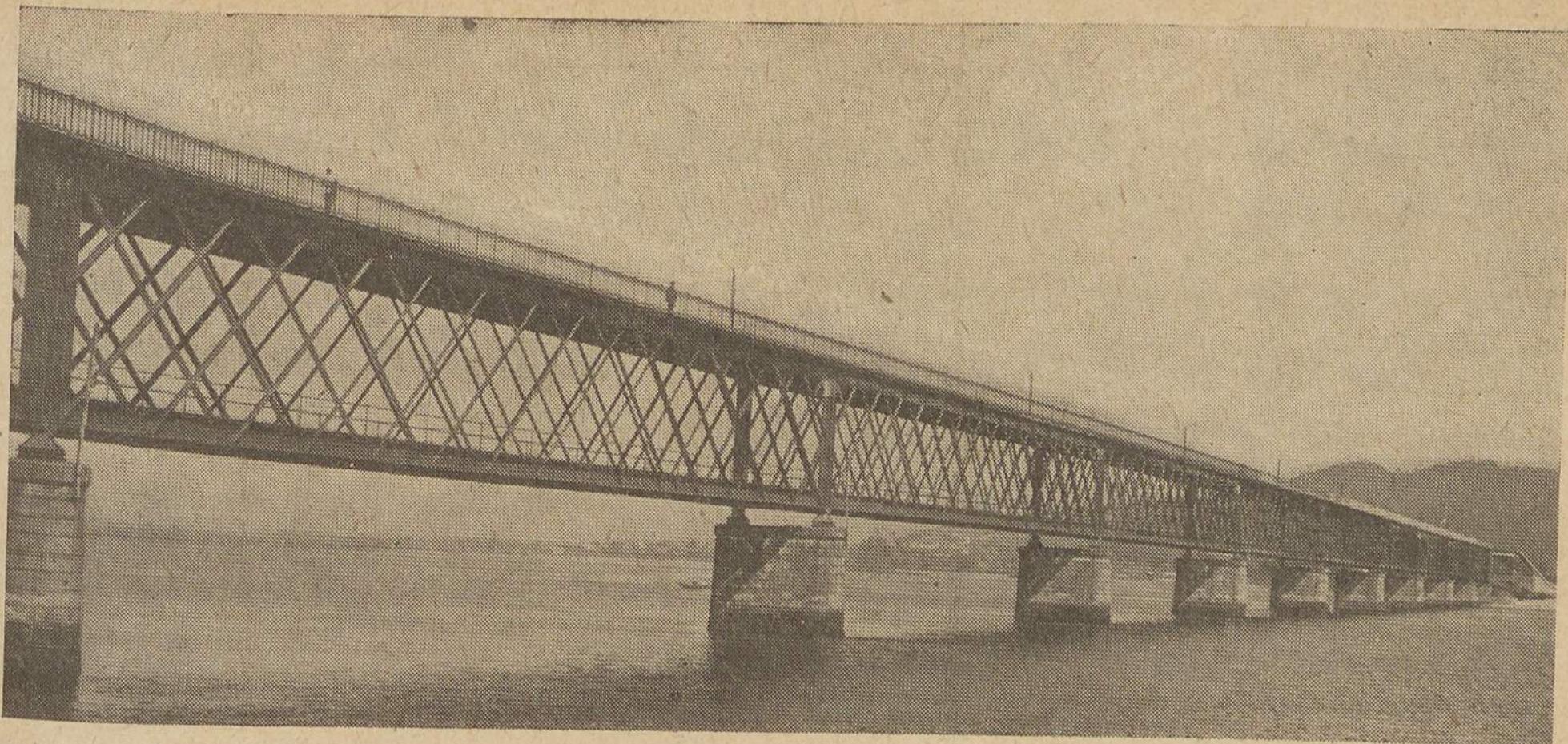
Nepveu encarregou-o de estudar, em espe-

cial, as fundações em leitos de rios. Parece ter sido esta circunstância, aparentemente fortuita, visto que Eiffel naturalmente se destinaria a ramo de actividade bem diferente, que terá decidido da sua carreira futura.

Maus negócios obrigaram Nepveu a



Eng.º GUSTAVO EIFFEL



Ponte do Lima — Viana do Castelo

reduzir as suas oficinas e pessoal; mas Eiffel, apaixonado de certo pelos seus trabalhos e cheio de admiração pelo seu chefe, pediu-lhe que o deixasse continuar a trabalhar com ele, mesmo sem vencimentos.

E, assim, como [Nepveu tivesse conseguido fundir, pouco tempo depois, a sua casa com a sociedade belga denominada «Compagnie Générale de Matériel de Chemin de Fer», Eiffel foi nomeado chefe do serviço de Estudos das Oficinas de Paris.

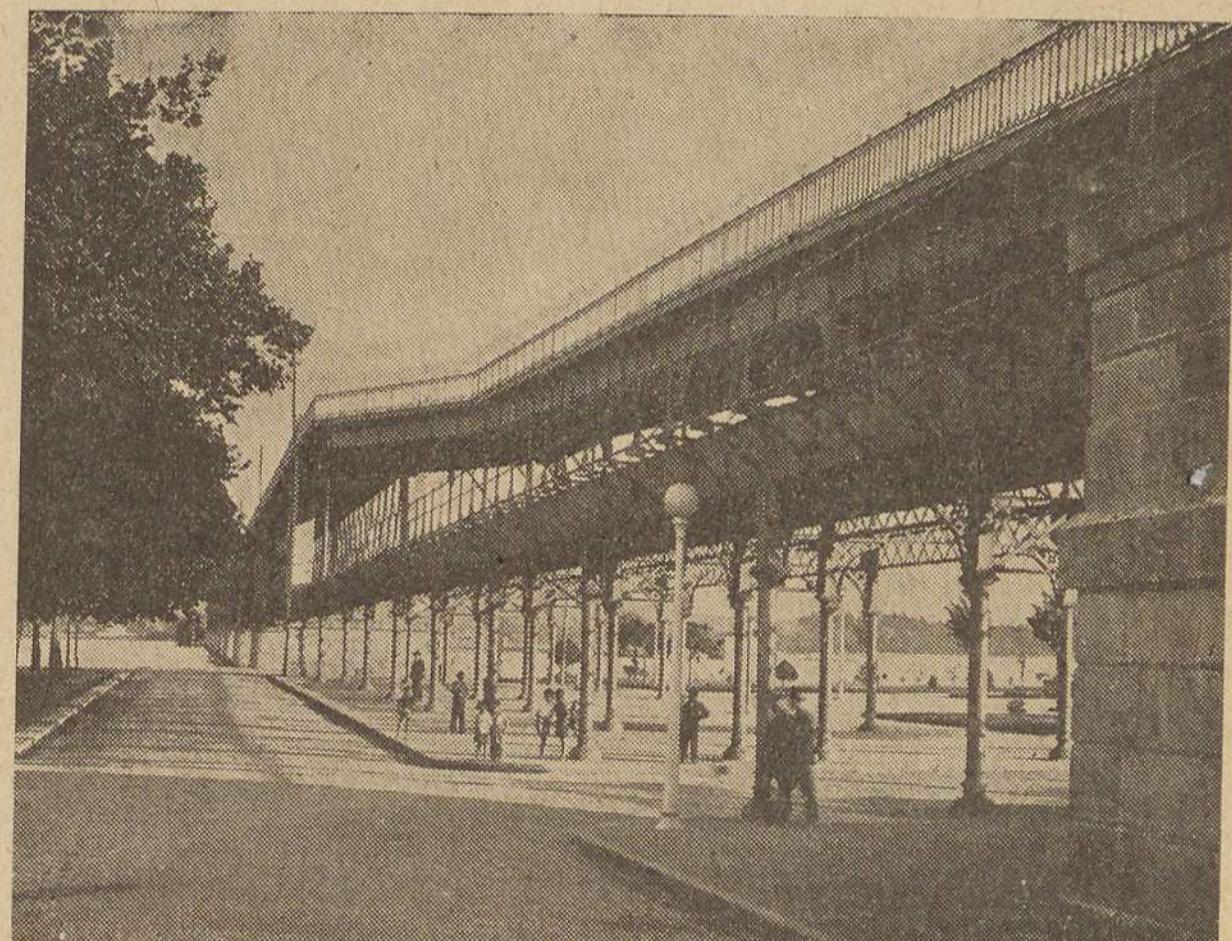
É, então, que o grande engenheiro vai revelar, pela primeira vez em uma grande obra, o seu grande talento e competência técnica: aquela companhia fôrã encarregada, nesse ano de 1858, da construção da grande ponte sobre o Garona, em Bordéus, na linha férrea de Orleans; era uma obra de grande vulto, das mais importantes dessa época, com seis pilares a 25 metros abaixo do nível de água e nos quais se ia fazer uma das primeiras aplicações das fundações por meio de ar comprimido.

O conjunto do trabalho, incluindo toda a parte metálica (grande ponte de 500 metros em 7 tramos, com pilares

de ferro fundido cheios de betão) levou apenas dois anos e terminou sem o menor acidente: o nome de Gustavo Eiffel começou a cotar-se como o de um grande engenheiro construtor.

Outros trabalhos se seguiram, como o da ponte sobre o Nive para o caminho de ferro do Midi, em Bayonne; as pontes de Capdenac sobre o Lot e de Floirac sobre o Dordogne, na linha Paris-Toulouse.

É então (1867), que Eiffel funda a sua casa de Levallois-Perret, perto de Paris,



Ponte do Lima em Viana do Castelo

que se havia de tornar na famosa «Casa Eiffel».

E os seus trabalhos, da maior envergadura e verdadeiramente notáveis, seguem em ritmo crescente. Assim, a Companhia dos Caminhos de Ferro de Orléans encarrega-o de estudar e apresentar projectos de viadutos, com altos pilares metálicos, para a linha de Gannat a Commentry e da construção de alguns deles.

Dedica-se, então, Eiffel à concepção e estudo dos altos pilares metálicos e traz à solução desse problema algumas importantes inovações, como seja a substituição do ferro fundido pelo ferro laminado e constituídos por quatro pernas, com secção em forma de caixão, às quais se ligam fortes barras de contraventamento.

É o tipo que, com mais ou menos modificações, empregou na ponte Maria Pia, nas pontes da Beira Alta e, um pouco mais tarde, no viaduto de Garabit.

Outro problema, a cujo estudo se dedicou, foi o da lançagem de pontes e também aí o seu engenho concebeu processos que permitiram construções que, antes dele, se considerariam impossíveis, como o viaduto sobre o Sioule (1868), a ponte de Tarbes, a 80 metros acima do nível do rio, a ponte sobre o Tejo na linha de Cáceres, em Espanha, etc..

Outro processo de lançagem foi aplicado pela primeira vez por Eiffel na ponte de Tan-An, na Cochinchina, fazendo-se aquela operação simultaneamente de uma e outra margem, em «porte-à-faux», e encontrando-se os dois troços ao meio do vão sem apoio intermédio. Este processo foi depois empregado também por Eiffel no viaduto do Oise, em França, e nas pontes de Ben-Luc, na Cochinchina, e de Cobas, nas Astúrias, etc.

Influenciado, ao que parece, pela solução anterior para vencer os grandes vãos, dedica-se Eiffel ao estudo dos grandes arcos metálicos. E é na nossa ponte Maria Pia, na qual a linha devia passar a 80 metros acima do nível do rio, que Eiffel efectiva a primeira e tão notável realização com o elegante e arrojado arco de 160 metros de corda, aplicando, por sua vez, à lançagem dos ta-

buleiros laterais os métodos, que anteriormente havia concebido.

A ponte Maria Pia, foi, assim, o ponto de partida para uma série de arcos notáveis, como o viaduto de Garabit, com 165 metros de abertura e transpondo a garganta de Truyère a 120 metros de altura; a ponte de Szeguedin, na Áustria-Hungria (arco parabólico de 110 metros de corda); a ponte das Messageries, em Saigão, etc..

Entre nós, deixou Gustavo Eiffel algumas das suas notáveis realizações, não só na ponte Maria Pia, como nas pontes da linha da Beira Alta, nas pontes de Caxias e Oeiras, na linha de Cascais, nas pontes do Cávado e do Lima, na linha do Minho, tendo sido nos pilares desta última que foi aplicado, pela primeira vez em Portugal, o processo da fundação por ar comprimido, a profundidades entre 20 e 23 metros.

Mas, além das pontes que construiu, e cuja tonelagem se eleva a mais de 50 milhões de quilogramas, espalhadas por Portugal, Espanha, França, Suiça, Itália, Hungria, Roménia, Áustria, Rússia, Grécia, Sérvia, Indochina, Argélia, Egípto, Manilha, Perú, Bolívia, Eiffel construiu grande número de edifícios públicos, com uma tonelagem total pouco inferior à das pontes, tais como a notável Galeria das Máquinas da Exposição Universal de Paris, com grandes asnas em arco, o Pavilhão da cidade de Paris e Grande Galeria na Exposição de 1878, a cobertura da estação de Pest, na Hungria, a Cúpula do Grande Equatorial do Observatório de Nice, com 22,40 de diâmetro e uma massa superior a 100^t, a ossatura metálica da célebre estátua da Liberdade, de Bartholdi, com 46 metros de altura, à entrada do porto de Nova Iorque, as colunas do canal do Panamá, etc.

Finalmente, a imponente torre do Campo de Marte, com os seus 300 metros de altura, e que ficou conhecida por «Torre Eiffel».

Nos últimos anos da sua vida dedicou-se a investigações científicas, começando pelo estudo da influência do vento sobre as grandes construções, a que se seguiram estudos metereológicos, das leis da Aerodinâmica, etc.

Para estudar o coeficiente do esforço do vento sobre uma superfície, imaginou



PARIS — A Torre Eiffel

um aparelho caindo verticalmente do segundo andar da torre Eiffel e que registava todas as variações de velocidade e dos esforços durante a queda; criou, em 1906, um laboratório no Campo de Marte, em Paris; instalou, em 1912, em Auteuil, um laboratório de Aerodinâmica, que dirigiu até 1921. E as experiências e investigações efectuadas nesse laboratório, que montou à sua custa e dirigiu, foram de tal importância que permitiram ao Subsecretário de Estado da Aviação, M. Flandin, dizer, em sessão da Câmara dos Deputados de 28 de Novembro de 1922, estas palavras:

«Eu quereria que nunca se esquecesse que a Aeronáutica nasceu em França, pois foi um grande francês, M. Eiffel, ao qual nunca prestaremos suficiente homenagem, quem, primeiro,

pelaos seus trabalhos científicos e pelo Laboratório Aerodinâmico, que organizou à sua custa, fixou no mundo e para o mundo inteiro, as regras da Aeronáutica».

* * *

Não sei se é lícito acrescentar a este despretencioso esboço biográfico uma nota, de carácter pessoal e simples curiosidade, a que se referia, há alguns anos, um dos nossos jornais.

Eiffel chegara a Portugal por altura de 1875.

Entre os trabalhos que, por essa época, aqui dirigia, contava-se a ponte sobre o Cávado, em Barcelos e, por isso, estabeleceria residência na humilde mas pitoresca povoação de Barcelinhos. Apreciava a vida simples daquela boa gente, comprazia-se na sua convivência, interessava-se pelos seus usos e costumes, pela etnografia da região e parece que «aos domingos não desdenhava acompanhá-los às boas adegas da região, na mais amistosa camaradagem».

Ora conta-se entre aquela boa gente, que, durante os trabalhos de fundação de um dos pilares da ponte, um velho lavrador, dos muitos com quem cavaqueava, o avisara das cheias traiçoeiras do rio. Eiffel ter-se-ia rido, seguro de si e dos seus trabalhos e falando daquele rio como sendo capaz de o canalizar nos canos das suas altas botas. Mas, chegado o inverno, veio uma daquelas cheias torrenciais, ali tão frequentes, e destruiu e arrastou para muito longe quase tudo o que estava feito!

Precalços que sucedem aos melhores...

Durante a sua permanência em Barcelinhos viveu em uma casa próximo da igreja paroquial, quase vizinho do Dr. José Joaquim Pereira Lopes de Albuquerque que, tendo emigrado para França por motivos políticos, ali concluirá a sua formatura em medicina e ali viverá longos anos, relacionando-se, ao que parece, com Eiffel. A sua vinda para a mesma povoação, para perto desse homem, que já conhecia, por certo invulgarmente culto naquele meio rural, seria simples capricho do destino ou teria sido precisamente essa circunstância que para ali o atraíu?

Eiffel, quando chegou a Portugal, vinha acompanhado pela sua compatriota, madame Victorinne Roblot, que lhe foi de inexcedível dedicação toda a vida. Essa senhora aqui veio a falecer, quase inesperadamente, em 3 de Abril de 1877 e foi sepultada, na boa terra portuguesa, junto da modesta igrejinha paroquial, bem longe da sua pátria.

Acabrunhado por este desgosto, Eiffel abandonava Portugal pouco depois e, ocupado com outros trabalhos, nunca mais cá voltou.

A legião dos seus auxiliares e cooperadores, que soubera preparar com afectuosa autoridade, fazendo de cada um um amigo, trabalhava por ele, sob a sua longínqua mas perspicaz direcção.

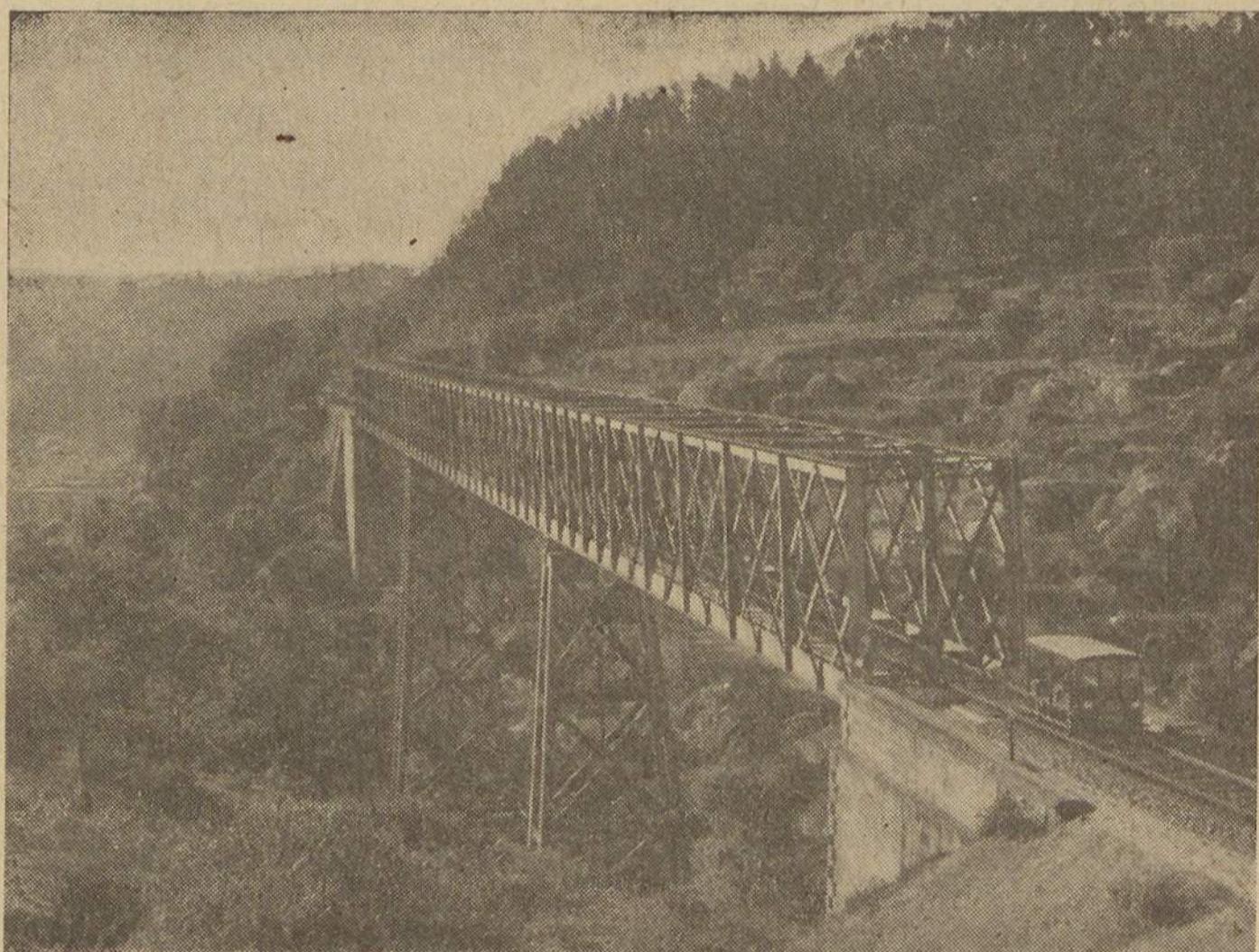
* * *

Gustavo Eiffel morreu em 27 de Dezembro de 1923, com 91 anos de idade. Meio de estatura, atarracado e forte, barba curta

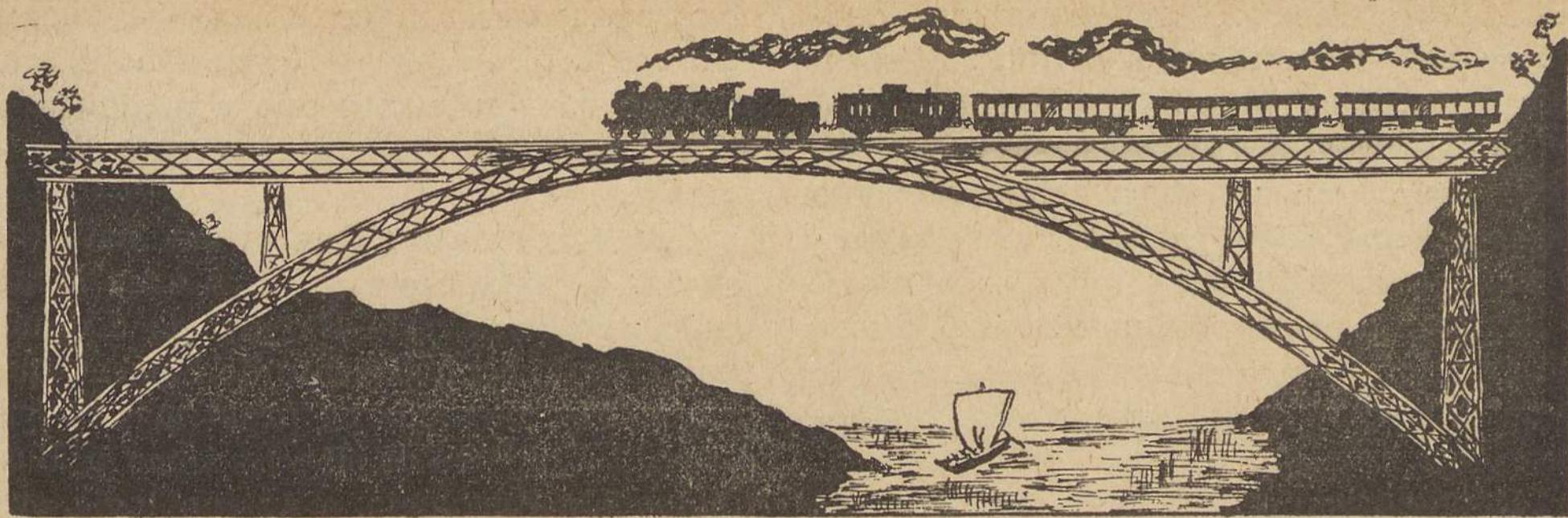
e espessa, a emoldurar a cabeça de aspecto dominador, olhar vivo, que o retrato juntas nos revela, desde muito novo tomara gosto pelos exercícios físicos; foi sempre excelente nadador e, até avançada idade, todas as manhãs praticava esgrima. Por isso, talvez, até ao limite da sua vida, foi um homem fisicamente desempenado e de forte espírito, lúcido e esclarecido.

Tal é o homem, cuja vida inteira se debruçou sobre os problemas das construções metálicas, e do qual as notas biográficas anteriores, necessariamente reduzidas, apenas dão ideia muito ligeira.

Para nós, Eiffel, cuja grande personalidade domina uma época, é, em primeiro lugar e acima de tudo, o homem da ponte Maria Pia, o construtor da obra-de-arte por certo mais importante do nosso país, que honra o seu autor, mas é também uma glória para a empresa, que a mandou fazer, aceitou a sua arrojada concepção e com carinho a conserva.



Ponte do Dão (Linha de Beira Alta)



«O GRANDE PROBLEMA» . . .

Por J. F. RODRIGUES

O grande problema da vida dos homens e dos povos é o problema educativo. Com ele se relacionam, mais ainda, dele dependem todos os outros problemas importantes da vida e da organização social.

Do prisma por que se encare, da resolução que se lhe dê, derivam muitas consequências, previsíveis umas, imponderáveis outras, mas tôdas com influência directa e profunda nas condições de vida e na felicidade humana.

Não são afirmações gratuitas e dogmáticas. Um curto raciocínio bastará para nos levar à conclusão do que afirmámos como ponto de partida.

Assentemos em bases necessárias de ordem filosófica, psicológica—como se queira. Mas de inegável sentido humano.

O homem é um pequeno grande Mundo. Pequeno em extensão: um átomo no universo, uma gôta de água no oceano infinito. Mas grande em complexidade: «esse desconhecido» que nos apresentou Alexis Carrel, tão complexo que a ciência opulenta dos nossos dias proferiu perante ele um *acto de renúncia*. É nada, praticamente, tudo o que ela consegue dizer-nos sobre os cruciantes problemas fundamentais da existência: origem, essência e destino do homem. Se a

razão quiser penetrar, compreender, tem de aderir à fé: *credo ut intelligam*. A observação tem que ser apoiada pela revelação. Sózinha nada consegue dizer-nos sobre o verdadeiro sentido da vida, sobre «a medida em que essa vida pode servir para a realização dos valores» que devem guiar toda a actividade humana.

Na verdade o homem é um Mundo desconhecido. Mais ainda: cada homem é um Mundo diferente. Todos, porém, iguais nisto: na sede de felicidade que os devora, a uns com menos, a outros com mais intensidade, segundo as suas diferentes faculdades. Concebida nos superiores bens espirituais, por uns, entrevista por outros nos bens materiais, a felicidade é o nome inspirador de todos os actos humanos. Consciente ou inconscientemente todos a procuram. Quer se deixe amolecer na obediência inconsciente à lei do menor esforço, quer tempere a sua alma nos rigores do ascetismo, o homem é sempre o mesmo peregrino da mansão da felicidade. Pensando entrar nela, o homem desce às abjeções mais inconcebíveis e eleva-se aos acumes da santidade. Para consegui-la ordenou as suas relações com os outros homens, lutou contra as adversidades do meio exterior, arquitectou sistemas filosóficos e morais; criou o Direito, a Ciência,

a Arte e a Técnica, fundou escolas económicas, organizou regimes políticos, — realizou maravilhas.

Simplesmente... esqueceu-se quase sempre e ainda hoje se esquece lamentavelmente de se ordenar, de se realizar, de se criar novamente a si próprio.

Procurou encontrar ou criar a felicidade no exterior e não se lembrou de preparar o único terreno onde ela nasce e pode crescer: o ser humano.

Resultados: a crise estrondosa da civilização. As relações humanas levaram Hobbes a chamar ao homem *lobo do homem*; o Direito foi pôsto ao serviço da força, tentando legitimar a violência; a Arte desinteressou-se dos fins morais do homem e proclamou perante élle o seu *non serviam*; a Política degenerou, de ciência e arte de governar os homens, em arte científica de os enganar e de os escravizar; a Economia reduziu o homem à condição de mero objecto de compra e venda negociável no mercado livre da oferta e da procura; a Ciência e a Técnica destroem impiedosamente vidas, arte, riquezas.

Uma consequência palpável: o homem saiu diminuído, inferiorizado da aventura em que se metera criando uma civilização desajustada das suas medidas, procurando organizar tudo, mas ficando ele próprio desorganizado, caótico, primitivo.

Perante o triste malôgro, a falência rotunda dessa emprêsa, o homem pode escolher um de dois caminhos: ou prosseguir no rumo tomado, como insensato que persevera no êrro, ou dar novas orientações à sua actividade.

Que orientações novas serão essas?

Parece concludente este raciocínio: Se o que conduziu o homem à falência foi exactamente a sua impreparação e se não se quer agravar o mal persistindo no caminho errado, devemos, antes de mais nada, cuidar de preparar homens, devemos *educar*.

Evidentemente que este problema, tão simples na aparência, reveste sérias dificuldades. Tem os seus pressupostos difíceis de conseguir.

Educar é formar homens, é orientar. Mas ¿que é o homem? Como se forma? Para onde se orienta?

É preciso responder a estas perguntas antes de empreendermos o trabalho educativo, se não quisermos que a acção se reduza a pura agitação, a uma actividade sem sentido.

Que é o homem? Qual a sua natureza íntima? as suas aspirações? as suas faculdades a desenvolver? — É o grande e difícil problema do conhecimento do homem, que está na base de todos os problemas sociais e constitui objecto de ciências como a Biotipologia, a Psicologia, a Antropologia, etc.

Como se forma? Quais os meios mais profícuos a empregar na sua educação? Como tirar proveito do seu conhecimento para o melhorar? Qual a influência dos diversos processos educativos no desenvolvimento da sua personalidade? — A resposta compete à Pedagogia e às outras ciências da educação suas auxiliares.

Para onde se orienta? qual o sentido da sua vida? a sua função neste Mundo? o seu último destino? — A solução incumbe à filosofia pedagógica, auxiliada pela Teologia, pela Metafísica, pela Axiologia.

Não tentaremos sequer responder aqui a essas perguntas. As respostas exigiriam tratados e falta-nos competência para os escrever. E' mais modesto, muito mais modesto mesmo, o nosso intento.

Propomo-nos tão sómente frisar a extraordinária importância da educação, o valioso contributo que ela pode prestar para a solução dos mais importantes problemas humanos e sociais.

Retomemos o raciocínio.

Ficou assente que para resarcir o homem da falência a que o conduziu a civilização mecânica, desprezadora da sua personalidade, importa cuidar a sério da educação.

Não nos repugnará esta conclusão se aceitarmos que o homem é o valor supremo da criação e que tudo quanto existe, seja ou não filho do seu espírito, deve, legítimamente, ser pôsto ao seu serviço. Bens naturais, Máquina, Ciência, Arte, Técnica, Instituições terão utilidade na medida em que servirem para o desenvolvimento, afirmação e realização plena da personalidade humana. Aliás essa função em nada diminuirá a sua dignidade porque, na medida em que servirem, serão servidos: o aperfeiçoamento

do homem há-de traduzir-se no aperfeiçoamento das suas realizações.

Esse aperfeiçoamento humano é o escopo inequívoco da educação.

A educação, por conseguinte, facilitará a solução de *todos* os problemas humanos.

De todos, dissemos. Podemos justificá-lo perpassando a atenção através das variadas espécies de fenómenos que entretecem a vida dos homens em sociedade.

Peçamos alguns exemplos à Sociologia. Todos proclamam convictamente que a sociedade deve *progredir* e não retroceder. Mas que é o *progresso*?—Individualmente considerado, diz-nos o eminentíssimo prosador brasileiro Tristão de Ataíde, é a acção que «tende à formação da personalidade humana». No seu aspecto social «visa a formação da civilização humana».

Mas quem constrói a civilização é o homem. E quem forma o homem é a educação. Portanto o progresso da sociedade é, em última análise, um problema de educação.

Se coubesse dentro dos limites, forçosamente acanhados, deste reduzido trabalho, analisaríamos a sociedade nas suas estruturas normais e nas suas anomalias e chegaríamos à conclusão de que a educação nos permite aperfeiçoar as primeiras e atenuar as segundas. Os grupos sociais e o meio ambiente agem sobre o indivíduo, mas este reage sobre eles e, no fim de contas, pode moldá-los e adaptá-los à sua medida. Ponto é que ele esteja preparado para isso.

À educação incumbe prepará-lo.

Que vemos nos domínios da Economia? Porventura os problemas da *produção* não dependem fundamentalmente dos poderes de iniciativa, cooperação e organização dos homens?—: fundação e exploração de indústrias, aproveitamento da terra, etc.

O mesmo se pode dizer da *circulação* das riquezas. Os transportes são hoje um factor primordial do progresso das nações. Atesta-o a história dos nossos dias. E poderá alguém afirmar que a educação não tem

aqui uma palavra a dizer e um papel a representar? Esse que ponha os olhos nos Estados Unidos, na Suiça, na Alemanha, na Inglaterra, na Noruega, etc. Dispensámo-nos de justificar a afirmação.

Ainda nos domínios da Economia, se olharmos à *repartição* dos bens, veremos que a educação pode contribuir para modificá-la profundamente. Pelo desenvolvimento completo das suas aptidões, mediante o processo educativo, o trabalhador pode ascender à categoria de proprietário ou de *juristas* (em sentido económico: o que vive do juro do capital).

Como na Sociologia e na Economia, assim nas finanças — por estranho que pareça.

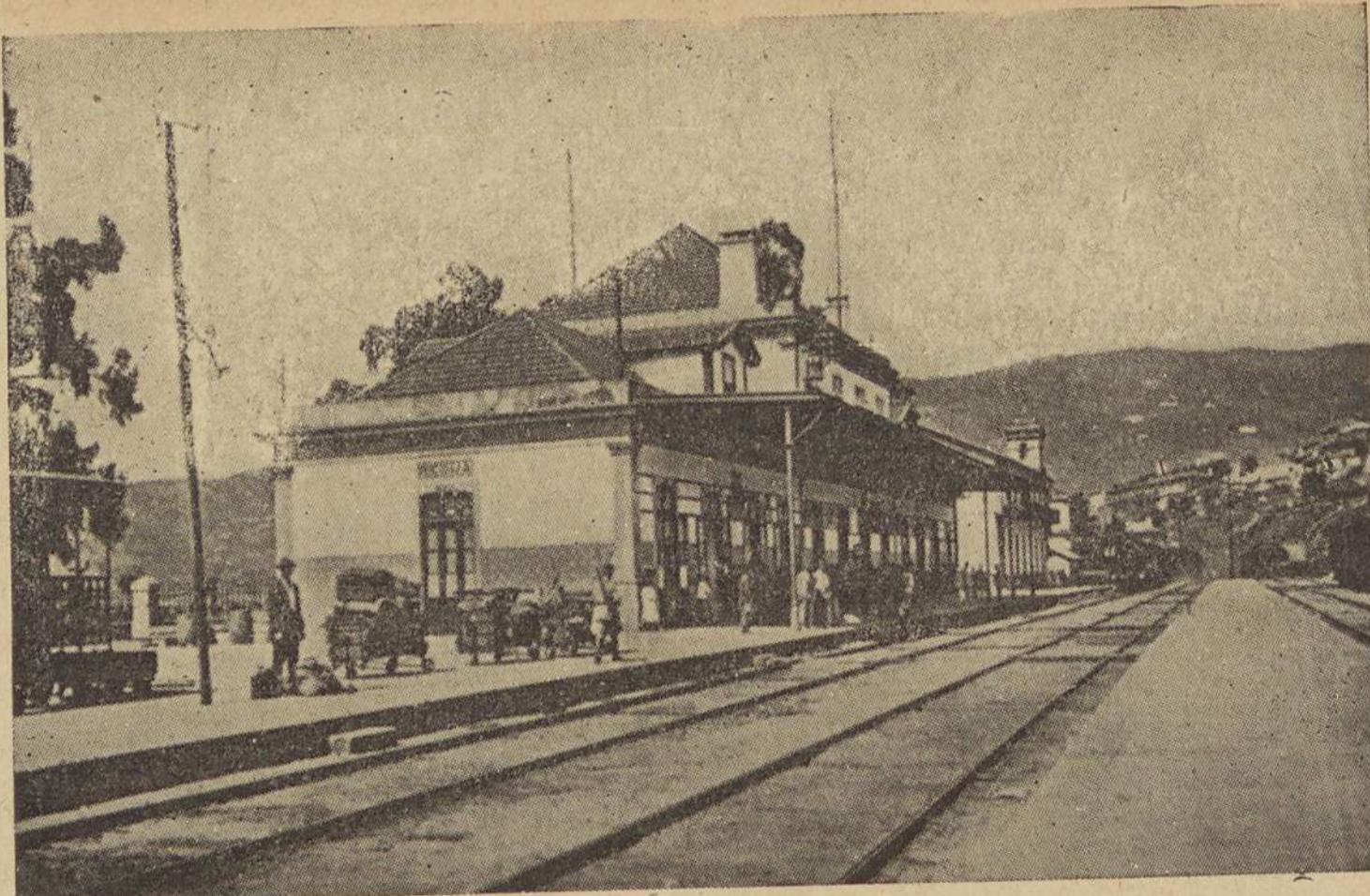
A contribuição para as *receitas públicas* é um dever de solidariedade social, cuja compreensão variará na razão directa da educação dos povos. A aplicação criteriosa das *despesas públicas*, hoje que elas atingem cifras astronómicas com o desmesurado alargamento das funções do Estado — é problema sério que exige não menos séria formação das pessoas-suportes dos órgãos do Estado e dos outros funcionários.

Finalmente a boa *execução do orçamento* — desenvolvimento do plano administrativo do Estado — depende, fundamentalmente, das pessoas a quem for confiada. Foi esse um dos pilares em que assentou o saneamento das finanças portuguesas: o autor da reforma foi o seu executor.

E' sempre assim: todas as reformas — económicas, financeiras, pedagógicas, políticas, sociais — nada valem sem *Homens* que as executem, vivificando-as e não matando-as no seu espírito.

Poderíamos continuar a nossa análise projectando a atenção sobre a política, o turismo e outros problemas de interesse. A conclusão seria sempre idêntica. Parece-me, aliás, que ficou já suficientemente justificada. É que o grande problema da vida dos homens e dos povos é o problema educativo.





RÉGUA — Estação do Caminho de Ferro

CONHEÇA A SUA TERRA

ALTO DOURO

Por ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO
Subinspector de Contabilidade

NÃO há dúvida que tem de percorrer o Alto Douro todo aquele que quiser ver a região mais linda e mais feia de Portugal; a mais fértil e a menos produtiva, a mais rica e a mais pobre, a mais garrida e a mais modesta de todas as regiões do Continente.

Com efeito, essa região ridente e austera ao mesmo tempo, tem para todos os gostos, satisfaz todos os paladares. Ali encontramos amendoais tão densos e tão maravilhosamente floridos como os do Algarve; vinhedos tão viridentes como os da Estremadura; oliveiras tão vastas como as das Beiras; hortas tão mimosas como as do Minho; flores tão variegadas como as das mais províncias — ou não seja o Alto Douro uma síntese completa de Portugal, e Portugal um jardim, sempre florido.

O relevo das montanhas alto-durienses; a impetuosidade e a dignidade do seu rio

famoso; o labor dos seus naturais; a imprensa das suas encostas onde os casais, brancos, no meio das vinhas, lembram presépios de titãs, tudo isto arrebata, deslumbra, impressiona.

As palavras dificilmente poderão traduzir o que se vê e o que se sente em terras do Alto Douro e, por isso, se recomenda uma digressão turística por aí acima, certos de que, quem a fizer uma vez, há-de gostar de a repetir. Todavia, diremos alguma coisa, em forma de prólogo.

* * *

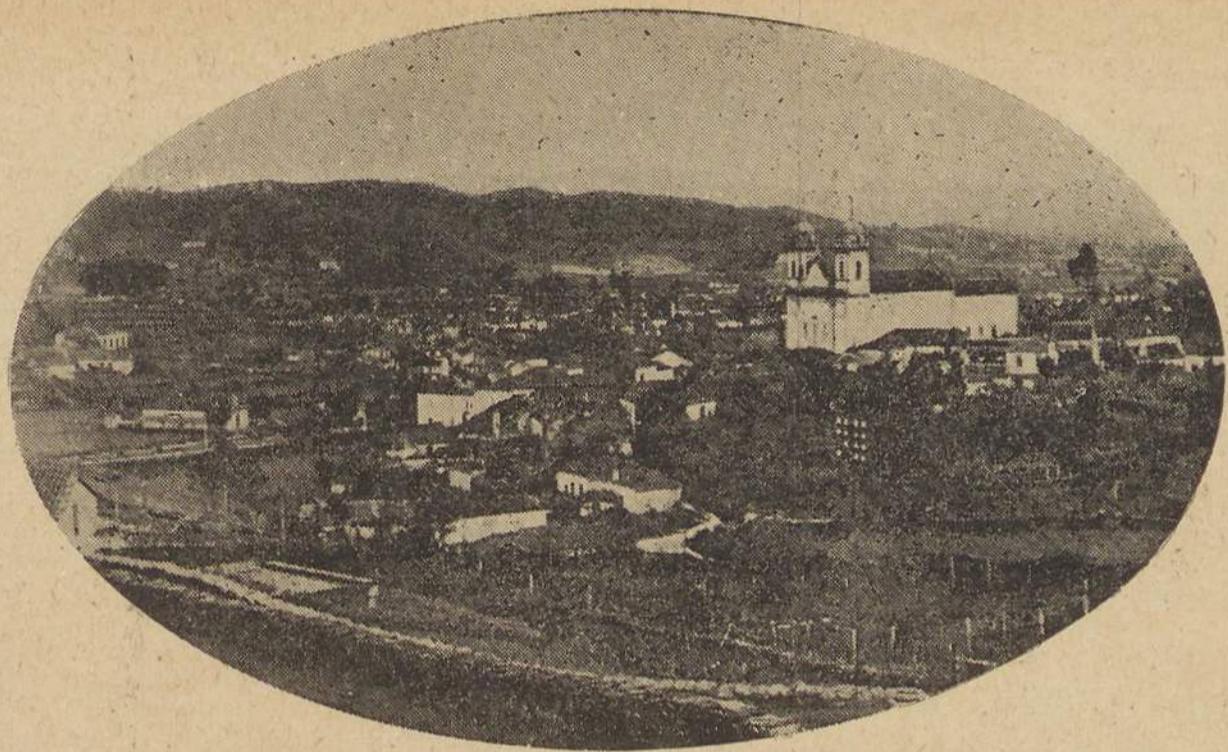
São quase 10 horas. Na plataforma da estação de S. Bento há grande movimento. A máquina do comboio directo do Douro, à boca do túnel, vomita fumo e vapor. A pressão está alta; a viagem vai ser longa. Segue-se uma composição enorme, sólida e elegante. Tudo repleto. Os comboios do

Douro são mesmo assim — confortáveis e sempre cheios.

Dez horas, precisamente as da tabela. Os que partem acenam, os que ficam acenam também. Mas são adeus de satisfação, porque, daqui a dias ou semanas, todos voltam a encontrar-se.

A locomotiva silva prolongadamente e desaparece numa das bocarras hiantes do túnel. Ei-la a caminho da fronteira de Barca d'Alva, a 200 quilómetros do Porto. Campanhã, paragem pequena, apesar da estação ser grande. Ermezinde já fica para trás. Vê-se, ao lado, a linha do Minho, a atravessar o Leça, que agora nos acompanha. É um rio pequenino mas cheio de encantos, e que nasce no Monte Córdova onde Mestre Camilo foi descobrir uma bruxa famosa, e que lhe deu assunto para um primoroso romance.

Valongo, típico na negrura das suas pedreiras de ardósia, e pouco adiante o Sousa, também cheio de encantos, a regar as terras de Cête e circunvizinhas. A Aldeia dos Gaiatos lá nos surge, à direita, como o maior padrão de Portugal, e em cuja obra



VALONGO — Vista geral da vila

o Padre Américo, verdadeira reincarnação de Jesus, pôs toda a sua inteligência, todo o seu carinho e o seu grande coração.

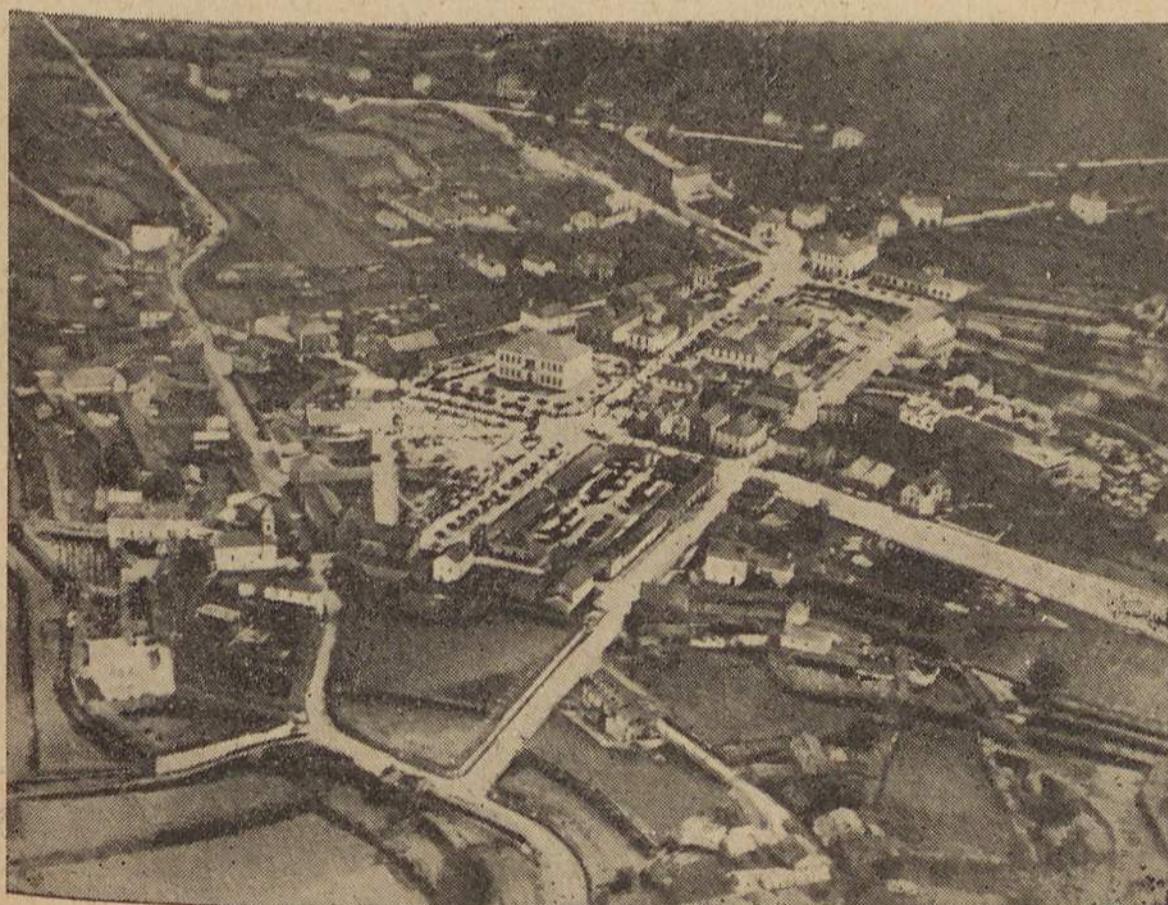
Penafiel num alto, e pouco adiante o antigo convento de Bustelo.

Caide, a 237 metros de altitude, é o ponto mais elevado da linha do Douro. Caldas de Canavenses para um lado, e a linha do Tâmega para o outro.

O túnel do Juncal, apesar de grande, é atravessado num ápice. Os comboios do Douro são bons, e o «directo» o melhor de todos. Já se vê o rio famoso. Nas suas águas verdes e serenas reflectem-se os pendores das margens alteiras, que agora se nos deparam. É a Pala e Porto Manso — uma pinçelada de verde escuro, matizada pelo branco das casas e pelo vermelho dos telhados. Laranjeiras frondosas e com frutos de oiro, em profusão. Porto Antigo, na margem fronteira, foi um grande porto fluvial, antes do advento do Caminho de Ferro.

Mosteirô e Caldas de Arelos. Ermida. Paragem obrigatória para todos os comboios. Há água boa e abundante para as máquinas e para os passageiros.

Anunciam-se, na gare, as boas laranjas da região. Um



VALE DE CAMBRA — (Vista de avião)

ribeiro que vem das ubérrimas terras de Santa Marinha do Zézere, passa sob a linha e por entre canaviais enormes. Frescura, águas murmurantes, poesia, encanto.

Nova arrancada e novo túnel. Passado este, do lado esquerdo e saltitando por entre fragas e fazendo mover as mós de velhos moinhos, um arroio claro nos surge, e que a linha atravessa, por cima dum arco de granito. É a «fronteira» da província. É o rio Teixeira, que vem dos lados do Marão e passa por Carrapatelo, Mesão Frio, etc. Deixamos o Douro Litoral para entrarmos no Alto Douro. Fronteira natural, que não exige arame farpado nem guarda fiscal. Um pequenino curso de água a constitui; a juntante o granito, a montante o xisto — e isto para um e para o outro lado do rio.

Porto de Rei, e o seu monumental solar, em frente. O comboio, veloz, volta a furar a montanha.

Barqueiros, e vislumbra-se o convento e a igreja do Barrô. Aquele, negro pela ausência de cal, e esta, de estilo românico, que uma torre vulgar descaracterizou. Rede, a evocar o conselheiro Alpoim, e cuja nobre residência se vê, perto da estação. Vila Marim, Mesão Frio, Cidelhe, terras cheias de pergaminhos, ficam perto. A paisagem ani-

ma-se. Vinhedos e mais vinhedos. Quintas e mais quintas. O calor aperta, mas a ânsia de apreciar o panorama aumenta. Caldas do Moledo e as suas turmas, que o génio de uma mulher criou. (O Douro precisava de glorificar no granito e no bronze, essa mulher — a famosa Ferreirinha).

Avista-se o vale de Cambres e a bacia do Rodo. Godim, cheio de encantos. Loureiro, uma verdadeira Sintra e onde faz falta uma pousada.

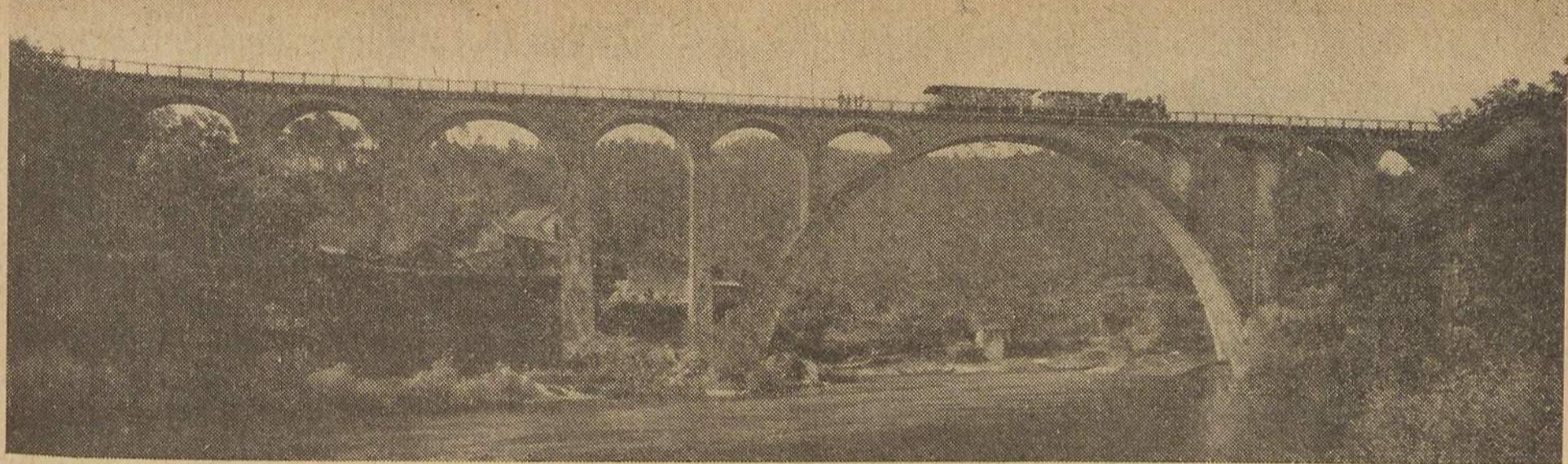
Não há terras mais férteis nem mais lindas que estas.

Outro túnel, e o comboio volta a parar daí a instantes. Ouve-se o pregão: «Régua; Régua; quem vai para a linha do Corgo muda de comboio; quem quiser almoçar tem tempo para isso».

Estamos, de facto, na Régua. O movimento da estação é enorme. É que daqui, vai-se para toda a parte. É um centro de comunicações importantes. É o coração do Douro — e também o seu cérebro. Com efeito, a Casa do Douro, superintende em toda a região, e o que ela determina, cumpre-se. Uma espécie de governo central.

Vale a pena, por todos estes motivos, não prosseguir a viagem, hoje. O resto ficará para outro dia.





Regulamentação dispersa

Divisão Comercial

Tráfego

Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros e Bagagens entre Portugal e Grã-Bretanha, em trânsito por Espanha e França —(Em vigor desde 15-10-952) — Regula o transporte de passageiros e bagagens entre Portugal e a Grã-Bretanha.

1.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 6-P. —(Em vigor desde 18-9-952) — Altera a redacção do Artigo 1.º, n.º 2 do Artigo 2.º, Artigo 8.º, n.º 2 do Artigo 9.º, Artigo 13.º, n.º 2 do Artigo 14.º e Artigo 20.º da Tarifa.

3.º Aditamento à Tarifa Internacional para transportes de Passageiros, bagagens e cães entre Portugal e Espanha —(Em vigor desde 1-10-952) — Altera os itinerários e os preços no percurso espanhol para as procedências e destinos de Barcelona-Término, Cerbère e Port-Bou.

18.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1-P. —(Em vigor desde 10/9/952) — Altera a redacção do Artigo 11.º da Tarifa.

5.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias —(Em vigor desde 8-9-952) — Altera o tratamento tarifário aplicável a "fava seca".

5.º Aditamento ao Quadro das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas do Minho e Douro —(Em vigor desde 3-10-952) — Atribui distâncias próprias ao apeadeiro de Pala.

10.º Aditamento aos Quadros das distân-

cias quilométricas de aplicação nas linhas e Ramais do Sul e Sueste —(Em vigor desde 1-9-952) — Atribui distâncias de aplicação ao apeadeiro de Penteado.

Aviso ao Público B. n.º 159 —(Em vigor desde 13-9-952) — Prevê a aplicação de preços especiais, reduzidos, ao transporte de figos secos.

Circular n.º 95, de 15-9-952 — Indica a classificação dos adubos transportados em Pequena Velocidade, as estações que servem de base de expedição ou os locais de redistribuição designados por depósitos.

Aviso ao Público B. n.º 160 —(Em vigor desde 27-9-952) — Prevê a aplicação de preços especiais, reduzidos, ao transporte de aguarrás e de pez louro ou negro.

Aviso ao Público B. n.º 161 —(Em vigor desde 20-9-952) — Horas de abertura e encerramento das estações. Anula o Aviso ao Público B. n.º 22.

Aviso ao Público B. n.º 162 —(Em vigor desde 29-9-952 até 28 de Fevereiro de 1953) — Prevê a aplicação de preços especiais, reduzidos, ao transporte de castanha comum sem preparo.

Aviso ao Público B. n.º 163 (6.º Aditamento ao Aviso ao Público B. n.º 56) —(Em vigor desde 15-10-952) — Anuncia a entrada em vigor da Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros e bagagens entre Portugal e Grã-Bretanha, em trânsito por Espanha e França.

11.º Aditamento à Tarifa de Camionagem 13

em Lisboa — (Em vigor desde 15-9-952) — Elevação dos Postos de Despacho da Estação Marítima da Rocha do Conde de Obidos à categoria de Despachos Centrais.

159.º Complemento à Tarifa de Camionagem — (Em vigor desde 15-9-952) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Castelo Branco e os Despachos Centrais de Orvalho de Oleiros, servindo as povoações de Salgueiro e Alto da Foz do Giraldo.

160.º Complemento à Tarifa de Camionagem — (Em vigor desde 15-9-952) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Castelo Branco e os Despachos Centrais de Proença-a-Velha e Medelim.

161.º Complemento à Tarifa de Camionagem — (Em vigor desde 15-9-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Vendas Novas e o Despacho Central de Cabrela.

Fiscalização das Receitas

12.º Aditamento à Circular n.º 76 — Comunica que foi autorizado o transporte gratuito, nos combóios, das publicações "Juventude Operária" e "Mundo de Aventuras", e que deixa de ser transportado gratuitamente o jornal "Actualidades".

Divisão de Via e Obras

Circular da Via n.º 3403, de 24-9-952 —

Esclarece a norma a seguir na concessão de passes de folga ao pessoal do quadro que gosa 2 dias de descanso de 15 em 15 dias.

Instrução de Via n.º 347, de 17-9-952 — Transcreve a carta n.º 1.655 — A da n/Direcção Geral na qual define o critério uniforme a observar por todas as Divisões e Serviços Autónomos, acerca de feriados.

Circular n.º 239, de 19-9-952 — Proíbe terminantemente, a partir desta data, fazer aceiros a fogo em qualquer área, seja ou não arborizada.

Divisão de Abastecimentos

Ordem de serviço n.º 28 — Esclarece as condições em que se concedem subsídios por mudança de residência.

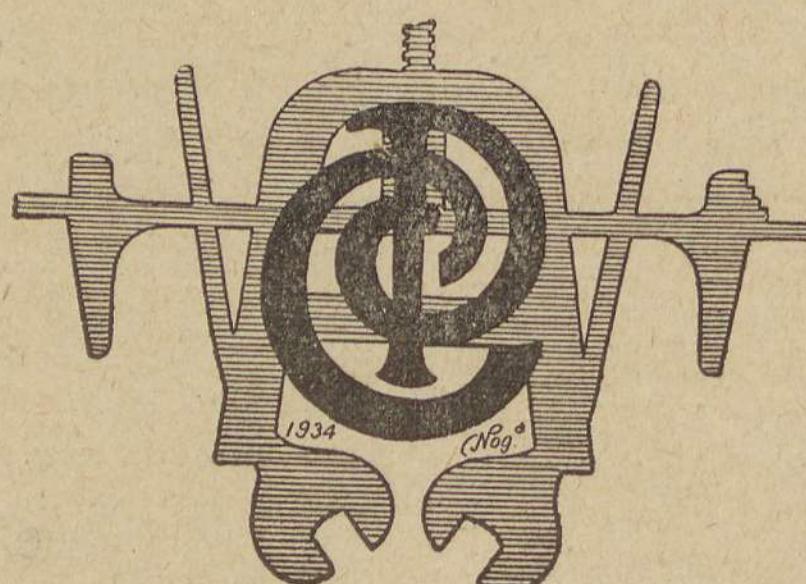
Divisão de Exploração

Estudos e Aprovisionamentos

1.º Aditamento à Instrução n.º 2505, de 20-9-952 — Alterações a introduzir nas tabelas de frenagem.

Movimento

Ordem do Dia n.º 4.586, de 25-9-952 — Mudança da hora legal.





SAN SEBASTIAN — Vista aérea

IMPRESSÕES DE VIAGEM

San Sebastian—Paraíso do Cantábrico!

Por EDUARDO O. P. BRITO

Empregado de 1.ª classe da 4.ª Circunserião de Exploração

VINTE e seis horas após termos tomado, em Entroncamento, a carruagem do serviço internacional, atrelada ao "rápido" do Porto (comboio n.º 1), e deixado para traz Vilar Formoso, Salamanca, Medina del Campo, Valladolid, Burgos, Vitória e outros pontos de paragens obrigatórias, mais ou menos demoradas, descemos na "gare" de San Sebastian, a 18 quilómetros da fronteira francesa.

Logo ao primeiro contacto com a formosa capital da Guipuzcoa, ficámos presos, maravilhados, pelos múltiplos encantos do seu aspecto exterior, os quais, mais tarde, verificámos ficarem muito á quem dos do centro da cidade. E que cidade! Com as suas elegantes avenidas e "calles" amplas e formosas, ladeadas de edifícios monumentais em cujos baixos se encontram instalados, a par com os mais "chics" e modernos estabelecimentos de modas que te-

mos visto em toda a Península (incluindo os de Madrid), restaurantes, "bars", cafés, "tearooms", etc., dum luxo e requinte de elegância, como ainda não encontrámos.

O Oceano entra por uma garganta estreita (que nos faz lembrar S. Martinho do Porto), formada por duas colinas de todos os tons de verde, e a seguir espalha-se formando uma enorme concha dum azul safira, rendilhada de alva espuma das ondas, que é um verdadeiro encanto. Toda aquela primeira visão de San Sebastian nos pareceu os exteriores dum deslumbrante filme do mais surpreendente "technicolor"! E quando, mais tarde, por funicular, subimos lá acima ao célebre Monte Iguelo — verdadeiro rincão paradisiaco, com esplêndido Casino, inúmeros "bars" e esplanadas instalados à sombra acolhedora de árvores frondosas, parques infantis, cinema subterrâneo, miradouros de toda a espécie, etc. — donde podemos

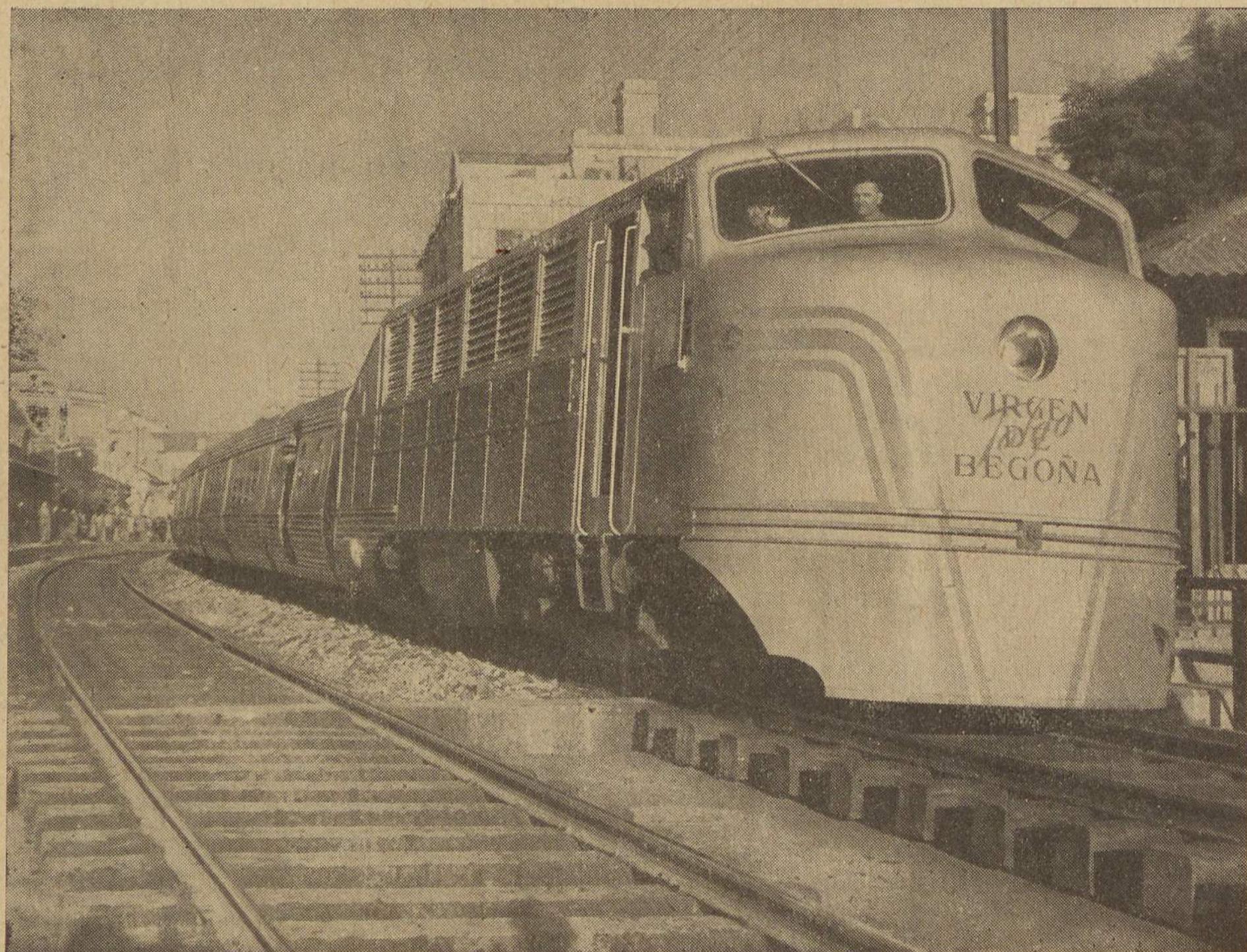
avistar, perfeitamente, terra francesa, deparámos com um panorama que é um verdadeiro sonho! A vista espraia-se ora para lá dos longes azuis do Oceano, ora para a massa gigantesca e informe dos Pirinéus, cujas cristas, numa sucessão infindável, parecem ligar-se ao Céu numa cavalgada verdadeiramente apocalíptica. Que cenário maravilhoso! Só para o vermos, demos por bem empregadas as vinte e tantas horas em que suportámos a monótona canção dos "rails", no meio de paisagens ora, por vezes, ainda mais monótonas, ora de exuberante beleza, como as que se situam na região pirinaica.

* * *

A cidade em si, uma cidade de 120.000 habitantes, cosmopolita ao máximo, traçada com largas perspectivas, duma arquitectura urbanística moderna, diferente de todas as restantes

cidades espanholas, é um cartaz turístico gritante, pois, os turistas fervilham por toda a parte, especialmente na praia — na sua formosa concha — sempre regorgitante de banhistas, e onde verdadeiros "1.º Prémios de Beleza"... feminina, indiferentes a tudo que os rodeiam, se "torram" impiedosamente aos raios escalantes daquele sol da Gasconha, cuja luminosidade nos faz lembrar o dos nossos Estoris.

Enfim, por estas desprejetosas linhas — verdadeiros apontamentos de viagem escritos sobre os joelhos e colhidos "in loco", tal qualmente os nossos olhos e sentidos os ditaram — poderão já os leitores fazer uma leve ideia do que é San Sebastian, verdadeiro Paraíso do Cantábrico, praia maravilhosa para a qual aconselhamos todos os leitores que ainda a não conheçam, a ir até lá passar alguns dias de férias, dias, aliás, que perdurarão por largo tempo na memória de todos vós.



O comboio «Talgo», que faz a ligação de Madrid a Irún

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 109 — Peço dizer-me se para agrupamento de remessas ao abrigo do Aviso ao Públ. B. n.º 94 podemos completar a carga necessária para atingir o mínimo de vagão completo, indicado para essa mercadoria, por outras que constituam o agrupamento, sujeitas a outras tabelas da Tarifa Especial 1 ou Tarifa Geral, ou se deve ser elevada ao mínimo de vagão completo a carga principal e, à restante carga como corresponder; e, ainda, se devemos respeitar as condições da Tarifa Especial 1 de P. V., fracções de 100 ou 10 quilos.

Exemplo: Um vagão sacos arroz, 8.160 Kgs. 20 sacos açúcar, 1.355 Kgs. e 6 sacos milho, 502 Kgs.

Resposta — De harmonia com o n.º 3 do Aviso ao Públ. B. n.º 94, desde que a soma dos pesos das várias mercadorias agrupadas não atinja o mínimo exigido, será aplicado ao peso que faltar para se atingir esse mínimo o preço mais baixo dos que corresponderem às mercadorias agrupadas.

No exemplo apresentado pelo consulente, considerando que não se trataria de vagão de tonelagem especial requisitado pelo expedidor, a taxa devia ser processada por fracções de 10 quilogramas (centésimos da tonelada), e, portanto, pelos seguintes pesos:

Arroz	8.160 Kg.
Açúcar.	1.360 Kg.
Milho	510 Kg.

///

Pergunta n.º 110 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado. Grande velocidade, de Campanhã a Lisboa-P.-Domicílio, 10 sacos com hortaliça 600 Kg., 10 cabazes fruta fresca, 500 Kg. e 2 sacos feijão seco 100 Kg.

Hortaliça, Tarifa 3 — 203\$40 × 0,60 . . . =	122\$04
Fruta, Aviso B. n.º 100 — 337 × \$50 × 0,50 =	84\$25
Feijão, Tarifa Geral, base 5.ª com redução 500\$16 × 0,10 =	50\$02
Manutenção, 8\$00 × 10\$00 × 0,10 =	1\$80
Registo.	3\$00
Arredondamento	\$09
Soma.	261\$20
Domicílio :	
Fruta, \$50 × 50 =	25\$00
Hortaliça e feijão — 700 Kg. =	59\$50
Total a cobrar.	345\$70

Resposta — Está errado. Segue discriminação como corresponde:

Distância — 337 Km.

Hortaliça — Tarifa Geral, base 6.ª com redução de 40% — Fruta — Aviso ao Públ. B. n.º 100. Feijão seco. Tarifa Geral, base 5.ª com redução de 40%.

Preço	382\$80 × 0,60 =	229\$68
»	\$50 × 337 × 0,50 =	84\$25
»	500\$16 × 0,10 =	50\$02
Manutenção	18\$00 × 0,60 = 1C\$80 =	12\$60
	18\$00 × 0,10 = 1\$80 =	
Registo		3\$00
Arredondamento		\$05
	Soma.	379\$60

Camionagem :

Hortaliça e feijão	59\$50
Fruta \$50 × 50	= 25\$00
Total.	464\$10

NOTA — Se ao consulente que se lhe for apresentado um transporte nestas condições deverá convidar o expedidor a expedir separadamente a hortaliça a fim de esta mercadoria disfrutar de aplicação da Tarifa Especial n.º 3 de Grande Velocidade.

///

Pergunta n.º 111 — A Circular n.º 823 discrimina que a Companhia tem conta corrente com 11 Ministérios e bem assim o art. 149.º do livro E. 11 alínea a) n.º 1 que só desfruta da redução de 50% o Ministério da Guerra: Como este Ministério foi suprimido e criados outros em seu lugar, peço ser informado quantos Ministérios existem presentemente e bem assim os que desfrutam da redução de 50% nos transportes em corrente nas alíneas do referido artigo.

Peço ser esclarecido para boa execução do serviço de bilheteira.

Resposta — O Ministério da Guerra, passou a denominar-se Ministério do Exército, continuando nas condições previstas no Livro E. 11, pois apenas o nome foi alterado.

Foi criado o Ministério da Defesa Nacional, mas este sómente beneficia das reduções referidas nos art.ºs 45.º e 47.º do Livro E. 11.

O art.º 149.º refere-se a mercadorias.

///

Pergunta n.º 112 — Agradeço ser informado se aos limões e marmelos cabe a designação genérica de frutas frescas, para efeito da aplicação da Tarifa Especial n.º 3 de Grande Velocidade.

Resposta — Os limões e os marmelos estão incluídos na designação de frutas frescas constante na Tarifa Especial n.º 3, sendo, por isso, o seu transporte abrangido pelas disposições da mesma Tarifa.

Chama-se a atenção do consulente para os esclareci-

mentos prestados na Comunicação Circular n.º 102 do Serviço do Tráfego, de 27 de Agosto de 1945.

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 86 — Um determinado comboio de passageiros encontrou na sua marcha um sinal de afrouxamento feito por um agente da via, reduzindo a sua velocidade a 30 quilómetros.

Agradeço ser esclarecido, quando é que o comboio retoma a sua marcha normal, visto o art.º 53.º do Regulamento 3, não o dizer.

Resposta — Quando há deficiências previstas na via estabelecem-se os afrouxamentos com aviso ao pessoal dos comboios por meio do mod. M. 111.

Porém, há casos fortuitos para os quais a Divisão de Via e Obras, não pode tomar a tempo as providências necessárias, como por exemplo :

— substituição de travessas, que não foram atacadas devidamente; alargamento de via pouco antes observado, etc.;

Nestes casos o chefe de lanço ou do distrito ordenam a apresentação do sinal de afrouxamento, e mandam fazer o sinal de via livre logo que o obstáculo seja transposto.



Pergunta n.º 87 — O maquinista dum comboio encontrou um jalão colocado na via sem confirmação de petardos, reduzindo a sua velocidade a 5 km. à hora até à estação seguinte conforme o determinado no art.º 48.º do Regulamento 3.

Peço dizer-me se o referido comboio efectua ou não paragem junto do referido sinal.

Resposta — Não efectua paragem.

Apenas aviste o sinal o maquinista reduz a velocidade do comboio a 5 quilómetros à hora e pára na estação seguinte.



Pergunta n.º 88 — O comboio n.º 6241 encontra-se retido em Côa, por avaria de máquina.

Para expedir de Barca de Alva para Almendra o com-

boio n.º 6012 e, depois da chegada deste, àquela estação, poder também expedir a máquina de socorro deve fornecer-se às duas circulações o mod. M. 116?

Julgo que sim, porque o regulamento assim o determina, mas agradeço ser esclarecido, visto haver opiniões contrárias.

Resposta — A estação de Barca de Alva deve estabelecer o cruzamento do comboio n.º 6012 com o comboio n.º 6241 na sua própria estação, fornecendo o mod. M. 117 e alterando-o para Almendra fornecendo o mod. 116, ao pessoal do comboio n.º 6012.

À máquina de socorro, em cuja marcha não deve constar cruzamento com o comboio n.º 6241, visto que este se encontra retido em Côa e por isso só pode retomar a sua marcha, depois de cumpridas as disposições contidas nos 1.º, 2.º e 3.º períodos do art.º 80.º do Regulamento 2, não se deve fornecer o mod. M. 116.



Pergunta n.º 89 — O comboio n.º 3123 circula atrasado e de Covilhã é expedida à frente a automotora n.º 3321.

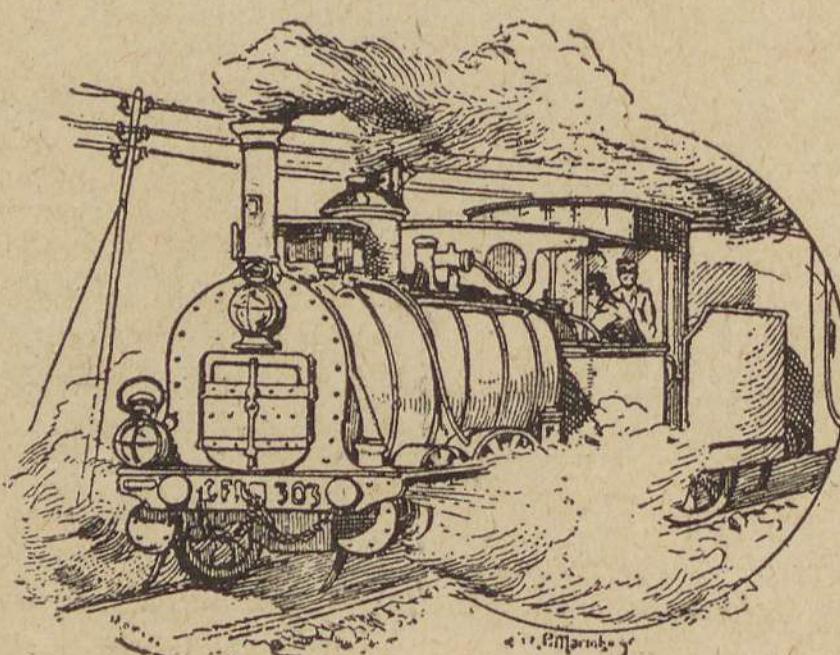
Da estação de Guarda parte o comboio n.º 3120 com mod. M. 126, dando conhecimento ao pessoal da interversão. Da mesma resultou um cruzamento extraordinário do comboio n.º 3120 com o n.º 3123 em Benespera, visto que naquela estação cruza o comboio n.º 3120 com a automotora n.º 3321, art.º 61.º letra b) Instrução n.º 2504.

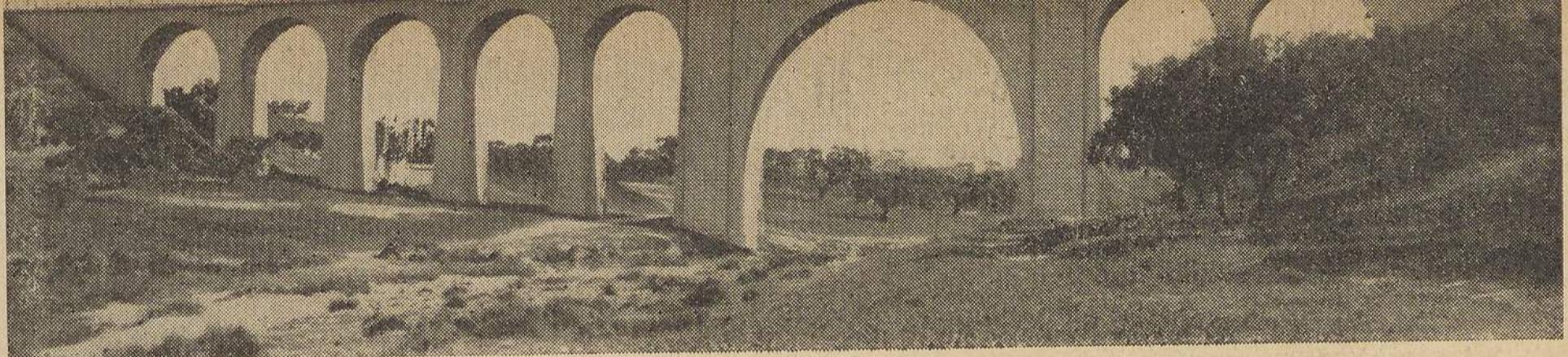
Agradeço informar-me qual a estação que devia fornecer o mod. M. 117, pois ambas o fizeram.

Resposta — O comboio n.º 3123 devia chegar à Guarda às 0 h,10 e portanto muito antes da partida do comboio n.º 3120, não havendo portanto qualquer cruzamento estabelecido.

Assim, esta estação devia estabelecer o cruzamento na sua própria estação (art.º 64.º do Regulamento 2) e alterá-lo para Sabugal.

Como porém se verificou interversão entre aquele comboio e a Automotora n.º 3321 e o cruzamento desta circulação com o comboio n.º 3120 está fixado nas suas marchas na estação de Benespera, a mesma estação (Guarda) não fornece o modelo M. 116 mas sim o M. 126, em conformidade com os art.ºs 26.º e 35.º do mesmo regulamento.





«Os Expressos Populares»

(Vistos pelos nossos escritores)

EM tempos muito antigos, uma companhia de caminhos de ferro era uma Senhora Companhia, cercada de títulos, honras, soberanias. Apresentava-se ao público por intermédio de homens fardados como sargentos, ou generais, de perna tesa, sizudos, cheios de galões, que vendiam passagens, contavam passageiros, falavam sanhudos às gentes pobres e às ricas gentes, tal qual os modos do escrivão de fazenda, a quem, depois de se entregar o dinheiro dos tributos, se dizia muito obrigado.

Esses da Senhoria ferroviária, no porte, davam mostras de que fazer viagens, comprar bilhetes para transporte de seres vivos, ou natureza morta constituía um dever imposto por lei: e venderem-nas eles, representava um favor dos bons, concedido aos compradores.

Assim foi que se chegou a meter empenhos para ir de comboio, e só Deus sabe que comboio. Não vale a pena recordá-lo, nem, talvez, se conseguisse, tão distantes nos achamos dessa época, mais de dez anos, uma eternidade.

Ora, desde os tempos bíblicos, se ensina que, mais dia, menos dia, a soberba recebe castigo. Aconteceu a Lucífer e a quantos lhe têm seguido as manhas.

Por isso, em toda a parte, o público, mal atendido, mal tratado, começou a abandonar as bilheteiras onde se vendiam passagens a a aborrecer-se de pedir o favor de lhas cederem. As carroagens, em dado momento, acharam-se transportando espaço desocupado.

Foi então que as Senhorias fizeram exa-

me de consciência e reconheceram o seu grande pecado, que consistia em inverterem os modos e vozes dos verbos, pondo na passiva o que devia estar na activa, ou trocando a posição de servido e servidor. A prudência gritou-lhes que a função do produtor é procurar o consumidor, atraí-lo, animá-lo, convencê-lo a gastar.

Perceberam que, quem fabrica viagens, deve fazer o possível por apresentá-las cativantes, sedutoras e acessíveis a todo o viajante da espécie humana, de muitas ou poucas posses.

Essa moral entrou nas consciências, e os industriais, perdida a soberba, conquistada a inteligência do fenómeno, começaram a operar no sentido das realidades. A produção modificou o estilo por completo, em toda a Europa. E Portugal não se alheou a movimento tão interessante.

Como os demais comboios da Europa, também os nossos reconheceram que o preço das viagens obedece ao condicionismo do momento social e económico dos povos. Neste caminho, a Itália foi a mais audaciosa e pronta a decidir-se. Ofereceu percursos cômodos, aprazíveis, com reduções que iam até 75 por cento.

Cada país inventou a sua maneira de organizar a indústria, de acordo com o carácter, costumes e preferências nacionais.

Dentro dessa corrente, a C. P., possuída pelo espírito novo, procura interpretar o gosto do habitante a quem serve, e descobre maneira de deslocá-lo em todos os sentidos. O ano passado apareceu com o «Comboio-mistério», bem imaginado para o povo que sempre foi atraído pela aventura, quer

a do mar desconhecido, quer a do trajecto ignorado.

Este ano, vem com outra, que merece igual, se não maior, simpatia. É o «Expresso Popular», comboio directo, rapidíssimo, baratíssimo, que parte de manhã e volta à noite.

O viajante prepara a sua merenda, e vai saboreá-la à Figueira, a Braga, a Leiria, mira, passeia, toma a sua folga, e à noite, regressa ao ponto de partida.

O primeiro a sair vai a Tomar, custa vinte escudos. Permite visitar o convento de Cristo, dar um mergulhão no Nabão, esparecer todo o dia, e dormir a noite na sua cama.

A ideia, segundo informações colhidas em fonte segura, consiste em estabelecer trajecto diferente, de modo a servir os moradores de cada local. Haverá o expresso popular, de Lisboa a Lisboa, do Porto ao Porto, e, mais tarde, com outras estações de início. As carruagens de 3.^a classe, modernas, asseadas, de cómodo suficiente, permitem, aos menos abonados, experimentar a delícia da velocidade e prontidão de serviço. E talvez que este primeiro ensaio possa representar o início da concessão a fazer às bolsas fracas, vem a ser a 3.^a classe, nos expressos de longo curso.

Há muito se diz que a todas as classes se deve facultar o transporte rápido, porque a necessidade de chegar depressa tanto se impõe aos de 1.^a como aos de 3.^a. A vizinha Espanha resolveu-se a alternar a 2.^a com a 3.^a. É uma solução. Esta ou outra, decerto não deixará de ser estudada pela iniciativa desembaraçada e inteligente, que se vê, agora, animar o movimento da C. P..

Acontecerá que viajantes de 1.^a passem para 3.^a, na esperança de aí encontrarem companhia preferível à que por vezes se encontra nos lugares de maior preço. Há frequentadores que se apresentam como donos, e donos novos-ricos, de todos aqueles cômodos, para estarem como vilão em casa de seu sôgro, estendidos ao comprido, de pés sobre os estofos, em conversa de berreiro, desagradáveis de cheiro e de som, como em regra se mostram as gentes mal educadas. Percebe-se que são a parte residual dos tempos antigos, em que reinava a Senhoria,

a grande desdenhosa do público consumidor de viagens.

Com um pouco de boa vontade, quem levou os nossos comboios à paridade dos bons estrangeiros, em ligereza, asseio e conforto, conseguirá morigerar desmandos que prejudicam o decoro e compostura necessários de manter naqueles ambientes. Uns agentes disciplinadores, com a autoridade precisa, que circulassem em todos os comboios, levariam, em breve, à correção os desmandados.

E, apresentado este voto, prossigamos no louvor de bom grado feito à iniciativa que se lembrou do «expresso popular», agora inventado para oferecer um ócio aprazível a quem trabalha com ardor, toda a semana. É uma obra meritória, que a C. P. pratica no País, onde ninguém pensa em proporcionar a folga salutar, reconstituente do vigor e da alegria ao povo, produtor e consumidor.

Ao numeroso habitante, sujeito a fadiga quotidiana, tão necessário é o alimento como o divertimento. Cuidar de um, desprezar o outro constitui contrasenso imperdoável.

Pois, em nenhum tempo, entidade pública ou particular se ocupou desta verdade elementar, no propósito de estabelecer o problema que comporta e procurar-lhe soluções.

A circunstância revela-nos a face inédita do novo plano de viagens onde, como vemos, alguma coisa se encontra capaz de aguentar o título de serviço social meritório.

Neste género, há outros a criar. Aponta-se o que facilitasse umas férias de serra ou mar aos adolescentes da capital.

O tema, digno de conversa especial, aguardará a primeira oportunidade, para ser versado como convém.

Se o bom desejo de cooperar numa boa acção, que anima o cronista, for entendido pelos nossos caminhos de ferro, em especial a C. P., muito de útil e belo se pode conseguir nesta terra de tristes e enfadonhos, que o são pelo quietismo e monotonía da existência que arrastam.

Movimentados, postos a circular em todas as direcções, ver-se-ia despontar uma alma nova, e a raça pareceria outra.

SAMUEL MAIA

(De «O Século» de 27-VII-1938)

Amor de mãe!...

Por ANTÓNIO PINTO COSTA
Revisor de 2.ª classe da Divisão Comercial

NÃO há no mundo amor mais cíndido, profundamente sincero e apaixonadamente sentido, como o amor de mãe!...

Possuidora dum coração altamente amoso e de uma bondade inexcedível, está sempre corajosa e cristamente pronta a suportar os maiores sacrifícios, por amor dos seus dilectos filhos.

Perdoa-lhes, enternecida e piedosamente, todas as faltas que, porventura, cometam, e até aquelas que devem considerar-se inadmissíveis, num espírito de bondade e tolerância.

Por amor de seus filhos, quantas vezes as mães, em holocausto, se expõem a perigos de verdadeira loucura, morrendo ingloriosamente para os salvar!

São bem dignos de louvor tais sacrifícios, porque traduzem um transcendente amor, sentidamente puro e santo.

Os cuidados fervorosos e constantes que tem pelos filhos, na vigilância e alimentação, que vão desde a infância até à adolescência, revelam igualmente a dedicação e carinho dum amor infinitamente maternal.

O seu coração de mãe amantíssimo é um tesouro de virtudes, que guarda grandioso afecto e onde há sempre lugar aberto para os recolher, para os amparar na vida, tão cheia de espinhos e incertezas.

Os seus olhos cristalinos são como duas estrelas cintilantes que, brilhando no azul infinito do céu, vem iluminar o caminho daqueles que são a carne da sua carne, o fruto do seu inolvidável amor!...

Nas horas tristes e aflitivas das suas vidas amarguradas é que os filhos melhor sabem compreender o bem que sempre tiveram. E, sentindo nas suas almas as saudades dum bem que materialmente terminara, erguem as mãos a Deus, em fervorosas preces, e com os olhos banhados em lágrimas—lágrimas abençoadas—pronunciam aquelas dulcissimas palavras, que têm o condão de fazer estremecer os corações de emoção: Minha querida Mãe!...

VELHOS TEMAS

BRINQUEDOS

Por F. PEREIRA RODRIGUES
Chefe de Repartição da Divisão Comercial

Passa uma hora, outra hora...

Tomba o tempo na distância
e a vida nunca melhora.

Quem se não lembra, inda agora,
com saudades, da infância ?!

As crianças! Que alegria
palpita nos seus folguedos!
Cantam, brincam todo o dia,
sob a ridente magia
dos adorados brinquedos!

Um petiz inteligente,
rosto belo, afogueado,
salta e grita, de contente,
ao receber de presente
algum brinquedo engraçado.

E se a prenda oferecida
fôr uma bola, isso então
a gente vê, resumida,
toda a ventura da vida
na palma da sua mão!

A GRADECIMENTO

António Cardoso Seixas, factor de 2.ª da 1.ª Circunscrição (Campanhã) vem agradecer, publicamente, por intermédio do «Boletim da C. P.», ao Ex.^{mo} Sr. Dr. Braz Regueiro, ilustre Director do Sanatório Presidente Carmona e a todo o pessoal sob as suas ordens, a maneira proficiente e carinhosa como ali foi tratado.

O signatário aproveita a oportunidade para agradecer também ao Ex.^{mo} Sr. Dr. Mário Cardoso que, junto do médico da 35.ª Secção, Ex.^{mo} Sr. Dr. Mário Pinto de Andrade, o aconselhou ao internamento no referido Sanatório.

Não pode esquecer igualmente neste agradecimento o ilustre especialista da Companhia, Ex.^{mo} Sr. Dr. Almeida Figueiredo, pela maneira sábia e atenciosa como orientou a sua convalescença.

BODA NA ALDEIA

Por ILDA ODETTE DE F. B. E ABREU
Escriturária de 1.ª classe da Divisão de Via e Obras

Estalam foguetes no ar,
Há festa na freguesia.
Repica o sino a cantar,
Casam «Manel e Maria».

Das moças lá do lugar
Ela tem a primazia,
E ninguém pode ganhar
Ao Manel, em galhardia.

Vá de roda em roda,
Procurem seu par,
Sangue rubro, ardente,
Rode toda a gente,
Para nesta boda
Outra se arranjar.

Corre o vinho sem parar,
Haja calor, alegria,
Para todos há manjar,
— Boda rica, luzidia.

E à noite, à luz do luar,
Velhos, novos, à porfia,
Vai tudo cantar, bailar,
Na eira, em viva folia.

Vá de roda em roda,
Procurem seu par,
Sangue rubro, ardente,
Rode toda a gente,
Para nesta boda
Outra se arranjar.

NATAL

(MEDITAÇÃO)

Por JOÃO BISPO
Chefe de Repartição Principal

O dia de Natal
É bem um dia infindo!
— Eternamente igual,
Eternamente lindo!
O dia em que nasceu,
Humilde e pobemente,
Quem há tanto morreu
E vive eternamente!

O dia eterno em que nasceu Jesus!
E desde quando a sua doce voz,
Se repercutiu em tudo quanto é luz,
Amor e Fé e Bem de todos nós!
O dia em que no mundo apareceu
O primeiro poeta ou Visionário!
Que a podridão do mundo combateu,
Em toda a sua vida de calvário!

Calvário de viver
Dum grande Sonhador
Acusado de louco,
Por não compreender
Que a par de tanta dor,
O bem fosse tão pouco!
— Tribuno da Verdade!
Poeta da Pureza!
Apóstolo do Bem!
— O fulcro da bondade
E de quanta beleza
Na vida se contém!
— E assim é que o Natal,
Ficou um dia infindo!
— Eternamente igual,
Eternamente lindo!
— O dia em que nasceu
Quem se chamou Jesus
E que por nós morreu,
Pregado numa Cruz!



Os adidos militares estrangeiros com o Estado Maior das manobras

ENTRONCAMENTO, O MAIOR CENTRO FERROVIÁRIO DO PAÍS, FOI ESCOLHIDO PARA OS PRIMEIROS EXERCÍCIOS DA DEFESA CIVIL DO TERRITÓRIO

A vila de Entroncamento foi teatro, em 9 e 10 de Dezembro, dos espectaculares exercícios promovidos pela Defesa Civil do Território. Nada menos de 15.000 homens estiveram concentrados no maior centro ferroviário de Portugal. O acontecimento, porque, de facto, pela forma brilhante como eles foram levados a efeito, constituíram um verdadeiro acontecimento, atraiu à laboriosa vila, além das forças militares que participaram nos exercícios do ataque e defesa, numerosos forasteiros de vários pontos do país, a tal ponto que foram tomados todos os quartos das pensões, sem falar, é claro, nas equipas de cineastas, fotógrafos e jornalistas, que ali foram em serviço de reportagem.

Entroncamento deve a sua escolha, para ali se fazerem os referidos exercícios, precisa-

mente pelo facto de ser o centro ferroviário dos mais importante do País. Com efeito, pela sua estação passam diariamente cerca de 90 comboios e 16.000 passageiros.

A sede do comando-geral da Defesa do Território esteve instalada na estufa subterrânea do «Jardim-Parque Dr. Pereira Caldas», bem como as sedes dos sectores militar, civil e ferroviário dos mesmos exercícios.

A população do Entroncamento colaborou inteligentemente nesses exercícios, observando, sem uma falha, todas as instruções dadas pela Legião Portuguesa.

Muitos desses exercícios, em que tomaram parte bombardeiros e aviões de caça, atingiram impressionante grandeza, fazendo lembrar os episódios da guerra que os filmes têm trazido ao nosso conhecimento.

Para assistirem a esses exercícios, muitas foram as altas individualidades militares que se deslocaram até ao Entroncamento, entre as quais e em lugar de honra devemos registrar os srs. Ministro da Defesa e do Exército; os generais Amaral, adjunto da Defesa Nacional; Alfredo Sintra, chefe do Estado-Maior das Forças Aéreas; adidos militares e aeronáuticos de Espanha e Inglaterra, general Dias Costa e brigadeiro Cotta Moraes, respectivamente comandante-geral e 2.º comandante da Legião Portuguesa; brigadeiros Frederico Vilar e Dr. Pinto da Rocha, respectivamente inspector das tropas de Sapadores e director dos Serviços de Saúde do Exército; coronel Luís de Pina, adido militar em Londres; dr. Abílio Tavares, governador civil do distrito de Santarém; dr. Nicolau de Bettencourt, director do Hospital Militar de Belém; etc.

Após os exercícios, que terminaram no dia 9, os membros do Governo, oficiais superiores e adidos militares estrangeiros visitaram as dependências da C. P., no Entroncamento,

tendo sido muito felicitados os funcionários da nossa Companhia que ali prestam serviço e que tão valiosa e inteligente colaboração prestaram aos exercícios da Defesa civil do Território.

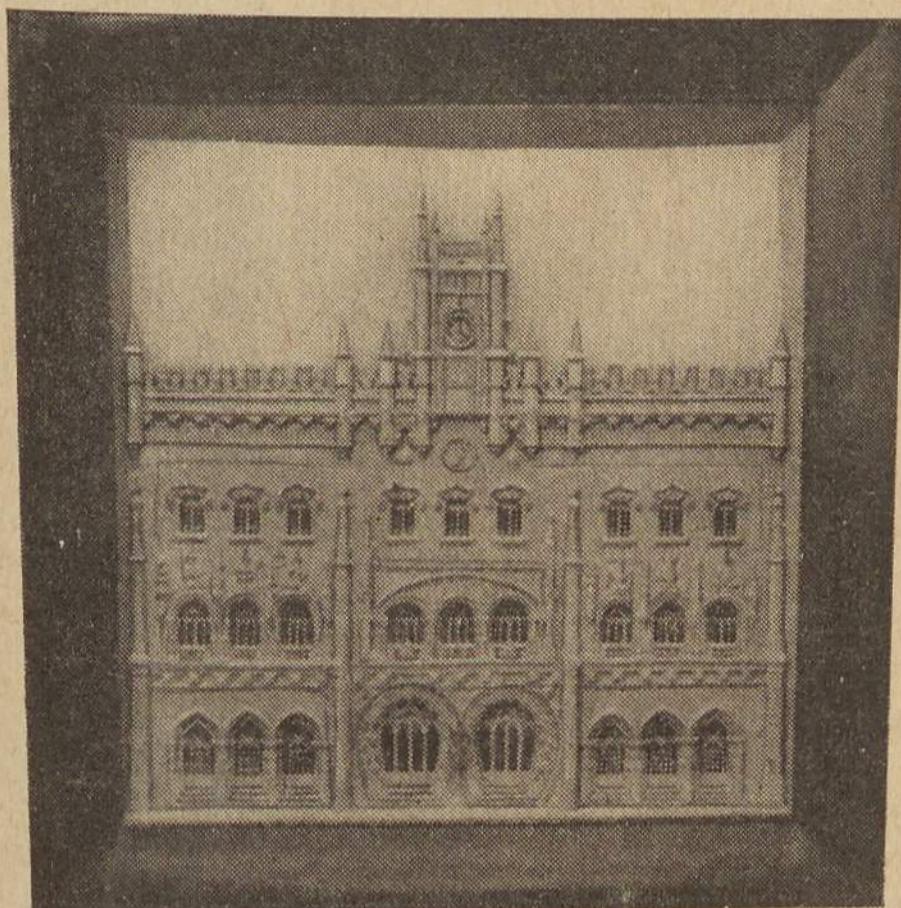
Na merenda que, em seguida, o sr. ministro da Defesa Nacional, tenente-coronel Santos Costa, ofereceu, o sr. brigadeiro Cotta de Moraes ao agradecer àquele membro do Governo o incondicional apoio que dispensaram à D. C. T., não só acentuou que todos quanto tinham dirigido os exercícios se encontravam orgulhosos do que se tinha feito, mas teve também palavras de justa admiração para a forma admirável como se conduziu a população de Entroncamento, que prontamente colaborou com o comando, cumprindo voluntariamente as instruções recebidas, e agradeceu ainda à C. P. o concurso dispensado.

A efectuação destes exercícios veio consagrando-lhe excepcional evidência, a importância estratégica do Entroncamento, o maior centro ferroviário do País.



O Entroncamento sob a ação do ataque dos aviões

Um ferroviário na Exposição de Arte dos Trabalhadores



Na Primeira Exposição de Arte dos Trabalhadores, realizada há poucos meses e que constituiu um verdadeiro acontecimento, figurou uma magnífica reprodução da Fachada da Estação do Rossio, executada em cortiça pelo ferroviário Lúcio José Marcelino, empregado de 2.ª classe da Repartição do Processo de Folhas de Vencimentos da Exploração. Esse trabalho, que despertou a atenção de milhares de pessoas que visitaram o Pavilhão dos Desportos, foi galardoado com um prémio pecuniário, atento o seu interesse artístico.

Este trabalho, feito na escala de 1 por 125, mede 36 por 40 centímetros e é constituído por cerca de 10.000 pequenos fragmentos, muitos dos quais com a dimensão de um milímetro. Os únicos utensílios empregados na execução desta obra prima de paciência, foram lâminas de barba, um canivete, uma pinça e lixa.

Lúcio José Marcelino gastou na execução do seu belo trabalho 1.300 horas de folga.

O «Boletim da C. P.», ao reproduzir esse primo-rosso trabalho, pratica um acto de justiça a um funcionário que, na referida Exposição da Arte dos Trabalhadores, soube honrar a Empresa em que presta serviço.

A nossa homenagem a uma simpatizante dos caminhos de ferro

Realizaram-se há poucos dias em Lisboa, em benefício das Casas de Caridade Francesas e Portuguesas, várias festas nas quais foram apresentadas as criações da célebre Casa de Modas de Paris «Christian Dior». Todas as gentis manequins viajaram de avião excepto Mademoiselle Renée Breton, que viaja sempre de caminho de ferro.

Por esse facto o «Boletim da C. P.» manifesta-lhe a sua simpatia — homenagem à elegância parisiense e predilecção ferroviária.



PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Ricardo Rebelo Duarte, chefe de 2.ª classe de Viseu. Admitido como praticante em 9-10-912, foi nomeado factor de 2.ª classe em 26-10-918. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1-5-928 e, a chefe de 2.ª classe, em 1-4-933.



Amadeu Augusto Sá Dias, chefe de 2.ª classe de Moncorvo. Admitido como praticante em 7-10-912, foi nomeado factor de 2.ª classe em 1-1-918. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1-3-928 e a chefe de 2.ª classe, em 1-1-933.



Manuel Azevedo Pereira, inspector da 19.ª Secção de Contabilidade (Beja). Admitido como praticante em 1-10-912, foi nomeado aspirante em 1-3-914. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1-7-936 e, a chefe de 2.ª classe, em 1-7-940. Em 1-7-944 foi promovido a subinspector e, em 1-1-949, foi promovido a inspector de contabilidade.



Isidoro Vitória, chefe do distrito 32 (Assumar). Admitido como assentador em 21-11-912, promovido a subchefe de distrito em 21-12-915 e a chefe de distrito em 21-11-924.



Luis António, ajudante de secção do 3.º lanço da 9.ª secção (Cerveira). Admitido como assentador de 2.ª classe (M. D.) em 25-11-912, promovido a assentador de 1.ª classe (subchefe de distrito) em 25-2-925, a capataz de partido (chefe de distrito) em 17-6-925, a chefe de lanço de 2.ª classe em 1-4-929, a chefe de lanço de 1.ª classe em 1-1-943 e a ajudante de secção em 1-1-952.



João António Passeira, chefe do distrito 437 (Almendra). Admitido como assentador de 2.ª classe (M. D.) em 25-11-912, promovido a assentador de 1.ª classe (subchefe de distrito) em 28-12-923 e a chefe de distrito em 21-4-928.



Maximiana de Queiroz, guarda de P. N. do distrito 435 (Pocinho). Admitida como guarda de P. N. em 25-11-912.



António Rodrigues da Cunha Branco, operário de 3.ª, caldeireiro n.º 26.206 N. P.. Admitido como aprendiz, em 1-10-1910 foi nomeado operário de 3.ª classe (caldeireiro), em 15-9-943.



Carlos de Azevedo, condutor de carruagens da revisão de Barreiro. Admitido ao serviço da extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, como servente, em 4.9.912, foi nomeado condutor de carruagens em 1.1.943.

Armando Gonçalves Viana, operário de 1.ª classe do Serviço de Obras Metálicas Lisboa. Admitido como servente de pintores (M. D.) em 17.11.912, nomeado aprendiz de pintor em 1.1.919, nomeado artífice de pintor de 3.ª classe em 19.12.921, pintor de 2.ª classe em 11.5.927 (C. P.) operário de 1.ª classe em 1.1.943.



Filipe Duarte, chefe do distrito 20 (Barquinha). Admitido como assentador em 21.11.912, promovido a subchefe de distrito em 1.9.917 e a chefe de distrito em 21.11.926.

António Francisco, subchefe do distrito 24 (Bemposta) Admitido como assentador em 21.11.1912 e promovido a subchefe de distrito em 21.11.928.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



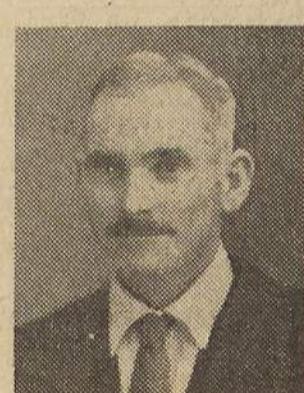
Paulo Máximo, operário ajudante da 11.ª secção, ao tempo na 15.ª secção (Grândola). Graticificado com 100\$00, pela sua acção decidida e arrojada, quando em 5 de Novembro do ano findo se verificou, em consequência do temporal, o desabamento das chaminés da estação de Grândola, mercê da qual evitou que os prejuízos causados atingissem maiores proporções.

Elísio Aquiles Passeira, subchefe do distrito 14-B.A. (Nelas), louvado pela Direcção-Geral pelos bons serviços que, com acentuado espírito de sacrifício, prestou no dia 20 de Maio p. p. na estação de Nelas, para o rápido desimpedimento da via férrea, alagada e obstruída por terras que sobre ela desabaram em consequência de violenta tempestade que nessa data pairou sobre a região.



José Marques Carvalhas, assentador do distrito 14-B.A. (Nelas), louvado pela Direcção-Geral pelos bons serviços que, com acentuado espírito de sacrifício, prestou no dia 20 de Maio p. p. na estação de Nelas, para o rápido desimpedimento da via férrea, alagada e obstruída por terras que sobre ela desabaram em consequência de violenta tempestade que nessa data pairou sobre a região.

José da Costa, assentador do distrito 14-B.A. (Nelas), louvado pela Direcção-Geral pelos bons serviços que, com acentuado espírito de sacrifício, prestou no dia 20 de Maio p. p. na estação de Nelas, para o rápido desimpedimento de via férrea, alagada e obstruída por terras que sobre ela desabaram em consequência de violenta tempestade que nessa data pairou sobre a região.



Miguel de Figueiredo, assentador do distrito 14-B.A. (Nelas), louvado pela Direcção Geral pelos bons serviços que, com acentuado espírito de sacrifício, prestou no dia 20 de Maio p. p. na estação de Nelas, para o rápido desimpedimento de via férrea, alagada e obstruída por terras que sobre ela desabaram em consequência de violenta tempestade que nessa data pairou sobre a região.

Amante Martins, assentador do distrito 14-B.A. (Nelas), louvado pela Direcção-Geral pelos bons serviços que, com acentuado espírito de sacrifício, prestou no dia 20 de Maio p. p. na estação de Nelas, para o rápido desimpedimento de via férrea, alagada e obstruída por terras que sobre ela desabaram em consequência de violenta tempestade que nessa data pairou sobre a região.



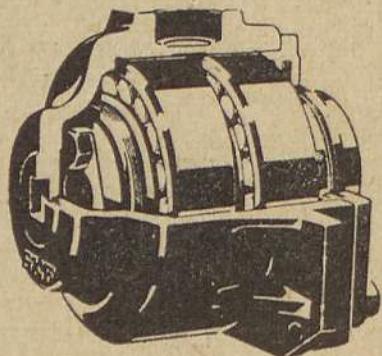
Mais de 680.000

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

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

Caixas SKF com rolamentos de rolos oferecem:

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



SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA

Praça da Alegria, 66-A

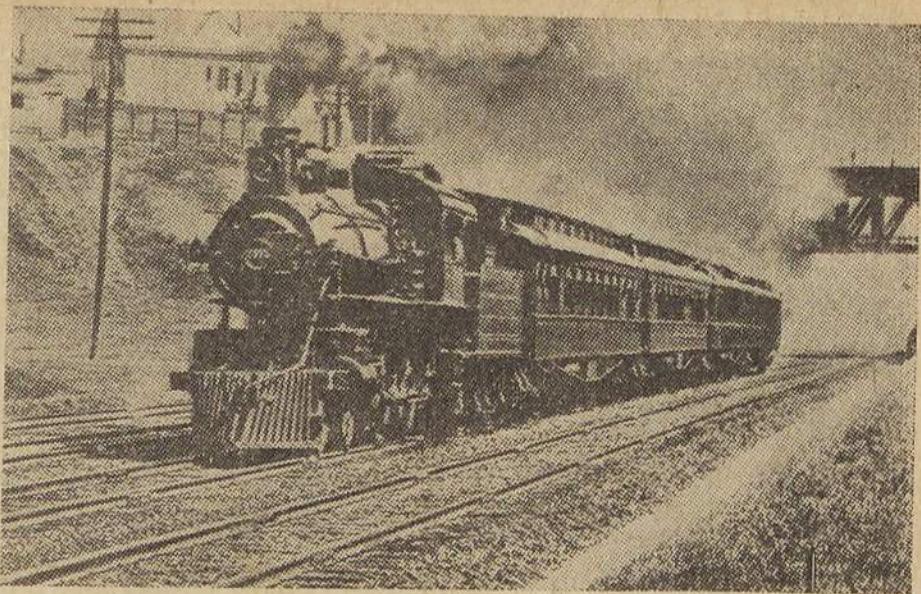
PORTO

Avenida dos Aliados, 152

Encadernações do «Boletim da C. P.»

Como nos anos anteriores, encarregamo-nos da encadernação dos números da nossa revista, publicados em 1952. O preço de 22\$50 mantém-se, bastando que nos enviem, em mod. 163, e com a urgência possível, os números a encadernar, pois pode suceder que alguns dos nossos leitores pretendam encadernar, como já tem acontecido, os números publicados em outros anos anteriores.

As remessas devem ser endereçadas ao Editor do «Boletim da C. P.»—Santa Apolónia—Lisboa.

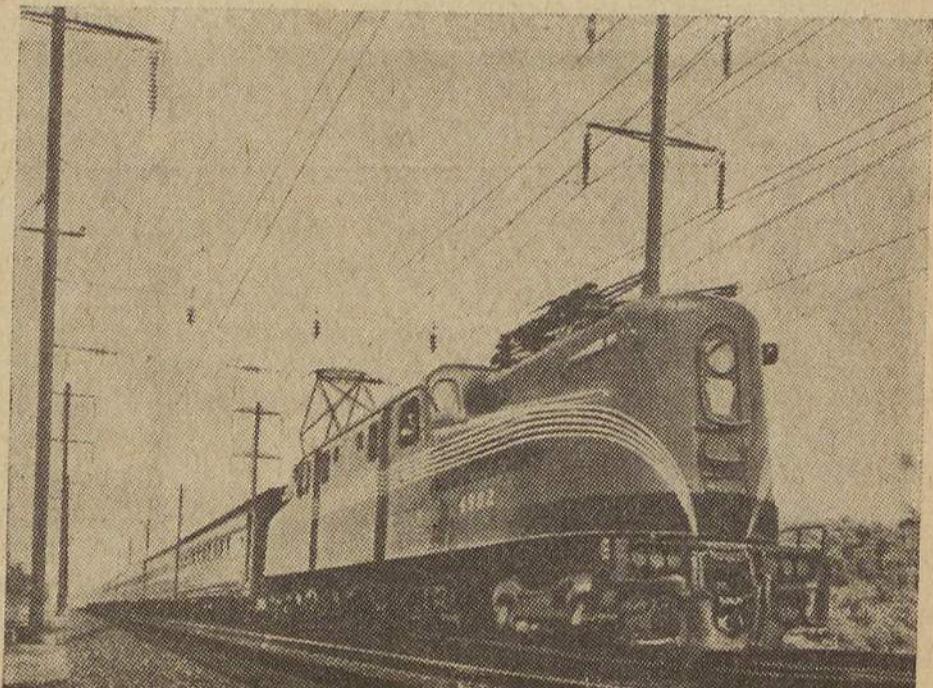


Duas locomotivas -- Duas épocas

Meio século ou sejam, em linguagem mais rotunda e sonora, cinquenta anos, separam estas duas locomotivas. A primeira, a de cima, representa o Passado e a segunda, que se vê em baixo, representa o Presente, em que, de leve, já se descontina o que será o Futuro.

Em cinquenta anos, na mesma linha, operou-se uma grande revolução: a primeira máquina foi a que, em 15 de Junho de 1902, inaugurou a linha férrea entre Jersey City e Chicago. Tinha o nome de «Pennsylvania Special» e percorria, em vinte horas, a distância que separa aquelas duas cidades. A composição deste comboio compunha-se, além da locomotiva, de quatro carruagens de madeira.

A segunda locomotiva apresenta características diferentes: é incomparavelmente mais silenciosa, não produz fumo, é de linhas aerodinâmicas e faz o mesmo percurso de Chicago a Jersey City em dezasseis horas, puxando sem dificuldade uma vistosa composição de dezasseis grandes carruagens, que oferecem todas as comodidades aos passageiros: salão de jantar, salão de leitura, salão de fumar, barbearia e engraxadaria. Uma instalação telefónica, que é uma maravilha de técnica, permite aos passageiros comunicarem com qualquer ponto dos Estados Unidos.



Sumário

No limiar de um novo ano de existência e actividade

Os Homens da Ponte Maria Pia, por Frederico Abragão

«O grande problema»..., por J. F. Rodrigues

Conheça a sua terra: Alto Douro, por António Rodrigues Coutinho

Regulamentação dispersa

Impressões de viagem: San Sebastian — Paraíso do Cantábrico!, por Eduardo O. P. Brito

Perguntas e Respostas

«Os Expressos Populares»

Amor de mãe!..., por António Pinto Costa

Velhos temas: Brinquedos, por F. Pereira Rodrigues

Boda na Aldeia, por Ilda Odette de F. B. e Abreu

Natal, por João Bispo

Entroncamento, o maior centro ferroviário do País, foi escolhido para os primeiros exercícios da Defesa Civil do Território

Um ferroviário na exposição de Arte dos Trabalhadores

A nossa homenagem a uma simpatizante dos caminhos de ferro

Pessoal

Duas locomotivas — Duas épocas



NA CAPA — Presépio de Machado de Castro, existente na Sé de Lisboa, foto: Horácio de Novais

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

Serviços Auxiliares de Caminhos de Ferro

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

■ AGENTES DE NAVEGAÇÃO

■ VIAGENS E TURISMO

ARMAZÉM GERAL DE COMÉRCIO

RECOLHA E ENTREGA DE BAGAGENS
E OUTRAS MERCADORIAS AO DOMICÍLIO

SERVIÇO DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES

Rua do Arsenal, 124-1.º — LISBOA

Telefones | 3 2151/54
3 2161/64

R. Mousinho da Silveira, 30-PORTO

Telefones 2 5938/9