

BOLETIM DA CI

EXPLORAÇÃO

Serviço de Instrução Profissional

Repartição do Expediente e Arquivo



A CAMISARIA MODERNA

no Rossio, 110, em Lisboa
é a casa que se recomenda
por ser a que tem
os preços mais económicos

BOLETIM DA CP

N.º 224

FEVEREIRO—1948

ANO 20.

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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

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

O Comboio e a Automóvel

Pelo Eng.º ANTÓNIO BRANCO CABRAL
Secretário Geral da Companhia

(Da conferência realizada no curso de férias da Faculdade de Letras, no Estoril, em 23 de Agosto de 1939, extraem-se as seguintes passagens que, hoje como ontem, têm a melhor actualidade).

«A estação de Ovar, no caminho de ferro do Norte, estava muito silenciosa, pelas seis horas da tarde, antes da chegada do comboio do Porto».

Assim começava Eça de Queiroz o seu romance *A Capital*, no ano da graça de 1878. E seguindo, informa:

«A uma extremidade da plataforma, um rapaz magro de olhos grandes e melancólicos, a face toda branca da frialdade fina de Outubro, com uma das mãos metida no bolso de um velho paletot côn de pinhão, a outra vergando contra o chão uma bengalha envernizada, examinava o céu».

Este rapaz é o Artur, que quando «o comboio começou a rolar devagar, com estalinhos secos dos freios retesados», se sentiu triste.

«Toda a noite, assim, aquele comboio rolaria, passando as estações iluminadas, as aldeolas adormecidas, levando o «Chouriço» feliz, estirado no seu gabão, o pobre emigrante banhado em lágrimas, o deserto

para a enxovia, aquela linda mulher para o seu palacete.

Iniciando a minha palestra sob a égide tutelar deste grande escritor português, quero propositadamente situá-la numa época e num ambiente.

Em 1878, os comboios circulavam quase já de Norte a Sul do país — e circulavam com relativa regularidade. A inauguração dos serviços ferroviários em Portugal tinha-se realizado no dia 28 de Outubro de 1856, entre Lisboa e Carregado, inauguração solene a que assistiram o Rei D. Pedro V, a Família Real, o Cardeal-Patriarca, o ministério e todas as grandes figuras do Reino.

Portugal era o décimo-quarto país que tinha caminhos de ferro. O primeiro tinha sido a Inglaterra, que, em 1830, inaugurara a linha de Liverpool a Manchester.

Eça de Queiroz, um dos mais representativos escritores da sua época e um dos mais civilizados portugueses do seu tempo,

vivendo naquela sublime idade vitoriosa em que o progresso material na paz chegou a tão alto expoente, considerava, e com êle tantos outros, que os homens haviam atingido uma civilização material completa, servida por instituições imutáveis, embora sujeitas a crítica; que a vida, enfim, tinha assentado em fórmulas perfeitas. Estes homens de um *mundo definitivo* também se consideravam chegados a um bem-estar completo.

Efeitos do progresso que ao Mundo trouxera a aplicação do vapor. A invenção da máquina de vapor criou a idade maravilhosa do último quartel do século passado. Tudo corria bem no melhor dos mundos!

Em Portugal, contudo, o progresso, no que respeita a caminhos de ferro, foi lento e cheio de atritos.

Como pensavam os Governos de então proporcionar aos povos este grande elemento de actividade?

Não por conta própria, pois para isso seriam necessários grandes capitais e o Estado, devido à perda do Brasil e às lutas intestinas, estava arruinado. Mas os transportes acelerados eram indispensáveis à vida nacional.

Não havendo possibilidade de dispender largos capitais com estudos e trabalhos preparatórios, seguiu-se o exemplo de outros países, confiando os inevitáveis e necessários riscos desse empreendimento à energia e à audácia da industria particular.

Assim foram entregues a companhias particulares a construção e exploração das vias férreas.

Já em 1844 se havia pensado em estabelecer caminho de ferro, fundando-se para isso a Companhia das Obras Públicas de Portugal, sob a fiscalização do Governo e com a garantia do Estado. Outras tentativas se lhe seguiram, também quase sempre infelizes, feitas por empreiteiros estrangeiros, especialmente ingleses e espanhóis.

Não me deterei na enumeração dessas empresas, mas quero, embora muito ligeiramente, fixar o regime jurídico da sua constituição e do seu trabalho. O Estado tinha de dar facilidades e garantias para atrair capitais; deu-as, realmente, por meio das condições dos concursos públicos destinados à construção das linhas.

O Estado contratava uma espécie de empreitada de construção e abandonava um serviço público a uma administração estranha. Esta operação era um *acto concessão*.

A concessão ferroviária comporta clausulas de obrigações e responsabilidades reciprocas. O Estado dá uma garantia de juro ao capital empregado nas obras, ou uma garantia de rendimento quilométrico — ou exige da empresa uma cobrança de impostos por sua conta: é justo que tenha a fiscalização das receitas cobradas; o Estado exige a fixação de determinadas tarifas para impulso e estímulo das actividades produtoras da Nação: a empresa não pode fixar os preços de transporte, essas tarifas, sem a aprovação do Governo; a empresa não pode recusar-se a transportar quaisquer produtos — o «Chouriço» feliz estirado no seu gabão, o pobre emigrante ba-

nhado em lágrimas, o deserto para a enxovia, aquela linda mulher para o seu palacete — e o Estado define os termos em que todos os transportes são efectuados.

A estas condições de carácter comercial e jurídico, juntaram-se outras de carácter técnico: fiscalização de máquinas, carruagens, carris, estações — tudo numa apertada rede de obrigações e deveres.

O caminho de ferro vivia em regime de monopólio de facto e de direito, defendido especialmente pela obrigação, expressa nos contratos, segundo o qual o Governo não poderia conceder, durante o tempo da concessão, linha alguma paralela às concedidas sem consentimento da empresa, excepto quando a distância entre essa linha e estas fosse superior a 40 quilómetros.

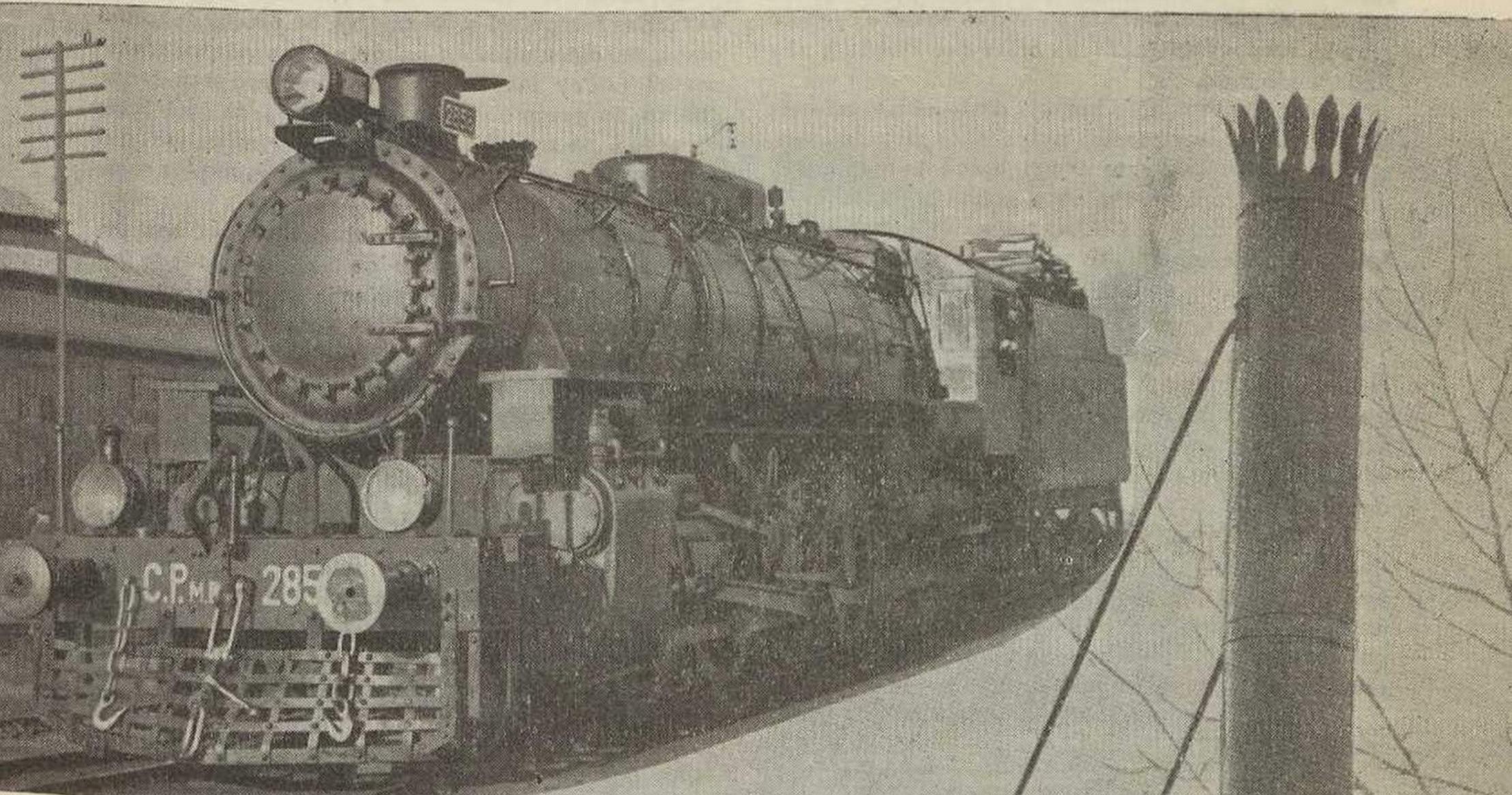
No fim da concessão dada por 99 anos, todas as obras são de pertença do Estado, para o qual reverterão sem qualquer indemnização, exceptuando-se apenas o material circulante e os abastecimentos: carvão, carris, oleos, madeiras, etc.

Dentro deste regime se criaram e viveram as empresas ferroviárias, mostrando-se superiores em actividade, iniciativa e regularidade à administração directa pelo Estado. Esta dificilmente pode ser isenta de intervenções políticas que a tornam mais branda, mais irresponsável. Tanto assim foi que o Estado — que pela Constituição Política actual se recusa a ser comerciante ou industrial — deu por contrato a exploração da sua rede, há dez anos, a uma empresa particular.

Foi, pois, ao abrigo das disposições de concessão de serviços públicos que se construiram as linhas férreas e sobre elas circularam os comboios, a contento geral dos que deles se serviam.

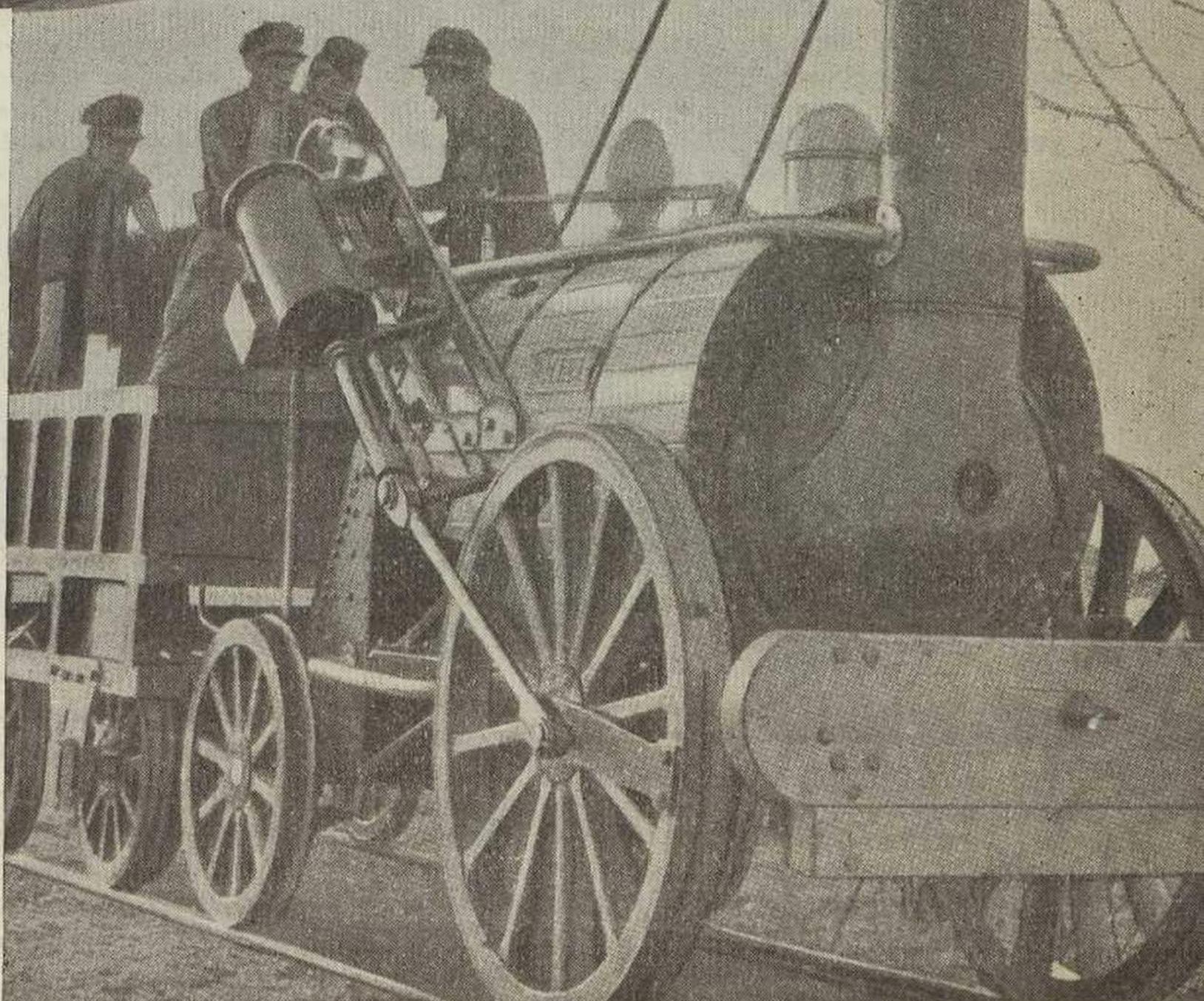
Terminava entretanto o século XIX. Com o século XX, outro elemento de progresso humano se desenvolve e aperfeiçoa — o motor de explosão. Tal como o século XIX havia sido o século da máquina a vapor, assim o actual é caracterizado pela expansão desta máquina maravilhosa que consegue atingir elevado potencial em reduzido volume, produzindo, portanto, esforços consideráveis com dispêndio mínimo de combustível e notável aligeiramento de estrutura mecânica.

Basta comparar uma locomotiva a vapor, com a força de 1200 cavalos, com um motor de avião da mesma potência. Este simples conforto é perfeitamente concludente — e fácil se torna compreender como, por meio deste novo instrumento de trabalho, o homem consegue os prodígios do automóvel e do avião. Tornando mais acessível a produção de energia, barateando-a, adaptando-a, melhor à satisfação mais fácil das suas necessidades, o homem deste século, educado nos princípios muitas vezes mal ensinados dos *Direitos do Homem*, encontrou-se bruscamente um semi-deus pela satisfação quase completa da sua sede de novidade, de imprevisto e de liberdade. O motor de explosão tornou-nos livres, senhores da velocidade gerada pela inquietação natural do homem senhores do espaço por nos ter



Ao alto : uma das mais modernas locomotivas em serviço nos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ao lado : a célebre locomotiva «The Rocket», (o Foguete) de Stephenson, a primeira que circulou no Mundo.



permitido voar. O motar de explosão apesfeiçoa-se extraordinariamente ao serviço da grande guerra e para os fins de destruição que ela comporta. E, depois da guerra, é ainda a ele que se deve assacar grande responsabilidade na crise que surgiu e não findará tão cedo.

E porquê? Porque o homem dêste século não está, geral e normalmente, preparado para acompanhar o desenvolvimento das riquezas de toda a sorte que ele próprio inventa e produz. Não se deve, por isto, maldizer a Ciência, que cria constantemente novos elementos de progresso; mas êsses elementos devemos utilizá-los com moderação e prudência.

A esta febre de satisfações de toda a espécie, num ritmo cada vez mais acelerado e ao qual se não vê possibilidade de travagem, se referia há pouco um alto espírito português afirmando que *o mal ao Mundo provem que de tudo e todos andarem fora dos carris*.

Queria ele dizer que cada ser vive hoje uma vida que não é a sua própria — aquela que corresponde aos seus recursos e à sua posição — mas procura antes gozar uma vida superior às suas possibilidades, criando desequilíbrios perigosos na sua existência e na dos seus semelhantes.

Aos *Direitos do Homem*, a vida moderna sobrepõe os *Deveres do Homem*!

Este estado dos espíritos criou, não uma, mas muitas crises em diferentes domínios. A desordem, atingido todos os ramos da actividade humana, não poupou os transportes.

Em Portugal, o fenômeno nasceu, como quase tudo entre nós, *mais tarde*. As estradas haviam chegado a profundo estado de ruína e só quando dele saíram se começou a desejar, não a luta entre o carril e a estrada, mas o ataque do automóvel ao combóio. Este, ligado ao seu trilho, preso às limitações dos *actos de concessão*, senhor dum monopólio de viação acelerada, entendeu — e muito bem — não poder evitar que os automóveis de transportes colectivos e de carga circulassem por estradas a menos de 40 quilómetros das suas linhas. Seria entravar o progresso do país, prejudicando também o tráfego que esses automóveis poderiam trazer às suas estações. De forma que o caminho de ferro continuou com todas as obrigações restritivas de um monopólio de direito, quando o perdeu de facto. A camionagem, pelo contrário, é livre nos seus horários, nas suas tarifas e quase livre de impostos e encargos.

O caminho de ferro paga, além da conservação, a construção da via onde circula; e recebe, por conta do Estado, impostos consideráveis. O preço de um bilhete de caminho de ferro decompõe-se em três partes: uma destinada a pagar a despesa feita com o próprio transporte, outra consignada ao pagamento dos encargos dos empréstimos contraídos para a construção das linhas e a terceira devida por impostos cobrados por conta do Estado.

O automóvel apenas faz pagar ao transportador a despesa própria da sua viagem e em parte paga a conservação das estradas, mas não a sua construção,

nem cobra os impostos elevados que o Estado faz incidir sobre os transportes por via férrea.

Parece-me curioso indicar aqui como se calculam as tarifas ferroviárias. As tarifas, ou preços de transporte, são calculados *ad volorem* dos produtos transportados. Por isso o caminho de ferro transporta abaixo do preço do custo os minérios, as madeiras, o carvão, os trigos, os adubos, as farinhas, etc., e o prejuízo que daí lhe advém é compensado pela mercadoria rica.

O automóvel, não tendo a obrigação de transportar, tudo, como o caminho de ferro, e bastando-lhe apenas cobrir a despesa própria do transporte, escolhe a mercadoria rica, deixando ao seu antagonista apenas o tráfego que lhe dá prejuízo. O automóvel leva *a linda senhora que vai para o seu palacete* e deixa ao combóio o *emigrante que paga mal e o desertor* e a sua escolta, que quase nada pagam.

É este o aspecto mais importante do problema, que certamente encontrará solução algum dia.

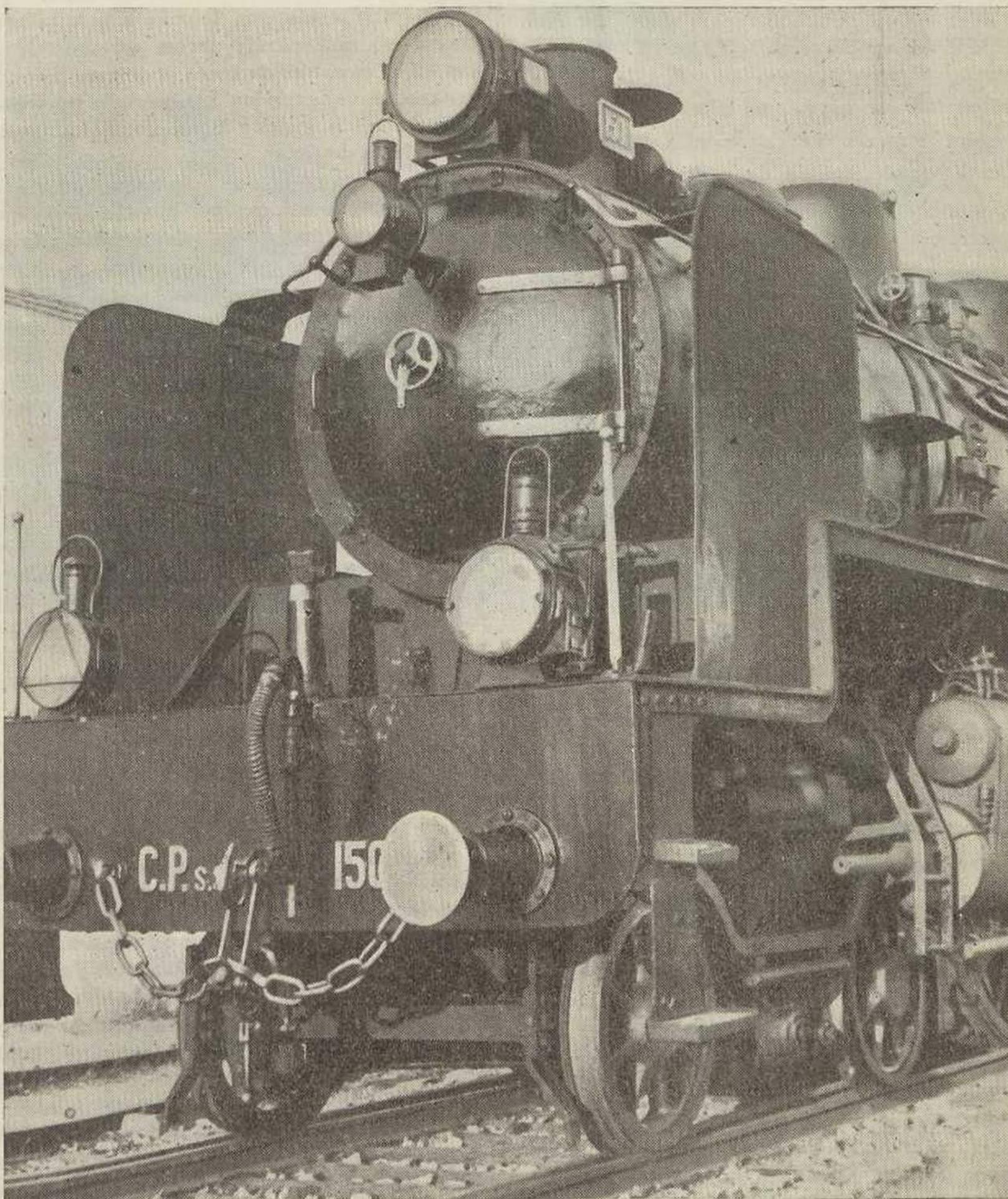
As características do caminho de ferro exprimem-se pela segurança, pelo conforto e pela regularidade. Ao longo das linhas férreas há inumeros agentes que velam pela segurança dos passageiros, quer fazendo uso duma sinalização apropriada, quer verificando em certas estações o estado do material e, por toda a parte, o dos carris e das pontes. Numa carruagem de caminho de ferro pode-se ler à vontade, pode-se dormir, e em carruagens especiais pode-se comer, sem ter para isso de interromper a viagem. No combóio vai-se à guarda duma organização, melhor ou pior, mas regulamentada, sem sobressaltos nervosos nem excitações psíquicas. Os combóios são pontuais. Sabe-se a que horas partem e sabe-se a que horas chegam. Podem fazer-se planos, podem organizar-se programas de actividade, o que nem sempre acontece com o automóvel.

Não resisto à tentação de apresentar o relato de uma viagem entre Lisboa e Leiria, feita por um escritor contemporâneo que trabalha a prosa portuguesa com grande esplendor verbal:

— «Viajei num carrão dos modernos, destes que parecem não ter frente nem costas, porque o motor foi recolhido para dentro, ou porque o lugar do motorista foi avançando até à linha da capota; por amável deferência tinhum-me reservado o lugar ao lado do motorista, que é como quem diz ao lado do motor, pois este ficava numa espécie de baú entre o dito motorista e eu. Assim, interiormente, acicatava-me o medo de que aquele mecanismo se incendiasse, escolhendo-me a mim para vítima certa, pois estava logo ali à chama de sequear; e vexava-me ir no lugar do motor; parecia-me que este deixara de ter 30 cavalos, para passar a ter 30 cavalos, o motorista e eu. Também reparei com horror que o baú de metal aquecia muito durante as paragens, para arrefecer durante a marcha. Durante a marcha, quem

via um calor era eu. Com efeito, quem me visse da estrada, via-me dentro duma redoma de vidro; e eu nunca me vira noutra, de maneira que não sabia o efeito que fazia. Só sabia o

da estrada, os pedes, os animais domésticos os, carros que vinham em sentido contrário, e todas as edificações que ficavam à beira da calçada, Em cada um desses ensejos, — que são muitos—



Locomotiva em serviço nas linhas do Sul e Sueste

efeito que me fazia a mim, sobretudo quando o ponteirinho do conta-quilómetros começava com um ataque histérico por altura dos oitenta.

Durante boas seis horas de viagem, vi a morte diante dos olhos, e ao lado dos olhos, e por baixo dos olhos, não sei quantas vezes; para saber quantas vezes teria de contar as urvores

qualquer pessoa vê que o carrão não pode passar de maneira nenhuma; e no entanto passa, por espirito de contradição; o auto-carro fez-se afinal para resolver um urgente problema de urbanismo: — meter o Rossio na Beteaga. E o certo é que cabe.

Como nota humana, a que mais me impres-

sionou foi a extrema popularidade do motorista. Vila sim vila não, havia uma janela que se abria e à qual assomava uma mulher nova que lhe sorria; ao princípio imaginei que estavam a fazer troça de eu ir na redoma; em certa altura uma dessas sereias piscou o olho, e percebi que o sorriso era outro. Nesta, naquela aldeia, o auto-carro parava e traziam-lhe cestos de comida com etiquetas, um cabaz com duas galinhas sob um mosquiteiro de rede de arame, e bicicletas cujo ciclista, desistindo da volta a Portugal, preferia pagar bilhete e incrustar-se entre os passageiros.

Outro aspecto notável era o poder especial do condutor: sem se cansar, andava para cá e para lá na coxia central, já atafulhada por tudo quanto aos passageiros sobejava dos respectivos bancos. Mas ora andava com a espinha encostada ao tejadilho, e a cabeça por alturas do umbigo, ora passeava de cocoras, a morder impassivelmente os bilhetes; não faço a menor ideia sobre qual será a região do país onde se recrutam aqueles estupendos contorcionistas.

Confesso que não fiquei avezado a esse meio de locomoção, se assim se exprime o impulso que põe uns tantos loucos em movimento. É certo que desta vez não enjoei; mas acho que foi por levar o *Credo* na boca...

Deeci ao cabo da jornada com as pernas bam-bas, sentindo por algum tempo as pessoas e as coisas a virarem-se, como se continuasse a vê-las de dentro duma redoma aos solavancos. E tive saúdades da minha avó, santa senhora em cuja infância as diligências alevantavam ainda o pó da estrada, ao trote de cavalos cuja criação e manutenção se faziam na própria terra, sem porem uma Nação inteira na dura contingência de não ganhar para o petróleo e seus derivados...»

Sem outros comentários nem confrontos, não é verdade que esta prosa equivale, na propriedade e no pitoresco, à do sr. Almeida Garrett?...

O problema do automóvel e do caminho de ferro é singularmente agravado, no nosso país, pela diminuta extensão territorial.

A viagem média em Portugal é de 300 quilómetros, isto é, o percurso no qual, teóricamente, o automóvel suplanta o combóio. Quatro pessoas, tomando um automóvel no Rossio, podem ir até ao Porto quase no mesmo tempo dos rápidos e talvez mais barato. Condenar por este facto o combóio parece-me colaborar com a desordem económica e a inquietação dos espíritos que a gera e é própria da época perturbadíssima em que vivemos.

Disse atrás que em Portugal não há luta entre o carril e a estrada. Há apenas o ataque do automóvel ao combóio. Repito-o agora, pois a solução deste problema dos transportes não depende de esforços isolados de entidades particulares, mas sim do plano de conjunto a que todos devem obedecer.

Há transportes que teórica e praticamente pertencem ao automóvel: devem ser dele. Há outros que só o caminho de ferro pode assegurar, como o transporte de grandes massas de pessoas ou de mercadorias a grande distância: devem reservar-se ao caminho de ferro.

Para a luta podem as empresas ferroviárias apetrechar-se, não indo para a estrada competir, em serviços automóveis, com os automóveis de carreira, mas com as suas próprias armas, melhorando os serviços pelo emprego de automotoras a óleos pesados ou eléctricas, imprimindo normas comerciais onde ainda hoje impera a burocracia e a rotina do monopólio, condicionadas por legislação antiquada.

São precisas providências legais que modifiquem os termos das concessões de serviço público. É preciso, em suma, geral renovação de métodos e processos, fácil de conseguir-se logo que a legislação seja alterada.

Não é difícil, por processos meramente ferroviários, ir de Lisboa ao Porto em três horas e meia, e às Caldas da Rainha em hora e meia, em melhores condições de conforto do que actualmente.

É, portanto, a uma melhoria dos serviços ferroviários que pode e deve ir buscar-se o remédio à crise actual.

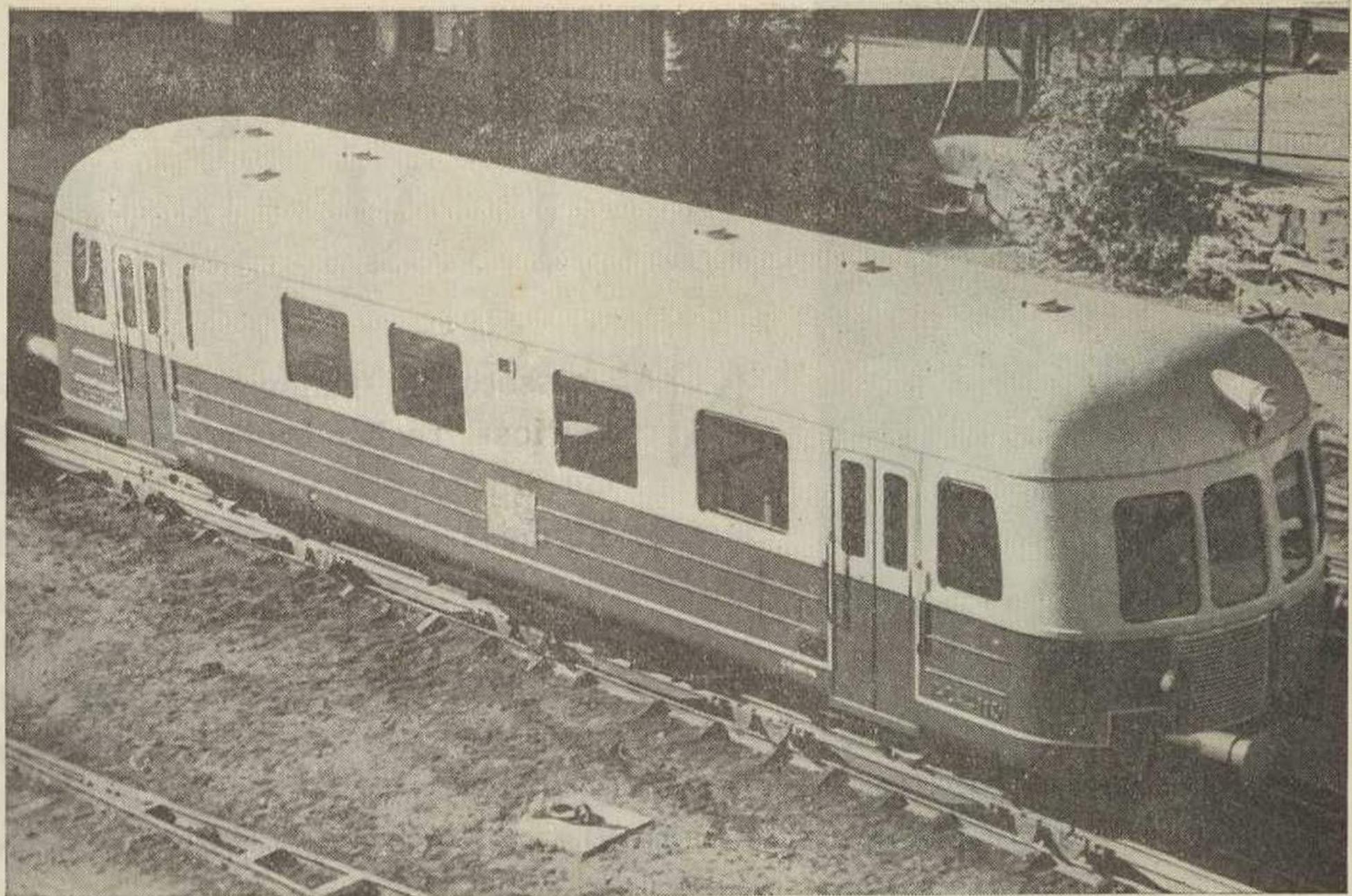
Desejo terminar afirmando que só na ordem pode haver progresso efectivo e criador e que, com a ordem das coisas materiais, se pode auxiliar o regresso à tranquilidade dos espíritos e à paz das consciências — fontes seguras de felicidade humana.

É ainda a Eça de Queiroz que vou buscar o ponto final desta palestra sem pretensões. Vou reproduzir o admirável trecho de «A Cidade e as Serras», que sempre me acode à memória quando atravesso a fronteira, de regresso do estrangeiro, e tão deliciosamente define um gôzo — hoje raro em terra estranha — que só bem se avalia quando se está dele ausente: a doçura do viver português.

— «Acordei envolto num largo e doce silêncio. Era uma estação muito sossegada, muito varrida, com rosinhas brancas trepando pelas paredes — e outras rosas em moitas, num jardim, onde um tanquezinho abafado de limos dormia sob duas mimosas em flor que ressendiam.

Um moço pálido — que parece ser ainda o Artur de «A Capital» de paletot côn de mel, vergando a bengalinha contra o chão. contemplava pensativamente o combóio. Agachada rente à grade da horta uma velha diante da sua cesta de ovos, contava moedas de cobre no regaço. Sobre o telhado secavam aboboras. Por cima rebrilhava o profundo, rico e macio azul de que meus olhos andavam aguados.

Sacudi violentamente Jacinto :



Uma das modernas automotoras suecas, que brevemente circularão nas linhas férreas portuguesas

— Acorda, homem, que estás na tua terra!

Ele desembrulhou os pés do meu paletot, cofiou o bigode e veio sem pressa, à vidraça que eu abrira, conhecer a sua terra.

— Então é Portugal, hein?... Cheira bem.

— Está claro que cheira bem, animal!

A sineta tilintou languidamente. E o comboio deslisou, com descanso, como se passeasse para seu regalo sobre as duas fitas de aço, assobiando e gozando a beleza da terra e do céu.

A O S L E I T O R E S

Apesar de só há dias ter sido distribuído o número de Janeiro do «Boletim da C. P.», é animadora a lista de novos assinantes.

De toda a parte nos chegam pedidos, o que, necessariamente, nos obriga a aumentar a tiragem. Com o fim de ser fixado o número de exemplares necessários à distribuição, agradecemos aos nossos leitores o favor de, sem demora, nos remeterem as listas de novos assinantes, respondendo, assim, à circular distribuída no último número.

Aqueles agentes que, não sendo assinantes, tem recebido os últimos números da nossa revista, comunicamos que vamos tomar providências sobre a cobrança, que é de um escudo por mês, caso o «Boletim» não nos seja devolvido.

Aproveitamos a oportunidade para informar que, no «Boletim da C. P.», podem colaborar todos os ferroviários, desde que a colaboração satisfaça as exigências da publicação.

Os originais devem ser enviados directamente aos redactores das várias Divisões, que são as seguintes: **VIA E OBRAS** — Eng.º Frederico Abragão, Chefe de Serviço. **EXPLORAÇÃO** — Eng.º Botelho da Costa, Chefe de Serviço. **MATERIAL E TRACÇÃO** — Eng.º Horta e Costa, Sub-Chefe de Divisão. **COMERCIAL** — Dr. Carlos Albuquerque, Chefe de Serviço. **ABASTECIMENTOS** — Eng.º Francisco Antunes, Sub-Chefe de Divisão.

GENTE DA VIA

NAS sessões de «Cinema para Ferroviários» realizadas recentemente em Lisboa, Barreiro, Entroncamento, Figueira da Foz e Campanhã, foi exibido o filme português intitulado «Gente da Via» que, sem favor, honra o cinema nacional, não só pela explendida fotografia, mas pela forma escrupulosa como foi realizado.

No filme «Gente da Via», descrevem-se os trabalhos de assentamento e conservação da linha férrea, sendo os personagens reais. A guarda de linha, os auxiliares, os assentadores, o chefe de distrito e o chefe de lanço, são actores improvisados, que, diga-se de passagem, desempenharam o melhor possível o seu papel.

É, portanto, um documento vivo da «Gente da Via», que mostra o cuidado com que a linha é tratada para evitar desastres e reclamações, e revela, de forma clara, o zêlo e a disciplina dos trabalhadores da Divisão de Via e Obras.

A colocação de travessas, o assentamento de carris, o aperto de parafusos e tirefondes, o emprego de petardos, a substituição de madeira, a pregação à gueixa, tudo foi focado com verdade e bom humor no filme «Gente da Via».

Quem viaja em comboio, nem sempre conhece o que representa a conservação das linhas, ignorando o cuidado, o esforço,

a dedicação e, tantas vezes o sacrifício do pessoal para que tudo esteja em condições, de forma que transforme a viagem num prazer agradável, comodo e seguro.

Se assim não fosse, a linha não oferecia confiança, o que daria lugar a que o público a perdesse também, quando viajasse em caminho de ferro.

Os leitores já ouviram falar, certamente, num jogo chamado «xadrez», um tabuleiro com quadrados brancos e negros onde se colocam umas marcas conhecidas por «pedras».

Pois para nós, ferroviários, o tabuleiro desse jogo (sem o qual não se poderia jogar...) é a «via»; as pedras representam o «material e tracção», pedras que a «exploração» movimenta conforme as necessidades.

O filme «Gente da Via» constitue, além dum lição de instrução profissional, franco elogio dos trabalhadores de linha que, tantas vezes à chuva e ao sol e com risco da própria vida cumprem dedicadamente o seu dever.

Falta dizer que o filme «Gente da Via», de que reproduzimos algumas passagens, foi realizado pelo Arquitecto Cotinelli Telmo, funcionário da Divisão de Via e Obras, que aproveitou o assunto inteligentemente.

Cantinas para o pessoal



O Senhor Ministro das Comunicações saudando os ferroviários, na inauguração da cantina da Calçada do Duque

A Administração da C. P., que há anos vem realizando uma obra de assistência notável, não só com assistência médica permanente, mas com a instituição de caixas de reformas e pensões, criação de escolas, dispensários, sanatórios, colónias de férias e bairros residenciais, inaugurou no mês passado duas cantinas para o pessoal, com instalações modelares. À inauguração da cantina da Calçada do Duque, em 17 de Janeiro, destinada ao pessoal da Administração, Via e Obras e Estação de Lisboa-R., assistiu o Senhor Ministro das Comunicações, Coronel Gomes de Araújo, que almoçou com cerca de quatrocentos ferroviários, a convite do Sr. Fausto de Figueiredo, Presidente do Concelho de Administração.

Neste almôço tomaram parte os Srs. Governador Civil de Lisboa, Dr. Mário Madeira, e Dr. Mota Veiga, respectivamente, como representantes dos Srs. Ministro do Interior e Sub-Secretário de Estado das Corporações; e ainda o Director Geral dos Caminhos de Ferro, Sr. Eng.º Vasco Ramalho; Dr. Augusto de Castro e Pedro Correia Marques, Directores dos jornais *Diário de Notícias* e *A Voz*; Vice-Presidente do Conselho de Administração, Eng.º Pinto Osório; Administradores General Raúl Esteves, Dr. Fezas Vital e Eng.º Leite Pinto e Mário Costa; os membros da Assembleia Geral e Conselho Fiscal Drs. Bustorff Silva, Vitor Santos e Emídio Mendes; o Director



Um curiosíssimo aspecto do almôço inaugural da cantina da Calçada do Duque

O Senhor Ministro das Comunicações almoçou com o pessoal na Cantina da Calçada do Duque



O Sr. Fausto de Figueiredo, discursando, rodeado pelos Srs. Ministro das Corporações e Eng.º Vasco Ramalho e Espregueira Mendes

Geral da C. P., Eng.º Espregueira Mendes; os Sub-Directores Eng.º Pereira Barata, Pedro Brion, Campos Henriques e Pinto Bravo; o Secretário Geral da Companhia, Eng.º Branco Cabral; a Comissão das cantinas; os Presidentes dos Sindicatos; Chefes de Divisão e Serviço e funcionários de todas as categorias.

No final do almôço, o Sr. Presidente do Conselho de Administração saudou o Sr. Ministro das Comunicações, pondo em relevo a ação das cantinas, que vão contribuir para melhorar a situação dos que trabalham nos caminhos de ferro. Em termos de grande elogio, referiu-se ao Sr. Ministro das Comunicações, que afirmou ter a noção exacta dos verdadeiros interesses nacionais e que, desde sempre, reconheceu a importância primacial dos caminhos de ferro na economia do país. Referiu-se ainda à unificação das caixas de reformas e à obra que o Sr. Ministro da Economia está desenvolvendo, sem o qual as cantinas dos ferroviários não poderiam fornecer refeições a preços tão acessíveis.

Falou em seguida o Administrador Sr. General Raúl Esteves, que tem a seu cargo a direcção da obra social e de assistência ao pessoal, que se referiu às realizações já efectuadas, citando os pezados encargos que a C. P. vem suportando, os quais, no ano de 1947, atingiram a elevada soma de cinco mil contos.

O Sr. Ministro das Comunicações em breves palavras, agradeceu o convite



Durante a visita que precedeu o almôço inaugural na cantina de Santa Apolónia

para a inauguração da cantina e disse da satisfação que sentia em almoçar com ferroviários, gente de trabalho que muito considera.

Uma prolongada salva de palmas coroou o discurso daquele membro do Governo.

No almôço inaugural da cantina de Santa Apolónia tomaram parte 900 ferroviários

A inauguração da cantina de Santa Apolónia, em 24 de Janeiro, decorreu com grande alegria. Os Senhores Ministro das Comunicações e Sub-Secretário do Estado das Corporações, na impossibilidade de assistirem, fizeram-se representar pelos Srs. Eng.º Vasco Ramalho, Director Geral de Caminhos de Ferro, e Dr. José Ferreira. Neste almôço tomaram parte novecentos ferroviários, que trabalham nos escritórios e oficinas de Santa Apolónia.

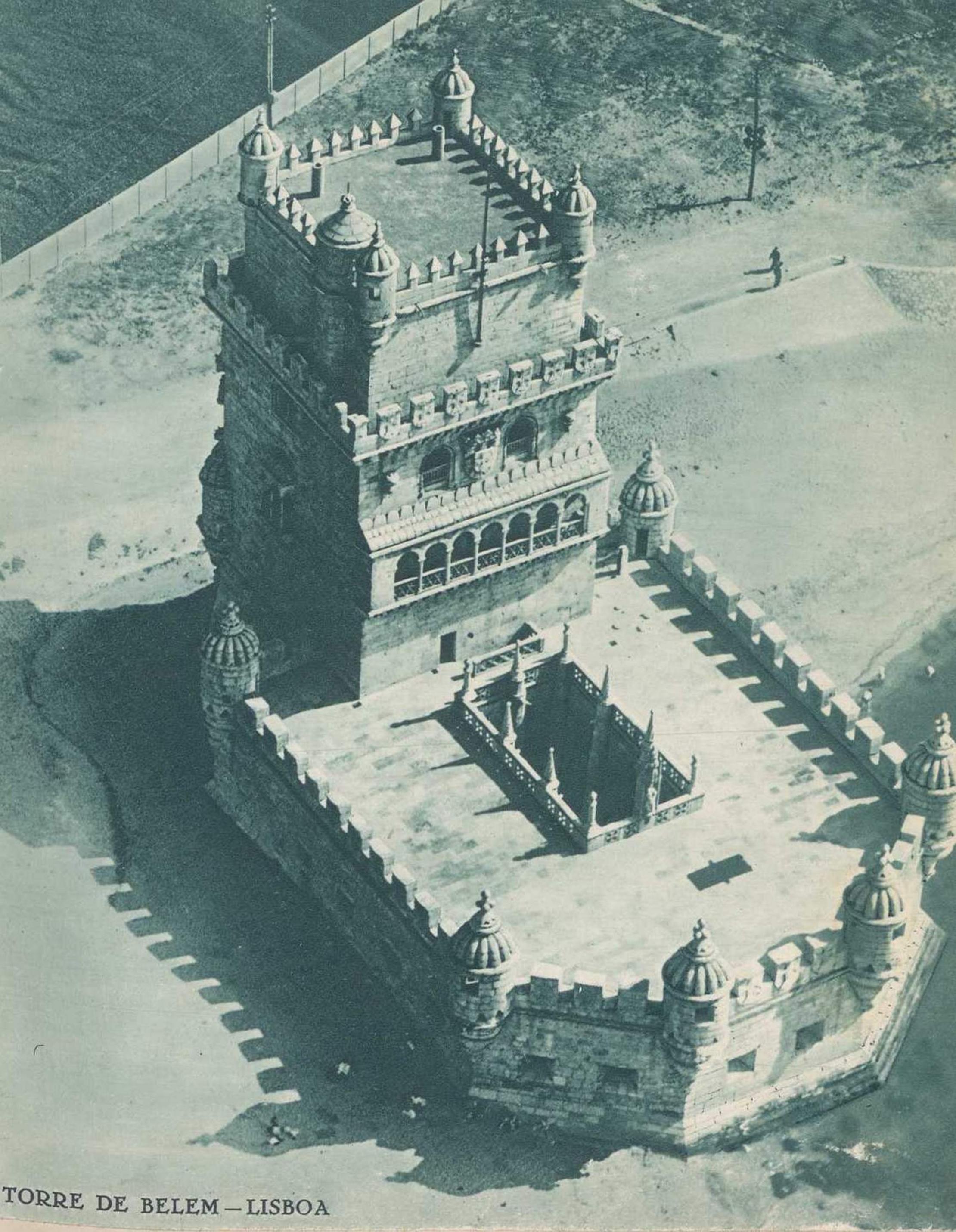
O Conselho de Administração da Companhia estava representado pelos Administradores Srs. General Raúl Esteves e Eng.º Mário Costa. Estavam também presentes o Sr. Director Geral, Eng.º Espregueira Mendes; Secretário Geral, Eng.º António Branco Cabral; Sub-Directores Eng.ºs Pereira Barata, Campos Henriques, Pedro Brion e Pinto Bravo; Chefes de Divisão Eng.ºs Fernando Arruda, Mário Fonseca, Souza Nunes, Lima Rêgo e Dr. João Faria Lapa; funcionários superiores e agentes de todas as categorias.

No final do almôço, o Sr. General Raúl Esteves proferiu palavras de saudação à família ferroviária, mostrando as vantagens que resultam da instituição de novas cantinas, e afirmando que o Conselho de Administração, embora com sacrifício, vem realizando uma importante obra social a favor de todos os que trabalham na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Nas cantinas inauguradas, onde se servem diariamente 1.100 almoços ao preço de 2\$70 por pessoa, todo o material e mobiliário é novo. As refeições satisfazem inteiramente, podendo afirmar-se que o pessoal comprehendeu o esforço realizado pela Administração em favor de um melhoramento de grande importância.

O Sr. General Raúl Esteves discursando durante o almôço que se efectuou para inaugurar a cantina de Santa Apolónia





TORRE DE BELEM — LISBOA

A Tôrre de Belém

ATÔRRE de Belém é um dos mais belos e originais monumentos de Lisboa, e, na opinião de Olivier Merson, «a mais graciosa, a mais elegante, a mais encantadora das joias cinzeladas sob a inspiração das fantazias mouriscas».

«Segundo Garcia de Rezende, D. João II pensou, para defesa do rio, elevar no Restelo uma fortaleza, de que o próprio cronista chegou a fazer o debuxo. O rei, porém, morreu pouco depois, e foi D. Manuel que, vinte anos mais tarde retomou, não o debuxo de Rezende, mas a ideia do seu antecessor encarregando desta vez um dos seus melhores arquitectos de erguer no Restelo Velho um baluarte. Começado cerca de 1515, estava já terminado em 1521, ano em que D. Manuel nomeou seu primeiro alcaide-mór, Gaspar de Paiva, e colocou a fortaleza sob a invocação do padroeiro da cidade, chamando-lhe Castelo de S. Vicente a par de Belém.

O arquitecto que a construiu foi Francisco de Arruda, designado em 1516 «mestre do baluarte do Restelo», e um dos melhores mestres de pedraria dessa admirável dinastia dos Arrudas, que durante quatro gerações elevaram, na Batalha, em Tomar, Belém e Marrocos, alguns dos mais belos padrões à glória da dinastia de Aviz.

A torre ficou primitivamente rodeada de água por todos os lados, fundada dentro de água, como escreve Damião de Gois, mas o deslocamento progressivo do curso do rio para o sul foi a pouco a pouco envolvendo numa faixa de areia que a prende hoje mais à terra e a vizinhança vexatórias para a sua beleza e o nosso gosto do que ao mar, donde outrora emergia como uma bela flor, envolvida num evocativo perfume oriental.

Ainda hoje, por motivos bem mais poderosos do que ao tempo de Garrett, se poderiam repetir as indignadas palavras do Poeta: «o primeiro edital que está à entrada de Lisboa para dizer ao estrangeiro que chega — aqui moram bárbaros!» Efectivamente, como escreveu Ramalho Ortigão «ao lado da Tôrre de Belém, o mais pequenino entre os mais belos monumentos da nossa arquitectura, estabelece-se o gazómetro da companhia de iluminação a gás! A esbelta silhueta rendilhada do mais sugestivo padrão da nossa glória militar e marítima, já não imerge da areia loura do Restelo, em deslumbradora apoteose...»

• • • • •
A torre serviu por várias vezes de prisão de Estado. Ali morreu D. Pedro da Cunha, pai do Bispo do Porto D. Rodrigo da Cunha, feito prisioneiro por ter seguido o partido do Prior do Crato. Ali estiveram também encarcerados, em 1641, o duque de Caminha, o marquez de Vila Real, o Arcebispo de Braga, o conde de Vale de Reis, o general Matias de Albuquerque, etc.

• • • • •
Os elementos constructivos da Tôrre são os da tradição romano-gótica, expressa nas ogivas dos portais e na arcaria do pequeno claustro, no emprêgo da silharia, no sentimento, tão românico, das proporções, e até no carácter puramente ornamental da imaginária, ingénua e rude, mais decorativa e arquitectural do que animada do espírito plástico da estatuária do renascimento. O escudo régio, a empreza da esfera e a cruz da milícia de Cristo evocam, não apenas a símbólica dum rei e dum mestrado, mas as ambições duma época e o idealismo cavaleiresco e religioso da nacionalidade. Sob

o ponto de vista decorativo, são êsses leitmotivs da emblemática manuelina que lhe dão um carácter puramente nacional.

A riqueza decorativa da Tôrre é essencialmente exterior. Em planta, o velho castelo do Restelo compõe-se da torre quadrangular — vigia do largo e outrora habitação do capitão-mor — e do baluarte poligonal que a rodeia e protege com uma cortina de muralhas avançando sobre o mar como a proa duma nau.

•
Não deve deixar-se de visitar o interior, para examinar de perto a aduifa de pedra que no primeiro pavimento recorda o preenchimento mudejar do claustro real da Batalha; no segundo, o varandim com as suas colunas, capiteis e elegantes recortes dos topos; e dentro, na chamada Sala Régia, de tecto elíptico, o fogão decorado de meias esféricas; no último, a bela abóbada de cruzaria com os emblemas régios nos bocetes; e de todos os andares enfim a vista admirável sobre o mar.

A hora preferível para visitar a Tôrre é a do pôr do sol. As glórias e as afinidades decorativas que evoca, a atmosfera de ouro em que se envolve e o manto de jóias que se lhe estende aos pés perto do mar, tudo sugere a visão oriental do nosso passado de grandezas.»

(Do Guia de Portugal, de Raúl Proença)

O «Hors-teste» que «Boletim da C. P.» hoje publica, destina-se, como o anterior e os seguintes, a dar aos nossos leitores as imagens das mais belas obras de Arte portuguesas, que nenhum português deve ignorar.

HONRADEZ

Nem toda a gente tem a noção do verdadeiro conceito de honradez.

Honradez quere dizer integridade de carácter, lisura de processos, escrúpulo, pun-donor, brio, perfeição, justiça.

A honradez tem de ser integral. Não há honradez limitada. Aquele que, por exemplo, paga fielmente as suas dívidas, mas defrauda a qualidade ou quantidade do trabalho que tem por dever prestar, não é honrado.

Talvez não saiba...

Que em 1927, a rede explorada pela C. P. media 1169,442 quilómetros. Com o arrendamento das linhas do Estado, a extensão passou a seu a ser de 2.544,124 quilómetros. Depois da incorporação das novas linhas, em 1 de Janeiro de 1947, a rede actual mede 3.535,020 quilómetros.

*

Que os viveres fornecidos às famílias dos ferroviários, no último Natal, davam, à vontade, para alimentar durante um ano, toda a população de Viana do Castelo.

*

Que no mês passado foram inauguradas duas «Cantinas para Ferroviários» em Lisboa, uma na Calçada do Duque e outra em Santa Apolónia, as quais servem diariamente mil e cem almoços, cujo preço é de Esc. 2\$70 por pessoa.

*

Que os bilhetes de caminho de ferro vendidos durante um ano nas bilheteiras da C. P., postos a seguir, medem a extensão de 1710 quilómetros, o que dá, à vontade, para cobrir as fronteiras de Portugal.

*

Que a C. P. gastou, no ano de 1947, com a assistência ao pessoal, cerca de cincuenta mil contos.

*

Que as nossas automotoras percorreram no último ano, quatrocentos e quarenta e cinco mil quatrocentos e trinta e sete quilómetros.

*

Que o carvão consumido nas nossas locomotivas, durante o ano de 1947, foi de duzentos e cincuenta milhões oitocentos e vinte e sete mil quatrocentos e onze quilos, quantidade que dava para fazer uma distribuição de trinta quilos a cada um dos habitantes de Portugal Continental, sem distinção de sexos e idades.

DESPORTOS

Secção a cargo de MANUEL MOTA
Chefe de Secção da Via e Obras

FERROVIÁRIOS DESPORTISTAS

António José Ribeiro

Assentador da via

E «INTERNACIONAL» DE REMO

Natural de Lanhelas, concelho de Caminha, onde nasceu em 24 de Dezembro de



António José Ribeiro

1926, António José Ribeiro é um modesto assentador da via, categoria que foi elevado em 1 de Agosto de 1946. Foi admitido ao serviço, como suplementar da via, em 15

O Ateneu Ferroviário

regressou à prática do desporto

Depois de um interregno de três anos, o Ateneu Ferroviário regressou à prática do desporto, apresentando-se a disputar os campeonatos de Lisboa de Basquetebol e Ténis de Mesa.

A equipa de Basquetebol, que é treinada por Jorge Barbosa, jogador do Lisgás, reapareceu na presente época de 1947/948, concorrendo ao campeonato da 3.ª Divisão, onde já alcançou vitórias sobre o Desportivo dos Tabacos, Sporting da Penha e Olímpico.

Em ténis de mesa já na época passada o Ateneu Ferroviário concorreu ao Campeonato da Promoção, que venceu. Subiu depois à 2.º Divisão, classificando-se em 3.º lugar na competição há pouco terminada.

Tem apresentado quatro categorias.

É director da secção desportiva o sr. António Gomes, empregado de 1.ª classe da Repartição de Contabilidade da Via e Obras.

Convém salientar que a 1.ª categoria de Basquetebol é formada, entre outros, por quatro empregados daquela Repartição, srs. Torcato Leitão, Manuel Henriques Martins e Manuel Lourenço dos Santos, praticante de escritório e Jorge Branco, factor em Lisboa-R.

de Abril de 1941, e filho do falecido chefe de lanço José Ribeiro.

Fazeado parte da tripulação de «quatro com timoneiro» do Sporting Clube Caminhense foi, nessa qualidade, representar Portugal nos Campeonatos da Europa, de Remo, disputados em Setembro no lago de Como, junto da cidade suíça de Lucerna.

A Companhia, no desejo de facilitar a preparação técnico-desportiva deste seu modesto mas dedicado servidor, cujo comportamento é exemplar, colocou-o no distrito 414, com sede em Caminha.

Grupos ferroviários

que disputam, presentemente,
COMPETIÇÕES OFICIAIS

Os ferroviários portugueses dão boa contribuição para o desporto nacional.

Quatro clubes ferroviários estão, presentemente, a disputar competições oficiais em várias modalidades, independentemente da ação individual que exercem como dirigentes, jornalistas, árbitros, etc., alguns funcionários da C. P. e da Sociedade Estoril.

O **Grupo Desportivo da C. P.** formado quase exclusivamente por operários das Oficinas Gerais de Lisboa-P., está a disputar, com muito brilho, o campeonato de Lisboa de Basquetebol da 3.ª Divisão. É um dos mais fortes concorrentes à prova, registando sucessivos triunfos.

O **Grupo Desportivo Ferroviário**, de Campanhã, tem tido actuações de grande relevo nas competições de Andebol e Basquetebol do Porto. Ainda há pouco tempo ganhou o «Torneio Início» de Andebol. Com a inauguração do seu campo de jogos o Desportivo Ferroviário de Campanhã deve beneficiar grandemente.

O **Ateneu Ferroviário**, de Lisboa, concorre aos campeonatos de Basquetebol da 3.ª Divisão da A. B. L. e ficou em 3.º lugar no campeonato da 2.ª Divisão de ténis de mesa, há pouco tempo terminado.

O **Grupo Desportivo Ferroviário**, do Entroncamento, que possui boas instalações junto ao Bairro Camões, naquela vila, está a disputar o campeonato nacional da 2.ª Divisão de Futebol, na Zona B. Alternando bons e fracos resultados, não tem deixado de marcar posição de relevo.

Os Ferroviários de Campanhã

inauguraram um campo de jogos

Foi inaugurado, recentemente, o campo de jogos do Grupo Desportivo dos Ferroviários, de Campanhã, o qual fica situado perto das Oficinas Gerais da Tracção.

Este clube disputa os campeonatos do Porto de Basquetebol e Andebol, distinguindo-se em ambos.

O principal influente da colectividade é o sr. Eng.º Sousa Pires.

São ferroviários...

O árbitro internacional de futebol e antigo jogador, Carlos Canuto, empregado principal no Serviço de Contabilidade Central.

— O árbitro da Associação de Futebol de Leiria, Nuno de Freitas, empregado principal da 5.ª Secção de Via e Obras.

— O jornalista e dirigente Manuel Mota, chefe de secção da Via e Obras.

— O presidente da Federação Portuguesa de Ténis de Mesa, Diamantino Dias, empregado principal da Via e Obras.

— O professor de ginástica da «M. P.», José Júlio Moreira, chefe de secção da Via e Obras.

— O antigo internacional de futebol, Pedro Pireza, operário nas Oficinas Gerais do Barreiro.

Foram ferroviários...

António Roquete, guarda-rédes internacional olímpico.

— Ricardo Ornellas, um dos mais categórisados jornalistas desportivos e antigo seleccionador nacional.

— Fernando de Jesus, jogador internacional do Benfica.

— Boaventura da Silva, jogador do Internacional e do Sporting.

— Emídio Ramos, jogador dos «Leões» de Santarém e do Sporting.

No estrangeiro

Em Madrid, a Associação Desportiva Ferroviária é uma das mais populares colectividades de desporto, praticando várias modalidades.

— Em Bucareste, o grupo desportivo dos ferroviários é o actual «guia» da classificação do campeonato nacional de futebol.

— No Brasil, uma equipa de ferroviários disputa o campeonato do Estado de Fortaleza.

— O Ferrocarril do Oeste, clube de ferroviários, é um dos mais fortes grupos de futebol da Argentina.

O PREÇO DOS BILHETES

DE COMBÓIO EM 1873

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

SERVIÇO DESDE 1 DE DEZEMBRO DE 1873

EDITADO pela Tipografia Editora de Matos Moreira & Companhia, Praça de D. Pedro, 67-Lisboa, publicou-se pela primeira vez, em 1873, o «Almanach de Caricaturas» para o ano seguinte.

Neste almanaque, que é ilustrado com caricaturas de Rafael Bordalo Pinheiro, dão-se a conhecer as marés, os feriados, os eclipses do Sol, as franquias do correio e, como não podia deixar de ser, os dias dos meses.

Com o fim de prestar um serviço aos leitores, publicava este almanaque os preços dos bilhetes dos caminhos de ferro, o que, além de reclamo para este meio de transporte, então novo em Portugal, constituia ótima indicação para os viajantes.

A publicação dos preços dos bilhetes, em vigor em 1 de Dezembro de 1873, mostra aos leitores do «Boletim da C. P.» como os tempos mudaram, no espaço de 65 anos...

Estações	ENTRE LISBOA E O PORTO			ENTRE O PORTO E LISBOA		
	PREÇOS DOS BILHETES			PREÇOS DOS BILHETES		
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Lisboa.....	—	—	—	Gaia (Porto).....	—	—
Entroncamento.....	2\$030	1\$580	1\$130	Valladares.....	3120	3090
Thomar.....	2\$290	1\$780	1\$280	Granja.....	3230	3180
Chão de Maçãs.....	2\$460	1\$920	1\$370	Espinho.....	3310	3240
Caxarias.....	2\$650	2\$060	1\$470	Esmoriz.....	3400	3310
Albergaria.....	2\$840	2\$210	1\$580	Ovar	3610	3480
Vermoil.....	3\$070	2\$390	1\$740	Estarreja	3860	3670
Pombal.....	3\$220	2\$500	1\$790	Aveiro	3140	3890
Soure.....	3\$520	2\$740	1\$960	Oliv.º do Bairro	3520	3180
Formoselha....	3\$820	2\$970	2\$130	Mogofores.....	3670	3300
Taveiro	4\$010	3\$120	2\$230	Mealhada.....	3840	3430
Coimbra.....	4\$130	3\$210	2\$290	Souzellias	3050	3590
Souzellias	4\$260	3\$310	2\$370	Coimbra	3180	3700
Mealhada	4\$480	3\$490	2\$490	Taveiro	3310	3800
Mogofores.....	4\$640	3\$610	2\$580	Formoselha.....	3300	3950
Oliv.º do Bairro	4\$790	3\$720	2\$660	Soure	3780	3170
Aveiro	5\$160	4\$020	2\$870	Pombal.....	35090	2\$400
Estarreja.....	5\$450	4\$240	3\$030	Vermoil	3260	3530
Ovar	5\$690	4\$430	3\$170	Albergaria	3460	3700
Esmoriz.....	5\$900	4\$590	3\$280	Caxarias.....	3670	3860
Espinho.....	6\$020	4\$680	3\$340	Chão de Maçãs	3840	3990
Granja	6\$070	4\$720	3\$380	Thomar	4\$010	3\$120
Valladares	6\$200	4\$830	3\$450	Entroncamento	4\$280	3\$330
Gaia (Porto)...	6\$300	4\$900	3\$500	Lisboa	6\$300	4\$900

Partida de Lisboa—6 h. e 45 m. da manhã e 8 h. da tarde.

Chegada ao Porto—9 h. e 45 m. da tarde e 7 h. e 35 m. da manhã.

Partida do Porto—6 h. e 30 m. da manhã e 5 horas e 30 m. da tarde.

Chegada a Lisboa—9 h. e 10 m. da tarde e 5 h. e 30 m. da manhã.

Transporte de Lisboa às seguintes cidades da Europa

Destino	PREÇOS EM REIS		Destino	PREÇOS EM REIS	
	1.ª classe	2.ª classe		1.ª classe	2.ª classe
Ciudad-Real ¹	12\$460	9\$490	Haya	57\$470	43\$000
Madrid	18\$000	13\$790	Por Dieppe.. ²	54\$870	41\$320
Bordeaux	36\$210	27\$370	Londres Por Boulogne	60\$390	45\$150
Paris.....	48\$000	36\$220	Por Calais	61\$490	46\$330
Amsterdam	58\$650	44\$340	Milão	65\$280	49\$030
Berlim	73\$050	56\$380	Moscow	120\$880	91\$590
Bruxellas	54\$120	40\$810	Napoles	89\$490	68\$210
Copenhague	70\$770	56\$3080	Roma	83\$770	63\$3820
Dresde	75\$000	57\$3670	S. Petersburgo	106\$740	82\$020
Edimburgo	77\$240	57\$3830	Trieste	81\$540	61\$580
Florença	76\$600	58\$320	Turim	67\$470	47\$510
Francfort	62\$100	46\$640	Varsovia	85\$900	66\$100
Genebra	60\$600	45\$670	Vienna	78\$780	58\$760

¹ Para as primeiras quatro estações ha bilhetes de IDA e VOLTA, o que não sucede com as restantes, cujos bilhetes são só de IDA.

² Independente da distancia do trajecto pelo mar, em que se gastam: por Dieppe 6 horas, por Boulogne, 2 horas e meia, e por Calais 2 horas e um quarto.

Conclusões da XIV Sessão do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

Como certamente os nossos leitores já sabem, efectuou-se, em Junho do ano findo, na cidade suíça de Lucerna, a XIV Sessão do Congresso International dos Caminhos de Ferro.

Na Secção III (Exploração) o Congresso chegou a conclusões de bastante interesse, das quais respi-gamos as seguintes:

«1 — As tarifas de passageiros deveriam ser reajustadas, de maneira a aproxima-las, na medida do possível, dum nível que permitiria equilibrar as despesas do serviço de passageiros. Tarifas de passageiros demasiado baixas obrigariam as administrações dos caminhos de ferro, ciosas do equilíbrio dos seus orçamentos, ou a privar a clientela das facilidades indispensáveis ou a sobre-carregar as tarifas de mercadorias, o que as tornaria particularmente vulneráveis à concorrência da estrada.

2 — Para evitar a inflação dos percursos quilométricos dos combóios, dever-se-á fixá-los num nível exactamente adaptado às necessidades dum serviço racional, dando satisfação à clientela.

Em princípio, nas linhas principais, renunciar-se-á à rapidez a todo o custo, mantendo relações suficientes, diurnas e nocturnas, entre os grandes centros. Contudo, nas relações em que existe um desenvolvimento potencial do tráfego, organizar-se-ão alguns combóios de elevada velocidade, oferecendo grande conforto, a fim de facilitar e provocar as deslocações. A electrificação de estas relações parece interessante, sendo a tracção eléctrica um meio de realizar económica e um serviço frequente e rápido, susceptível de promover um aumento de tráfego.

Os combóios omnibus de longo curso tornam-se dispendiosos, porque são mal utilizados na maior parte do seu trajecto. Poder-se-á substitui-los por combóios de percurso limitado, cuja composição mais facilmente se ajusta à clientela, e cuja rapidez comercial, mais elevada, permitirá uma fácil exploração das linhas, em serviço rápido e intensivo. Certos combóios rápidos e omnibus poderão ser útilmente assegurados nas linhas principais por automotoras potentes.

A fim de fazer face às flutuações do tráfego, estas automotoras devem ter possibilidades de se atrelarem e dispor duma reserva de potência suficiente para reboear um veículo sem um alongamento excessivo dos horários.

O serviço das linhas secundárias, far-se-á, tanto quanto possível, com automotoras com lançadeiras, podendo ter atrelados e duma potência suficiente para lhes ligar um ou dois reboques.

O serviço das linhas suburbanas e de certas relações a curta distância, entre grandes aglomerados, seria assegurado por grupos de combóios cadencia-

dos, ficando cada combóio do grupo afecto ao serviço de estações ou duma zona determinadas. Estas linhas seriam útilmente electrificadas, para desenvolver e acelerar o serviço visando o aumento da clientela.

Há grande interesse em pôr ao serviço carruagens directas, especialmente para os percursos nocturnos, nas relações mais frequentadas, de maneira a evitar o transbordo de passageiros a horas incómodas.

3 — Uma vez que, antes de 1940, o peso médio dos veículos metálicos europeus, das grandes linhas, se elevava, em geral, acima de 40 T., convém a construção de veículos de passageiros aligeirados, tanto quanto seja compatível com uma segurança e um conforto, pelo menos iguais aos que existem actualmente.

E finalmente:

4 — Ressalta das conclusões precedentes que convém renunciar à velocidade pela velocidade, e que a procura do tráfego a todo o preço é uma quimera.

Para esse fim, as administrações deverão dar prova duma grande tenacidade, para resistir às solicitações abusivas da clientela e ver a sua acção encorajada pelos poderes públicos e pelos organismos oficiais.

NO ATENEU FERROVIÁRIO

foram eleitos os corpos gerentes para 1948

No Assembleia Geral realizada, recentemente, no Ateneu Ferroviário, foram eleitos os corpos gerentes para o exercício de 1948. São os seguintes: **Assembleia Geral**: Presidente — *Antero Gonçalves Ribeiro*; Vice-Presidente — *João Francisco da Silva Vieira*; 1.º Secretário — *Honório Fernandes Gonçalves*; 2.º Secretário — *José Martins Ferreira*; 1.º Vice-Secretário — *João de Oliveira Serrano*; 2.º Vice-Secretário — *Manuel Praxedes Vidal*. **Diracção**: Presidente — *Francisco Pinto Bual*; Vice-Presidente — *Vinícius Plínio Rosado Viegas*; 1.º Secretário — *Júlio Chaves de Araujo*; 2.º Secretário — *Armando dos Santos Nunes*; Tesoureiro — *António Gomes Júnior*; 1.º vogal — *José de Oliveira Estudante*; 2.º vogal — *Hostilio Florival Caleças*; 1.º suplente — *Joaquim Tavares*; 2.º suplente — *José de Lima Duarte*; 3.º suplente — *Noé Maria Nuno*; 4.º suplente — *Victor Afonso*. **Conselho Fiscal**: Presidente — *Raul de Seve Magalhães*; Secretário — *Duarte Avelino da Silva Matos*; Relator — *Júlio Gomes*.

PESSOAL

AGENTES COM 40 ANOS DE SERVIÇO

António Baptista, 6030-V, chefe do distrito 47 (Chão de Maçãs)

Admitido como assentador em 21-2-908, promovido a sub-chefe de distrito em 21-3-914 e a chefe de distrito em 21-3-925



António Godinho, 6539-V, assentador do distrito 43 (Marvão)

Admitido como assentador em 21-2-908



Albertina de Jesus, 6711-V, guarda do distrito 50 (Caxarias)

Admitida como guarda em 21-2-908



Jesuina da Conceição, 6405-V, guarda do distrito 30 (Portalegre)

Admitida como guarda em 71-2-908



Domingos de Oliveira, 5157-SS., chefe do distrito 1/13.^a (Évora)

Admitido como assentador em 21-3-908, promovido a capataz de partido em 21-6-923 e a chefe de distrito em 11-5-927



ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

No dia 13 de Dezembro findo, os suplementares de obras, António Lopes, Jorge Barreira e Manuel dos Santos Correia, encontraram na banqueta da linha ao Klm.^o 153,100 — Norte — uma peça de fazenda com 32^m,40, a qual entregaram ao chefe do distrito 51 (Albergaria), que, por sua vez, a entregou ao chefe daquela estação.

LÁ POR FÓRA...

Preços tarifários dos Caminhos de Ferro em Inglaterra

O aumento de preços tarifários, a partir de 1 de Outubro, próximo, por ter sido anunciado pelo Ministro dos Transportes, numa altura em que a opinião geral se concentrava em assuntos de importância nacional, não provocou grande reacção por parte do público. Parece verificar-se uma atitude de resignação. É, porém, difícil evitar a conclusão de que, do aumento de preços, resultarão prejuízos tão grandes, se não maiores, do que aqueles que seriam de esperar se os preços não fôssem alterados.

É voz corrente que o público está, actualmente, menos preparado para gastar dinheiro do que estava no ano passado; e a reacção inevitável será a de um desvio no trâfego ferroviário. Tal resultado agradará àqueles que defendem o critério de os combóios de passageiros serem reduzidos, para que as linhas fiquem livres aos combóios de mercadorias; mas é, também, de certo modo importante, que se obtenham lucros com os combóios de passageiros.

Embora este aumento tarifário não tenha entrado ainda em vigor, já se verifica, em certas linhas, uma diminuição tal de trâfego que, a não ser aos sábados, sómente metade da lotação dos combóios se esgota.

Na camionágem, por outro lado, vendem-se todos os bilhetes, e muitas pessoas não conseguem transporte, devido à falta de veículos.

Em muitos casos, viajam por estrada aqueles que preferem este meio de transporte; mas verifica-se, cada vez mais, o desvio para a camionágem, por serem mais baixos os preços e porque se garante um lugar sentado a todos os passageiros que tenham marcado lugar.

A população foi informada de que, actualmente, não é oportuno que se estabeleçam aumentos de ordenado. No entanto, aqueles que se servem com regularidade do cami-

nho de ferro, terão de suportar um aumento de cerca de 25% no custo das passagens para os seus empregos.

O Governo deveria tomar medidas no sentido de aumentar as receitas por um melhor aproveitamento dos combóios existentes.

A fim de que o caminho de ferro seja defendido da concorrência da camionágem e da aviação, é de recear que se aumentem os preços destes transportes, ou mesmo, que se cortem algumas carreiras.

(Do *Modern Transport*)

Tarifas para mercadorias em França

Segundo informações da Revista «Verkehr» houve uma nova elevação de Tarifas para Mercadorias, em França, de 28,5%. Foi o quinto aumento durante o ano de 1947, assim distribuído:

1.º, em 1 de Janeiro 1947, 13%; 2.º, em 9 Janeiro 1947, 5%; 3.º, em 17 Março 1947 (reforma tarifária); 4.º, em 1 Julho 1947, 28%; 5.º, em Novembro 1947, 28,5%.

Mapa dos Caminhos de Ferro de Portugal

Como prometêmos, será distribuído aos leitores do Boletim da C. P. um mapa colorido dos caminhos de ferro de Portugal, iniciativa que estamos certos será muito bem recebida pelos nossos leitores.

Tornando-se necessário fixar a tiragem deste mapa, que será distribuído gratuitamente a todos os nossos assinantes, pedimos o favor de nos devolverem as listas que acompanharam o número de Janeiro, o que desde já agradecemos.

Sumário



O Combóio e o Automóvel, pelo Eng.º António Branco Cabral.

Aos leitores.

Gente da Via.

Cantinas para o pessoal.

Página de Arte: A Torre de Belém.

Honradez.

Talvez não saiba...

Desportos, secção a cargo de Manuel Mota.

Curiosidades: O preço dos bilhetes de combóio em 1873.

Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro.

Ateneu Ferroviário.

Pessoal.

Lá por fora...

Mapa dos Caminhos de Ferro de Portugal.

CAPA: O rápido «55», composto por carruagens «Budd», de fabrico americano.

Novos assinantes do "Boletim da C. P."

O apelo que fizemos no número de Janeiro está a dar os melhores frutos. Raro é o dia que não recebemos novas inscrições, prova de que a publicação está despertando interesse. Muito em breve estabeleceremos as bases dum concurso, no qual serão atribuídos prémios aos angariadores de novos assinantes.

Por isso mesmo não publicaremos, por enquanto, nem o nome dos proponentes, nem o dos novos assinantes, que, conforme o desejo manifestado, receberão o «Boletim da C. P.» a partir de 1 de Janeiro. Para todos, vão os nossos agradecimentos.