

C.P.

BOLETIM

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

DA DIRECÇÃO GERAL DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Pela lotaria de 29 de Agosto, vai ser sorteado entre os decifradores dos problemas Recreativos que satisfizeram às condições do concurso inseridas no n.º 46 do *Boletim da C. P.*, o prémio correspondente ao trimestre Abril-Junho.

Para esse efeito os números da lotaria atribuídos a cada um dos concorrentes são os seguintes:

Diabo Vermelho	1 a 400	Britabrantes	5.201 a 5.600
Athos	401 a 800	Manelik	5.601 a 6.000
Teseu	801 a 1.200	Veste-se	6.001 a 6.400
Dalton	1.201 a 1.600	Novata	6.401 a 6.800
Fred-Rico	1.601 a 2.000	Augusto	6.801 a 7.200
Otrebla	2.001 a 2.400	Cruz Kanhoto	7.201 a 7.600
D. Quixote	2.401 a 2.800	Alenitnes	7.601 a 8.000
Fan-Fan	2.801 a 3.200	Visconde de Cambolh	8.001 a 8.400
Labina	3.201 a 3.600	Sancho Pança	8.401 a 8.800
Mefistófeles	3.601 a 4.000	Cagliostro	8.801 a 9.200
Marquês de Carinhais	4.001 a 4.400	Sardanápolo	9.201 a 9.600
Preste João	4.401 a 4.800	Roldão	9.601 a 10.000
Visconde de la Morlière	4.801 a 5.200		

QUADRO DE DISTINÇÃO

Cagliostro, 16 votos — Produção n.º 9

QUADRO DE HONRA

Britabrantes, Cagliostro, Mefistófeles, Labina e Alenitnes

QUADRO DE MÉRITO

Marquês de Carinhais, Visconde de la Morlière, Visconde de Cambolh, Diabo Vermelho, Preste João, Manelik, Veste-se, Roldão, Otrebla, Fred-Rico, Novata, e Cruz Kanhoto (22), *Sancho Pança, Athos, Theseu, Fan-Fan, D. Quixote, Augusto, Dalton, Sardanápolo, e Alcion* (19).

Soluções do n.º 84

1 — Tença-tenção, 2 — Sota-sotão, 3 — Batalha-batalhão, 4 — Bilha-bilhão, 5 — Pantufo-pantufa, 6 — Sirgo-sirga, 7 — Patola, 8 — Potaba, 9 — Dois pardais em uma espiga nunca ha liga, 10 — Califia, 11 — Afronta, 12 — Avisado, 13 — Álgebra, 14 — Valência, 15 — Tolhido, 16 — Maroto, 17 — Próceres, 18 — L, chá, chata, lhanura, atura, ara, a, 19 — Nuelo-nulo, 20 — Safira-sara, 21 — Ripanço-riço, 22 — Marnota-marta, 23 — Gaivota-gaita.

Aumentativas

1 — Não estou pelo ajuste. Aguardo que seja lida a sentença de tribunal — 3.

Roldão

2 — Põe na extremidade o caramelo de gelo — 2.

Roldão

3 — Dizem que tem uma das cores do espectro solar, este género de aves brasileiras — 2.

Theseu

4 — Logograma

(A *Sancho Pança*)

Ninguém «nota» vaidade e alegria — 2-5-6-7-2-5

Neste «homem» orgulhoso e de saber — 2-1-2-7-8

Quando passa todos fazem gritaria — 3-4-3-1

Tocam gaita de taboca com prazer.

Sardanápolo

5 — Combinada

+ tria — Culto devido a Deus

+ tear — Ter mau êxito

+ cim — Cavalo pequeno

— Coelhinho —

Roldão

6 — Em triângulo

Poça profunda

• • • •

Feito de bronze

• • • •

Príncipe

• • •

União da preposição com o artigo

• •

Vogal

•

Mefistófeles

7 — Enigma tipográfico

R

MULHER

9 letras

Marquês de Carinhais

8 — Enigma figurado



Sardanápolo

(Continua na outra página interior da capa)

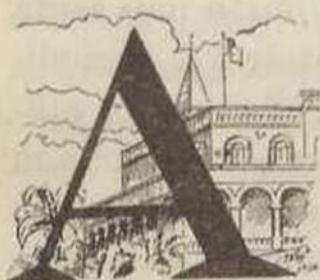
BOLETIM DA CP



PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: A linha de Cascais. — A Higiene e a Civilização. — 'Uma' cidade desencantada. — Consultas e Documentos. — Grandes velocidades atingidas em auto-rails. — Novos engates automáticos. — Pessoal.

A linha de Cascais



linha de Cascais é a única electrificada entre tôdas as linhas que constituem a rôde ferroviária portuguesa.

Realça-lhe singularmente essa primazia o facto de atravessar uma zona sub-urbana de belas possibilidades actuais e de magníficas probabilidades futuras, pròdigamente dotada pela Natureza e que comprehende a maravilhosa «Costa do Sol», o nosso mais importante centro de turismo, onde, de ha uma dúzia de anos a esta parte e principalmente no Estoril, vem realizando-se a obra de transformação e valorização que todos conhecemos e que já constitui motivo de justo orgulho para todos os portugueses.

Natural é, pois, que o *Boletim da C. P.* dê aos seus leitores — embora e infelizmente com menos desenvolvimento do que o que merecia o muito interesse do assunto — um breve resumo do que é esta linha e um rápido esbôço da região a que tantos e tão bons serviços ela tem prestado.

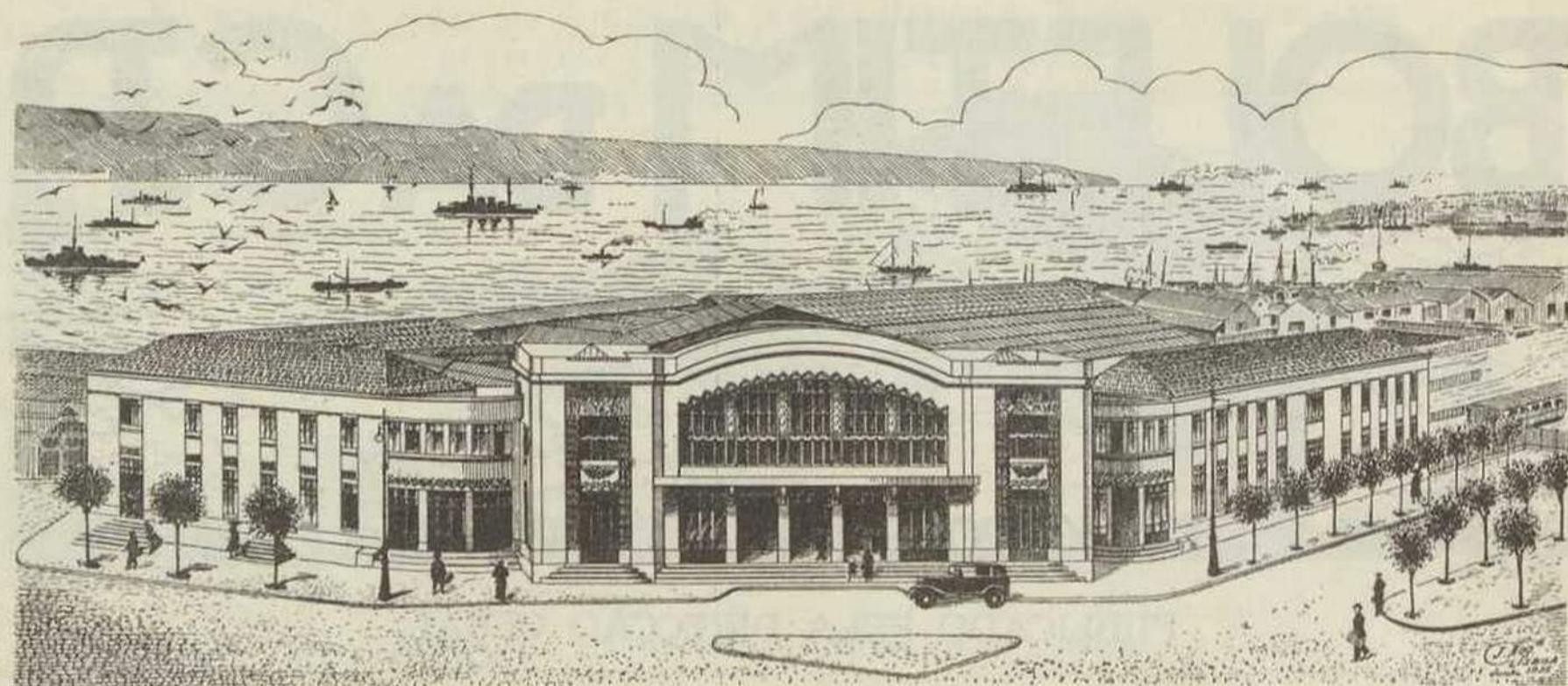
Para isso escolhemos o mês de Agosto, em que se completam dez anos sôbre a inauguração solene do enorme melhoramento que foi o da electrificação dêste caminho de ferro, verdadeiro marco miliário que assinala o comêço de um período de progresso e importância sempre ascendentes.

* * *

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses foi autorizada a construir o Ramal de Cascais em 1887.

Em Setembro de 1890 era aberto à exploração o seu primeiro trôço de via única, entre Pedrouços e Cascais.

Em 1892 ficou estabelecida a via dupla em tôda a extensão do mesmo percurso. Finalmente, três anos mais tarde, a 4 de Setembro de 1895, era solenemente inaugurada a linha do Cais do Sodré a Cascais que, por contrato de 18 de Agosto de 1918, passou a ser explorada, desde essa data, pela Sociedade Estoril.



Vista geral da estação do Cais do Sodré

Surge, então, como grande impulsionador dêste caminho de ferro, um homem que os nossos leitores muito bem conhecem: o Ex.^{mo} Snr. Fausto Cardoso de Figueiredo.

A sua brilhante inteligência, aliada a um notável sentido de previsão das necessidades do futuro, soube avaliar as vantagens da electrificação da linha; o seu coração de português regosijava-se antecipadamente com as consequências que dêsse desenvolvimento resultariam para a evolução e valorização económica

das regiões atravessadas pelo caminho de ferro eléctrico.

E a electrificação fez-se, a despeito das mil dificuldades provenientes da situação da indústria no período que se seguiu à Grande Guerra, para não citar algumas resistências passivas que sempre encontra quem no nosso país tenta fazer algo de novo ou de contrário à comodidade da tradição rotineira. Tôdas essas dificuldades e contratempos foram vencidos ou removidos pela invulgar tenacidade e raras faculdades de iniciativa daquela ilustre personalidade e a inauguração solene da tracção eléctrica celebrou-se, com a maior solenidade, em 15 de Agosto de 1926.

A energia eléctrica para o caminho de ferro do Cais do Sodré a Cascais é fornecida pela Central Tejo das Companhias Reunidas do Gás e Electricidade, a grande emprêsa que abastece a cidade de Lisboa e seus arredores e muitas outras vilas ou cidades mais afastadas, como por exemplo Santarém.

A corrente alterna trifásica, à tensão de 10.000 voltes e actualmente com 142 períodos, (em



Interior da estação do Cais do Sodré

breve com 50), é conduzida directamente da Central Tejo à sub-estação que a Sociedade Estoril possui junto à estação de Paço d'Arcos.

Aí alimenta três grupos de transformação, cada um dos quais comprehende um transformador estático abaixador da tensão de 10.000 para 613 voltas e duas comutadoras hexafasadas que recebem corrente alterna a 613 voltas e a transformam em corrente contínua a 800 voltas. Como as duas comutadoras de cada grupo estão ligadas em série, enviam para o fio de contacto, (fio do «trolley»), corrente contínua a 1.600 voltas, sendo esta, portanto, a tensão da linha.

O retorno da corrente efectua-se pelo carril, sendo a ligação eléctrica entre carris feita com fio de cobre.

A linha férrea tem 25,340 Km. de comprimento e conta 19 estações e apeadeiros. A sua rampa máxima é de 12^{mm} e não tem curvas com menos de 350 metros de raio.

A Sociedade Estoril tem actualmente em serviço 12 automotoras, com lugares de 1.^a e 2.^a classes, cada uma das quais dispõe de 4 motores de 143 C.V., um por cada rodado, duas locomotivas eléctricas equipadas com quatro motores de 235 C.V. e vário material de tipo comum.

O movimento de comboios é importante. Nos dias úteis e segundo o horário actual, ha 41 circulações para serviço de passageiros no sentido ascendente e 40 no descendente.

Aos domingos e feriados esse número é

de 29 em cada um dos sentidos, não contando com as circulações extraordinárias que geralmente se fazem para as estações da Cruz Quebrada e Paço d'Arcos. O número médio de bilhetes vendidos aos domingos oscila entre 15 e 20 mil.

Todos os serviços ferroviários da Sociedade Estoril se efectuam com notável regularidade

sob a inteligente direcção dos distintos Engenheiros Ex.^{mos} Snrs. Manuel Bello e Augusto Cancella de Abreu, seus Director e Sub-Director, respectivamente.

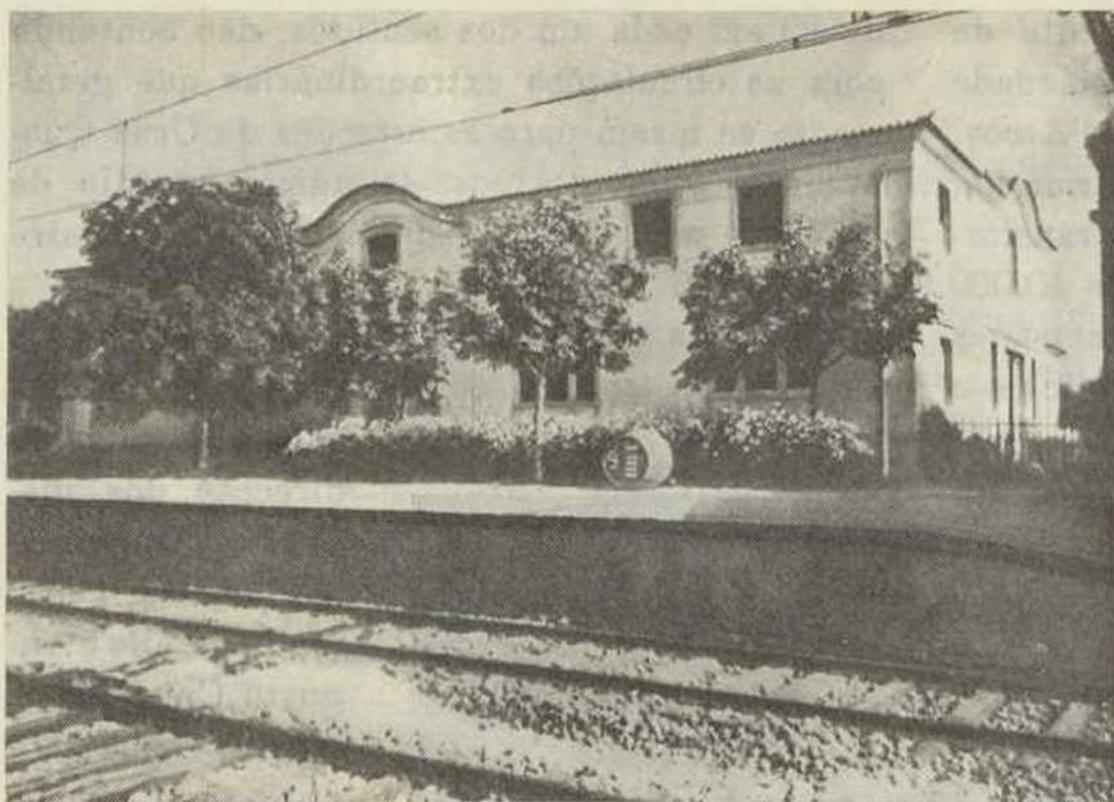
É desnecessário citar os benefícios de vária ordem que o desenvolvimento da linha de Cascais trouxe à zona que atravessa e serve, assim como é supérfluo insistir no acréscimo que a qualidade e quantidade desses serviços sofreu, não só com a electrificação da linha, mas também com o bom critério que

a Sociedade Estoril tem usado na sua exploração comercial.

A facilidade e comodidade das ligações com Lisboa determinaram o progresso das localidades da beira-Tejo e da Costa do Sol, pela fixação ali de milhares de pessoas que, embora com a sua vida em Lisboa, lá residem habitualmente e facilitam o verdadeiro êxodo de gente da Capital que aos domingos e dias feriados, procura, na atmosfera tonificante das praias ou no remanso dos lugares pitorescos a que a linha férrea dá cómodo acesso, o salutar e apetecido repouso das fadigas e trabalhos de cada dia.



Ex.^{mo} Sr. Fausto de Figueiredo



A sub-estação transformadora de Paço d'Arcos

Como vão já longe os tempos em que ir veranear para Cascais era luxo apenas permitido à aristocracia da corte ou à burguesia rica e em que o lisboeta remediado, depois de resolvida em assembleia familiar a partida para banhos em Pedrouços, Algés, Caxias ou Paço d'Arcos, se convencia justificadamente de que ia partir em incómoda viagem para longínquas plagas, ao lembrar-se do tempo do trajecto e ao considerar antecipadamente os baldões que havia a esperar da dureza das molas da diligência de carreira que saía, à tarde, do largo do Pelourinho!

Como vão longe os tempos em que a forma menos incómoda de se ir a Cascais era tomar

o vapor das sete da manhã no Cais do Sodré e, depois de pagos os 5 tostões do bilhete e de quase duas horas de viagem, passar para um escaler que nos depunha na respectiva praia de banhos!

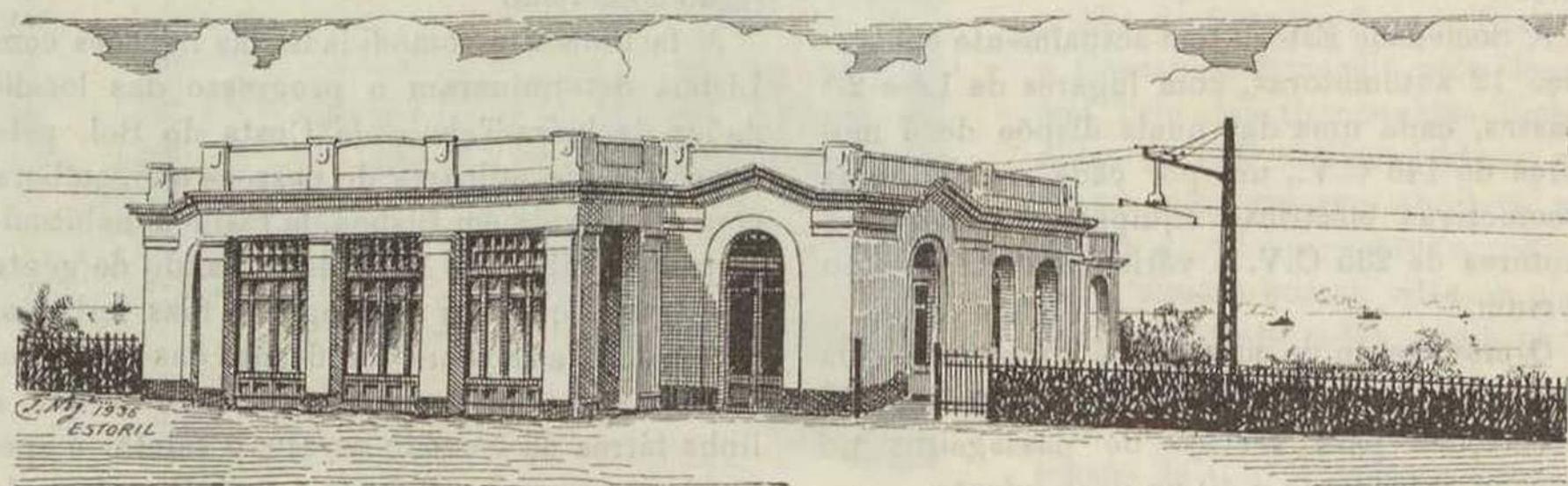
Embora contemporâneos de uma boa parte dos nossos leitores — e dizendo isto não temos a intenção de chamar-lhes velhos — como vão longe ês tempos!

Milagres da Civilização! Prodigios do Caminho de Ferro!

* * *

A linha de Cascais, começa, como é sabido, na estação do Cais do Sodré, edifício moderno, amplo, de linhas sóbrias e elegantes, construído já pela Sociedade Estoril.

Segue paralelamente ao Tejo, entre as docas e cais do Pôrto de Lisboa e a Avenida da Índia, passa perto e à vista dos Jerónimos, o admirável e glorioso templo que evoca as nossas descobertas e conquistas do século XVI e da velha e sempre linda Torre de Belém, jóia do estilo manuelino aplicado à arquitectura militar da idade de ouro da nossa história. Contorna depois a série quase ininterrupta de praias de banhos que se estendem desde Pedrouços até Cascais, oferecendo, aos passageiros extasia-



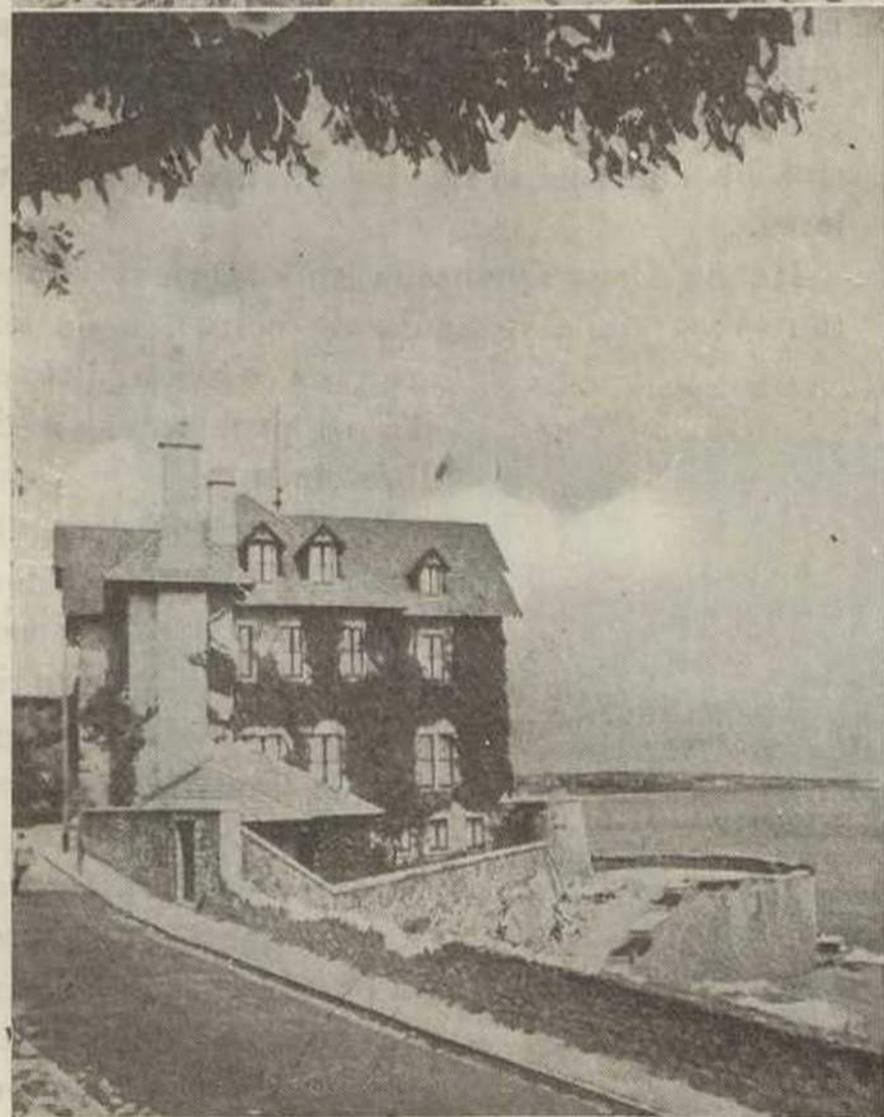
A estação do Estoril

dos, o magnífico espectáculo do magestoso Tejo, bom gigante a cuja armadura líquida o Sol arranca cintilações que nos deslumbram e nos fazem desviar os olhos, cansados de beleza, para a contemplação dos montes da outra-banda, que recortados na imensidade do céu sempre sereno e sempre azul, são o digno pano

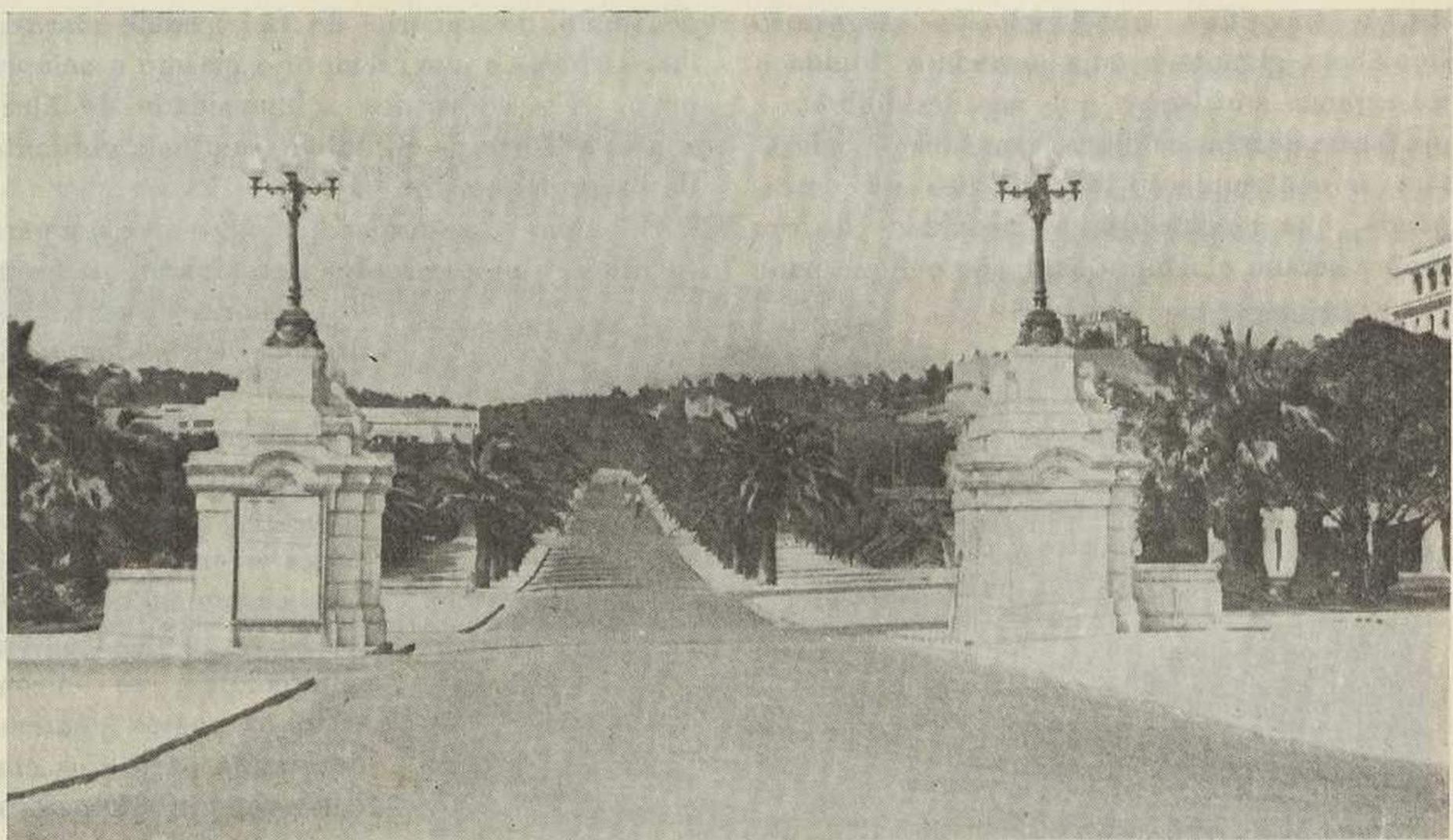
de fundo de cenário de tão grande maravilha. Depois, o mar, sempre o mesmo e sempre novo. E a cortar-nos a imensidade do horizonte, a Torre de S. Julião, sentinelas vigilante da barra de Lisboa.

Sucedem-se as praias que o povo elegeu para logradouro preferido dos seus domingos, feriados e horas de ócio: Pedrouços, Cruz Quebrada, Caxias e Paço d'Arcos.

Pedrouços é uma praia essencialmente popular, cujo areal se prolonga até Algés e em que, à mistura com uma infinidade de barracas de madeira multicolores, se encontram os postos náuticos de grande parte dos clubes que cultivam os desportos da água.



Em cima — A praia de Cruz Quebrada. — Em baixo, à esquerda — Um «chalet» na praia de Cascais. — À direita — A linha férrea junto à praia de Caxias



Uma das entradas monumentais do formoso Parque do Estoril

Segue-se Algés, que fica um pouco além do limite territorial da cidade de Lisboa. As correntes de água, desmancha-prazeres, levaram a areia desta afamada praia; mas em compensação aumentaram-lhe o encanto da bela alameda, muito procurada, sobretudo nas noites de estio, pelo lisboeta fugido à canícula.

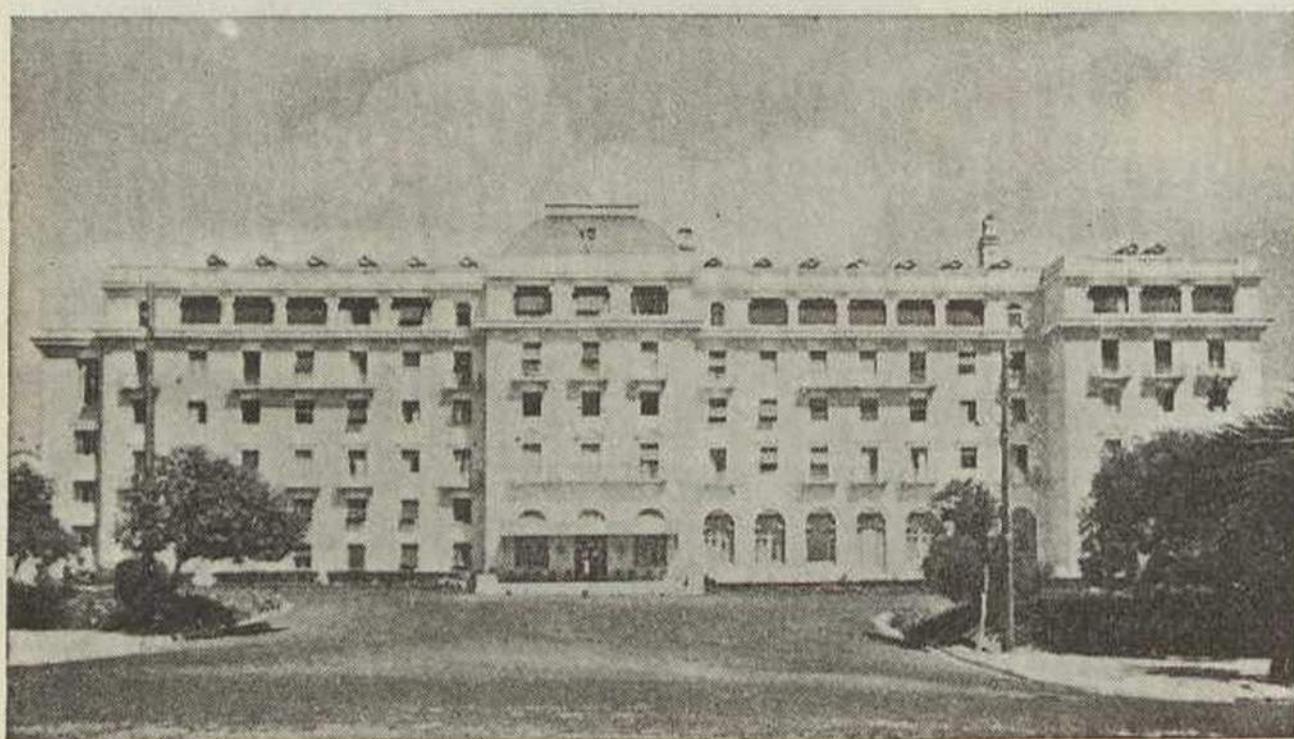
Depois de Algés, a Cruz Quebrada, grande praia que beneficiou das areias fugidas da sua

visinha. É uma das preferidas pela gente de Lisboa que ali aflue, sobretudo aos domingos. Lá se encontram, também, as instalações das principais colónias balneares para as crianças pobres da capital, simpática e utilíssima iniciativa de algumas entidades públicas e particulares.

Ha na Cruz Quebrada três fábricas importantes: a de curtimenta de coiros, a de fermentos e — os últimos são os primeiros — a de fibro-cimento.

Da Cruz Quebrada até Caxias, a linha férrea tem o encanto de seguir serpenteando tão à beira-rio que o passageiro chega a ter a ilusão de que vai embarcado.

Caxias é a praia favorita da gente do teatro. Na povoação que é antiga e a que um palácio que foi real dá foros de nobreza, está instalado o Comando da Frente Ma-



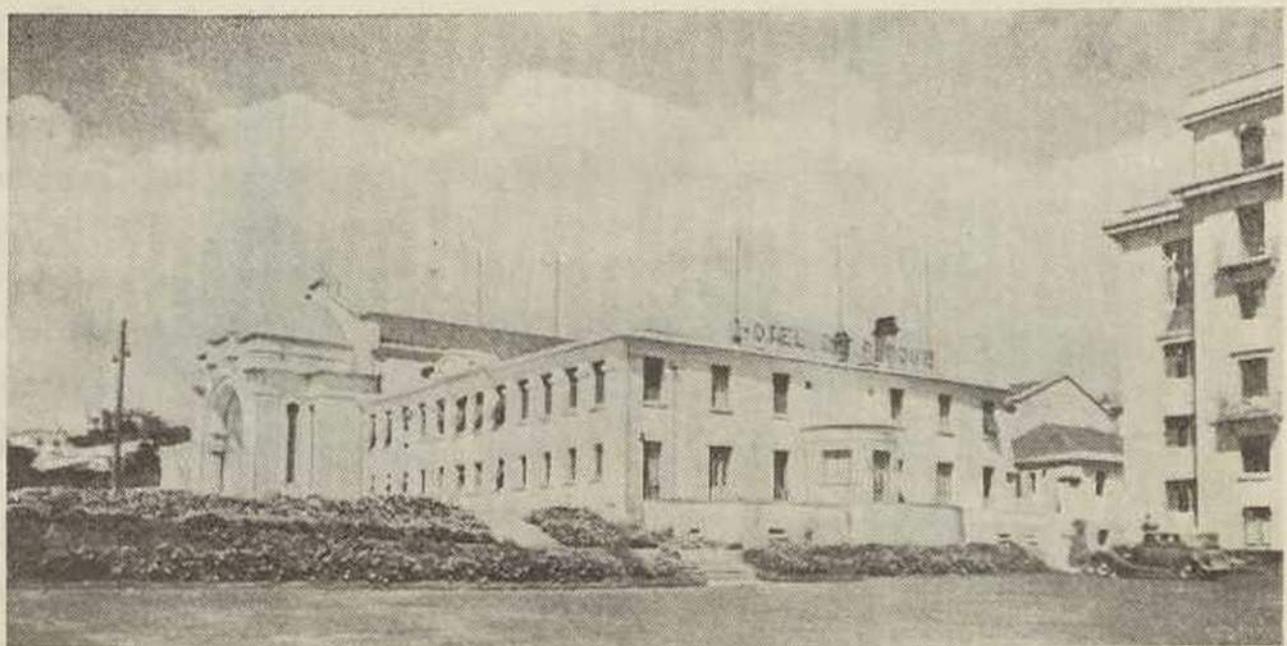
O grandioso edifício do «Estoril-Palácio-Hotel»

rítima e a Escola Central de Oficiais. Das grandes pedreiras que abundam nos arredores, sai pedra para muitas obras, entre as quais as do Pôrto de Lisboa.

Vem depois Paço d'Arcos, nome que tomou de um palácio que ainda ali existe e de onde — *si vera est fama* — o Rei Venturoso e a sua corte iam assistir à chegada das naus da Índia.

E' uma grande praia, a primeira da margem do Tejo em que se respira o verdadeiro ar de mar e muito freqüentada pela gente de Lisboa.

A linha férrea passa em seguida por Santo Amaro de Oeiras, a maior praia de toda a linha, em cujas alturas se vêem ou se adivinham fortificações do campo entrincheirado. A' saída de Santo Amaro e atravessando a Ribeira da



Hotel do Parque e edifício das Termas

Lage, encontra-se a maior ponte da linha de Cascais.

Chegamos a Oeiras, vila importante e cabeça de concelho, que nos recorda o omnipotente ministro de D. José, Marquês de Pombal e Conde daquele título, que ali possuía um majestoso palácio e vastas propriedades que ainda se conservam na sua descendência.



Uma das arcadas à entrada do Parque (lado nascente), onde se encontram variados estabelecimentos de luxo



A estação de Oeiras serve a Tôrre de S. Julião da Barra e uma grande fábrica de fundição e esmaltagem de ferro.

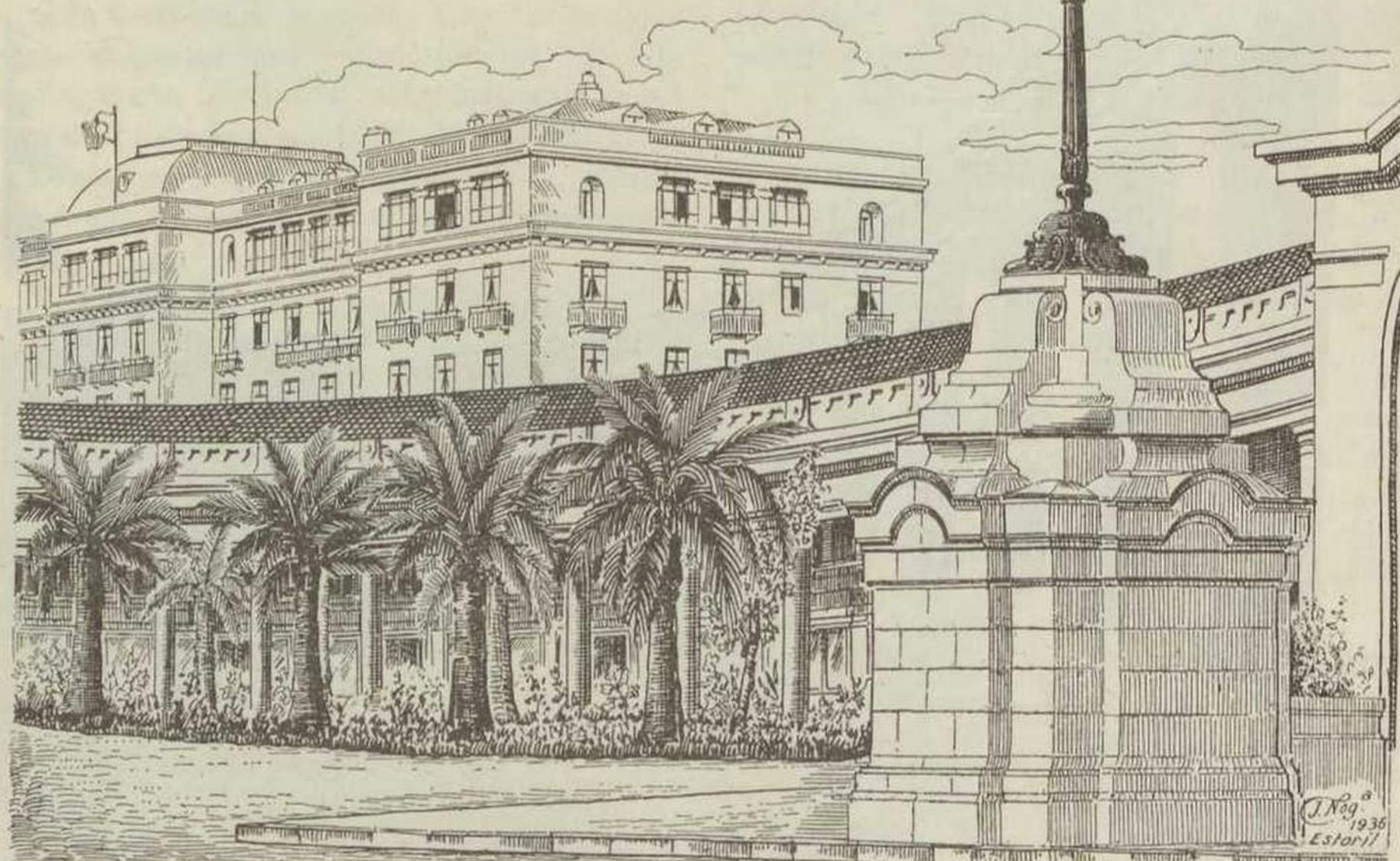
Depois de Oeiras, Carcavelos. Muito afamada pelos seus vinhedos, tem o ar discretamente britânico que lhe emprestam os empregados ingleses do Cabo Submarino, que na sua totalidade ali residem.

A seguir, Parede, a bela praia de magníficas condições para tratamentos hélioterápicos e de clima marítimo, com o seu esplêndido sанatório, os seus solários, as suas diversões e o seu... Rádio Club Português.

Surge a série dos Estoris: S. Pedro, S. João, Santo António — o Estoril propriamente dito, templo máximo do turismo cosmopolita em Portugal — e Mont'Estoril. Finalmente, Cascais, terminus da linha e histórica vila, cuja praia se jacta das mais altas tradições entre todas as que constituem a «ocidental praia lusitana».

* * *

Quem teve o prazer espiritual de ler «As Praias de Portugal», o belo livro publicado em 1876, em que Ramalho Ortigão revela o mar aos netos de um povo de navegadores,

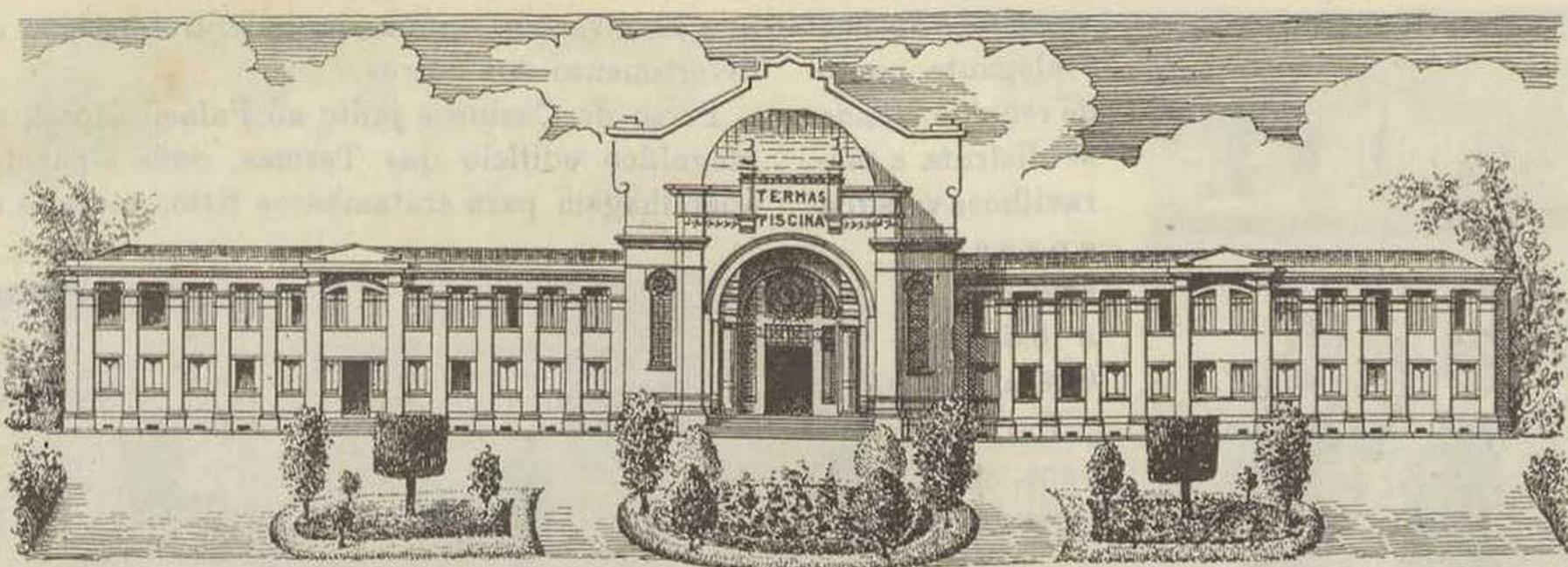


Aspecto principal da entrada do Parque do Estoril, vendo-se ao fundo o «Palácio-Hotel»



Museu do Conde de Castro Guimarães, em Cascais

Fotog. do Eng.º Corrêa Mendes



Edificio das Termas

certamente se admirou de não encontrar o Estoril entre as praias a que o grande escritor consagra capítulo especial, ou mesmo nas que cita, genéricamente, no capítulo «As praias obscuras».

E' que, nessa época, o Estoril, embora vizinho de Cascais, não tinha a menor importância como praia de banhos.

Com o andar dos tempos e depois de os seus atractivos serem inteligentemente aproveitados pelo engenho dos homens, tudo mudou. A proximidade da Capital, as belezas naturais que resultam da sua situação privilegiada sobre a formosa baía de Cascais, a amenidade do seu clima, o facto de ser, com Lisboa e Sintra, um dos vértices do célebre triângulo de turismo e, por último, os meios de que já dispõe para fazer face às necessidades, hábitos e caprichos do veraneante nacional e do exigentíssimo turista estrangeiro, deram ao Estoril justo renome e cotação internacional.

Os milhares de turistas que o têm visitado e que dêle se despedem com intenção de voltar — e entre êles contam-se muitas individualidades eminentes nos seus países e até na vida mundial — são os seus maiores propagandistas e fornecem a melhor prova da verdade do que acabamos de afirmar.

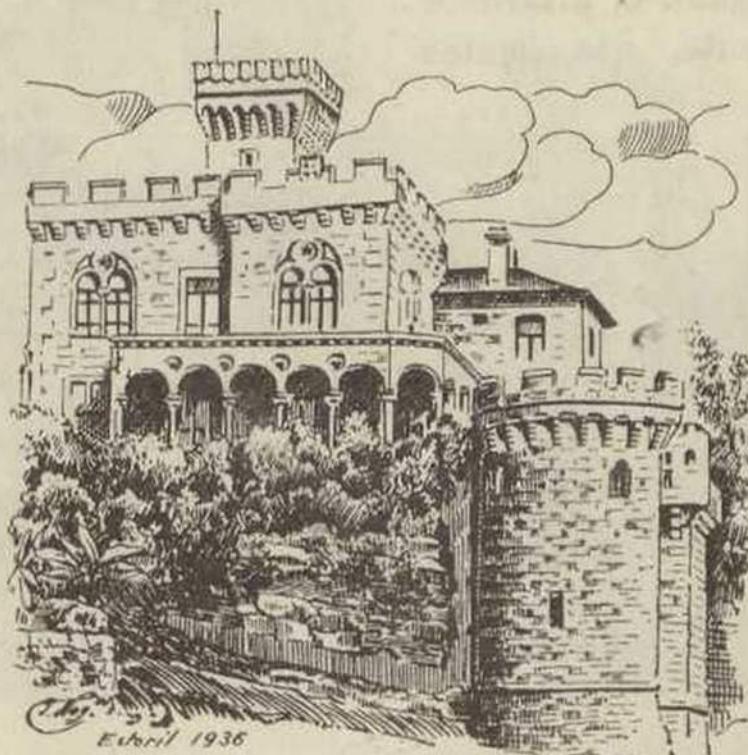
* * *

As praias do Estoril oferecem, principalmente nas manhãs de verão, aspectos curiosíssimos.

Centenas de crianças brincam na areia ou na água.

Rapazes e raparigas, homens e senhoras de todas as idades — e há gentilíssimas representantes do sexo frágil, como os nossos leitores podem confirmar pelas gravuras que publicamos — com fatos ligeiros de praia ou com «maillots», trajes quais se paradisíacos que servem para a tentação dos sentidos ou... para desfazer ilusões, conversam, passeiam, correm, tomam banho de mar ou de sol, com a sem-cerimónia e o à-vontade que são uma das características da vida das praias elegantes.

Sobre a praia e dominando-a, a esplanada do Tamariz, com restaurante, «bar» e mesas ao ar livre, abrigadas por grandes guarda-sóis,





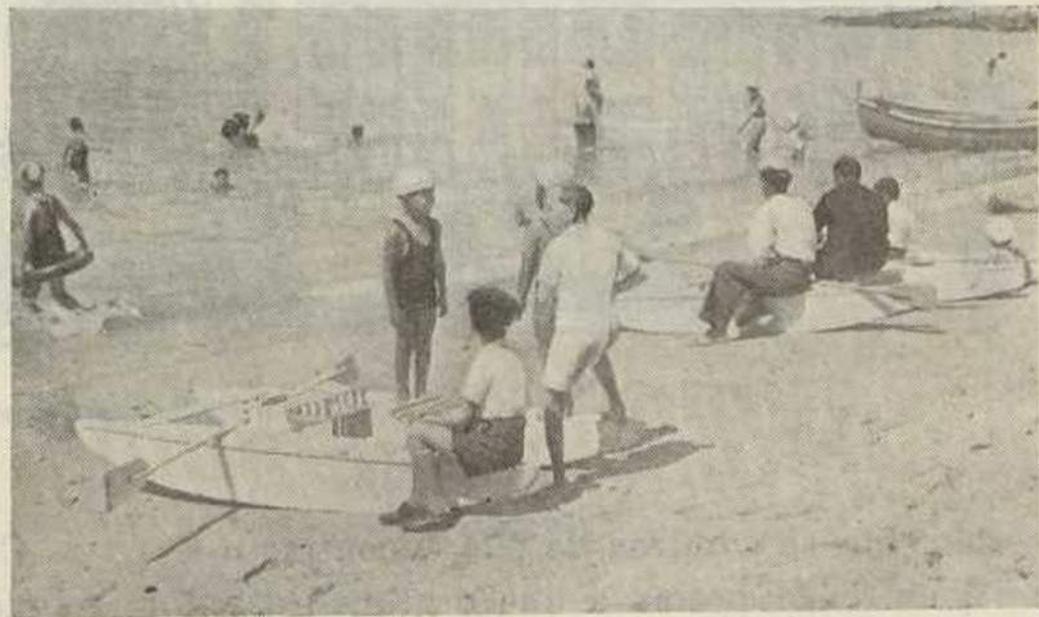
Entre os Casinos, o do Parque ocupa o primeiro lugar. De estilo moderno, com belas salas de jantar, de baile e de jogo e com amplo e agradável terraço exterior, é ponto de encontro obrigatório, à tarde e à noite, das gentes

constitui óptimo e elegante ponto de reunião, donde se disfruta a maravilhosa visão da enseada azul que é a baía de Cascais.

Hoteis bons, destacando-se o «Estoril - Palácio - Hotel», com a categoria internacional que resulta das suas instalações e do luxo e conforto que oferece aos seus hóspedes.

que se divertem ou das que se entretêm com o divertimento dos outros.

Perto do Casino e junto ao Palácio-Hotel, o magnífico edifício das Termas, onde a par da aparelhagem para tratamentos fídio, mecano e

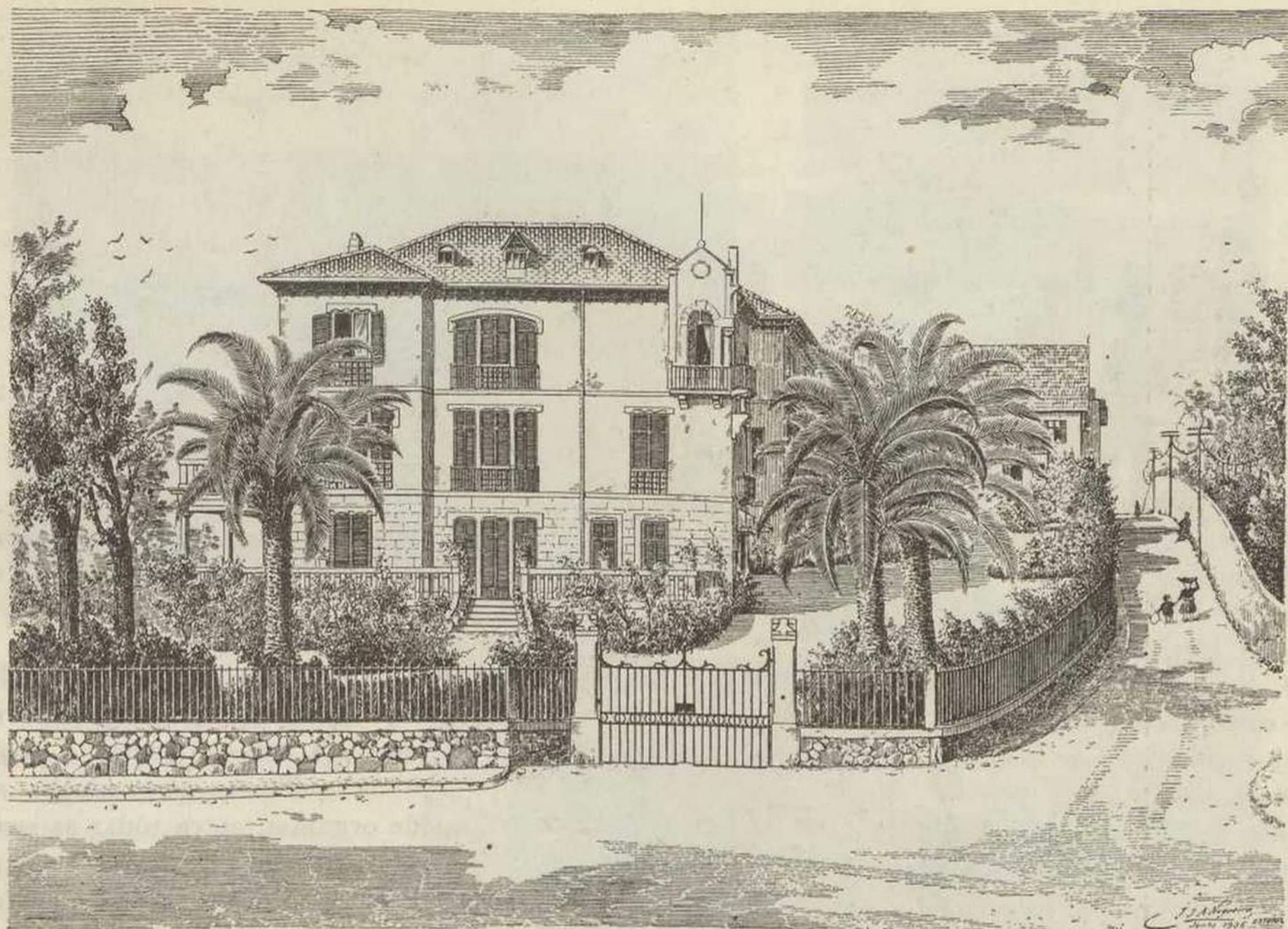


hidroterápicos, se encontra uma esplêndida piscina, junto da qual um professor inicia os leigos na técnica e nos segredos dos vários estilos da natação.

Os amadores de desportos têm, no Estoril, muito por onde exercer as suas actividades: hipódromo, campos de «foot-ball» e de «tennis», e, numa linda situação e actualmente modernizado, o inevitável «golf», que aos turistas estrangeiros e especialmente aos in-



Gentes da praia



genses faz tanta ou mais falta do que o pão nosso de cada dia...

O clima da «Costa do Sol» (assim se denominam oficialmente os Estoril, Cascais, Parede, Carcavelos e uma parte do concelho de Oeiras), iguala, se não excede em benignidade, o das mais célebres praias do Mediterrâneo ou da Europa ocidental. Em nenhuma se registam tão boas temperaturas (médias de 16° e 26° no inverno e verão, respectivamente), tão grande número de horas de sol anuais e menor percentagem de humidade.

Mas não é só isto o Estoril, a praia humilde de há sessenta anos, que o Ex.^{mo} Sr. Fausto de Figueiredo, seu entusiasta desde os primeiros tempos — soube elevar a uma posição de incontestada realeza...

Há palacetes, «chalets» e vivendas muito interessantes, como o leitor ajuizará pelos desenhos e fotografias que publicamos, parques, jardins, flores, e pinheirais.





Cenas da praia

Há muitas raparigas bonitas. E há — e comnôsco concordarão certamente os que nos lêem — muita vontade de lá ir...

* * *

Cascais, cabeça do concelho do mesmo nome e capital da Costa do



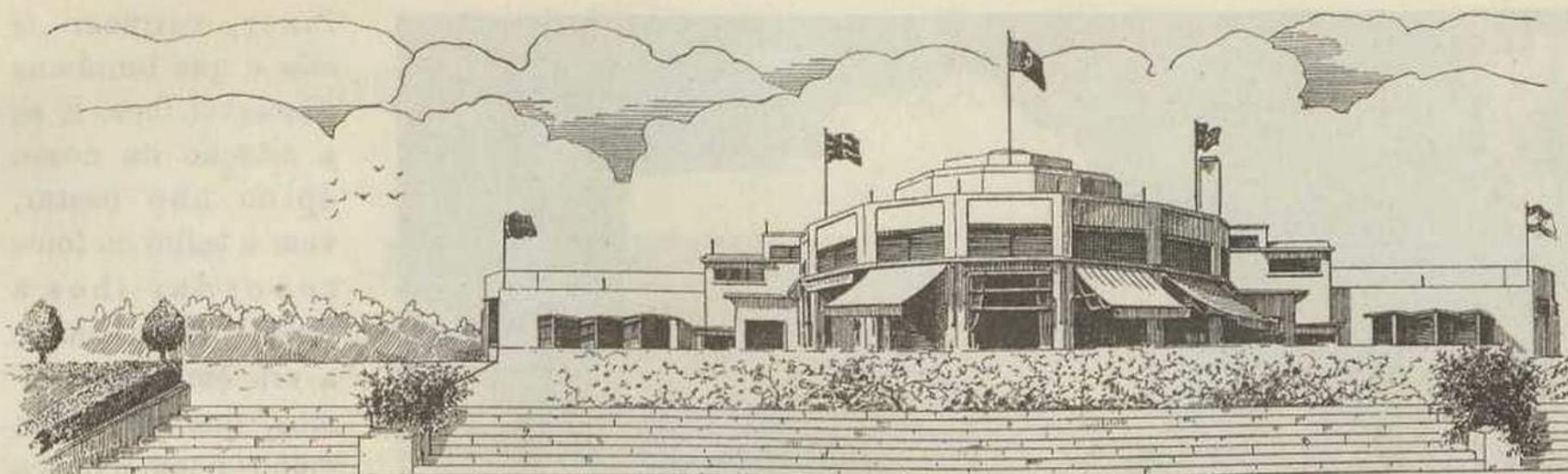
Sol, é uma vila de fidalgas tradições, importante centro piscatório e, como já atrás dissemos, a praia que de melhores pergaminhos se pode orgulhar, entre tôdas as suas irmãs portuguesas.

Preferida pelos Reis, que no palácio da Cidadela passavam uma parte do verão, foi-o também e como é natural, da aristocracia e da burguesia rica, que lá tinha e tem as suas casas e que lhe continua a ser fiel.

É também lá que, na mesma Cidadela, reside habitualmente o actual Chefe do Estado.

O maior encanto de Cascais é a baía, enseada amplíssima, quâsi sempre serena e cujo admirável azul contrasta maravilhosamente com a moldura de côres vivas que é a Costa do Sol.

Entre o grande número de casas, bonitas ou interessantes, que há na vila, merece citação especial, pela sua situação e arquitectura, a que foi da família O'Neill, depois do Conde de Castro Guimarãis e que êste benemérito titular legou à Câmara Municipal, com o seu precioso recheio, a fim de constituir



O Casino do Estoril

um Museu que é digno, por todos os títulos, de ser visitado e admirado.

Tôda a região compreendida entre Cascais, Sintra e Cabo da Roca — a ponta mais ocidental da Europa — oferece o notável interesse turístico que resulta da sua grande beleza.

Uma boa rede de estradas, de que se disfrutam surpreendentes aspectos panorâmicos, a célebre Bôca do Inferno, a praia do Guincho, perto da qual está o farol de Oitavos que, com o do Cabo da Roca, comanda a navegação nesta zona da Costa Atlântica, o vasto e inegualável pinhal da Marinha, com o seu campo de corridas de cavalos e a que, dadas as circunstâncias excepcionais que reúne, não é difícil vaticinar brilhante futuro, tudo corre para dar a Cascais a fama de que se orgulha e a que tem jus.

Mas esta vila sugere-nos ainda uma evocação: foi ali que se organizou a então Companhia de Sa-



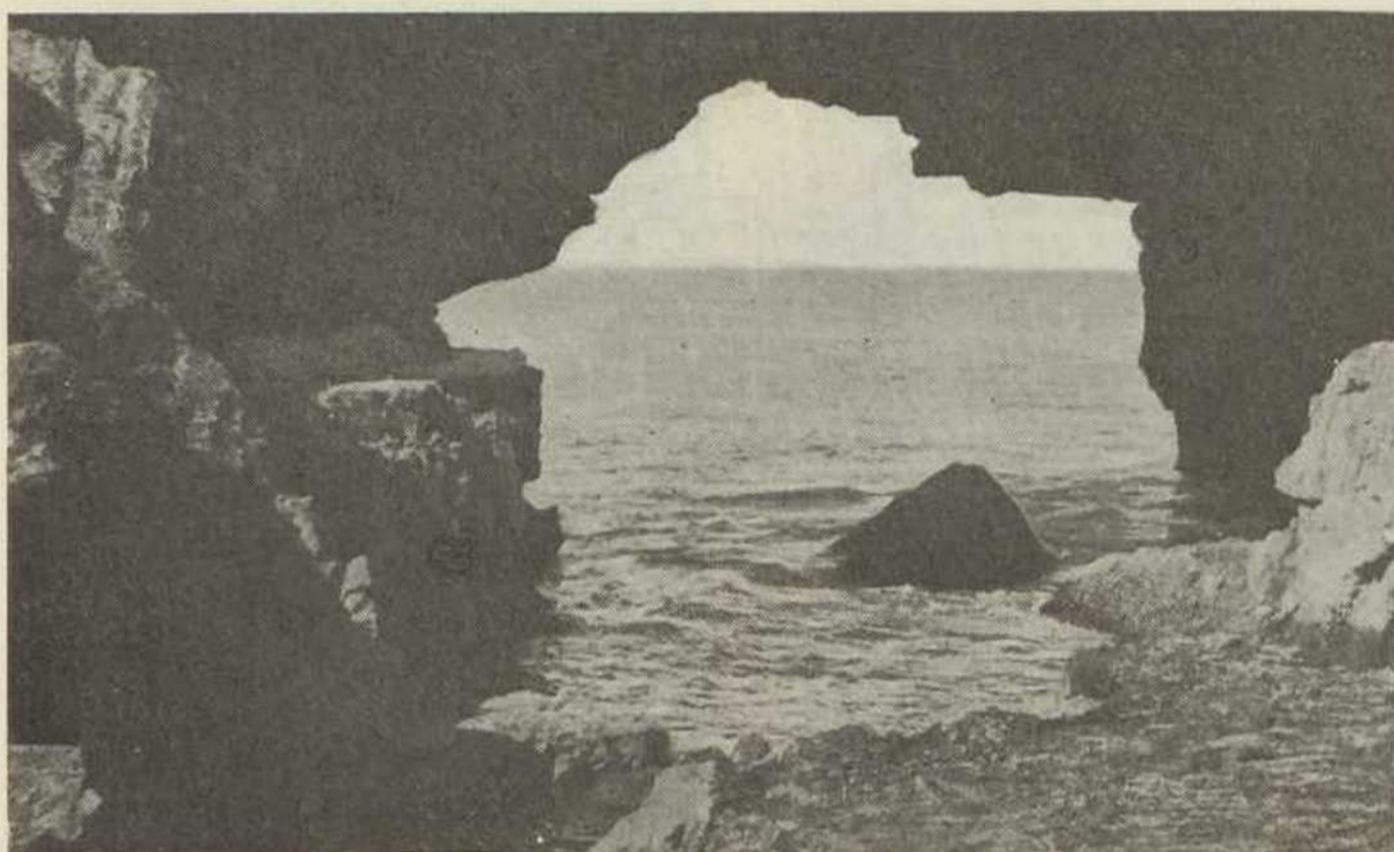
À entrada da cidadela de Cascais ergue-se o monumento comemorativo da Guerra Peninsular e das campanhas em que o Regimento de Infantaria n.º 19 tomou parte activa

padores de Caminhos de Ferro, a que tiveram a honra de pertencer muitos dos nossos leitores e que, na Grande Guerra, sob o comando do muito ilustre e hoje Coronel tirocinado de Engenharia, Ex.º Sr. Raúl Esteves, levantou bem alto o nome português e o prestígio da classe a que todos pertencemos.

*
* *

Tudo o que deixámos dito — e muito pouco foi se atendermos ao interesse que o assunto justifica — deve ter dado aos nossos leitores uma ideia, embora incompleta, das características e méritos do Caminho de Ferro do Cais do Sodré a Cascais e das progressivas e lindas beira-Tejo e Costa do Sol.

Mas como «mais vale experimentá-lo que julgá-lo», aconselhamos aos que nos leram a que, para completarem essa ideia, vão, logo que o possam



«A fúria do mar, dotando Cascais com o encanto selvagem da «Boca do Inferno» rematou com esplêndido atractivo a sucessão de belezas da Costa do Sol

fazer, verificar *de visu* o que tentámos descrever-lhes. E se a citação do nosso épico não bastar, vem a talho de foice recordar-lhes a frase, velha como a era em que vivemos, que os Evangelhos põem na bôca do apóstolo S. Tomé: Ver para crer.

Vão e creiam que hão de gostar.

Fotog.º do Eng.º Corrêa Mendes.

Desenhos de J. J. A. Nogueira.



O pessoal graduado da estação de Cascais, há 30 anos. — *Seniores, da esquerda para a direita:* Alberto Mendes da Fonseca, actualmente no Serviço da Fiscalização e Estatística, Miguel Ribeiro e António Diniz da Costa Coelho, já falecidos. — *Em pé, da esquerda para a direita:* Lucas de Figueiredo dos Santos Monteiro, actualmente no Serviço do Tráfego; Duarte da Silva Matos, actualmente no Serviço da Fiscalização e Estatística; (?); Júlio Filipe da Guia, já falecido; Júlio Ramos Valente, actualmente chefe de 1.ª classe no Entroncamento e Jaime Augusto da Silva, reformado.

Conferências de higiene social

A HIGIENE E A CIVILIZAÇÃO

Conferência realizada pelo Snr. Dr. José Martins Dias Serpa, médico da 52.ª Secção

(Conclusão)

Vou referir-me agora ao vestuário, resumidamente já se vê, no que ele deve ser para satisfazer à Higiene.

Ignora-se, ao certo, como apareceu o vestuário na espécie humana.

Isto em referência à espécie humana que se veste, porque ainda há raças selvagens que continuam a escolher os figurinos, pelos modelos preferidos da Mãe Eva e do Pai Adão, em pleno Paraíso.

Não lhes podemos chamar civilizadas porque, além de muitas outras qualidades, falta-lhes, também, a de taparem a sua nudez, em cumprimento das medidas da Higiene e dos preceitos da Moral e da Civilização.

Segundo a Bíblia, o Homem viveu primeiramente em estado de absoluta nudez — que nesse tempo ainda se não chamava «artística» — e, bem assim, sua senhora e companheira dos ócios no Edén.

Depois, envergonhado de se vêr em tal estado (estado que, com certeza, facilitou muito a tentação da maçã, por sua vez vítima também da mesma predisposição), cárdo de pejo — quem sabe se diante das olhadelas da prole, consequência do pecado — vestiu-se.

Como nesse tempo ainda não existiam alfaia-tes, deve, decerto, ter começado por cobrir as regiões mais vergonhosas do corpo, e daí, talvez, o facto de, quase todas as raças selvagens, isto é, as que ficaram primitivas quanto a vestuário, apenas cobrirem os órgãos sexuais.

As outras raças, devem — tendo o mesmo ponto de partida — ter vindo a aumentar os elementos de vestuário acompanhando os progressos da Civilização, modificando-os e aperfeiçoando-os à medida que se civilizavam, até chegarem ao vestuário actual.

Quere dizer, o facto de hoje se andar vestido de molde a que apenas se vejam as mãos e a cara, é uma consequência da Civilização, a qual, por ter os seus caprichos, também se diz estar ao lado de tanta gente (do sexo oposto ao forte) que se veste, despindo-se o mais possível.

Verifica-se assim que, no estado actual da nossa Civilização, os homens vestem-se de mais e as mulheres vestem-se de menos.

O vestuário serve para impedir a ação dos agentes externos perniciosos para o organismo (frio, calor, sol, etc.).

E' um argumento a favor dos que se escudam nos preceitos da Higiene.

A Moral aplaude-os com um grande «Muito bem».

A Civilização dá-lhes o seu *referendum* favorável, apoiando uma coisa que sabe ser criação sua.

Mas virão as mulheres que se vestem, despindo-se o mais que podem, e os nudistas, e dirão que a Higiene sentenceia que haveria vantagem se nos vestíssemos menos, se expozéssemos mais a nossa pele ao sol, à luz, para assim aproveitarmos as suas altas qualidades terapêuticas.

A Moral recolhe-se confundida e a Civilização, de braço dado à Moda, apoia sem rebuços a sentença da Higiene, parecendo que as duas fazem dominó para os dois lados.

Diremos: a Higiene tem regras que é preciso cumprir equilibradamente e sem exageros. «In Medio est Veritas».

Nem andar tão vestido, de forma a que, apenas a ponta do nariz ande cá por fora, sempre pronta a meter-se onde não é chamada, nem deixar que o corpo ande a mostrar aos outros particularidades plásticas, com que ninguém nada tem.

A Moral é, por vezes, exagerada, na verdade.

Mas a senhora Moda ultrapassa-a até ao ridículo, só lhe valendo ser um resultado bizarro da Civilização. Resulta que nós temos necessidade de nos vestirmos em obediência à Higiene, à Moral e à Civilização, e temos necessidade de nos despirmos, obedientes ainda à Higiene com sanção favorável da Civilização e sem afrontarmos os princípios da Moral, para o que precisamos sabê-lo fazer.

No inverno temos que nos vestir, quer gostemos, quer não.

No verão podemos dispensar uma boa parte do vestuário, para beneficiarmos das exaltadas qualidades revivificantes dos raios solares e propriedades tónicas da luz.

Sabe a sabedoria popular que o frio do inverno só com fogo, ou roupa, se combate, e sabe bem a Medicina quantas curas maravilhosas se obtêm pela helioterapia, o tratamento por banhos de sol.

Vemos, portanto, que é forçoso vestirmos consoante as estações do ano, em sujeição à Civilização e em obediência aos preceitos da Higiene.

Cada um, ainda, vestirá em harmonia com as suas posses que condicionam o vestuário e o frio.

Lá diz o rifão: «Dá Deus o frio conforme a roupa».

Não faltou a tão incontestável sentença, o aplauso crítico do velho filósofo irónico e chocarreiro: «E' verdade, dá Deus o frio conforme a roupa; se a roupa é muita, o frio é pouco, se a roupa é pouca, o frio é muito».

* * *

O vestuário deve obedecer a requisitos especiais mandados pela Higiene.

Deve ser amplo; moldado ao corpo e não moldando este a si próprio.

Não deve ajustar-se demasiadamente aos nossos órgãos em constante movimento, de maneira a não dificultar, nêles, a livre circulação do sangue.

Os tecidos de que ele é feito devem obedecer a características de densidade, porosidade,

condutibilidade, capacidade de retensão de água, permeabilidade, compressibilidade, côr e irradiação, características das quais algumas são comuns aos dos fatos de todas as estações, e outras devem ser particularmente atendidas segundo as estações.

Assim, no inverno devem ser preferidos os tecidos mais densos, de maior porosidade, de fraca condutibilidade, de mínima capacidade de retensão de água, pouco permeáveis, bastante compressíveis e de fraco poder de irradiação.

Na verdade, na estação fria do ano, impõem-se os tecidos de lã, de lã simples ou com confecção — como mistura de borracha, por exemplo — de côres escuras.

No inverno, não é por se usar um vestuário forte que menos se sente o frio.

Há toda a vantagem em que as peças de roupa — feitas de tecidos com as qualidades requeridas — sejam multiplicadas, de forma a deixarem entre si espaços de ar que, por si próprios, representam elemento de defesa contra a penetração do frio.

Por outro lado, no verão recomendam-se os tecidos de fraca densidade, leves, de porosidade, condutibilidade e permeabilidade regulares, pouco compressíveis e de grandes poderes de irradiação e de capacidade de água, de côres claras em particular a branca.

Escolhem-se então os tecidos de algodão, de linho e de seda, com os quais é possível obter vestuário que impeça grande concentração de calor no corpo e não dificulte a eliminação dos produtos arrastados pelo suor. Estes, condensando-se na pele, irritam-na e ocasionam-lhe doenças por vezes impertinentes.

O chapéu, elemento do nosso vestuário, está também sujeito a críticas feitas pela Higiene.

E' preferível o chapéu que seja mole, leve e bastante permeável, de maneira a não permitir que se concentre sobre a cabeça uma camada permanente de ar quente, e que assente em volta da cabeça por igual e sem pressão exagerada, a-fim-de não impedir a livre circulação do sangue.

O chapéu de coco é mau, porque é duro,

impermeável e assenta na cabeça, apenas, a traz e adiante.

O de seda, o «flamon» por exemplo, não é recomendável porque absorve muito o calor.

O de palha, e especialmente o chamado «panamá», é muito recomendável.

Os de mescla e de feltro são sofríveis.

Ao comprar um chapéu, devemos sempre escolher o que reúna, o máximo possível, as qualidades enumeradas e mais esta, ainda, que não é do domínio da Higiene mas da Economia: o mais barato.

O calçado também não foge às atenções da Higiene. Esta condena em absoluto o das mulheres.

E' bonito, mas é anti-higiênico.

Os saltos muito altos, obrigam-nas a andar com as pernas curvadas, produzindo dores nos rins, trazendo-as sempre na contingência da entorse, inconvenientes que se acentuam principalmente a descer.

O calçado do homem é tolerado pela Higiene, e a moda, poucas ou nenhuma estravagâncias tem conseguido introduzir-lhe.

* * *

Para terminar a minha já longa palestra, vou referir-me ligeiramente, em breves palavras, à Higiene corporal.

Por motivo da realização das funções orgânicas, o corpo humano elimina produtos de excreção que, a acumularem-se nêle, só podem acarretar-lhe transtornos podendo ir até à doença.

A pele representa importante papel nessa tarefa de eliminação.

Ela protege-nos de dupla maneira: como barreira à penetração, no organismo, de numerosíssimos inimigos da saúde, e, como eliminadora, pelas suas numerosíssimas glândulas, dos produtos que o organismo, por nocivos, tem de libertar-se.

Vê-se assim quão precioso é o papel desempenhado pela pele.

Bem merece ela que se cuide da sua higiene, ainda que mais não seja, pelos mais elementares princípios de asseio.

O labor da pele é constante e traduzido pela produção de suor.

A este, junta-se a chegada permanente de outros elementos como a poeira, por exemplo.

Juntos, êles, prontos estão a embaraçar a missão da pele, a impedi-la mesmo.

Dai a necessidade de periódicas e regulares lavagens e banhos que defendam a saúde, mantendo indemnes a pele e a sua função.

O ideal é a aplicação diária de tais cuidados. Mas, na impossibilidade de tal prática higiênica, fica ainda a necessidade diária, a que se não pode então faltar, da lavagem perfeita da cara e das mãos.

Não só porque ela é acessível a toda a gente, mas também porque sendo as peles da cara e das mãos as que andam permanentemente descobertas e, portanto, todos os dias, e sempre, sujeitas a conspurcações, constitui a sua lavagem regular, diária e freqüente, hábito que tem tanto de higiene, como de asseio.

O suor acumulado na pele, condensado, concentrado aí, fermenta, originando produtos ácidos.

Estes atacam a pele, gretam-na e tornam-na transponível aos germes nela depositados.

Tenho verificado, nos meus onze anos de exercício de clínica, um exemplo bem frizante de apoio a esta afirmativa:

Das 1.564 pústulas malignas — vulgarmente chamadas carbúnculos — que tenho tratado, mais de 3/4 são localizadas na face e nos membros superiores de indivíduos que, por força dos seus misteres e hábitos de desleixo, não curam de fazer, diariamente e mais de uma vez, «toilette» cuidadosa das peles das suas faces e das suas mãos por lavagens vulgares com água e sabão.

Quere dizer, êsses indivíduos deixam acumular o suor sobre a pele das suas regiões mais expostas, ou não o tiram completamente com o auxílio da saponificação das suas gorduras feita pelo sabão.

O suor acumula-se, concentra-se, fermenta, greta a pele e pelas pequenas soluções de continuidade penetra, facilmente, o micrório do carbúnculo tão peculiar nesta região.

Os cuidados diários a que se chama de «toilette», são, acima de tudo, práticas de higiene.

Concorrem para a conservação da saúde, a qual com isso melhora grandemente, se bem que pareçam simples cuidados de asseio.

Há o hábito de os praticar apenas ao levantar da cama. Parece mais natural que a necessidade seja maior ao deitar, sem, contudo, deixar de a haver também ao levantar, visto que, depois de um dia passado no labutar da vida, chegada a noite, nós devemos estar bem conspurcados nas partes mais expostas do nosso corpo.

Se as não limpamos e nos vamos deitar com os elementos que nos atingiram, sobre a pele, vamos deixar que êles encontrem a oportunidade de mais facilmente nos fazerem dano, dado que as nossas defesas diminuem no sono e a função da pele é adormecida em relação àquela, que ela realiza na vigília.

Parece-me, pois, a «toilette» à noite, ao deitar, mais necessária e útil do que a da manhã ao levantar, se bem que esta seja também muito necessária e recomendável sob todos os pontos de vista.

Conheço uma senhora que, desde criança, tem o hábito de nunca se deitar sem antecipadamente realizar uma lavagem cuidadosa das mãos, da cara e de todas as partes do corpo mais expostas, sem fazer a sua «toilette» cuidadosa, tanto como a que faz todas as manhãs. Sempre saudável, essa senhora tem mantido um estado de conservação da sua saúde, de frescura da sua pele, que lhe dão o aspecto de mais nova dez anos.

* * *

Muito haveria a dizer, ainda, quanto aos conselhos da Higiene visando a defesa da boa saúde do corpo pela prestação ao menos dos cuidados de asseio e «toilette». Mas urge chegarmos ao fim e aperta-me a necessidade de me retirar, como medida higiénica contra o mal de me ver sem ouvintes, à força de os enfastiar e fazer fugir.

Por último, foquemos, ligeiramente, o quanto a Civilização tem produzido de auxílio à prática, também necessária, da Higiene do espírito.

«Nem só de pão vive o homem» e é verdade.

Não importa, apenas, que o corpo se dê como satisfeito em todas as suas necessidades e exigências, rodeado de todas as condições de segurança e de bem-estar.

E necessário, ainda, que o espírito se encontre desafogado, desanuviado, cheio de energias e em plena tensão, filha de uma saúde impecável, para que se não rompa a aliança, o estado de equilíbrio que é preciso manter-se entre êle e o organismo ao qual anima e rege.

Quem pode sentir-se bem disposto para o trabalho, para o desenvolvimento de qualquer actividade, desde que espiritualmente sofra de qualquer coisa que o acabrunhe e aborreça?

Por outro lado, como é presto para qualquer esforço, infatigável mesmo ao realizá-lo, quem possui o ânimo vigoroso de uma paz e alegria, saúde, enfim, de espírito!

Necessário é retemperá-lo, êle que, como mola eloquente que movimenta e anima toda a mecânica humana, terminada a laboração desta, deve sentir-se, se não exausto, pelo menos enfraquecido, predisposto à aquisição de males que formam o grosso das doenças nervosas.

E o corpo, o nosso organismo, ressentir-se sempre das más condições em que se ache o espírito.

Repto as palavras do poeta: «Mens sana in corpore sano».

A Higiene espiritual, a prática dos meios que mantenham sempre intacto, sempre vigoroso e são o espírito, esta força nobre que nos move e anima, nos dá alegria e vontade para o trabalho e para a vida, realiza-se nos tempos que correm, profícua e grandemente, graças aos progressos da Civilização.

De entre mil e uma distrações que o Homem pode usufruir hoje, podemos destacar o cinema, mudo ou sonoro, o teatro, os parques de diversões, a música, a telefonia sem fios, etc., etc.

Constituem estas distrações, além de outras, meios para a prática da higiene espiritual, tão precisa como a corporal, a da alimentação, a da habitação e tantas outras.

Vou dar-lhes a grata notícia de que estamos, enfim, no término desta palestra.

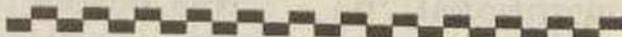
Termino-a repetindo que a Higiene e a Civilização estão íntima e indissoluvelmente ligadas, animando-se reciprocamente.

Não pode haver Higiene de uma maneira profícua, sem que as suas determinações se vão socorrer dos meios que a Civilização tem descortinado, aperfeiçoado e imposto.

Nem pode haver Civilização sem que as regras, os preceitos da Higiene sejam observadas.

São já horas, não é verdade?

Tenho dito.



Trecho Cascalense

Notas de Arte.

Uma cidade desencantada

Pelo Snr. Eng.^o J. de Sousa Nunes, Chefe de Serviço da Divisão de Via e Obras

(Continuação)

Logo a seguir, no sentido meridional, o Arno banha a encantadora Florença, capital das letras e artes, onde se fala a mais castiça linguagem de todo o Reino.

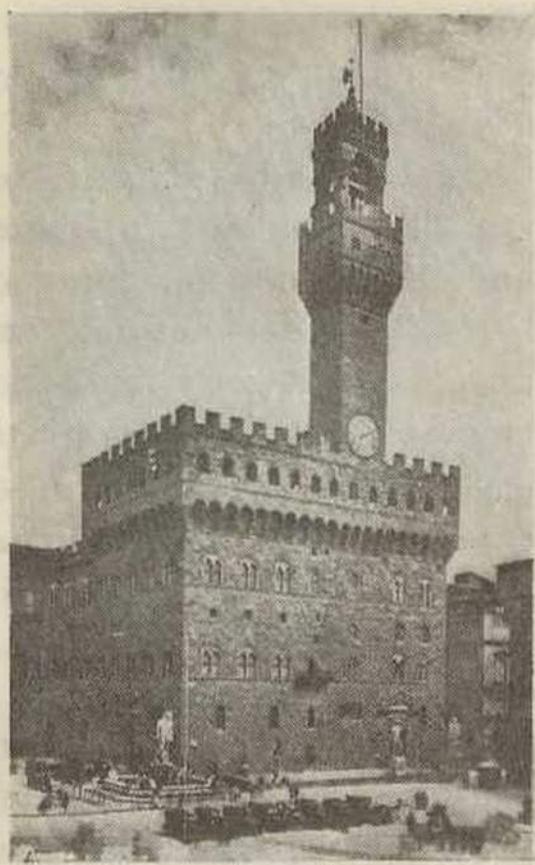
Aproximadamente a meio do comprimento da península mira-se, com orgulho e imponência, nas águas do Tibre a poderosa Roma, — cognominada, com razão, a Cidade Eterna, — que já foi senhora do Mundo.

Nas costas italianas abrem-se golfos como o de Génova, que abriga o pôrto mais importante da península, o de Gaeta, o de Nápoles, o de Salerno, o de Tarento e o de Veneza, para não citar senão os de maior categoria.

Roma, a capital do Reino, é hoje, mercê do ingente esforço fascista, não só a cidade de maior beleza mas também a mais populosa de Itália, acompanhada de perto por Milão.



Florença — O Arno atravessado pela «ponte velha» que é de facto a mais antiga da cidade e data de 1345. Ladeando a vetusta artéria de intercomunicação das duas margens, existem lojas de joalheiros e ourives que imprimem a esta construção carácter muito pitoresco



Florença — O Palácio da Senhoria, construído em 1298 por Arnolfo di Cambio e ampliado no século XVI por Vasari

formavam a Gália Cisalpina ao sul dos quais viviam os terríveis etruscos; no centro dominavam os latinos e nas costas austrais en-

A estas duas metrópoles seguem-se em importância populacional as de Nápoles, Génova, Turim, Palermo, Florença e Veneza.

Na antigüidade quatro grupos principais de povos habitaram a península itálica: na vertente meridional dos Alpes e vale do Pô

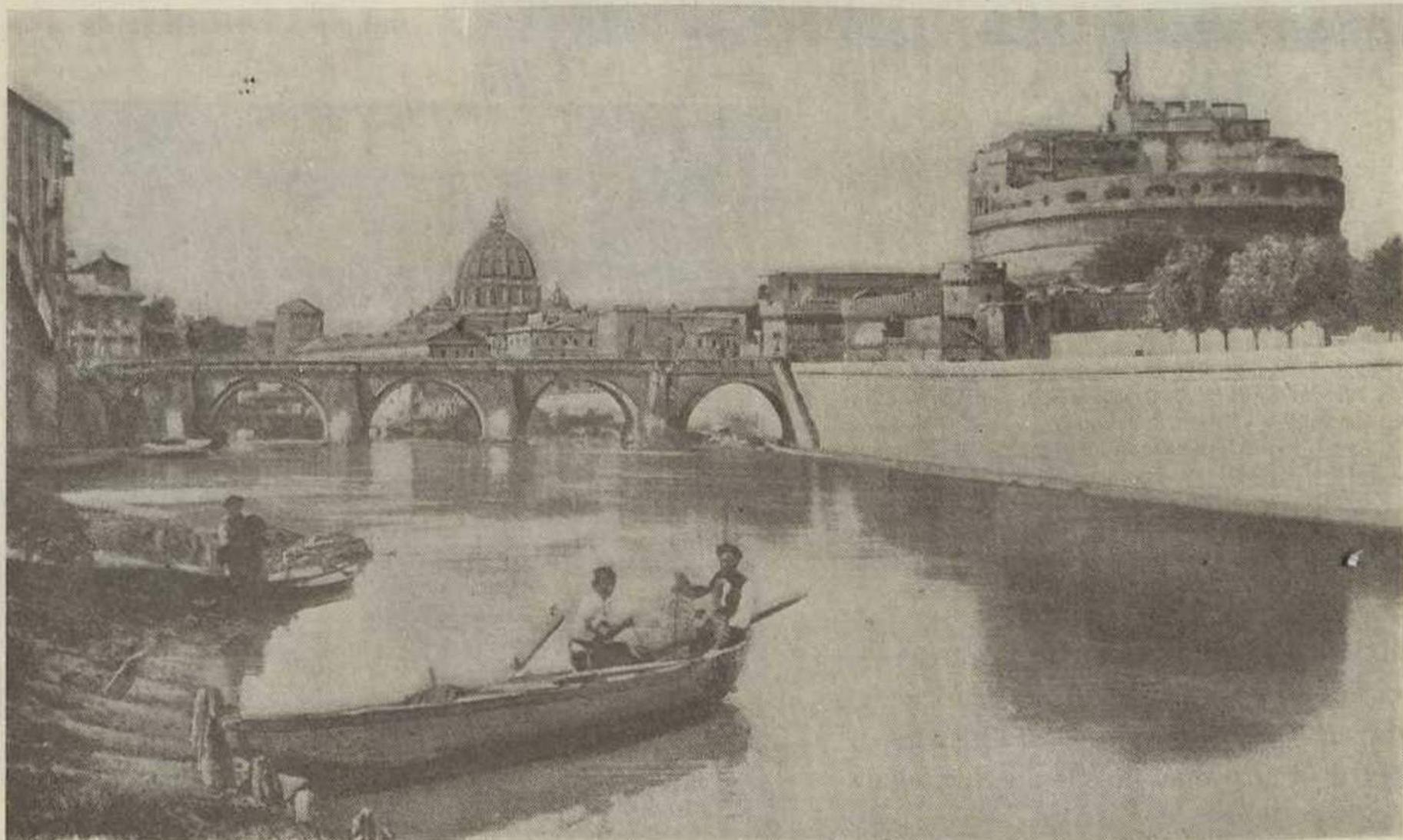
os gauleses

xameavam as colónias gregas, congregadas em artísticas cidadesinhos, que os aguerridos samnitas, habitantes das montanhas do interior, a pesar da sua rudeza, namoravam cubiçosos. Todos êstes povos se dedicavam nos primórdios da sua vida social à pastorícia; os etruscos, porventura melhor dotados intelectualmente, atingiram, mais depressa do que os restantes indígenas da predestinada península, um grau de evolução sob todos os títulos notável a avaliar pelos restos de certos monumentos, cuidadosamente conservados, que também surpreendem pelo seu aspecto algo enigmático.

A história de Itália confunde-se com a romana até ao século IV da nossa era. Inicia-se por um período lendário em que se fundou a cidade de Roma, no ano 753 antes de Cristo, pelos dois heróis Rómulo e Remo que, segundo a tradição, eram filhos do deus Marte e da vestal Rea Sílvia.

Os romanos eram pagãos, isto é, adoravam muitos deuses.

As vestais eram sacerdotisas que tinham por obrigação a manutenção do fogo sagrado no



Roma — O Tibre onde se miram o castelo de Santo Angelo, túmulo do imperador Adriano transformado em fortaleza papal, e a cúpula da Igreja de S. Pedro da actual cidade do Vaticano



Veneza — *Em cima* — Vê-se à direita o Palácio gótico dos Doges, antigos chefes da República local, começado em 1280; à esquerda o Palácio Real; ao fundo a Basílica bizantina de S. Marcos terminada em 1071 em frente da qual se estende a praça do mesmo nome onde se eleva a célebre torre.

À direita — Ponte dos Suspiros e um dos famosos canais com as suas famigeradas gôndolas que a crise actual tornou a pôr em uso.

altar da deusa Vesta⁽¹⁾. Se deixavam extinguir a santa chama ou não guardavam castidade eram condenadas à morte. Foi o que sucedeu a Rea Silvia a-pesar-de ser de estirpe real e não

(1) Deusa do fogo e do lar.

obstante ter sido vítima inocente da divina aparição do deus da guerra.

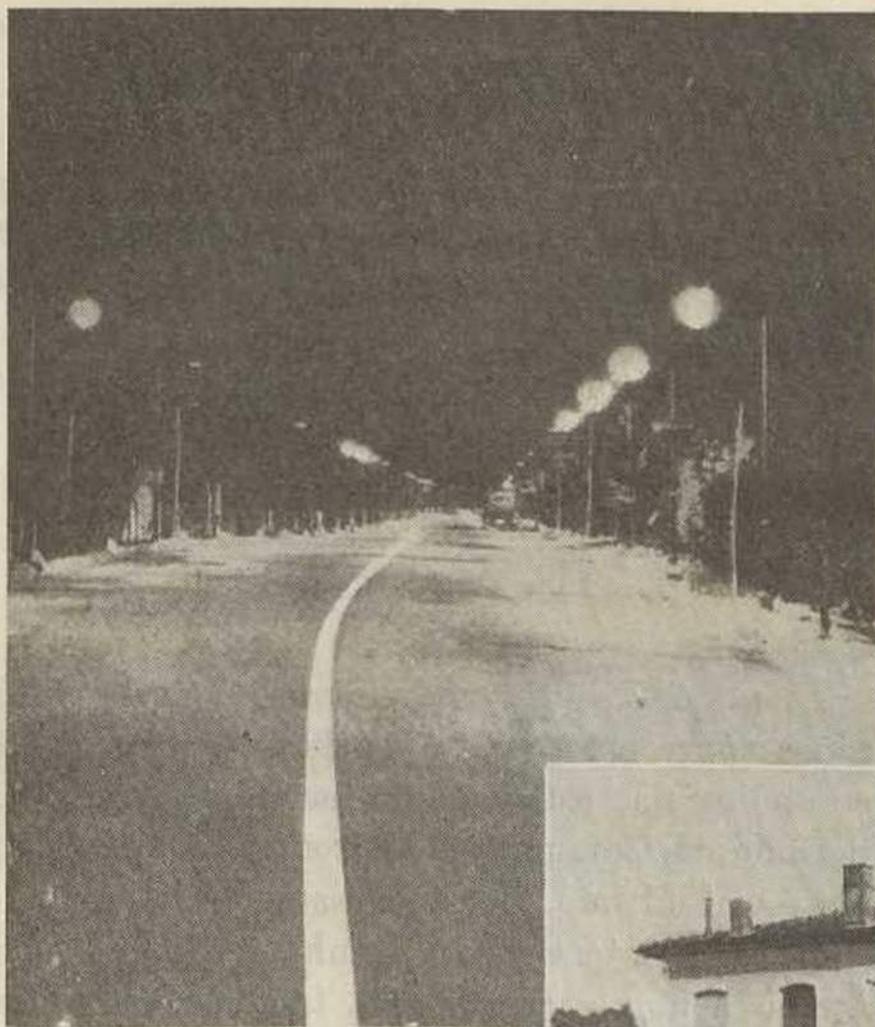
Os seus filhos, gémeos, foram lançados ao rio Tibre que suavemente foi depor o berço que os continha em uma das margens junto do monte Palatino, poressa época em estado selvagem. Viu-se então o caso prodigioso duma loba ser atraída pelos vagidos das crianças e, protegendo-as, amamenta-las.

Tanta estranheza e espanto causou este facto que foi tomado como sobrenatural, e a sua representação escultórica tem servido, através dos séculos, de orgulhoso brasão da «Cidade Eterna».

Rómulo foi o primeiro rei de Roma tendo o regime monárquico durado, segundo se crê, cerca de 250 anos.

Aí por 510 antes da era vulgar foi proclamada a re-

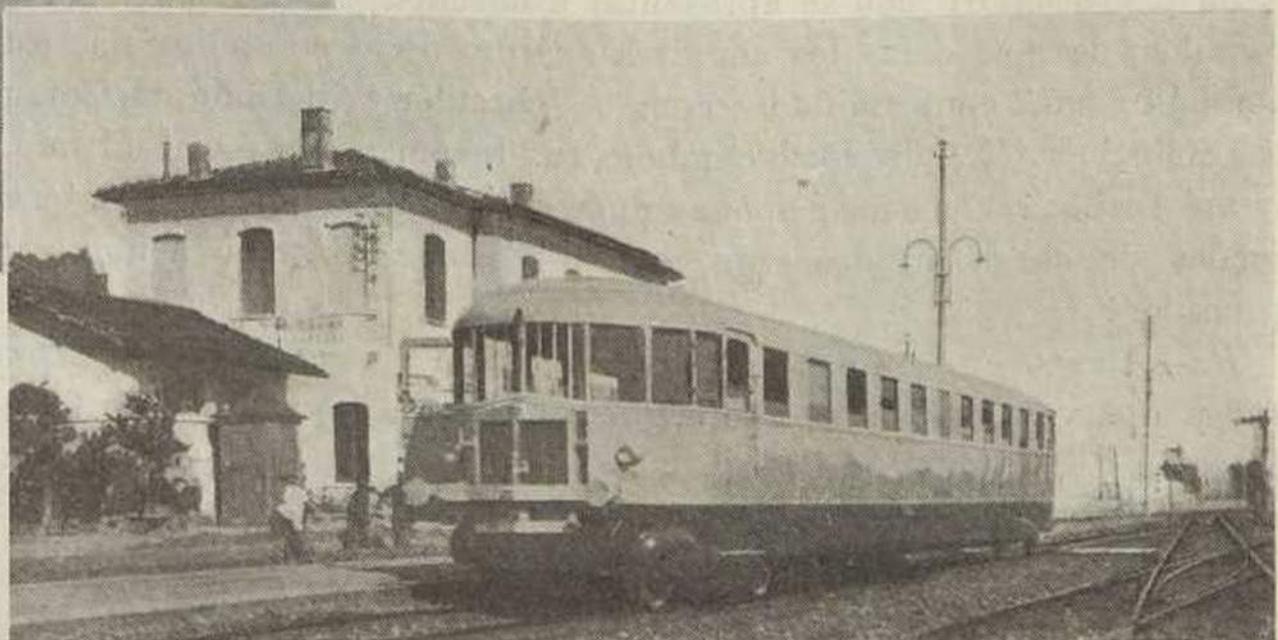




Em cima — A Itália Nova, na vanguarda do progresso, criou as «auto-estradas» de que esta fotografia tirada de noite mostra um exemplo notável — a que, com 23 quilómetros de extensão, liga a Cidade Eterna ao seu antigo pôrto de Óstia.

A direita — Na estação de Campilhia (entroncamento do ramal ferroviário para Piombino). Uma *litorina*, tipo de automotora italiana, que tão bons serviços presta nos respectivos caminhos de ferro.

Em baixo — A estrada de Gardesana. Um triunfo da engenharia italiana.



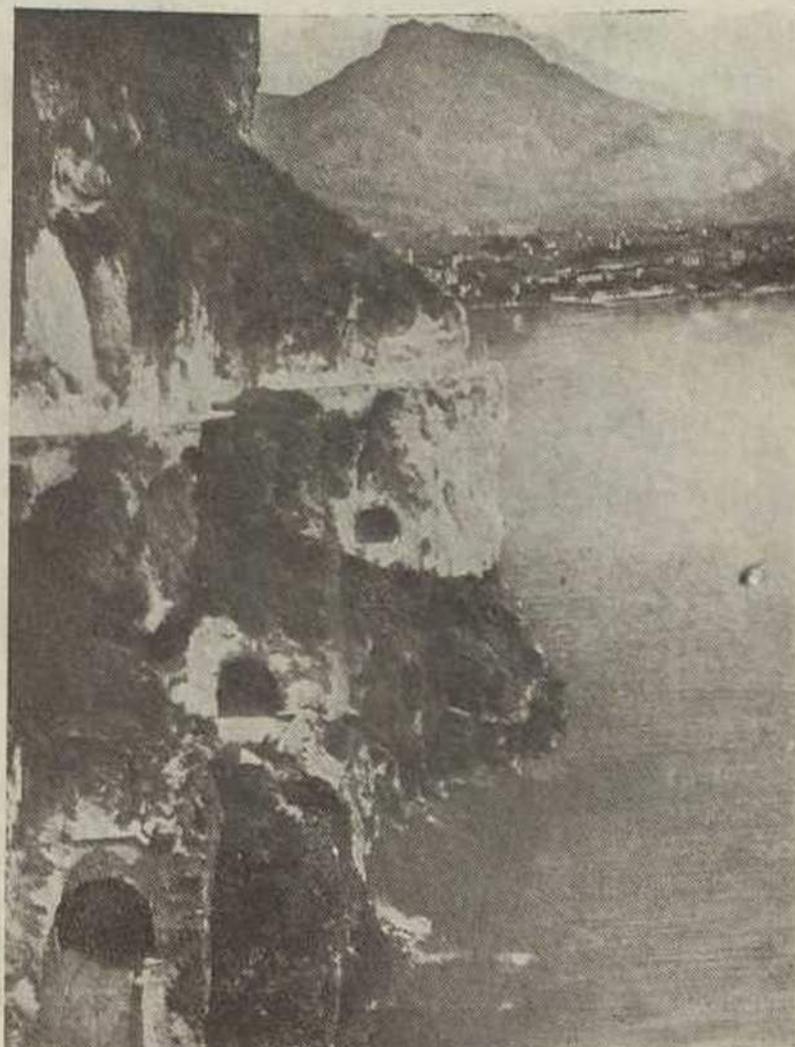
pública que quase se limitou, de princípio, a substituir o rei por dois funcionários chamados cônsules os quais eram eleitos anualmente por sufrágio popular; quando o perigo se apresentava iminente para a segurança da república os cônsules nomeavam um ditador que centralizava todos os poderes. Na realidade a mudança de instituições não foi feliz para o povo, pois o manteve constantemente agitado por lutas de tamanha violência que muitas vezes degeneravam em sangrentas revoluções. Roma conseguiu, não obstante, o indispensável equilíbrio do Estado para poder empreender com êxito a conquista da parte restante da península itálica.

A República Romana depois de ter assegurada a hegemonia peninsular tratou de preparar a sua expansão fora dela o que a levou a en-

trar em guerra com Cartago que foi a primeira e mais forte potência naval da antigüidade e sua perigosa rival em ância de extensos domínios. Encetou assim o período das chamadas «guerras púnicas» que durou 118 anos e terminou com a lamentável destruição da referida metrópole, capital da república cartagineza, situada na costa africana do Mediterrâneo, perto do local onde hoje se eleva a cidade de Túnis.

Livre de competições sérias, estendeu Roma a sua influência ao Oriente, conquistou a Grécia e preparou a posterior ocupação do Ocidente e Norte da Europa.

(Continua)



Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 646.— Peço dizer-me que cobrança se deve fazer a um ou mais volumes, despachados ao abrigo da Tarifa 3 de G. V. de Pôrto a Estarreja, aos quais o passageiro não fez as operações de carga e descarga, conforme determina a referida Tarifa.

Se o passageiro não se apresentar a descarregá-los, deve-se deixá-los seguir a destino do combóio, em conformidade com a Circular n.º 806 (S. F. E.)? Se fôr o combóio 18, devem ir até Lisboa? E se fizer apenas uma das operações de carga ou descarga, como se deve proceder?

R.— Desde que os passageiros não façam a carga dos volumes, êstes não seguem nos combóios.

Se não fizerem a descarga, os volumes seguem até destino do combóio. (Circular n.º 806, página 2).

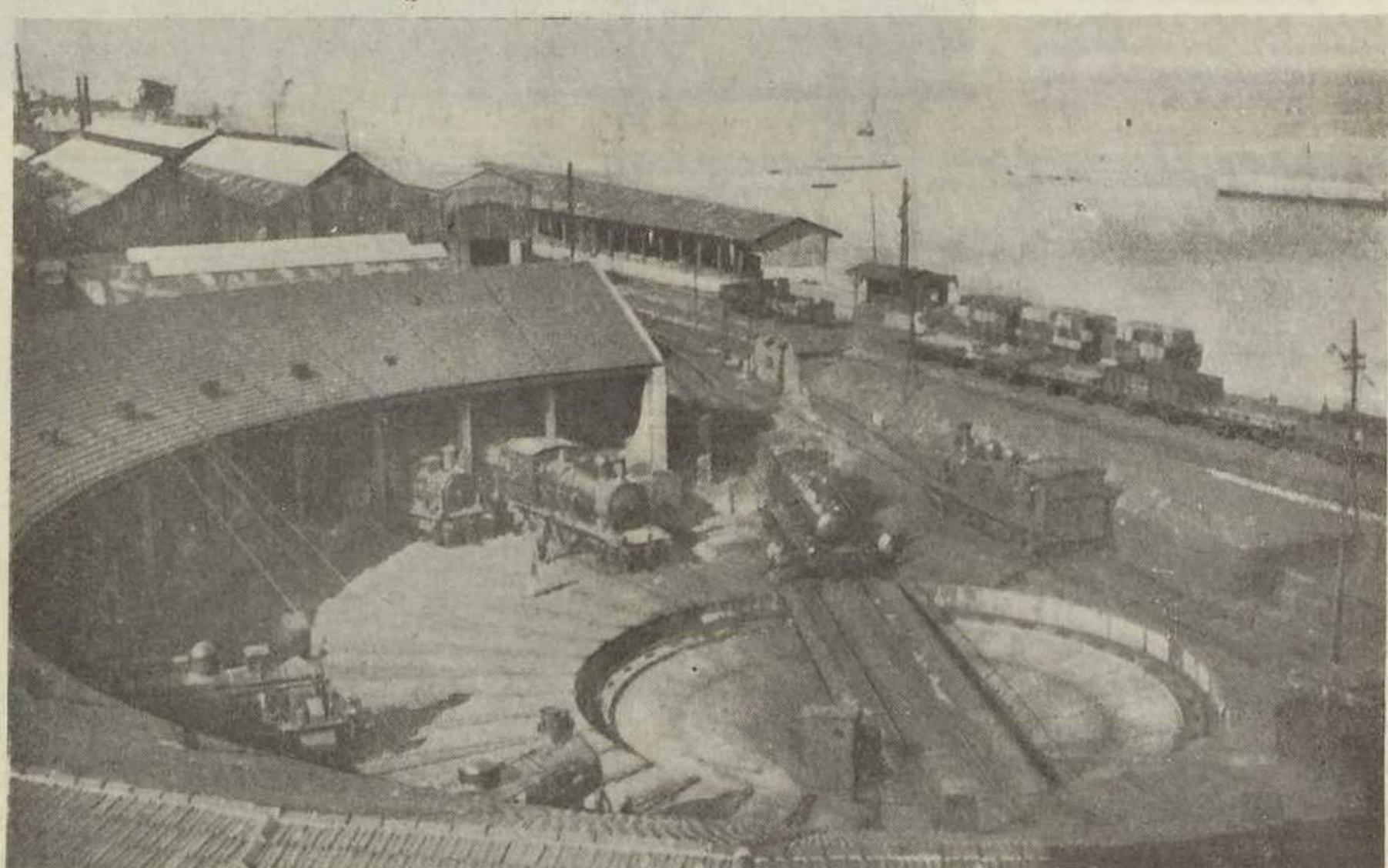
Nesta conformidade, não tem de ser feita qualquer cobrança pela estação por falta de carga ou descarga.

II — Movimento

E 5:

P. n.º 647.— Havendo divergências de opiniões sobre a forma de justificar os atrasos dos combóios nas estações, de harmonia com o 3.º período da Comunicação-Circular n.º 510 de 13 de Abril último, rogo me seja esclarecido o seguinte: determinado combóio chegou com atraso a uma estação onde tem paragem prevista de 3 minutos e só permaneceu 2 minutos ganhando, portanto 1. Deve justificar a causa por que não foi reduzido mais o atraso?

R.— A Comunicação-Circular do Serviço do



Movimento n.º 510 de 13 de Abril de 1934 está bem clara.

Desde que o comboio reduziu o atraso na estação, dispensa-se a justificação.

Se o serviço da estação fôr, porém, pouco, e tenha por circunstâncias especiais levado mais tempo que o julgado preciso, pode a estação fazer esse esclarecimento em parte-diária.

Livro 2:

P. n.º 648. — Peço me diga se o exemplo de

avanço que a seguir indico, corresponde ao regulamentado: Por motivo de atraso o comboio n.º 2504 que chega a Casa Branca às 9-41 foi ultrapassado em Alcáçovas pelo comboio n.º 900, indo cruzar a Alcáçovas com o mesmo comboio n.º 2504, o comboio n.º 2507, depois de haver cruzado em Casa Branca com comboio n.º 900. Alcáçovas depois de passar o telegrama da interversão diz:

Alcáçovas a Casa Branca: Comboio n.º 900 pode avançar á frente do comboio n.º 2504?

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1936

△ △

Lisboa
Alfama

▽ ▽



Fotog. de Manuel Gonçalves, em-
pregado de 2.ª classe da Divi-
são de Exploração.

Casa Branca a Alcáçovas: Sim; combóio n.º 900 pode avançar á frente do combóio n.º 2504.

Casa Branca a Alcáçovas: Combóio n.º 2504 já chegou a Alcáçovas?

Alcáçovas a Casa Branca: Sim; combóio n.º 2504 chegou ás.....

Casa Branca a Alcáçovas: Pare combóio n.º 2504. Depois da chegada combóio n.º 900 a Casa Branca, combóio n.º 2507 pode avançar?

Alcáçovas a Casa Branca: Parado combóio n.º 2504. Sim; depois da chegada combóio n.º 900 a Casa Branca, pode avançar combóio n.º 2507.

R.— Sim, senhor. Tem que se fazer nêste caso a aplicação simultânea do artigo 24.º e 25.º do Livro 2.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Públíco A. n.º 489 — Anuncia a ampliação serviço que presta o apeadeiro de Almala-guez.

Aviso ao Públíco A. n.º 490 — Restabelece todo o serviço de e para a estação do Seixal, visto ter cessado a interrupção na linha entre Barreiro e aquela estação.

Aviso ao Públíco A. n.º 492 — Estabelece as regras a que fica sujeito o serviço combinado de passageiros e bagagens entre as estações da C. P. ou suas combinadas e as da Sociedade Estoril.

Comunicação-Circular n.º 37 — Reduz os mínimos exigidos na Classificação Geral, para a constituição de remessas de vagão completo de cortiça, procedentes das linhas de via reduzida, devido à dificuldade, que por vezes tem surgido, de acondicionar a carga exigida no material fornecido, em virtude da diferença na capacidade das caixas dos vagões.

II — Fiscalização

Comunicação-Circular n.º 15 — Refere-se à distribuição das Instruções Complementares ao novo Livro E 11, entrado em vigor em 1 de Julho de 1936.

Carta impressa n.º 37 — Relaciona os passes, bi-

lhetes de identidade e anexos extraviados na segunda quinzena do mês de Maio de 1936 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 38 — Trata da redução de 50%, concedida sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte das pessoas que tomaram parte no Congresso do Apostolado da Oração e das Associações do Culto e Piedade do Arcebispado de Braga, realizado em Braga nos dias 17 a 21 de Junho de 1936.

Carta impressa n.º 39 — Relaciona os bilhetes de identidade e anexos extraviados na primeira quinzena do mês de Junho de 1936 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 40 — Em aditamento à carta impressa n.º 38, diz que a venda de bilhetes para a viagem de regresso foi prorrogada até 26 de Junho de 1936.

Carta impressa n.º 41 — Trata da redução de 50%, concedida sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte das pessoas que tomaram parte na 1.ª Reunião Magna dos Rotários Portugueses, realizada na Curia nos dias 26 a 28 de Junho de 1936.

Carta impressa n.º 42 — Idem, idem, ao transporte dos alunos estrangeiros que venham freqüentar o Curso de Férias que se realiza nos meses de Julho e Agosto de 1936 na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Junho de 1936

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Desca-regados	Carre-gados	Desca-regados	Carre-gados	Desca-regados
Período de 1 a 7	4.201	4.085	1.914	1.819	1.758	1.657
» 8 » 14	4.167	4.173	1.696	1.824	1.470	1.553
» 15 » 21	4.265	4.150	1.721	1.728	1.524	1.354
» 22 » 30	5.346	5.502	2.264	2.186	2.120	1.951
Total.....	17.981	17.910	7.585	7.557	6.872	6.515
Total do mês anterior	18.882	18.935	8.082	8.163	9.235	7.745
Diferença...	— 901	— 1.025	— 497	— 606	— 2.363	— 1.230

Factos e informações

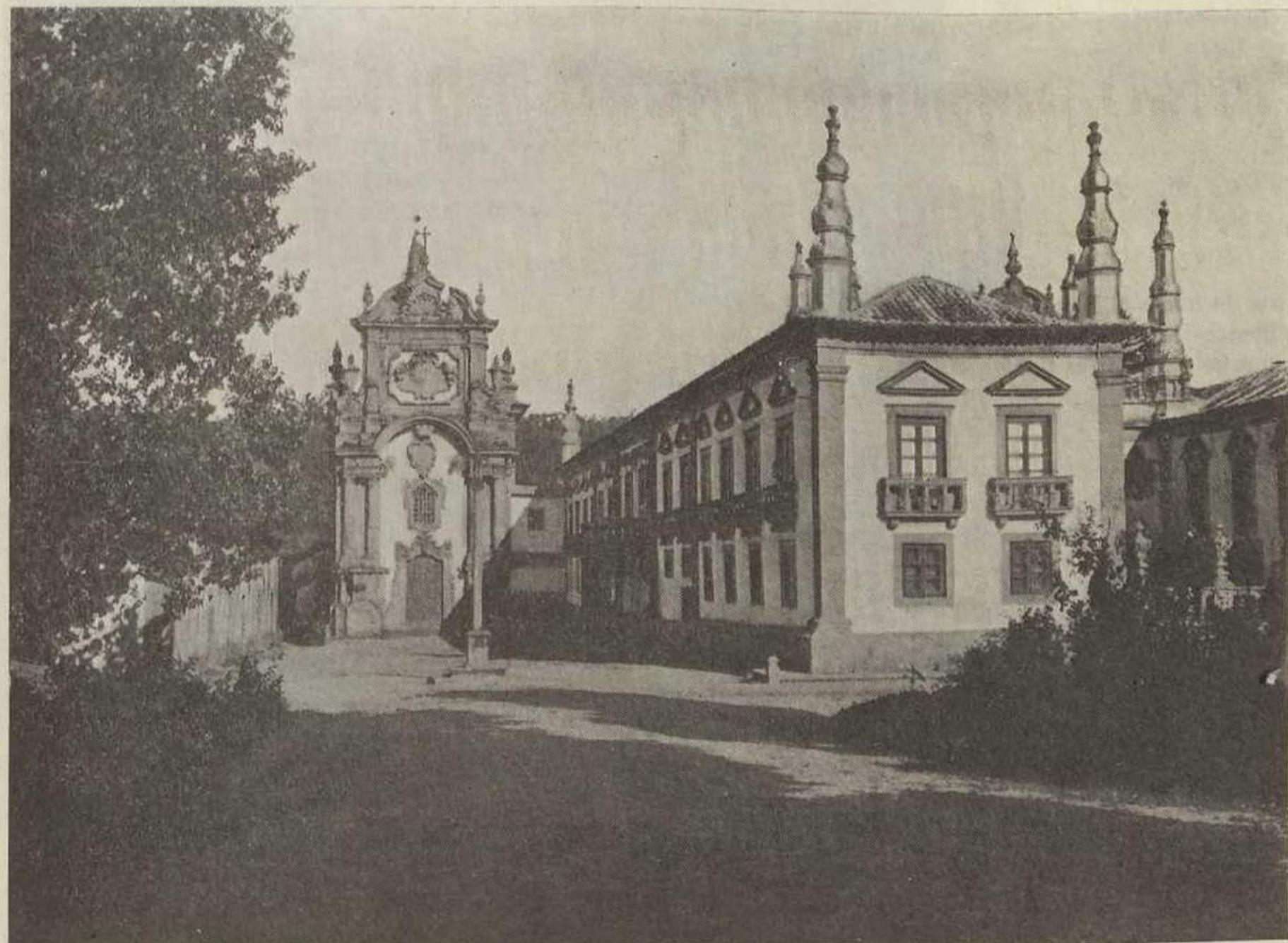
Grandes velocidades atingidas em auto-rails

Ao terminar o ano findo, efectuaram-se em França — nas linhas de Paris a Nancy e Strasbourg, e de Paris a Belfort e Mulhouse — algumas experiências com auto-rails destinados aos Caminhos de ferro do Estado, experiências essas em que fôram atingidas velocidades notáveis.

Assim, um auto-rail do tipo Bugatti, da força de 400 cavalos, com 50 lugares sentados, fez o trajecto dos 502 Km. entre Strasbourg e Paris em 4^h-4^m, ou seja à velocidade de 130 Km. por hora, deduzidas as paragens e os afrouxamen-

tos. Neste percurso, houve mesmo uma secção — os 353 Km. de Nancy a Paris — em que a velocidade média atingiu o valor de 133,5 Km. por hora nas condições acima indicadas.

Mas outro auto-rail, saído das oficinas Renault, de 500 cavalos de força, 70 lugares, e dotado de transmissão mecânica, o que permitiu reduzir o seu peso a 34 toneladas, percorreu o circuito Paris-Nancy-Strasbourg-Mulhouse-Belfort-Chaumont-Paris, com a extensão total de 1.104 Km., em 8^h-2^m, a que corresponde a velocidade média de 137,5 Km. deduzidas as paragens, tendo atingido a de 141,95 Km. por hora nos 181 Km. entre Belfort e Chaumont.



Vila Real — Solar de Mateus

Fotog. do Eng." Ferrugento Gonçalves

Novos engates automáticos

Estão circulando nos cam.^{os} de ferro alemãis, locomotivas aerodinâmicas dotadas dos novos engates automáticos Scharfenberg, que reúnem as vantagens de todos os sistemas até hoje conhecidos, sem quaisquer dos seus inconvenientes.

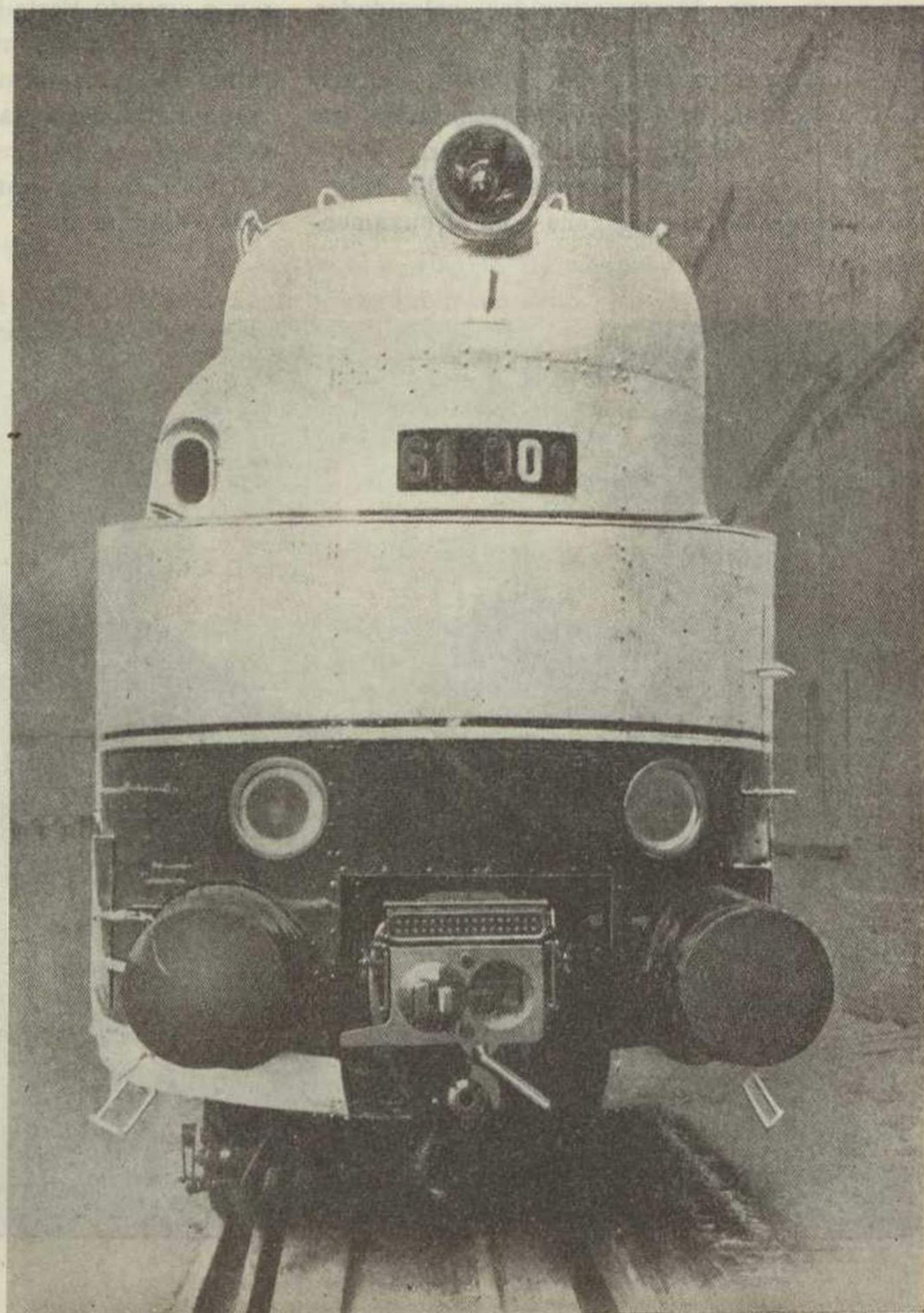
Os novos engates, em virtude da perfeita ligação que proporcionam, eliminam radicalmente todos os movimentos, vibrações e choques a que os sistemas actuais dão lugar.

Quando dois veículos encostam — e seja qual for a velocidade a que esta manobra se efectue — a engatagem faz-se imediata e automaticamente, com toda a segurança.

A desengatagem efectua-se lateralmente, ou mesmo, no caso de máquinas ou de carruagens, por meio de uma válvula manobrável de dentro de um dos veículos, e que actua também no aparelho de engate do veículo contíguo.

Imediatamente após cada desengatagem os engates ficam aptos para a reengatagem.

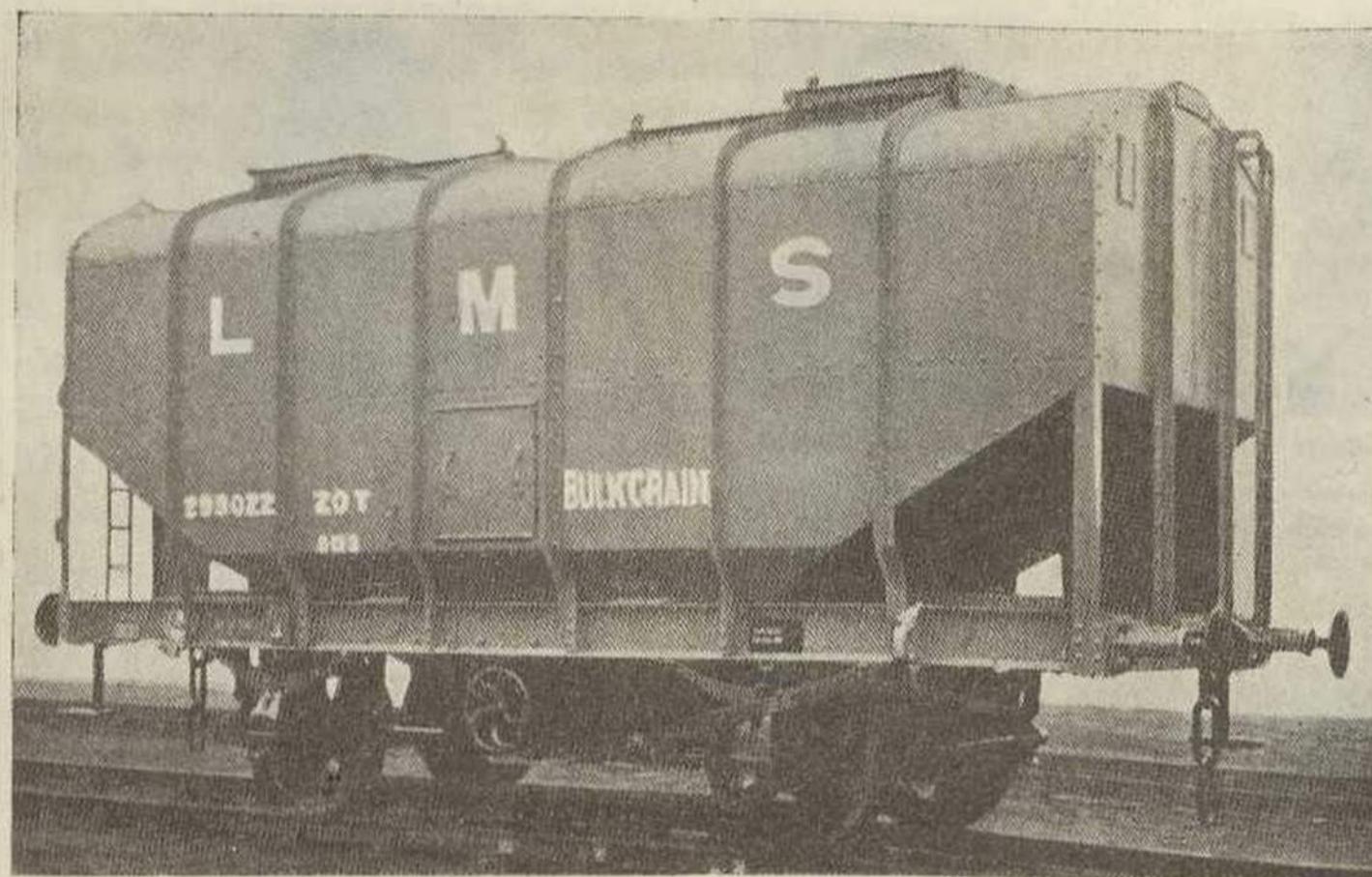
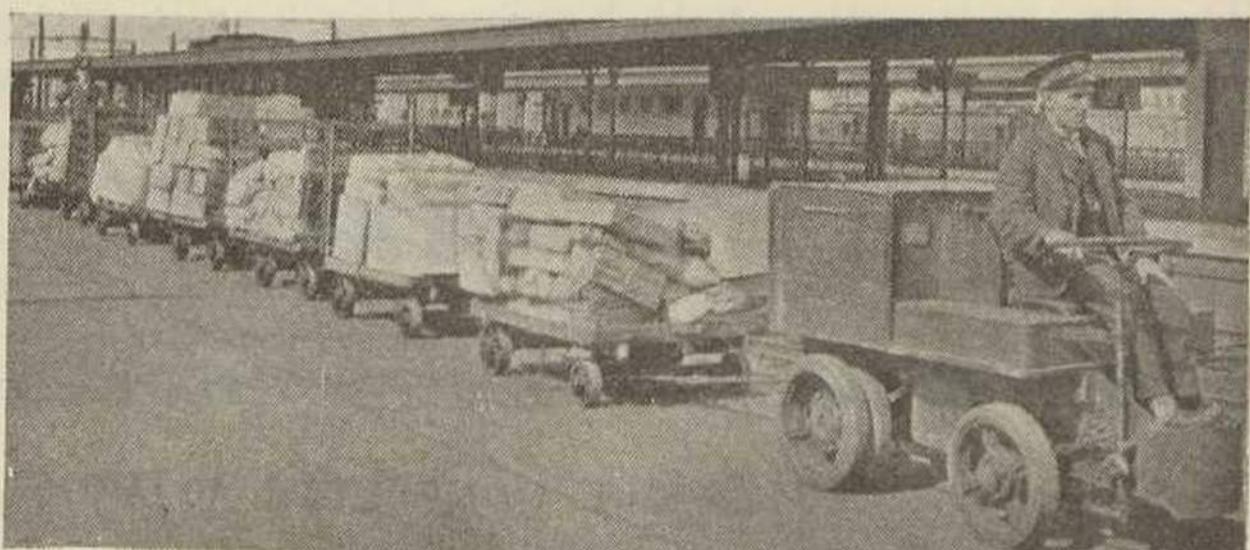
Vista de frente da locomotiva
Henschel com os novos
engates automáticos tipo
Scharfenberg.



▲ ▲

Tractor eléctrico para reboque de carros de bagagem na estação australiana de Melbourne.

▼ ▼



▲ ▲

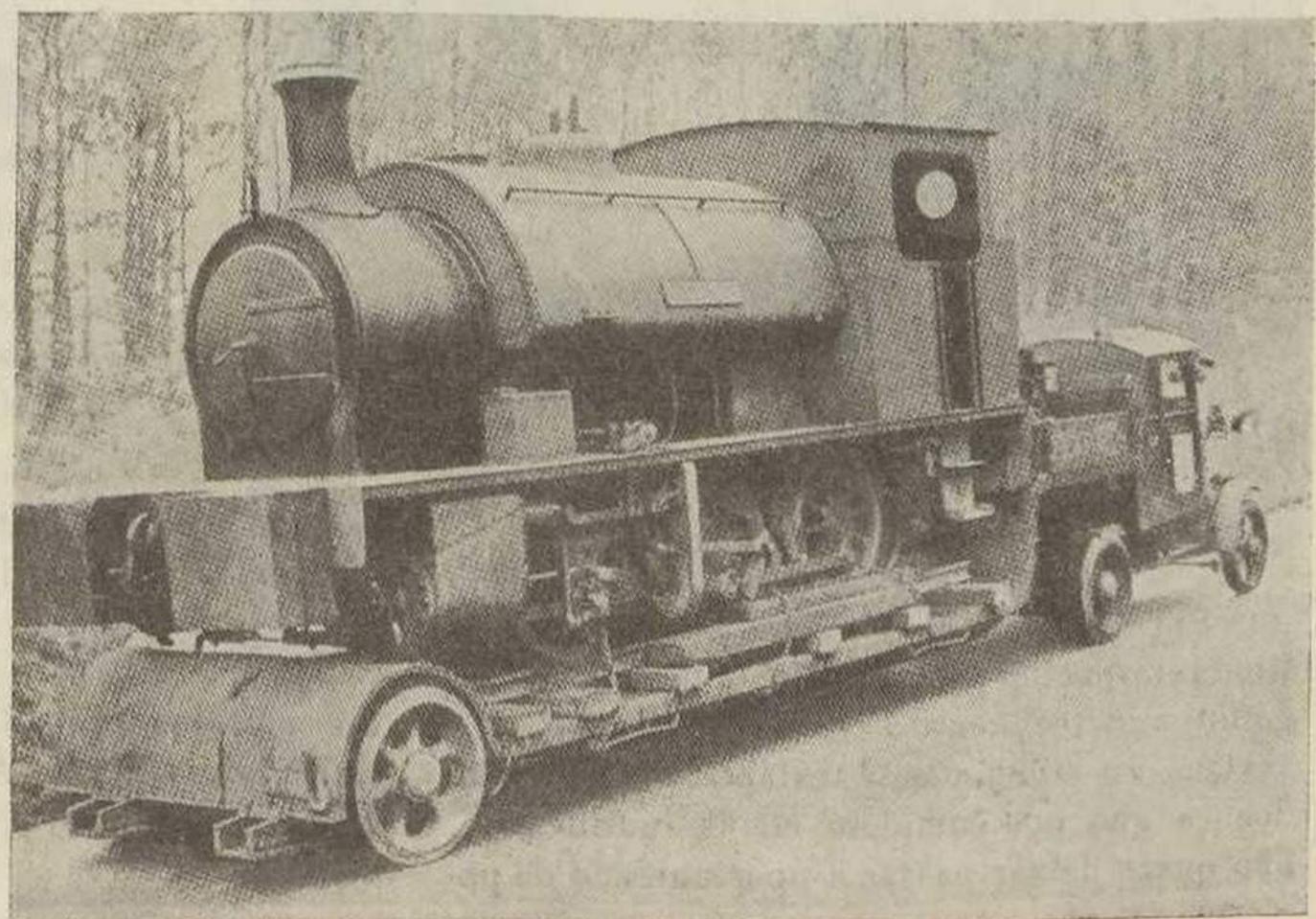
Vagão de 20 toneladas para transporte de cereais. A descarga faz-se por duas aberturas inferiores. Circula nas linhas férreas de Inglaterra.

▼ ▼

▲ ▲

A estrada e o carril.
Veículo especialmente destinado a transporte de locomotivas por estrada.

▼ ▼



Personal.

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE QUADRO



Alfredo Vitor Costa
Inspector do Pequeno Material
Admitido como praticante
em 4 de Maio de 1896



Júlio do Rio Sancho
Sub-Chefe de Repartição
Admitido como praticante
em 3 de Maio de 1896



Eduardo dos Santos
Chefe de 1.ª classe
Admitido como praticante
em 27 de Fevereiro de 1896



José Alves Matias
Chefe de 1.ª classe
Admitido como praticante
em 11 de Maio de 1896



Júlio Lopes Pedreira
Chefe de 1.ª classe
Admitido como praticante
em 28 de Dezembro de 1895



Francisco Nunes Carrão Júnior
Chefe de 3.ª classe
Admitido como praticante
em 24 de Janeiro de 1896

Agradecimento

O Snr. Américo M. Ferreira, Chefe de Depósito, reformado, pede-nos a publicação do seguinte agradecimento:

«Quasi completamente restabelecido da grave doença que por completo me ia inutilizando, não quero deixar passar a oportunidade de pa-

tentar a minha gratidão para com o Serviço de Saúde, não só pelo carinho e solicitude com que fui tratado pelo Ex.^{mo} Snr. Dr. José Cris-tino a quem devo a vida, como também pelas atenções que recebi dos seus enfermeiros, espe-cializando o Snr. Álvaro Paz, que foi incansável durante o longo período da minha doença».

Também o Snr. António Castela, factor de 2.ª classe na inactividade, deseja agradecer por intermédio do *Boletim da C. P.*, aos Snrs. Adriano A. Monteiro, Inspector na Divisão de Exploração, José Rodrigues Gabão, chefe da estação da Régua e a todos os seus colegas de Marco a Barca de Alva, a forma carinhosa com que o auxiliaram no período da sua doença.

Actos dignos de louvor

No dia 12 de Junho p.º p.º o Snr. António Leonardo, Torneiro de 6.ª classe nas Oficinas de Grande Reparação de Entroncamento, encontrou entre o Depósito de Máquinas e a Gare de triagem de Entroncamento, a importância de 170\$00 que imediatamente entregou ao Snr. Chefe de Depósito que por sua vez a restituiu ao Caixeiro do Armazém de Víveres que os havia perdido. Conquanto este agente tenha cumprido apenas o seu dever, é digno de registo o seu gesto de honradez, motivo por que foi elogiado.

Resultados de Exames

VIA E OBRAS

Dos agentes submetidos a exames, durante o mês de Junho findo, fôram aprovados os seguintes:

Para Chefes de Brigada da Inspecção e Oficinas de Obras Metálicas: José Tôrres, António de Cidade, Gregório de Oliveira Barrisco, José Rodrigues Campos, Luís Pinho das Neves e Joaquim Santos Lopes.

Para Electricistas de 2.ª classe da Inspecção e Oficinas de Instalações Eléctricas: Joaquim Branco e José de Sebastião Mendonça Júnior.

Nomeações

Mês de Julho

DIRECÇÃO GERAL

Empregado de 3.ª classe: Artur Alves Dias.

Reformados

Mês de Junho

DIRECÇÃO GERAL

António Maria Fragoso, Compositor de 2.ª classe.

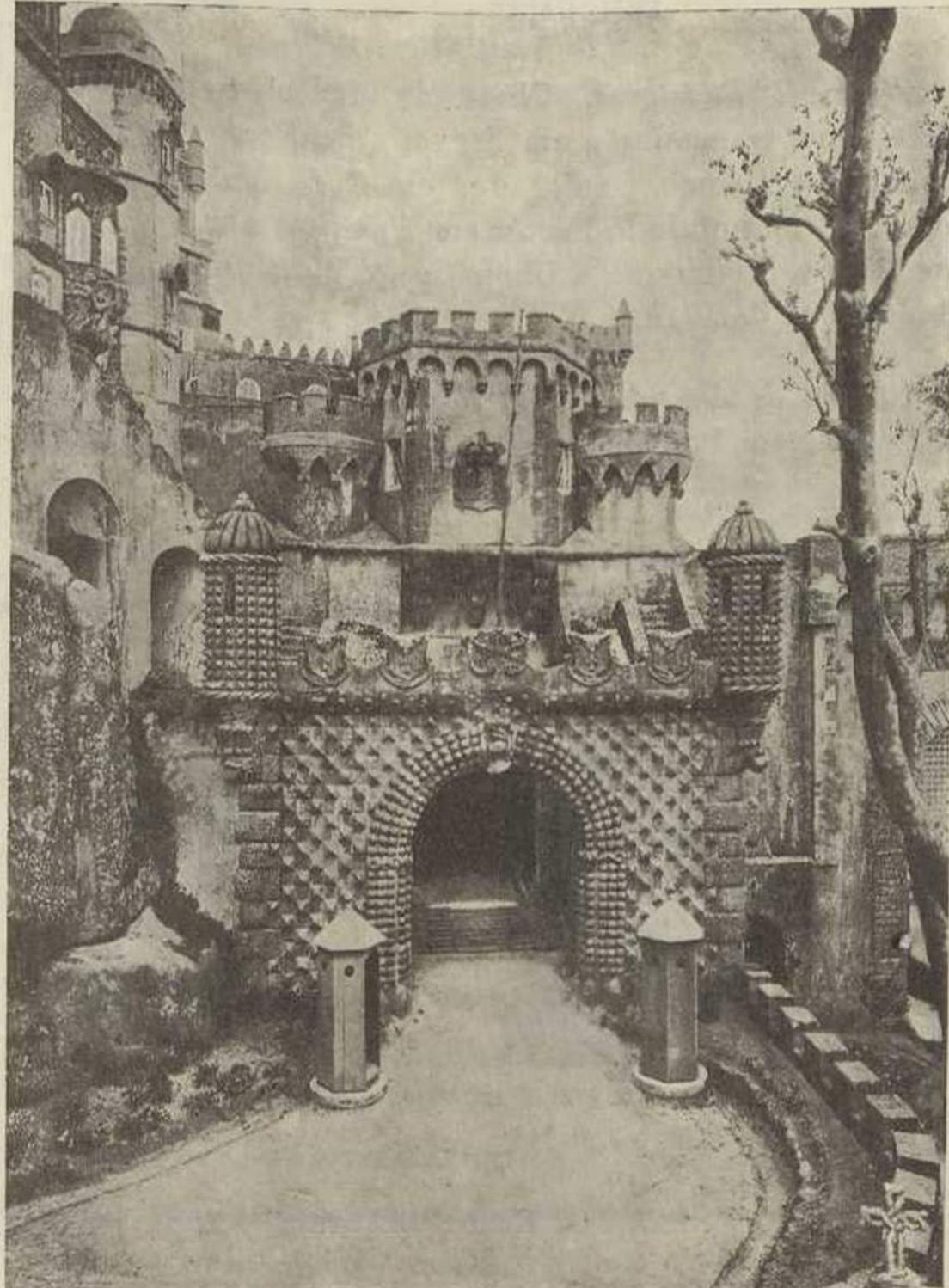
EXPLORAÇÃO

Celestino Tavares da Gama Lobo de Eça, Sub-Chefe de Repartição.

José Maria Viegas, Arquivista de 1.ª classe.

Manuel Nunes Maceira, Condutor de 2.ª c.

José Rafael Cotrim Caldeira, Condutor de 2.ª classe.



Palácio da Pena — A entrada

Alfredo Luis, Guarda de estação.

Augusto Fernandes Carvalho, Guarda de estação.

VIA E OBRAS

Jaquim Magano, Assentador de distrito.

MATERIAL E TRACÇÃO

Alfredo Pereira, Vigilante.

Diniz Correia Martins, Maquinista de 3.ª cl.

Falecimentos

Mês de Junho

EXPLORAÇÃO

† *Manuel Rodrigues*, Chefe de 1.ª classe, Agente de transmissão em Figueira da Foz.

Admitido como Carregador em 1 de Abril de 1887, foi nomeado Factor em 1 de Setembro de 1889 e promovido a Chefe de 1.ª classe em 1 de Abril de 1919.

† *João de Almeida Gomes Pereira*, Factor de 2.ª classe em Pocinho.

Admitido como Praticante em 18 de Abril de 1918, foi nomeado Aspirante em 25 de Julho de 1925 e promovido a Factor de 2.ª classe em 1 de Outubro de 1928.

† *Paulo José de Campos*, Condutor de 2.ª classe em Campanhã.

Admitido como Carregador eventual em 11 de Setembro de 1909, foi nomeado Guardafreio de 2.ª classe em 29 de Janeiro de 1913 e promovido a Condutor de 2.ª classe em 1 de Outubro de 1927.

Em Agosto de 1920 foi louvado por ter feito entrega na estação do Pôrto de uns objectos que encontrou num combóio.

† *Daniel da Costa*, Agulheiro de 3.ª classe em Entroncamento.

Nomeado Carregador em 21 de Novembro de 1922, foi promovido a Agulheiro de 3.ª classe em 21 de Julho de 1930.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Mário Marques*, Limpador de máquinas no Depósito de Entroncamento.

Admitido em 7 de Abril de 1925 como Limpador suplementar e nomeado Limpador do quadro em 1 de Maio de 1928.



† *João de Almeida G. Pereira*
Factor de 2.ª classe



† *Paulo José de Campos*
Condutor de 2.ª classe



† *Daniel da Costa*
Agulheiro de 3.ª classe

Alfredo Luis, Guarda de estação.

Augusto Fernandes Carvalho, Guarda de estação.

VIA E OBRAS

Jacquim Magano, Assentador de distrito.

MATERIAL E TRACÇÃO

Alfredo Pereira, Vigilante.

Diniz Correia Martins, Maquinista de 3.ª cl.

Falecimentos

Mês de Junho

EXPLORAÇÃO

† *Manuel Rodrigues*, Chefe de 1.ª classe, Agente de transmissão em Figueira da Foz.

Admitido como Carregador em 1 de Abril de 1887, foi nomeado Factor em 1 de Setembro de 1889 e promovido a Chefe de 1.ª classe em 1 de Abril de 1919.

† *João de Almeida Gomes Pereira*, Factor de 2.ª classe em Pocinho.

Admitido como Praticante em 18 de Abril de 1918, foi nomeado Aspirante em 25 de Julho de 1925 e promovido a Factor de 2.ª classe em 1 de Outubro de 1928.

† *Paulo José de Campos*, Condutor de 2.ª classe em Campanhã.

Admitido como Carregador eventual em 11 de Setembro de 1909, foi nomeado Guardafreio de 2.ª classe em 29 de Janeiro de 1913 e promovido a Condutor de 2.ª classe em 1 de Outubro de 1927.

Em Agosto de 1920 foi louvado por ter feito entrega na estação do Pôrto de uns objectos que encontrou num combóio.

† *Daniel da Costa*, Agulheiro de 3.ª classe em Entroncamento.

Nomeado Carregador em 21 de Novembro de 1922, foi promovido a Agulheiro de 3.ª classe em 21 de Julho de 1930.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Mário Marques*, Limpador de máquinas no Depósito de Entroncamento.

Admitido em 7 de Abril de 1925 como Limpador suplementar e nomeado Limpador do quadro em 1 de Maio de 1928.



† *João de Almeida G. Pereira*
Factor de 2.ª classe



† *Paulo José de Campos*
Condutor de 2.ª classe



† *Daniel da Costa*
Agulheiro de 3.ª classe

