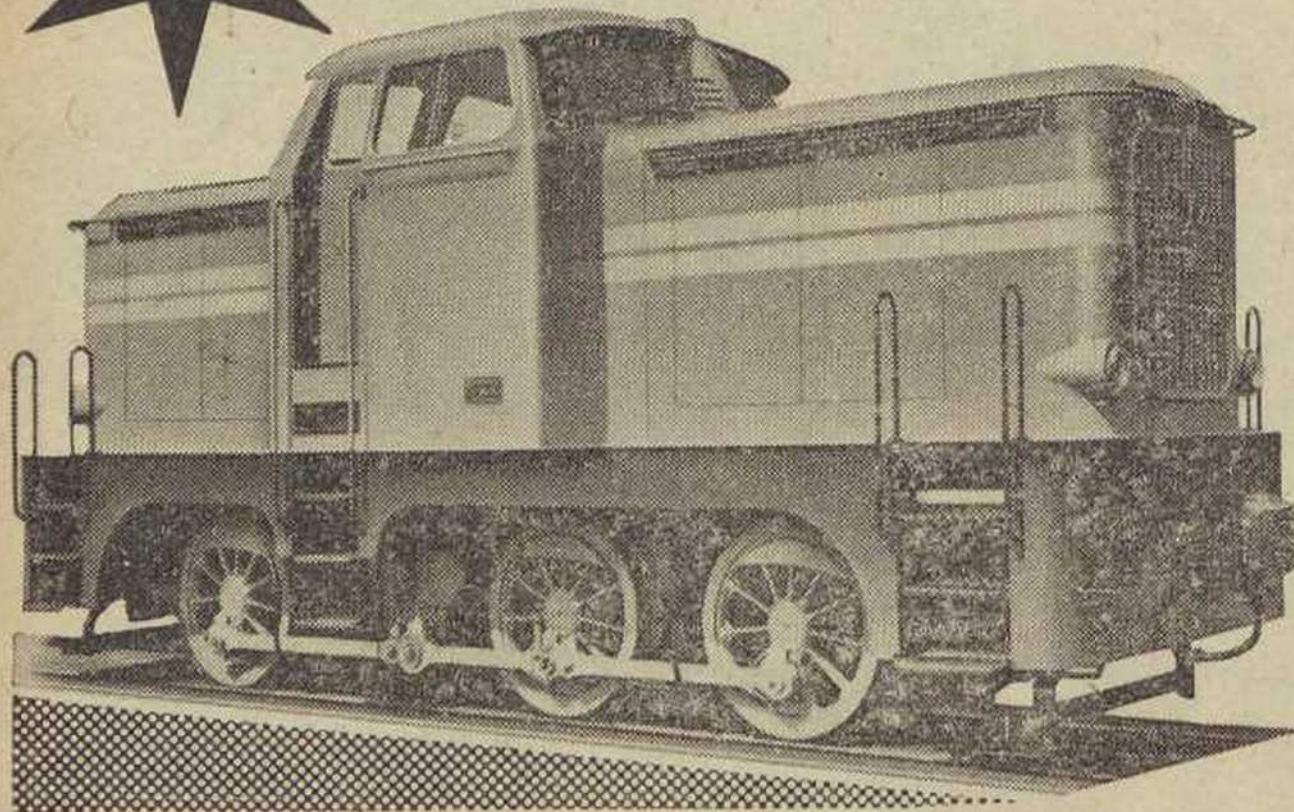


BOLETIADA CP.



HENSCHEL



Locomotiva Diesel-hidráulica 0-6-0 HENSCHEL, tipo DH 360. Peso em ordem de marcha cerca de 40 toneladas; máximo esforço de tracção dentro do regime de velocidades de 0-30 kms/h-12 000 kgs; velocidade máxima 60 kms/h.

No domínio das locomotivas diesel-hidráulicas desenvolveu a HENSCHEL uma série de tipos para serviço de manobras e em plena linha com potências compreendidas entre cerca de 100 e 800 HP, obedecendo aos reconhecimentos mais recentes da técnica. Digno de menção especial é a cabina, situada no meio da caixa, proporcionando ótima visibilidade em todos os sentidos, bem como a escolha e a disposição dos dispositivos de manobra e controle, assegurando um serviço económico e de absoluta segurança.

HENSCHEL & SOHN - KASSEL

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

Fábricas «Triunfo»

A. HENRIQUES & C.ª, L.ª
S. JOÃO DA MADEIRA

Os mais primorosos artigos de chapearia em CHAPÉUS de pêlo, lã e pano para homem.
CHAPÉUS de pêlo, lã e pano para criança
CAPACETES coloniais
COFIÓS

Na falta de visitas, oportunas, dos nossos agentes e viajante, atenderemos directamente todos os pedidos e consultas



**GARANTA-SE CONTRA
ACIDENTES PESSOAIS**
com uma apólice da Companhia de Seguros

Bonança

Vai para férias?
— Segure a sua mobília contra roubo na Companhia de Seguros

BONANÇA
Sede: Rua Aurea, 100 — LISBOA

LEITOR: O melhor serviço que podes prestar ao «Boletim da C. P.» é 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

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

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

NUM «FOGUETE» DE LISBOA AO PORTO!

A 100 quilómetros à hora através das lezírias do Tejo e dos vergéis da Beira — Os pregões das vendedeiras nas estações — Horas de prazer e encantamento para o viajante curioso

O jornal brasileiro, do Rio de Janeiro, «O Mundo Português», publicou, no seu número de 3 de Outubro último, o interessante artigo do jornalista Mário Nobre que «Boletim da C. P.», com a devida vénia, a seguir transcreve:

«Como vai longe o tempo das «Diligências», de que nos fala Camilo em seus romances, ou dos inestéticos Carros do Chora, em que uma viagem de Lisboa ao Porto levava 8 dias e mais e os passageiros costumavam fazer testamento — pois era comum verificar-se um mau encontro com as «quadrilhas» (cangaceiros) de João Brandão ou do José do Telhado...»

Hoje, isso já não acontece, felizmente, pois o homem inventou novos processos de rápida locomoção, tais como o trem de ferro, o automóvel, o avião, sendo a sua última criação o «supersónico» — que nos

proporcionará fazer, em breve, o trajecto Lisboa-Rio em 7 horas, aproximadamente.

Quer dizer: Júlio Verne (o louco para nossos avós) está actual...

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses sempre atenta ao que de novo surge no Velho e Novo Mundo, não poderia ficar de braços cruzados às evoluções da vida e acaba de ofertar às capitais do Norte e Sul do País um dos mais modernos, rápidos e cómodos serviços de transporte terrestre — o velocíssimo comboio «Foguete».

Duas carreiras diárias

Foi esta a primeira vez que andámos no «Foguete». Eram 19 e 25 quando o trem largou de Santa Apolónia. Até ao Poço do Bispo (ainda intra-muros) a sua velocidade é diminuta, mas, tão logo abandona as portas da cidade, lança-se em corrida vertiginosa através das lezírias do Tejo e sucessivamente

são ultrapassadas meteóricamente Sacavém e Vila Franca de Xira, Santarém e Entroncamento, para atingirmos a primeira paragem—Fátima.

Sempre a correr...

Breves segundos compreenderam essa demora. Não há tempo a perder...

Casinhos brancos, salpicando as colinas negras da serra, parecem presépios colocados ali ao acaso pelas mãos do Criador.

E os quilómetros vão sendo devorados...

Entardece. No alto, moinhos de vento, no seu eterno girar, desafiam à luta os D. Quixotes da região!

Baixo a cortina para não ver, na escuridão da noite, o macabro desfile de ritmados vultos de árvores, envoltos no negrume da sua capa escura, como se fossem fantasmas para amedrontar crianças.

São horas de jantar!

A caminho da meta

Mais vilas, cidades e estações são passadas sem que o «Foguete» dê pela sua existência. A sua corrida contra o tempo é dramática. A mensagem de silvo do seu apito é uma esperança que se repercuta em todos os passageiros, ecoando pelos valados vizinhos...

Coimbra, Curia, Aveiro, Espinho e Granja já foram ultrapassadas nesta desesperada corrida para a «meta» — neste caso o Porto.

Os tradicionais pregões das vendedeiras, nas estações de acesso continuam em meus ouvidos como o zumbir distante de um enxame de abelhas:

— Cavacas de Coimbra...
— Ovos moles de Aveiro...
— Água fresca de...

E a sinfonia das rodas de encontro aos carris prossegue na sua permanente linguagem: — «pouca terra, pouca terra, pouca terra»...

— Vila Nova de Gaia! — gritam na rua.

Olho para fora e enxergo já, distintamente, a ponte de D. Maria, sobre o Douro, e as luzes das Fontainhas. Como é linda a Cidade da Virgem!

Lembro-me do São João (o Carnaval do Porto), em que milhares de pessoas, com cardos floridos nas mãos, se degladiam em plena rua e os ranchos cantam até manhã alta, manhã fora...

Ai orvalheiras,
Orvalheiras, orvalheiras!
Ai viva o rancho
Das mulheres solteiras...

Mais um túnel que se passa e... eis os «ardinas», na estação de São Bento, apre- goando a última edição dos vespertinos: — Olha o «Diário do Norte» e o «Popular»...

Apeio-me e vejo as horas: são 23 e 30.

... Não há dúvida, quase 400 quilómetros em 4 horas é andar bem. Júlio Verne tinha razão! »

NOTA—O presente artigo era acompanhado de duas fotografias, uma representando a estação de Aveiro e a outra o comboio «Foguete», esta com a sugestiva legenda: Célere, seguro, dentro do horário, o «torpedo» vence a distância em tempo excepcional.



OS NOSSOS PREÇOS DE HÁ 40 ANOS

Pelo DR. CARLOS SIMÕES DE ALBUQUERQUE

(Chefe do Serviço do Trânsito)

VELHARIAS!...

Receamos que o título deste artigo não seja suficientemente sugestivo para interessar o leitor, mas a verdade é que não encontramos outro melhor. Que interesse, de facto, nos poderá despertar, a nós, ferroviários de 1954, os preços que o caminho de ferro cobrava há 40 anos?

Porém, leitor, o tema embora ingrato, não é totalmente destituído de interesse. Tem até actualidade, como vai ver.

Raro é o dia em que não ouvimos insensatos comentários acerca dos nossos preços de transporte. Afirma-se, e com que ligeireza, que eles são elevados, elevadíssimos. E a prova faz-se rapidamente confrontando alguns dos nossos preços com os que pratica determinada camionagem. Vem logo a ilação simplista de que se a camionagem efectua o transporte a preços mais reduzidos é porque os preços no caminho de ferro estão elevados.

Consegue-se, pacientemente, convencer os mais sinceros da inanidade das afirmações mas o que não conseguimos, em regra, mesmo após cerrada dialética, é convencê-los de que os nossos preços são tão reduzidos que se situam muito abaixo dos que cobrávamos há 40 anos.

Estamos a ver o leitor incrédulo a resmungar que o tema é sério de mais para malata-rismos de palavras. Pois vamos demonstrar, aliás com facilidade, que os preços de transporte que se cobravam no 1.º semestre de

1914 eram superiores aos actuais. Antes, porém, de prosseguirmos, explicaremos os motivos por que escolhemos, para termo de comparação, aquele semestre de 1914. Lembremo-nos que em 28 de Julho desse já recuado ano a Áustria-Hungria, então poderoso Império, declarava guerra à Sérvia. Estávamos no limiar da I Grande Guerra, gravíssimo acontecimento que subverteu por completo o equilíbrio económico mundial. Uma nova Europa iria surgir. Para o nosso País, como sabemos, a Grande Guerra repercutiu-se calamitosamente nas finanças públicas. A evolução ascensional dos preços toma então, por vezes, aspectos dramáticos. E quando veio, enfim, a calma esfumava-se ao longe o valor do *escudo* de 1914. Esta moeda é completamente distinta do *escudo* de 1954. O mesmo nome, mas coisas diferentes. Por isso, para podermos comparar os preços tarifários de 1914 com os de 1954 teremos previamente de os reportar a unidade de equivalente valor.

Escolheremos para a conversão os índices dos preços médios dos géneros de primeira necessidade nos mercados de Lisboa e nos primeiros semestres de 1914 e de 1954. Suponhamos que tanto em 1914 como no corrente ano os caminhos de ferro aceitavam, indistintamente, para pagamento dos transportes que efectuavam, dinheiro corrente ou géneros de primeira necessidade.

Comecemos por inserir a relação dos géneros de primeira necessidade escolhidos para a conversão e os seus preços médios:

QUADRO I

Preços médios da venda por grosso (à excepção dos de pão e leite, que são os de retalho), dos seguintes produtos alimentares (Mercado de Lisboa)

| Produtos | Unidade | Preços 1.º Semestre de | |
|------------------|------------|---------------------------|----------|
| | | 1914 (a) | 1954 (b) |
| Pão de trigo ... | Quilograma | \$08 | 4\$80 |
| Batata | » | \$03 | 1\$38 |
| Vinho..... . . | Litro | \$05 | 2\$27 |
| Azeite | » | \$28 | 12\$55 |
| Carne de vaca.. | Quilograma | \$29 | 15\$10 |
| Leite de vaca... | Litro | \$08 | 5\$00 |
| Manteiga | Quilograma | \$89,5 | 53\$78 |
| Banha de porco | » | \$38,5 | 12\$83 |
| Toucinho | » | \$36 | 12\$27 |
| Arroz | » | \$12 | 5\$45 |
| Feijão branco .. | Litro | \$08 | 4\$95 |
| Cebola | Quilograma | \$03 | 1\$84 |

(a) — Extraídos do folheto «Elementos para o estudo do custo da vida em Portugal nos anos de 1914 a 1916», publicado pela Direcção-Geral de Estatística em Abril de 1917.

(b) — Fornecidos obsequiosamente pelo Instituto Nacional de Estatística.

Em face destes elementos e conhecidos que são os preços de transporte tarifários em 1914 e em 1954, não será difícil operar a conversão.

Analisaremos, em primeiro lugar, os preços de transporte de passageiros. Escolhemos para isso três percursos dos mais concorridos: Lisboa-Porto; Lisboa-Coimbra e Lisboa-Santarém.

Relativamente a estes percursos, elaboramos os Quadros II, III e IV, a seguir.

Examinemos atentamente estes três Quadros. Em qualquer deles se verifica que os preços dos bilhetes, em qualquer das três classes, são na actualidade sensivelmente mais baixos do que em 1914. De facto, nesse ano, para se efectuar a viagem de Lisboa a Porto, em 1.ª classe, necessitava o passageiro de pagar o equivalente a 87 kg. de pão. Hoje, para efectuar esta viagem, em idênticas condições, necessita apenas de 27 kg. Menos 68 %. Se escolhemos o vinho para meio de pagamento, teríamos em 1914 de entregar 139 litros, em vez de 57 litros que nos custaria hoje o bilhete. Para a viagem de Lisboa (Rossio) a Coimbra verifica-se, por exemplo, que um bilhete de 3.ª classe, em 1914, custava 8 kg. de carne limpa e em 1954 apenas 3 kg.

QUADRO II

Preços expressos em géneros de primeira necessidade, de 1 bilhete de Lisboa-Rossio a Porto-S. Bento

| Classes | Pão | | Vinho | | Azeite | | Batatas | |
|------------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|---------|--------|
| | 1914 | 1954 | 1914 | 1954 | 1914 | 1954 | 1914 | 1954 |
| | kg | kg | l | l | l | l | kg | kg |
| 1.ª classe | 87,250 | 27,395 | 159,6 | 57,929 | 24,928 | 10,647 | 252,666 | 95,289 |
| 2.ª » | 68,000 | 25,229 | 108,8 | 53,548 | 19,428 | 9,805 | 181,533 | 87,753 |
| 3.ª » | 48,750 | 18,020 | 78,0 | 38,105 | 15,928 | 7,004 | 130,000 | 62,681 |

QUADRO III

Preços expressos em géneros de primeira necessidade, de 1 bilhete de Lisboa-Rossio a Coimbra

| Classes | Carne de vaca | | Leite | | Manteiga | | Banha | |
|------------|---------------|-------|--------|--------|----------|-------|--------|-------|
| | 1914 | 1954 | 1914 | 1954 | 1914 | 1954 | 1914 | 1954 |
| | kg | kg | l | l | kg | kg | kg | kg |
| 1.ª classe | 15,655 | 5,688 | 56,750 | 28,673 | 5,072 | 2,542 | 11,792 | 6,695 |
| 2.ª » | 12,172 | 5,238 | 44,125 | 26,366 | 3,944 | 2,541 | 9,168 | 6,165 |
| 3.ª » | 8,724 | 3,741 | 31,625 | 18,833 | 2,825 | 1,672 | 6,571 | 4,405 |

QUADRO IV

*Preços expressos em géneros de primeira necessidade, de 1 bilhete
de Lisboa-Rossio a Santarém*

| Classes | Feijão branco | | Toucinho | | Cebolas | | Arroz | |
|------------|---------------|-------|----------|-------|---------|--------|--------|-------|
| | 1914 | 1954 | 1914 | 1954 | 1914 | 1954 | 1914 | 1954 |
| 1.ª classe | 1 | 1 | kg | kg | kg | kg | kg | kg |
| 2.ª » | 20,750 | 6,222 | 4,611 | 2,510 | 55,555 | 16,739 | 15,855 | 5,651 |
| 3.ª » | 16,250 | 5,757 | 5,611 | 2,514 | 45,555 | 15,454 | 10,855 | 5,211 |
| | 11,500 | 4,101 | 2,555 | 1,654 | 30,666 | 11,032 | 7,666 | 3,724 |

De Lisboa (Rossio) a Santarém, um bilhete de 2.ª classe custaria 10 kg. de arroz e hoje efectuaríamos o transporte apenas com 5 kg.

Não alongaremos estas notas. Afirma-se, apenas, que em 1954 os preços dos bilhetes dos comboios eram muito mais reduzidos do que em 1914.

Examinemos agora os Quadros V e V (continuação) que inserem os preços de transporte em 1914 e em 1954 de alguns dos géneros de primeira necessidade e expressos da forma que adoptámos.

Os resultados são os mesmos. As mercadorias discriminadas são presentemente transportadas a preços muito mais reduzidos do

que em 1914. Assim, por exemplo, 1 tonelada de vagão completo de batata, de Guarda para Lisboa, custava, em 1914, 42 kg. de pão e hoje apenas 21 kg., ou seja 50% a menos! O transporte de 1 tonelada de arroz descascado de Alfarelos para Lisboa custava 9 kg. de carne de vaca e, presentemente, com cerca de 5 kg. pagariamos esse transporte. Não nos alonguemos.

O leitor depois de examinar estes Quadros deve ficar esclarecido que, pelo menos para os casos mencionados, os preços ferroviários de 1954 são muito inferiores aos de 1914.

O desnível que se verifica entre os preços de transporte ferroviários e os dos géneros

QUADRO V

Preços de transporte expressos em géneros de primeira necessidade, de 1 tonelada, em regime de V. C., das mercadorias e nos percursos abaixo mencionados

| Mercadorias | Percursos | km. | Pão | | Vinho | | Batatas | | Azeite | | Carne de vaca | |
|--|------------------|-----|--------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|-------|---------------|-------|
| | | | 1914 | 1954 | 1914 | 1954 | 1914 | 1954 | 1914 | 1954 | 1914 | 1954 |
| Azeite de oliveira em vasilhame de madeira | C. Branco Lx. P. | 229 | kg | kg | 1 | 1 | kg | kg | 1 | 1 | kg | kg |
| Arroz descascado | Alfarelos » | 199 | 50,457 | 22,166 | 80,700 | 46,872 | 134,500 | 77,101 | 14,410 | 8,615 | 13,915 | 7,046 |
| Batata comum | Guarda » | 348 | 54,250 | 17,458 | 54,800 | 36,916 | 91,555 | 60,724 | 9,785 | 6,785 | 9,448 | 5,549 |
| Cebolas alimentícias | Santarém » | 75 | 42,625 | 21,145 | 68,200 | 44,713 | 115,666 | 73,550 | 12,178 | 8,218 | 11,075 | 6,721 |
| Farinha de trigo * | Crato » | 200 | 19,500 | 8,479 | 31,200 | 17,929 | 52,000 | 29,492 | 5,571 | 3,295 | 5,379 | 2,695 |
| Feijão seco | Aveiro » | 273 | 31,000 | 13,541 | 49,600 | 28,654 | 82,666 | 47,101 | 8,857 | 5,265 | 8,550 | 4,304 |
| Grão de bico | Crato » | 200 | 31,000 | 16,666 | 49,600 | 48,105 | 112,000 | 79,130 | 12,000 | 8,842 | 11,586 | 7,251 |
| Trigo (grão)* | Elvas » | 265 | 41,000 | 13,541 | 65,600 | 28,654 | 109,555 | 47,101 | 11,714 | 5,265 | 11,310 | 4,304 |
| Vinho de pasto em vasilhame de madeira | Bombarral » | 95 | 17,250 | 8,593 | 27,600 | 18,171 | 46,000 | 29,891 | 4,928 | 3,340 | 4,758 | 2,751 |

* Preço de transporte em 1954, nos termos do acordo com a F. N. I. M.

Preços de transporte expressos em géneros de primeira necessidade, de 1 tonelada, em regime de V. C., das mercadorias e nos percursos abaixo mencionados

| Mercadorias | Percursos | km. | Leite de vaca | | Banha | | Arroz | | Feijão branco | | Cebolas | |
|--|------------------|-------|---------------|----------|-----------|----------|-----------|-----------|---------------|-----------|------------|-----------|
| | | | 1914 | 1954 | 1914 | 1954 | 1914 | 1954 | 1914 | 1954 | 1914 | 1954 |
| Azeite de oliveira em vasilhame de madeira | C. Branco Lx. P. | 1 229 | 1 50,437 | 1 55,466 | kg 10,480 | kg 8,295 | kg 53,625 | kg 19,522 | kg 50,437 | kg 21,494 | kg 154,500 | kg 57,826 |
| Arroz descascado | Alfarelos » | 199 | 54,250 | 27,953 | 7,116 | 6,551 | 22,855 | 15,576 | 54,250 | 16,929 | 91,555 | 45,545 |
| Batata comum | Guarda » | 548 | 42,625 | 55,853 | 8,857 | 7,911 | 28,416 | 18,625 | 42,625 | 20,505 | 115,666 | 55,165 |
| Cebolas alimentícias | Santarém » | 75 | 19,500 | 15,566 | 4,051 | 5,172 | 15,000 | 7,467 | 19,500 | 8,222 | 52,000 | 22,119 |
| Farinha de trigo * | Crato » | 200 | 31,000 | 21,666 | 6,441 | 5,066 | 20,666 | 11,926 | 31,000 | 15,151 | 82,666 | 55,526 |
| Feijão seco | Aveiro » | 275 | 42,000 | 36,400 | 8,727 | 8,511 | 28,000 | 20,056 | 42,000 | 22,060 | 112,000 | 59,547 |
| Grão de bico | Crato » | 200 | 31,000 | 26,666 | 6,441 | 6,235 | 20,666 | 14,678 | 31,000 | 16,161 | 82,666 | 43,478 |
| Trigo (grão) * | Elvas » | 265 | 41,000 | 21,666 | 8,519 | 5,066 | 27,553 | 11,926 | 41,000 | 15,151 | 109,555 | 55,526 |
| Vinho de pasto em vasilhame de madeira | Bombarral » | 95 | 17,250 | 15,750 | 5,584 | 3,215 | 11,500 | 7,568 | 17,250 | 8,555 | 46,000 | 22,418 |

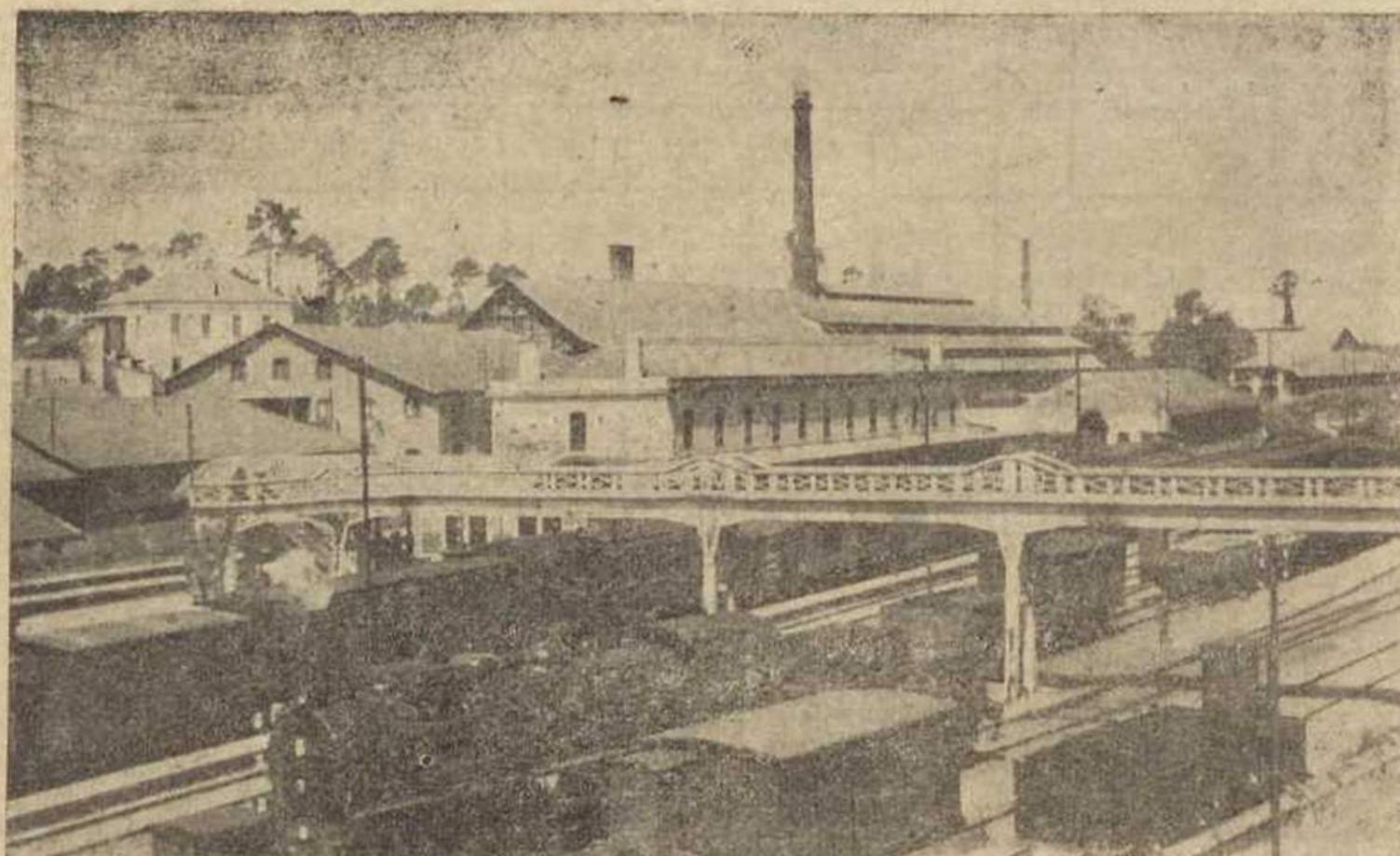
* Preço de transporte em 1954, nos termos do acordo com a F. N. I. M.

de primeira necessidade que mais directamente influem no custo da vida traduzem a modicidade das nossas tarifas e explicam em parte o resultado financeiro da gestão dos nossos caminhos de ferro.

Teria permitido, porém, o poder de com-

pra da nossa população, elevar as tarifas ferroviárias ao nível atingido pelos preços dos principais géneros de primeira necessidade, no decurso destes 40 anos?

A ponderação desta dúvida excede o âmbito do artigo.





Vista Panorâmica de Leiria

O VII CENTENÁRIO DAS CORTES DE LEIRIA

LEIRIA festejou solenemente, no dia 29 de Agosto, o VII Centenário das nossas Cortes, ali realizadas em Fevereiro de 1254, por iniciativa e convocação do rei D. Afonso III.

Esta nobre cidade era, então, uma pequena vila. Pequena mas não insignificante. A sua importância estratégica era evidente. Com o lançamento da primeira pedra do seu castelo, em 1135, por D. Afonso Henriques, consagra-se a posição estratégica de Leiria. D. Sancho I concedeu-lhe foral em 1195. D. Dinis nela residiu algumas vezes.

Mas não foi só D. Afonso III que ali convocou cortes, também as convocaram D. Fernando, em 1376, e D. Duarte em 1458.

Em 1545 D. João III elevou-a à categoria de cidade, criando também o bispado de Leiria.

Nas cortes de Leiria o rei D. Afonso III, que vinha de Santarém, fez-se acompanhar de seus conselheiros e ministros, tendo comparecido, além de prelados e fidalgos, os representantes dos principais concelhos do reino. Um dos primeiros actos do rei foi fazer outorga do foral a Beja, pelo qual se restaurava e repovoava o novo concelho alentejano.

De entre as principais figuras que tomaram parte nas cortes de Leiria merece referência de especial relevo Mestre Pedro Julião, conhecido na Europa por Pedro Hispano.

Cursara brilhantemente a Universidade de Paris e ali ensina de 1240 a 1245. Neste último ano segue para Itália, chamado a ler na Universidade de Siena. Médico, filósofo e teólogo, Pedro Julião tem em Portugal não só um grande admirador mas também um amigo: é D. Afonso, o Bolonhês. A amizade destas duas figuras gradas da nossa História devia ter começado em Paris, em cuja corte D. Afonso, então Príncipe, residiu durante algum tempo.

Ao regressar a Portugal, em 1250, Pedro Julião — o futuro Papa João XXI — é recebido com amizade e muitas honras. Efectivamente, na cúria celebrada, nesse mesmo ano, em Guimarães, apresenta-se com os títulos de deão da Sé de Lisboa e de arcediago da diocese de Braga.

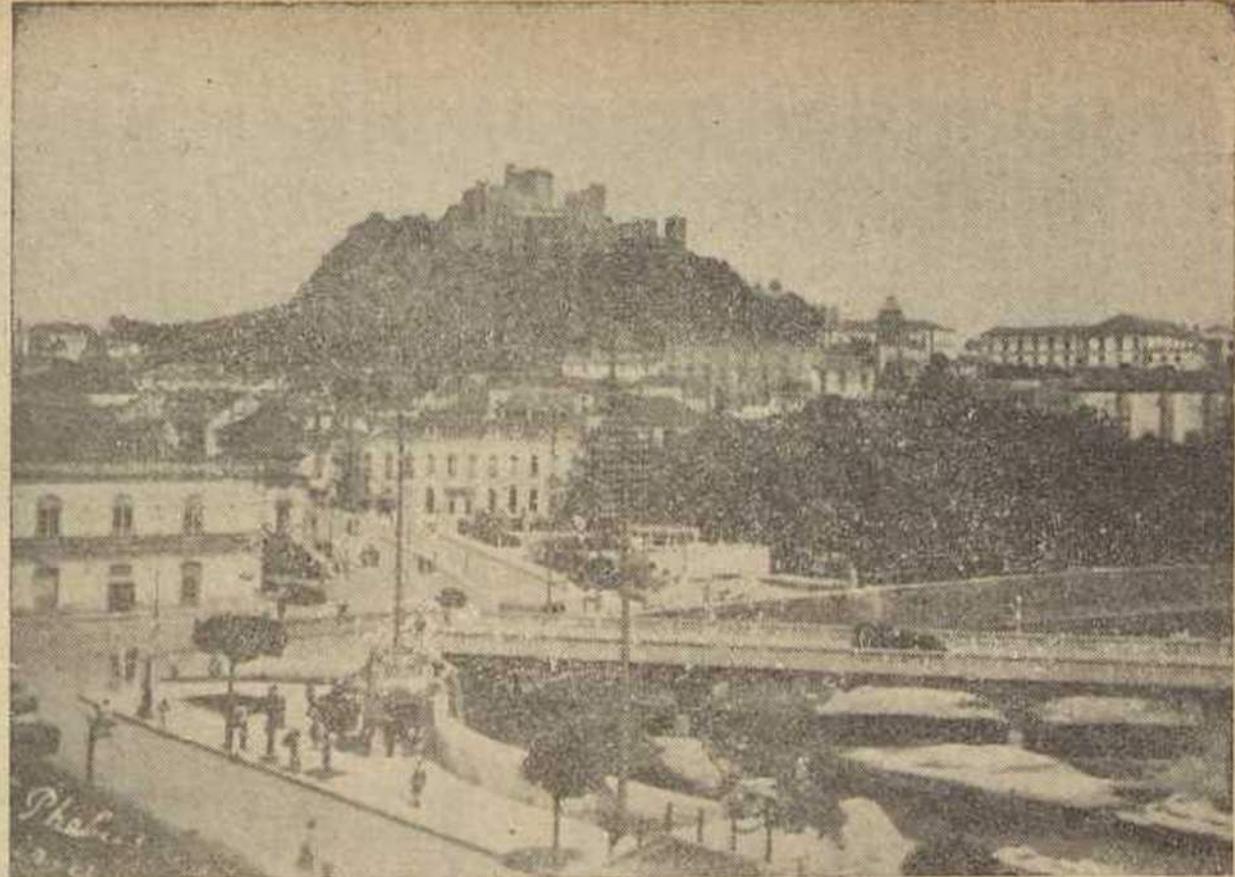
Nas cortes de Leiria, Pedro Julião devia ter estado como procurador do município de Guimarães.

Com essas cortes e as que se lhe seguiram, limitava-se, é certo, o poder real, mas,

em compensação, daí em diante começou a alargar-se a consciência da nacionalidade. De Norte a Sul, a Nação, por intermédio dos procuradores dos seus municípios, fazia ouvir a sua voz. As prerrogativas, os problemas e as liberdades locais tiveram sempre nessas cortes a sua expressão e a sua consagração.

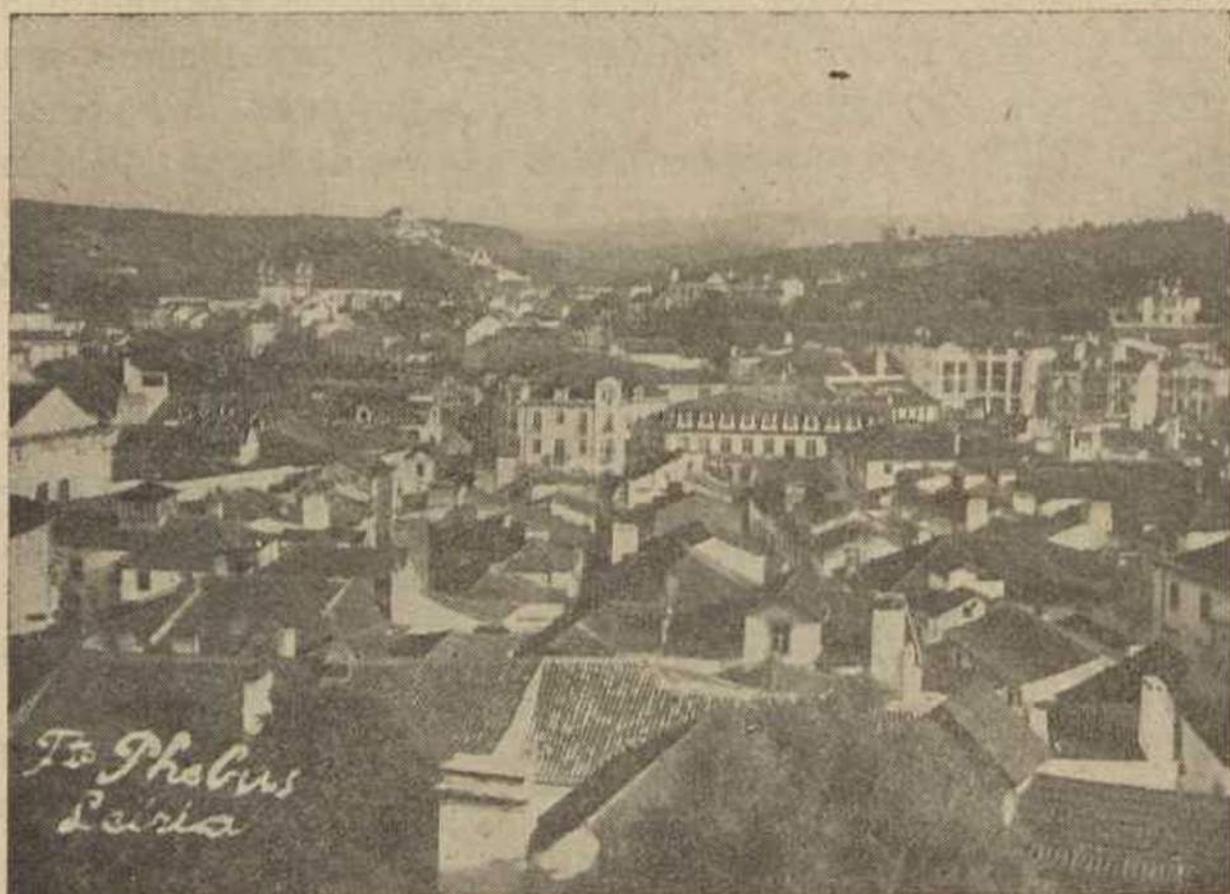
Partiu do sr. Dr. José Hermano Saraiva a ideia de comemorar o 7.º centenário das Cortes Gerais, apresentando-se o Município de Leiria a dar-lhe efectividade, tendo-se conseguido assim a colaboração do Governo, com a qual as comemorações assumiram carácter nacional. Apesar do momento não ser propício a grandes festas, por ser precisamente aquele em que a integridade do território português parece estar ameaçada na India, as comemorações de Leiria não deixaram de ter solenidade, grandeza e alto significado.

Os 16 concelhos do Distrito fizeram-se representar largamente, tendo estado presentes o Chefe do Estado, o ministro do Interior, o presidente da Câmara Corporativa, o presidente da Câmara Municipal de Lisboa, em

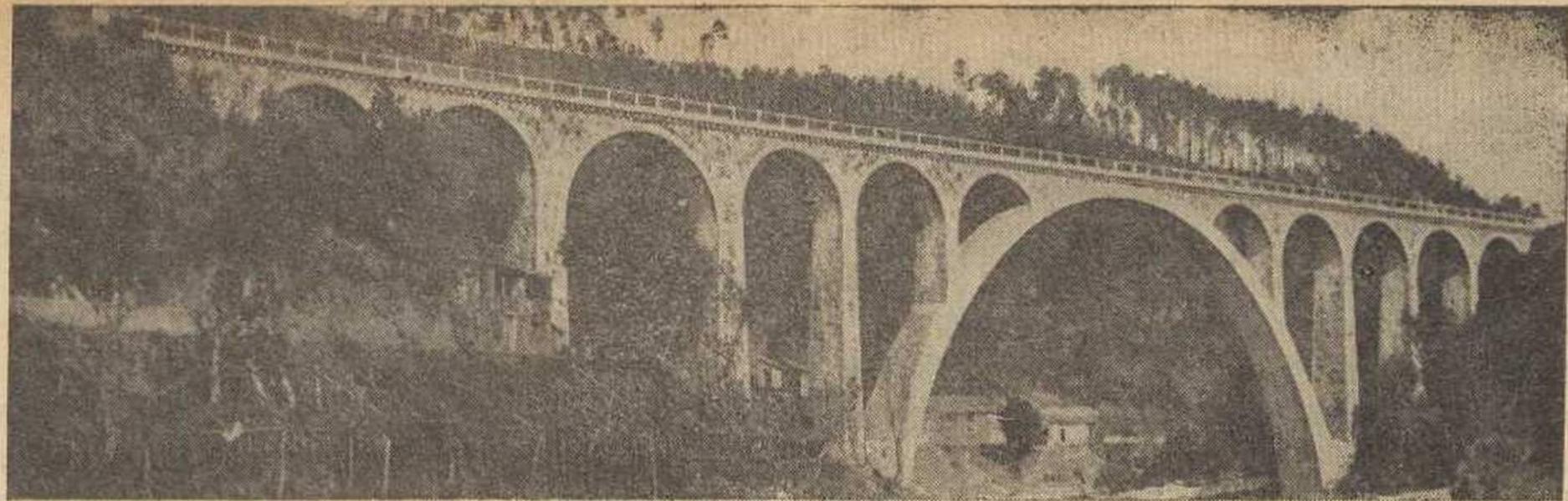


O histórico castelo de Leiria, cuja primeira pedra foi lançada por D. Afonso Henriques

representação de todos os municípios do País, tendo-se inaugurado três exposições: bibliográfica, num dos salões do Teatro Rodrigues Lobo, organizada pelo director da Biblioteca Erudita e do Arquivo Distrital, sr. dr. Agostinho Tinoco, e na qual participaram cerca de dois mil volumes, representando trezentos escritores, naturais da cidade ou da região leiriense; a II Exposição Regional de Frutas, no ginásio-claustro do liceu, promovida pelo Grémio da Lavoura dos concelhos de Leiria e da Marinha Grande, e uma exposição filatélica, que reuniu colecções de muito valor, feitas todas elas no Distrito. Leiria foi crescendo e alargando-se; possui excelentes edifícios e é, sem favor, um dos mais belos centros de turismo do País, de onde podem sair excursões para a praia de S. Pedro de Moel, onde Afonso Lopes Vieira mandou construir uma linda residência; para a pitoresca aldeia de Milagres, com seus alpendres típicos e a linda igreja paroquial e, ainda, para Tomar. Marinha Grande e o Pinhal de D. Dinis são outros valores da histórica cidade.



Vista parcial de Leiria



Talvez não saiba que...

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

O verdadeiro nome da cidade de Hong-Kong é *Heung-Kong* que, em chinês, significa *Arroios Floridos*. É bem justificada esta designação pela aromática vegetação dos seus jardins tropicais.

* * *

O número de ossos que constituem um indivíduo adulto é de 208 e, destes, 64 pertencem aos membros superiores.

* * *

A palavra *orangotango* significa, em malai, *homem da selva*.

* * *

O tubo digestivo no homem tem de comprimento entre 10 e 12 metros, enquanto que no carneiro mede aproximadamente 26 e no leão apenas 6.

* * *

Segundo Blasco Ibañez, o Mundo divide-se em duas civilizações: a do Trigo e a do Arroz.

* * *

O marinheiro português Eduardo Lopes foi quem trouxe para a Europa, no século XVI, as primeiras notícias sobre o chimpanzé.

Este nome provém de chimpangi, que quer dizer macaco grande.

* * *

Há milhares de anos, os egípcios incubavam, em fornos especiais, os ovos de galinha, por meio do calor produzido pelo estrume do camelo.

* * *

Segundo recentes dados estatísticos fornecidos pela Organização Mundial de Saúde, de Génebra, verificamos que as doenças de coração estão no primeiro plano das causas da mortalidade na Europa e nos Estados Unidos da América do Norte. A seguir é o cancro.

Assim, na Europa, faleceram 151 800 pessoas vitimadas por doenças cardíacas e 95 300 por cancro; nos E. U. A., 523 000 e 210 000.

É curioso que, excepcionalmente, foge a esta regra a Alemanha Ocidental, dando-nos, respectivamente, 80 000 mortos cardíacos e 83 600 cancerosos.

* * *

Os chineses incultos alimentam a superstição de que a máquina fotográfica absorve

parte da alma dos que se lhe põem em frente, encurtando-lhes por isso os dias de vida.

Assim se explica que muitos dos carregadores de Hong-Kong, por exemplo, se recusam terminantemente a deixarem-se fotografar, quando alguém lhes pede que fiquem junto dos palanquins que transportam em parelhas. Outros, porém, com espírito ganancioso, a troco de elevada gorjeta, resolvem heróicamente colocar-se diante da objectiva, não se importando já que a sua vida seja mais breve.

* * *

O cérebro é, em média, mais volumoso e mais pesado no homem do que na mulher. Segundo alguns autores, tem 1182 gramas nos homens e 1093 na mulher; segundo outros, 1157 e 995, respectivamente.

Não está provado que a capacidade mental elevada esteja directamente relacionada com o peso cerebral elevado.

Conforme as raças humanas, o cérebro é mais ou menos desenvolvido e pesado, mas não existem, por enquanto, medidas que estabeleçam relação definitiva.

Com a idade o peso do cérebro diminui,

chegando a perder 160 gramas no homem e 112 na mulher.

* * *

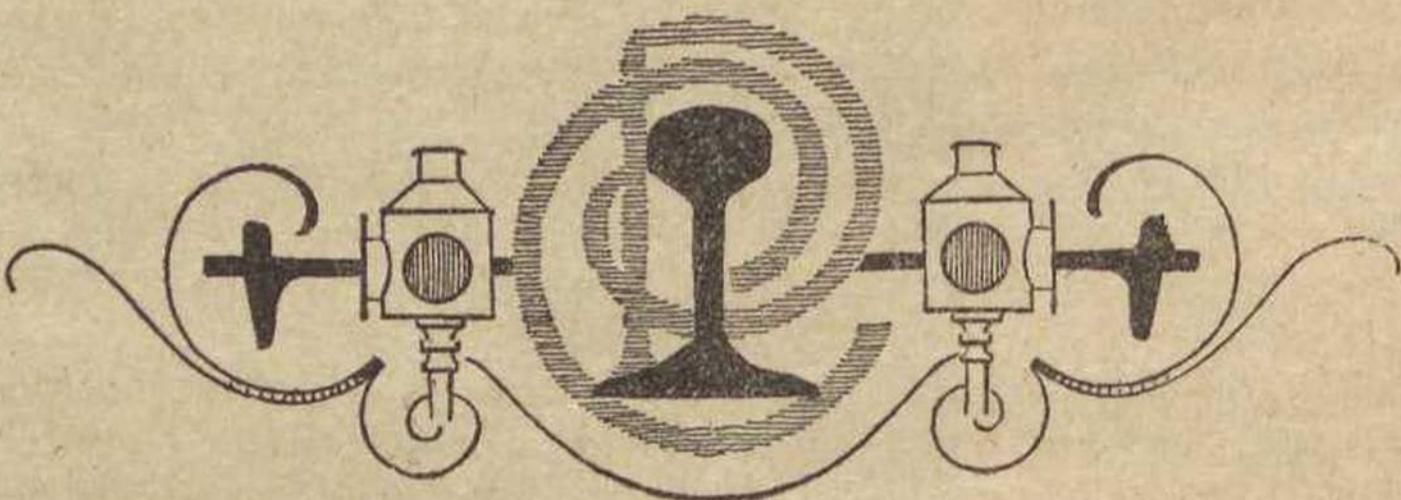
Com os materiais empregados na Muralha da China, que ocupa uma extensão de 2400 quilómetros, poderia construir-se um muro que desse duas voltas à Terra.

A Muralha assenta sobre cimos de montanhas e também sobre vales profundos, apoiando-se algumas vezes os seus alicerces em estacaria por assentarem em terrenos moles e pantanosos.

Esta obra colossal foi feita por milhões de homens, tendo começado em muitos pontos ao mesmo tempo e a sua execução durou apenas oito anos.

* * *

Os seguintes nomes de mulher têm a sua origem e significação: Do Céltico: Genoveva, de Génova; Henriqueta, pequena Henrique; Hortense, da horta; Inês, ardente, inteligente; Isabel, alta e bela; — Do Grego: Margarida, pérola; Mónica, solitária; Filomena, amável; Sofia, sabedoria; Teodora e Teodósia, presente, dádiva de Deus; Do Latim: Paula, pequena; Pulquéria, formosa; Rufina, russa; Verónica, verdadeira imagem.



Regulamentação dispersa

I — Divisão Comercial

A — Tráfego

5. Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros e Bagagens entre Portugal e a Grã-Bretanha, em trânsito por Espanha e França — (em vigor desde 15-8-954) — Introduz alterações na Tarifa.

6.º Aditamento à Tarifa Internacional de Cupões para o transporte de Passageiros e Bagagens (T. I. C.) — (em vigor desde 1-9-954) — Introduz alterações na Tarifa.

3.º Aditamento ao Anexo à Tarifa Internacional de Cupões para o transporte de Passageiros e Bagagens (T. I. C.) — (em vigor desde 1-9-954). — Introduz alterações no Anexo.

10.º Aditamento ao Indicador Geral dos Ramais e Cais de serviço particular — (em vigor desde 12-8-954) — Anuncia: Abertura à exploração do ramal particular «Cuba-Fernandes». Transferência dos direitos e obrigações do contrato n.º 1472, relativo ao ramal particular «Paços de Brandão-Alimentadora», na parte que respeita a Pais, Santos & C.ª, para Bachelar & C.ª, Ld.ª.

14.º Aditamento à Tarifa Camionagem em Lisboa — (em vigor desde 20-8-954) — Estabelecimento do Despacho Central de Lisboa-Anjos-Central.

Aviso ao Públ. B. n.º 204 — (em vigor desde 31-8-954) — Anulação do Aviso Públ. B. n.º 97, relativo ao transporte de carboneto de cálcio.

91.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 20-8-1954) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Nelas e o Despacho Central de Loriga.

98.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 25-8-954) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Oliveirinha-Cabanas

e os Despachos Centrais de Ervedal da Beira, Lagares da Beira e Oliveira do Hospital.

242.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 25-8-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Coimbra e os Despachos Centrais de Vila Nova do Ceira, Góis, Arganil, Coja, Avô e Pomares.

243.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 25-8-954) — Transportes entre a estação de Carregal do Sal e os Despachos Centrais de Oliveira do Hospital, Travanca de Lagos, Lagares da Beira, Seixo da Beira, e Ervedal da Beira e os Postos de Despacho de Vila Franca do Ervedal e Fiais do Ervedal.

244.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 1-9-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Castelo Branco e o Despacho Central de Monforte da Beira.

245.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 3-9-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Barcelos e o Despacho Central de Marinhas.

246.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 3-9-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Viana do Castelo e os Despachos Centrais de Marinhas e Esposende, servindo a localidade de São Romão do Neiva.

247.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 8-9-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Santo Tirso e o Despacho Central de Sanfins.

Carta-Pressa n.º 122 — (Datada de 16-8-954) — Rectificação de erros tipográficos no 233.º Complemento à Tarifa de Serviços

Combinados com as Empresas de Camionagem.

106.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 25-8-954) — Transportes entre a estação de Santa Comba Dão e os Despachos Centrais de Tábua, Coja, Monte Frio, Vila Nova de Oliveira, Oliveira do Hospital e Midões.

204.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 23-8-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Setúbal e os Despachos Centrais de Setúbal e Outão.

235.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 20-8-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Nelas e o Despacho Central de Loriga.

236.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 24-8-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Pero Negro e o Despacho Central de Mafra, servindo as localidades de Enxara dos Cavaleiros, Enxara do Bispo e Ericeira.

237.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 24-8-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Torres Vedras e o Despacho Central de Encarnação.

238.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 24-8-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Sintra e o Despacho Central de Mafra.

239.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 24-8-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Mafra e o Despacho Central de Mafra.

240.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 24-8-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Mal-

veira e Despacho Central de Mafra servindo a Ericeira.

241.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 25-8-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Coimbra e os Despachos Centrais de Ponte da Mucela, São Martinho da Cortiça, Moita da Serra, Vendas de Galizas, Oliveira do Hospital e São Romão.

II — **Divisão de Exploração**

A — **Instrução Profissional**

Instrução N.º 2 595 (10-8-954) — Nomenclatura das linhas férreas e dos ramais explorados pela Companhia e indicação das estações e apeadeiros que compreendem de acordo com o contrato de concessão aprovado pelo Decreto n.º 38 246 de 9 de Maio de 1951.

B — **Movimento**

Comunicação Circular N.º 885 — (de 5-8-954), — sobre limpeza de encerados afectos ao transporte de adubos.

Divisão de Via e Obras

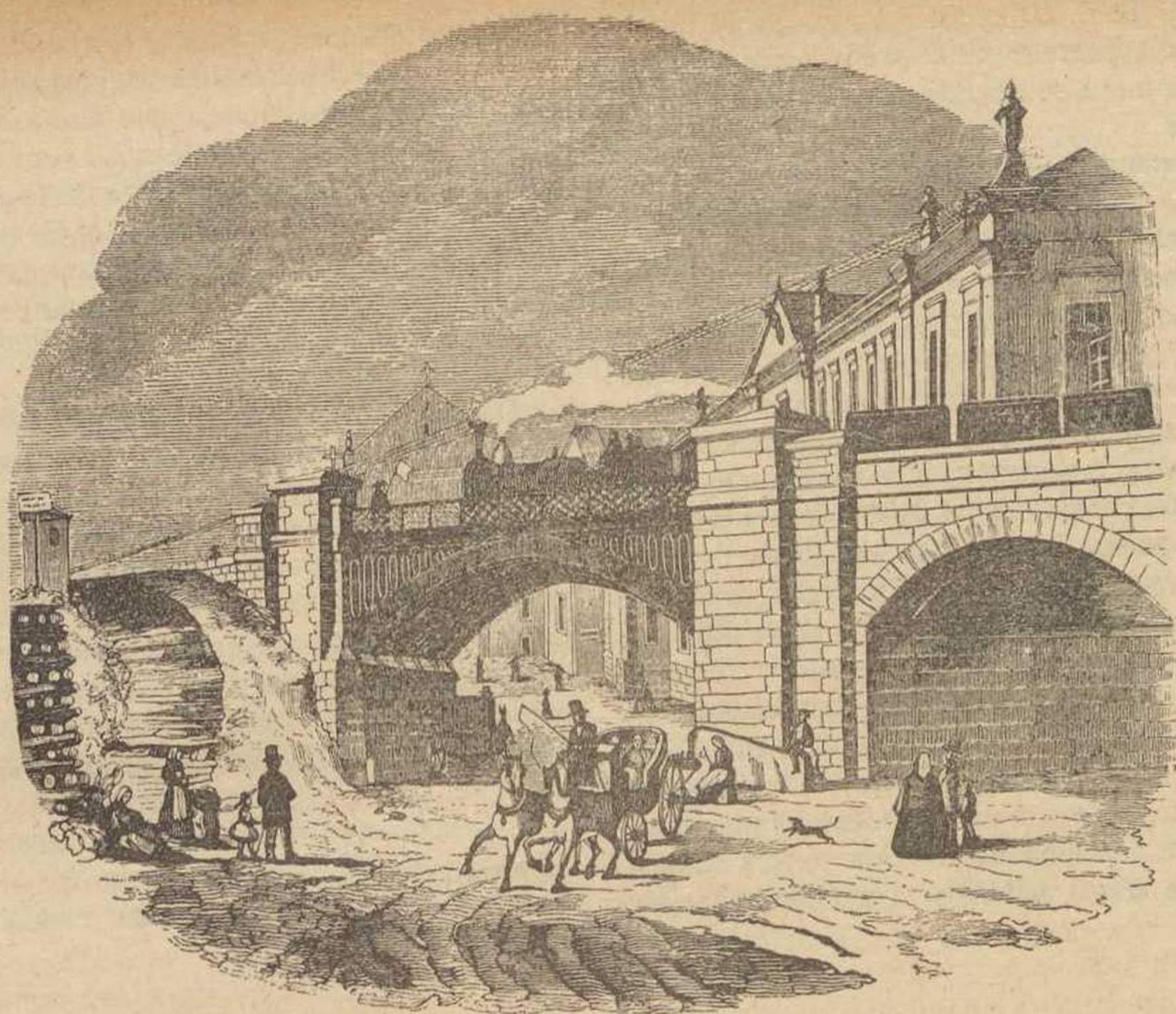
Circular de Via n.º 3 455 de 21-8-954 — Determina o preenchimento de listas de todo o pessoal que tenha sido militar e pertença ao quadro.

Circular de Via n.º 3 456 de 21-8-954 — Determina o preenchimento de listas de todo o pessoal que voluntariamente deseja ir fazer serviço no Ultramar.

Circular de Via n.º 3 457 de 26-8-954 — Em aditamento à Circular de Via n.º 3 455, esclarece que as listas a preencher dizem respeito a todo o pessoal do quadro, contratado e suplementar que presentemente se encontra ao serviço e que tenha sido militar e que tenha sido militar.

Instrução de Via n.º 364 de 13-8-954 — Determina que, antes de se iniciarem os trabalhos em que o uso de óculos protectores é obrigatório, devem os chefes directos dos agentes, darem a estes as instruções quanto à maneira desses óculos serem usados.

Instrução de Via n.º 365 de 24-8-954 — Esclarece quais as normas a seguir, pelos Serviços da Divisão quanto ao estabelecimento de qualquer precaução na Via.



PONTE DE XABREGAS — Desenho de Bordalo

PARA A HISTÓRIA

Caminho de Ferro de Leste

DE 1844 data a ideia de introduzir em Portugal as vias férreas. Colaboraram nela o conde de Tojal, então Ministro da Fazenda, seu irmão o Dr. Alexandre de Oliveira, e seu primo Benjamin de Oliveira, súbdito britânico e membro do Parlamento.

A primeira linha, que Benjamin de Oliveira lembrou, foi uma de Lisboa ao Porto, passando por Santarém, Leiria, Aveiro e Coimbra. No *Railway Chronicle* publicou-se mesmo um artigo a esse respeito, e tudo achava disposição nos capitais ingleses, boa parte dos quais estava então sem emprego e pronta para qualquer empresa.

A ideia do caminho para o Porto não pa-

receu merecer a aprovação do Ministro, receoso da concorrência que lhe faria a comunicação marítima. A única linha que lhe parecia lucrativa era a do Alentejo para Alcácer. Entretanto, depois de se ter feito um prospecto para a linha do Porto, com o capital de 4 500 contos, contando a empresa com a adesão de firmas respeitáveis, e tendo já acções prometidas, resfriou o negócio, e só depois de algum tempo é que dele surgiu a ideia de outra linha.

Uma reunião de negociantes, banqueiros e directores de caminhos de ferro ingleses, efectuada em Londres em 6 de Dezembro daquele ano, produziu o prospecto para um caminho de ferro no Alentejo, formado pelo

capital de 1.800 contos, como parte do de Lisboa à fronteira de Espanha, cuja primeira secção fosse construída entre Évora e Alcácer do Sal.

Enquanto se tratava de apresentar ao Governo português a proposta para isso; enquanto se faziam em Londres ajustes com engenheiros para virem examinar o País, e levantar a planta da linha; decorriam os meses e quebrantavam-se os ânimos. Foi por aquele tempo que apareceu, com aspecto ameaçador aos capitais estrangeiros, aquela célebre e monstruosa companhia de obras públicas, com o capital de 20.000 contos, que se propunha fazer todas as obras do País, inclusivé a linha férrea à fronteira, e outras.

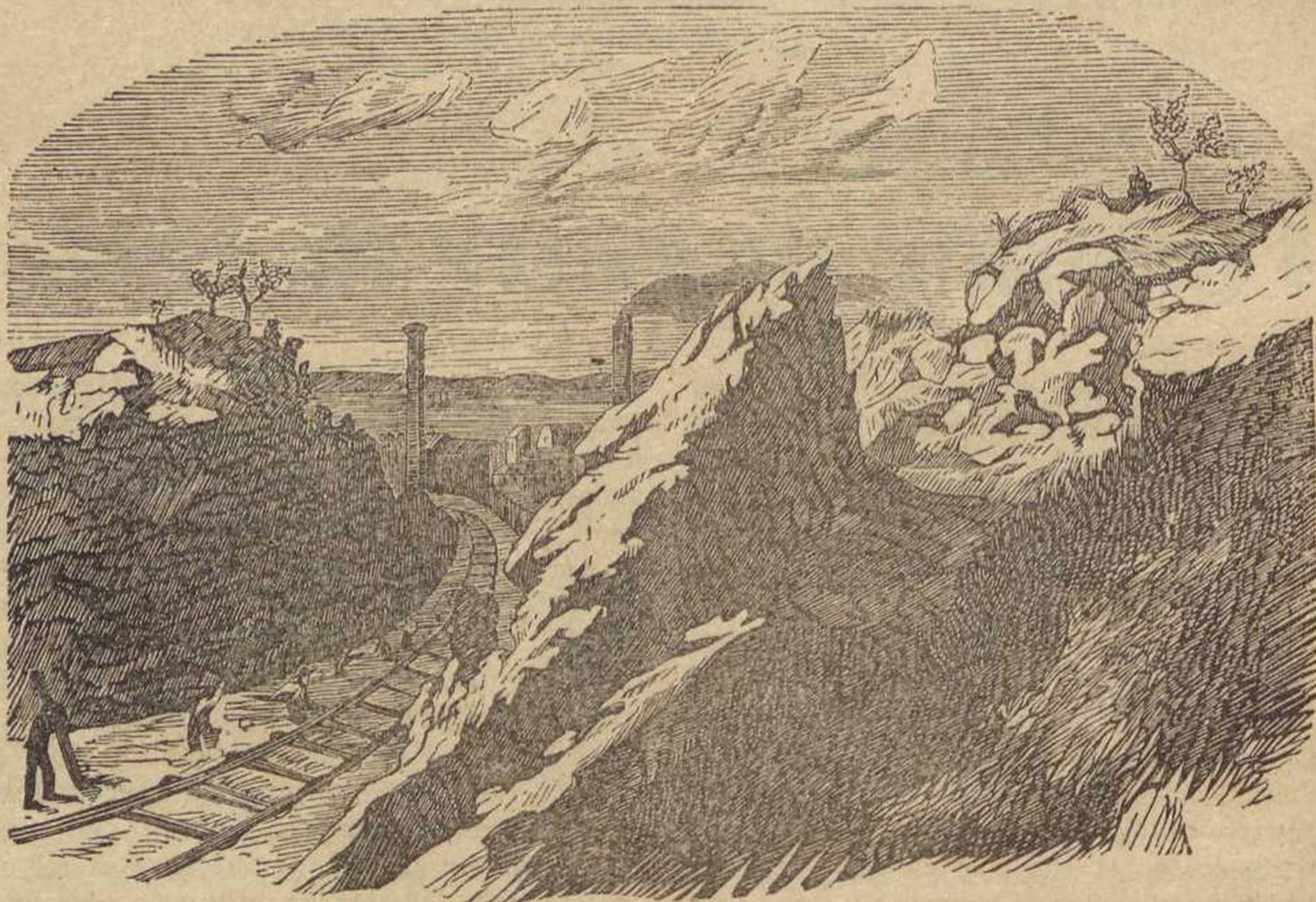
Sem embargo disso no mês de Abril de 1845 entregava-se ao Governo, em nome de Benjamin de Oliveira e de outros, uma proposta para a construcção de um caminho de ferro entre Lisboa e Tomar, e de outro até ao Porto, proposta que não teve andamento, anulada por uma anterior da mesma companhia de obras públicas. Tudo ficou por fim

em nada, porque essa companhia desapareceu, e com ela as gratuitas esperanças que a boa fé de muitos tinha posto na sua acção.

Em 1850 investiu-se de novo com a ideia amortecida. George Tete viera de Inglaterra comissionado para ajustar com o Governo a razão do juro, que o Estado garantia; mas discordes entre 5 e 6 por cento, não podendo chegar a nenhum ajuste, o comissário inglês deixou Lisboa em Janeiro de 1851.

Daí a poucos meses inaugurava-se em Portugal um novo Governo, que querendo pacificar as coisas e sossegar os ânimos, começou a pensar em obras de vulto, que lhe dessem nome, e lhe servissem, por assim dizer, de escudo contra os golpes dos descontentes. Um dos principais melhoramentos que naturalmente lembraram para chamar a atenção pública, ocupar braços disponíveis e facilitar a defesa da nova administração, foi a construcção de caminhos de ferro.

Em Maio de 1852 abria o Governo concurso para a construcção da primeira secção, de Lisboa a Santarém, de um caminho de



Desabamento das rampas do corte de Xabregas, visto do nascente

ferro à fronteira de Espanha. A licitação versaria sobre o mínimo do juro que o Estado devia garantir a descer de seis por cento, e um por cento de amortização anual.

Havia então dificuldade em atrair capitais ingleses para empresas tais, depois da desconfiança que os tinha tomado, em consequência de recentes infaustas especulações de caminhos de ferro sem significação nem alcance. Sempre porém apareceram algumas propostas inglesas. Uma delas, de Peto e outros, chegou quase a termos de harmonizar com o programa e ser aceita. Só duas eram as condições em que não havia transacção; uma não quererem os proponentes começar o caminho em Lisboa, mas só uma légua ao sul de Sacavém: outra não quererem desistir do seu foro e privilégios, sujeitando a sua propriedade e direitos às leis e tribunais do reino. Foi por isso que à sua proposta se não deu andamento.

Só uma proposta, de Hardy Hislop, em nome de uma sociedade denominada Companhia central peninsular dos caminhos de ferro de Portugal, satisfez às condições do programa. Foi a ele que se fez, em Agosto de 1852, a concessão provisória do caminho de Lisboa a Santarém.

Feito o respectivo depósito de 180 contos, declarou o Governo português que subscrevia com um terço (1.200 contos) do capital da companhia, pelo que ajustou que também seria representado na direcção por indivíduos da sua escolha; em Maio de 1853 se assinou o contrato definitivo, convertido em lei em Agosto seguinte.

O preço de cada quilómetro foi fixado em 50 511 450 réis, para a garantia dos juros, pagamentos do bonus, e da amortização. A concessão fez-se por 99 anos.

Em Setembro se constituiu definitivamente a companhia, que concedeu a Carlos Waring 99 contos a título de pagamento de ordenado e despesas prévias; conferindo a empreitada das obras a Waring, Irmãos, & Shaw, que subscreviam um terço do capital social. Mediante a consignação e pagamento de 3501 contos obrigaram-se os empreiteiros a dar pronto o caminho até Santarém, com todo o seu material circulante, e linha do telegrafo eléctrico paralela.

Chegou o dia de se inaugurar em solene-

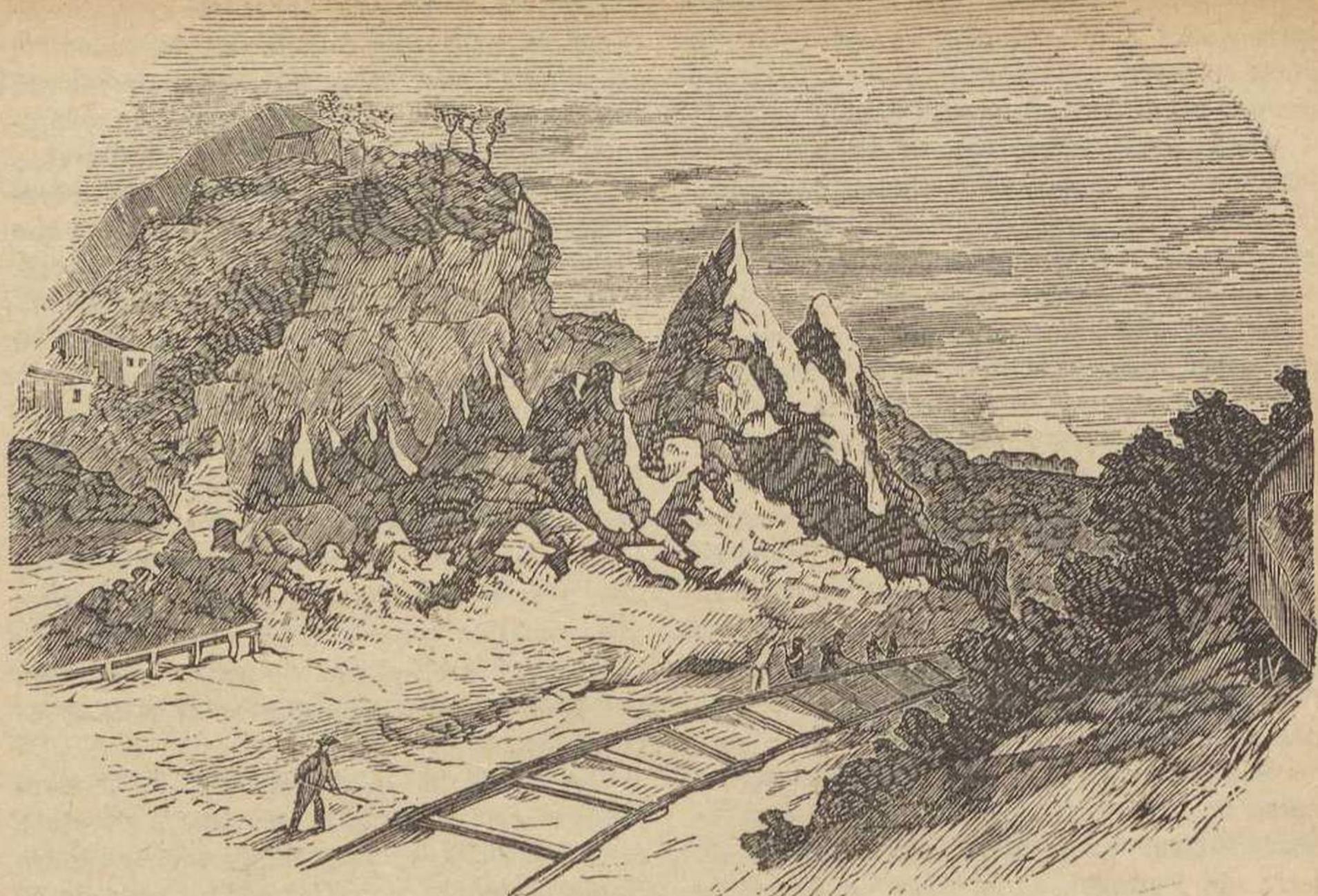
mente, no Beato, as obras do caminho de ferro de leste! Os trabalhos, começados em pequena escala, progrediram lentamente até fins de Março de 1854. Embaraços de expropriações, embaraços de planos, embaraços de material retardado, embaraços de operários não amestrados, tudo concorria para que a obra não luzisse como se desejava. Em Abril, porém, tomaram os trabalhos maior desenvolvimento; e desde Julho continuaram em pé regular.

Sobrevieram em 1855 desinteligências entre os empreiteiros e a companhia. Desligaram-se por fim, mandando a última continuar as obras directamente. Foi por aquele tempo que se recebeu o patriótico auxílio de muitos dos nossos concidadãos do Rio de Janeiro, que tomaram para si as acções com que o Governo ficara, e que o punham em graves embaraços com o pagamento das prestações correntes.

No dia 28 de Outubro de 1856 foi a inauguração solene, e no dia seguinte a abertura à viação pública, da parte do caminho entre Santa Apolónia e o Carregado, obra de 50 quilómetros. Anuncia-se para já a abertura da parte do caminho entre o Carregado e as Virtudes. Desde o começo da exploração entre pontos que pouco alcance podem ter na vida de um caminho de ferro, o movimento de passageiros tem sido superior ao que podia esperar-se. Pode mesmo dizer-se, em relação às circunstâncias que se dão na secção aberta, que esse movimento tem sido extraordinário. Nestes oito meses de exploração, até hoje, têm transitado pelo caminho muito mais de 200.000 passageiros.

Há pouco foi o Governo autorizado a comprar à Companhia, e de facto comprou, aquela secção, pagando-lha com a inversão do nominal das acções, em inscrições de 5 por cento, à razão de 50. Ao mesmo tempo contratou também com Peto a construção do caminho de ferro de Lisboa ao Porto, com a subvenção de 20 contos por quilómetro, recebendo ele por encontro a parte já construída do caminho de leste. Este contrato tem sido geralmente bem recebido, e espera-se grande actividade na conclusão da secção até Santarém, e continuação da linha para o norte.

A nossa gravura representa a ponte de Xabregas, lançada enviesada a 32° 30' sobre



Desabamento das rampas do corte de Xabregas, visto do poente

a estrada pública. Compõe-se de três arcos. Dos dois do lado da trincheira, à direita, a gravura só representa o primeiro; são de pedra em arco de círculo, de 1^m, 52 de flexa; 2^m, 97 de altura de pés direitos; e 6^m, 85 de abertura de cada um. A abertura do arco do lado do aterro, à esquerda, que cobre a estrada propriamente dita, é de 15^m, 58, formado por seis cambotas de ferro, de forma abatida. A largura entre as testas da ponte é de 7^m, 72. A parte de ferro é obra de Inglaterra. O espectador, colocado entre a ponte e a fonte da Samaritana, vê desfilar por sobre a ponte, em direcção à estação principal, um comboio; por cima correm os fios do telegrafo eléctrico; à direita, e próximo, sobressai o ângulo oriental do grande Palácio do Marquês de Niza; à esquerda, a pouca distância, aparece a cruz, que remata o frontispício da igreja do convento da Madre de Deus.

(Do *Arquivo Pitoresco*, Agosto de 1857)

* * *

do caminho de ferro de leste, começaram em 7 de Novembro de 1853. A medida vertical na maior altura foi de 43 metros, e de 738 a longitudinal na maior largura. Ainda não estava terminada a regularização das rampas, quando sucedeu o primeiro desabamento de terreno da parte do norte, a pequena distância do ponto em que começa o corte: foi às quatro horas da manhã de 18 de Abril de 1856, e deixou inteiramente obstruída a via-férrea, já então assente. O volume de terra que se moveu calculou-se de 12 a 14 000 metros cúbicos.

Os desenhos que agora apresentamos são os da perspectiva da trincheira, logo depois do referido desabamento. O primeiro é tirado do mesmo ponto de vista da estampa de páginas 265, e se lhe aplicam todas as explicações ali dadas. O segundo é de posição inversa, isto é, olhando de sobre a ponte de Xabregas para o nordeste, enfiando todo o corte.

Tratou-se logo activamente da remoção das terras caídas, mas continuaram também outros sucessivos desabamentos mais ou

menos volumosos, e pelas seis horas da manhã de quatro de Agosto do mesmo ano de 1856, houve um maior que medira quase 5000 metros cúbicos, porém não obstruiu completamente o caminho. Desde então não têm neste ponto cessado os trabalhos de extracção dos terrenos e da consolidação das rampas, merecendo sempre tal serviço a maior atenção ao respectivo administrador das obras do caminho de ferro, o benemérito empregado Augusto César d'Almeida, que é ao mesmo tempo chefe da exploração do dito caminho. O solo é argiloso, e tão tendente a destacar-se, que ainda a 18 de Novembro último, às duas horas da manhã, houve terceiro desabamento, calculado em 10 a 12000 metros cúbicos, que felizmente não chegou a impedir o caminho, porque achou praça bastante por onde se espalhasse, já feita pela extracção das terras.

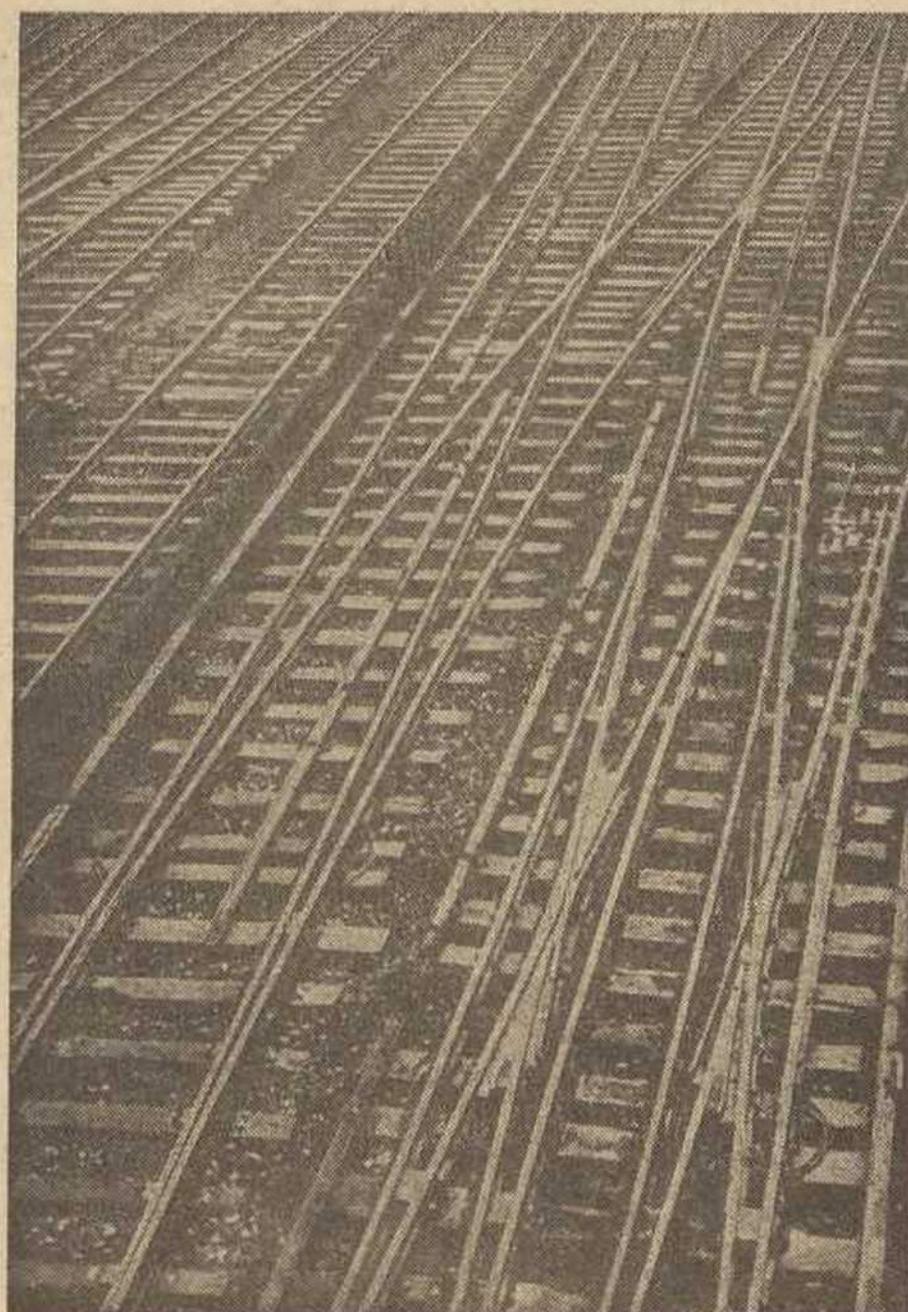
O volume removido por efeito de todas estas deslocações eleva-se a 120 000 metros cúbicos. A maior parte da terra foi aproveitada para o entulhamento do rio e para o aterro

em seguida à ponte de Sacavém, da qual daremos a estampa e trataremos noutra ocasião.

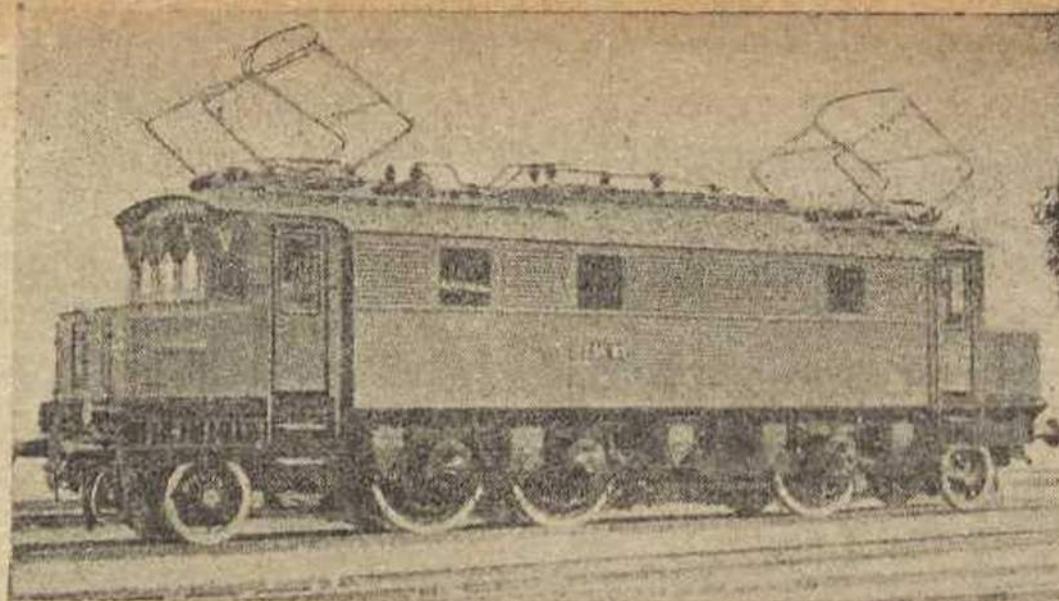
A qualidade e disposição de terreno em que foi aberta a trincheira de Xabregas é tal, que ainda se receiam mais quedas, parecendo difícil conseguir-se a completa consolidação das rampas. É por isso esta parte da linha uma das que exige, e em que há maior cuidado e vigilância. Na verdade, muito tempo e dinheiro se tem consumido nesta trincheira, que se poderia talvez ter poupado, se os engenheiros que primeiro a projectaram tivessem estudado melhor o terreno, e atendido ao enorme volume de 213 429 metros cúbicos, que foi necessário remover; o que junto aos 120 000 dos desabamentos, perfaz quase 334 000 metros cúbicos, que se tem até hoje extraído do corte de Xabregas.

Parece que um túnel feito nesta localidade seria obra talvez não mais dispendiosa, e de certo muito mais sólida.

(Do *Arquivo Pitoresco*, Março de 1858)



Embrulhada de carris na entrada duma estação de caminho de ferro



Locomotiva A. E. G. com velocidade máxima de 151,5 Km. atrelada a um comboio completo

LÁ POR FORA...

Alemanha

Os Caminhos de Ferro Federais Alemães têm já ao serviço alguns vagões-capelas que são atrelados aos comboios especiais directos de peregrinos com destino a Lourdes e a Roma.

A capela volante contém um altar com uma imagem da Virgem, um Crucifixo esculpido pela célebre escola de Oberammergau, uma estátua de Bernadette e um pequeno orgão destinado a acompanhar os cânticos litúrgicos. Toda a carruagem é ornada como uma verdadeira capela, com quadros, flores, plantas e atapetada.

As cerimónias celebradas pelos sacerdotes podem ser seguidas tanto pelos peregrinos que se encontram no vagão-capela, como pelos que (incluindo os doentes) não saíram dos seus lugares, devido a um sistema especial de altofalantes que retransmite do vagão-capela para as restantes carruagens, todo o serviço divino.

Esta iniciativa tem sido muito apreciada pelos peregrinos, que têm assim possibilidade de ouvir missa durante a viagem.

Não é, porém, a primeira vez que uma companhia de caminhos de ferro oferece aos seus passageiros um vagão-capela. A União Sul Africana e os Estados Unidos há muito que possuem vagões-capelas que são reboca-

dos de estação para estação, para uso das várias missões religiosas nos diversos distritos do país.

O primeiro vagão-capela de que há conhecimento, apareceu na Rússia, na linha do Trans-Siberiano, no começo do século actual, e as primeiras emissões radiotelefónicas de serviços religiosos foram iniciadas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Nacional Belgas, há cerca de vinte anos.

* * *

Na Alemanha, entre Augsburgo e Fussen está já ao serviço um novo sistema de transporte de passageiros em autocarros com chassis que tanto servem para percorrer estradas, como para rodar sobre vias férreas. Trata-se de um chassis articulado, que podendo ser erguido do rodado de um autocarro por meio de um guindaste suficientemente poderoso, é em seguida colocado, com todos os seus passageiros, sobre um vagão, que, atrelado a qualquer comboio, permite aos passageiros prosseguir a viagem por via férrea, sem necessidade de trasbordo. Chegados à gare do destino, o chassis é novamente erguido do rodado do vagão e colocado sobre o de um autocarro, que o transporta e aos passageiros ao local das suas residências. O serviço denomina-se «Serviço de Estrada-Carris Porta a Porta».

Bélgica

As tropas americanas de ocupação da Alemanha emprestaram obsequiosamente à Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas (S. N. C. B.), uma locomotiva Diesel para se efectuarem experiências nas linhas cujo tráfego não justifica a electrificação.

As experiências provaram que, principalmente no serviço de mercadorias, as locomotivas Diesel oferecem uma muito maior economia sob o ponto de vista de combustível, em comparação com as locomotivas a vapor.

Os comboios rebocados em linhas de perfil acidentado, e com uma carga de 550 toneladas a 1 100 toneladas, não sofreram qualquer atraso e poderiam mesmo chegar antes da hora marcada na tabela, com a vantagem da referida locomotiva Diesel poder facilmente atingir a velocidade de 120 km à hora.

Em consequência do bom resultado destas experiências, a S. N. C. B. encomendou à indústria nacional belga 95 locomotivas Diesel eléctricas cujo fornecimento terá início no fim de este ano e estará completado no Outono de 1955.

A encomenda consta de:

— 55 locomotivas de 77 T, tipo BB, equipadas com um motor de 1 600 CV com transmissão eléctrica.

— 40 locomotivas de 108 T, tipo CC, equipadas com um motor de 1 600 CV com transmissão eléctrica.

França

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F.), além das automotoras de 600 CV para grandes e médias distâncias em percursos longitudinais, vai também estabelecer um serviço automotorizado para comunicações transversais entre grandes centros.

Em ambos os casos, trata-se de atrair uma clientela de homens de negócios, oferecendo-lhes bom material, confortável e montado de maneira a poupar-lhes toda a fadiga inútil.

Procura-se assim fazer com que os factores conforto e velocidade, em trajectos relativamente longos, façam essa clientela utilizar tal sistema de transporte, de preferência aos seus automóveis particulares ou às viagens por avião.

Para esse fim, a C. N. C. F. está a construir 40 elementos constituídos por uma car-

ruagem motora e outra rebocada com intercomunicação. Os assentos individuais estão dispostos dois a dois, com outros quatro por traves, fazendo-se a passagem por um corredor ao meio entre cada dois assentos.

Além de doze lugares assim dispostos, cada carruagem possui também dois compartimentos com três lugares, frente a frente.

Na carruagem rebocada, há uma cozinha, para servir refeições aos passageiros, sobre mesas dispostas nos seus lugares e escamoteáveis na parte inferior das janelas.

De Inverno, os vagões são aquecidos com ar quente e de Verão arrefecidos com uma ventilação especial. A iluminação é fluorescente combinada com lâmpadas individuais.

No que diz respeito à parte motora, os primeiros vinte elementos serão equipados com dois motores Diesel de 300 CV com transmissão mecânica.

Os seguintes vinte elementos beneficiarão de uma técnica mais moderna, com um único motor Diesel do tipo Grosshans, susceptível de desenvolver de 750 a 800 CV a 1 500 revoluções por minuto.

Os primeiros elementos a entrarem ao serviço poderão assegurar as comunicações Lião-Bordeus via Limoges, Lião-Genebra e Genebra-Dijão via Lausana-Vallorbe.

* * *

A Companhia Internacional das Carruagens-Camas, de acordo com a C. N. C. F., baixou desde 1 de Junho passado, os preços dos lugares de 1.ª e 2.ª classes para viagens de mais de 600 quilómetros em França. A redução varia entre 12 e 50%, segundo a distância.

O preço do suplemento *Pullman* é também diminuído desde essa data para as viagens entre Paris e Nice, ou volta, pelo expresso *Mistral*; ou entre Paris e Irun, ou volta, pelo «Sud-Express».

Desde 1 de Abril de este ano que existe uma tarifa reduzida para as carruagens-camas de 2.ª classe entre Paris e Bona; e Colónia via Treves, e Paris e Francfort, via Sarrebruck.

Estas tarifas ficam assim sensivelmente equiparadas às das vias aéreas. A combinação do comboio de dia com carruagem-cama à noite, permite assim evitar toda a perda de tempo a quem desejar tratar dos seus negócios nessas cidades.

Inglaterra

Existe actualmente a tendência para considerar o helicóptero como um futuro rival dos transportes regulares suburbanos nas grandes cidades.

A título de experiência, construiu-se há pouco tempo, na margem sul do Tamisa, em pleno centro de Londres, um terreno de aterragem para helicópteros destinados ao transporte colectivo de passageiros entre os subúrbios da grande metrópole e os bairros centrais.

Tal serviço, a desenvolver-se de forma a poder garantir uma regularidade e segurança absolutas, viria sem dúvida surgir como um perigoso rival do serviço ferroviário, não só pela rapidez do transporte, como também pela facilidade das partidas e chegadas de tal meio de condução que para tanto não necessitariam de vias férreas, de gares de chegada ou de partida, nem se veriam esses veículos obstruídos por problemas de afluência de trânsito nas suas vias de acesso.

Ha poucas semanas, foi requerida à municipalidade de Westminster permissão para se estabelecer, junto à grande estação de Ch-

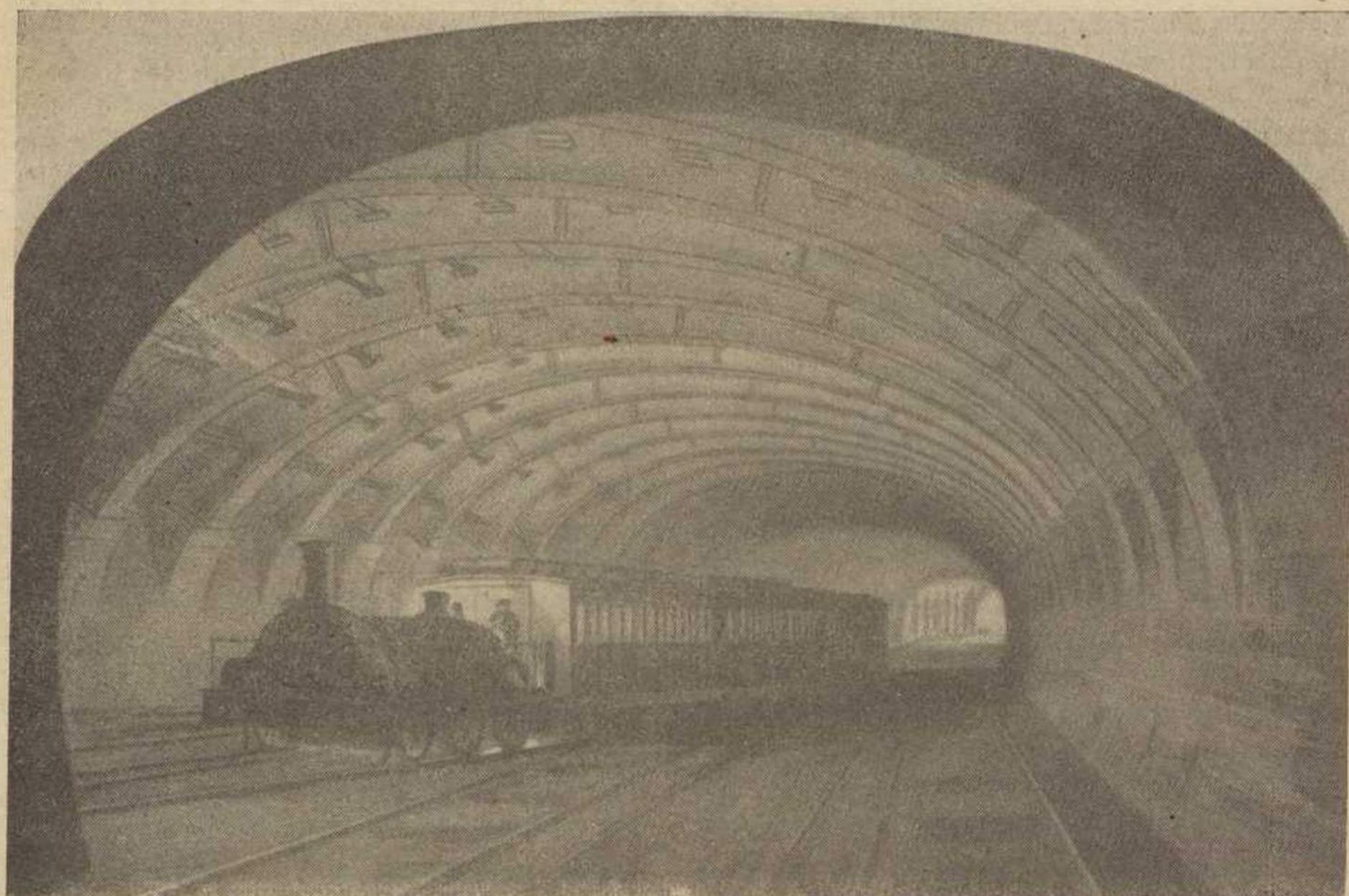
ring Cross, no coração de Londres, uma estação para helicópteros.

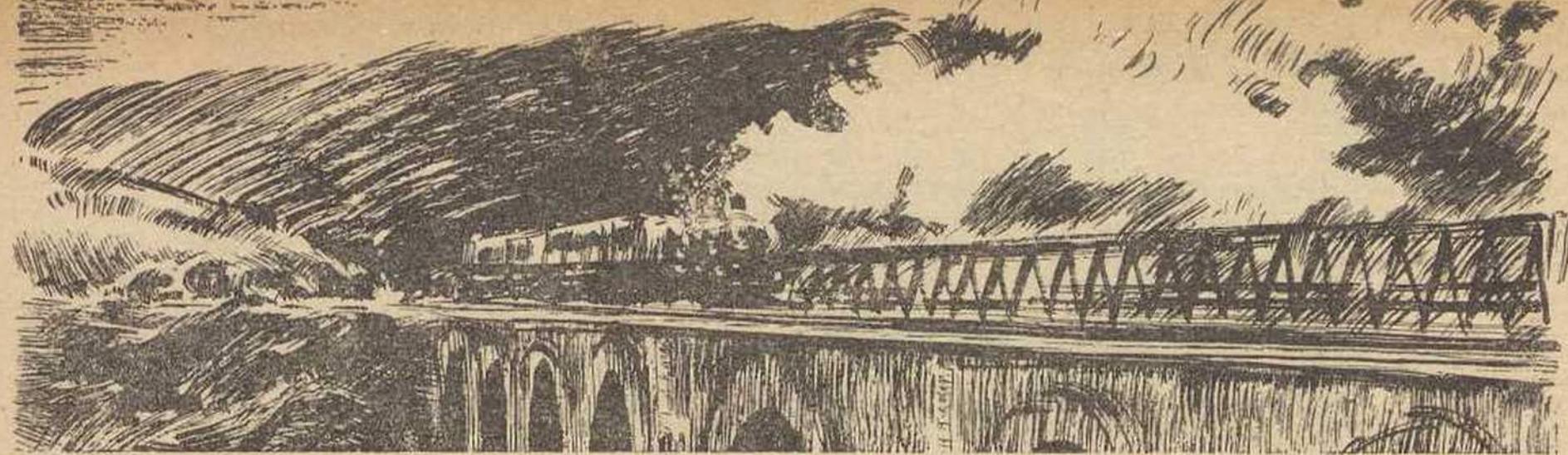
Tal licença não foi, porém, concedida porque o conselho da municipalidade «aguardava os resultados das experiências em curso com a estação da margem sul do Tamisa».

Entrevistado sobre o assunto, lorde Douglas of Kirtleside, um dos directores da companhia de aviação British European Airways, afirmou que a «era-helicóptero» ainda está muito distante.

A função atribuída ao helicóptero é geralmente a de transferir passageiros e bagagens entre os aeroportos e os centros das grandes cidades. É contudo significativo que a Bélgica — um dos países que marcha à frente no transporte em helicópteros — adoptou há dias o uso de um comboio eléctrico entre Bruxelas e o seu aeroporto, de preferência à utilização de helicópteros.

E lorde Douglas concluiu: Não é de prever que no estado actual, não só como eficiência como também sob o ponto de vista lucrativo e económico, tal meio de transporte possa competir com a tracção mecânica, quer por estrada, quer por via férrea.





PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 197 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa: Remessa de g. v. de Vila Viçosa para Lisboa-R., constante de 9 caixas pombos vulgares para um torneio, com 111 kg.:

| | |
|----------------------------|-------------------------------|
| 269 kms. | 50 % |
| Tipo | 673\$20 + 336\$60 = 1 009\$80 |
| $1\ 009\$80 \times 0,12$ | = 121\$18 |
| Registo e Aviso de Chegada | 4\$00 |
| Manutenção | 2\$16 |
| Arredondamento | \$06 |
| Total | 127\$40 |

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

Distância 269 kms.

Aviso ao Público B. n.º 126

| | | | | | | |
|------------------|-------|----------|-----|----------|------|--------|
| Preço | 1\$50 | \times | 269 | \times | 0,12 | 48\$42 |
| Registo | | | | | | 3\$00 |
| Aviso de chegada | | | | | | 1\$00 |
| Arredondamento | | | | | | \$08 |
| Total | | | | | | 52\$50 |

///

Pergunta n.º 198 — Agradeço dizer-me se a taxa a seguir discriminada, está certa. Remessa de p. v. de Azambuja para Lavre, constante de um vagão com 10 éguas e 5 mulas pequenas. Carga e descarga pelos donos:

Distância 61 kms. — B. n.º 89

A taxar 12 éguas e 1 mula pequena

| | | | | |
|--------------------------|----------|----|---|---------|
| Um piso, 2\$60 | \times | 61 | = | 158\$60 |
| Excedente 4 éguas, 4\$20 | \times | 61 | = | 48\$80 |
| » 1 mula pequena, 1\$33 | \times | 61 | = | 8\$12 |
| Manutenção | | | | 20\$00 |
| Registo e Aviso | | | | 8\$00 |
| Desinfecção | | | | 30\$00 |
| Arredondamento | | | | \$08 |
| Total | | | | 273\$60 |

Resposta — Está errada. Segue discriminação como corresponde:

Distância 61 kms.

Aviso ao Público B. n.º 89

Taxa por 1 piso e excedentes 2 éguas e 5 mulas pequenas

| | | | | | |
|------------------|-------|----------|----------|---------|---------------------|
| Preço (piso) | 2\$60 | \times | 61 | 158\$60 | |
| » (excedentes) | (| \$20 | \times | 61 | \times 2 = 24\$40 |
| |) | \$13,3 | \times | 61 | \times 5 = 40\$57 |
| Manutenção | | | | | 20\$00 |
| Registo | | | | | 3\$00 |
| Aviso de chegada | | | | | 5\$00 |
| Desinfecção | | | | | 30\$00 |
| Arredondamento | | | | | \$03 |
| Total | | | | | 281\$60 |

///

Pergunta n.º 199 — Agradeço ser esclarecido sobre o que se entende — as estações não serem servidas normalmente por mais de uma via e normalmente servidas por mais de uma via — a que se refere a Comunicação Circular n.º 80 do Serviço da Fiscalização das Receitas e Instruções Complementares ao Livro E. 11, nos seus exemplos de vias excepcionais que podem ser utilizadas pelos passageiros referidos na mesma Comunicação Circular.

Resposta —

1.º caso — A estação de Caldas da Rainha à partida de Lisboa, por exemplo, é só normalmente servida pela via Oeste.

2.º caso — A mesma estação de Caldas da Rainha, à partida de Entroncamento, por exemplo, é normalmente servida por duas vias, Alfarelos e Lisboa.

///

Pergunta n.º 200 — Peço o favor de me informar se um empregado e pessoas de sua família, munidos de bilhetes-quartos, em 3.ª classe, podem ou não ocupar lugar de

classe superior, enquanto não houver lugares na classe para os quais foram adquiridos os bilhetes, sem qualquer pagamento por mudança de classe.

Resposta — Esclarece o consultante o disposto no n.º 3 do 3.º Aditamento à Instrução n.º 2395, da Direcção Geral, de 23.11.1949.

II — Divisão da Exploração

Rectificação

A resposta à pergunta n.º 19, publicada no «Boletim da C. P.» n.º 255 de Setembro de 1950, é considerada certa, ficando portanto sem efeito a rectificação à mesma, inserta no «Boletim da C. P.» n.º 293, de Novembro de 1953.

Pergunta n.º 174 — Num comboio de mercadorias de Beja para Moura, seguem vários colectores, todos destinados a Moura, levando descargas para todas as estações do trajecto. Uma vez que o material tem que chegar selado a destino, qual a estação que tem que proceder à sua selagem?

Segundo tive ocasião de observar, a estação de Pias selava o material do seu lado e Machados encarregava-se da selagem do lado oposto e isto por serem ambas as últimas estações de cada lado, antes do destino do comboio.

Será isto regra geral, ou um caso particular?

Resposta — Deve proceder-se da maneira que indica, com o fim de evitar atrasos aos comboios.



Pergunta n.º 175 — Agradeço dizer-me se o tempo perdido ao comboio n.º 36160 está bem classificado,

O comboio n.º 36160 cruza em Livração com o comboio n.º 6151 e são recebidos:

O 1.º na linha n.º 2 e o 2.º na linha n.º 1.

O comboio n.º 6151 tem a sua marcha prevista e efectiva às 3h-27 e 3h-33 e o comboio n.º 36160 tem a sua marcha prevista 3h-32 e 3h-37 e a efectiva 3h-32 e 3h-44 sendo o tempo classificado 5 minutos perdidos a «Diversos» e 2 ao «Movimento» com a seguinte justificação:

Até às 3h-37 passar da linha 2 à linha 1 depois da partida do comboio n.º 6151, para descarga de 6 bidões de azeite com 2905 kg.

Como a descarga se fez em 7 minutos, o comboio partia às 3h-39 apenas com 2 minutos perdidos ao «Movimento», mas por motivo do cruzamento, demorou-se mais 5m que a meu ver devem ser marcados a «Diversas causas», pois que a manobra feita das 3h-32 às 3h-37 foi origem de um cruzamento que obstou a entrada do comboio n.º 36160 logo na linha 1.

Resposta — Tratando-se duma consulta idealizada, é de aceitar a justificação do atraso nas condições indicadas, tendo-se em consideração que só por hipótese se pode admitir o seguimento da remessa em referência, por um comboio suplementar, com destino a uma estação que não

tinha possibilidade de fazer a descarga, dentro do tempo concedido de paragem,



Pergunta n.º 176 — O comboio n.º 7027, tem cruzamento extraordinário com o comboio n.º 37222 em Negrelas, mas devido ao atraso do comboio n.º 7027, este cruzamento só se verificou àquem da estação que de facto devia fornecer o modelo M 117 que era Caniços.

Como a resposta à pergunta n.º 19 só se refere à estação onde está previsto o cruzamento, desejo ser esclarecido se nestes casos, St.º Tirso ou qualquer outra estação onde se dê o cruzamento deve ou não fornecer o modelo M 117.

Resposta — Visto que o cruzamento se efectuou àquem de Caniços, estação esta à qual competia o fornecimento do modelo M 117, torna-se desnecessário o cumprimento desta formalidade, bastando que a estação onde o cruzamento se realizou, forneça o modelo M 126, utilizando o n.º 4.

A rectificação à pergunta n.º 19, inserta no «Boletim da C. P.» n.º 293, de Novembro de 1953, é anulada no presente Boletim.



Pergunta n.º 177 — O comboio n.º 3370 circula à tabela com a composição de 24 veículos e é recebido acompanhado do modelo M 126 por dar entrada na linha 2 impedida com 3 veículos, cabendo nesta 31 vagões. A automotora 3321 circula à tabela e não traz modelo M 126, por o comboio n.º 3370 caber na linha 2.

Quando este comboio atinge a agulha de entrada, onde pára obrigatoriamente, aproxima-se da agulha também a automotora n.º 3321.

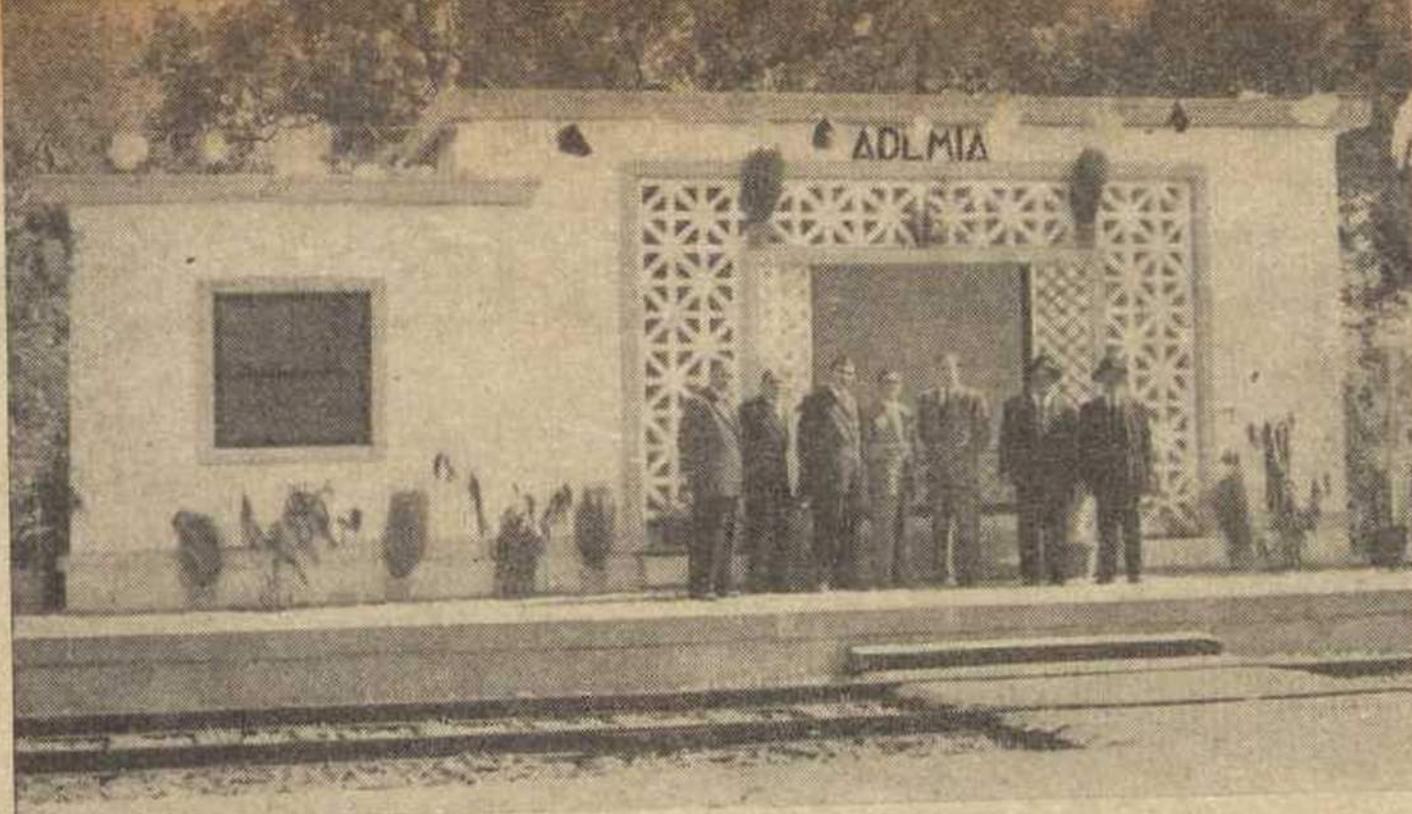
Reconheço que, aproveitando a paragem do comboio n.º 3370, por este parar à distância suficiente da agulha, passando a automotora n.º 3321 pela frente do comboio n.º 3370 para a linha 2, evitando a entrada desta naquela linha e consequente recuo depois da saída da automotora n.º 3321 a fim de passar à linha 1 para a saída, ganha bastante tempo, se o comboio entrar directamente na linha 1, depois daquele resguardo. Posso fazê-lo sem quaisquer formalidades?

Resposta — A automotora deve entrar na linha 1 de onde será expedida depois da cauda do comboio n.º 3370 ter livrado o limite de saída.

Direcção-Geral

Pergunta — Um agente (do quadro) deseja saber se há alguma disposição regulamentar pela qual uma enteada que está a seu cargo tenha direito a quaisquer regalias da viagem.

Resposta — Se a enteada vive exclusivamente a seu cargo e sob o mesmo tecto, situação a comprovar devidamente, bem como o parantesco, são concedidos bónus de 50% nos preços da Tarifa Geral, conforme está previsto no artigo 51.º do Regulamento Geral do Pessoal.



O representante da Direcção-Geral da Companhia, ao centro, com os componentes da comissão de construção do apeadeiro inaugurado

A inauguração do apeadeiro de Adémia

Foi festivamente aberto à exploração, no passado dia 26 de Setembro, o apeadeiro de Adémia, situado na Linha do Norte, ao km 220, 450, entre a estação de Coimbra B e o apeadeiro de Vilela-Fornos, junto da estrada da Figueira da Foz.

Assistiram ao acto as autoridades locais, várias individualidades de relevo do Concelho, diversos funcionários da C. P. e muitos convidados além dos habitantes da localidade que, regozijadamente, se associaram ao acto.

A Direcção Geral da Companhia estava representada pelo sr. Dr. Elio Cardoso, Comercialista-Ajudante, e as Divisões de Exploração, de Via e Obras e Comercial, respectivamente pelos srs. A. Antunes Ferreira, Chefe da Circunscrição, major Fernando Mamede, Chefe de Secção de Via e Bernardino M. Torres, Agente Comercial.

Provido de abrigo de linhas modernas e muito elegantes, o apeadeiro, construído sob a orientação técnica dos serviços da Companhia, deve-se à inicia-

tiva dum Comissão local, presidida pelo sr. Engº João Ferreira de Araújo.

No final da cerimónia, foi servido aos convidados, num recanto pitoresco da Quinta do sr. Conde de Honra. Dr. Amaral Pereira, um excelente «Porto de Honra».

As festas prolongaram-se pela noite fora, com animado arraial.



Entusiasmaticamente vitoriado, o comboio inaugural detém-se no novo apeadeiro

Algumas individualidades que assistiram à inauguração do apeadeiro

EXCURSÃO A MADRID E AO ESCORIAL



Monumento a Afonso XII, no Retiro

COM o elevado número de 52 participantes encerrou-se a inscrição para a mais importante excursão do ano dos ferroviários portugueses: *Madrid e Escorial*.

O grupo excursionista comprehende funcionários dos Serviços Centrais e Regionais da C. P. (com larga representação profissional) e alguns da Sociedade Estoril, uns e outros acompanhados por pessoas de família.

Tanto pela C. P. como pela RENFE foram concedidas as maiores facilidades ao grupo ferroviário que viaja em carruagem reservada nas melhores condições de comodidade e economia, visto beneficiar de completa gratuitidade de transporte nos percursos português e espanhol.

Temos presente o bem elaborado programa pelo qual se verifica que a estadia em Madrid comprehende 3 visitas em autocarro, repletas de atractivos.

Orientados por guias competentes os excursionistas efectuam as visitas do «Madrid turístico», do «Madrid artístico» e do célebre Mosteiro do Escorial, considerado a oitava maravilha do Mundo.

Entre as preciosidades a admirar, destacaremos os Museus do Prado, do Exército e Romântico, o Palácio Real, a Igreja de S. Francisco o Grande, o Túmulo e Museu de Goia e o extenso e ameno Parque do Retiro.

No Escorial, além de formosíssimas obras de arte, haverá ainda a mencionar a Biblioteca, cheia de tesouros bibliográficos, e a célebre Casita del Príncipe, com peças de museu curiosíssimas em pinturas, porcelanas, marfins talhados, lustres e mobiliário.

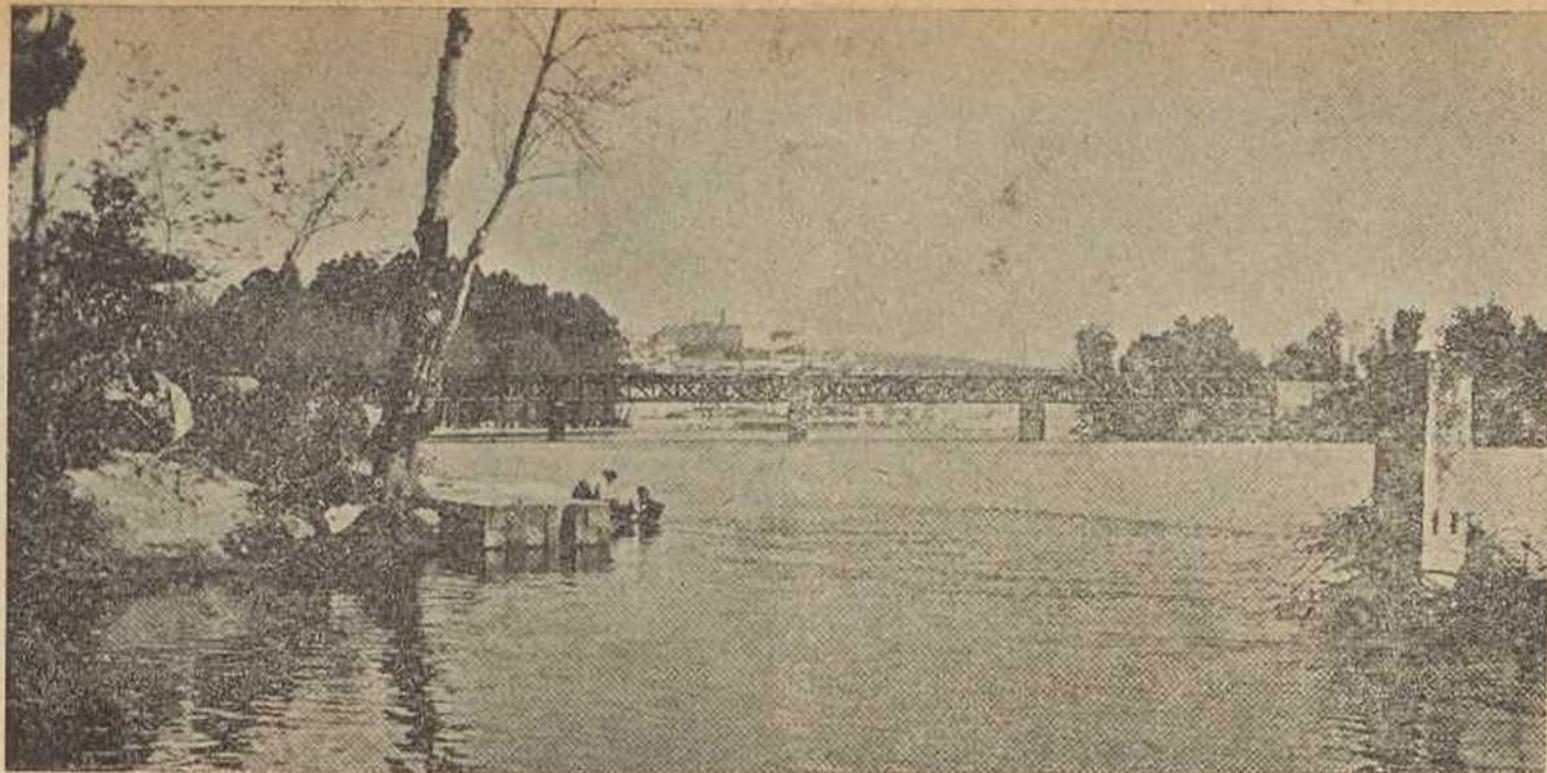
O programa prevê a partida em 30 de Outubro (sábado), de Lisboa-Rossio, no comboio n.º 2011, às 15 h. 10, e o regresso à mesma estação, no dia 3 de Novembro, no comboio n.º 2010, pelas 15 h. 05.



Alcalá à esquerda, a Calle Sevilla



Cibeles e Alealá



COIMBRA — Ponte do Caminho de Ferro sobre o Mondego

Excursões dos ferroviários portugueses

Por ALBERTO DA SILVA VIANA

Chefe de Repartição do Serviço de Turismo e Publicidade

COMO foi anunciado no último número do «Boletim da C. P.» vamos referir alguns pormenores interessantes das excursões que os ferroviários portugueses vêm realizando mensalmente desde Julho do corrente ano.

Esta benéfica actividade turística iniciou-se pelo clássico circuito Coimbra-Lorvão-Penacova-Buçaco-Luso-Coimbra. Realizado no domingo, 4 de Julho, teve a participação de 40 ferroviários e pessoas de família.

A suavidade bucólica das margens do Mondego, o relicário histórico do vetusto Convento de Lorvão, as belezas panorâmicas disfrutadas de Penacova e das vizinhas encostas alteaneiras, a frondosa floresta do Buçaco com o seu Palácio Hotel e demais atractivos, as instalações modelares das Termas do Luso, foram, entre outros, motivos de crescente interesse para o grupo excursionista que exteriorizava visivelmente as suas agradáveis impressões.

O almoço, efectuado na «Pensão Avenida», de Penacova, constituiu ensejo para afectuosa demonstração de camaradagem entre ferroviários que — nota curiosa — formavam um núcleo bem representativo dos mais destacados departamentos da C. P. (Direcção Geral,

Contabilidade Central, Caixa de Reformas, Gerência de Viveres e outros Serviços pertencentes a todas as Divisões). A primorosa recepção feita aos ferroviários pela Gerência da «Pensão Avenida» emprestou a esta festa íntima um realce particular.

No Luso foi o grupo excursionista alvo de amáveis atenções por parte da Junta de Turismo local, que proporcionou completa e elucidativa visita ao estabelecimento balneário e piscinas.

Do passeio a Penacova trouxeram os ferroviários portugueses inolvidáveis recordações e o propósito firme de o repetirem no próximo ano.

Esta primeira excursão foi, assim, excelente aperitivo para a que se organizou no mês seguinte, tendo por cenário a beleza esmagadora da Serra da Louzã.

O 2.º circuito turístico efectuado em 8 de Agosto com a participação de 57 ferroviários e pessoas de família, teve início e termo em Pombal. O percurso compreendeu Condeixa-a-Nova, Conimbriga, Miranda do Corvo, Louzã, Castanheira de Pera, Figueiró dos Vinhos e Ancião.

Diferenciou-se um tanto do anterior, não só pela maior extensão do trajecto (cerca de

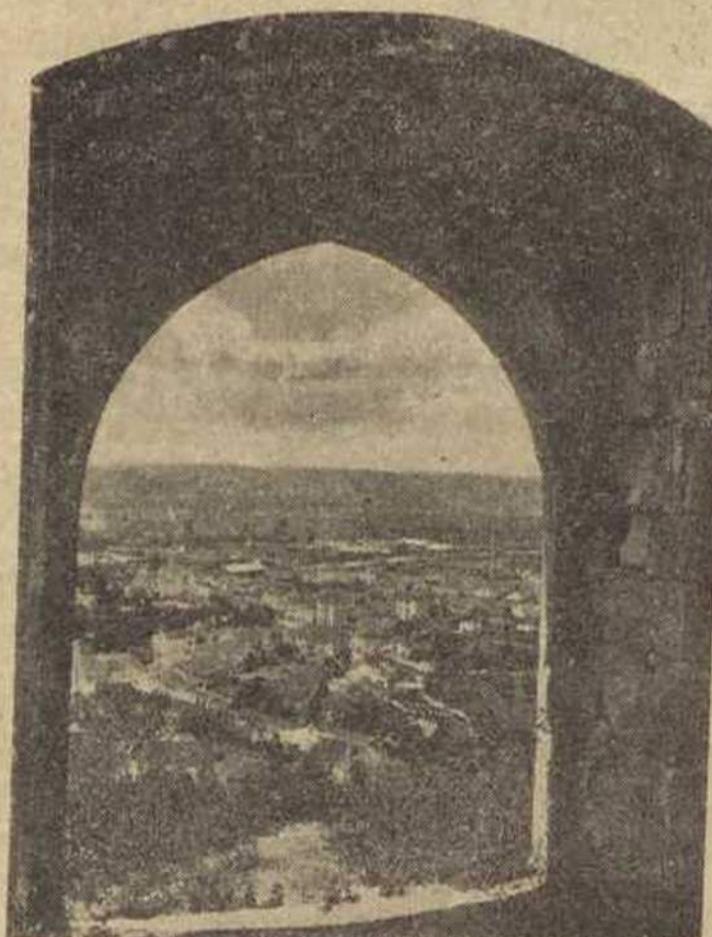


O 2.º grupo ferroviário na quinta de repouso da Alfacheira, na Lousã

150 quilómetros) mas também pela natureza mais abrupta da serrania.

Próximo de Condeixa, os excursionistas depararam-se com as famosas ruínas de Conimbriga, cuja visita proporcionou eloquente lição sobre a remota civilização romana. Cada pedra, cada recanto, os mosaicos coloridos, as lages, os aquedutos, piscinas, subterrâneos, fortificações, etc., tudo atesta a existência no passado de uma importante urbe antecessora da Coimbra dos nossos dias.

Na vila da Louzã, a caravana interrompeu a marcha, para o almoço, que se efectuou na Quinta do Repouso da Alfacheira. Não permitiu o estado do tempo que a refeição se realizasse ao ar livre, entre matas frondosas «ouvindo o gorjeio das aves e o sussurro das águas cristalinas», como previa o programa. Porém, este contratempo não impediu que entre os convivas prevalecesse o bom humor e a natural alegria que sempre dimana da boa mesa.



POMBAL — Visto da porta principal do Castelo



BUSSACO — Palace Hotel



O Vale de Penacova

O programa da tarde iniciou-se pela visita às Ermidas de Nossa Senhora da Piedade, na Serra da Louzã, cuja escalada se fez num crescente de emoção perante o panorama grandioso que se desdobrava a cada viragem da estrada.

A Serra da Louzã!

Majestosa, extensa, mar de montanhas, faz lembrar a paisagem imponente da Suiça alpina.

Numa interminável série de curvas, a caravana internou-se seguidamente na Serra, ganhando sempre altitude até à linha da cumeada. Aí, uma ligeira paragem, permitiu aos excursionistas sentirem bem nas faces o ar fino da montanha e um fio de água, fresca e cristalina, que uma fonte oferecia providencialmente, causou a alegria de quantos quiseram aproveitar esta dádiva da natureza.

Em rápida descida, com voltas capricho-

sas, vencendo precipícios, o autocarro conduziu os excursionistas a Castanheira de Pera, terra serrana com importante indústria de lanifícios.

A caminho de Figueiró dos Vinhos, a paisagem volta a animar-se, matizada pela vegetação e pelos sulcos de água alimentados por numerosas nascentes. Para trás, à esquerda, ficaram o Pedrógão e a Barragem do Cabril que o adiantado da hora não permitiu visitar, forçando a relegar para melhor oportunidade este interessante e instrutivo passeio.



FIGUEIRÓ DOS VINHOS — A Torre



O 1.º grupo ferroviário nos terraços do Convento de Lorvão

Figueiró, centro de vilegiatura, com o seu mimoso jardim e os seus tufos de verdura, paisagem inspiradora do insigne Malhoa, constituiu a derradeira visita da excursão. Após breve paragem, avançou-se célebre para o último percurso. Nuns escassos 25 minutos alcança-se a vila de Ancião e em pouco tempo mais estava à vista o histórico Castelo de Pombal.

Conclui-se um interessante circuito turístico pouco



CASTANHEIRA DE PERA — Casa da criança Rainha D. Leonor

(Obra da Junta de Província da Beira Litoral)

conhecido no nosso País e recentemente valorizado com novo atractivo: a Barragem do Cabril.

Quis a Empresa Auto Viação, Limitada, de Pombal, concessionária da C. P., assegurar obsequiosamente o transporte do grupo ferroviário neste circuito. Em breve cerimónia celebrada na Gerência desta Empresa, em Pombal, antes de iniciar o passeio, os excursionistas sublinharam o seu vivo apreço por esta gentileza, enaltecendo o valor turístico do novo circuito Pombal-Louzã-Cabril-Pombal. Uma caravela em filigrana, singela lembrança do grupo ferroviário à Empresa Auto

Viação, Limitada, ficou perpetuando esta cativante cooperação.

Por falta de espaço só no próximo número faremos as devidas referências à 3.ª excursão deste ano dos ferroviários portugueses, a qual, como o «Boletim da C. P.» já aludiu, se realizou a Sevilha nos dias 12 a 15 de Setembro.

Devemos frizar que estas excursões, embora da iniciativa particular dos funcionários dos Serviços Centrais, têm sido dedicadas igualmente aos ferroviários dos Serviços Regionais.

BONÉS-EMBLEMAS

TODOS OS ARTIGOS PARA
FARDAMENTOS

Antigos Fornecedores dos Srs. Ferroviários

COSTA BRAGA & FILHOS, L.ª

R. Santo António, 194

TELEF. 21332

PORTO

Srijo e Companhia

— TRANSPORTES — MUDAS — DESPACHOS —

9, Rua de Traz, 13 — P O R T O
Telefones: P. B. X. 21058 e 21059



Despachos na ALFANDEGA,
Embarques para ÁFRICAS,
ILHAS E ESTRANGEIRO
Todos os serviços
no Caminho de Ferro



SKF

ROLAMENTOS CHUMACEIRAS

**LISBOA
PORTO**

PRAÇA DA ALEGRIA 66-A
Telef. 33995-34223

AV. DOS ALIADOS 150-152
Telef. 29776-29777



Senhores funcionários da C. P.
e da Sociedade Estoril

Sempre que estejam interessados em
adquirir

OCULOS OU LENTES

devem preferir a nossa casa porque:

- Apresentamos o maior e mais variado sortido de 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. DA
RUA DA MADALENA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)**

MOBÍLIAS

Em branco e acabadas. Sempre grande sortido.
Facilidades de pagamento.

Descontos especiais aos srs. Ferroviários

0 0

**MARCENARIA SANTOS, L. DA
FÁBRICA DE MOVEIS**

OLIVEIRA DE AZEMEIS **Telef. 33**

Sumário

Num «foguete» de Lisboa ao Porto !

Os nossos preços de há 40 anos, pelo Dr. Carlos Simões de Albuquerque

A inauguração do apeadeiro de Adémia

Excursão a Madrid e ao Escorial

Excursões de ferroviários portugueses por Alberto da Silva Viana

NA CAPA — Como trabalha o pessoal da Via e Obras — Pintura geral da Ponte Maria Pia, do lado de Gaia — (Foto do sr. Armando Ricco, Inspector do Serviço de Obras Metálicas).

Colecção do «Boletim da C. P.»

Vende-se uma colecção do «Boletim da C. P.», desde os anos de 1929 a 1952, com encadernação anual dos exemplares referentes aos anos de 1929 a 1949.

Tratar com a Administração do «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa.



O MAIS RESISTENTE
ENTRE OS RESISTENTES

*Manuel Alves
Ribeiro
FIÃES*

BRITO DIAS - ALFAIADE
Rua Arco do Bandeira, 231, 4.^o **LISBOA**
Confeção de fatos para funcionários de caminhos de ferro
e execução perfeita de fardamentos,
com rapidez e a preços regulamentares