



BOLETIM DA C.P.

BOLETIM DA C.P.

N.º 270

DEZEMBRO — 1951

ANO 23.º

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

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro

— Estação de Santa Apolónia

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

Natal

Pelo sinal da santa Cruz -
hóstia do Bem de Jesus
a todos oferecida;
sejam os homens irmãos,
sentindo, como cristãos,
o exemplo da sua vida!

- Pelo sinal da santa Cruz -
que a mão de Deus fraca em faz
na benção das vidas calmas;
sejamos como Ele o quer;
para que enfim possa haver
paz na Terra! Faz nas almas!

E a Vida renascerá,
liverta de tanto mal!
e cada homem ferá
- santo Deus! - o seu Natal!

OS PINTORES E O CAMINHO DE FERRO

O caminho de ferro tem sido, por esse mundo fora, uma fonte de inspiração para artistas e escritores. Tema sugestivo, com características muito do agrado do público, o caminho de ferro, em pouco mais de cem anos de existência, tem constituído assunto magnífico para jornais e revistas, filmes e exposições.

Em Portugal, muitos escritores contemporâneos nos legaram páginas sublimes sobre o caminho de ferro, como Eça de Queiroz, Bulhão Pato, Ramalho Ortigão, Pinheiro Chagas e Camilo Castelo Branco. Não sabemos porquê, o caminho de ferro não mereceu, até há pouco, a atenção dos nossos artistas plásticos, apesar de se desfrutar, de cada janela do comboio, uma deliciosa aguarela.

Na verdade, a janela do comboio é um mirante que convida à contemplação da paisagem portuguesa, celebrada e caracterizada pelos mais fortes contrastes. Mas, da janela do comboio, desfrutam-se também pontes, cais, viadutos, linhas, oficinas, estações, locomotivas, tantos e tantos assuntos que pareciam ignorados dos nossos artistas.

O «Boletim da C. P.» aproveitou os dias melancólicos do outono para realizar a exposição «Os Pintores e o Caminho de Ferro», conseguindo reunir 45 trabalhos assinados por artistas de merecimento,

como Alberto Souza, Alfredo Morais, António Antunes, António de Carvalho, António Cruz, Arnaldo de Figueiredo, Artur Bordalo da Silva, Charo, Domingos Rebelo, Franceolina G. Rodrigues, Hermano Baptista, Jaime Ferreira, Jaime Isidoro, João Marques, João Rosa Rodrigues, Joe, José António Marques, José Félix, Manuel Caldeira Martins, Martin Maqueda, Martins da Costa, Silva Lino, Varela Alde-mira, Prof. Attila Mendly de Vétyem e António Abreu.

Que o assunto seduziu os nossos aguarelistas prova-o a lindíssima exposição inaugurada por Sua Ex.^a o Ministro das Comunicações, Coronel Gomes de Araújo, no vestíbulo inferior da estação de Lisboa-Rossio, certame que, além de reunir um conjunto apreciável de trabalhos, foi admirada por muitos milhares de pessoas, que elogiaram a iniciativa e teceram justos louvores aos nossos artistas que, desinteressadamente, prestaram brilhante colaboração à nossa revista.

À entrada da estação do Rossio, Sua Ex.^a o Ministro das Comunicações era aguardado pelos Administradores Eng.^{os} Mário Costa e Frederico Vilar, Director Geral Eng.^a Espregueira Mendes, Secretário Geral Eng.^a Branco Cabral, Subdirector Eng.^a Campos Henriques, e Coronel Esmeraldo Carvalhais,

do Conselho Fiscal e ainda por muitas dezenas de funcionários superiores da Companhia. Durante a visita, o Sr. Coronel Gomes de Araújo foi acompanhado pelo nosso Director Geral, Eng.^a Espregueira Mendes e por António Montês, editor do «Boletim da C. P.», aos quais endereçou as suas felicitações pela interessantíssima iniciativa.

Desde então, ficou a exposição aberta ao público, não tendo conta as pessoas que a visi-



O sr. Ministro das Comunicações visitando a Exposição na companhia do Administrador Eng.^a Mário Costa, Coronel Esmeraldo de Carvalhais, do Conselho Fiscal, Director Geral Eng.^a Espregueira Mendes, Secretário Geral Eng.^a Branco Cabral e António Montês, Editor do «Boletim da C. P.»

taram. A imprensa referiu-se largamente ao certame, que classificou de acontecimento artístico, e ao qual o *Diário de Notícias* dedicou, entre outras, as seguintes palavras:

«...Se alguém é levado também a supor que certos assuntos, motivos ou temas se não prestam a inspirar artistas (tempos foram esses que não os de hoje!), igualmente uma tal suposição fica por esta exposição destruída. Porque se os artistas prestam — e é o caso dos vinte e quatro que ali isso provam com mais ou menos fulgor — é sempre de préstimo quanto fazem. Além disso, um tal certame tem, pelo sítio onde se encontra, uma função altamente simpática: — põe trabalhos artísticos ao alcance de muita gente que, pelos seus cuidados diários, deles descuidada anda geralmente. E que termina por ficar, diante deles, presa, surpresa e encan-

tada. A exposição «Os Pintores e o Caminho de Ferro», por causa igualmente do sítio onde se encontra, vai ser um êxito. Vai ser sem contestação, a mais visitada de quantas se têm feito em Lisboa. A pontos de que, para bem a ver e a apreciar, há de se escolher, se a houver, uma hora calma e fácil para isso. Porque, de contrário, só se vê... gente a vê-la!..».

Nestas palavras do distinto jornalista e crítico de arte, Augusto Pinto, está o melhor elogio da exposição «Os Pintores e o Caminho de Ferro».

O «Boletim da C. P.», ao agradecer as elogiosas referências da Imprensa diária, felicita todos os expositores, aos quais está muito grato pela brilhantíssima colaboração que prestaram a mais uma iniciativa da nossa revista. Para todos, os nossos melhores agradecimentos.



«A GUARDA DA LINHA».

Aquarela de Alberto Souza adquirida pela Administração da C. P.



José A. Pedroso Júnior

José António Pedroso Júnior, diplomado com distinção com o curso de Engenheiro auxiliar pelo I. I. L., faleceu no dia 23 de Outubro do corrente ano, com 51 anos de idade.

Curta foi a sua vida, deixando profunda saudade entre os seus camaradas ferroviários onde, em cada um, contava um amigo.

Estimado por seus superiores e por seus subordinados, imensamente disciplinado e disciplinador, honesto e muito trabalhador, não pode a Divisão a que pertenceu — Via e Obras — deixar de lamentar a perda de tão leal e valioso colaborador.

Admitido na Companhia como praticante em 1-7-925, entrou no quadro como subchefe de Secção em 1-3-926.

Tão valiosos eram os seus conhecimentos técnicos, que em 1-8-927 ascende à categoria de Chefe de Secção Adjunto.

A Chefe de Secção foi promovido em 1-1-931, e nestas duas últimas categorias chefou sempre com acerto, a 4.ª e 10.ª Secções, e por último a 8.ª e onde, por mérito, foi promovido a Chefe de Secção de Via e Obras de 1.ª classe em 1-12-945.

VIAGEM À SUÉCIA

DOS GRUPOS DESPORTIVOS DOS FERROVIÁRIOS DE LISBOA, BARREIRO E ENTRONCAMENTO

HÁ meses, um grupo de ferroviários suecos dispõe-se a visitar Portugal e a disputar com os ferroviários portugueses dois torneios de ping-pong, um no nosso país e outro na Suécia.

O «Boletim da C. P.» noticiou então a visita dos camaradas suecos ao nosso país, onde disputaram jogos em Lisboa, Barreiro e Entroncamento. Autorizada superiormente a deslocação dos ferroviários portugueses à Suécia, no fim de Julho partiram para Paris os representantes dos grupos desportivos de Lisboa, Barreiro e Entroncamento que, depois de rápida visita á capital da França, tomaram o comboio que os transportou à Escandinávia, depois de atravessarem a Bélgica e a Alemanha.

Em Nybors, o comboio entrou no «ferry-boat», barco que causou admiração aos viajantes, pois possui três linhas para fraccionar os comboios, transportando ainda muitos automóveis.

Depois do desembarque em Korsar, os desportistas portugueses tomaram o comboio para Copenhague—a capital da Dinamarca. De Copenhague a Malmö a viagem foi feita também em «ferry-boat», importante porto sueco, onde tomaram o comboio para Estocolmo. No fim de tão longa viagem, verificou-se que a chegada à capital da Suécia foi feita apenas com dez minutos de atraso, o que provocou o seguinte comentário dum dos elementos da caravana:

«Depois de tantos milhares de quilómetros, um atraso tão insignificante só prova que os transportes ferroviários são os melhores do mundo!»

Na estação de Estocolmo, os nossos camaradas eram aguardados pelos directores do Clube dos Ferroviários de Tomteboda, dos quais Mr. Tage Eriksson era já conhecido dos portugueses, por ter visitado meses antes o nosso país, com um grupo de desportistas suecos.

Instalados nos hotéis, seguiu-se um passeio pela lindíssima cidade de Estocolmo, durante o qual tiveram ocasião de apreciar o nível de vida e a educação do povo sueco. Os ferroviários suecos e famílias não mais largaram os desportistas portugueses, dispensando-lhes as maiores gentile-

zas e proporcionando-lhes visitas a monumentos, parques de diversões, etc.

Acompanhados de Mr. Tage Eriksson, os ferroviários portugueses visitaram as oficinas de reparação de carruagens, onde apresentaram cumprimentos ao Engenheiro-Chefe das mesmas, tendo almoçado na cantina. Nesta visita observaram as boas condições em que são encontrados os trabalhos de reparações, com máquinas de grande rendimento.

Foi numa dependência das oficinas que, depois de terminado o trabalho, foram disputados os jogos de «ping-pong».

A equipa sueca, de calção branco e camisola amarela com vivos azuis—as cores da bandeira nacional, apresentou E. Svensson, H. Wretam, K. Ljungdahl, H. Averdahl, R. Blomquist, K. Eriksson, Scherfors e Boberg. Dos ferroviários portugueses, de calça e camisola branca com as quinas a azul e as palavras «Ferroviários—Portugal», alinharam Francisco Sim-Sim Laurêncio, António Pedro, Jorge da Luz Telmo, Crisogno Ferreira Lopes, Joaquim M. dos Reis Fernandes, Silvestre Ferreira Mateus, Diamantino da C. Carvalho e Alfredo Braga. Os árbitros foram Tage Eriksson (sueco) e Leonel Henriques Pereira (português).



Desportistas portugueses e suecos, momentos antes do torneio de Estocolmo



Desportistas portugueses e suecos em Estocolmo

Com ambas as equipas alinhadas junto das bandeiras nacionais dos dois países, foram proferidas breves palavras de saudação pelos directores Tage Eriksson e António Contente Victório, sendo trocadas lembranças.

Tal como sucedera em Portugal, não foi dado aos jogos o carácter de competição por equipas, ordenando cada grupo os seus elementos e jogando o 1.º com o 1.º, o 2.º com o 2.º, etc., até aos 8 jogos. Procurou-se desta forma valorizar o torneio, não se pensando sequer que, com 8 jogos, haveria a possibilidade de empate, que afinal se veio a verificar por 4-4.

A competição, que teve fases emocionantes, permitiu apreciar a forma, o comportamento e o espírito desportivo dos jogadores portugueses, que se defrontaram galhardamente com adversários de comprovado valor.

À noite, foi oferecido aos jogadores portugueses um jantar, no Restaurante Berus Salonger, durante o qual reinou o maior entusiasmo, tendo sido trocados afectuosos brindes entre os desportistas dos dois países e, no dia seguinte, acompanhados por um intérprete que conhecia a língua portuguesa, os nossos ferroviários realizaram a visita à Câmara Municipal, seguida dum agradável passeio em auto carro, que lhes permitiu apreciar os aspectos mais curiosos de Estocolmo, cidade cercada de ilhas e que, por isso mesmo, é conhecida no meio turístico por «Veneza do Norte».

A igreja real, o Museu Etnográfico, a «Cidade do Sol», o Castelo de Drottningholm, o aeroporto, as pontes, os canais, as vivendas, tudo passou diante dos olhos deslumbrados dos nossos desportistas.

As visitas dos ferroviários portugueses, algumas feitas em barco, permitiram fazer uma ideia não só dos encantos de Estocolmo, mas das suas

indústrias, como sucedeu com a visita da Fábrica Ford, onde foram recebidos pelo Eng.º A. de Castro Feijó, filho do antigo Ministro de Portugal na Suécia, o poeta e diplomata António Feijó, que cumulou de atenções os desportistas portugueses.

Percorrida a fábrica foram visitadas demoradamente as suas instalações, nas quais tiveram ocasião de apreciar uma perfeita organização do trabalho em série. As peças são fabricadas na América e enviadas para a oficina de montagem de Estocolmo, que tem capacidade para uma produção diária de cinquenta unidades. Há duas cadeias, sendo numa montados os chassis e os motores, e na outra a carrossaria, sendo os movimentos coordenados de forma que ambas as partes do automóvel fiquem prontas simultaneamente para, em seguida, se fazer a sua ligação.

Depois da visita, durante a qual apreciaram todas as fases de montagem, desde a soldadura por pontos das chapas da carrossaria, até aos acabamentos e experiências de funcionamento, executadas num ritmo que dá a impressão de não haver pressas, consequência dum trabalho bem planeado, foi oferecida aos desportistas portugueses uma magnífica merenda, depois da qual se efectuou um jogo de «ping-pong», entre três ferroviários suecos e igual número de operários suecos.

A competição revelou as qualidades dos jogadores



Os desportistas portugueses na estação de Hamburgo



Os desportistas portugueses em Estocolmo

dores e mostrou uma vez mais a compostura dos desportistas portugueses, que foram saudados pelo Eng.º António Feijó, que, em nome da Fábrica Ford, ofereceu ao nosso Grupo um galhardete e botões de punho aos seus componentes que, em terra estranha, souberam honrar o nome da Companhia e de Portugal.

Depois do jantar oferecido pela câmara dos suecos, no fim do qual foram pronunciados expressivos discursos pelos camaradas Tage Eriksson, Armando Barbosa e Diamantino da Cruz Carvalho, os nossos jogadores visitaram o célebre Parque «Tivoli», grande centro de diversões onde disfrutaram, gratuitamente, todos os atrativos que ali existem, sempre acompanhados por ferroviários suecos e suas famílias.

No dia da partida, os desportistas portugueses foram obsequiados com um jantar realizado num restaurante donde se disfrutava toda a cidade de Estocolmo, jantar que decorreu num ambiente festivo e no fim do qual o Presidente da Direcção dos Ferroviários Suecos se congratulou com as relações criadas no intercâmbio desportivo encetado entre trabalhadores do caminho de ferro dos dois países, fazendo votos para que, de futuro, voltassem a fazer-se visitas como a que acabava de se realizar.

Os ferroviários portugueses, verdadeiramente

sensibilizados pelo acolhimento dispensado pelos camaradas suecos, mostraram-se reconhecidíssimos pelas provas de amizade recebidas, afirmando que deixavam com saudade a formosa cidade de Estocolmo, e mostrando desejos de vêr em Portugal as pessoas que, na Suécia, lhes tinham dispensado a melhor hospitalidade.

Na estação de Estocolmo, trocaram-se abraços entre os ferroviários dos dois países e durante a longa viagem muitas vezes foram recordadas as competições desportivas entre os ferroviários de dois países distantes, que tiveram o condão de aproximar trabalhadores da mesma profissão.

Os grupos, foram assim representados

Grupo Desportivo da C. P. — Lisboa : António Contente Victório, Adido Técnico de 3.ª cl., Jorge da Luz Telmo, Escrevente e Silvestre Fernandes Mateu, Operário ajudante-caldeireiro.

Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro : Arnaldo da Silva Mendes, Chefe de Secção, Francisco Sim Sim Laurêncio, Operário de 3.ª cl., serralheiro, Diamantino da Cruz Carvalho, Operário ajudante, serralheiro e Joaquim Marques dos Reis Fernandes, Operário ajudante, serralheiro.

Grupo Desportivo dos Ferroviários de Entroncamento : Armando da Silva Barbosa, Contramestre de 2.ª cl.; António Pedro, Operário ajudante, soldador; Crisogno Ferreira Lopes, Operário ajudante, pintor; Alfredo Braga, Operário ajudante, carpinteiro e Leonel Henriques Pereira, empregado de escritório de 3.ª cl.

O «Boletim da C. P.», ao relatar aos seus leitores, as principais passagens da excursão à Suécia, dos grupos desportivos de Lisboa-Barreiro e Entroncamento, envia-lhes as suas felicitações pelos resultados alcançados e congratula-se pelo facto de verificar as provas de camaradagem realizadas de parte a parte, estímulo para intensificar as relações entre a Suécia e Portugal.



A equipa do Entroncamento em Estocolmo



Correio transportado em machos

CURIOSIDADES

Os Carros postais suíços ao serviço do Turismo

Há dias, deparámos num livro de turismo com a seguinte frase: «O correio representa um traço de amizade entre as nações, um elemento de paz entre os povos, o auxiliar do bem estar e da inteligência, um dos instrumentos do poder do Estado. Devida ao célebre Director dos Correios Suíços, Henri Stephan, fundador da União Postal Universal, esta frase curta resume toda a actividade dum serviço público dos mais importantes, serviço que, num país como o nosso, está intimamente ligado ao caminho de ferro.»

Vai para setecentos anos que os primeiros correios atravessaram os Alpes. O facto constituía uma aventura arriscada, bastando dizer-se que um saco de correio com 15 ou 20 quilos, levava a transportar três dias e meio de Zurich a Bellinzona, percurso que hoje se faz em poucas horas.

Os degelos, as avalanches e os temporais constituíam inimigos poderosos e, com o rodar dos anos, os transportes do correio começaram a ser feitos ao dorso de machos, animais pacientes que, como os condutores, sofreram durante muitos anos as inclemências do tempo.



Assalto a uma diligêncie

Os Alpes são a muralha mais forte e elevada da Europa, cadeia de montanhas cujos cumes atingem 4.600 metros, fronteira que separa o mundo latino do mundo germânico — uma das características mais curiosas da Suíça que, num território de superfície reduzida, conserva atractivos de extraordinário valor, que vão desde a constituição física dos habitantes aos contrastes da própria natureza.

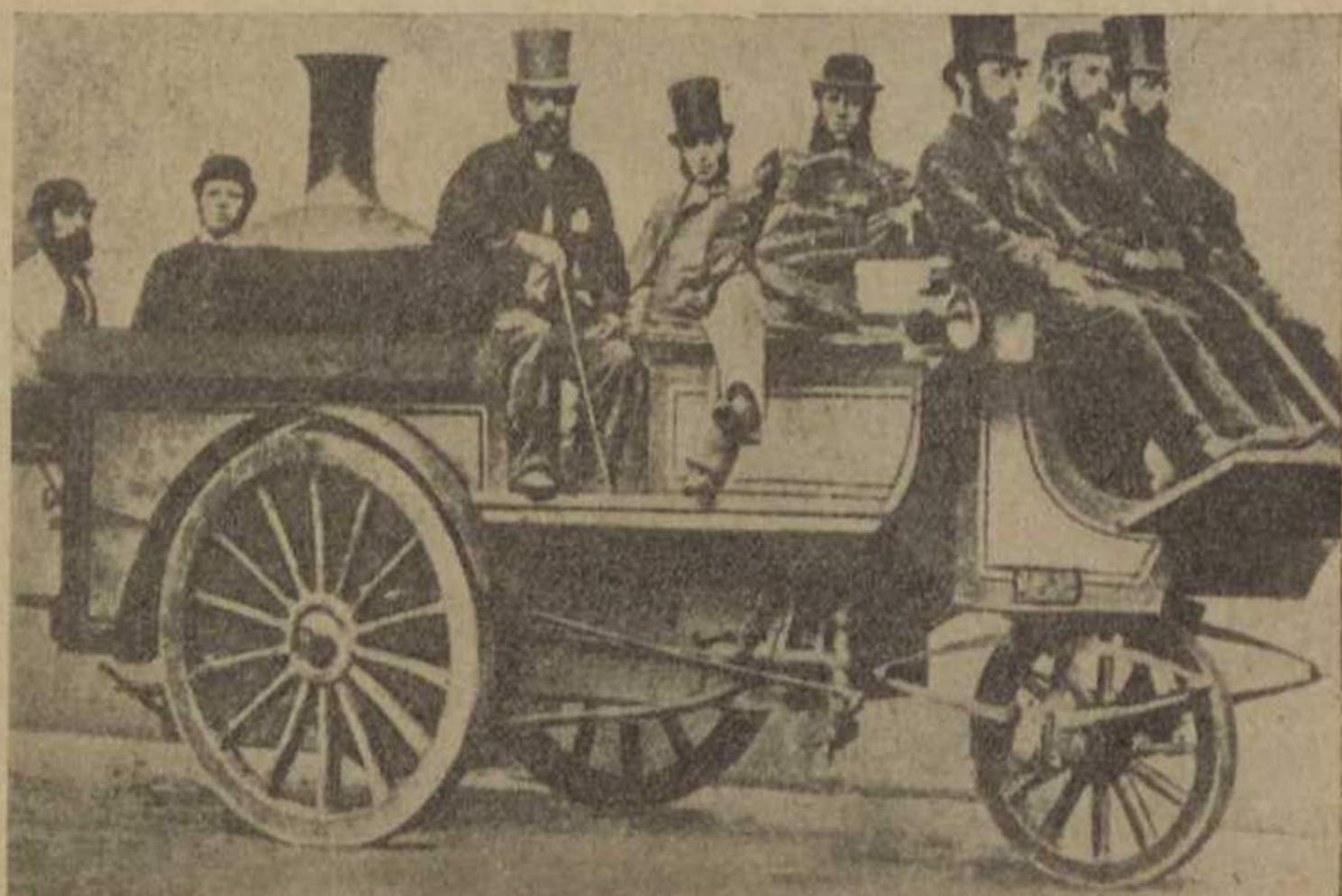
Foi um geólogo inglês, Charles Greirele, que efectuou a primeira travessia dos Alpes em carruagem, no ano de 1775, acontecimento que causou espanto na região do St. Gotthard. O carro, rebogado por quatro homens e um macho, foi trepando a en-

costa, mas, na «Ponte do Diabo», a tarefa tornou-se de tal forma difícil, que a carruagem teve que ser desmontada, pois só assim conseguiu vencer a áspera rampa, contando-se que o velho inglês teve de utilizar 78 homens para realizar a difícil travessia de Alt-dorf ao Lago Maior

Estava aberto o caminho às diligências que, afinal, eram as nossas «mala-postas». A neve caía, o vento soprava, ouviam-se as pragas dos cocheiros, relinchavam os cavalos, e as longas viagens, iluminadas pelos re-

lâmpagos, deixavam os passageiros esgotados.

De Fluelen, pequena aldeia no extremo do «Lago dos Quatro Cantões», a Milão, a diligência levava trinta horas, trinta horas de angústias e de perigos. Nas curvas, des-



Um dos primeiros veículos a vapor

manchavam-se as coberturas das malas, ouviam-se os toques de corneta, espantavam-se os gados e, com os gritos do bolieiro, as pequenas povoações perdião a habitual tranquilidade.

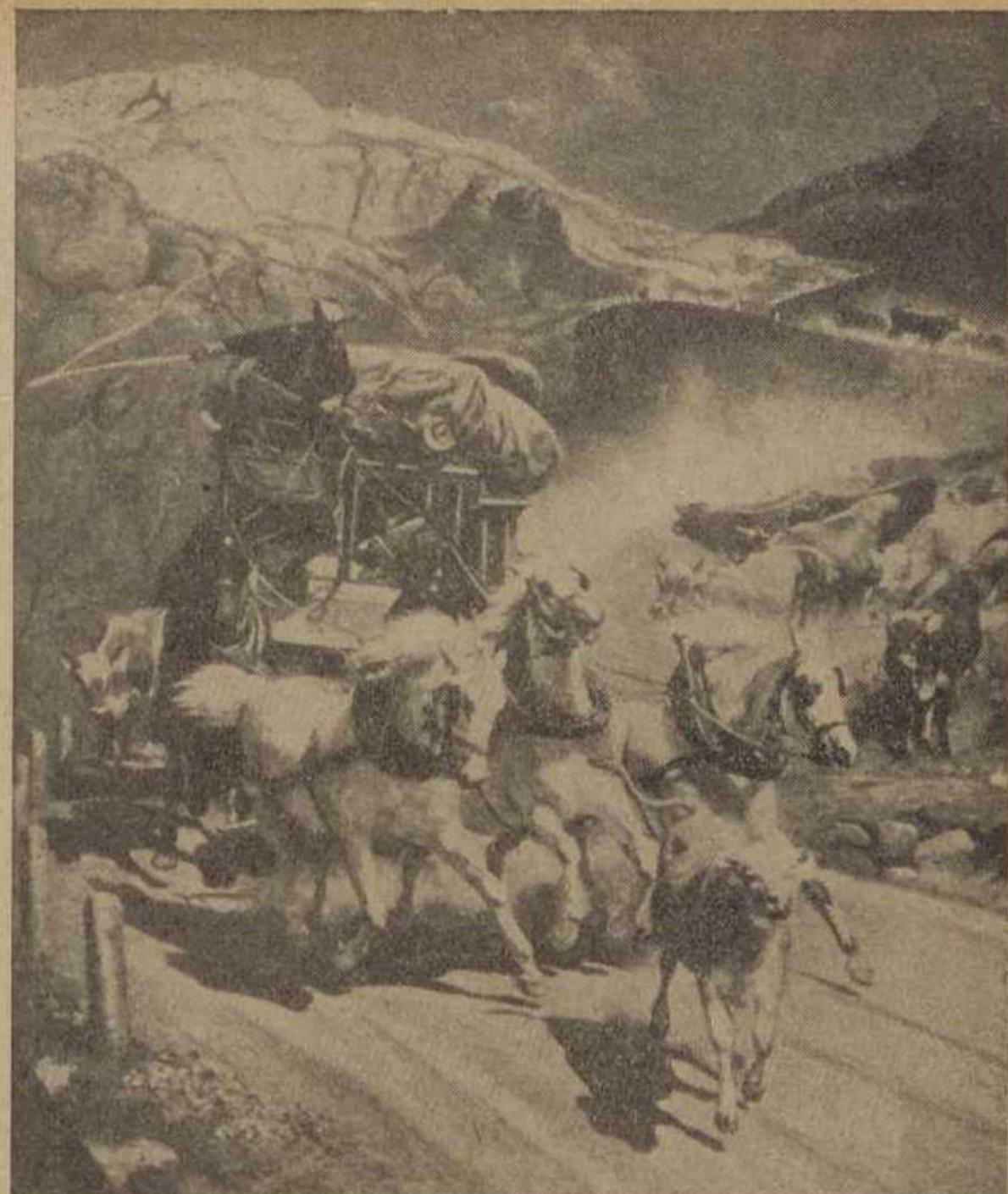
O «Postillon» — o bolieiro da velha diligência — à entrada das aldeias, empunhava a corneta dourada, cujo som estriamente corria pelos vales profundos, e as crianças ficavam perplexas ao ver aquele homem de calças de ouro, colete vermelho, casaca azul com botões dourados e o chapéu negro brilhante, personagem romântico olhado ao tempo como um herói!

Durante mais dum século, a diligência foi o único meio de transporte que circulou nas velhas estradas suíças. Aqueles veículos estranhos, ao chegarem às povoações, eram olhados de todos os lados, enquanto os passageiros tomavam as refeições. Durante duas horas, contavam-se histórias, apreciavam-se petiscos regionais, sopravam-se cachimbos, ali-

mentavam-se os cavalos e, por fim, seguiam-se as viagens com o risco de assaltos preparados por bandoeiros, que exigiam a bolsa ou a vida dos viajantes, já estropiados pela fadiga!

* * *

Em 1769 descobre-se a máquina a vapor, e todo o mundo fala no invento do engenheiro francês Cugnot — uma máquina de três rodas que, depois de trabalhar dez minutos, aguardava que se formasse o vapor, para continuar o trajeto...



A diligência do Gothard



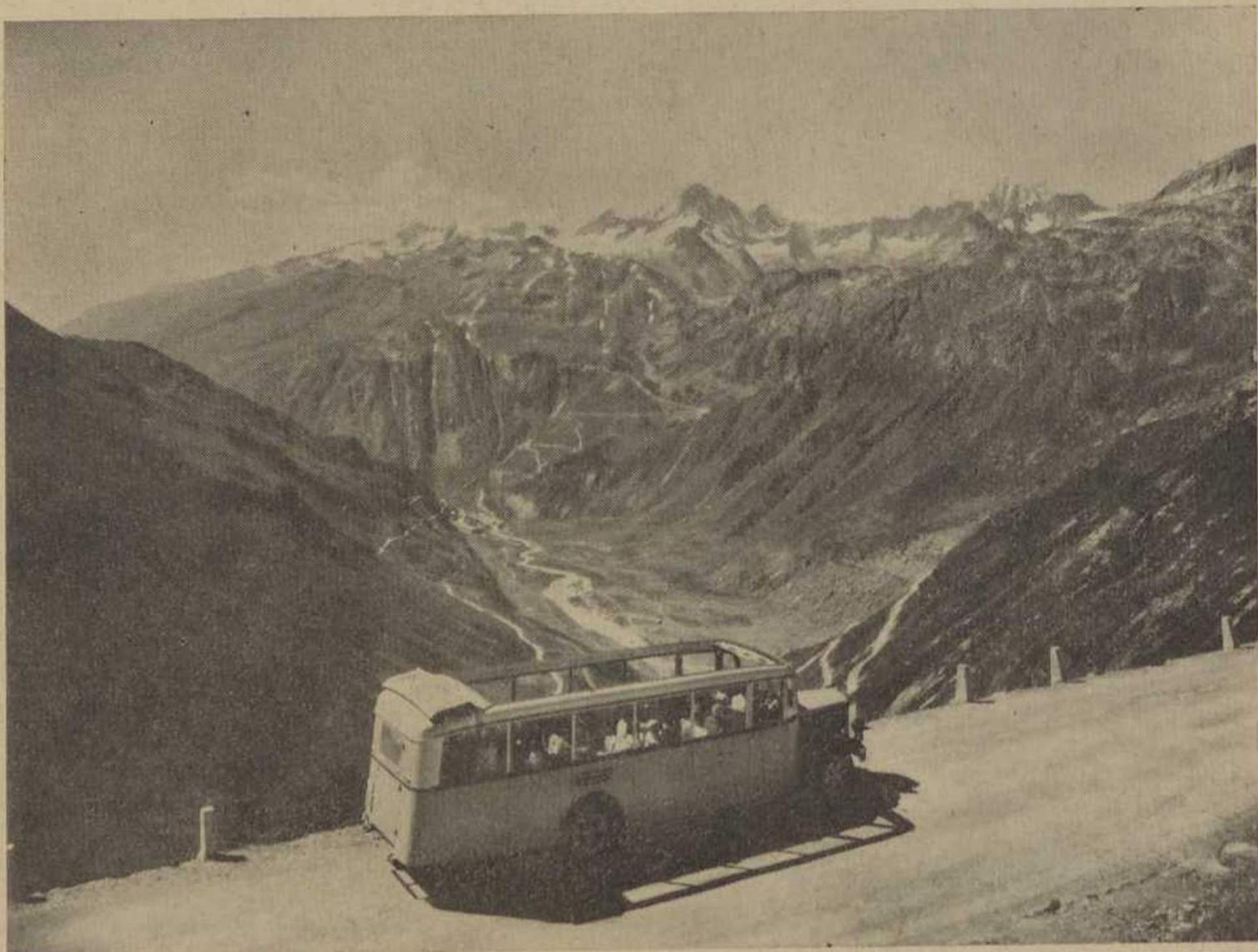
A segurança das estradas dos Alpes

Passados cem anos, já providos de grandes chaminés, os veículos a vapor aperfeiçoam-se, mas giram ainda sobre três rodas, atingindo a velocidade máxima de 10 quilómetros à hora!

Fazem-se estudos, modificam-se os motores, transformam-se as carroserias, e em 1919 inauguram-se os primeiros automóveis-postais, com dezoito lugares para passageiros. O serviço dos correios começa a fazer-se em grandes automóveis, que são

montanhas; os vidros descem, e até os lugares se alargam, embora estreitando os corredores durante a marcha; com assentos confortáveis, levam as malas do correio e com o espanto dos passageiros, é o mecânico que vende os bilhetes e conduz, por entre precipícios fantásticos, os pesados auto-carros, fornecendo aos viajantes indicações sobre as curiosidades das regiões atravessadas.

Os passageiros têm plena confiança na

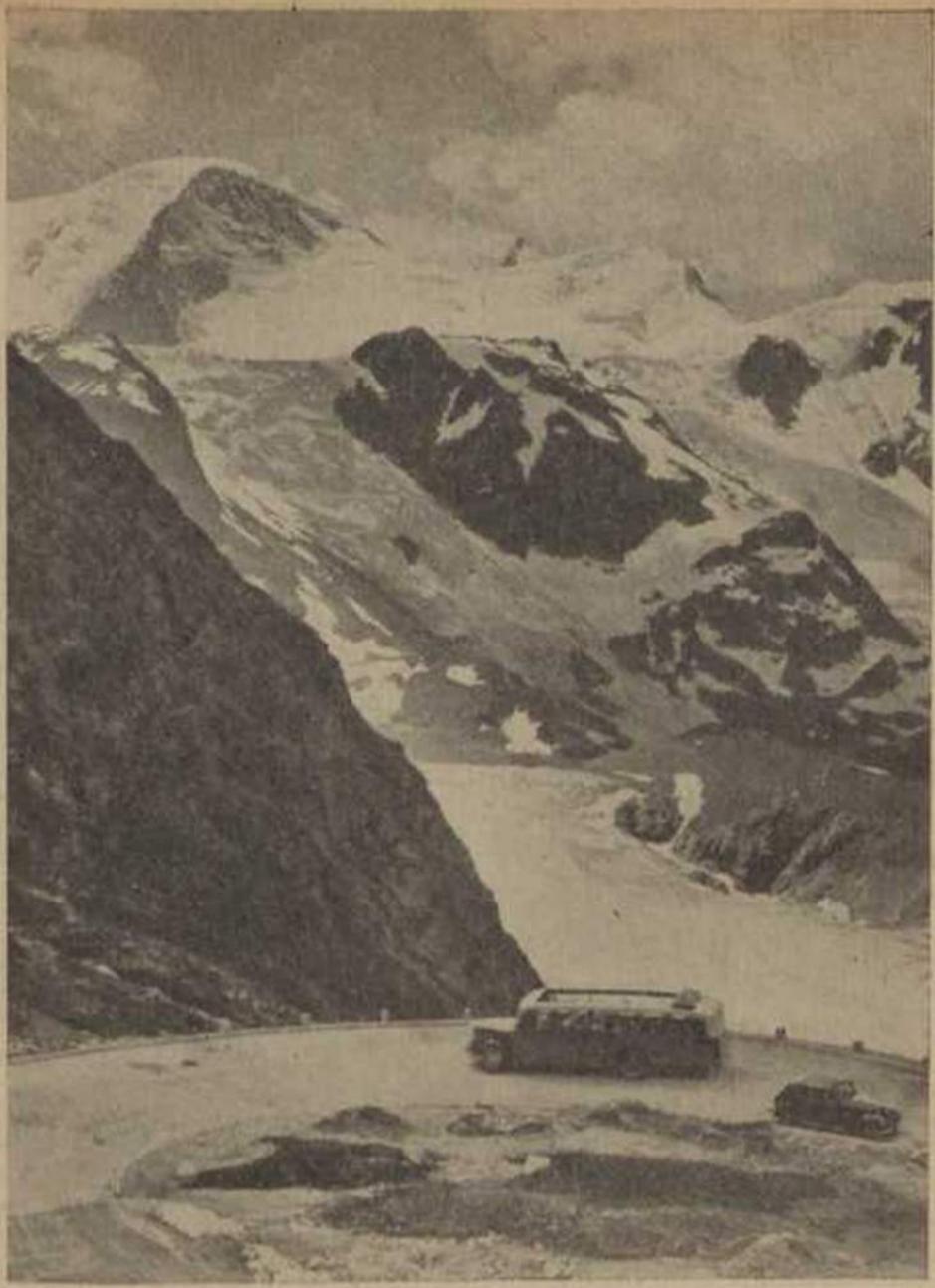


Os carros-postais na estrada de Furka

aproveitados pelos viajantes que vivem em terras onde o caminho de ferro ainda não chegava, e, em 1920, já os auto-carros postais começam a circular nas estradas alpestres de Grimsel, de Furka, Obesalp e St. Bernardino.

Não tarda que os carros-postais começem a constituir elementos turísticos de grande interesse. Feitos para circular com todo o tempo, os novos auto-carros podem descobrir-se, o que permitirá admirar as

solidez e qualidade destes auto-carros gigantes fabricados nas oficinas «Saurer» e dotados com motores «Diesel», inventados e estudados por Rudolfo Diesel. Mas têm também a maior confiança nos condutores, que além de prestarem o serviço militar, devem possuir o certificado de registo criminal limpo, aprendizagem completa de mecânico e idade entre 22 e 28 anos. Depois do exame médico rigoroso e de cumprirem um estágio exigente, os condutores, já senhores



A estrada de Susten convida ao turismo

dos veículos de cem cavalos que lhe confiaram, ficam aptos a percorrer aquelas estradas estranhas e perigosas que, vistas de longe, lembram linhas quebradas precipitando-se em abismos indescritíveis.

O combóio, o barco e o carro postal, circulando em íntima ligação, são, por assim dizer, os três pontos de apoio do turismo suíço. Se, na verdade, para fazer turismo, se tornam indispensáveis bons hotéis, a verdade é que não pode haver turismo sem um perfeito serviço de transportes. Os chamados serviços combinados que, na Suíça, são verdadeiramente modelares — orientam os turistas, fornecem-lhe bilhetes para quaisquer percursos, e transportam as malas, sem incômodo para os passageiros.

A Suíça, verdadeiro país de turismo, tem nos carros postais, não só um dos melhores transportes, mas um dos seus maiores agentes de propaganda.

Os automóveis amarelos, alegres e brilhantes, que cruzam as perigosas estradas suíças, são verdadeiros mirantes dos quais se desfrutam os mais deslumbrantes panoramas.

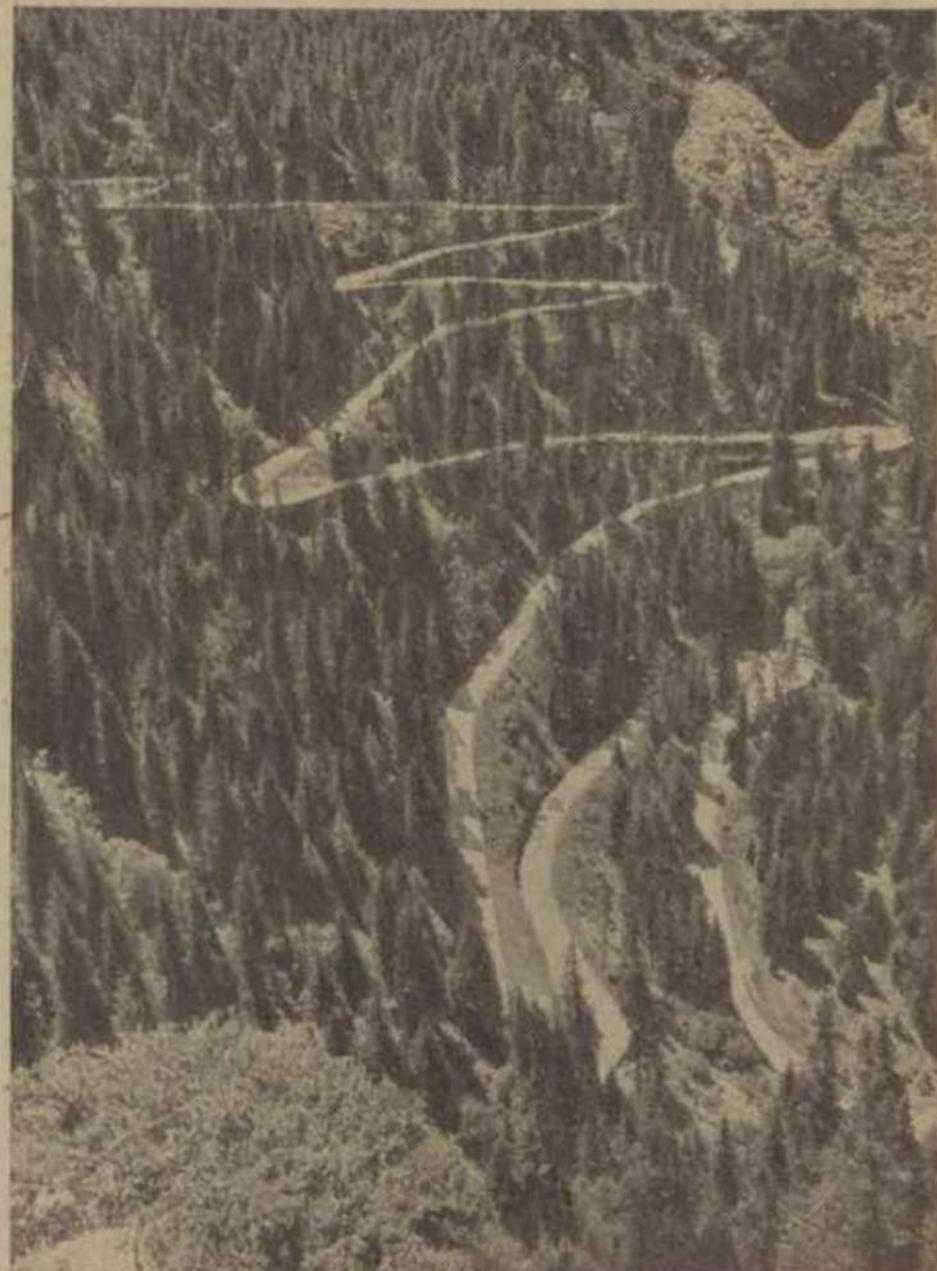
Atraentes, simpáticos, populares, quando o seu toque inconfundível se ouve nos estreitos desfiladeiros, toda a gente corre a saudar os viajantes, como sucedia no tempo distante das diligências.

Com o rodar dos anos, as diligências desapareceram e com elas desapareceu o velho «Postillon», personagem curioso cujas vestimentas garridas causaram a alegria das povoações.

Em seu lugar, foram criados os modelares carros postais, que permitem a realização das mais deslumbrantes viagens através das estradas suíças.

Pode ser que ainda exista quem admire o pitoresco da antiga diligência do Gothard, rebocada por lindos cavalos brancos, que inspirou o celebrado pintor Rudolf Keller, mas, em compensação, melhoraram consideravelmente os transpostos por estrada, a tal ponto que, em poucas horas, se podem apreciar com comodidade, segurança e economia, as mais impressionantes curiosidades da velha Helvétia.

A. M.



A impressionante estrada de Maloia

O problema da coordenação do caminho de ferro e da estrada

Uma interessante sugestão das grandes linhas europeias

A União internacional dos caminhos de ferro que é, como se sabe, uma das mais poderosas organizações, visto abranger 36 administrações de caminhos de ferro, acaba de publicar um relatório sobre a situação das grandes linhas europeias, relatório que terá, sem a menor dúvida, uma grande repercussão.

Depois de perguntar se o caminho de ferro não se tornou um modo de locomoção caduco, que deve desaparecer em face do automóvel e do avião, as redes europeias, sem contestar o imenso progresso realizado pelo desenvolvimento destes últimos, respondem pela negativa.

Segundo elas, a razão principal do «déficit» dos caminhos de ferro é que, apesar da concorrência do automóvel, elas não deixam de continuar a suportar a maior parte dos encargos que lhes foram impostos num período de quase monopólio.

Quer isto dizer que o caminho de ferro não deve modernizar-se? O relatório sublinhou esta necessidade. «Que se trate do rejuvenescimento do material circulante, da aceleração dos comboios, de melhorar o conforto, do aperfeiçoamento dos métodos de exploração, e mesmo se para isso houver lugar, de certas reformas de estrutura; enfim, uma modernização radical se impõe e as redes estão prontas a prosseguir resolutamente na sua execução». Bem entendido, com a condição de que lhe seja dada ajuda financeira, a fim de lhes permitir praticar uma necessária política de aplicação de capitais importantes.

Para restabelecer o equilíbrio orçamental dos caminhos de ferro

O documento da União Internacional dos Caminhos de Ferro, abordando o problema da coordenação dos transportes insiste sobre o facto de que não se poderá restabelecer o equilíbrio do orçamento dos caminhos de ferro, limitando-se às economias e às reformas anteriores.

Isto, com efeito, é função tanto das receitas como das despesas. Ora as receitas

estão estreitamente ligadas às taxas tarifárias e ao volume do tráfego.

As grandes redes europeias propõem, pois, não travar o desenvolvimento do automóvel, mas repartir os encargos do automóvel e do caminho de ferro (as despesas de conservação, por exemplo, da estrada duma parte e da via férrea doutra parte).

Elas procuram em primeiro lugar uma maior liberdade, tanto no estabelecimento das tarifas, como na possibilidade «de utilização das duas técnicas do caminho de ferro e da estrada por chegarem aos menores preços de custo». Esta liberdade, com efeito, deve permitir uma competição equitativa entre o caminho de ferro e a estrada.

As grandes redes não hesitam em afirmar que, realizadas estas condições, a coordenação far-se-á progressivamente e de certo modo automáticaamente.

Qual é, a este respeito, a opinião dos camionistas?

Em conclusão, as grandes linhas europeias lembram que o caminho de ferro deve continuar a ser a Empresa encarregada do serviço público de transportes, sujeito, portanto, a assegurar em todos os lugares e a todas as horas a totalidade dos transportes, mesmo os mais desequilibrados e ingratos. Esta missão comporta despesas suplementares que devem ser suportadas pela colectividade. Não são subvenções que reclamam os caminhos de ferro para cobrir os seus «déficits», mas o reembolso equitativo dos encargos excepcionais que nenhum sistema de transporte poderá absorver sem comprometer o equilíbrio do seu orçamento.

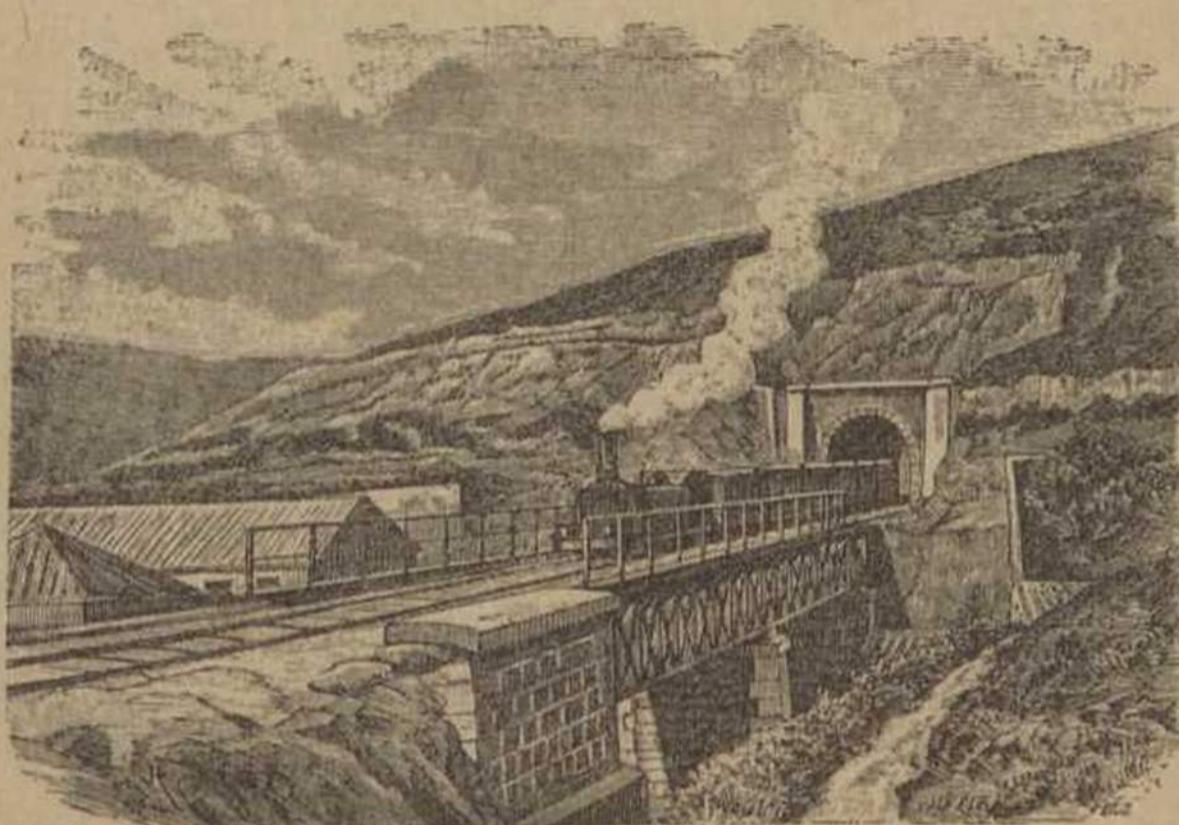
Esta opinião dos caminhos de ferro europeus será compreendida por aqueles que têm a responsabilidade de promover a reforma da S. N. C. F.?

Em todo o caso, temos de verificar que o assunto parece digno de interesse à Comissão económica para a Europa, em Geneve, que depende da organização das Nações Unidas, visto que ela decidiu proceder ao exame da questão.

BERTRAND PHILIPPON

PARA A HISTÓRIA

CAMINHO DE FERRO DE LISBOA A CINTRA E TORRES VEDRAS



Viaducto da Ponte Nova

Um dos melhoramentos publicos que assignalam o anno de 1887 foi a abertura á exploração d'estas linhas e continuação da última até Leiria.

A nova linha é hoje a mais frequentada de passageiros, especialmente entre Lisboa e Cintra, e tem razão para isso. Não só as bellezas de Cintra nos atrahem como a de liciosa zona que o comboio atravessa torna o passeio agradável e encantador.

A extensão da linha entre Lisboa e Cintra é de 28 kilómetros e de 37 de Cacem a Torres.

Comprehende 12 estações e trez apeadeiros.

As obras d'arte são 7 tunneis, 9 viaductos, 3 pontes e 6 pontões, todos em metal e construídos pela casa Eiffel.

As principaes d'estas obras d'arte são:

O tunnel dos Terramotos, ao sahir da estação d'Alcantara, que tem a extensão de 540 metros e a cota maxima de 50 metros.

O viaducto de Sant'Anna, proximo aos arcos das Aguas Livres, que é formado por 5 vãos de 30 metros á altura máxima de 12,5^m.

O tunnel da Sapataria, que tem 325 metros e a profundidade de 45.

As duas gravuras que acompanham este artigo são uma do viaducto e tunnel da Ponte Nova que posto não serem as obras mais importantes, são, comtudo, de grande beleza

pela sua situação sobranceira ao valle de Alcantara, e a estação de Cintra, situada na villa Estephania, construcção elegante e vasta, digna da deliciosa villa que lhe dá o nome.

L. de Mendonça e Costa.

(Da revista *O Ocidente*, de 1 de Julho de 1888. Fotografias de Augusto Lamarão, antigo Secretário Geral da C. P.)



Estação de Cintra

AUTOMOTORAS BOM HUMOR

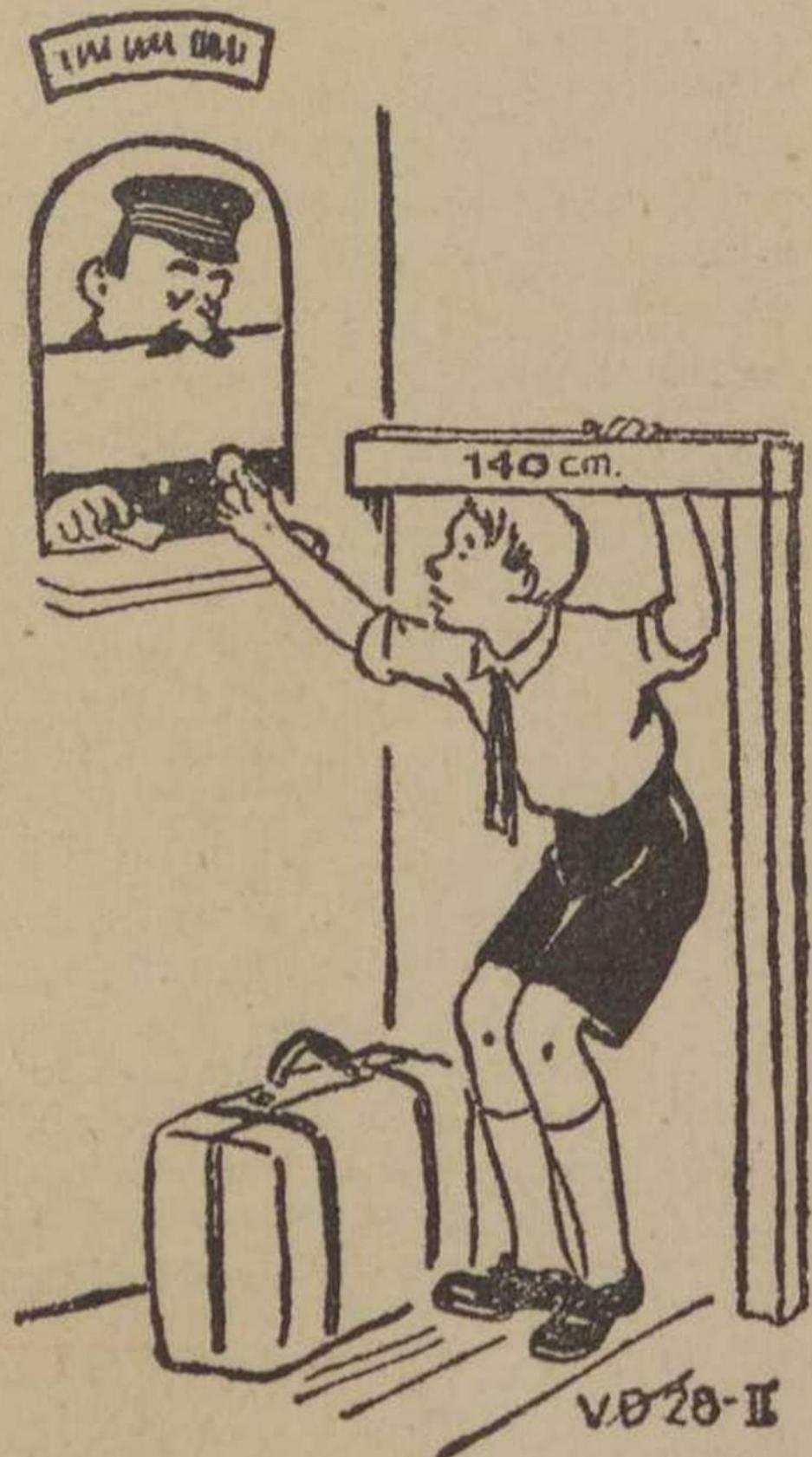


EM todo o mundo, o serviço de automotoras continua a ser apreciado pelo público, que, por preço económico, as utiliza. No nosso país, constituiu um verdadeiro sucesso a circulação destes veículos, a tal ponto que a C. P. pensa, neste momento, na aquisição de novas unidades.

Os processos de exploração, em alguns países, trazem ensinamentos curiosos aos que viajam, especialmente quando se trata de ferroviários. No percurso francês de Bellegarde a Divonne-les-Bains, por exemplo, as automotoras páram em qualquer ponto do trajecto, a pedido dos clientes, como se vê na gravura que publicamos.

Esta inovação fez quintuplicar, no curto prazo de um ano, o número de passageiros.

AS Companhias de Caminho de Ferro do Chile arranjaram um meio prático de evitar discussões junto das bilheteiras, por causa das crianças que viajam com pais ou



parentes, colocando junto da bilheteira uma travessa à altura de 1 metro e 40. Se o petiz se mantém direito paga sómente meio bilhete, mas, em caso contrário, paga o bilhete inteiro.

Pode suceder que um adolescente de pouca idade seja taludo, mas, se assim fôr, o remédio único é pagar bilhete de adulto!

Os funerais nacionais da Rainha D. Amélia de Orleans e Bragança

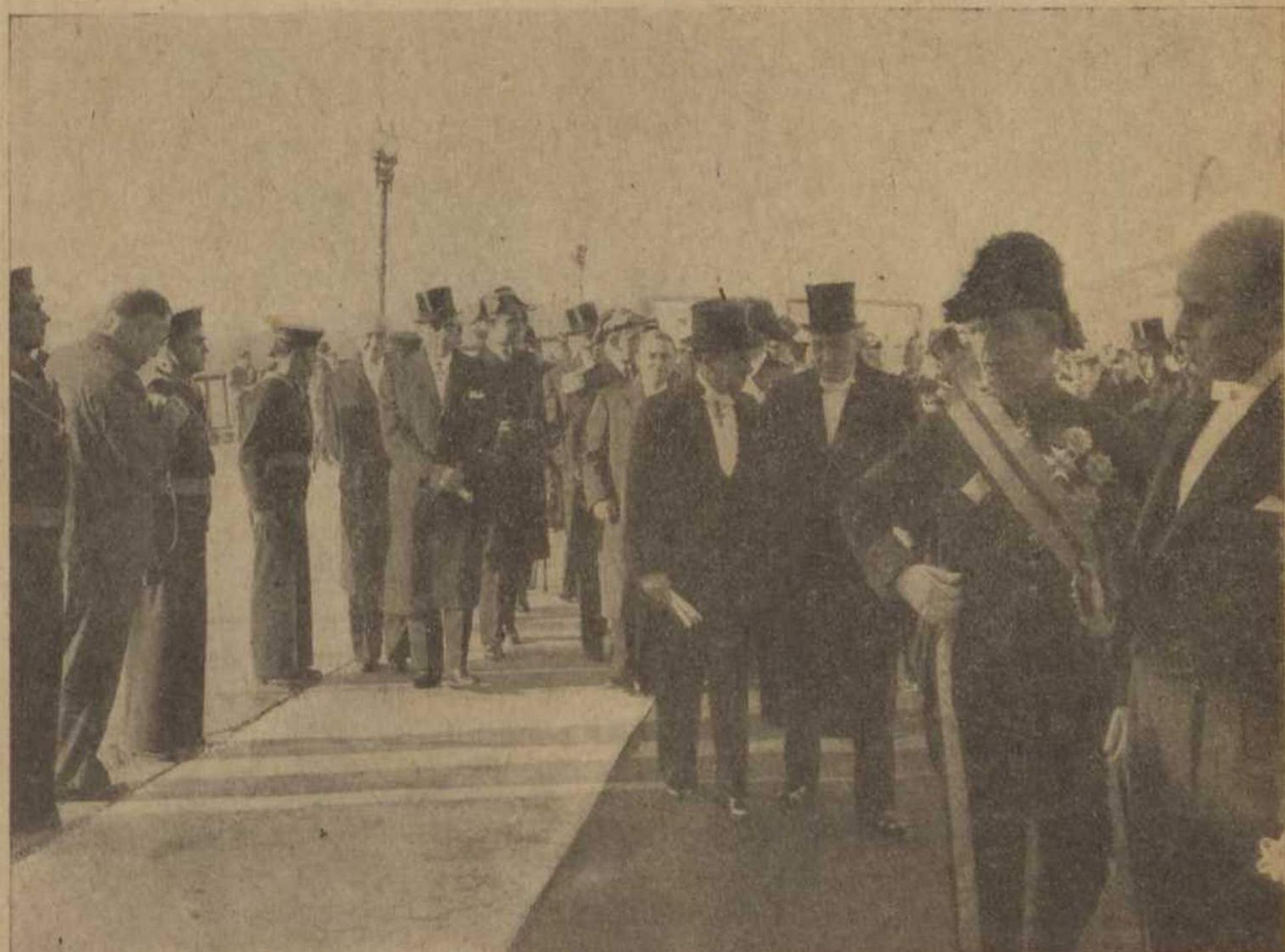
AS primeiras horas da manhã daquele dia distante de 19 de Maio de 1886, entrou nas agulhas de Vilar Formoso o comboio que transportava a filha dos Condes de Paris.

Na estação, decorada com festões de verdura, juntou-se a população da freguesia e, por entre o estralejar dos foguetes, ouviram-se vivas e aclamações — as primeiras dispensadas à futura Rainha de Portugal.

Em algumas estações do percurso, atiram-se flores sobre o comboio que, ao en-

trar na Pampilhosa, era saudado por grande multidão, ao mesmo tempo que uma banda regimental tocava o Hino da Carta. Uma companhia do 9 de infantaria fazia a guarda de honra e a primeira pessoa que correu a saudar a noiva foi o Príncipe D. Carlos. O comboio parou alguns minutos, os suficientes para que a formosa Princesa Amélia de Orleans apreciasse as decorações duma das mais movimentadas estações de Portugal, país que visitava pela primeira vez.

Minutos depois, o comboio real chegava a Coimbra, onde a Academia, com o ardor



Na plataforma do cais da estação de Sul e Sueste



O funeral ao entrar na estação do Sul e Sueste

da mocidade, se juntou na estação velha para aclamar vivamente a jovem Princesa, que diziam ser das mais belas da Europa.

O comboio pôs-se em marcha, agitavam-se capas, sucederam-se vivas e no Entroncamento, então aldeia pobre, reuniram-se centenas de ferroviários, que saudaram respeitosamente a que havia de ser Rainha de Portugal.

Na estação de Santa Apolónia, vistosamente engalanada, a Senhora D. Amélia de Orleans era aguardada pela Família Real, Ministros e figuras destacadas da corte, seguindo em carro descoberto para o Palácio das Necessidades.

O casamento na Igreja de S. Domingos constituiu acontecimento de raro relêvo, e quando, pelas leis do Destino, o Príncipe D. Carlos ascendeu à mais alta magistratura

da Nação, as atenções populares concentraram-se na nova Rainha, que desde o dia em que, pela primeira vez, pisou a terra de Portugal, se impôs à estima e admiração da gente humilde.

A fundação da Assistência Nacional aos Tuberculosos, do Instituto de Câmara Pestana, do Dispensário de Alcântara e do Instituto de Socorros a Náufragos, granearam-lhe a simpatia do povo português. Mas, se por um lado a Rainha D. Amélia conquistou o apreço das classes trabalhadoras, a protecção aos artistas, a fundação do Museu dos Coches, o restauro da Sé Velha de Coimbra e as diligências realizadas para libertar da vizinhança a jóia de arte que é a Torre de Belém, demonstraram o seu fino espírito, a sua delicada sensibilidade.

Quando da página trágica do regicídio,

a Rainha Senhora Dona Amélia de Orleans e Bragança contava quarenta e três anos — quarenta e três anos de felicidade, em grande parte gozada em Portugal. Os restantes quarenta e três anos da sua existência, passados em França, foram de amargura e de martírio, pasmando-se como, em tão longo cativeiro, conservou sempre na sua memória o nome de Portugal.

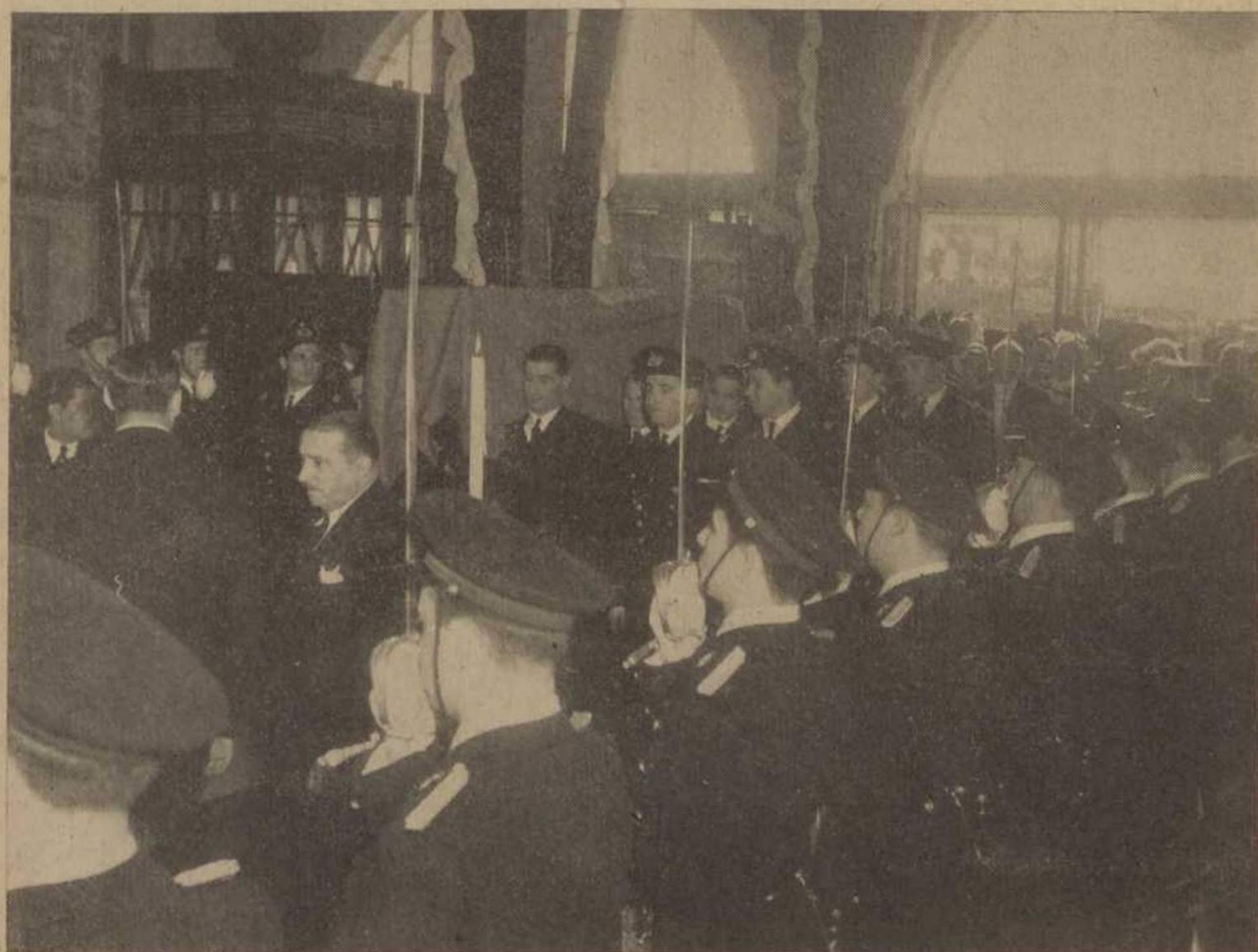
Quando, em Maio de 1945, volta a Lisboa, depois de trinta e cinco anos de dolorosa ausência, em romagem de Saudade pela terra que tanto amou, sentiu bem quanto o povo humilde lhe queria, aquele povo que não esqueceu os benefícios que as suas mãos generosas espalharam, e quando de novo deixou Portugal, não se esqueceu de legar setecentos contos aos pobres que tanto estimava.

O comboio levava a excelsa Rainha, de

Lisboa a Vilar Formoso e quem sabe se, nesta viagem sentimental, não recordou aquele dia distante de 19 de Maio de 1886, em que o comboio, que transportava a filha dos Condes de Paris, entrou nas agulhas de Vilar Formoso.

Os anos passam no meio de lágrimas, mas a bandeira das quinas, à entrada do Castelo de Bellevue, em Versalhes, mostra, melhor do que as palavras, quanto a benemérita Senhora queria a Portugal. Nunca as portas daquele castelo se fecharam aos portugueses fossem quais fossem as suas crenças políticas ou religiosas e por isso mesmo elas se abriram de par em par em 1949, quando os assinantes do «Boletim da C. P.» visitaram Versalhes.

A Rainha de Portugal, contra a indicação dos médicos, recebeu os ferroviários portugueses, falou com todos eles, recordou as



Ofícios fúnebres no interior da estação do Sul e Sueste



À porta da estação do Sul e Sueste

viagens feitas no nosso País e à despedida, mandou obsequiá-los com um copo de Vinho do Porto, prova de quanto queria aos trabalhadores do caminho de ferro.

A notícia do falecimento da Rainha Senhora Dona Amélia causou profunda emoção, não só em Portugal, mas em Espanha e França.

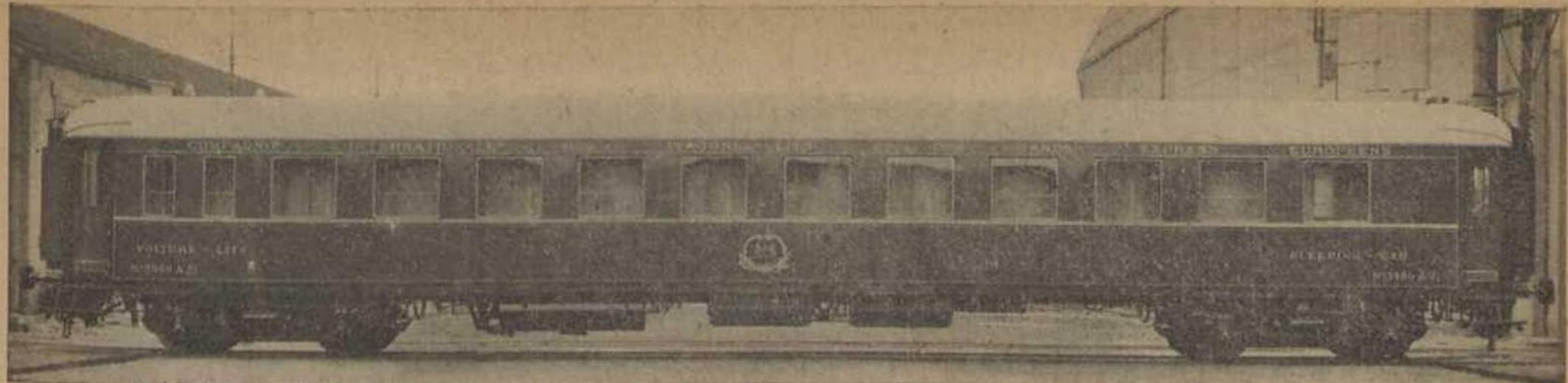
O funeral, desde Versalhes ao porto de Brest, constituiu uma significativa manifestação de pesar, no qual tomou parte o Representante do Presidente da República Francesa. No porto de Brest, o aviso «Bar tolomeu Dias» aguardava os restos mortais que, dias depois, chegavam ao Tejo, tendo aquele barco de guerra atracado à estação do Terreiro do Paço.

As cerimónias religiosas realizadas nesta estação, onde a guarda de honra era feita pela marinha de guerra, tiveram a assistê-

cia do Presidente do Conselho Prof. Doutor Oliveira Salazar e outros membros do Governo, estando a C. P. representada pelos Administradores Eng.^o Mário Costa e Frederico Vilar, Director Geral Eng.^o Espregueira Mendes, Secretário Geral Eng.^o Branco Cabral e Subdirector Eng.^o Campos Henriques.

No longo percurso, que vai do Terreiro do Paço à igreja de S. Vicente de Fora, muitas dezenas de milhares de pessoas assistiram à passagem dos funerais nacionais e durante muitos dias não tinham conto as pessoas que desfilaram perante a urna que continha os restos mortais da Rainha D. Amélia de Orleans e Bragança.

As exéquias solenes realizadas em S. Vicente de Fora assistiram Sua Ex.^o o Presidente da República, membros do Governo e altas individualidades da sociedade portuguesa.



Uma das mais recentes carroagens-camas da Companhia Internacional des «Wagons-Lits»

AS «BODAS DE OIRO» DOS «WAGONS-LITS»

Há cinquenta anos que a «Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens» exerce a sua actividade em Portugal.

O «Boletim da C. P.» ao referir-se às «bodas de oiro» duma das mais poderosas organizações ferroviárias do mundo, vai dar a conhecer aos seus leitores algumas notas sobre a actividade da importante empresa, a quem endereço — através da sua representação em Portugal, confiada ao Sr. Conde de Penalva d'Alva — as suas melhores homenagens.

○ Engenheiro belga Mr. Nagelmackers, quando em 1870 viajava nos Estados Unidos, ficou impressionado com o conforto das carroagens-camas que circulavam nas linhas férreas daquele país, de tal forma que concebeu o projecto de introduzir idêntico melhoramento na Europa.

De regresso a França, Mr. Nagelmackers expôs a ideia a várias empresas ferroviárias, tendo conseguido, logo de entrada, o apoio do Rei Leopoldo II e do Governo da Bélgica.

As primeiras carroagens-camas, cons-

truídas em 1872, possuíam dois eixos e tinham nove metros de comprimento, pesando cerca de catorze toneladas. O interior era dividido em três compartimentos de quatro lugares cada, que comunicavam entre si por um corredor transversal; os assentos transformavam-se em camas, durante a noite, possuindo cada carroagem dois lavabos, estando a iluminação assegurada com lâmpadas de azeite.

Em 1873, Mr. Nagelmackers fundou em Liège uma pequena Sociedade para a exploração das carroagens que mandaria construir, tendo as primeiras começado a circular entre Berlim e Ostende e depois de Paris a Colónia e Paris-Viena. Se bem que o público recebesse o melhoramento com certa reserva, a verdade é que, em Dezembro de 1876, constituia-se em Bruxellas a «Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens». A nova firma tinha o capital de quatro milhões de francos belgas, figurando à cabeça dos accionistas o Rei Leopoldo II.

O parque compunha-se, então, de cinquenta e oito carroagens-camas, tendo depois sido instalados em algumas dispositivos para os viajantes tomarem as suas refeições, que, ao tempo, eram transportadas em cestos, iniciativa que, por ter o melhor acolhimento,

deu lugar à 'construção das primeiras carruagens-restaurantes.

O ano de 1880 foi um ano de franco progresso, pois foi nessa época que se construiram as carruagens-camas com «boggies», — as primeiras que circularam na Europa. Devido a este importante melhoramento, o «Wagons-Lits» criou «O grande expresso internacional», comboio composto exclusivamente de carruagens-camas, o qual assegurava as relações entre as grandes capitais da Europa. O primeiro dos novos comboios, o «Oriente-Express», inaugurado em 6 de Junho de 1883, aproximou Paris de Constantinopla, encurtando o trajecto em trinta horas e realizando a primeira ligação ferroviária directa, entre a Europa Ocidental e a Europa Oriental.

A partir de 1883, a Sociedade, rectificando a sua acção social, passa a chamar-se «Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens; e nos anos seguintes realizam-se contractos

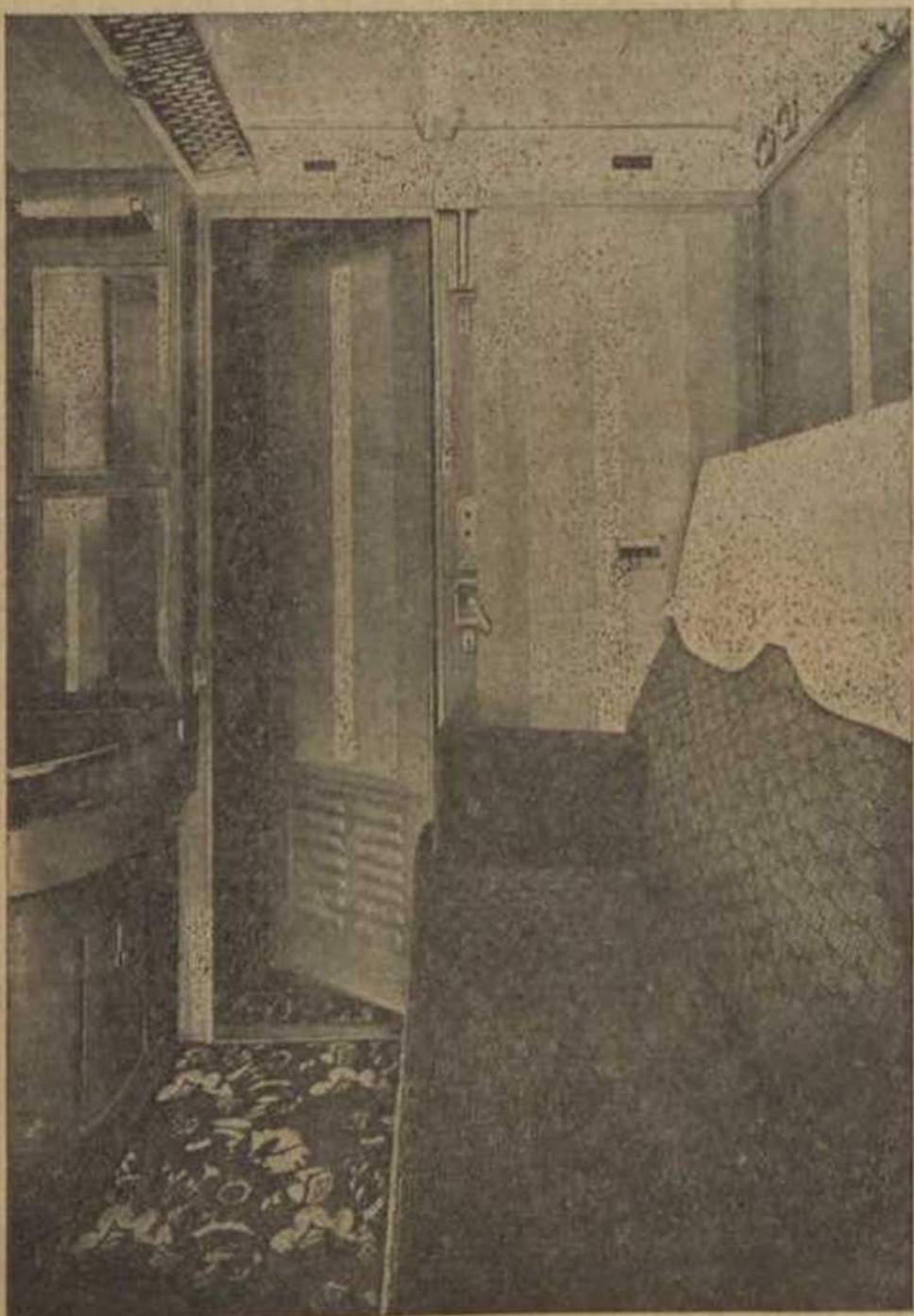
de longa duração com as Administrações dos Caminhos de Ferro da Europa, que lhe confiam a exploração das carruagens-camas e das carruagens-restaurantes.

O progresso é constante, não só no que respeita ao material circulante, mas à exploração dos serviços que constam dos contratos realizados. O turismo não é indiferente à poderosa empresa que, dentro de poucos anos, põe em circulação os mais importantes e velozes expressos europeus. A acção da «Companhia des Wagons-Lits» não se limita à Europa, pois estende-se à Rússia, até ao dia em que, por motivo da revolução de 1917, se vê forçada a desistir de tão fecundo campo de actividade, que, em compensação, passa a estender-se ao Egipto, à África do Norte, à América, e a quase todos os continentes, a tal ponto que, no ano de 1900 a empresa possuía quase um milhar de veículos, número que, quando da guerra de 1914, era já de mil e seiscentas carruagens.

A Grande Guerra provocou graves perturbações à organização, mas depois da assinatura do Armistício, de 1918, a Companhia alcança uma actividade prodigiosa. Em 15 de Abril de 1917, com a criação do «Simplon-Oriente-Express», Calais fica ligado a Paris, Istambul, Bucarest e Atenas, servindo Milão, Veneza, Zagreb, Belgrado e Sofia, melhoramento de grande alcance turístico que o público muito apreciou.

A «Wagons-Lits» desejando corresponder aos desejos da sua clientela, constrói a seguir as primeiras carruagens metálicas, criando os novos tipos de carruagens-camas de 2.^a e 3.^a classes, já hoje espalhados em vários países da Europa. Ao mesmo tempo que aperfeiçoa o material, a «Wagons-Lits» alarga a sua esfera de actividade à Turquia, à Síria, à Palestina e até à China, e no ano de 1926 entram ao serviço as célebres carruagens «Pullman», empregadas no troço do «Sud-Express», que vai de Irún a Paris e mais tarde no «Flecha de Ouro», de Calais a Paris.

O aumento da clientela exige a criação de novos empreendimentos e em 1930 começa a circular o «Taurus-Express», que permite atingir o Cairo, e em 1936 Paris fica ligado a Londres por um comboio composto de carruagens-camas, que é transportado em



Durante o dia, o compartimento de uma carruagem-cama tem este aspecto de gabinete...

ferry-boat durante a travessia do Canal da Mancha.

Nas vésperas da guerra mundial, o parque da poderosa Companhia possui já 1738 unidades, que circulam em Portugal, Espanha, Marrocos, Algéria, Tunísia, Congo Belga, Angola, Egito, Turquia, Síria e Palestina. Para que os nossos leitores avaliem a importância do tráfego de passageiros, basta dizer que, em 1938, foram transportadas 1.350.000 pessoas, sendo o número de refeições servidas de 3.500.000. Os quilómetros percorridos pelas carruagens de «Wagons-Lits», no mesmo ano elevaram-se a 200 milhões.

A declaração de guerra, em Setembro de 1939, quase paralizou os serviços da Companhia, não só pelas dificuldades de circulação, mas pelos enormes prejuízos sofridos no material. Mas, nos países que não participaram na guerra, as carruagens da Companhia dos Wagons-Lits continuaram a circular normalmente, como na Península Ibérica, onde foi criado o «Lusitânia-Expresso», que tão grandes serviços têm prestado aos povos peninsulares, contribuindo em muito para a sua aproximação.

Quando da última guerra, a Companhia procurou, por todas as formas, manter os seus serviços, até nas regiões bombardeadas e desvastadas, nas quais o pessoal praticou verdadeiros actos de heroísmo, ao vencer as enormes dificuldades surgidas no desempenho da sua arriscada missão.

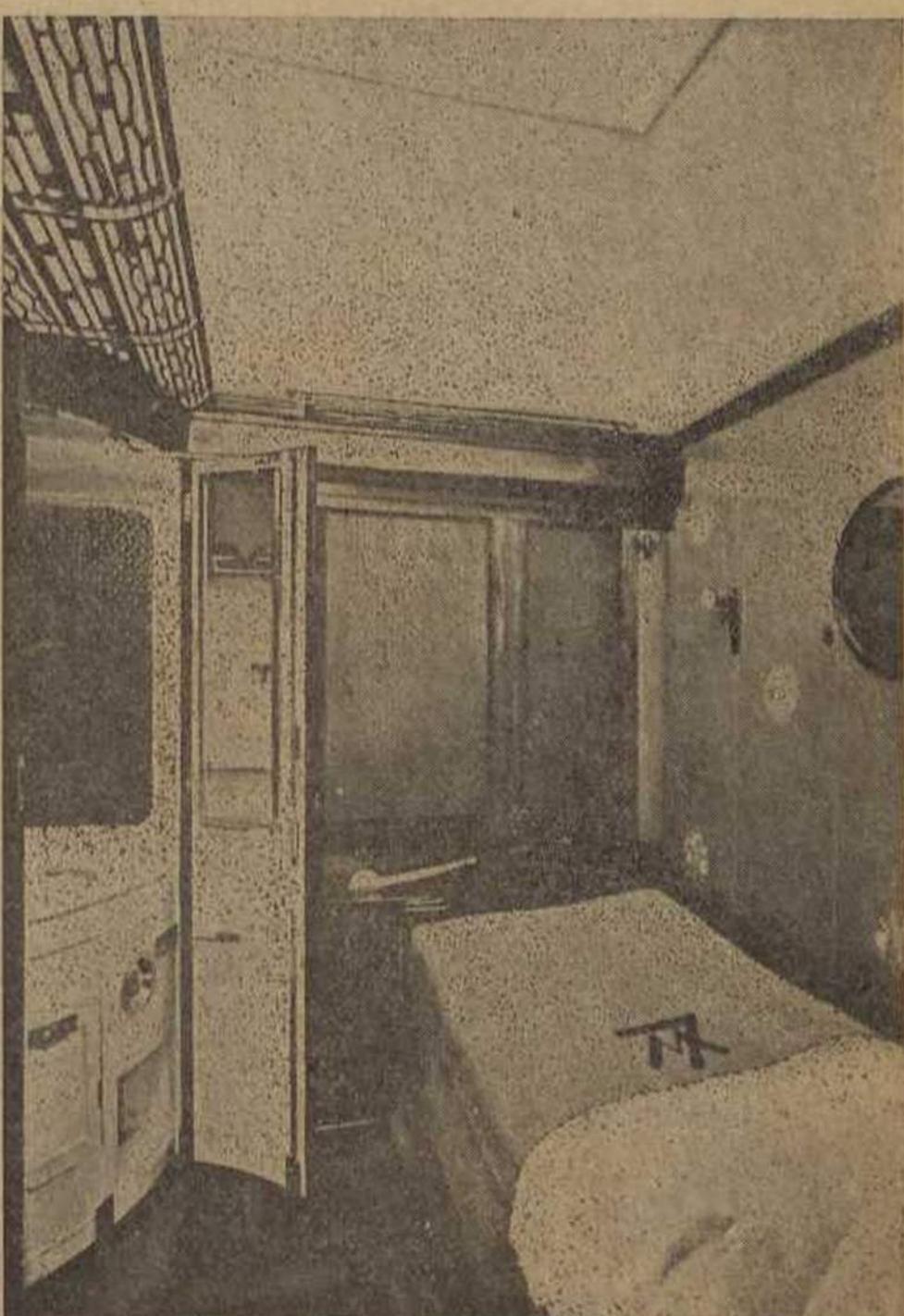
A libertação da França permite intensificar e melhorar os serviços e quatro anos depois das hostilidades entrou em serviço o «Arlberg-Oriente-Expresso», de Paris a Innsbruck, que se estende mais tarde a Viena de Áustria. Em poucos anos, normalizaram-se os serviços e, como sucedera anteriormente, a «Wagons-Lits» procura melhorá-los, como que a recuperar.

De então para cá, os serviços começam a normalizar-se rapidamente. Voltaram a circular os famosos comboios, não só na Europa, mas no Médio Oriente e em parte da África. Apesar da concorrência do avião e da camionagem, a «Wagons-Lits», continua a atrair passageiros, aos quais proporciona viagens confortáveis. Não tarda a reconstrução do material circulante avariado pela

guerra e hoje, graças ao trabalho infatigável de técnicos e operários, o material em condições de ser reparado encontra-se ao serviço, tendo até aparecido carruagens novas, que oferecem maior comodidade aos passageiros.

Sempre com o desejo de melhorar os seus serviços, a «Wagons-Lits», em estreita colaboração com as Companhias de Caminhos de Ferro, criou os serviços de venda ambulante nas carruagens, instalou um «bar» de luxo no «Comboio-Azul», explora bufetes e restaurantes em aeroportos e estações, como sucedeu em Lisboa-Rossio, procurando por todas as formas satisfazer os desejos da sua numerosa clientela.

Animada duma tradição, nascida da actividade desenvolvida durante setenta e cinco anos, a Companhia Internacional de «Wagons-Lits» procura adaptar-se às circunstâncias, devendo, por isso mesmo, considerar-se um dos mais íntimos colaboradores do caminho de ferro.



...À noite, transforma-se num verdadeiro quarto de cama



A Rainha D. Amélia de Orleans e Bragança

FIGURAS NACIONAIS

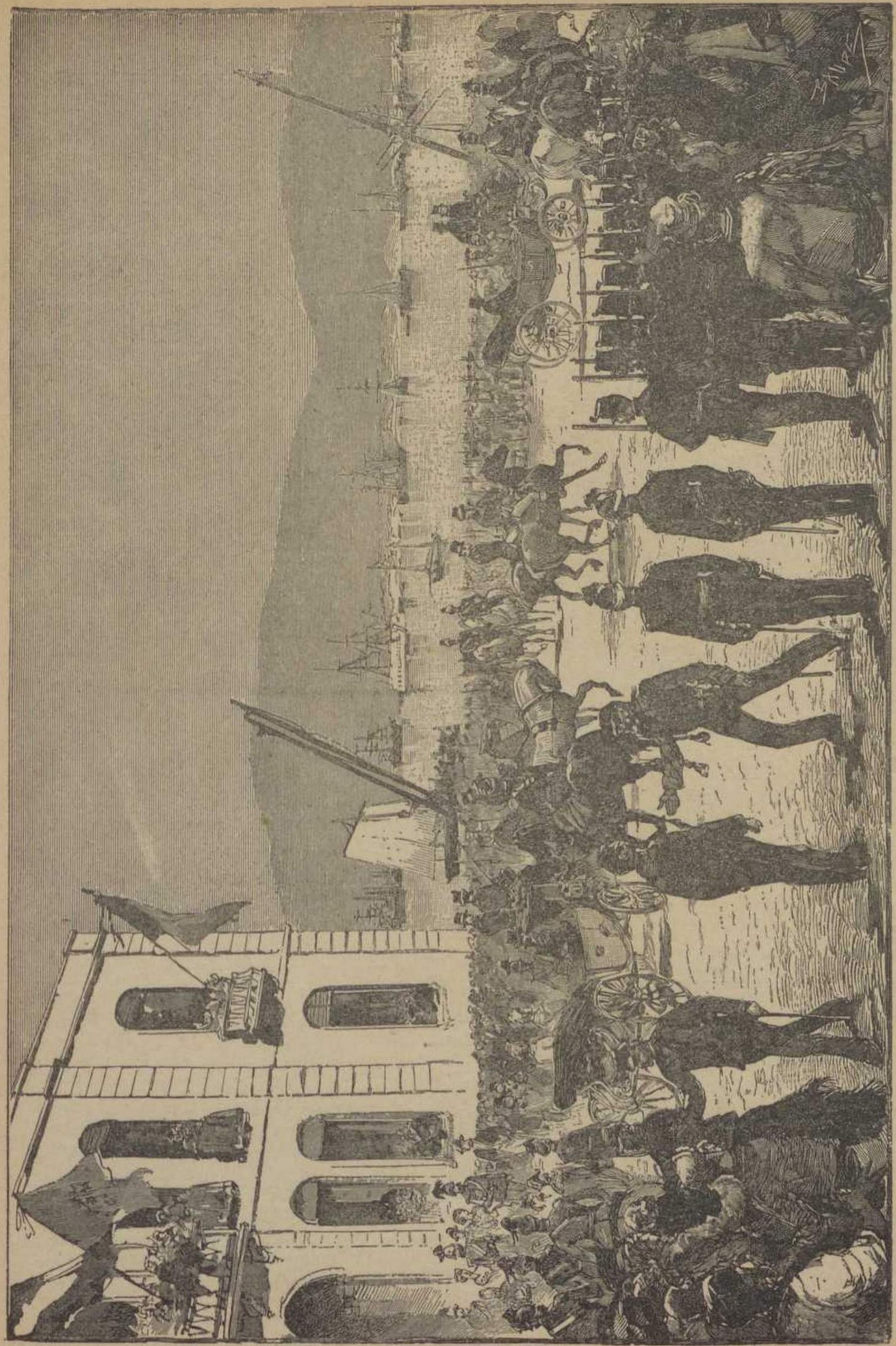
Rainha D. Amélia de Orleans e Bragança

NASCEU em 28 de Setembro de 1865, em Twickenham, a sr.^a D. Maria Amélia Luísa Helena de Orleans e Bragança, que foi a última Rainha de Portugal, filha de Luís Filipe Alberto de Orleans, conde de Paris, e da princesa Isabel de Orleans, sua prima, filha dos duques de Montpensier. Quando a família Orleans foi banida de França, estabeleceu a sua residência em Inglaterra, onde a princesa recebeu a mais esmerada educação, sob a direcção de sua mãe e dos mais afamados professores.

Foi por intermédio da duquesa de Montpensier que se preparou o casamento da princesa D. Maria Amélia, sua neta, com o então príncipe D. Carlos, e foi o conselheiro Andrade Corvo, ministro de Portugal em Paris, em 1886, o encarregado de entregar as cartas autógrafas do Rei D. Luís e da Rainha D. Maria Pia aos condes de Paris com o pedido de casamento. Esta cerimónia realizou-se com todo o luxo no palácio de Varennes no dia 7 de Fevereiro do referido ano e tornou-se oficialmente pública no dia seguinte.

CASAMENTO REAL
A saída do cortejo da estação de Santa Apolónia

A Ilustração — Junho de 1886



Em 15 de Maio realizou-se um esplendoroso baile de despedida, saindo a futura Rainha de Portugal no dia 18, para chegar a Lisboa a 19, às 5 horas da tarde.

O príncipe D. Carlos, que partira na véspera ao encontro da sua noiva, pernoitou na Pampilhosa, onde esperou o comboio em que viajava a princesa com seus pais, irmã e irmão, a princesa de Joinville e o numeroso séquito que a acompanhava.

Na estação de Santa Apolónia eram esperados por toda a família real, o duque de Aosta, a corte e o ministério, seguindo todos em carros descobertos, entre as entusiásticas aclamações da multidão, para o Paço das Necessidades, que se destinara para a hospedagem dos condes de Paris.

A cerimónia do casamento celebrou-se em 22 de Maio e durante alguns dias houve pomposas festas — iluminações, récitas de gala em S. Carlos e no Teatro D. Maria, baile no palácio da Ajuda, parada militar, etc., festas que ficaram célebres pelo seu fausto e seu esplendor.

Fácilmente a futura Rainha conquistou a simpatia pública, sendo uma companheira fiel e dedicada de seu marido, consagrando-se carinhosamente a obras de caridade, das quais ficará perpetuamente ligada ao seu nome a da Assistência Nacional aos Tuberculosos e a que se sucedeu com a criação de dispensários, que freqüentemente visitava, chegando até a ilustrar um livro do conde de Sabugosa sobre o Paço de Sintra, cujo produto de venda à mesma Assistência foi destinado.

Em Junho de 1901 acompanhou seu marido numa viagem às ilhas, e dois anos depois, com seus filhos, D. Luís Filipe e D. Manuel, fez uma larga viagem pelo Oriente.

O seu amor pelos humildes, nem sempre justamente apreciado, fez com que se alargasse a obra da Assistência aos Tuberculosos com a fundação

do sanatório do Outão numa antiga residência régia, não tardando a continuá-la os sanatórios da Guarda e de Carcavelos, o hospital suburbano de Portalegre e os diversos dispensários espalhados por todo o País.

Toda a Imprensa estrangeira celebrou com justiça as altas qualidades da Rainha, por ocasião das visitas de chefes de Estado a Lisboa, Afonso XIII, de Espanha, Eduardo VII e o presidente Loubet. Em 1905 acompanhou D. Carlos a Inglaterra, em retribuição da visita de Eduardo VII, e no regresso passou por Paris, vindo pouco depois a receber em Lisboa, também, Guilherme II da Alemanha.

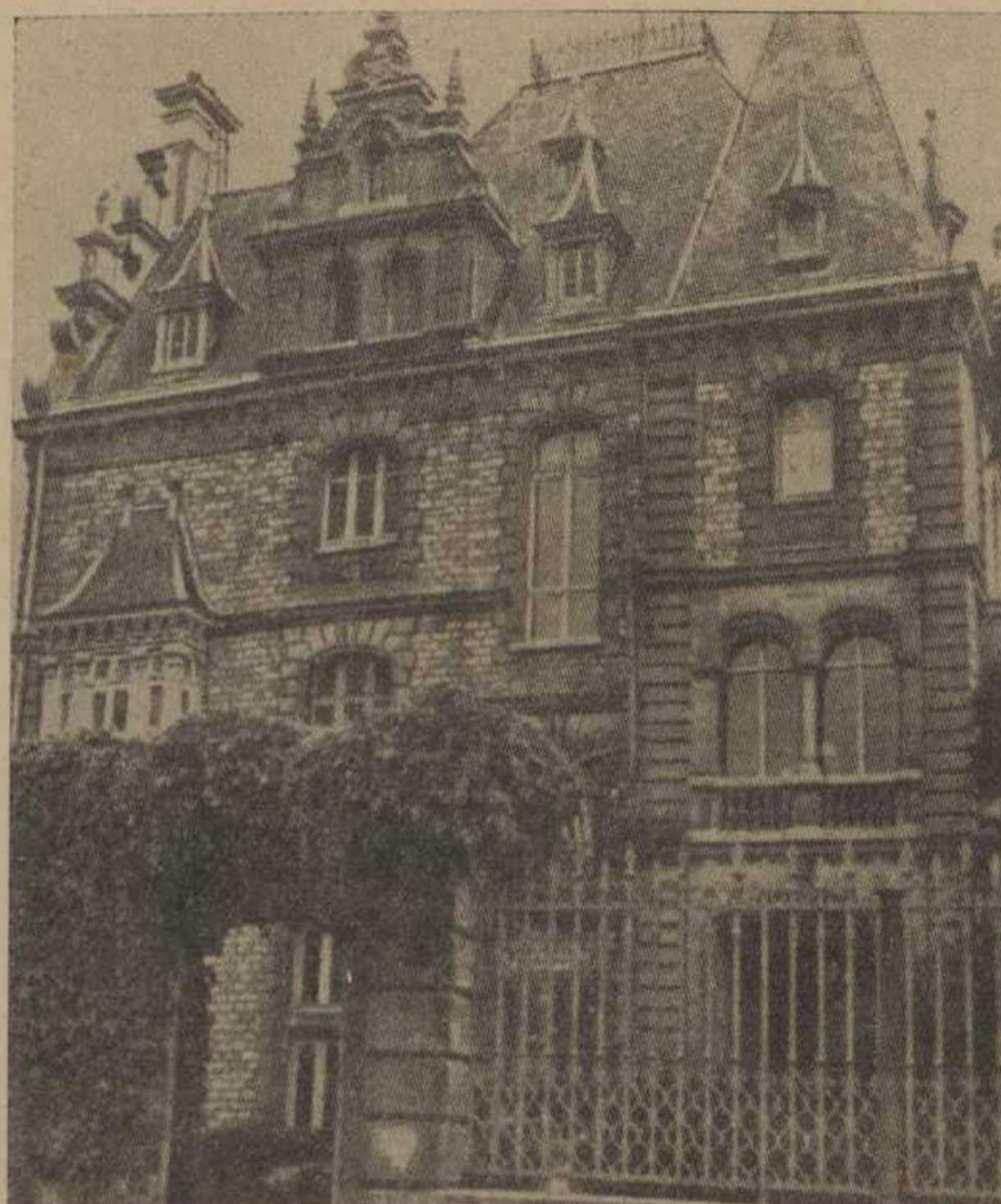
O seu reinado atravessou um período de grandes agitações políticas que culminaram na hora sombria do Terreiro do Paço, quando a Rainha, verdadeira mártir de tragédia, sofrendo a angústia maior do seu coração de mulher e de mãe amantíssima, viu tombar a seu lado, vítimas de crime negro e sem perdão, o Rei D. Carlos e o Príncipe herdeiro.

Depois, durante o curto reinado de D. Manuel, foi ela ainda, também, a mulher corajosa que teve de amparar o inexperiente moço na difícil missão imposta aos seus dezanove anos. Acompanhou-o ao Porto, onde ambos foram muito aclamados, e toda a sua existência a consagrou a aconselhar o filho, que reinou sem ter abdicado, nem mesmo no exílio,

do seu juramento de soberano constitucional.

Quando eclodiu a revolução de 5 de Outubro, encontrava-se a Rainha em Sintra, no palácio da Pena, onde recebeu a notícia da partida do Rei para Mafra. Na companhia de sua sogra, D. Maria Pia, que se instalara, como habitualmente, no palácio da vila, com ele foi ter, embarcando toda a família, depois, no iate «Amélia», fundeado em frente da Ericeira.

Tendo-se aventado a ideia de se dirigirem ao Porto, ambas as rainhas aceitaram com decidida energia, mas o



O Castelo de Bellevue onde a Rainha D. Amélia recebeu os ferroviários

comandante do navio, o capitão de mar e guerra Velez Caldeira, decidiu só fundear em Gibraltar, alegando que não queria responsabilizar-se pela possível prisão dos soberanos e do infante D. Afonso. A Rainha protestou:

— Do exílio não se volta! — disse.

Mas para Gibraltar seguiu o iate e ali desembarcou com todas as honras a família real. D. Maria Pia partiu para a Itália a acolher-se à protecção de seu sobrinho Vitor Manuel III. A viúva de D. Carlos partiu para a Inglaterra, indo instalar-se no palácio de Woodnorton, pertencente à seu irmão, o duque de Orleans, com o Rei exilado, até que passaram a Richmond e depois a Fulwell Park, onde o monarca proscrito havia de casar com a princesa D. Augusta Vitória de Hohenzollern Sigmaringen, em 7 de Setembro de 1913.

Ali veio a falecer D. Manuel II, em 9 de Julho de 1932. Um rude golpe mais para o seu coração

amantíssimo de mãe, tão alanceado já pela perda trágica de seu marido e de seu filho primogénito.

Inteiramente alheia à política que se preparou durante o exílio, após o casamento do Rei proscrito fixou residência em França, em Versalhes, no castelo de Bellevue, onde em Dezembro de 1935 recebeu o pretendente à coroa portuguesa, D. Duarte Nuno, neto de D. Miguel, sem que, porém, tratasse do menor assunto político com o príncipe escolhido pelos integralistas, quando se deu a divisão entre os monárquicos portugueses.

Grande senhora, exemplo de bondade e caridade cristã, requintadamente artista, a ela dedicaram formosas páginas escritores de alto mérito, tais como Eça de Queirós, Ramalho Ortigão, João de Deus, etc., exaltando suas virtudes e suas altas qualidades de mãe e educadora, superiormente inteligente e pondo sempre a sua inteligência ao serviço único do bem.

N. R. — Em 1949, quando da excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» a França, os ferroviários portugueses tiveram a honra de ser recebidos por Sua Majestade A Rainha Senhora D. Amélia, que, depois de conversar com os excursionistas, os obsequiou com um copo de Vinho do Porto.

Os jornais de Lisboa referiram-se então à iniciativa do «Boletim da C. P.», tendo o jornal «O Século» publicado as seguintes palavras:

«De um facto, todos à uma, falam com verdadeiro encantamento: — da visita que, à sua passagem por Versalhes, fizeram à Rainha Senhora D. Amélia. Embora ainda bastante doente, a Senhora D. Amélia de Bragança acedeu, com inteira satisfação, ao pedido que alguns ferroviários lhe apresentaram para que os recebesse. Acabaram todos por entrar no palácio, a cuja porta avultava uma grande bandeira de Portugal — a bandeira verde e rubra.

Não tardou que a figura imponente da Rainha Senhora D. Amélia aparecesse numa sala e, então todos, sem exceção, conversaram com ela, que se mostrou sensibilíssima por conversar com gente de todos os pontos de Portugal. Mais demoradamente, a Senhora D. Amélia conversou com as senhoras e por todas as maneiras, procurou demonstrar aos seus visitantes quanto lhe agradava recebê-los. Já na presença do Senhor Visconde de Asseca, a Rainha Senhora D. Amélia ofereceu-lhes um cálice de Porto.

Quando se retiraram, os ferroviários sentiram-se profundamente emocionados pela forma como tinham sido recebidos».

No regresso a Lisboa, logo que houve conhecimento do que acima relatamos, o nosso Director Geral Eng.º Espregueira Mendes agradeceu a S. M. a Rainha D. Amélia as atenções dispensadas aos assinantes do «Boletim da C. P.» e, dias depois, quando do aniversário da Soberana, a 28 de Setembro de 1949, os ferroviários que estiveram no Castelo de Bellevue, em Versalhes, dirigiram-lhe um telegrama de felicitações, ao qual a Rainha Senhora D. Amélia respondeu nos seguintes termos:

«Agradeço comovida cheia saudades sinto-me feliz poder ter tido junto de mim tão bons portugueses. Amélia».

A morte da Rainha Senhora D. Amélia, causou, como em todo o País, a maior impressão, visto tratar-se duma ilustre personalidade que, mesmo no exílio, nunca deixou de ser portuguesa.

A família real tinha, pelos nossos ferroviários, extrema simpatia, manifestada em muitas das viagens realizadas no nosso país, em algumas das quais S. M. El-Rei D. Carlos I apertava a mão ao pessoal que tripulava a locomotiva.

O «Boletim da C. P.», ao publicar as notas biográficas da Rainha Senhora D. Amélia, lamenta o triste acontecimento e endereça à ilustre família enlutada as mais sentidas condolências.

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 68 — Um agente possuidor dum anexo de residência ao cartão de identidade, válido entre Trofa e Azurara, pode utilizar a via Trofa-Porto S. Bento-Trindade-Azurara?

No meu entender só pode utilizar as vias: Trofa-S.^a da Hora-Azurara ou Trofa-Famalicão-Póvoa-Azurara.

Resposta — Os portadores de anexos de residência válidos entre Trofa e Azurara só podem utilizar as vias «Trofa-S.^a da Hora-Azurara» ou «Trofa-Famalicão-Póvoa de Varzim-Azurara».

A via «Porto-S. Bento-Porto-Trindade-Azurara» não pode ser utilizada visto que a estação de Azurara, à partida de Trofa, não é normalmente servida por esta via.



Pergunta n.º 69 — As bilheteiras para acharem o preço de oitavo no percurso sujeito ao mínimo de cobrança Tarifa Geral para uma criança com menos de 10 anos de idade, portadora de cartão de identidade para bónus de 75%, dividem os preços inteiros, mínimos por oito.

Como a redução de 75% que concede o cartão incide sobre a redução de 50% concedida pela Tarifa Geral às crianças com esta idade, mas com sujeição aos preços mínimos sem redução, praticamente as bilheteiras estão concedendo redução de 50% nos mínimos estipulados na Tarifa Geral para as crianças, pois neste caso, a meu ver, concedem redução superior à que a criança tem direito, a qual lhe é conferida apenas pela indicada no cartão, visto, pela idade, estar sujeita ao mínimo por inteiro. Como não conheço qualquer diploma que conceda, nestes casos, a redução de 87,5% nos mínimos às crianças, e ainda baseando-me no exemplo taxa indicado na página 4 da Circular da Divisão Comercial n.º 72, peço esclarecimentos.

Resposta — Para se achar o preço dos bilhetes oitavos a fornecer às crianças de 4 até 10 anos de idade portadores de cartões de identidade que lhes concede a redução de 75%, divide-se sempre o preço do bilhete inteiro por 8 ainda mesmo nos percursos sujeitos ao mínimo de cobrança.

Exemplo: Preço de um bilhete oitavo, de 3.^a classe, de Coimbra-B. a Coimbra — Distância 6 km.

Preço do bilhete inteiro (mínimo de cobrança) $1\$50 : 8 = \20 . A Circular n.º 72 da Divisão Comercial — Serviço da Fiscalização das Receitas, de 24 de Agosto de 1950, foi anulada pelas Instruções Complementares do Livro E. 11.



Pergunta n.º 70 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado: Pequena velocidade, de Lisboa-Jardim a Setúbal, um tambor carboneto de cálcio, 55 quilos.

Distância $29 + 10 = 39$ km.

(Transporte ao abrigo do Aviso ao Público B n.º 97). Preço $\$50 \times 39 \times 0,10 = 1\95 .

Mínimo de cobrança =	5\$00
Via fluvial (mínimo de cobrança) =	9\$00
Manutenção $18\$00 \times 0,10 =$	1\$80
Registo	3\$00
Aviso de chegada.	1\$00
Importância a cobrar	<u>19\$80</u>

Resposta — A taxa apresentada está errada. Segue discriminação como corresponde:

Aviso ao Públ. B 97.

Distância	{ Via férrea 29 km.	{ 3 km.
	Via fluvial 10	

Mínimo de cobrança (art. 93. ^º da T. Geral)	5\$00
Manutenção $18\$00 \times 0,06 =$	1\$08
Registo	3\$00
Aviso de chegada.	1\$00
Arredondamento	\$02
Total	<u>10\$10</u>

Como o percurso fluvial é computado em 10 quilómetros, não deve sujeitar-se a remessa ao mínimo de cobrança previsto na Tarifa de Transportes na Via Fluvial.



Pergunta n.º 71 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado: Grande velocidade de Águeda a Pombal, 6 barris com resina de pinheiro 1.300 km. (Ao abrigo do Aviso ao Públ. B 98).

Distâncias — A. R. 104 km., V. V. 21 km.

ANTIGA REDE

Preço $\$12 \times 104 \times 6 =$	74\$88
Arredondamento	\$02

74\$90

VALE DO VOUGA

Mínimo de cobrança	4\$00
Manutenção $18\$00 \times 1,30 =$	23\$40
Registo	3\$00
Importância total a cobrar	<u>30\$40</u>

105\$30

Resposta — A taxa apresentada está errada na parte referente ao participante da linha do Vouga.

Segue discriminação correspondente ao percurso nesta linha:

Aviso ao Públ. B 98.

Distância 21 km.

Preço $\$12 \times 21 \times 6 =$	15\$12
Arredondamento	\$08
Soma	<u>15\$20</u>

Nota-se ao consultante que sómente é de aplicar o mínimo de cobrança previsto na Tarifa Geral quando a importância determinada segundo o Aviso ao Públ. relativamente ao percurso total da remessa seja inferior à que resultaria da aplicação do referido mínimo em cada Rede.

II — Divisão de Exploração

Pergunta n.º 45 — As estações de Caxarias e C. de Maçãs tiveram conhecimento telefónico, que o comboio n.º 50 tem cruzamento extraordinário com o comboio n.º 30201 em Caxarias e com o comboio n.º 52 em C. de Maçãs. Depois disso tiveram conhecimento, pela mesma via, que o comboio n.º 50 circulava excepcionalmente à frente do comboio 52 até Caxarias, onde o serviço foi normalizado. O comboio n.º 52 cruzou de facto em C. de Maçãs com o comboio 30201. Neste caso, o comboio n.º 52 podia partir de Caxarias sem modelos M 116 ou 126, suprimindo o comboio n.º 30201?

Resposta — A estação de Caxarias não tinha que fornecer o modelo M 116 ao comboio n.º 52, visto que este a partir dali circulava já normalmente à frente do comboio n.º 50, não sendo portanto de considerar o cruzamento fixado em harmonia com o artigo 35.º do Regulamento 2.

Como o telefone funcionava, Caxarias transmitiu a Chã de Maçãs o telegrama referente à normalização do serviço e esta transmitia-lhe o ciente e assim não fornecia ao pessoal do comboio n.º 30201 o modelo M 126 em harmonia com o artigo 36.º.

Desta forma o comboio n.º 52 era expedido de Caxarias com avanço normal.



Pergunta n.º 46 — Peço seja informado se há algum diploma que altera a doutrina do Artigo 46.º do livro 2, na parte respeitante a anúncio por telefone.

Resposta — Não há diplomas que alterem a doutrina do artigo 46.º do Regulamento 2. Há os, sim, que ampliam, explicando as melhores formas da sua aplicação como sejam: A C/ Circular do movimento n.º 288 de Novembro de 1927, que explica que quando uma estação colateral do sentido oposto ao da marcha do comboio extraordinário, recebe o seu anúncio, deve perguntar à estação colateral do outro lado, se já o recebeu e caso contrário deve transmiti-lo; procedimento idêntico deve adoptar uma estação provida de telefone directo.

A C/ Circular n.º 362 de Novembro de 1929, que ordena que os anúncios dos comboios extraordinários sejam feitos com a maior antecedência possível.



Pergunta n.º 47 — O comboio n.º 5172 tem cruzamento em Barrozelas com o comboio n.º 5171. Barrozelas estabelece mod. M 126 em que diz que o comboio n.º 5171 circula excepcionalmente à rectaguarda do comboio n.º 5121. O cruzamento com o comboio n.º 5121 é em Tamel e nesta cruzou com os dois comboios. Rogo dizer-me se Tamel deve estabelecer mod. 126 para o comboio n.º 5172, indicando que cruzou com o comboio n.º 5171.

Resposta — Como a estação de Barrozelas cumpriu com o artigo 36.º do Regulamento 2, em referência à interversão realizada entre os comboios n.º 5121 e 5171, o pessoal do comboio n.º 5172 ficou ipso-facto avisado de que o seu cruzamento com o comboio n.º 5121 (Tamel) houve de facto uma mudança de cruzamento determinada pelo dis-

posto no Artigo 35.º do mesmo regulamento, mas não houve alteração de cruzamento propriamente dita.

Se o comboio n.º 5171 não estivesse ainda em Tamel e o cruzamento fosse alterado para Barcelos, já esta estação devia fornecer o mod. M 128.



Pergunta n.º 48 — Como têm sido atrelados várias vezes um veículo à cauda de comboios de passageiros, cujo, para efeito de frenagem é contado como dois, e a regra 1.ª do livro, tabelas de frenagem, diz só poder seguir à cauda um veículo, desejo saber se esse dito vagão deve ser munido de freio manual e ser tripulado no caso de não ter freio contínuo.

Também desejo ser esclarecido se pode ser dispensada a ocupação desse freio, sendo feita observação em folha de trânsito, pelo chefe da estação, em que diga tomar a responsabilidade de não ser ocupado.

Resposta — A tabela de frenagem só tem aplicação para comboios desligados. No caso presente tem aplicação o § 1.º do artigo 31.º do Livro E 2, que permite atrelar à cauda dos comboios de passageiros um ou mais veículos desprovidos de tubo de intercomunicação, com a condição de que o número destes veículos seja o máximo de 4 e não exceda um terço da composição do comboio.

Este cálculo é feito depois de adicionar à composição do comboio, a quantidade de veículos a atrelar. Se forem mais de dois, um deles deverá ter freio manual guarnecido.



Pergunta n.º 49 — O comboio n.º 7026 tem cruzamento extraordinário na estação de Muro com o comboio n.º 37063. Bougado fornece mod. M 117. Este comboio tem também que anunciar pela frente desde Bougado a Muro, o comboio extraordinário n.º 37063. No meu entender tendo em atenção o último período do artigo 63.º da Instrução n.º 2504, o referido mod. M 117 dispensa também a entrega do mod. M 126 para anunciar pela frente a circulação em referência.

Peço seja informado se a minha maneira de ver é exacta.

Resposta — No caso presente as prescrições regulamentares a cumprir são as seguintes:

1.º — A estação de destino do comboio extraordinário n.º 37063, fornece ao pessoal do comboio n.º 7026 o mod. M 126, utilizando o n.º 2 — (artigo 63.º da Instrução n.º 2504).

2.º — A estação de Bougado fornece ao mesmo pessoal o mod. M 117, com vista ao cruzamento em Muro e também o mod. M 126 utilizando o n.º 5, visto que tem de fazer o anúncio do extraordinário até Muro.

O consultente interpretou mal o último período do art. 63.º.

O mod. M 117 não pode ser dispensado; dispensa-se sim o mod. M 126 utilizando-se o n.º 2, quando à mesma estação competir o fornecimento de ambos.

Exemplo — Se o comboio n.º 37063 se destinasse a Guimarães e o cruzamento com o comboio n.º 7026 estivesse fixado em Covas, competia à primeira, o fornecimento dos mod. M 117 e M 126 (utilizando o n.º 2).

Neste caso é que é dispensado o mod. M 126.

A Estação do Valado ganhou o Primeiro Prémio do X Concurso

HA muitos anos que o «Boletim da C. P.» abriu, nas suas colunas, o primeiro concurso das «Estações Floridas», iniciativa que o pessoal acarinhou desde a primeira hora. O público seguiu interessado a melhoria do aspecto das estações, verificando que as mesmas se aformoseavam de ano para ano, graças ao interesse dos ferroviários.

O Secretario Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo soube da organização dos concursos chamados «Estações Floridas» e compreendendo o significado da interessante iniciativa e até a sua importância dentro do turismo nacional, ofereceu-nos espontaneamente a sua valiosíssima colaboração.

De ano para ano, o número de concorrentes foi aumentando, bastando dizer-se que, ainda em 1950, foi de 57 o número de estações concorrentes, elevado no presente concurso para 72. A Companhia, dada a importância do concurso, passou a fornecer mais plantas, aumentou o número de prémios, realizou melhoramentos e, com estes incentivos, o pessoal começou a interessar-se ainda mais, por tão importante manifestação de bom gosto que, em grande parte, lhe é devida.

No último verão, foram as estações concorrentes visitadas pelo juri, composto pelos srs.:

Arquitecto Carlos Manuel Sotto-Maior Negrao, representante da Direcção Geral de Transportes Terrestres; Eng.^o Agrónomo Mário Meller Mendes; Alberto Pereira Leite, representante do Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo e Inspector Principal Abel Leite Pinto, do Serviço de Turismo e Publicidade da C. P..



VALADO — 1.^º Prémio



RUNA — 2.^º Prémio

Com raras excepções, nos jardins das estações concorrentes notou-se sensível melhoria, maior variedade de plantas, um melhor arranjo decorativo, verificando-se a eficiente assistência dos chefes de estação, a quem se deve especialmente o acolhimento desta iniciativa, muito do agrado do público e, em especial, dos estrangeiros que visitam o nosso país.

A classificação deste ano, deu os seguinte resultados:

Prémios Pecuniários

1.º prémio — Estação do VALADO, Linha do Oeste — Esc. 2.500\$00.

2.º prémio — Estação de RUNA — Linha do Oeste — Esc. 2.000\$00.

3.º prémio — Estação de CETE — Linha do Douro — Esc. 1.500\$00.

4.º prémio — Estação de LEIXÕES — Linha de Cintura do Porto — Esc. 1.000\$00.

5.º prémio — Estação de OLHÃO — Linha do Sul — Esc. 750\$00.

6.º prémio — Estação de CAMINHA — Linha do Minho — Esc. 500\$00.

Mensões Honrosas Especiais

Estação de Sintra — Linha de Sintra.

Estação de Celorico da Beira — Linha da Beira Alta.

Estação de Fornos de Algodres — Linha da Beira Alta.

Estação de Luso-Buçaco — Linha da Beira Alta.

Estação de Louriçal — Linha de Oeste.

Estação de Santo Tirso — Linha de Guimarães.

Estação de Darque — Linha do Minho.

Estação de Afife — Linha do Minho.

Estação de Rio Tinto — Linha do Minho.

Mensões Honrosas

Estação de Gouveia — Linha da Beira Alta.

Estação de Espinho — Linha do Norte.

Estação de Nine — Linha do Minho.

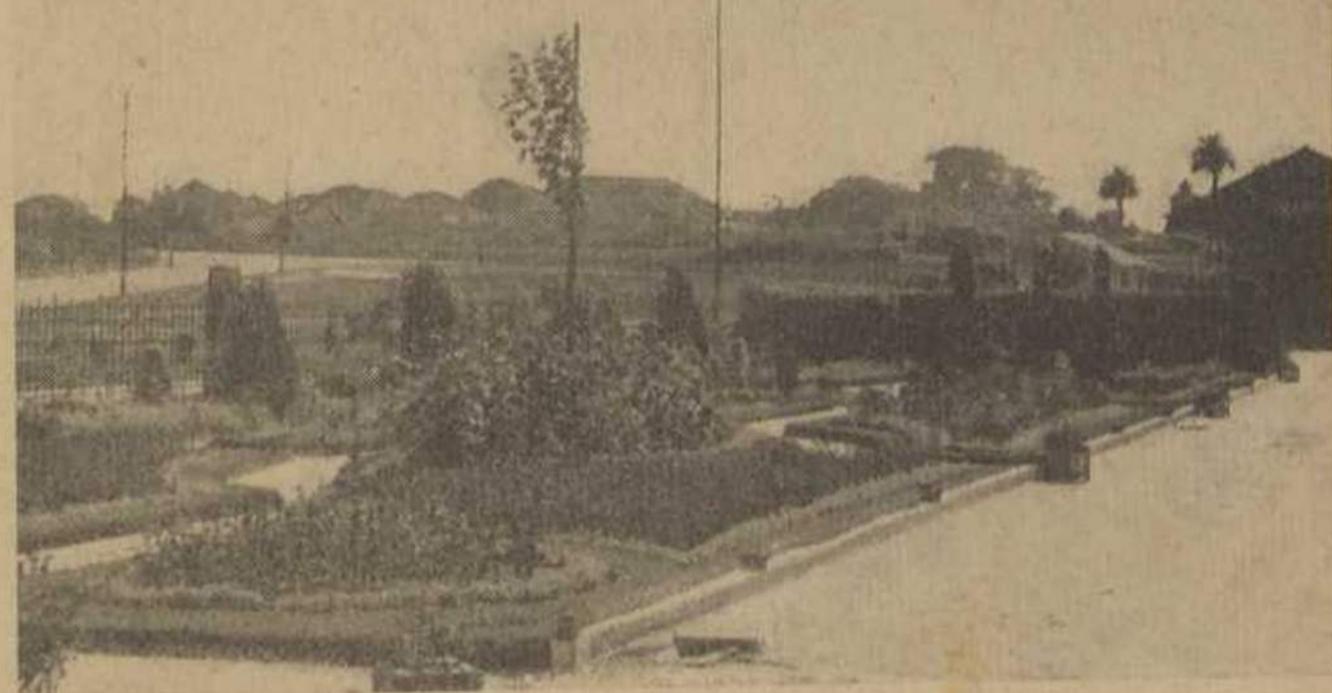
Estação de Barcelos — Linha do Minho.

Estação de Tamel — Linha do Minho.

Estação de Barroselas — Linha do Minho.

Estação de Penafiel — Linha do Douro.

Estação de Vila Meã — Linha do Douro.



LEIXÕES — 4.º Prémio



CETE — 3.º Prémio

Estação de *Carcavelos*
— Linha de Cascais.

Estação de *Paredes* — Li-
nha de Cascais.

Estação de *Vizela* — Li-
nha de Guimarães.

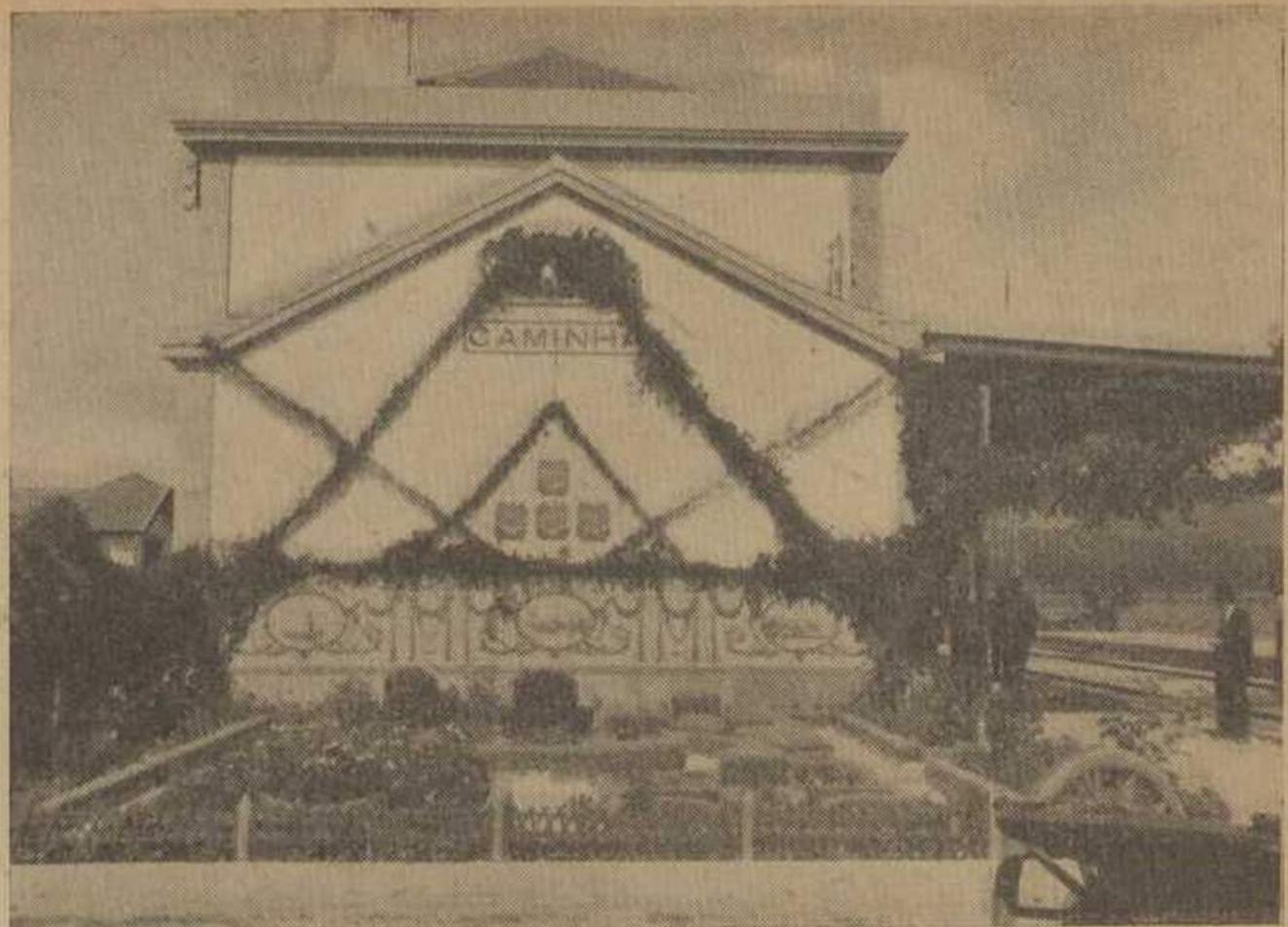
Prémios de Persistência

Estação de *Fornos de
Algadres* — Linha da Beira
Alta.

Estação de *Louriçal* —
Linha de Oeste.

Estação de *Tamel* — Li-
nha do Minho.

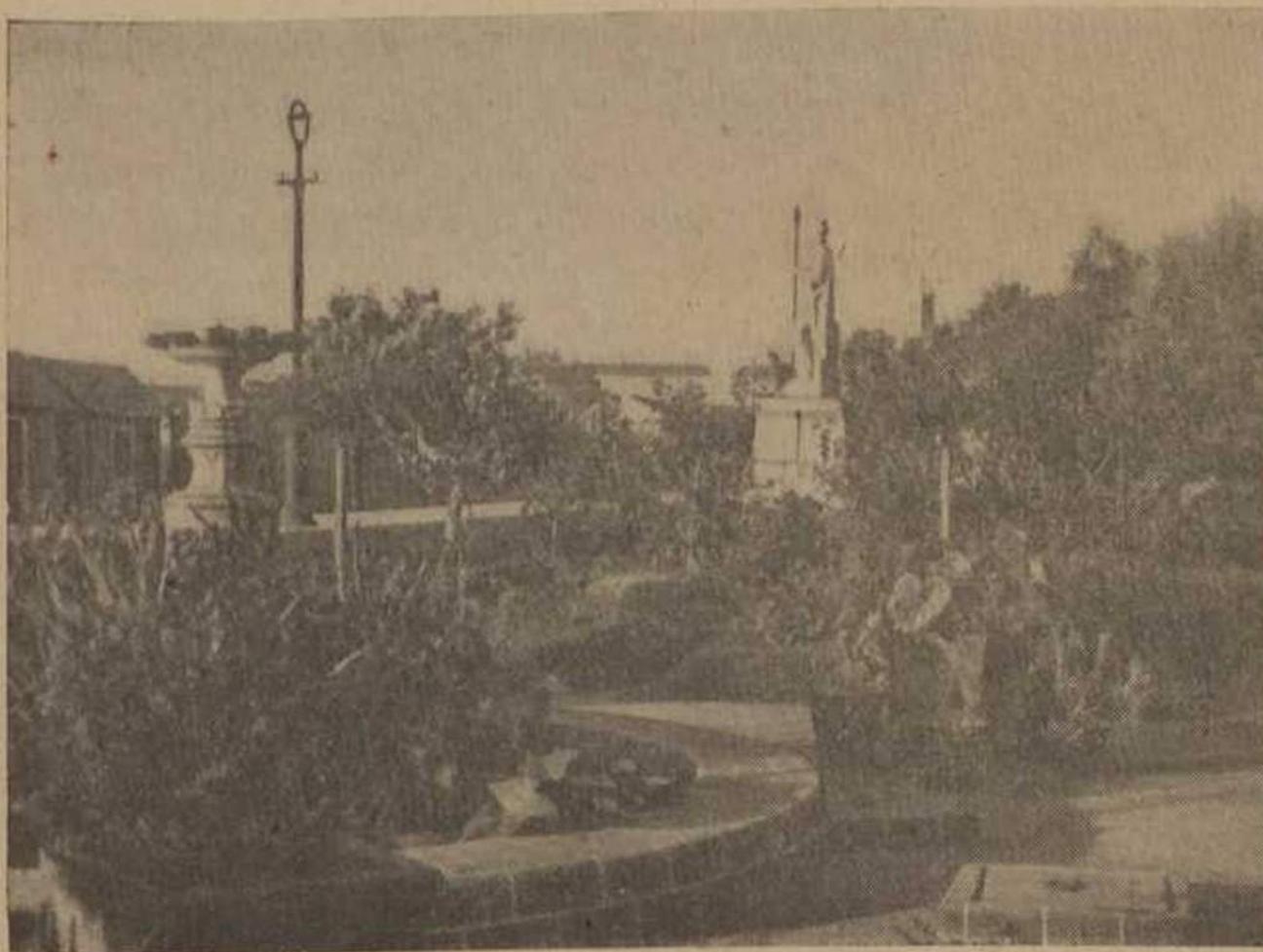
Estação de *Rio Tinto* —
Linha do Minho.



CAMINHA — 6.º Prémio

O concurso deste ano despertou o maior interesse e serviu para mostrar, uma vez mais, a dedicação do pessoal das estações sem o qual, diga-se de passagem, se tornava impossível alcançar tão brilhantes resultados. Oportunamente será feita a distribuição dos prémios que, como no ano passado, serão entregues pelo nosso Director Geral, com a assistência dos membros do juri que, no concurso deste ano, se viu em dificuldades para proceder à classificação, não só pelo elevado número de estações visitadas, mas pelo arranjo e bom gosto que apresentaram.

A colaboração valiosíssima do Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo, merece o reconhecimento do «Boletim da C. P.» que, com a maior satisfação, vê progredir a iniciativa lançada há anos, que muito concorre para a propaganda do país, tão grande é o valor do embelezamento das estações no turismo nacional.



OLHÃO — 5.º Prémio

AS ESTAÇÕES
QUE NECESSI-
TEM PLANTAS
E FLORES
PARA OS JAR-
DINS DEVEM
FAZER O PEDI-
DO AO «BOLE-
TIM DA C. P.»



Paisagem suíça

AS NOSSAS INICIATIVAS

A próxima excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» será à Suíça

No último número do «Boletim da C. P.» informamos os nossos leitores que a excursão do próximo ano será à Suiça. A iniciativa teve o melhor acolhimento e a prova está nas inscrições recebidas, apesar de faltarem seis meses para a realização da excursão.

Como as anteriores, não se trata sómente dumha excursão turística, mas dumha viagem que incluirá visitas a estações, linhas férreas e fábricas de material ferroviário, tendo por isso mesmo uma finalidade instrutiva e cultural.

Já informámos que a excursão de 1952 terá a colaboração do Centro Nacional Suíço do Turismo, dos Caminhos de Ferro Federais e dos Caminhos de Ferro Rhéticos.

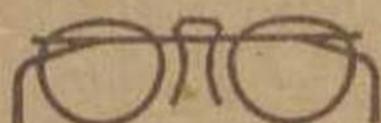
Hoje, podemos dizer que, além das visitas às maiores curiosidades suíças, será incluído no programa o passeio à cidade de Milão, a maior da Itália e, possivelmente, a uma cidade austríaca.

O preço da excursão, que não pode ainda ser fixado, será de cerca de 2.500\$00 Esc. (dois mil e quinhentos escudos), compreendendo-se naquela importância a alimentação, transportes, visitas a instalações em hotéis desde a entrada na Suiça, à saída deste país. A importância de Esc. 2.500\$00 (dois mil e quinhentos escudos) pode ser paga em prestações mensais de Esc. 500\$00 devendo os passaportes dos excursionistas ser-nos remetidos até 30 de Abril do próximo ano, data em que, impreterivelmente, será encerrada a inscrição.

SKF

O rolamento de rolos SKF auto-compensador, foi desenhado em 1919 especialmente para caminhos de ferro. Desde então, mais de 650.000 caixas com rolamentos de rolos têm sido fornecidas pela SKF para os caminhos de ferro em mais de 60 países. Elas são usadas não sómente para novos veículos, mas também para a modificação de antigos vagões que têm de ser modernizados à medida que condições de segurança são requeridas para velocidades elevadas

Sociedade **SKF** Limitada
PRAÇA DA ALEGRIA, 66-A — LISBOA
TELEF. NE 34223
AV. DOS ALIADOS, 152 — PORTO
TELEFONE 21396



Oculista das Portas de Santo Antão
R. Eugénio dos Santos, 9, 2.^o-Esq. (Ao Rossio)
Tel. 23797 — LISBOA

Receitas, mudanças de lentes bifocais, consertos, etc., deve V. Ex.^a consultar-nos pessoalmente ou pelo correio, porque os nossos preços são os mais vantajosos.
— Recomendado pelos principais oftalmologistas —

Concedemos aos Ferroviários e suas famílias o desconto de 30% em armações, 25% em lentes e 10% em consertos, mediante a apresentação do Cartão de Identidade.

Um casaco SPORT ou um bom FATO, e DISTINTO, só na **União de Confecções, Lda.**
Grande sortido em: GABARDINAS, Impermeáveis, Sobretudos e CANADIANAS
Fornecedores das vossas Cooperativas
Calçada do Carmo, 7, 1.^o ROSSIO Telefone 2 4937

Sumário

Natal — Versos de João Bispo.

Os Pintores e o Caminho de Ferro

José A. Pedroso Júnior

Desportos: Viagem à Suécia

Curiosidades: Os Carros postais suíços ao serviço do Turismo, por A. M.

O problema da coordenação do caminho de ferro e da estrada, por Bertrand Philippón.

Para a história: Caminho de ferro de Lisboa a Sintra e Torres Vedras, por L. de Mendonça e Costa.

Automotoras

Bom Humor

As «Bodas de Oiro» dos «Wagons-Lits»

Figuras Nacionais: Rainha D. Amélia de Orleans e Bragança

Perguntas e Respostas

Estações Floridas: A Estação do Valado ganhou o Primeiro Prémio do X Concurso

As nossas iniciativas: A próxima excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» será à Suiça.

NA CAPA — Presépio de Nápoles



Uma automotora Budd RDC

THE COMPANY

PHILADELPHIA 32 (Pa)

MATERIAL FERROVIÁRIO EM AÇO INOXIDÁVEL

LEVEZA, SEGURANÇA ≡ DURAÇÃO, ECONOMIA DE CONSERVAÇÃO

DIRECÇÃO PARA A EUROPA: 49, Av. Georges V, PARIS (8^e)

Representante Geral para Portugal e Ultramar: CARLOS EMPIS — Rua de S. Julião, 23 — LISBOA

CIMENTOS

LIZ



— O mais famoso cimento português.

— O hidrofugado «N» é indispensável em todos os trabalhos de impermeabilização.

CABO MONDEGO



— A mais moderna fábrica portuguesa.

— Cimento de qualidade extra.

TEJO



— A mais antiga fábrica do País.

— As suas instalações fabris são as maiores da Península.

— Cimento de sólida reputação.

Cimento com as características internacionais da B. S. S. 12/47 próprio para exportação

- Fábrica em Maceira
- Séde em Lisboa.
- Filial no Porto.
- Agentes em todo o país.

- Fábrica na Figueira da Foz.
- Séde no Porto.

- Fábrica em Alhandra.
- Séde em Lisboa.
- Agentes em todo o país.

Revendedores:

TRANSFOMAL

DISTRIBUIDORES GERAIS:

LISBOA: Largo do Conde Barão, 14 — Telefone 65176
PORTO: Avenida dos Aliados, 20-2.^o — Telefone 22551