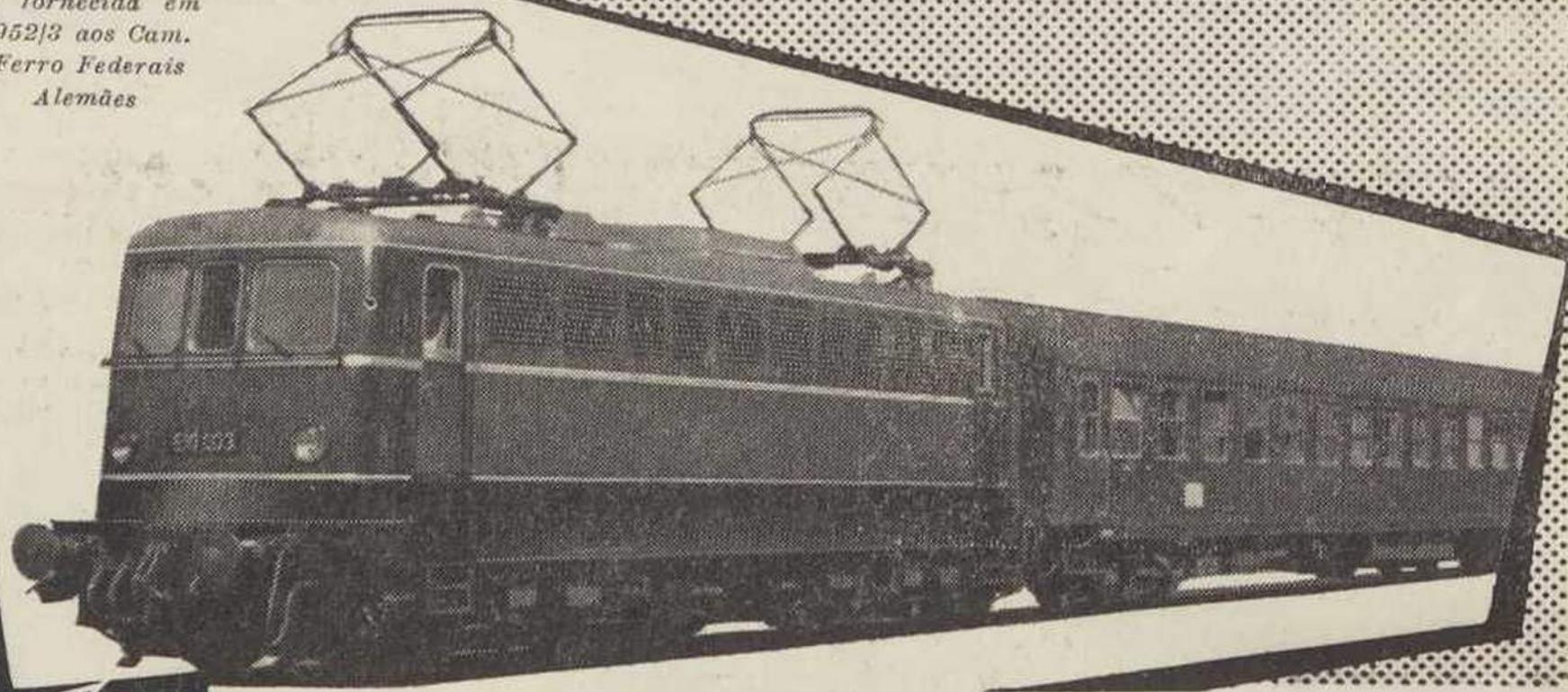




BOLETIM DA CP

# HENSCHEL

Locomotiva eléctrica  
torneada em  
1952/3 aos Cam.  
Ferro Federais  
Alemães



## Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, fins industriais e de construção

Locomotivas a vapor sem fogo / Locomotivas de condensação HENSCHEL

Locomotivas eléctricas / Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors

Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN KASSEL

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS · RUA DE S. JULIAO, 23 · LISBOA

Basta um fósforo...

STUDIO  
MOTTO



para poder utilizar-se rapidamente da forma  
mais concentrada de energia, posta na actual-  
lidade ao seu serviço doméstico: o GAZCIDLA,  
combustível moderno, prático e económico,  
que é imprescindível no lar para todos os  
fins de cozinha, aquecimento, banho, luz  
e refrigeração.



# GAZCIDLA

VENDAS A PRONTO E A PRESTAÇÕES DE CALORÍFEROS, FOGÕES  
ESQUENTADORES, ETC. • EM TODAS AS AGÊNCIAS DO PAÍS

# BOLETIM DA CP.

N.º 306

DEZEMBRO — 1954

ANO 26.

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

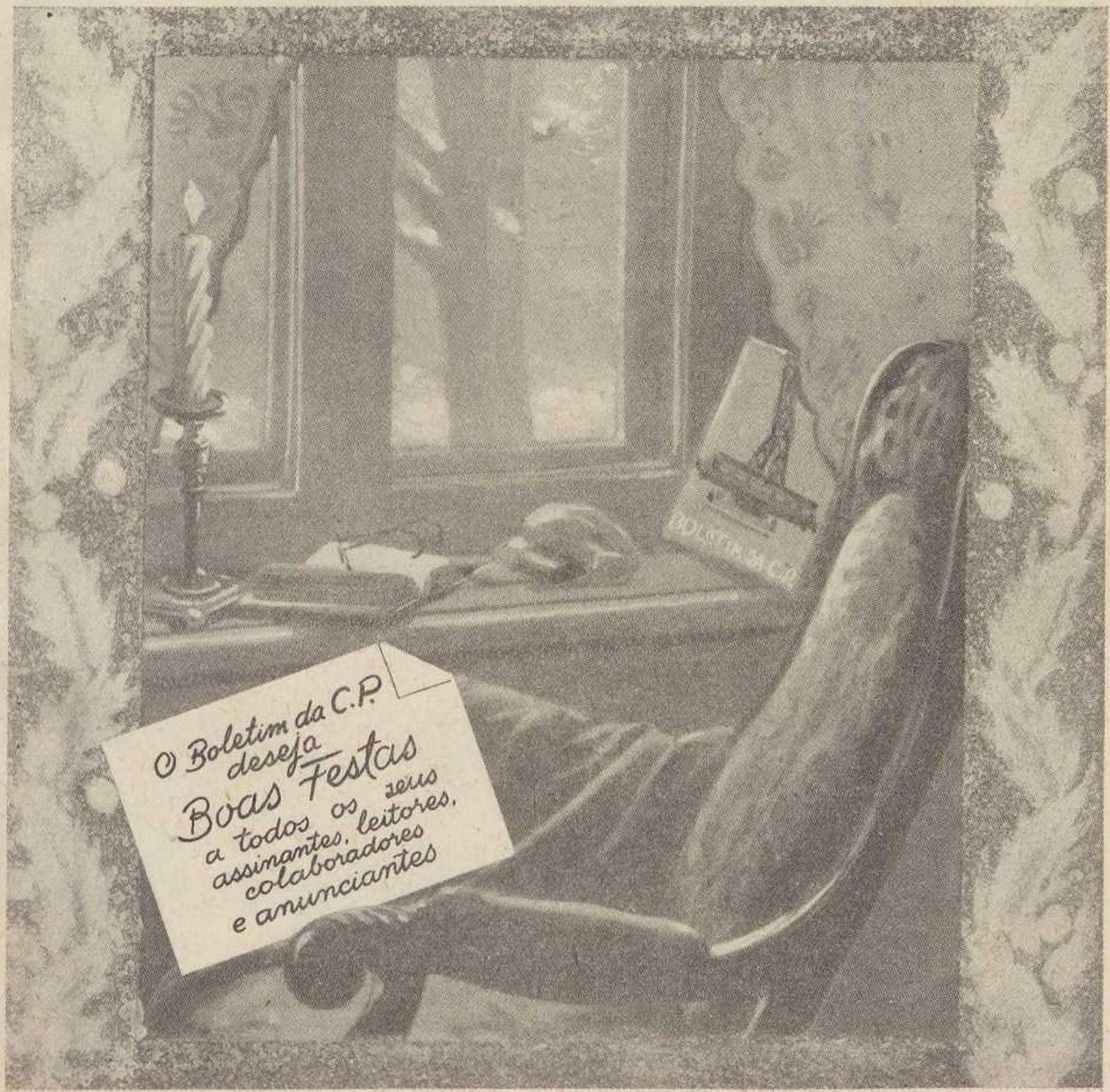
Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

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



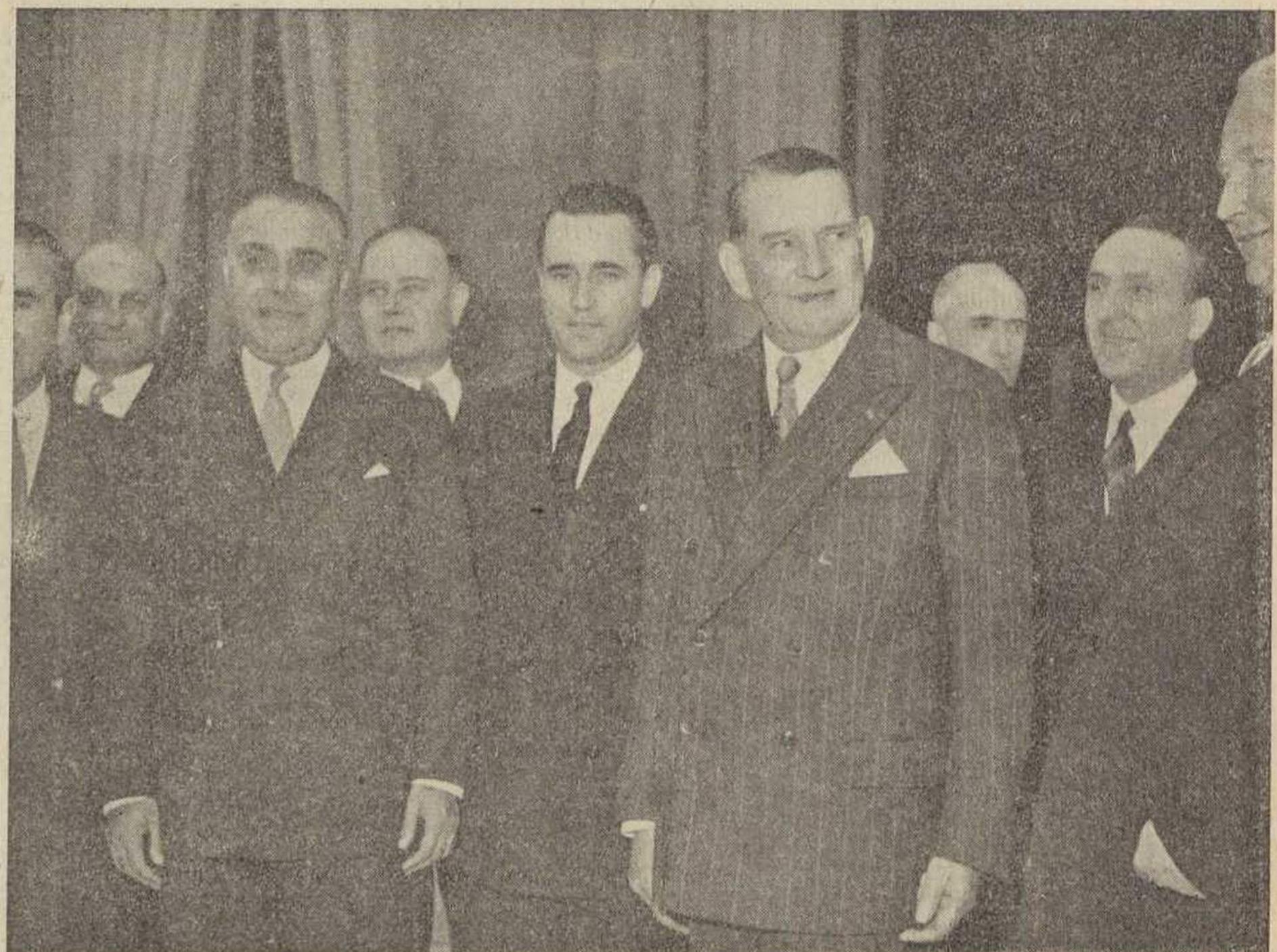
ARQUIVO  
CP  
HISTÓRICO

# CONFERÊNCIA EUROPEIA DE TRANSPORTES

Realizou-se em Paris, em fins de Outubro último, a Conferência Europeia de Transportes, que reuniu os Ministros das Comunicações de 16 nações, membros da Organização Europeia de Cooperação Económica e da Espanha.

O programa da reunião compreendia a coordenação dos grandes itinerários internacionais, financiamento internacional desse itinerário e compras de material ferroviário.

A representação portuguesa a esta Conferência era constituída pelo sr. Coronel Gomes de Araújo, Ministro das Comunicações, que a chefiava, e pelos srs. Dr. Rui Guerra, Ministro Plenipotenciário, Delegado Permanente da O. E. C. E., Engenheiro Luís Costa, da Direcção-Geral de Transportes Terrestres e Engenheiro Espregueira Mendes, Director-Geral da Companhia.



Algumas das individualidades que participaram na conferência

Da esquerda para a direita :

- 1, K. Zeytinoglu, Ministro dos Transportes da Turquia ; 2, V. Bodson, Ministro dos Transportes de Luxemburgo ; 3, B. Mattarella, Ministro dos Transportes da Itália ; 4, Hugh Molson, Secretário do Ministério dos Transportes e da Aviação Civil da Grã-Bretanha ; 5, Chaban Delmas, Ministro dos Transportes da França ; 6, Mr. Coty, Presidente da República Francesa ; 7, P. Christensen, Secretário Geral e Suplente do Ministro dos Transportes da Dinamarca ; 8, Coronel Gomes de Araújo, Ministro das Comunicações de Portugal ; 9, Dr. Eng. H. C. Seeböhm, Ministro dos Transportes da Alemanha



O Sr. Presidente do Conselho, Prof. Oliveira Salazar, entrando na gare de Santa Apolónia, na companhia do Director-geral da C. P., Sr. Eng. Espregueira Mendes

## Visita a Portugal do Primeiro-Ministro da Grécia

**C**ONSTITUIU um acontecimento político de alta importância para o estreitamento das relações de amizade para os dois países, a visita a Portugal do Marechal Alexandre Papagos, Presidente do Conselho da Grécia.

O Marechal Papagos, que viajou de Madrid para Lisboa em carruagem especial, foi cumprimentado no Entroncamento pelos representantes de vários departamentos do Estado e integrados, a partir desse momento, na comitiva do ilustre visitante: srs. general Flávio dos Santos e capitão Scapinakis, oficiais às ordens, pelo Ministério do Exército, e ministro Pinto Ferreira, drs. Martins de Carvalho e José Manuel Fragoso, pelo Ministério do Exército. O ministro da Grécia em Lisboa, sr.

Vassili Lapas também compareceu na estação do Entroncamento, a fim de prestar homenagem ao seu ilustre compatriota.

O Presidente do Conselho da Grécia, que viajava acompanhado de sua esposa e dos srs. Stephan Stéphanopoulos e Georges Rhalbys, respectivamente, ministros dos Negócios Estrangeiros e da Presidência, do seu país, chegou a Santa Apolónia no dia 26 de Outubro, às 16 e 30, sendo ali cumprimentado pelos srs. Prof. Oliveira Salazar; Prof. Costa Leite (Lumbrales), ministro da Presidência; Prof. Paulo Cunha, ministro dos Negócios Estrangeiros; coronel Santos Costa, ministro da Defesa; e Dr. Trigo de Negreiros, ministro do Interior.

Entre outras individualidades que compareceram na «gare», viam-se também os srs.

Eng. Espregueira Mendes, Director-geral da C. P., Prof. Mário de Figueiredo, drs. José Franco Frazão (Conde de Penha Garcia) e Mário Malheiro Reimão Nogueira, do Conselho de Administração; e Pedro de Brion, sub-diretor da C. P.

Depois de passar revista à guarda de honra, constituída por uma companhia da G. N. R., o sr. Marechal Papagos saiu da estação de Santa Apolónia. Cá fora, a multidão saudou calorosamente, com uma salva de palmas, o ilustre visitante, o mesmo sucedendo, pouco depois, quando se retirou o sr. Presidente do Conselho, Prof. Oliveira Salazar.

Ao fim da tarde desse mesmo dia, o Marechal Papagos foi ao Palácio de S. Bento apresentar cumprimentos ao sr. Presidente do Conselho, a quem entregou as insígnias da Grã-Cruz de Jorge I e ofereceu uma ânfora geométrica de Atica, uma autêntica e preciosa peça de arte, que data de oito séculos antes de Cristo. Após esta visita, o Primeiro-Ministro grego dirigiu-se aos Palácios das Necessidades e da Cova da Moura, onde apresentou cumprimentos aos srs. Prof. Paulo Cunha e coronel Santos Costa.

No dia 27, o sr. Marechal Papagos foi

apresentar, no Palácio de Belém, cumprimentos ao sr. Presidente da República, a quem impôs as insígnias da Grã-Cruz da Ordem do Salvador. Em seguida a esta cerimónia, o sr. General Craveiro Lopes agradeceu o Primeiro-Ministro da Grécia com a Grã-Cruz da Torre e Espada, e ao fazê-lo sublinhou que a Ordem, tendo sido instituída para distinguir o valor, lealdade e mérito, ficava bem na pessoa eminente de um militar como o sr. Marechal Papagos.

Depois, o sr. Prof. Paulo Cunha, por incumbência especial do sr. Presidente da República, entregou aos srs. ministros dos Negócios Estrangeiros e da Presidência da Grécia as insígnias da Grã-Cruz da Ordem de Cristo.

No decorrer da brilhante recepção, realizada na residência do ministro da Grécia, em honra do Marechal Papagos, o ilustre cabo de guerra fez entrega das insígnias da Grã-Cruz de Jorge I aos srs. ministros dos Negócios Estrangeiros, da Presidência e da Defesa.

Nessa mesma noite, o sr. Presidente do Conselho, Prof. Oliveira Salazar, ofereceu em honra do eminente visitante um banquete no Palácio de Queluz. Foi uma festa não apenas brilhante mas também de alto significado,



O Sr. Presidente do Conselho cumprimentando, na Estação de Santa Apolónia, o Marechal Papagos

pela qualidade dos convidados. Dois discursos: o do sr. Presidente do Conselho e o do sr. Marechal Papagos.

Do discurso do sr. Dr. Oliveira Salazar recordamos esta passagem: «Animados do espírito de paz e de concórdia, nós, como vós, só podemos sentir prazer em que zonas de paz se alarguem cada vez mais e cada vez mais se vão fechando as malhas que ainda subsistem no sistema edificado para a sua garantia.»

Do discurso do Presidente do Conselho da Grécia, arquivamos as seguintes afirmações: «Acedendo ao amável convite que o seu Go-

gal o sr. Marechal Papagos teve, no entanto, a oportunidade de conhecer de perto algumas das nossas mais ilustres individualidades e de fazer uma ideia dos nossos mais expressivos valores arquitectónicos e turísticos. A imagem que levou de Portugal é a de um país histórico e rico de tradições, que é também uma nação sempre jovem, que, com as suas realizações constantes, caminha confiante em seus destinos, para o futuro.

O sr. Marechal Papagos visitou o Parque Florestal de Monsanto, o Museu dos Coches, o Mosteiro dos Jerónimos, as instalações da «Sacor»; Mafra e Sintra, onde almoçou a con-



O Marechal Papagos fazendo continência à guarda de honra, que lhe prestou homenagem à sua chegada

verno quis dirigir-me, estamos muito felizes por nos encontrarmos no seu belo País, de antigas e gloriosas tradições marítimas, ao qual cabe a glória de ter sido a matriz de outras nações da mesma cultura e da mesma fé.»

No dia 28, o sr. Presidente da República ofereceu um almoço no Palácio da Ajuda em honra do Marechal Papagos, tendo-se trocado breves saudações entre o Chefe do Estado e o ilustre visitante, que ergueram as suas taças pelas prosperidades da Grécia e de Portugal.

Durante a sua curta permanência em Portu-

vite do sr. ministro dos Negócios Estrangeiros; a Batalha, a Base Aérea n.º 2, na Ota, e ainda a Associação Comercial de Lisboa.

Figura eminentemente da Grécia heróica, a sua presença em Portugal, país amigo, foi grata a todos nós, e o carinho, o respeito, a simpatia de que foi constantemente rodeado, constituíram uma demonstração de que as duas nações, que são a glória de uma cultura e de uma civilização, estão prontas para defendrem o Ocidente, se a paz do Ocidente for ameaçada.

# A Canção dos Pinheiros

Por JORGE RAMOS

**E**STE vago sussurro indefinível que estremece os pinheiros, altos e esguios como D. Quixote, dando-lhes uma voz sobrenatural que não consegue perturbar o silêncio musgoso dos arvoredos; este murmúrio doce e triste, ai de súplica ou de saudade, segreda-nos que a tragédia é o berço da poesia.

O pinheiro, da altitude da sua aristocrática altivez, é o Virgílio das colinas, o grande lírico que à Natureza dá a fala de seus queixumes. Tem uma alma de harpa. Basta que o vento, com seus nervosos dedos a vá tanger, ou a brisa suavíssima harpeje os seus suspiros desafiando o estridular das cigarras, para que ele transmita um inspirado eco da sua sensibilidade cantante — desabafo que as quebradas transformam em rimas, glossando a mesma trágica solidão de almas imersas em si mesmo. Quando os charcos de luar se melancolizam à beira dos caminhos, na noite de Natal, com uma éterea Lua a amortalhar a natureza inteira, melhor se entende a queixa dolorida dos pinheiros — que foi o grande mote de amor de El-Rei D. Dinis. São estas árvores taciturnas que recebem a confidência do mar no arrulho misterioso do vento. Sabem histórias maravilhosas de aventura e de sonho, dessas que se contam nas intermináveis noites de Inverno junto do lento crepitir das lareiras. É com pedaços dessas narrativas heróicas e dessas lendas impressionantes que os pi-

nheiros urdem os ritmos dispersos da sua canção.

O pinheiral é um órgão fantástico. Ressoa na grande mancha negra qualquer coisa de litânia, de sino a baritonar distante. Escutam-na os caminheiros que mendigam pelas estradas, esses Cristos dolorosos cujos farrapos o frio morde com aguçada volúpia. Acoita-se, então, nos atalhos dos pinhais uma supersticiosa manada de terrores.

Os homens evitam os caminhos ínvios, propícios a ciladas, porque Satanaz anda à solta pelas encruzilhadas a abater almas — caçador na treva. Quando a tempestade risca de relâmpagos a ardósia da escuridão, os pinheiros dirigem-se iam gigantescas sombras de duendes, envoltos por momentos num sudário de luz.

O vento ladra, e a chuva que empapa a terra, canta também o seu poema cerebrino de desespero e alucinação.

Entretanto, só os pinheiros ciciam uma absurda tentativa de cantar. Quedo-me a cismar, às vezes, se

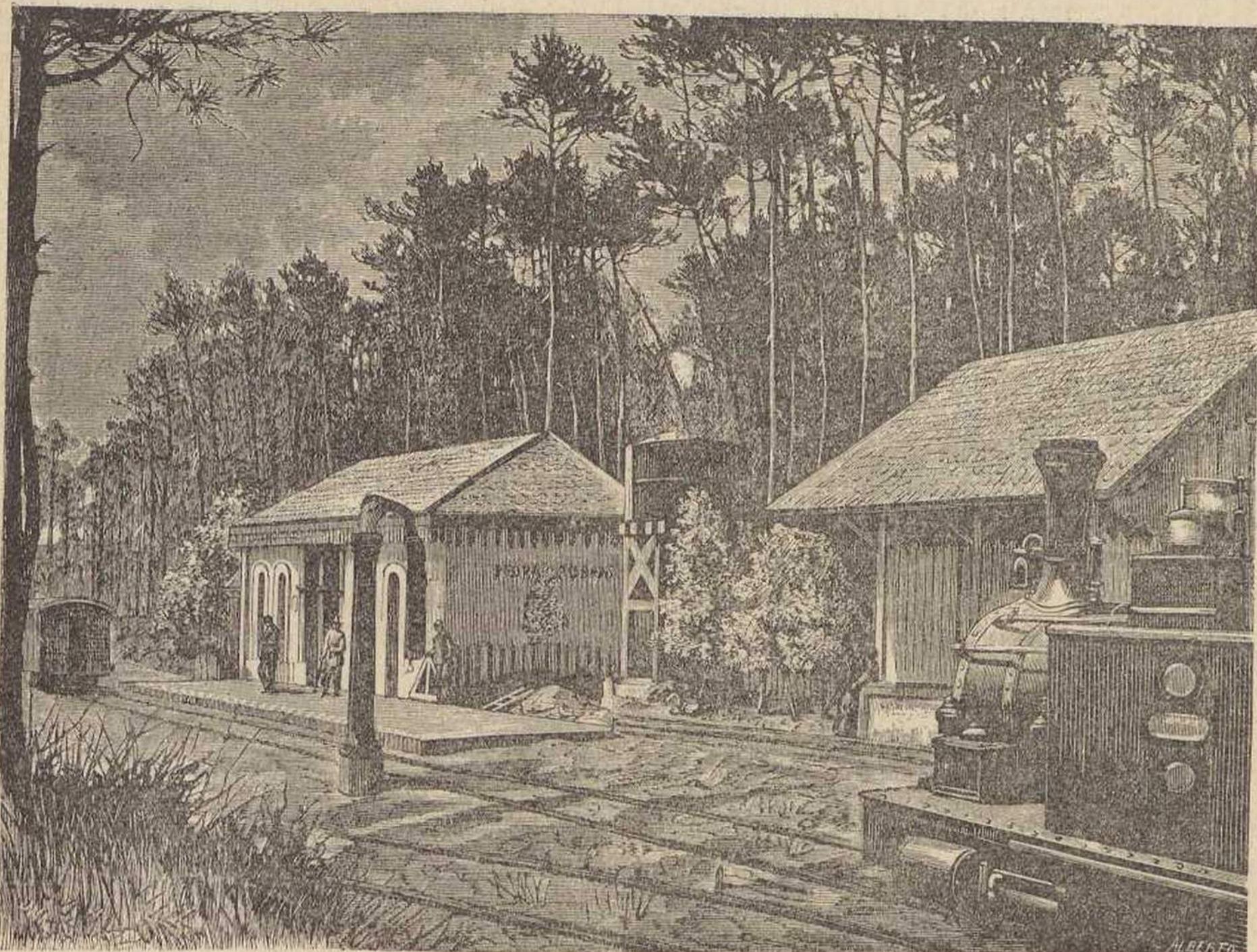
não será uma voz dolente tombando de esferas sotrenaturais ou um indizível lamento, uma magoativa imploração de árvores nostálgicas, saudosas da magia outonal dos crepusculos, quando o céu se tinge de um roxo pesado de beringela ..

Quem sabe? Talvez flutue nesta canção dos pinheiros uma vaga reminiscência das primeiras primaveras do mundo, floridas ainda de uma soridente angelitude...



PARA A HISTÓRIA

# CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES



Estação de Pedras Rubras no Caminho de Ferro do Porto à Póvoa de Varzim  
(Segundo uma fotografia de F. Rocchini)

PEDRAS Rubras, Moreira, Vila Chã, Vila Nova da Telha constituem um grupo de freguesias rurais, a duas léguas do Porto para o Norte. Foi em Pedras Rubras que o exército libertador decidiu operar sobre o Porto, depois do seu feliz desembarque em Arnosa do Pampelido. Moreira tem a antiga igreja, de belo e grandioso fabrico, e o convento e quinta que foram propriedade da família Vieira de Castro e hoje pertencem à viúva do grande orador José Estêvão.

A nossa gravura representa a estação que a linha da Póvoa tem no lugar de Pedras Rubras, que é o centro desse grupo de freguesias rurais.

O caminho de ferro da Póvoa do Varzim, atravessando uma região ubérrima e pitorresca, fez-lhe decerto um grande serviço compensado pelas vantagens que naturalmente advirão à empresa dum obra de tanta utilidade pública.

# DESPEDIDAS — E — AGRADECIMENTOS

Carlos José da Silva Guimarães, operário de 1.<sup>a</sup>, serralheiro nas Oficinas Gerais de Campanhã, tendo passado, a seu pedido, a partir do mês de Julho do corrente ano, à situação de reforma. depois de 40 anos de serviço, vem apresentar os seus cumprimentos de despedida a todos os seus superiores e colegas.

Alexandre Moreira, operário de 2.<sup>a</sup> cls. em Vila Nova de Gaia, agradece aos Ex.<sup>mos</sup> Srs. Prof. Dr. Sousa Pereira, Prof. Dr. Quintanilha de Meneses, Dr. Aguiar Nogueira, Dr. Manuel Portela e Dr. Mário de Castro e aos enfermeiros Srs. António Amorim, José Vieira e Acácio Pinto da Costa, os cuidados que todos lhe dispensaram quando da sua recente enfermidade e bem assim a todas as pessoas que por ele se interessaram durante essa sua doença.

## Melhoria nas Ligações Ferroviárias Internacionais entre Portugal e a França

Com a entrada em serviço de novas carruagens metálicas, adquiridas à firma francesa Carel Fouché, as ligações ferroviárias entre Portugal e a França ficaram muito melhoradas. Estabeleceu-se um serviço directo, isto é, sem trasbordo, *em 1.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes*, de Lisboa a Hendaia, às 2.<sup>as</sup>, 5.<sup>as</sup> feiras e sábados.

No novo serviço, que se iniciou em 20 do mês findo, a carruagem directa circula entre Lisboa e Pampilhosa, na composição dos comboios n.<sup>os</sup> 1 e 4.

A inclusão da 3.<sup>a</sup> classe, tornando extensível aos passageiros menos abastados a comodidade compatível com as viagens em longos trajectos, revela bem o propósito da Companhia de melhor servir.

## Fornecimento de vagões aos Caminhos de Ferro de Moçâmedes

Foi encomendado à Companhia, por intermédio do Ministério do Ultramar, o fornecimento de 80 vagões J, a construir nas nossas oficinas e destinados aos Caminhos de Ferro de Moçâmedes (Angola).

O contrato a que esta encomenda se refere foi assinado em 19 do mês findo.

## Conferência Europeia dos Horários

Na 1.<sup>a</sup> quinzena de Outubro, teve lugar, em Budapest, na Hungria, a Conferência Europeia dos Horários de Comboios de Passageiros e dos Serviços Directos, que comportou duas partes distintas, concorrentes a problemas de tráfego internacional: a de horários e a comercial.

A delegação da Companhia foi constituída, por parte da Divisão da Exploração, pelos srs. engenheiros Custódio Nazareth, subchefe de Divisão e Adriano Baptista, chefe de Serviço do Movimento e por parte da Divisão Comercial, pelos srs. Dr. Carlos de Albuquerque, chefe do Serviço do Tráfego e João Pires, inspector-principal do mesmo Serviço.

Entre os assuntos tratados nesta Conferência são de salientar, pela considerável melhoria que representam nas nossas relações internacionais, o aceleramento da marcha do «Sud-Expresso» (cerca de 45 minutos em cada sentido) — partindo mais tarde de Paris e chegando mais cedo à capital francesa — o que assegura ligações imediatas aos grandes expressos internacionais de todas as direcções, e bem assim a criação de uma relação rápida de automotoras entre Bordeus e Genève, em ligação com o *Sud-Express*, o que vem reduzir de uma noite a duração da viagem entre Portugal e a Suíça, em qualquer dos sentidos.

## A inauguração da paragem de Folhadal

Foi aberta à exploração, no passado dia 24 de Outubro, a paragem de Folhadal, situada na linha da Beira Alta, ao km. 115,500 entre a paragem de Urgeiriça e a estação de Nelas.

Assistiram ao festivo acto, as autoridades locais, várias individualidades de relevo no Concelho, e muitos convidados de relevo, além do povo da localidade.

A Direcção-Geral da Companhia fez-se representar pelo sr. Dr. Élio Cardoso, Commercialista-ajudante. Da Companhia, estavam também presentes os srs. Armando Augusto Lopes, chefe de Secção de Via, Raúl Joaquim de Carvalho, subinspector da Divisão Comercial, Manuel Jacob Urbano, subinspector estagiário da Divisão de Exploração, e outros.

# O lugar ocupado pela ciência na cultura geral

---

A ciência ocupa um lugar cada vez mais importante na cultura geral. Isto deve-se a várias razões. Primeiro, à curiosidade natural que leva o homem a procurar conhecer e compreender os fenómenos naturais, a alegria que sente quando consegue fazer progressos importantes neste domínio, o seu entusiasmo perante o avanço triunfal e cada vez mais rápido da Ciência na conquista dos enigmas do universo.

Mas existem também razões mais concretas. As descobertas científicas e as suas aplicações, sobretudo de há um século para cá, modificaram totalmente as condições da vida material do homem, e ninguém pode, hoje em dia, desinteressar-se completamente da electricidade, instrumentos de óptica, máquinas térmicas, T. S. F., da energia atómica ou das grandes descobertas da Biologia e da Medicina, mesmo que os seus gostos e ocupações não o levem ao estudo de problemas científicos. A ciência e suas aplicações envolvem-nos cada vez mais e quer queiramos ou não, penetram cada vez mais na nossa vida quotidiana. Se não quisermos condenar-nos a não compreender nada das invenções que utilizamos constantemente, das descobertas das quais em certos casos pode depender a nossa própria vida, é preciso ter pelo menos umas ideias gerais sobre os grandes ramos da ciência, e neste ponto já certos conhecimentos científicos são considerados indispensáveis por todos os espíritos cultos do nosso tempo.

Mas se isto são razões que explicam e justificam já o lugar cada vez mais importante ocupado pela ciência na cultura moderna, podemos também encarar o problema de um ponto de vista diferente.

Com efeito, de há alguns séculos para cá, a ciência deu-nos uma visão totalmente nova do mundo; visão essa que não cessa de se transformar à medida que se aprofunda. Ensina-nos a conhecer os mistérios do firmamento e o movimento dos astros, e vimos abrir-se indefinidamente diante de nós os assustadores abismos dos espaços intersiderais. Revelando-nos por meios indirectos certos fenómenos que escapam ao domínio directo dos nossos sentidos, tais como os raios electromagnéticos e cósmicos, mostrou-nos que desde há milhares de anos, a humanidade vive sem dar por isso no meio de realidades físicas que nem suspeitava que existissem e faz-nos pressentir que, tal como o dizia Shakespeare, há muito mais coisas no mundo do que as que conhece a nossa filosofia.

Debruçando-se com vertigem sobre o infinitamente pequeno, como o tinha feito sobre o infinitamente grande do firmamento, o espírito humano aprendeu a conhecer a estrutura da matéria, as moléculas e os átomos, os corpúsculos elementares, electrões, protões ou neutrões que os compõem e a estrutura desses misteriosos «núcleos de átomos» centro dos edifícios atómicos onde dormem inegotáveis fontes de energia cuja utilização, poderá, se a humanidade tiver juízo bastante para a utilizar sàbiamente, transformar por completo, no sentido do progresso, a civilização dos Homens. Caracterizando os micróbios nocivos e ensinando-nos a lutar contra eles, a Medicina obtém cada dia novas vitórias, enquanto que a Biologia, explorando a estrutura dos tecidos e das células e estabelecendo o equilíbrio completo dos mecanismos fisiológicos, nos mostra pouco a pouco os segredos do funcionamento dos organi-

mos vivos e começa a levantar o véu que encobre os mistérios da geração e da hereditariedade.

Todas as ciências avançam hoje em dia a passo de gigante e poder-se-iam multiplicar os exemplos, porque cada uma delas, estabelecendo com as suas vizinhas uma ligação cada vez mais estreita e tornando ilusórios os limites tradicionais traçados entre cada ramo do conhecimento científico, traz ao progresso geral contribuições que se completam e engendram mutuamente.

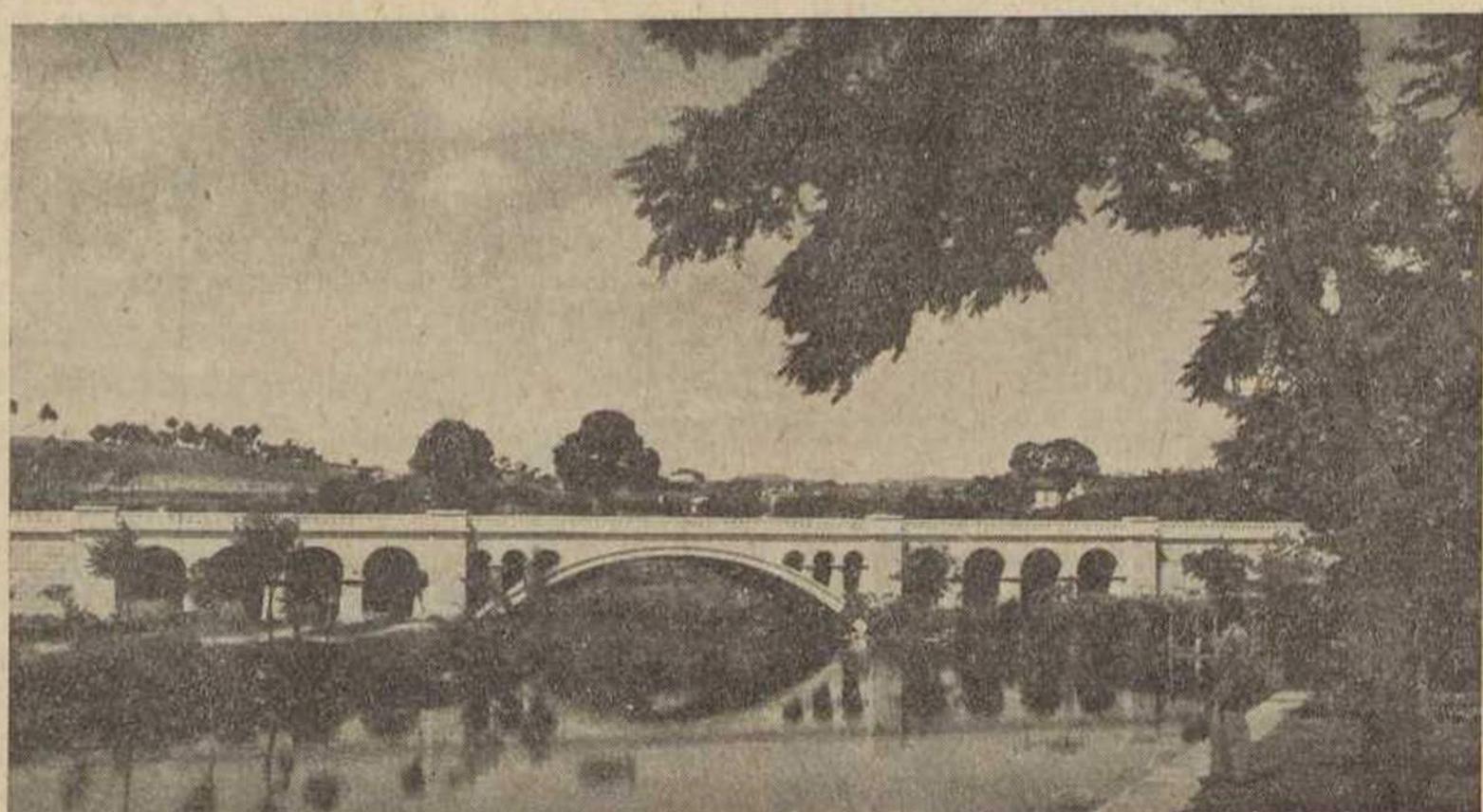
Assim, cada dia o nosso conhecimento do universo progride graças às descobertas da Ciência. No vasto edifício que ela constrói pouco a pouco e cujo desenvolvimento tem tão grande repercussão sobre a civilização, as partes antigas subsistem sempre, quando assentes sobre fundamentos sólidos, mas alas novas se vêm juntar constantemente ao edifício, modificando por vezes seriamente o aspecto do conjunto. Estamos continuamente a ter de modificar os nossos pontos de vista, a substituir as nossas concepções antigas por outras novas, mais complexas, mais audaciosas, mais profundas, e a modificar portanto os nossos métodos e maneiras de pensar.

Esta ginástica intelectual, verdadeiro exercício de maleabilidade para o cérebro huma-

no, é dos mais úteis para nós e abre-nos a cada passo novos horizontes.

Como poderia o homem realmente culto do nosso tempo ignorar tudo isto? Torna-se necessário hoje em dia modificar e alargar a própria definição de alta cultura intelectual, e ao mesmo tempo evitar os efeitos nefastos da especialização exacerbada, conservando o culto das ideias gerais que é a condição base das vastas sínteses e pensamentos elevados. Agora que, devido à acção conjugada do tempo e da mudança de perspectivas intelectuais causada pelo desenvolvimento da ciência moderna, se esfuma no passado a recordação dessa gloriosa civilização greco-latina, que foi durante tanto tempo a base do humanismo tradicional, um novo humanismo deve nascer, o qual, sem sacrificar o amor da Beleza em todos os seus aspectos, reservará à Ciência um lugar de honra em reconhecimento de tudo o que esta oferece à nossa insaciável ânsia de saber, de todos os benefícios que trouxe à raça humana e dos que lhe trará ainda, sem limite previsível, quanto que o homem tenha sabedoria bastante para o desejar.

(Artigo de Louis de Broglie, transcrito do Boletim da Ordem dos Engenheiros, de Novembro de 1954).



Ponte sobre o rio Tâmega



Pelo D.R. ADOLFO FARIA DE CASTRO

REPRODUZIRAM os pintores da Renascença a Natividade, criando verdadeiras maravilhas de Arte, legadas aos conventos antigos e aos modernos museus.

Na sugestiva luminosidade das cores, a Virgem Maria e o Menino Jesus tornaram-se familiares aos representantes da pintura flamenga e, igualmente, da escola francesa, através dum sem número de retábulos, painéis e iluminuras.

A graça infinita dos estatuários modelou os presépios, cheios de bucolismo, beleza e unção religiosa. São encantadores quadros em relevo, que evocam, ao longo dos tempos, a cena milenária do nascimento do Nazareno.

Presépios sem conta e com muito valor construiu Machado de Castro, o grande escultor português que ligou o nome a várias obras ordenadas pela rainha D. Maria I, a Piedosa, entre as quais a basílica da Estrela, em Lisboa. E na tribuna direita da capela-mor dessa basílica, na Madre-de-Deus, na Sé de Lisboa e em alguns museus regionais do nosso país podemos analisar e admirar curiosos e notáveis presépios.

Machado de Castro, cujas obras preen-

chem, quase por completo, o século XVIII da escultura portuguesa, nasceu em Coimbra, mas na capital foi encontrar a desejada educação estética, tornando-se discípulo dilecto de Giusti, mestre-estatuário que difundiu os ensinamentos da arte plástica que o povo melhor sente.

Se o barro, nas mãos de Machado de Castro, adquiriu majestade ao moldar a estátua equestre de D. José e as figuras que ornam o exterior da basílica lisbonense, também se desdobrou em ternura e lirismo quando o artista excelsa fez dos presépios humildes poemas bíblicos.

Esses presépios são relíquias do século XVIII e traduzem vida e religião, misticismo, pureza e virtude.

A parte das estátuas nobres e reais, em que adeja a inspiração, que dá ao talento a grandeza do génio, floresce uma série imensa de figurinhas que foram talhadas na argila maleável e marcam uma época de barristas populares.

Os presépios de Machado de Castro valem pela intuição artística do régio escultor. São ingénuos e bem simples os presépios com que muitas aldeias do Norte celebram

o Natal, construídos por artistas sem nome e sem glória. Bonequinhos adoráveis representam a doce figura de Jesus, a bondade de Maria, a expressão cándida do precursor S. João e, lá ao longe, esbatidos no horizonte, distinguem-se, como que caminhando lentamente, os Reis Magos do Oriente, portadores de mirra, flores e incenso, guiados pela estrela que lhes indica a choupana rústica em que nasceu o filho de José.

Depois, temos um mundo enorme de personagens, que nos dão as profissões, as artes e os ofícios, todas as manifestações da labuta humana, as casinhas da aldeia caiadas de branco e os singelos moinhos, cujas pás se movem com indolência, arrastadas pelo leve impulso da água de um ribeiro. Não faltam as pastorinhas e os pastores, nem a

Degolação dos Inocentes, nem a jumentinha negra que serviu na fuga para o Egito, nem a Flagelação, nem a Ceia dos Apóstolos, nem a subida para o Calvário, nem a Crucificação. São páginas vivas da Bíblia, apresentadas em barro.

Se as figuretas dos presépios de Machado de Castro são imóveis, rolando sobre elas o tempo, nesses presépios aldeões de hoje, criados pela curiosidade do homem, que deseja materializar a vida para compreender as coisas e os factos, tudo se move pela electricidade ou pela força dum engenho popular.

Presépios de aldeia!

São a imagem real do mundo que trabalha e produz, do mundo que sempre gira, fonte perene de paz e amor.



# O NATAL DO POBREZINHO

Por ANTÓNIO FELICIANO DE CASTILHO

Oh que aspérrimo Dezembro !  
Treme o frio em cada membro  
se cogito, se me lembro  
do que lá por fora vai.  
Pelos gelos da vidraça  
olho a rua, ninguém passa,  
mais do que o vento, que esvoaça  
sobre a neve; e neve cai.

Mas à nossa residência  
(Graças mil, ó Providência)  
traz de Dezembro a inclemência  
delícias a plenas mãos.  
Viva o Natal, santo dia !  
bom fogo aquece e alumia  
a doméstica alegria  
de meninos e anciãos.

Vede este bando inocente  
como folga e ri contente,  
dançando em torno à luzente  
árvore do Santo Natal.  
Mas em rica sala acesa  
que admira, se em tosca mesa  
nem aos filhos da pobreza  
falta a usança festival?...

Neste dia, nesta hora,  
em que infante um Deus se adora,  
não há penas; ninguém chora;  
toda a terra está feliz.  
Toda? Às portas desse nobre  
não vejo eu bater um pobre,  
que vento cruel descobre  
das rotas vestes subtis?

E não é ele um Menino,  
na vaga sem luz, sem tino,  
ludíbrio de atroz destino  
por entre tanto folgar?!

Vem-lhe o cheiro dos manjares,  
vem-lhe o estrondo dos folgares,  
e entre tantos ricos lares...  
não encontra aberto um lar.

Frio e fome! (coitadinho)!  
Como ave implume e sem ninho,  
vai, sem lhe importar caminho ;  
vai, sem saber onde irá.  
Ninguém sabe, nem presume,  
quantas penas em cardume  
aquela avezinha implume  
curtindo em silêncio está.

Ir à avante... não se atreve.  
Ajoelha sobre a neve;  
E desata nesta breve  
prece humilde a voz e os ais;  
humilde prece, que o vento  
abafa e tronca violento,  
para a ir pôr no etéreo assento,  
longe de ouvidos mortais.

— «Meu Deus, morrer só consigo !  
«Deus meu, não ter um amigo !  
«não ter, ó meu Deus, abrigo  
«de pai, de mãe, nem de irmão !  
«Não posso mais ; não resisto ;  
«tenho fome e frio, oh Cristo !  
«pequenino sou...» — E nisto,  
soluça do coração.

— «Todos, todos desta idade,  
«na tua festividade,  
«bom Jesus, têm claridade,  
«prazer, fartura e calor;  
«dentre as tuas criaturas  
«só eu te adoro às escuras;  
«só contra mim te conjuras,  
«menino que és todo amor.

«Paciência!... pouco importa !  
«dá tudo aos mais e os conforta,  
«mas a mim a tua porta  
«depressa me faze abrir.  
«Neste mundo frio, escasso,  
«não posso dar mais um passo;  
«de tua mão no regaço  
«quero ir pousar e dormir.» —

Diz, e assenta-se carpindo.  
Eis que outro infante mais lindo  
lhe aparece, refulgindo  
qual uma estrela sem véu !  
tem de neve e de ouro a veste,  
asas de azul, voz celeste:  
— «Sempre contigo me houveste»  
lhe diz, apontando ao céu.

«Olha a estrelada abóbada,  
«irmão querido,  
«terrestre anjinho cônido  
«a quem presido;  
«de luzes toda esplêndida  
«rica, imortal,  
«aquelle, aquela é a árvore  
«do teu Natal.

«De alvas estrelas trémulas  
«enflora os ramos;  
«nós, nós o bando alígero,  
«neles cantámos,  
«já nosso pai (consola-te)  
«lá te anda a pôr  
«as inefáveis dádivas  
«do seu amor.

«Soa a tua hora; alegra-te;  
surge imortal :  
«aquelle, aquela é a árvore  
«do teu Natal.» —

Tudo o que assim lhe dizia  
o risonho etéreo guia,  
tudo cheio de alegria  
estava o pobrezinho a ver.  
Pouco a pouco os olhos cerra;  
quando outra vez os descerra,  
em vez do exflio da terra  
acha a pátria do prazer !

Já tem asas, gira, voa;  
já co'os anjos glória entoa,  
já sua árvore o corôa  
de estrelinhas em botão;  
já sente afago materno;  
já desfruta amor paterno;  
das virgens o coro terno  
o sauda por irmão.

Ah! como este inocentinho,  
sem plumas, sem mãe, sem ninho,  
não tem o mundo mesquinho  
tanta criança? e não tem  
outras mil de pior sorte,  
com quem é madrasta a morte,  
e a quem bradará mais forte  
a penúria do que o bem?

Quão formosa a caridade,  
que imitando a divindade,  
folga se acha um desta idade,  
como se achara um sequim,  
e o beija, entesoura e zela!  
Oh, não, que a não há mais bela!  
— «Os pequeninos»—diz ela,—  
«deixai-os vir para mim.»—

Vós à terra e ao Céu propícios,  
que dais com mil benefícios  
contra a fome e contra os vícios  
asilo ao bando infantil,  
redobrai com mãos piedosas  
esmolas, que milagrosas  
recobrareis feitas rosas  
nos campos do eterno Abril.



Irmãs de caridade procedendo, numa festa infantil, à distribuição de maçãs



A Virgem e o Menino adorados por Nicolás  
Rolin, Chanceler de Borgonha

*Jan Van Eyck — Museu  
do Louvre — Paris*



# Talvez não saiba que...

Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA  
Chefe de Repartição da Divisão de Via e Obras

Na raça branca, os cabelos (pêlos do couro cabeludo) descem, em média, até à cintura, se nunca forem cortados. As raças amarelas e os índios da América são povos em que os cabelos atingem o maior comprimento. Nos Boscímanos, de raça negra, os cabelos não vão além de 4 centímetros.

\* \* \*

*Os insectos são o grupo de animais que contém actualmente o maior número de espécies: calculam-se já 500.000 e estão constantemente a descobrir-se outras novas.*

\* \* \*

As orelhas das mulheres são em geral mais pequenas que as dos homens, e menos afastadas da superfície da cabeça.

\* \* \*

*A minhoca, com o grande poder revolerdor que a caracteriza, faz passar através do seu aparelho digestivo, diariamente, em média, 5 kg e meio de terra, que é enriquecida devido aos excrementos. Em cada encontra-se, por vezes, entre 100.000 a 150.000 desses vermes.*

\* \* \*

O cérebro humano está completamente desenvolvido pouco depois dos nove anos, se bem que o organismo esteja ainda longe de atingir o seu desenvolvimento final.

\* \* \*

*As focas não habitam só os mares frios: encontram-se também algumas espécies, em grande abundância, ao longo das costas oce-*

*dentais da Europa. E há até uma espécie própria do Mediterrâneo.*

\* \* \*

Calcutá foi capital da Índia, até 1911. Depois, em consequência das conquistas e anexações dos ingleses, que foram dilatando o seu Império para o norte, teve de transferir-se o centro do Governo para a cidade de Delhi, onde ainda hoje se mantém, mas fora já do domínio britânico.

De cinco em cinco séculos, a capital da Índia tem-se deslocado dumas cidades para outras, mais dum vez, a alguma que já o haja sido, através de dois mil anos de história conhecida.

Delhi, por exemplo, foi já sede do Governo do poderoso Grão Mogol.

\* \* \*

*Calcula-se em 25.000 o número de indivíduos que morrem anualmente vítimas de mordeduras de serpentes venenosas, na Índia e no Brasil.*

*Na campanha promovida pelo Instituto de Butantan, brasileiro, onde se preparam soros contra o veneno das serpentes mais perigosas, aconselha-se aos trabalhadores agrícolas mais expostos, o uso de calçado grosso, bem como a propagação da serpente não venenosa, a mussurana, que se alimenta de serpentes venenosas.*

\* \* \*

Os olhos do peneireiro, ou milhafre, e das aves em geral, são providos de três pálpebras: uma superior; outra inferior; e uma terceira, semi-transparente, chamada a membrana nictitante.

Os olhos da lagartixa possuem duas pálpebras, enquanto que os da cobra de água não têm pálpebras.

# A PEADEIRO DE CAMPO-SERRA

No dia 1 de Agosto último foi inaugurado este apeadeiro, situado na linha de Oeste, ao quilómetro 108,420 ou seja um pouco adiante das Caldas da Rainha.

Ao acto da inauguração e ao banquete que se seguiu, terminado por uma brilhante e movimentada exibição do grupo folclórico local, assistiram as autoridades do concelho, a Comissão de Melhoramentos, diversas individualidades de relevo e vários funcionários da C. P., entre os quais nos lembra mos ter visto os Srs. João Camarinhas, Chefe do Serviço da Fiscalização das Receitas, Jorge de Vasconcelos, Secretário-Adjunto, que representava a Direcção-Geral da Companhia, Adriano Monteiro, Chefe de Circunscrição, que representava as Divisões de Exploração e Comercial, Luís Cavaleiro, Chefe da Secção de Via e Obras, Manuel Gonçalves, Subagente Comercial, Lucas de Figueiredo, Chefe de Secção reformado, etc.

\* \* \*

(1) A chegada no novo apeadeiro do comboio inaugural.

(2) O acto da inauguração do novo apeadeiro, à frente dos circunstantes algumas figuras femininas do grupo folclórico.

(3) Um aspecto da assistência ao banquete.



# PERGUNTAS E RESPOSTAS

## I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 201 — Peço informar se está certo o seguinte processo de taxa:

Pequena velocidade. De Pinhal Novo a Estombar, um vagão cuba particular com vinho de pasto nacional, peso 15 830 Kg. Capacidade 14 000 litros. Carga e descarga pelos donos.

Aviso ao Público B. 147

Distância 258 Km.

Preço — $258 \times \$43 \times 15,83 = . . . . .$	1 756\$19
Evolução e manobras — $8\$00 \times 15,83 = . . . . .$	126\$64
Registo . . . . .	3\$00
Aviso de chegada . . . . .	5\$00
	<hr/>
Bónus — $\$20 \times 258 = . . . . .$	51\$60
	<hr/>
Arredondamento . . . . .	\$07
Total. . . . .	1 839\$30

Resposta — Está errado. Segue discriminação de taxa como corresponde:

Distância 258 Km.

Aviso ao Público B. 147

Preço $\$43 \times 258 \times 15,9 = . . . . .$	1 763\$95
Manutenção $8\$00 \times 15,9 = . . . . .$	127\$20
Registo . . . . .	3\$00
Aviso de chegada . . . . .	5\$00
Arredondamento . . . . .	\$05
	<hr/>
Bónus: $\$20 \times 258 = . . . . .$	51\$60
	<hr/>
Total a cobrar. . . . .	1 847\$60

///

Pergunta n.º 202 — Peço informar quais as espécies de animais considerados na rubrica criação que se podem aceitar a despacho ao abrigo do Art.º 11.º da Tarifa 1-P. (18.º adt.º), visto esta tarifa não especificar e habitualmente se apresentarem para transporte nos comboios tranvias, grades contendo animais de capoeira tais como: aves e coelhos conjuntamente e à mistura com borregos ou cordeiros e cabritos, para abastecimento dos grandes centros e o significado da palavra criação, a meu ver, são animais domésticos que se destinam à alimentação do homem e ter dúvidas se as espécies borregos ou cordeiros e cabritos são ou não classificados domésticos?

Resposta — Os cabritos, os cordeiros e os borregos, não são considerados como criação.

///

Pergunta n.º 203 — Para esclarecimento de dúvidas surgidas entre diversos agentes, peço informar se a uma re-

mesma de grande velocidade constituída por cebolas (hortaliça) e sacos com batata comum, deve ou não ser aplicada a Tarifa Especial 3.G.V. à cebola, e a base 6.ª com 40% de redução à batata, sem haver necessidade de obrigar o expedidor a efectuar duas expedições.

Resposta — A Tarifa Especial n.º 3 de grande velocidade, conforme a doutrina do seu Art.º 2.º, só é de aplicar às remessas únicamente constituídas por mercadorias abrangidas pela mesma tarifa.

No caso apresentado pelo consulente se, em vista dos pesos das mercadorias e percurso da remessa, resultar preço mais económico da efectivação de duas expedições para aplicação da referida tarifa à cebola, deverá o agente que aceitar o transporte na estação de origem, elucidar em conformidade o expedidor.

///

Pergunta n.º 204 — Tendo dúvidas no que determina o Art.º 6.º da Tarifa Especial n.º 8-P., sobre o excesso de percurso na ida, a um passageiro portador de bilhete desta Tarifa, para um percurso dentro do raio de ação da Tarifa Especial n.º 1-P. e que solicita ao revisor excesso de percurso para uma estação ainda dentro do raio de ação desta última tarifa indicada.

Exemplo:

Passageiro portador de bilhete da Tarifa Especial n.º 8-P., de Lisboa Terreiro do Paço a Pinhal Novo, pede ao revisor do comboio n.º 9121 excesso de percurso para Setúbal. Tenho dúvidas pelo motivo da Tarifa Especial n.º 8-P., determinar que o passageiro fica sujeito às disposições da Tarifa Geral de Transportes — Título I — Passageiros ou da tarifa local aplicável.

Resposta — Deve cobrar o custo do bilhete para o novo destino ao abrigo da Tarifa Geral, acrescido de 20%.

## II — Divisão da Exploração

### RECTIFICAÇÃO

No último Período da resposta à pergunta n.º 161, publicada no Boletim da C. P. n.º 301, de Julho de 1954, onde se lê: «quando o primeiro comboio estiver parado dentro dos postes de limite», deve ler-se: quando a cauda do primeiro comboio estiver dentro dos postes de limite.

ARQUIVOS



///

Pergunta n.º 178 — Vendas Novas anunciou o comboio n.º 32762 a chegar a Setil às 14,33 h.

Setil anunciou também o comboio n.º 32761 a partir às 14,35.

Devido ao atraso do comboio n.º 32762 o cruzamento

efectuou-se em Muge, chegando o comboio n.º 32761 às 14,45 h. e o n.º 32762 às 14,51.

O comboio n.º 32761 circulava com 60 veículos e foi-lhe feito sinal de paragem, que efectuou, a 50 metros além do semáforo, por exceder os limites. Abriu-se depois o semáforo para a entrada do comboio n.º 32762, que circulava com 30 veículos, estando a linha por onde entrou, livre mais 50 metros além do semáforo de saída. Efectuou seguidamente paragem ao limite, puxou à frente para cortar a máquina que excedia o limite e resguardou-se esta na linha do cais.

Ambos os comboios tinham paragem na estação.

Peço informar se algum dos comboios devia ser recebido ao abrigo do Art.º 19.º do Regulamento 2 e qual a cláusula estabelecida no n.º 1 do modelo M. 126.

**Resposta** — No caso de que se trata, não havia que aplicar o Art.º 19.º, visto que de facto nenhum comboio entrou na estação com o limite de saída impedido.

Para a receção do comboio n.º 32761 a estação devia proceder de acordo com o Art.º 51.º do Regulamento 3, como supomos, aliás, que procedeu. É evidente que a entrada do comboio 32762, só devia ter lugar depois do comboio n.º 32761 estar parado antes da 1.ª agulha, procedendo-se depois o seu fraccionamento.

///

**Pergunta n.º 179** — Em Vilela do Tâmega, há 3 agulhas. Uma no lado ascendente e duas no lado descendente.

Por motivo de avaria no sistema de aferrolhamento da segunda agulha, lado descendente, teve de ficar aberta, sem qualquer segurança, enquanto não foi reparada.

A segunda agulha (lado descendente) é tomada de ponta pelos comboios, e a primeira, embora também seja tomada de ponta, está fechada com cabresto.

Agradeço ser informado, por haver várias opiniões, qual delas deve ser guarnecida pelo agulheiro, visto haver apenas um agente braçal e um graduado e não ter encontrado nada regulamentado para casos de tal natureza.

**Resposta** — Em virtude do determinado no Art.º 22.º do Regulamento 2, devem ser guarnecidas as duas agulhas.

Neste caso devia ter sido pedido à Via e Obras para munir, transitóriamente, a agulha n.º 2, de um cadeado enquanto se procedesse à reparação do cadeado «Fiebrandt».

///

**Pergunta n.º 180** — Peço dizer-me se prevalece o intervalo de 1,30 h. para efeito de abono, quando o pessoal da revisão inicia o seu serviço num comboio ónibus sem serviço e se destine a tomar serviço noutra comboio; e se num determinado trajecto em que siga sem serviço utilizando dois comboios e havendo intervalo de um para outro, deste tempo será abonado 50 ou 100%?

**Exemplo** — 1.º caso: Automotora n.º 1422 sem serviço de Pampilhosa a Vilela, venda de bilhetes para o comboio n.º 320, seguindo em serviço neste. Como não existe 1,30 h., desde a chegada da automotora n.º 1422 e a partida

do comboio n.º 320, será o tempo totalmente abonado, ou apenas 30 m. para venda de bilhetes e o restante de reserva?

2.º caso: Comboios n.ºs 120/4919 sem serviço de Braço de Prata a Queluz. Em Campolide há um intervalo de 31 minutos. Deve o abono ser totalmente de 50%, ou o intervalo citado de 100% e apenas de 50% o tempo em trânsito?

**Resposta** — Os abonos a fazer nos casos referidos, são:

1.º — Abonam-se 0,30 h. para venda de bilhetes ao comboio n.º 320, abonando-se o restante tempo como reserva.

2.º — Abona-se somente 50% de tempo do trajecto dos comboios n.ºs 120 e 4919, não se abonando o intervalo em Campolide, visto ser superior a 0,30.

Esclarece-se ainda de que as regras para estes e todos os restantes abonos, estão indicados nas instruções sobre abonos variáveis ao pessoal de trens e de revisão de bilhetes.

///

**Pergunta n.º 181** — Acerca da minha consulta de 14 de Outubro de 1953, não há referência à parte em que pergunto: Para que estão os agentes de trens juramentados?

Peço informar-me, pois essa última parte é também de interesse.

Decreto de 31 de Dezembro de 1864, Art.º 17.º § 2.º — 1.º e 4.º.

Os agentes juramentados podem trazer arma de defesa dentro ou fora dos limites do Caminho de Ferro sem qualquer licença?

**Resposta** — Nos termos do Art.º 54.º do Decreto-Lei n.º 39780 de 21 de Agosto de 1954, que veio substituir o Decreto de 31 de Dezembro de 1864, serão sempre juramentados:

a) Os chefes de lanço, chefes e subchefes de distrito e guardas do sexo masculino que verificarão, em especial, os factos ocorridos na via;

b) Os chefes de estação ou quem os substituir que verificarão, em especial, os factos ocorridos nas estações e suas dependências;

c) Os revisores e condutores, que verificarão, em especial, os factos ocorridos no comboio.

As Empresas podem todavia fazer juramentar outros de categoria diferente, sempre que as conveniências de serviço o exijam.

Anteriormente a este diploma, não se estabelecia a categoria dos agentes que tinham de ser sempre juramentados. A Companhia é que fazia juramentar aqueles a quem encarregava da guarda e polícia do caminho (§ 2.º do Art.º 17.º do Regulamento de 31 de Dezembro de 1864).

O motivo porque são juramentados e actualmente com carácter obrigatório, é porque sem dúvida se entendeu que devem ter funções de guarda e polícia do caminho. Por outro lado, os agentes juramentados não têm direito a trazer armas de defesa dentro ou fora dos limites do caminho de ferro, sem qualquer licença. (Art.º 55.º do Decreto-Lei n.º 39780 de 21 de Agosto de 1954).



As novas Diesel-eléctricas de um expresso australiano

# LÁ POR FORA...

## Austrália

Desde que em 1854 foi inaugurado o primeiro serviço de caminhos de ferro, a rede de linhas nesta vastíssima possessão britânica, aumentou em cerca de 45.000 Kms., extensão esta que poderá considerar-se uma das maiores do mundo, com bitolas que variam entre 2 pás 6 polgs. (75 cms.) e 5 pés 3 polgs. (1 m 57).

A primeira linha, cujo centenário acaba de ser celebrado, foi inaugurada em 12 de Setembro de 1854 com uma bitola de 76 cms. com a extensão de cerca de 3 kms, entre Melbourne e Port Melbourne e teve por motivo original a descoberta de ouro no distrito de Victoria em 1851. A afluência de emigrantes e de pesquisadores de ouro que ali logo acorreram vindos de todas as partes do mundo tornaram forçosa a construção de caminhos de ferro.

A competência surgiu, e como cada engenheiro de cada companhia então organizada exigia que a construção da linha a seu cargo fosse feita com a bitola da sua simpatia, resultou que na Austrália existem hoje várias bitolas, a maioria das quais é de 76 cms, de 1,20 m e de 1,57 m,

Tal discrepância originou uma questão que ficou na história dos caminhos de ferro australianos com o nome da *gauge question*, a questão das bitolas, que ainda até hoje não foi resolvida e que está ainda longe de ter uma resolução, porque as extensões a modificar são grandes e os trabalhos, presentemente, extraordinariamente dispendiosos.

Fácil é pois de imaginar quantos trasbordos forçados de mercadorias e passageiros essas diferenças ocasionam com as suas consequentes despesas e demoras.

## Argentina

Em um discurso na Convenção Económica de Buenos Aires, o presidente Perón referindo-se ao crescente «déficit» que se observa na exploração, pelo Estado, dos caminhos de ferro argentinos, concluiu dizendo: «No dia em que os caminhos de ferro estiverem perfeitamente modernizados relativamente a material rolante e imóvel, e produzirem pelo menos tanto quanto consomem, o Estado não mais terá qualquer interesse em administrá-los».

Em outra ocasião, ao encerrar o Congresso dos Ferroviários Argentinos, atribuiu

parte do «déficit» discutido a uma possível má organização.

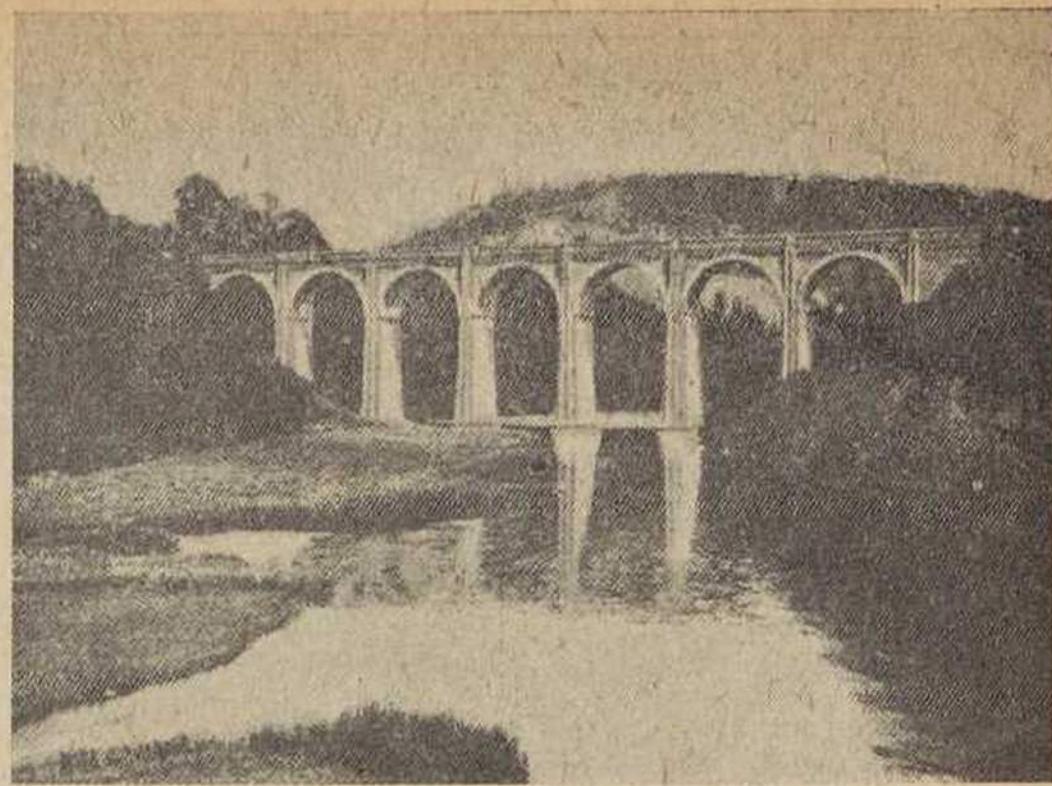
\* \* \*

As oficinas «Ferrodinie», que trabalham sob os auspícios do Ministério da Indústria e Comércio argentino, iniciaram a construção de vagões em Alvaneda, na província de Buenos Aires. Fornecem também aço para guindastes, pontes, tanques-depósito e caldeiras. Até agora já forneceram 140 vagões-tanques para petróleo e 40 para nafta, cada um com a capacidade de 50 m. c. e também 200 vagões para o transporte de carvão, na bitola de 75 cm., na linha Eva Perón entre Rio Turbio e Rio Galegos. Modificaram-se 75 carruagens-restaurantes e começou-se a construção de vagões para o transporte de 55 toneladas de trigo, cada um. Vão começar os trabalhos para a construção de 100 vagões especiais para o transporte de cana de açucar.

### Bélgica

A União artística e intelectual dos ferroviários suíços tomou parte na reunião anual da Federação internacional das sociedades artísticas e intelectuais dos ferroviários, realizada nos dias 29 e 30 de Maio, deste ano, em Noisy, Bélgica. Fizeram-se representar nesta assembleia os seguintes países: Alemanha, Áustria, Bélgica, Finlândia, França, Holanda, Luxemburgo, Suíça e Jugoslávia.

A reunião, entre várias decisões, confirmou por dois anos a Bélgica na primeira vice-presidência e a Suíça no secretariado geral; chamou a Finlândia para a terceira vice-pre-



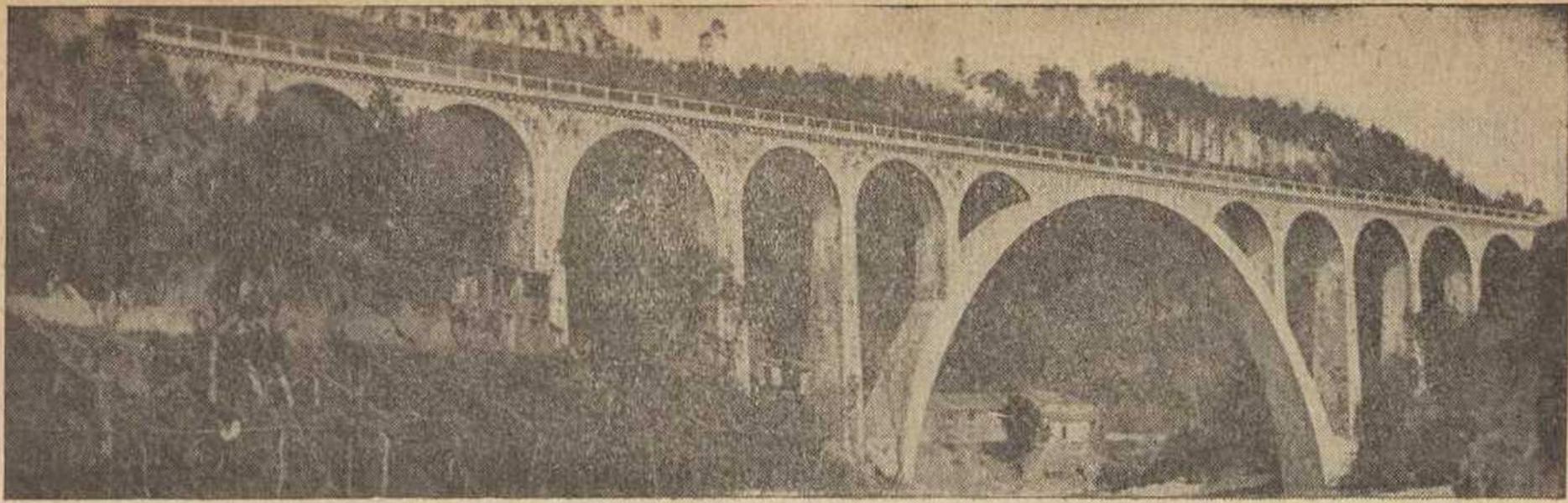
BÉLGICA — Ponte de uma linha pertencente aos caminhos de ferro nacionais

sidência, na pessoa de M. Lehtinen, director-chefe da administração dos Caminhos de Ferro finlandeses; pediu às redes membros da Federação que estabelecessem o estado exacto das sociedades filiadas, com os seus efectivos; aprovou o estabelecimento de relações com a Dinamarca, a Noruega, a Suécia, a Grécia, a Turquia, o Líbano e Portugal.

A assembleia deliberou também organizar um concurso internacional de literatura; pela França para as regiões da língua francesa: França, Suíça francesa e Wallonia; e pela Alemanha, para a Alemanha, Áustria e Suíça alemã. A Alemanha pediu o adiamento, para outra ocasião, da organização de uma exposição internacional de pintura em Francfort. Em compensação, solicitou e obteve que a reunião de 1955 se efectuasse na Alemanha.



BRUXELAS  
A nova  
estação central



# Regulamentação dispersa

## I — Divisão Comercial

### A — Tráfego

*Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros, Bagagens e Cães entre Portugal e Espanha* — (em vigor desde 1-10-954) — Regula as condições e preços de transporte, entre os dois países, ao abrigo desta Tarifa.

*Regulamento para o Transporte de Mercadorias entre Portugal e a Grã-Bretanha, em trânsito por Espanha e França* — (datado de 6-9-954) — Regula o transporte directo de mercadorias entre Portugal e a Grã-Bretanha.

*16.º Aditamento aos quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas da antiga Rede* — (em vigor desde 26-9-954) — Atribui distâncias de aplicação ao apeadeiro de Adémia.

*39.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.* — (datado de 21-9-954) — Estabelece o serviço que presta o apeadeiro de Adémia.

*1.º Aditamento ao 222.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 15-9-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Braga, o Despacho Central de Vieira do Minho e o Posto de Despacho de Póvoa de Lanhoso.

*1.º Aditamento ao 223.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde

15-9-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Braga e o Despacho Central de Venda Nova.

*1.º Aditamento ao 224.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 15-9-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Braga e os Despachos Centrais de Vieira do Minho, Rossas (do Minho), Venda Nova e Montalegre.

*Aviso ao Público B. n.º 205* — (em vigor desde 15-9-954) — Anuncia a inauguração do serviço de transporte directo de mercadorias entre Portugal e a Grã-Bretanha.

*Aviso ao Público B. n.º 206* — (em vigor desde 1-10-954) — Anuncia a entrada em vigor da nova Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães, entre Portugal e Espanha.

*94.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 1-10-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Alferrarede e os Despachos Centrais de Carvalhal e Souto.

*201.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 25-9-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Esmoriz e o Despacho Central de Esmoriz (Gondezende) e os domicílios da freguesia de Esmoriz.

*248.º Complemento à Tarifa de Serviços*

*Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 20-9-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Beja, o Despacho Central de Beja e os domicílios da mesma cidade.

*249.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 25-9-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Esmoriz e o Despacho Central de Cortegaça e os domicílios da freguesia de Cortegaça.

*250.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 25-9-954) — Transporte de mercadorias entre o apeadeiro de Rio Meão, os domicílios da freguesia de Rio Meão e os Despachos Centrais de Vergada, Fiães e Caldas de S. Jorge, servindo as povoações de Santa Maria de Lamas, Picoto e Lourosa.

*251.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 1-10-1954) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Paradela e o Despacho Central de Sever do Vouga servindo as povoações de Rocas e Couto Esteves.

*252.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 1-10-954) — Transporte de mercadorias (incluídas as bagagens) entre a estação de Paradela e o Despacho Central de Sever do Vouga.

*253.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 1-10-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Entroncamento e o Despacho Central de Torres Novas e as localidades de Alcanena e Alcanede.

*Carta-Impressa n.º 123* — (em vigor desde 28-9-954) — Determina que aos produtos constituídos por sumos de frutas, não fermentados, se aplique o tratamento tarifário previsto para bebidas gasosas ou refrigerantes, não designados.

#### B — Reclamações

*Circular n.º 33* — (20-9-954) — Trocas de fardos com bacalhau originadas pela queda das respectivas tabuletas.

## II — Divisão de Exploração

### A — Estudos e Aprovisionamentos

*Instrução n.º 2.596* — 28-9-954 — Sinalização de um desvio ao quilómetro 59,732.00 da Linha da Beira Alta para serviço privativo da Divisão de Via e Obras.

### B — Movimento

*5.º Aditamento à Comunicação Circular n.º 878, de 20-9-954* — sobre nomenclatura dos modelos da série M.

*Ordem do Dia n.º 4592, de 20-9-954* — sobre a mudança da hora legal.

*Carta Impressa n.º 12, de 23-9-954* — sobre o anúncio das circulações especiais n.ºs 26 102 / 25 101, 20 002, M 26 101 e M 25 102 a efectuar no dia 28-9-954.

*Ordem de Serviço n.º 92 86* — 1-9-954 — Interrupção temporária da via descendente entre Avanca e Ovar no período das 8 às 18 horas.

*Aditamento à Ordem de Serviço n.º 92/86* — 15-9-954 — Restabelecimento da circulação normal pelas duas vias, a partir das 18 horas do dia 15 de Setembro, entre as estações de Avanca e Ovar.

*Ordem de Serviço n.º 93 87* — 15-9-954 — Interrupção temporária da via descendente, entre Ovar e Esmoriz no período das 8 às 18 horas.

## III — Divisão de Via e Obras

### Divisão

*Circular de Via n.º 3 458 de 16.9.954* — Em seguimento às Circulares da Via n.ºs 3 455 e 3 457, esclarece que é necessário estabelecer também relações nominais do pessoal referido naquelas Circulares que não foi militar; entra o pessoal feminino.

*Instrução de Via n.º 366 de 17-9-954* — Transcreve a carta n.º 65 651 de 13-9-954 da n.º Direcção Geral, comunicando que a Companhia gosa da isenção de impostos ou contribuições do Estado, incluindo o imposto do selo. Esclarece que a referida isenção apenas é de considerar, quanto ao imposto do selo, em todos os actos e factos que respeitam à exploração ferroviária.



O grupo excursionista, com o Sr. Secretário da Direcção-Geral que os foi saudar, à partida, na gare da estação do Rossio

## *Excursões de ferroviários portugueses a Madrid*

No passado dia 30 de Outubro partiu para Madrid, no comboio n.º 2011, um grupo de ferroviários portugueses, que naquela capital fez uma estadia de 3 dias.

O grupo excursionista era constituído por funcionários dos Serviços Centrais e Regionais da C. P. e alguns da Sociedade Estoril, uns e outros acompanhados de pessoas de suas famílias.

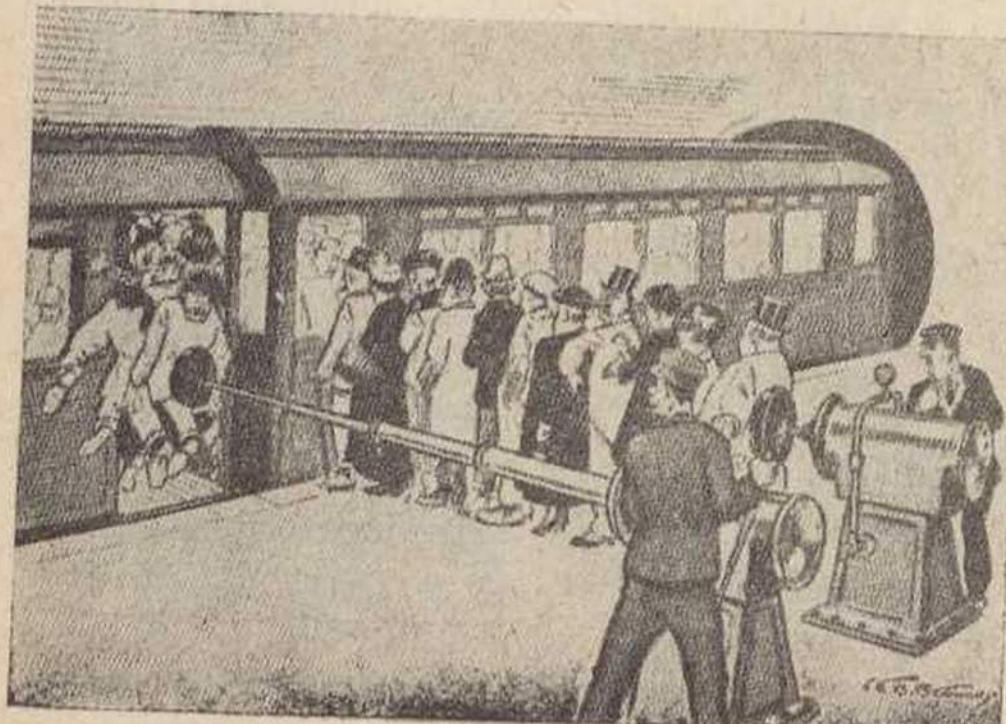
Orientados por guias competentes, os ferroviários portugueses, num total de 52 pessoas, efectuaram as visitas do Madrid turístico, do Madrid artístico, do célebre Mosteiro

do Escorial e do Real Sítio de Aranjuez.

Esta excursão, como aliás a anterior efectuada a Sevilha e arredores, integra-se num louvável plano: o de proporcionar aos ferroviários portugueses e suas famílias a efectivação de viagens nos principais trajectos turísticos europeus, aos mais baixos preços.

O regresso efectuou-se no dia 3 de Novembro findo, no comboio n.º 2010.

Tanto à ida, como no regresso, os excursionistas foram cumprimentados, na estação de Lisboa-Rossio, pelo Sr. Secretário da Direcção-Geral da Companhia.



## BOM HUMOR

NO ESTRANGEIRO

Máquina ideal para comprimir passageiros dentro das carruagens



# III Conferência Comercial Ferroviária Espanha-Portugal

**D**E 17 a 22 de Novembro realizou-se nos Serviços Centrais da C. P., em Santa Apolónia, esta Conferência para tomar parte na qual chegaram a Lisboa, no Lusitânia-Expresso do dia 17, Delegados espanhóis, alguns acompanhados de suas esposas, que eram aguardados na estação do Rossio pelos Srs. Eng. Branco Cabral, Drs. João Faria Lapa e Carlos de Albuquerque, respectivamente, Secretário Geral da C. P., Chefe da Divisão Comercial e Chefe do Serviço do Tráfego e outros funcionários superiores da C. P..

Os trabalhos tiveram início na tarde do

dia 17, estando presentes os seguintes Delegados:

*Por parte da Renfe*

D. Manuel Macias, Subdirector, Chefe do Departamento Comercial.

D. Alfonso Imédio, Chefe de Divisão.

D. Santiago Ordoñez, Chefe do Serviço de Fiscalização-Mercadorias.

D. José Resalt Gonzalez, Inspector Principal.

*Por parte da «Wagons-Lits»*

D. Luiz Lopez Jamar — Director em Espanha.



Recepção na estação do Rossio dos funcionários superiores da C. P. aos delegados da RENFE, alguns dos quais se fizeram acompanhar de suas esposas

Conde de Penalva d'Alva — Representante em Portugal.

*Por parte da «Transfesa»*

D. Anselmo Lopez — Director

*Por parte da C. P.*

Dr. João Faria Lapa — Chefe da Divisão Comercial.

Dr. Carlos de Albuquerque — Chefe do Serviço do Tráfego.

João dos Santos Camarinhas — Chefe do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Aparício Frutuoso — Subchefe de Serviço das Reclamações.

Dr. Torroais Valente — Adjunto do Serviço do Tráfego.

João Frederico Pires — Inspector Principal do Serviço do Tráfego.

Abriu a Conferência o Sr. Director Geral da C. P., Eng. Espregueira Mendes que pronunciou o seguinte discurso que transcrevemos integralmente:

**Meus senhores :**

São decorridos quase dois anos — completam-se em Dezembro — que neste mesmo local, e perante as mesmas pessoas, pronunciei algumas palavras alusivas à abertura dos trabalhos da I Conferência Comercial Ferroviária Espanha-Portugal. Desejei então, melhor, vaticinei então que estas conferências se realizariam com regularidade, uma vez em cada ano, e alternadamente, em Portugal e em Espanha.

Os factos confirmaram, sem reservas, os meus vaticínios. No ano transacto realizou-se a II Conferência, em Salamanca. Dentro de poucos minutos vão iniciar-se aqui os trabalhos da III Conferência.

Será decerto motivo de regozijo para todos nós, homens do Caminho de Ferro, verificarmos esta cadência regular, este ritmo, este «tudo se passa como fora previsto» — é um apanágio da actividade que servimos.

Que estas conferências facultassem apenas o contacto directo, pessoal, entre homens que exercem funções idênticas em dois organismos similares — o Departamento Comercial da RENFE e a Divisão Comercial da C. P. — ligados por laços que, sem recurso a imagem literária, podemos classificar de ferreiros, já seria colher vantagem incontrovertida. Todos nós temos autoridade para afirmar, porque somos partes na causa, que o mútuo conhecimento pessoal facilita extraordinariamente a resolução dos incidentes que o serviço dia a dia levanta.

Mas tal não é o caso. Além desse proveito, bem apreciável, podemos inscrever no activo do balanço destas conferências numerosos resultados concretos, tangíveis e — sublinho intencionalmente — perceptíveis e apreciados pelo público, a pessoa colectiva que procuramos servir da melhor forma e cuja sa-

tisfação constitui o fulcro único, o objectivo final de toda a nossa actividade.

Seria descabido enunciar aqui esses resultados visto que todos somos os seus autores. Mas não resisto à tentação de citar alguns, quanto mais não seja para que na invocação que faço encontrem todos os presentes o estímulo para prosseguirem na mesma orientação e para intensificarem ainda mais a compreensão mútua, a vontade firme de melhorar sempre, e mais, os nossos serviços. E assim, sem preocupações de prioridade, indico: a possibilidade de, através dos nossos serviços, ter sido facultada ao público, em Espanha, a marcação de lugares em determinados comboios de Portugal e, inversamente, ao público, em Portugal a marcação em determinados comboios de Espanha; a eliminação graças às eficazes providências da RENFE, da demora, na, fronteira hispano-francesa, das bagagens registadas dos passageiros destinados a Portugal, por motivo das formalidades aduaneiras; a harmonização das providências a tomar pela RENFE e pela C. P. em face das decisões da União Internacional de Caminhos de Ferro; o próximo restabelecimento do serviço combinado de passageiros e de bagagens por Ayamonte-Vila Real de Santo António, neste momento só pendente da ultimação de pormenor, por parte da C. P.; a próxima supressão das dificuldades, resíduo do último conflito europeu, à circulação de vagões particulares entre Portugal e Espanha; a possibilidade de pôr ao serviço do tráfego entre Portugal e países além Espanha, vagões de eixos intermudáveis e contentores; a redução das despesas aduaneiras no tráfego entre Portugal e países além Espanha; a possibilidade, facultada pela atitude gentil da RENFE, de Portugal aderir à futura Tarifa Europeia de Mercadorias, etc., etc.

Da vossa Ordem do Dia dos trabalhos que vão iniciar-se, constam 14 pontos relativos ao tráfego de passageiros e 11 pontos relativos ao tráfego de mercadorias. Todos eles de suma importância, só a vossa competência e dedicação podem suprir a carência do tempo que vos é concedido para encontrar a solução de tão elevado número de questões. Não me furto à tentação de manifestar o meu especial interesse por alguns desses pontos, que enumero: concorrência da camionagem no transporte de grupos; excursionismo por estrada entre Portugal e Espanha, por nossa iniciativa; oportunidade do restabelecimento, em Espanha, do serviço de veraneio em Portugal; tarifa de mercadorias Portugal-Espanha; diligências, por parte da RENFE, junto das autoridades aduaneiras de Espanha, para a selagem dos contentores de e para Portugal, em trânsito por Espanha.

Estou certo que, tanto em relação a estes pontos, como a todos os outros, será possível chegar a soluções vantajosas para a RENFE e para a C. P. — porque vantajosas para o público.



O Director Geral da C. P. saúda a Delegação espanhola à III Conferência

rector da RENFE e Chefe do Departamento Comercial da RENFE: V. Ex.<sup>a</sup> é nosso amigo, já de longa data. Tão habituados estamos, e desde há tantos anos, à estreita colaboração de V. Ex.<sup>a</sup>, que seria irreverência, mesmo impertinência, traduzir com encómosos a muita alegria que sentimos sempre que o temos entre nós, e o nosso desejo constante de proporcionarmos a V. Ex.<sup>a</sup> uma estadia agradável e tentadora, para que encurte sempre mais o intervalo das suas sempre desejadas visitas. Aproveito a presença de V. Ex.<sup>a</sup> para lhe rogar seja intérprete dos meus fraternal cumprimentos ao meu amigo e colega Garcia Lomas, Director da RENFE.

A todos os colaboradores que acompanham V. Ex.<sup>a</sup> e dos quais destaco, como elemento também já nosso familiar, D. Alfonso Imedio, ilustre Chefe de Divisão do Departamento Comercial da RENFE — e ás senhoras que os acompanham, os meus cumprimentos de boas-vindas e desejos de agradável estadia.

A V. Ex.<sup>a</sup>, Senhor D. Luiz Lopez Jamar, Representante da Wagons-Lits em Espanha, e a sua Esposa, igualmente os meus cumprimentos de boas-vindas.

A V. Ex.<sup>a</sup>, Senhor D. Anselmo Lopez, director da TRANSFESA, e a sua Esposa, as minhas saudações.

A V. Ex.<sup>a</sup>, Senhor Conde de Penalva, Representante da Wagons-Lits em Portugal, não são cabidas saudações de boas-vindas. Mas desejo aproveitar a oportunidade para sublinhar as cordiais relações que nos unem e o valioso espírito de colaboração que da parte de V. Ex.<sup>a</sup> sempre temos encontrado.

Falou a seguir o Sr. D. Manuel Macias, Subdirector da RENFE, para agradecer a cor-

dialidade da recepção reservada pela C. P. aos Delegados à Conferência e para congratular-se pela coincidência dos pontos de vista da C. P. e da RENFE quanto à feliz iniciativa destas Conferências, as quais, a par da inestimável vantagem de permitirem contactos pessoais entre os funcionários dos caminhos de ferro espanhóis e das Empresas colaborantes, permitem também, com a menor perda de tempo, dar aos problemas as soluções que requerem. Disse estar, por isso, certo de que as Conferências entre o Departamento Comercial da RENFE e a Divisão Comercial da C. P. têm asseguradas a sua continuidade com as consequentes vantagens para o Públíco e para o progresso das relações ferroviárias que interessam a Portugal e á Espanha.

A Conferência comportava na sua Ordem do Dia numerosos assuntos acerca dos quais foram tomadas resoluções que, certamente, terão vantajosos reflexos no desenvolvimento das relações ferroviárias entre os dois países ibéricos.

Assim, vão ser facilitadas com preço reduzido as viagens de grupos de excursionistas entre Portugal e Espanha; serão concedidos também descontos aos passageiros que se destinem às Feiras de Amostras de Barcelona e de Valência e aos peregrinos que de Espanha

nha venham até Fátima por ocasião das grandes peregrinações de Maio e de Outubro.

Ficou assente um serviço combinado de camionagem de passageiros e bagagens de, e para Sevilha, em ligação com o serviço ferroviário da C. P. através da fronteira de Vila Real de Santo António melhorando-se assim as ligações de Portugal com o Sul de Espanha e Marrocos. Na mesma orientação e com vista a estimular a deslocação de espanhóis a Portugal por ocasião da época de veraneio, estabelecer-se-ão bilhetes directos desde as regiões espanholas interessadas.

Também, dentro de breve prazo, os passageiros que de Portugal se dirijam a Madrid pelo Lusitânia-Expresso, poderão assegurar-se da garantia do regresso de Madrid no dia que escolherem, adquirindo em Lisboa (Rossio) a correspondente marcação de lugar em 1.<sup>a</sup> ou 2.<sup>a</sup> classe.

No que respeita ao tráfego de mercadorias, encara-se a criação de uma tarifa directa entre Portugal e Espanha e a próxima adopção

de providências tendentes a permitir aos expedidores maior liberdade na escolha do modo de pagamento de portes, tanto no tráfego entre Portugal e Espanha como entre Portugal e os países além-Pirinéus.

A troca de impressões a que deu lugar a eventual circulação de vagões de particulares portugueses, em Espanha, e espanhóis, em Portugal, permitiu avaliar das vantagens que poderiam advir para os exportadores portugueses da utilização de vagões de eixos intermudáveis de propriedade particular espanhola, dado que estes vagões permitem assegurar o transporte de mercadorias praticamente para toda a Europa sem necessidade de qualquer trasbordo, valorizando assim a apresentação dos produtos nos mercados consumidores. Os vagões daquele tipo têm tomado nos últimos anos crescente importância no escoamento da produção frutícola espanhola, havendo pois motivo para crer que o assunto mereça a devida atenção aos sectores correspondentes da nossa produção.



A actividade dos delegados numa das sessões

# **Empresa Geral de Transportes**

**S. A. R. L.**

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS \* SERVIÇOS AUXILIARES  
DO CAMINHO DE FERRO \* RECOLHA E ENTREGA DE MERCADORIAS  
E BAGAGENS AO DOMICILIO \* SERVIÇO DE PORTA À PORTA  
EM CONTENTORES \* ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

## **AGENTES DE TURISMO AGENTES DE NAVEGAÇÃO**

**Rua do Arsenal, 124 e 146**

**Telefs. 32151/54 e 32261/64**

**LISBOA**

**Rua Mousinho da Silveira, 30**

**Telefs. 25938/39**

**PORTO**

### **CALCADO**

**ZARCO**

**COSTAS (Irmãos) & C.<sup>A</sup>**

**Tel. 152**

**S. João da Madeira**

### **FERRAGENS E FERRAMENTAS**

Fundos para cadeiras e Macacos para levantar pesos — Serras de fita e circulares, Malhos, Marretas, Pás de aço, de bico e quadradas, Enxadas e Picaretas

**Teixeira, Lopes & Neves, L.<sup>da</sup>**

Cutelaria e Talheres — Foles, Ventoinhos, Engenho de furar, Brocas e Mandrins

**22, Largo de S. Julião, 23**

**1, 3, R. Nova do Almada, 5 a 9 — LISBOA**

End. Tele. FERRAME

Telefone 25644



**Senhores funcionários da C. P.  
e da Sociedade Estoril**

Nem sempre que estejam interessados em adquirir

#### **OCULOS OU LENTES**

devem preferir a nossa casa porque:

- Apresentamos o maior e mais variado sortido de **Armações em massa e metal**.
- Possuímos o maior stock de lentes brancas e de cor, bem como de lentes de 2 focos para ver de longe e perto.
- **Fazemos os descontos máximos** que outras casas lhes oferecem.
- Garantimos todo o nosso trabalho, com **assistência técnica permanente e gratuita**.

**OCULISTA DE LISBOA, L.<sup>DA</sup>**  
**RUA DA MADALENA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)**

### **SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.<sup>DA</sup>**

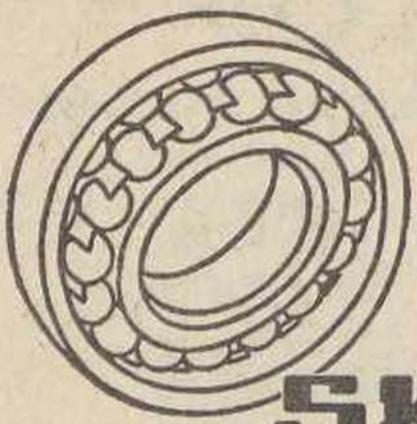
Sede Social: Escritório e Armazém

**Rua da Prata, 199 - 1.<sup>º</sup> e 2.<sup>º</sup> — LISBOA**

Telefone 32728

Sociedade proprietária da

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM  
EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE  
ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRAN-  
QUEAÇÃO E ACABAMENTO DE  
SACAVÉM

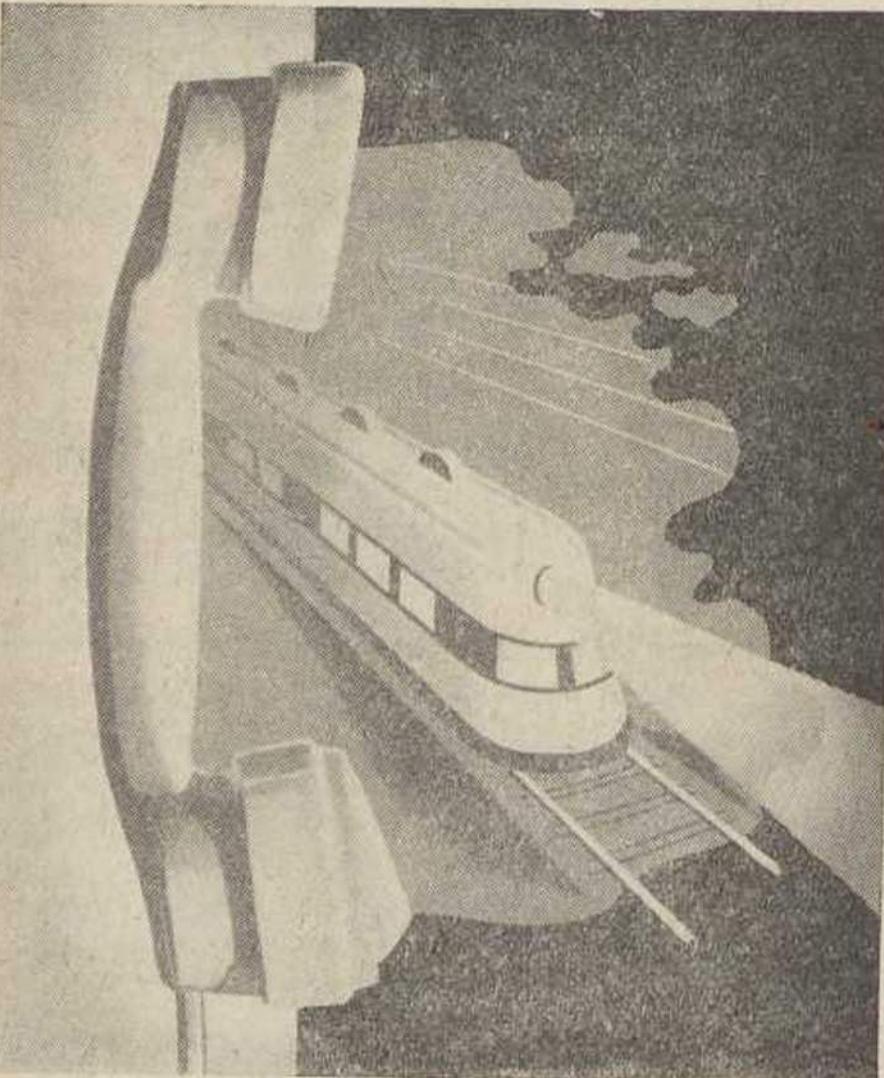


**SKF**

## **ROLAMENTOS CHUMACEIRAS**

**LISBOA**  
**PORTO**

PRAÇA DA ALEGRIA 66-A  
Telef. 33995 - 34223  
AV. DOS ALIADOS 150-152  
Telef. 29776 - 29777



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.  
RUA FILIPE VOLQUE, 7, 1.º - LISBOA  
Telet.: (P. P. C. - 2 Linhas) - 57193 - Teleg.: Ericsson

# *Sumário*

- O «Boletim da C. P.» deseja Boas Festas
- Conferência Europeia de Transportes
- Visita a Portugal do Primeiro-Ministro da Grécia
- A Canção dos Pinheiros, por Jorge Ramos
- Para a História: Caminhos de Ferro Portugueses
- Despedidas e Agradecimentos
- Melhoria nas Ligações Ferroviárias Internacionais entre Portugal e a França
- Fornecimento de vagões aos Caminhos de Ferro de Moçamedes
- Conferência Europeia dos Horários
- A inauguração da Paragem de Folhadal
- O lugar ocupado pela ciência na cultura geral, por Louís de Broglie
- O Presépio, por Adolfo Faria de Castro
- O Natal do pobrezinho, por António Feliciano de Castilho
- Talvez não saiba que..., por José Júlio Moreira
- Apeadeiro de Campo-Serra
- Perguntas e Respostas
- Lá por fora...
- Regulamentação dispersa
- Excursões de ferroviários portugueses a Madrid
- Bom humor no estrangeiro
- III Conferência Comercial Ferroviária Espanha-Portugal



NA CAPA: Natal ferroviário—Desenho de Stuart de Carvalhais

**FÁBRICA DE CALÇADO TIP-TOP**

Armando da Costa Almeida & C.º

SRS. FERROVIARIOS — Calcem os vossos filhos com calçado **Tip-Top**, cômodo, elegante e que não tortura as crianças — Peçam sempre em qualquer armazém de Viveres da Companhia calçado **Tip-Top**

**MOINHOS — CUCUJÃES**

Tel. 210 (Ribeira S. João da Madeira)