

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

Costasilva, Fred-Rico, Visconde de Cambolh, Visconde de la Morlière, Diabo Vermelho, Preste João, Manelik, Mefistófeles e Cagliostro — Não é possível satisfazer os seus pedidos visto estarem completamente esgotadas as suas produções. Conforme já foi pedido em Agosto último, é favor enviarem com urgência produções de todas as variedades.

Britabrantes, P. Rêgo, Cruz Kanhoto, Veste-se, Novata, Roldão e Marquês de Carinhas — A reserva das suas produções está reduzida ao mínimo. Igualmente se roga o envio de novas produções com a máxima brevidade.

QUADRO DE DISTINÇÃO

Alerta, 7 votos — Produção n.º 3

Sardanápolo, 7 votos — Produção n.º 11

QUADRO DE HONRA

O Profeta, Britabrantes, Cagliostro, Mefistófeles, Bandarra, Marcial, Alerta, e Paladino.

QUADRO DE MÉRITO

Costasilva, P. Rêgo, Cruz Kanhoto, Veste-se, Fred-Rico, Novata, e Roldão (19); *Sanaujo, Visconde de Cambolh, Visconde de la Morlière, Marquês de Carinhas, Diabo Vermelho, Preste João e Manelik* (18).

Soluções do n.º 100

1 — Encangado, **2** — Ensopado, **3** — Serpão, **4** — Travessa-travessão, **5** — Memória-memorião, **6** — Campa, **7** — Essência, **8** — Entreposto, **9** — Alento, **10** — Eruca, rola, Ulm, ca, a, **11** — O que tarda arrecada, **12** — Incola, **13** — Suxa-suxo ou Laxa-laxo ou Froixa-froixo, **14** — Manegar, **15** — Graúlho-gralho, **16** — Barbuda-barda, **17** — Lúdrico-Luco ou Mamota-mata, **18** — Marachão-machão, **19** — Patola-pala, **20** — Noto-tono.

Duplas

(Ao confrade *Paladino*)

1 — Levei-te ao colo quando passámos o desfileiro — 4.

Marcial

2 — Para colhêr uma casta de uva, puz lama empastada na orla do vestuário — 3

Novata

3 — A palavras loucas, não ligo importância, e muito menos a parvoices — 4.

Veste-se

4 — Pequeno jarnel para tão grande súcia — 3.

O Profeta

5 — Decifrar charadas, se não é tarefa penosa, é contudo, um trabalho difícil — 3.

Alerta

6 — O «tributo de vassalagem» foi substituído pelo «fôro que constava de um alqueire de cevada e uma galinha» — 3.

Paladino

7 — Se andas a perseguir a pequena, é porque a queres namorar — 3.

Marcial

8 — Combinada

+ da — Esquilo
+ ro — Cruel
+ do — Pêso (em Gôa)
— Audaz —

Britabrantes

Enigmas tipográficos

9 —

TA
TA

6 letras

O Profeta

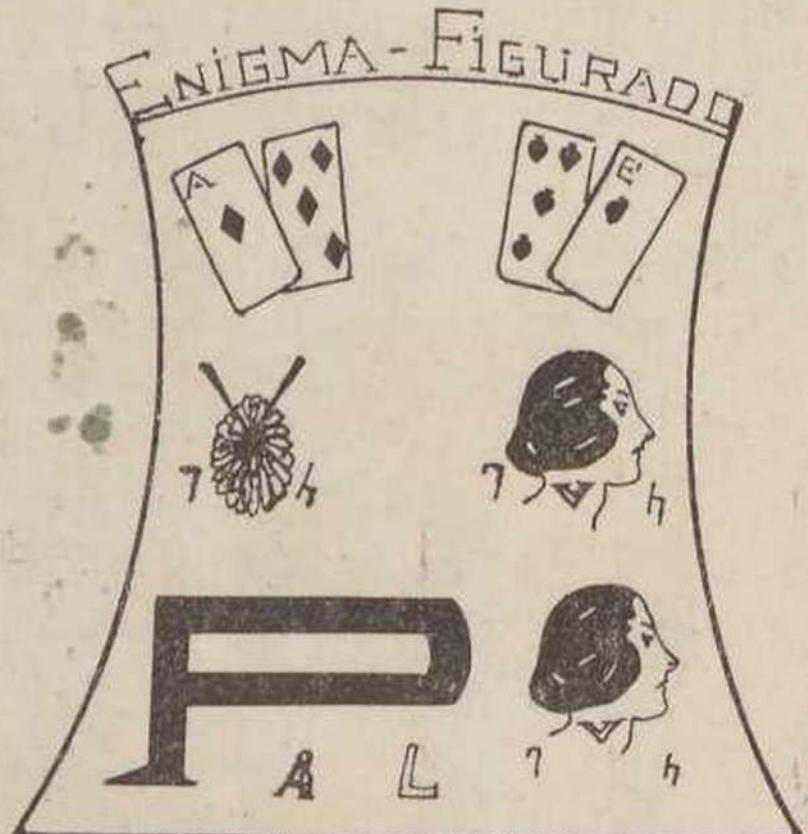
10 — (A *Sardanápolo* e *Roldão*, retribuindo)

N
+
0 —
S
DEUS ME DE MARIDO

19 letras

Britabrantes

11 —



Sardanápolo

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DAS PESSOAS DA COMPANHIA

PROPRIEDADE

DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

Editor: Comercialista *Carlos Simões de Albuquerque*

DIRECTOR

O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro *Alvaro de Lima Henriques*

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

ADMINISTRAÇÃO

LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

SUMÁRIO: Bôas Festas — O trabalho médico como factor do serviço social da Companhia — Iluminação de Contumil e Ermezinde com lâmpadas de vapor de sódio — Recordando... — Ex-libris — A Marinha de Comércio — Consultas e Documentos — Serviço de ferry-boats do Canal da Mancha — Experiências de grandes velocidades com material circulante do tipo clássico — Ateneu Ferroviário — A Igreja dos Paulistas de Lisboa — Pessoal.

BÔAS-FESTAS

Aproximando-se o dia de Natal, que tradição milenária consagra ao culto da Família, e o dia de Ano Novo, em que se comemora a amizade e bom entendimento entre todos os homens, o BOLETIM DA C. P. apresenta cumprimentos de Bôas Festas e deseja um Novo Ano cheio de felicidades aos seus leitores, fazendo sinceros votos por que, no coração de todos, se conserve sempre bem vivo o culto dos sentimentos, tão humanos e dignificantes, que nesta quadra se celebram e festejam.



O trabalho médico como factor do serviço social da Companhia

Pelo Sr. Doutor Carlos Lopes, Médico-chefe do Serviço de Saúde e de Higiene

No momento que passa, todo él de realizações sociais, parece-nos da maior oportunidade dar aos leitores do *Boletim da C. P.* uma idéia nítida e exacta do que representa em actividade e trabalho a assistência médica da Companhia.

A eloqüência dos números diz mais e melhor, fala com mais clareza e brilho, do que o mais burilado artigo didáctico ou doutrinário.

Os que vão ser citados, essência destas ligeiras considerações, foram extraídos da *estatística do trabalho médico do Serviço de Saúde do ano de 1936*.

Seria, a nosso vêr, muito interessante conhecer e apreciar na íntegra todo aquele trabalho, cujas dimensões excedem as do limitado espaço reservado a um artigo de revista.

Nutrimos, porém, a esperança de um dia lhe ser dada a publicidade que merece, quando o ensejo se apresente. Ver-se-á, então, como a assistência clínica tem contribuído para o serviço social da Companhia, constituindo o mais precioso elemento da sua organização e poderá, também, ajuizar-se desapaixonadamente do seu valor e da sua eficiência.

E' que não se destroi com facilidade, nem com visões passageiras, a indiscutível rigidez dos números e a sua lógica e racional interpretação.

Vejamos, pois, em que consistiu êsse trabalho, êsse esforço, em todos os departamentos do Serviço de Saúde.

Juntas médicas

1 — Durante o ano de 1936 realizaram-se 318 Juntas Médicas, 284 no Serviço Central em Lisboa P. e 34 nos Serviços Regionais, isto é, mais do que uma junta por dia, visto ser inferior a 318 o número de dias úteis do ano.

a) — Serviço Central

As 284 juntas médicas do Serviço Central representam o somatório de 174 ordinárias (periódicas), 97 extraordinárias e 17 mixtas. Foi sobre as juntas médicas ordinárias e extraordinárias, formadas por médicos do mesmo Serviço, que recaiu a maior intensidade de trabalho. Assim: nas 174 juntas ordinárias fôram feitas 2400 observações, de que resultaram 1508 concessões de prazo para tratamento, 259 altas, 126 incapacidades, 11 passagens à situação de inactividade, e tomaram-se 496 resoluções diversas.

Nas 97 juntas extraordinárias inspecionaram-se 144 candidatos a emprêgos da Companhia e 397 agentes para revisão e promoção e calcularam-se 58 desvalorisações funcionais por acidentes no trabalho.

Nas 17 juntas mixtas observaram-se 113 agentes dos quadros dos antigos Caminhos de Ferro do Estado, ou 6,6 por cada junta, dos quais 37 foram julgados aptos, 69 incapazes, e destes 1 por consequências de acidente de trabalho, 7 por tuberculose pulmonar e 61 por outras doenças.

2 — As licenças para tratamento concedidas pelas juntas médicas dizem respeito a 129 sinistrados, 459 tuberculosos e 927 portadores de outras doenças, na seguinte proporção:

Sinistrados	4.080 dias
Tuberculosos	29.355 *
Outras doenças	33.604 *

Quere dizer, a 1.508 doentes concederam as juntas médicas 66.939 dias para tratamento, a que correspondem as médias seguintes:

31,6.....	Sinistrados
64,9.....	Tuberculosos
36,1.....	Outras doenças

O grupo formado por sinistrados e tuberculosos absorve 38,5% da totalidade das observações. O número de dias concedido ao mesmo grupo para tratamento atinge 50% da totalidade.

3 — Além das juntas médicas realizaram-se ainda no Serviço Central, *conferências clínicas* destinadas a inspecções várias e à fiscalização de agentes com baixa por doença:

Reinspecções de candidatos a agentes suplementares	Inspecções diversas	Agentes com baixa chamados ao S. S. para fiscalização	Total
178	1476	241	1895

Dos 178 candidatos a agentes suplementares foram considerados aptos — 162, adiados — 2 e rejeitados — 14.

Dos 241 agentes, com baixa, chamados para fiscalização, tiveram alta 68, continuaram em tratamento 113, foram mandados observar por médicos especialistas 45, propostos à junta médica 8 e tiveram diversos destinos 7.

Do exposto se conclui terem-se realizado, em média, mensalmente, 24,4 juntas médicas e feitas 254,7 observações.

b) — Serviços Regionais

4 — As 34 Juntas médicas regionais reúnem-se em:

Campanhã	31	34
Belver.....	1	
Ovar	1	
S. Martinho	1	

Nelas se inspecionaram 43 agentes com baixa, tendo-se feito 34 concessões de prazo para tratamento, dado 4 altas, e se julgaram 5 agentes incapazes de todo o serviço.

As concessões de prazo de tratamento referem-se a:

	Número de observações	Dias de tratamento	Média de dias por cada concessão	Percentagem
a) Sinistrados	6	510	85	17,6
b) Tuberculosos .	7	600	85,7	20,6
c) Outras doenças.	21	1260	60,0	61,8

O grupo formado por sinistrados e tuberculosos absorve 38,2% do total dos agentes observados.

Secções médicas

5 — Os serviços clínicos das 65 secções médicas em que está dividida toda a rede da Companhia constam do mapa n.º 1.

Dêle se vê ter sido feita assistência a 17.258 agentes e 3.501 pessoas de família, ou seja, a 20.759 doentes a quem fôram prestados, respectivamente, 53.032 e 9.023 serviços clínicos ou 62.055 na totalidade.

Centros de assistência

6 — Na rede da Companhia existem 12 *centros de assistência* colocados em Lisboa, Entronca-

Secções Médicas

Morbilidade

Mapa n.º 1

Rêdes	Número de Secções Médicas	SERVIÇOS PRESTADOS												Número de doentes		
		Visitas		Consultas		Tratamentos		Total das			Soma dos serviços					
		Agentes	Família	Agentes	Família	Agentes	Família	Visitas	Consultas	Tratamentos	Agentes	Família	Total	Agentes	Família	Total
Antiga Rêde .	32	2.981	1.304	22.532	1.705	1.792	1.148	4.285	24.237	2.940	27.305	4.157	31.462	9.246	1.459	10.705
Minho e Douro	10	1.512	103	10.371	333	718	234	1.615	10.704	952	12.601	670	13.271	3.907	303	4.210
Sul e Sueste .	23	1.123	1.316	9.907	2.322	2.096	558	2.439	12.229	2.654	13.126	4.196	17.322	4.105	1.739	5.844
Rêde Geral ..	65	5.616	2.723	42.810	4.360	4.606	1.940	8.339	47.170	6.546	53.032	9.023	62.055	17.258	3.501	20.759

mento, Alfarelos, Ovar, Gaia, Caldas, Castelo Branco, Tôrre das Vargens, Barreiro, Faro, Campanhã e Oficinas gerais.

Os serviços clínicos prestados nesses centros, escalonados ao longo das linhas em alguns dos locais de mais volumosa população ferroviária, constam do mapa n.º 2.

Do seu exame se verifica ter sido feita assistência a 28.452 agentes e 6.933 pessoas de família, num total de 35.385 doentes, a quem foram prestados, respectivamente, 71.586 e 12.850 serviços clínicos ou 84.436 na totalidade.

Convém ainda salientar, que êsses serviços correspondem a 3.966 visitas domiciliárias a agentes e 1.267 a pessoas de família, 64.761 consultas a agentes e 10.912 a pessoas de família e 2.859 e 671 tratamentos, respectivamente, a agentes e famílias.

Do mesmo mapa se deduz, também, correspondem êsses serviços, por ordem decrescente

do seu numerário, aos seguintes centros de assistência:

Centros	Serviços clínicos			Número de médicos	Média de serviços por cada médico
	agentes	família	Total		
1.º Lisboa	20.566	2.765	23.331	8	2.916,3
2.º Barreiro	14.398	2.191	16.589	2	8.244,5
3.º Entroncamento ..	8.721	2.583	11.304	2	5.652
4.º Porto	9.758	396	10.154	4	2.538,5
5.º Oficinas Gerais ..	4.371	140	4.511	2	2.255,5
6.º Alfarelos	3.652	577	4.229	1	4.229
7.º Gaia	2.390	764	3.154	1	3.154
8.º T. das Vargens ..	1.567	979	2.546	1	2.546
9.º Caldas	1.551	848	2.399	1	2.399
10.º Faro	1.812	550	2.362	1	2.362
11.º Castelo Branco ..	1.370	574	1.944	1	1.944
12.º Ovar	1.430	483	1.913	1	1.913

Especialidades médicas

7 — Não são apenas dignos de citação os serviços de clínica geral. As diferentes espe-

Assistência Domiciliária Geral

Mapa n.º 2

Zonas	Visitas		Consultas		Tratamentos		Total das			Soma dos serviços			Número de doentes			Média mensal dos serviços	Média mensal de doentes		
	Agentes	Família	Agentes	Família	Agentes	Família	Visitas	Consultas	Tratamentos	Agentes	Família	Total	Agentes	Família	Total		Agentes	Família	Total
Lisboa	1.616	121	17.634	2.529	1.316	115	1.737	30.163	1.431	20.566	2.765	23.331	8.477	2.171	10.648	1.944,3	706,4	180,9	887,3
Entroncamento ..	482	293	8.058	2.123	181	167	775	10.181	348	8.721	2.583	11.304	3.251	1.179	4.430	942,0	270,9	98,2	369,1
Alfarelos	131	47	3.516	529	5	1	178	4.045	6	3.652	577	4.229	1.232	286	1.518	353,4	102,6	23,8	126,5
Ovar	81	35	1.296	419	53	29	116	1.715	82	1.430	483	1.913	496	213	709	159,4	41,3	17,7	59,0
Gaia	190	57	3.068	567	132	140	247	2.635	272	2.390	764	3.154	1.138	458	1.596	262,8	94,8	38,1	133,0
Castelo Branco ...	61	195	1.309	379	—	—	256	1.688	—	1.370	574	1.944	467	181	648	162,0	38,9	15,0	54,0
Tôrre das Vargens	35	75	1.532	904	—	—	110	2.436	—	1.567	979	3.546	406	182	588	212,1	33,8	15,1	49,0
Caldas da Rainha	128	219	1.381	603	42	26	347	1.984	68	1.551	848	2.399	442	303	745	199,9	36,8	25,2	62,0
Porto	761	17	8.963	379	35	—	778	9.341	35	9.758	396	10.154	3.777	334	4.111	846,1	314,7	27,8	342,5
Barreiro	239	21	13.200	2.044	959	126	260	15.244	1.085	14.398	2.191	16.589	5.922	1.296	7.218	1.382,4	493,5	108,0	601,5
Faro	221	170	1.468	315	123	65	391	1.783	188	1.812	550	2.362	559	276	835	196,8	46,5	23,0	69,5
Oficinas	21	17	4.337	121	13	2	38	4.458	15	4.371	140	4.511	2.285	54	2.339	375,9	190,4	4,5	194,9
<i>Total</i>	<i>3.966</i>	<i>1.267</i>	<i>64.761</i>	<i>10.912</i>	<i>2.859</i>	<i>671</i>	<i>5.233</i>	<i>75.673</i>	<i>3.530</i>	<i>71.586</i>	<i>12.850</i>	<i>84.436</i>	<i>28.452</i>	<i>6.933</i>	<i>35.385</i>	<i>7.036,3</i>	<i>2.371,0</i>	<i>577,7</i>	<i>2.948,7</i>

cialidades clínicas prestam igualmente serviços da maior valia, como se vê no mapa n.º 3.

O seu exame mostra serem as clínicas especiais de *urologia* e *fisioteráptia* as mais freqüentadas pelos nossos agentes. Mas de forma alguma se devem deixar sem particular referência os serviços de *radiologia* e *análises*, indispensáveis como auxiliares do diagnóstico e tratamento e que de ano para ano se tem avolumado.

A clínica de *dermatologia* tende a aumentar. Impossível, porém, avaliar os serviços da *clínica do aparelho respiratório* pelo número por que estão representados no mapa. Pelo número elevado de casos de tuberculose pulmonar existentes no nosso pessoal, poderá ajuizar-se da sua validade ou da razão da existência desta

A sua freqüência e, portanto, o volume dos serviços prestados, é variável de centro para centro, como se pode verificar pela análise dos mapas n.ºs 4, 5 e 6.

Análises clínicas

8 — De ano para ano este serviço aumenta como era de prever. No ano de 1936 fizeram-se 1.534 análises clínicas, assim discriminadas:

Urinas	443	Pesquisa de treponema	8
Expectoração	322	Inoculações	8
Sangue	599	Suco gástrico	1
Fezes	17	Bacilo de Hansen	2
Pus	9	Exsudatos	4
Líquido céfalo raquidiano	8	Cálculos renais	2
Líquido pleurítico	1	Cabelos	1

Movimento clínico geral de especialidades

Mapa n.º 3

Designação	Oto-rino-laringologia	Oftalmologia	Urologia	Neurologia	Dermatologia	Pediatria	Fisioterapia	Obstetricia	Electroterapia	Aparelho digestivo	Aparelho respiratório	Coração	Radiologia	Laboratório	Total
Número de serviços	1.252	2.070	9.718	472	1.267	1.080	4.794	344	156	619	361	318	2.167	1.534	26.152
Média mensal	104,3	172,5	809,8	39,3	105,5	90,0	399,5	28,6	22,2	51,5	30,0	26,5	180,5	127,8	2.179,3

(a) 7 meses.

clínica. De notar é que a maior parte destes doentes é colhida na clínica geral, nela estudada e enviada ao Serviço Central e por este destinada aos Sanatórios, ou mandada tratar fora de Lisboa e Pôrto, em clima apropriado, o que explica o pequeno volume de casos acusados na respectiva especialidade.

Outrotanto acontece com a clínica de *sifiligráfia*, a que pouquíssimos casos são enviados pelos médicos assistentes, sendo a sua maioria tratada nas clínicas gerais, nos centros de assistência e até pelos médicos de secção.

Os serviços das clínicas das especialidades existem apenas nos três centros científicos do país — Lisboa, Coimbra e Pôrto, mas nem por isso deixa de ser digna de consideração a totalidade destes serviços.

Raios X

9 — Os serviços de radiologia vêm, também, em crescendo apreciável.

No de 1936, o número de radiografias pedidas pelos vários clínicos eleva-se a 2.163, assim distribuídas:

Cabeça	69
Torax	731
Abdome	1002
Membros superiores	131
• inferiores	178
Coluna vertebral	37
Bacia	15
	2163

Movimento clínico das especialidades em Lisboa

Mapa n.º 4

Designação	Oto-rino-laringologia	Oftalmologia	Urologia	Neurologia	Dermatologia	Pediatria	Fisioterapia	Radiologia	Laboratório	Total
Dr. Santaia Leite	Dr. Roberto d'Almeida	Dr. Xavier da Costa	Dr. Artur Ravara	Dr. Egas Moniz	Dr. Moraes Cardoso	Dr. Castro Freire	Dr. Fórmiga Luzes	Dr. Bernard Guedes	Dr. Mark Athias	
872	261	722	603	3.874	2.699	174	505	795	4470	
Número de serviços										
										19.797

Postos sanitários

10—O movimento clínico dos postos sanitários atingiu uma intensidade digna de nota.

Para se aquilatar da importância d'este movimento e dos serviços que êle representa, basta analisar o mapa n.º 7, de onde consta a totalidade dos tratamentos feitos nos 14 postos sanitários da rede á agentes, pessoas de família e estranhos, representada pelo elevado número de 146.655.

Do seu exame se conclui ter êsse movimento clínico atingido o seu máximo em Lisboa, onde se efectuaram 50.607 curativos, seguindo-se, por ordem decrescente, Barreiro com 26.732 — Alfarelos, 16.685 — Entroncamento, 15.755 — Gaia, 9.256 — Campanhã, 8.000 — Ovar, 5.268

— Faro, 4.286 — Caldas, 4.229 — Tôrre das Vargens, 3.244 — Castelo Branco, 2.593.

Vê-se, também, que, em cada posto, se fizeram, em média, por dia, tratamentos representados pelos seguintes números :

	Postos	Agentes	Pessoas de família	Estranhos	Total
Lisboa P.	42,7	11,5	0,9	55,1	
Lisboa R.	56,90	9,40	0,64	66,94	
Oficinas Gerais..	3,3	0	0	33	
Aleântara Terra.	9,6	3,8	0,14	13,54	
Entroncamento ..	42,4	9,8	0,3	52,5	
Alfarelos	40,9	14,4	0,25	55,55	
Ovar	12,4	5,1	0,11	17,61	
Gaia	19,9	9,9	0,97	30,77	
Castelo Branco ..	6,27	2,3	0,017	8,587	
T. das Vargens ..	4,6	6,2	0,025	10,825	
Caldas	9,6	4,5	0,03	14,13	
Campanhã	26,2	0,29	0,12	26,61	
Barreiro	71,9	16,4	0,7	89,0	
Faro	7,8	6,4	0,02	15,22	

Movimento clínico das especialidades

em

Coimbra

Mapa n.º 5

Designação	Oftalmologia Dr. Alvaro de Matos	Urologia Dr. Angelo da Fonseca	Neurologia Dr. Elísio de Moura	Dermatologia Dr. Rocha Brito	Total
Número de serviços	(a) 2.956	278	762	3.996	

(a) Desconhece-se em absoluto

Porto

Mapa n.º 6

Designação	Oto-rino-laringologia Dr. Jaime Magalhães	Oftalmologia Dr. Urgel Hória	Urologia Dr. Ribeiro Fortes	Neurologia Dr. Lopes Martins	Pediatria Dr. Macedo Chaves	Fisioterapia Dr. Sousa Ferreira	Raios X Dr. Donas Bolo	Aparelho respiratório Dr. Pereira Ramalho	Radiologia Dr. Donas Bolo	Laboratório Dr. Cardoso Fazeres	Total
Número de serviços	119	745	189	20	285	324	4	337	104	232	2.359

Serviços cirúrgicos

11 — Os serviços clínicos prestados pelos nossos cirurgiões nos três centros (Lisboa, Coimbra e Pôrto) mereciam ser citados, não só em número, como em qualidade. Pena é que os seus distintos titulares ainda os não houvessem enviado ao Serviço Central, que bem desejaria po-los em relêvo pelo muito que valem.

Não obstante, alguma coisa de interessante se pode dizer dos serviços cirúrgicos, representado pelo número de hospitalizações e pelo

que elas significam, como se pode concluir do exame do mapa n.º 8.

Mostra êle terem-se hospitalizado 279 agentes dos quais 52 por acidentes no trabalho e 227 por doenças estranhas.

Dos 52 sinistrados no trabalho foram 47 hospitalizados por conta da Companhia e dos 227 agentes portadores de doenças estranhas apenas 2 foram internados de urgência, nas mesmas condições.

Os restantes 230 receberam tratamento hospitalar durante 7.768 dias, tendo sido operados 130 — sem o menor encargo para a Companhia.

Postos Sanitários

Movimento de curativos nos diferentes postos

Mapa n.º 7

Número anual de serviços prestados	Designação	Lisboa-P.		Lisboa-R.		Oficinas Gerais		Alcântara-Terra		Entroncamento		Alfarelos		Ovar		Gaia		Castelo Branco		Torre das Vargens		Caldas da Rainha		Campanhã		Barreiro		Total		
		Agentes	Familia...	12.807	17.092	9.924	2.882	12.716	12.283	3.727	5.983	1.881	1.361	2.875	7.876	21.585	2.352	115.344	3.463	2.823	1.122	2.937	4.327	1.508	2.981	707	1.876	1.345	87	4.936
Estranhos		259	192	—	—	43	102	75	35	292	5	7	9	37	211	6	1.271													
<i>Total</i>	16.529	20.107	9.924	4.047	15.755	16.685	5.268	9.256	2.593	3.244	4.229	8.000	26.732	4.286	146.655														

Movimento geral das hospitalizações em 1936

Mapa n.º 8

Hospitais de	Internamentos			Dias de hospitalização			Falecidos nos hospitais			Operados		
	Por doença directa	Por doença estranha	Total	Por doença directa	Por doença estranha	Total	Por doença directa	Por doença estranha	Total	Por doença directa	Por doença estranha	Total
Lisboa...	33	154	187	1.136	5.707	6.843	2	9	11	11	83	94
Porto	6	26	32	557	674	1.231	1	5	6	2	10	12
Coimbra .	4	34	38	132	963	1.095	—	2	2	1	13	20
Outros ...	9	13	22	411	418	829	1	—	1	—	4	4
<i>Total</i> ...	52	227	279	2.236	7.762	9.998	4	16	20	14	116	130

Isto é, se estes agentes fossem hospitalizados sob responsabilidade da Companhia a verba de 39.800\$00 passaria a ser de $138.581\$12 + 39.800\$00 = 178.381\$12$, sem entrar em linha de conta com a importância de 130 operações!

Operadores		Número de operações
Cirurgiões		
Dr. João Pais de Vasconcelos.....		7
Dr. Azevedo Gomes		14
Dr. Bissaia Barreto.....		14
Dr. Nogueira Gonçalves.....		3
Especialistas		
Dr. Xavier da Costa		2
Dr. Artur Ravara		1
Dr. Santana Leite		4
Dr. Alfredo da Fonseca.....		1
Dr. Angelo da Fonseca.....		6
Médicos de Assistência		
Dr. José Paredes		21
Dr. Cunha Reis.....		1
Dr. Silva Mealha.....		2
MÉDICOS DA COMPANHIA		
Lisboa.....		44
Pôrto.....		8
Braga.....		1
Golegã		1
MÉDICOS ESTRANHOS		
Total		130

Cálculo do custo das hospitalizações

Hospitalizações pagas	Número de dias de internamento referidos às hospitalizações pagas	Custo das hospitalizações	Média do custo diário das hospitalizações	Média do custo de hospitalização em cada caso
49 (a)	2230	39.800\$00	17\$84	812\$24

(a) 47 casos de doença directa e 2 de doença estranha.

Nos hospitais de Lisboa foram feitas 42 operações de cirúrgica geral, 7 pelo dr. João Pais, 14 pelo dr. Azevedo Gomes, cirurgiões da Companhia e 21 pelo médico da assistência, Dr. José Paredes, que também é cirurgião dos hospitais.

No hospital de Coimbra foram operados 14 doentes pelo professor Bissaia Barreto e no do Pôrto 3 agentes.

De 130 agentes, foram operados ainda naqueles três hospitais 54 por médicos estranhos

e os restantes 76 por médicos da Companhia.

12 — Condensando todos os elementos fornecidos pelos diferentes mapas cuja apreciação vimos fazendo, obtém-se o

Total geral dos serviços clínicos prestados no ano de 1936

Serviço Central	Juntas médicas	3.100
	Fiscalização clínica	1.895
	Total.....	4.995
Secções médicas.....		62.055
Centros de assistência		84.436
Clínica de especialistas		26.152
Postos sanitários		146.655
Total.....		319.298
Média mensal	27.024,4	
» diária	888,4	

13 — Ninguem, à vista destes números, duvidará da assiduidade posta pelos nossos médicos na sua árdua missão clínica, não só pelos cuidados dispensados ao pessoal e famílias, mas ainda pelo trabalho desempenhado no Serviço Central.

Afigura-se-nos, porém, que tão elevado número de serviços — 324.293 — ainda fica à quem da verdade.

Com efeito, esta totalidade refere-se aos agentes, pessoas de família e estranhos na seguinte proporção:

	Agentes	Pessoas de família	Estranhos	Total
Serviço Central..	4.995	—	—	4.995
Secções médicas ..	53.032	9.023	—	62.055
Centros de assistência	71.586	12.850	—	84.436
Clínica de especialidades	24.132	2.020	—	26.152
Postos sanitários	115.344	30.040	1.271	146.655
Total.....	269.089	53.933	1.271	324.293

O número 53.933, de serviços prestados às pessoas de família é relativamente baixo.

Embora, em regra, elas só tenham direito a consultas e tratamentos, e, apenas, às que vivem em casas da Companhia e ao longo das linhas se faça assistência domiciliária — correspondendo, em média, a cada agente, três pes-

soas de família — de admitir é que os números acusados não exprimam toda a verdade.

Os médicos são, em geral, pouco dados à burocracia, deixando de tomar nota de muitos serviços que prestam, principalmente às famílias dos agentes, tanto mais que, só por exceção, têm que informar acerca delas.

Averiguado está, também, terem deixado de ser registados muitos dos serviços prestados a agentes sem baixa, o que, da mesma forma, concorre e bastante para diminuir aquela totalidade.

No entanto, e a-pesar-de estas deficiências, quere-nos parecer que a soma encontrada representa qualquer coisa digna de apreço e consideração — 324.293 serviços anuais, ou 27.024,4 mensais ou 888,4 diários!

Sendo, durante o ano de 1936, em média, de 14.800 o número de agentes ao serviço da Companhia, correspondem a cada agente —

$$\frac{269.089}{14.800} = 18,2$$

serviços, aproximadamente, o que é para considerar.

Os serviços de assistência clínica prestados ao pessoal, deveras impressionantes pelo que respeita à sua quantidade, não menos o são olhados e apreciados em qualidade e pelos seus efeitos morais e sociais.

As operações referidas e praticadas no meio hospitalar, todas, ou quasi todas, de alta cirurgia que tão boa técnica e proficiência exigem, que tanto tempo roubam, e da maior responsabilidade, quantas mortes evitaram e quantos defeitos orgânicos corrigiram!

Das largas concessões de períodos de tratamento, da cuidadosa, intensiva e especial assistência clínica em sanatórios, estâncias climatéricas apropriadas, dispensários, postos sanitários, quantos benefícios resultaram para o grande número de agentes atacados de tuberculose e para as suas famílias. Quantas curas se obtiveram!

Quantas vezes foi posta em foco a perícia e meticulosidade dos nossos oto-rino-laringolaringistas exigida pelos demorados exames, delicados tratamentos e melindrosas intervenções cirúrgicas na garganta, nariz e ouvidos!

Da assistência aos, também, numerosos impaludados dispersos por toda a rede e da profilaxia química posta em prática, quantas localizações graves e comprometedoras se trataram e a quantas outras se obstou!

Da proficiente observação e acertada assistência das doenças nervosas, já hoje tão freqüentes no nosso pessoal, todas ou quasi todas de consequências funestas e das doenças cardio-vasculares de apurado diagnóstico, umas, sensivelmente aliviadas, outras curadas, quantos benefícios provieram!

O meticoloso e racional tratamento a que fôram submetidos os numerosos sinistrados no trabalho, nos hospitais, na clínica de fisioterapia, centros de assistência, postos sanitários, quantos defeitos orgânicos evitou, ou corrigiu, e quantas vidas salvou!

Quanto significa em higiene social, a vasta assistência clínica prestada aos tantíssimos doentes de venereologia, urologia e sifilis!

Quanta habilidade manual, paciência, tempo, cuidado, precisão, exigem as manobras diagnósticas e terapêuticas a empregar nos doentes do fôro urológico e de que responsabilidade são as suas intervenções cirúrgicas!

Que incontestável valor têm os serviços oftalmológicos, apreciados não só clinicamente, mas ainda como auxiliares médico-legais do Serviço Central!

Quanto vale a delicadeza dos exames de refracção, tão úteis aos agentes e preciosos para os serviços da Companhia, e quão melindrosas e hábeis intervenções têm conservado a função visual a tantos agentes, portadores das mais graves afecções oculares.

A quantos filhos de agentes tem acudido com o melhor êxito a nossa clínica pediátrica e quantos serviços ainda lhe podem e devem ser pedidos!

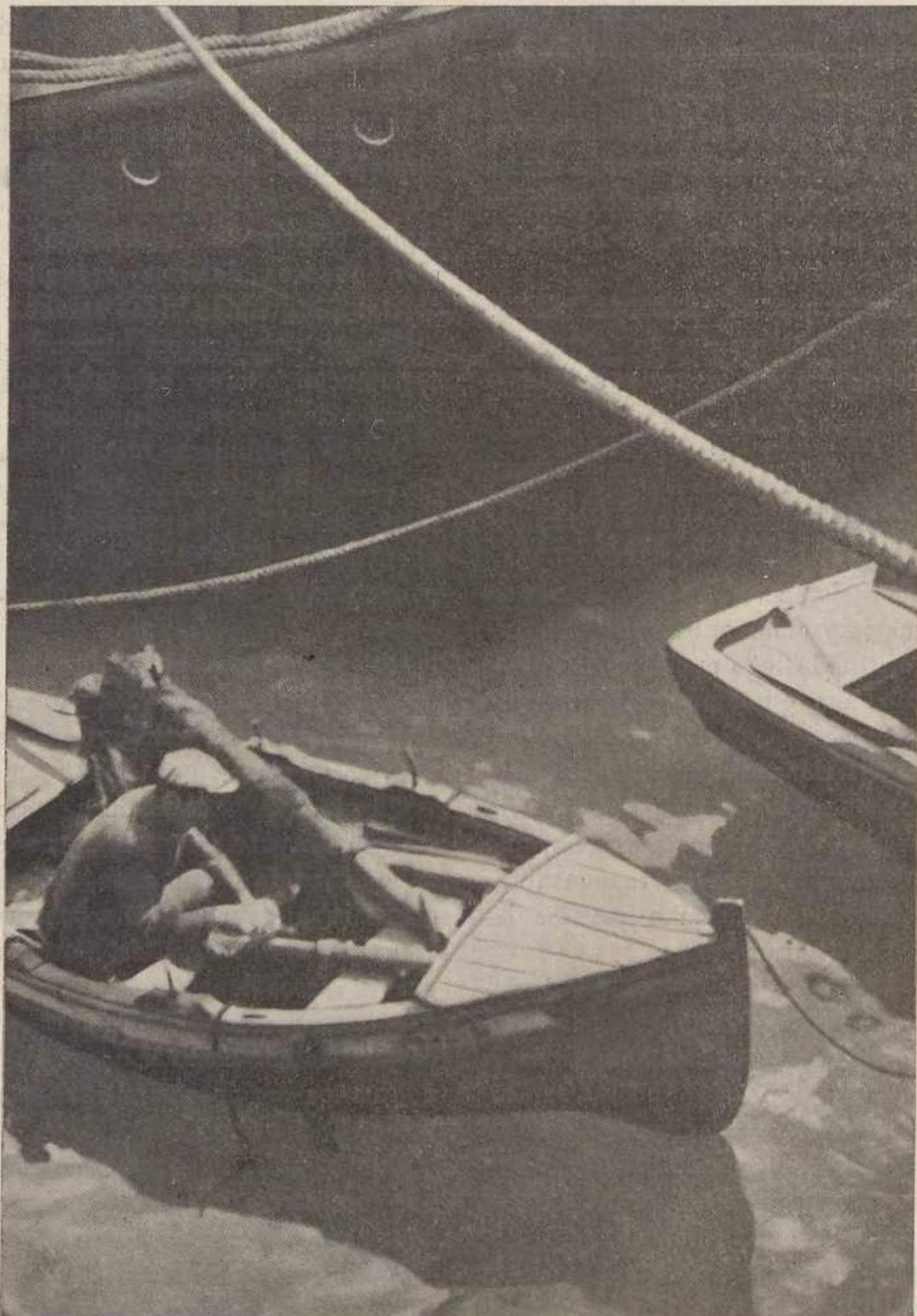
Razão, pois, de sobra, para todos estes serviços merecerem ser olhados e apreciados pelos seus efeitos clínicos, morais e sociais.

Assistência clínica médica e cirúrgica, aos tuberculosos, aos sinistrados no trabalho, aos sifilíticos e portadores das doenças venéreas, às crianças, aos loucos e nervosos, aos sezondados, aos cegos e surdos!...

Poderá duvidar-se, à vista desta variada e cuidadosa atenção pela saúde e vida dos nossos agentes, do brilhante papel desempenhado pelo Serviço de Saúde na vida social desta empresa?

Terminaremos como começámos:

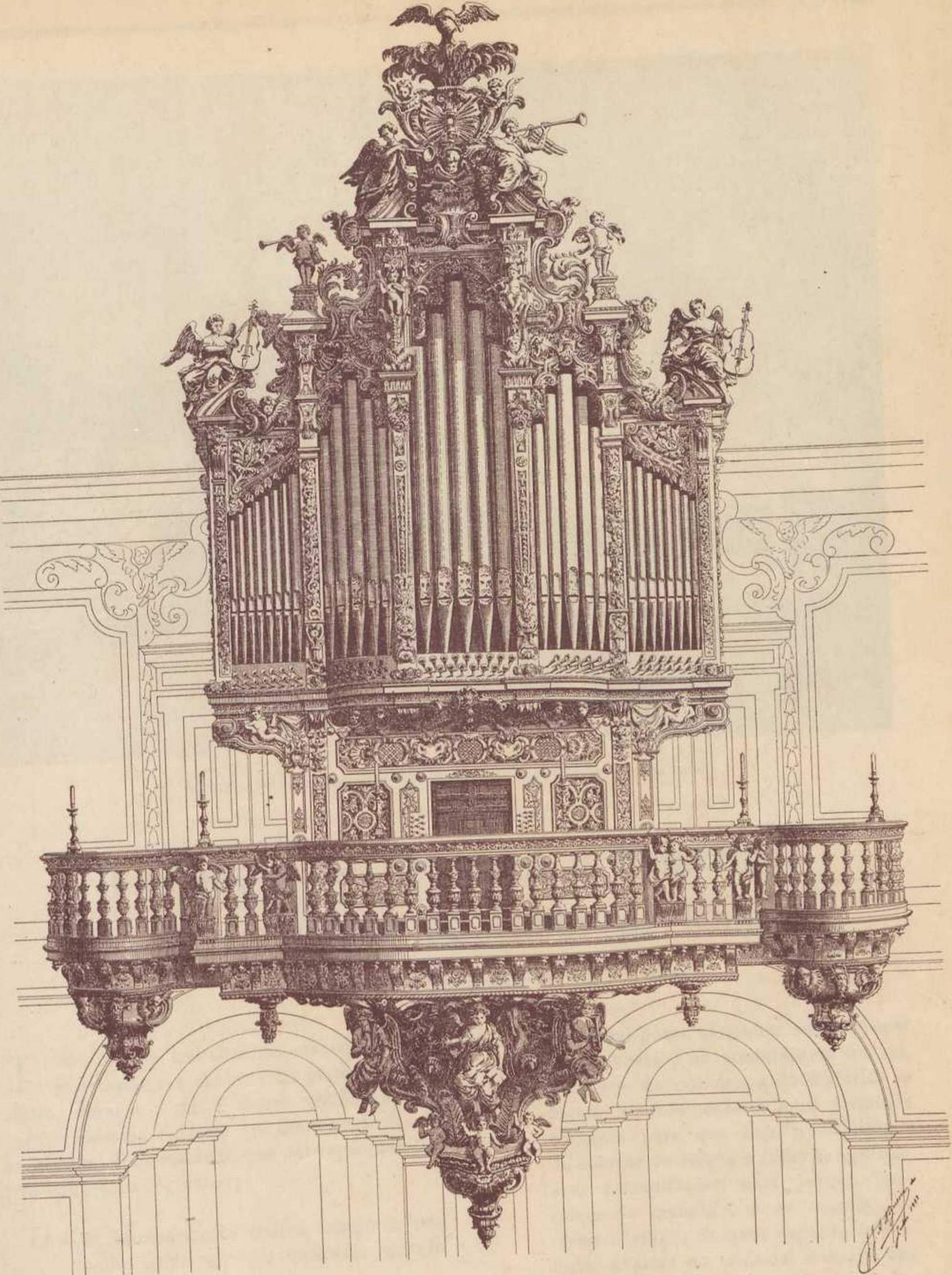
Bem provado fica que a assistência clínica contribui valiosamente para o serviço social da Companhia, constituindo o mais precioso elemento da sua organização.



Consertando a rede

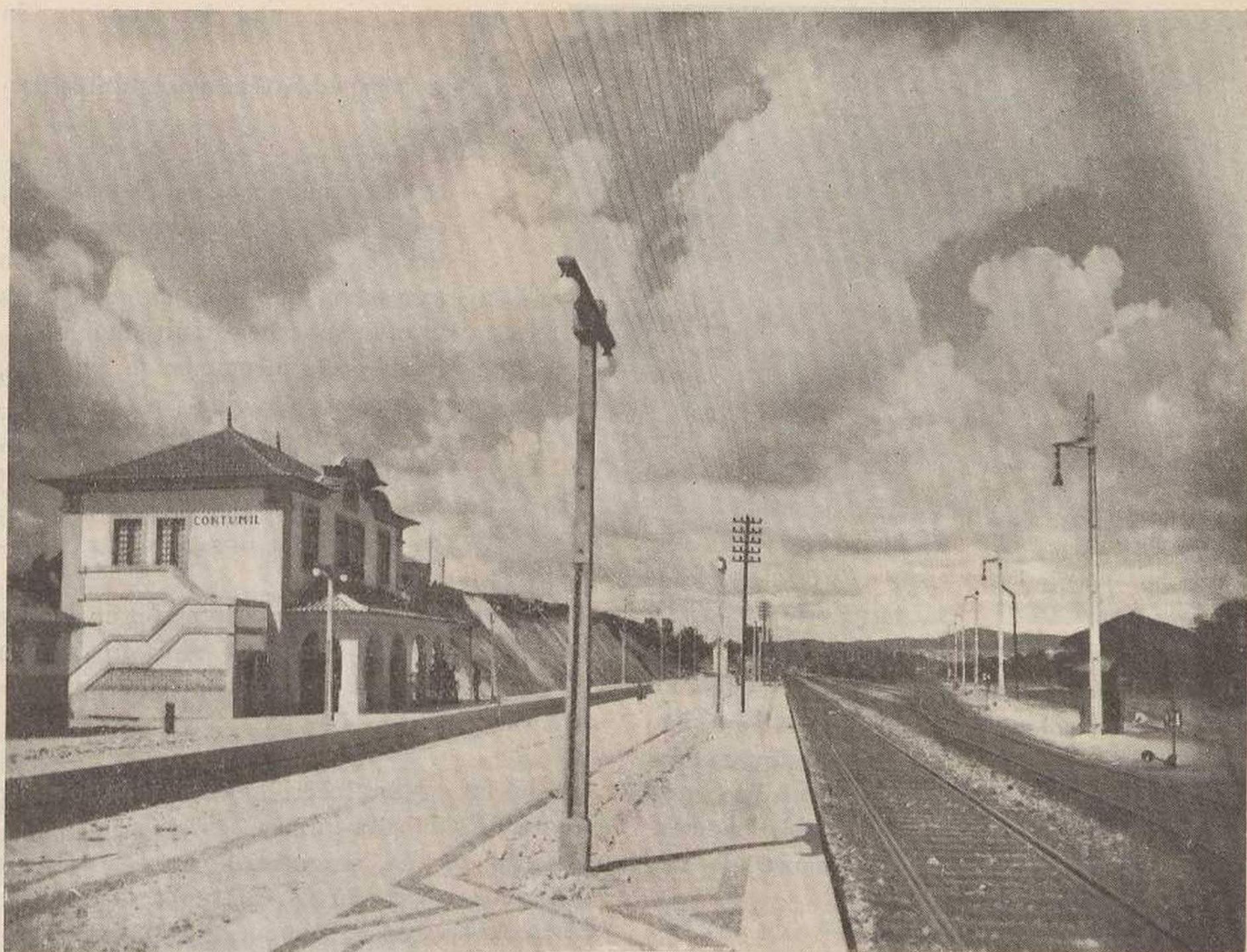
CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1937

Fotog. de Virgilio Fidalgo de Freitas, Empregado de 2.º classe, da Divisão de Via e Obras.



ORGÃO DA IGREJA DE S^ª CATARINA (PAVLISTAS)
LISBOA

*Desenho de José Jorge Afonso Nogueira, chefe de desenhistas,
da Divisão de Via e Obras.*



Contumil — Nas linhas, lâmpadas de vapor de sódio e no cais desembarque, lâmpadas normais

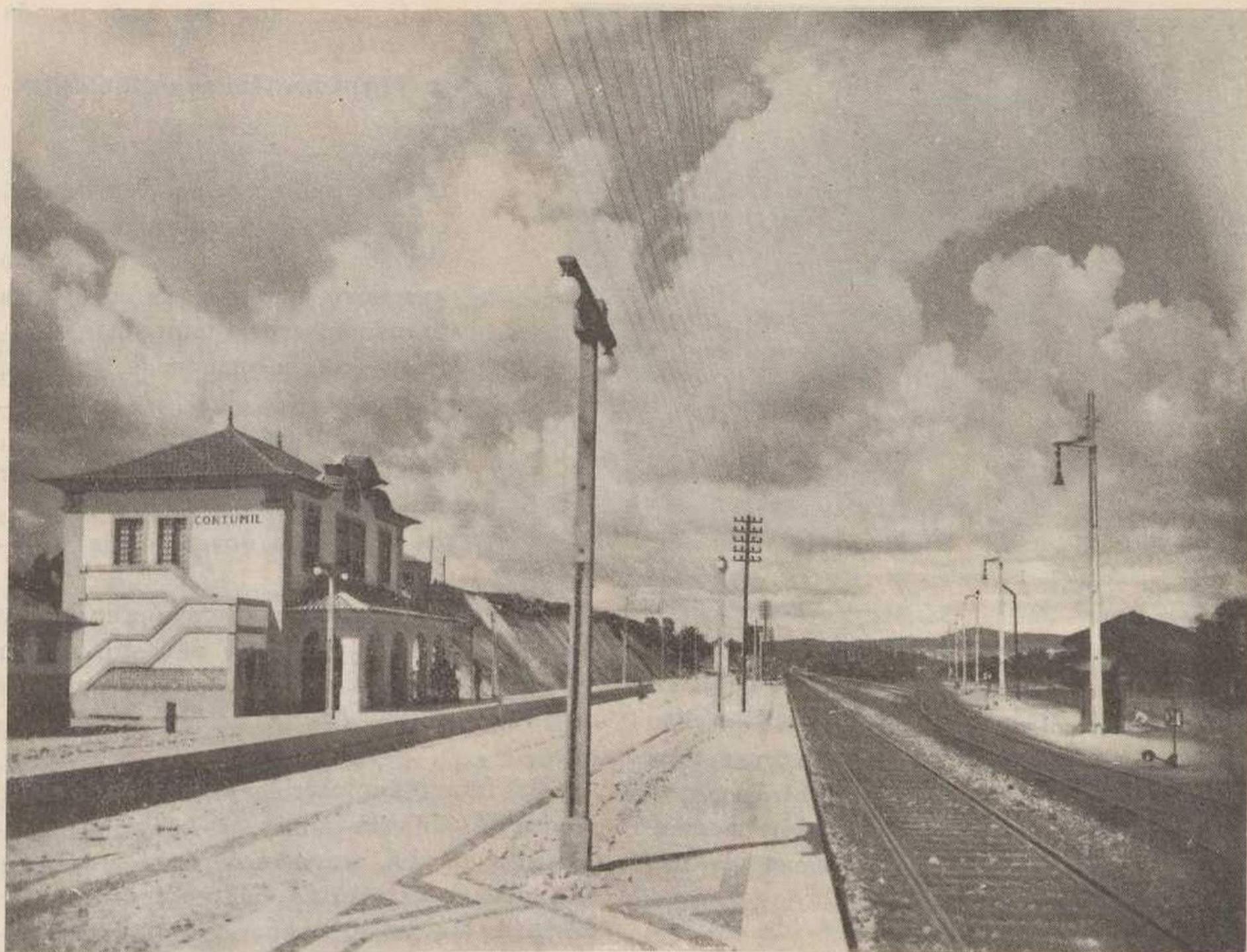
Illuminação de Contumil e Ermezinde com lâmpadas de vapor de sódio

Pelo Snr. Eng.^o João Castelo Branco, adjunto da Divisão de Material e Tracção

TODOS os que trabalhamos, executamos ou assistimos a manobras de material ferroviário, durante a noite, temos verificado que, para o trabalho ser feito em boas condições de segurança, é necessário que se verifiquem as três condições seguintes:

- 1.^a — A iluminação de todo o campo de trabalho deve ser tão uniforme quanto possível.
- 2.^a — A intensidade de luz deve ser tal que

o pessoal possa caminhar sem tropeçar nas travessas, na aparelhagem da via, etc.; que os contôrnos do material se vejam distintamente a uma distância bastante para que haja possibilidade de colocar os calços e fazer as agulhas, sem precipitações nem perigo, para quem os manobra, e se evitem, ao mesmo tempo, choques capazes de produzir avarias no material e carga que transporta.



Contumil — Nas linhas, lâmpadas de vapor de sódio e no cais desembarque, lâmpadas normais

Illuminação de Contumil e Ermezinde com lâmpadas de vapor de sódio

Pelo Sr. Eng.º João Castelo Branco, adjunto da Divisão de Material e Tracção

TODOS os que trabalhamos, executamos ou assistimos a manobras de material ferroviário, durante a noite, temos verificado que, para o trabalho ser feito em boas condições de segurança, é necessário que se verifiquem as três condições seguintes:

- 1.^a — A iluminação de todo o campo de trabalho deve ser tão uniforme quanto possível.
- 2.^a — A intensidade de luz deve ser tal que

o pessoal possa caminhar sem tropeçar nas travessas, na aparelhagem da via, etc.; que os contôrnos do material se vejam distintamente a uma distância bastante para que haja possibilidade de colocar os calços e fazer as agulhas, sem precipitações nem perigo, para quem os manobra, e se evitem, ao mesmo tempo, choques capazes de produzir avarias no material e carga que transporta.



Contumil — Iluminação com lâmpadas de vapor de sódio

3.º — Os focos luminosos deverão ser tais ou estar colocados por forma tal que não encandêm, com o seu brilho, quem para eles olhar, porque, de contrário, produzem como que uma cegueira momentânea que tem sido a causa de não poucos desastres.

Ao projectar-se a iluminação das estações de Ermezinde e Contumil, houve a preocupação de realizar, tão completamente quanto possível, as três condições antes mencionadas.

A primeira obteve-se distanciando os postes por forma que não houvesse pontos escuros e que a diferença de iluminação na vertical da lâmpada e no ponto menos claro não fosse demasiadamente grande.

A segunda realizou-se escolhendo lâmpadas de grande intensidade e em número suficiente.

A forma como se pretendeu satisfazer à última condição é que constitue a novidade das duas instalações de Ermezinde e Contumil. As lâmpadas empregadas não têm filamento e em vez da luz branca, que estamos habituados a ver, emitem um fluxo luminoso amarelo-alaranjado produzido por um arco eléctrico que se estabelece

num tubo em que há vapores de sódio.

Estas lâmpadas têm as seguintes propriedades :

- O foco luminoso, em vez de ser, como nas lâmpadas vulgares, praticamente, um ponto de brilho excessivo, apresenta-se como uma grande superfície muito menos brilhante, não incomodando, por isso, quem para ele olha.
- A luz emitida é, como já se disse, amarelo-alaranjada e permite ver rapidamente, com grande nitidez, os contornos dos objectos iluminados.
- A luz produzida tem a propriedade de em tempo de nevoeiro atingir distâncias maiores que a das lâmpadas vulgares.

Pelas fotografias inseridas se faz ideia do efeito produzido por esta iluminação. A primeira representa, de dia, a agulha de entrada do feixe de linhas da estação de Contumil, do lado do Pôrto. As lâmpadas de vapor de sódio estão colocadas nos postes que se vêem à direita da gravação. A segunda reproduz a mesma zona iluminada e a terceira um trecho da estação de Ermezinde com as linhas ocupadas por material.



Ermezinde — Iluminação com lâmpadas de vapor de sódio

RECORDANDO...

Pelo Sr. Carlos Parreira, Sub-chefe de Serviço da Divisão de Material e Tracção

(Continuação)

No seu confortável gabinete de trabalho na estação do Norte, em Paris, o Sr. Engenheiro Principal de Tracção, acompanhado do Inspector Therbi, acabava de nos receber.

S. Ex.^a, depois de ler a carta que nos recomendava, disse-nos ser-lhe muito agradável saber que um maquinista português desejava conhecer os métodos de trabalho sobre as locomotivas da Norte e que com muito prazer nos facilitaria todos os possíveis para nosso estudo e acrescentou:

— Como amanhã o «Fleche d'Or» (rápido Paris-Calais) é rebocado por uma *Superpacific*, viajará nela e terá ocasião de apreciar também a última palavra sobre locomotivas. Será acompanhado por Mr. Therbi, que lhe dará todos os esclarecimentos necessários.

Depois de nos entregar o documento que nos autorisava a viajar nas carruagens e locomotivas em toda a rede da Norte, S. Ex.^a deu por terminada a recepção, estendendo-nos a mão num gesto de amável despedida.

Mr. Therbi despediu-se, também, de nós num espanhol corrente, facto que nos agradou imenso, porque nesta língua melhor nos podíamos compreender.

No outro dia apresentámo-nos no Depósito de La Chapelle, à hora combinada, aonde já nos esperava Mr. Therbi, que logo nos encaminhou para junto da *Superpacific*, que estava sendo tratada pelo maquinista.

Depois de rápida apresentação ao pessoal, apertos de mão, etc., fixamos o nosso olhar na locomotiva. Era um gigante de aço. Elegante e magestosa. O volume dos seus quatro cilindros e a pressão de regime indicavam bem que ao conjunto harmonioso das suas linhas se aliava uma enorme potência.

Nada faltava no seu complicado apretecamento.

Tinha bomba de ar para o freio sistema

«Westinghouse», sobre-aquecimento sem palas; bomba para alimentação a quente; bomba para lubrificação de gavetas, cilindros e chumaceira motoras; a lubrificação dos paralelos era feita por um sistema que permitia grandes trajectos sem paragem; o óleo entrava por cima, pelos lados e por baixo com pressão; o tender montado sobre dois *trucks* de 4 rodas, tinha capacidade para 37,^{m3} de água e 6,tm de carvão grosso e *briquette*; o indicador de velocidade era dos mais aperfeiçoados, do qual se tirava a fita com as linhas bem nítidas.

Mr. Therbi notando o nosso interesse em volta da locomotiva, enumerou as vantagens de alguns dos seus dispositivos como factores de economia de combustível, tais como o sobre-aquecimento que economisava 15%; o aquecimento de água, 8%, etc. etc..

Como nós duvidássemos um tanto da exactidão de tais números, o Inspector rectificou:

— E' claro, estas coisas estão escritas. As *Superpacifics*, quando rebocam trens pesados, comem bem.

Notámos também que o maquinista, tendo em atenção os 300 quilómetros que a locomotiva ia percorrer sem parar, fazia a lubrificação de todos os órgãos com imenso cuidado.

Aproximava-se a hora e por isso subimos para a locomotiva, que em seguida marchou a caminho da estação, sendo aqui atrelada a um bagageiro que estava ligado a uma enorme fila de luxuosos salões «Pullmans», num total de quinhentas toneladas, repletos de passageiros que se dirigiam para o outro lado da Mancha.

Finalmente souu a partida. A possante locomotiva, com a caldeira no máximo da pressão e o fogo até à altura da porta da fornalha, rapidamente pôz o combóio em marcha com os seus quatro cilindros em escape directo, que faziam sair pela chaminé a coluna de fumo a uma altura inconcebível.

Este violento trabalho, que põe à prova uma caldeira por mais potente que seja, prolongou-se durante algum tempo. O nível de água baixava assustadoramente e o fogo saltava na enorme fornalha como querendo sair todo ao mesmo tempo pelo tubular.

O fogueiro já não tem mãos a medir. A sua luta com o fogo vai durar três horas, durante as quais não terá um só momento que deixe de manejar a pá, com a qual há-de meter na fornalha as seis toneladas de carvão que vão sobre o tender. De vez em quando olha para o manómetro de pressão e para o nível de água e estes, numa *dança* hesitante, parecem indicar-lhes que é preciso mais, muito mais. E a dura tarefa continua por entre a poeira causticante da *briquette*.

Ao maquinista parece não interessar o trabalho do fogueiro. Os seus olhos, por detrás dos óculos, só se fixam nos sinais de diversas cores que, quase sem interrupção, vão passando por sobre a locomotiva. — É necessário que nem um só escape ao seu exame, a-fim-de se não repetirem os sangrentos acidentes que se têm dado por falta de observação dos sinais.

Por vezes olha de relance o indicador de velocidade que parece não o satisfazer e por isso o seu braço ainda se eleva para a alavanca do regulador, que afinal já está no terminus do curso do semi-círculo de bronze.

Com uma velocidade superior a 100 quilómetros passámos por Chantilly, a famosa estação de 24 linhas que recebe e expede igual número de comboios especiais em dias de corridas de cavalos. Cinco minutos depois, um grande estrépito indica-nos que vamos por sobre as linhas de Creil.

Mr. Therbi, com ar de satisfação, aponta-nos o contador de velocidade que já acusa 115.

Agora as estações vão passando por nós como por encanto. Algumas ficam afastadas da linha por onde corremos porque esta, em certos percursos, se desvia das linhas gerais.

Clermont já fica para traz e outras vão seguindo com a mesma pressa para o lado de Paris. Minutos depois começamos a avistar o fumo de muitas locomotivas que manobram. Ali é Longueau, a grande triagem aonde se formam enormes composições de comboios de

mercadorias, que depois se dirigem para diferentes destinos.

Esta triagem tem, segundo nos informaram, 114 quilómetros de carril e as suas linhas vão até à estação de Amiens, que fica a uma distância de cinco quilómetros.

Deixamos a estação de Amiens à nossa direita e a linha por onde seguimos passa por uns pontões que estão sobre algumas ruas da grande cidade.

Alguns quilómetros depois, atravessámos o Somme, o famoso rio que a Grande Guerra ainda mais celebrou. Mesmo sobre a ponte, Mr. Therbi grita-nos triunfante:

— Vamos a 120 quilómetros à hora!

Com esta velocidade a locomotiva faz demasiados movimentos laterais, facto que nos surpreende, porquanto na linha do Norte, os nossos rápidos atingem por vezes também velocidades análogas e apesar disso as locomotivas rolam sem movimentos desta natureza.

Vamos aproximando-nos do mar. Já se avista lá muito em baixo Boulogne, a linda cidade marítima que vem saindo de entre nuvens de cér cinzenta.

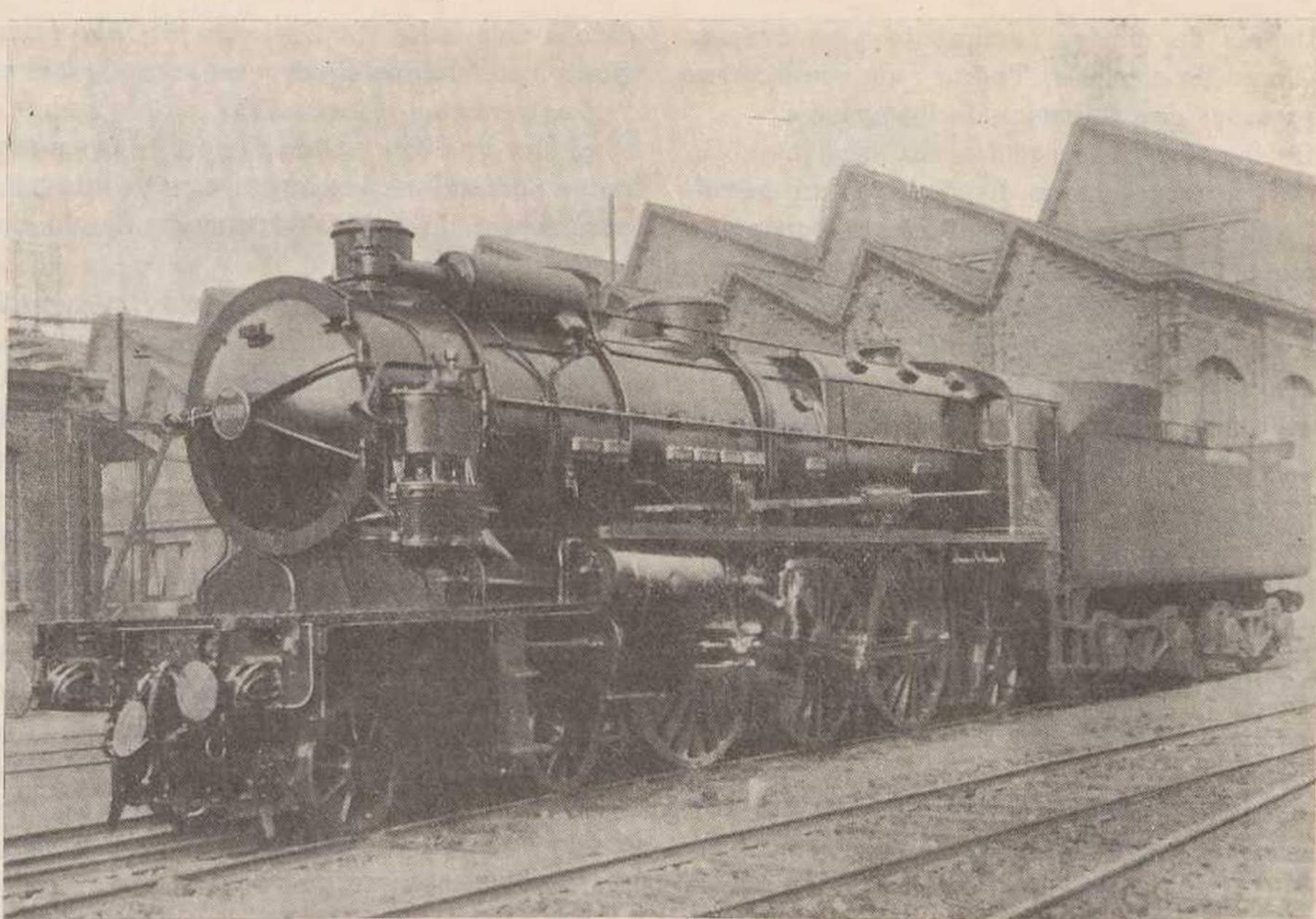
Do mesmo lado sopra um vento frio e cortante que nos regula e fustiga o rosto. Como estamos em Junho, faz-nos lembrar que àquela hora um sol bem quente e luminoso deve aquecer e dar luz à nossa terra.

A velocidade ainda não diminuiu. A locomotiva continua a sacudir-se sinistramente.

O fogueiro não pára. O suor escorre-lhe em bica do pescoço para as costas, que vão nuas. Na boca tem um cigarro quase desfeito que não conseguiu acender desde Paris. Se é admirável a resistência desse modesto trabalhador não é menos o silêncio com que executa o seu serviço, porque desde o início ainda não lhe ouvimos proferir uma palavra. Pode bem considerar-se uma máquina de alimentar a fornalha.

O céu agora vai limpando e Aubengue surge-nos na claridade do horizonte na qual se destaca o monumental cemitério inglês da Grande Guerra, com os seus milhares de cruzes que marcam outras tantas sepulturas.

Estamos a 35 quilómetros do terminus da



... fixamos o nosso olhar na locomotiva. Era um gigante de aço. Elegante e magestosa.

nossa viagem e se esta velocidade tão elevada continua por mais tempo, devemos chegar com alguns minutos de antecipação, se o nosso relógio nos não engana.

Para além de Les Fontinettes, começamos a ver já os primeiros edifícios de Calais-Ville. O maquinista resolve então fechar a fôrça à locomotiva e a fazer ligeiros apertos de freios do qual resultou afrouxar a marcha de tal maneira que, quando passámos pela estação da cidade, já íamos a menos de 30 quilómetros à hora e assim lentamente vamos percorrendo os últimos três quilómetros que faltam.

Finalmente o comboio entrou no grande cais de Calais-Maritime indo parar ao lado do vapor que o espera para receber a sua preciosa carga, a fim de a transportar para o outro lado do canal.

O transbordo dos passageiros faz-se rapidamente. As bagagens que vinham no bagageiro são içadas dentro de cacifos do mesmo, por um enorme guindaste que as recolhe no vapor.

Dez minutos depois está tudo concluído e imediatamente o vapor desatracá e inicia a sua viagem.

Depois de esta longa caminhada de 300 quilómetros sem parar, com uma velocidade média de 100, interessou-nos ver a temperatura a que chegaram os órgãos de movimento da locomotiva e verificámos que estavam quase tão frios como se estivessem há muito tempo em repouso. Este facto deve atribuir-se à excelente qualidade dos metais; ao perfeito ajustamento dos órgãos em contacto; à lubrificação suficiente e ainda ao clima húmido das regiões por onde passámos.

Das quantidades de carvão e água com as quais a locomotiva havia saído de Paris, pouco restava. Do combustível tinha-se consumido 3.500 quilos, o que dava a média aproximada de 18 quilos por quilómetro e 36 gramas por tonelada-quilómetro. De água, gastaram-se $34,5^{\text{m}^3}$, pouco mais ou menos 115 litros por quilómetro.

Depois do almôço, enquanto passeávamos ao longo do cais, Mr. Therbi quis conhecer as impressões que tinhamos da locomotiva.

De facto as *Superpacífics* são excelentes. Só os largos recursos que dispõem podiam permitir um serviço tão violentamente conduzido como o que acabámos de presenciar. Ficámos porém convencidos que a condução do «Fleche d'Or» se poderia fazer dentro do tempo prescrito ou ainda diminuído, com o trabalho do maquinista melhor calculado e mais suave, com o qual se evitavam certos riscos que notámos, entre os quais avultou por vezes a descida do nível de água a um mínimo inquietante. Queremos parecer que o facto do comboio ter passado por Calais-Ville com dez minutos de antecipação, corrobora o que acabamos de dizer.

Estas apreciações contudo não significam por modo nenhum que desejemos depreciar o que vimos fazer. Sugeriram-se nos porque, como é natural, fizemos as nossas observações através os conhecimentos que temos, e êstes foram colhidos numa prática muito diferente e na qual os maquinistas aprendem a regular a marcha dos seus comboios dentro dos acanhados limites de um itinerário, tendo em muita conta as condições de alimentação da caldeira porque o perfil bastante acidentado e a qualidade do carvão não permitem que de tal se possam alhear.

De resto estávamos muito satisfeitos porque pudemos observar métodos de trabalho muito interessantes e que até agora nos eram desconhecidos.

Ficámos também encantados pelo generoso acolhimento que nos dispensaram e pela excelente companhia que nos deram.

Como eram horas da partida, subimos para a carruagem que nos devia conduzir a Paris de onde tinhamos de iniciar novas viagens de estudo.

* * *

Estávamos nos princípios de Fevereiro de 1908.

Lisboa encontrava-se horrorizada pela tragédia do Terreiro do Paço, na qual tinham per-

dido a vida o Rei D. Carlos, o seu filho primo-génito, o Príncipe Real, e os seus assassinos.

Em bastantes estações das nossas linhas os comboios que conduziam os jornais eram esperados por muito povo, ansiando por conhecer os pormenores do terrível drama que havia emocionado todo o País.

Na manhã do dia 4 do referido mês, partiu de Campolide, com destino a Badajoz, um comboio especial composto de um bagageiro e um salão de serviço, rebocado pela locomotiva n.º 71, *Compound Fives Lille*. Este comboio, que era acompanhado por um Inspector da Exploração, dirigia-se àquela cidade espanhola para receber a Condessa de Paris, mãe da Rainha D. Amélia, que ali devia chegar pela tarde do mesmo dia, vinda da Vila Manrique, perto de Sevilha, a fim de vir a Lisboa assistir aos funerais do seu genro e do seu neto.

O comboio chegou a Badajoz cerca do meio dia e logo o seu pessoal foi prevenido que a Condessa de Paris tinha adiado a sua viagem para o dia seguinte.

Em vista desta resolução, o material foi resguardado numa das linhas da estação e a locomotiva recolheu ao abrigo do Posto das locomotivas da Companhia M. Z. A.

Tempo depois, estando parte deste pessoal a almoçar no restaurante da estação, entrou no mesmo um tenente da guarda civil, acompanhado por algumas praças armadas. Este oficial desejou conhecer a identidade dos portugueses presentes e a razão da sua estada em Espanha.

Todos mostraram os seus bilhetes de identidade e o Inspector explicou a missão de que estavam incumbidos. O tenente satisfez-se com estas explicações, mas aconselhou que nenhum português devia sair para a cidade indocumentado, porque se arriscava a ser detido, devido às instruções muito rigorosas que as autoridades espanholas tinham para proceder contra os portugueses que se tornassem suspeitos.

A-pesar-deste aviso pouco tranqüilizador, durante os três dias que esperaram inutilmente a Condessa de Paris, os portugueses puderam circular na cidade sem que se desse com qualquer deles algum caso desagradável. Contudo, em Badajoz, a repulsa pelo bárbaro atentado

era geral. Nos cafés e outros estabelecimentos e até mesmo nas ruas, não se falava noutro assunto. Os vendedores de jornais que apregoavam «El Extremeño» e «El Noticero de Sevilla» e alguns periódicos de Madrid, com os pormenores do triste acontecimento, eram assaltados nas ruas e nas praças pelo povo, que lhe arrancava os jornais das mãos, ancioso por novas notícias.

Quando algum português era reconhecido, imediatamente o rodeavam e lhe pediam o relato do que soubesse a tal respeito. O desgraçado contava o que sabia, mas nunca acabava, porque tinha que o repetir dezenas de vezes, perante uma multidão que o comprimia e aumentava de momento a momento, assustadoramente.

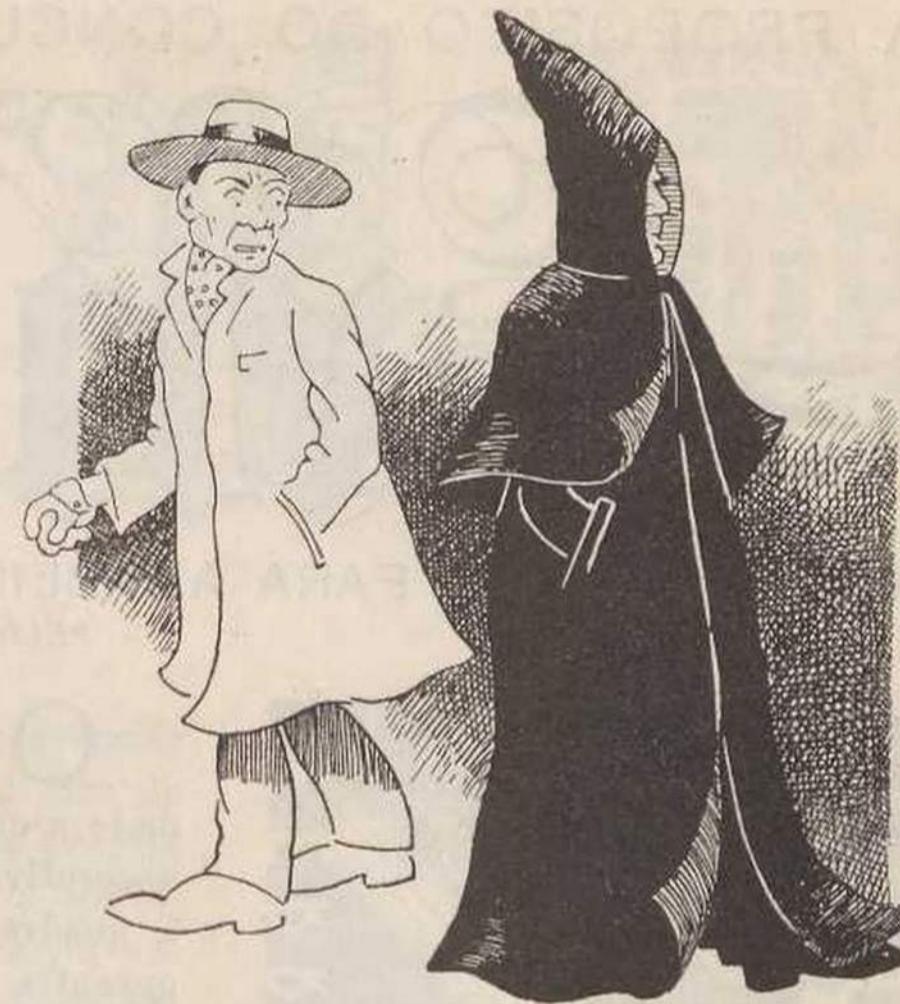
Numa dessas noites, o maquinista do comboio especial, para se defender do muito frio que fazia em Badajoz, vestiu o seu capote, que era um dos célebres gabões de Aveiro, muito usados em Portugal naquela época, os quais tinham um capuz muito alto, que acabava em bico.

Quando ele ia, pois, assim preparado, com o capuz ao alto, a entrar num café, um espanhol que vinha a sair estacou meio horrorizado ante tão estranha indumentária e exclamou:

— Que bicho, Dios mio!...

E ficou pasmado até que o maquinista desceu o capuz e mostrou que não era bicho.

Na tarde do terceiro dia de espera em Badajoz, o pessoal do comboio foi prevenido por



— Que bicho, Dios mio!...

Desenho de Artur José Guerreiro,
da Divisão de Exploração.

telegrama que a Condessa de Paris tinha adiado para mais tarde a sua viagem a Portugal e que ficava, portanto, anulada a circulação do comboio. A locomotiva seguiu logo para Elvas e nessa mesma noite conduziu a Lisboa um comboio especial com parte do regimento de Lanceiros 1, que chegou à capital na manhã seguinte para tomar parte nos funerais régios.

(Continua)

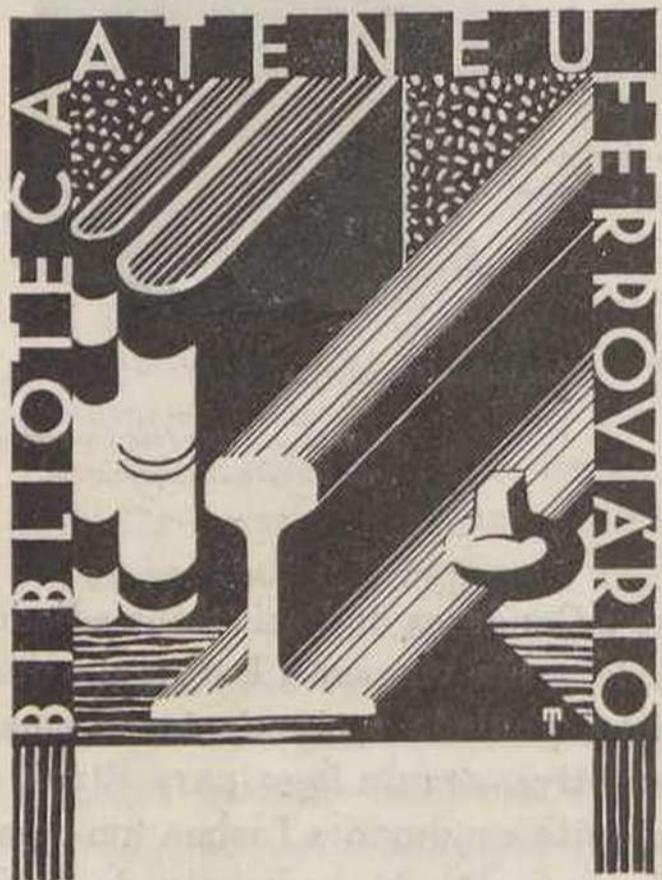
Com o presente número, o *Boletim da C. P.* completa o volume IX.

Para a sua encadernação, são distribuídos conjuntamente o Índice, a colocar no fim, o ante-rosto, o rosto e a capa destinada a forrar os cartões da encadernação.

A PROPÓSITO DO CONCURSO DE

Ex-libris

PARA A BIBLIOTECA DO ATENEU FERROVIÁRIO
PELO ARQUITECTO COTTINELLI TELMO, DA VIA E OBRAS



1



2



3

O ex-libris é uma marca destinada a ser posta nos livros e distinguir assim a pessoa ou colectividade a quem êsses livros pertencem. É uma maneira mais decorativa de substituir a vulgar aposição da assinatura ou a quadra que usavam dantes os meninos de escola, para garantia de posse e contra a perda dos seus compêndios: — Se êste livro fôr perdido — E por alguém fôr achado... etc. — e seguiam a assinatura e a morada do cauteloso e previdente aluno.

Qualquer dos processos, porém, atenua mas não evita a não restituição do livro que emprestámos, e, são tão vulgares os empréstimos... *vitalícios* que, em certas bibliotecas particulares, é freqüente vermos legendas dêste género: — «Quem empresta não melhora» — ou — «Hoje não se empresta; àmanhã, sim!»

O ex-libris, como simples marca que é, pode representar o que quisermos. Trata-se de um senhor que é empregado da C. P. e faz gala nisso? É perfeitamente admissível que o motivo seja uma locomotiva ou uma carruagem de 1.^a, 2.^a ou 3.^a classe, se se quiser entrar em linha de conta com a sua... hierarquia! Isto não impede que outro senhor, altamente colocado e por isso mesmo constantemente assediado com pedidos, possa, ainda que não pertença à C. P., adoptar para símbolo... um pára-choques, por exemplo.

O ex-libris é um magnífico campo para o fidalgo exibir o brasão, o poeta a lira, o topógrafo o teodolito.

Umas vezes o ex-libris não se dispensa de comportar referências gráficas ao seu verdadeiro destino; outras vezes, figuram nêle as coisas mais inesperadas, desde a caricatura

O n.º 1 é o ex-libris escolhido entre os trinta apresentados. Está em tamanho natural. É da autoria do autor dêste artigo, de quem são também os n.ºs 2, 7, 8, 9, 10 e 11. Os restantes foram concebidos e desenhados por empregados dos Estudos da Via e Obras, a saber: n.ºs 3 e 6, do Chefe de Desenhadores, Sr. Jorge Afonso Nogueira; n.º 4, do Sr. Arquitecto Bernar-

ATENEU-FERROVIÁRIO

BIBLIOTECA



4



5



6

até à mais realista paísagem. No primeiro caso, é corrente vermos o alfarrábio, a antiga candeia de bicos, a faca de abrir as folhas, o livro marcado com um sinal, a própria biblioteca; no segundo, encontram-se o sacho e a couve-lombarda, o barco à vela, um indivíduo a pescar, a capoeira, etc., etc., etc., porque o seu possuidor é hortelão-amador, ou oficial de marinha, ou gosta da pesca, ou é avicultor.

As «divisas» são às vezes de rigor, embora muitos ex-libris nem sequer tenham o nome daquele a quem pertencem.

A divisa em latim é uma das coisas mais apreciadas: Aconselhamos os aspirantes a possuidores de ex-libris a procurarem no *Larousse* pequeno e naquelas folhas côr de rosa onde abundam os *ad astra, mens sana in corpore sano, alea jacta est*, etc., a divisa que melhor lhes convenha. Faz vista, principalmente porque a maior parte das pessoas não percebe nada de latim e fica logo com a impressão de que o possuidor é um erudito e... *um carácter!*...

Ha ainda ex-libris que não têm mais do que iniciais, em monograma ou não, e isto basta para que o artista, a quem a sua composição foi confiada, possa tirar um grande partido.

Como na composição de ex-libris, marcas de fábrica, chancelas, etc., ha pontos de contacto, diremos que se têm conferido prémios importantes em concursos de marcas onde ganha o artista que, abandonando simbolismos complicados, soube encontrar o mais simples e original «arranjo» de letras. Suponho não errar dizendo que a conhecida marca da A. E. G. foi objecto de um desses concursos com prémios valiosos, e todos têm presente a sua extraordinária

dino Coelho, Chefe de Desenhadores da Companhia; n.ºs 5 e 12, do Desenhador de 1.º, Nunes de Almeida. Os números desenhados conjuntamente com os ex-libris serviram para marcar o espaço destinado à aposição do número de ordem do livro na Biblioteca. No desenho aprovado e já impresso, o espaço em branco destina-se ao mesmo fim.



7 A T E N E U



8 FERROVIÁRIO



9



10

11

12



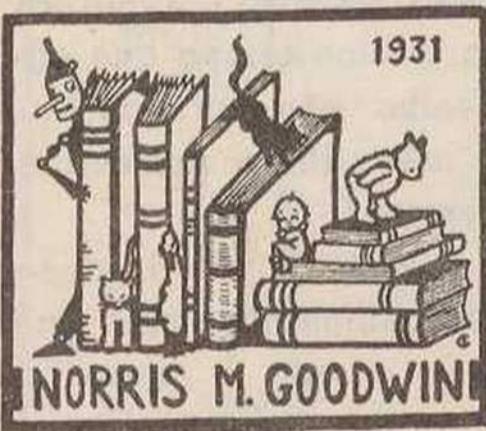


simplicidade. Certamente que entre os concorrentes muitos houve que deram largas à sua fantasia, partindo do falso princípio de que não se teriam instituído prémios de tal importância para se chegar a resultados aparentemente tão «fracos».

O ex-libris da Biblioteca do Ateneu Ferroviário foi objecto de um concurso *caseiro* e limitado. O Boletim publica alguns dos trabalhos apresentados e o que foi escolhido por quem de direito. Por êles se vê que houve, em geral, a preocupação de juntar ao livro um atributo qualquer ferroviário.

Num ou outro existe simbolismo, mas fácil de atingir: O combóio que transpõe um abismo servindo-se do livro para ponte, diz gráficamente que a instrução é necessária ao pessoal ferroviário para viver sem cair no abismo da ignorância que, aliás, todos nós possuímos em grau mais ou menos elevado.

Ex-libris húngaros: n.º 1, 7, 8, 10, 17, 19 e 22; belga: n.º 2; checos: n.ºs 3 e 12; austriaco: n.º 4; japonês: n.º 5; polaco: n.º 6; finlandês: n.º 9; ugra-



12	13	14
	15	
16	17	18
	19	
(20)	21	
	22	



nianos n.ºs 11 e 18; americano: n.º 15; das Indias holandesas: n.º 13; holandeses: n.º 14 e 20; letão: n.º 21 — e turco: n.º 16.

Como exemplo de ex-libris em que predominam as letras, damos o 6 e o 7. No n.º 2 a única sugestão ferroviária é a do castiçal com forma de secção de carril.

No 10, uma locomotiva arrasta consigo um comboio de livros; no n.º 8, a lanterna de máquina brilha com a luz que, porventura, deveriam espalhar os livros sobre que ela assenta; no 12, o agulheiro, o livro e a lanterna do aparelho de manobras juntam-se para efeito idêntico.

Mais semáforo, mais locomotiva, muitos dos trabalhos procuram atingir principalmente o fim *decorativo*, dar uma imagem que satisfaça pela disposição das letras, pela maneira de fazer, pelo claro escuro, pela arrumação dos diferentes elementos.

Se é difícil, às vezes, encontrar uma *ideia*, não é menos difícil conseguir dar-lhe *forma*, e muitas vezes é inútil todo o esforço em busca da primeira, se o artista a não souber realizar tendo em vista os factores considerados atrás.

A título de justificação do que expusemos, e para documentação, trazemos ao Boletim alguns exemplares de ex-libris de várias nacionalidades. Pertencem à monumental colecção inédita da Ex^{ma} Senhora Dr.^a Elina Guimarães Palma Carlos, que quiz ter a amabilidade de permitir a sua reprodução neste Boletim.

Os vinte e três exemplares que publicamos (entre os quais, aqui ao pé, o da própria coleccionadora) fôram escolhidos tendo principalmente em vista a originalidade, a extravagância do assunto, o que não quiere dizer que as belezas da composição, do desenho, da gravura, tivessem sido postas à margem. Passemo-los em revista: (págs. 348 e 349)

O n.^o 1 é o duma médica húngara que não dispensou um simbolismo aparatoso, teatral: O filhinho a morrer, a mãe num «estado de consternação» indescritível, a Morte a rondar o grupo, a MAO maiúscula a dizer à médica que suspenda o «desenlace fatal» e esta pronta a dar a injeção que há-de salvar a criança!...

Parece que os belgas também têm alma de navegadores... (2) Pois sim, mas contanto que não chova! — e vá de pôr um chapéu de chuva sobre o barco!?...

O leitor de vista cansada — ou quem sabe se oculista também — (3) representa no seu ex-libris aquilo que atravez das lentes encontramos livros: descrições de viagens, teatro, aventuras, etc.

Se na Áustria os dentistas trabalham nos dentes do próximo como os canteiros na pedra — a escopro e martelo — recomendando-lhes que quando tiverem dores de dentes neste país vão arrancá-los à Suíça (4) porque a operação deve ser mais suave...

O amor pelos livros é tão grande em certas pessoas que são capazes de se deixarem atropelar (7) quando estão embrenhadas na leitura; isto admitindo que é corrente fazer da via pública sofá de biblioteca!...

O ex-libris 8, admiravelmente desenhado e gravado, revela-nos o entusiasmo do seu possuidor pelas visitas aos alfarrabistas, coisa que eu não faço para não ter o desprazer de encontrar folhetos da minha autoria, com sinceras



dedicatórias a amigos meus que nem sequer os abriram e muito menos agradeceram a oferta...

O prémio da extravagância cabe sem dúvida ao 10: Tratar-se-á de uma professora de inglês que tivesse enlouquecido à força de leccionar?... Porque nós conhecemos o *ar líquido*, os lucros *líquidos*... mas não sabíamos que existisse o *inglês líquido* que

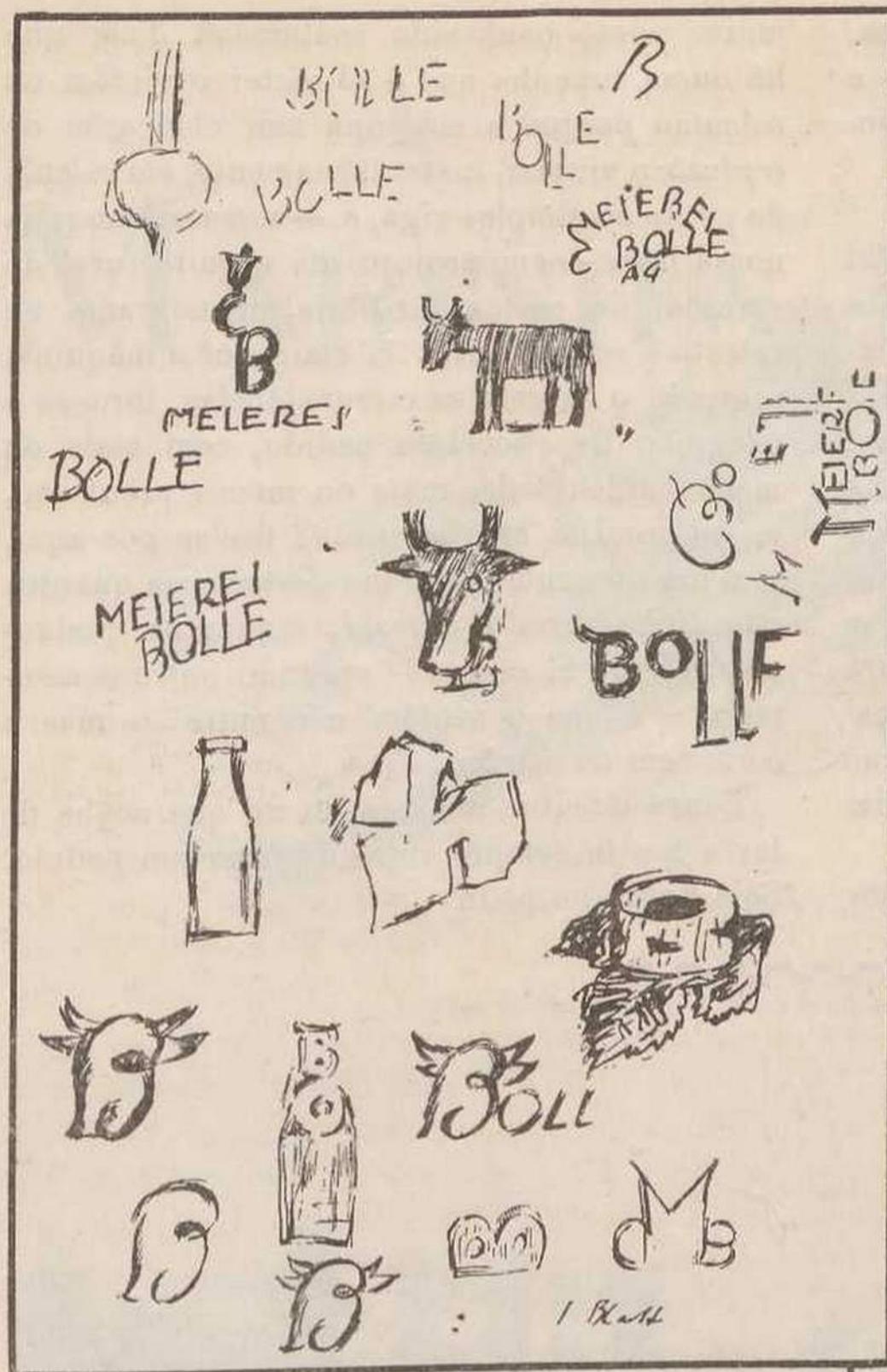
a professora despeja dum frasco, e através dum funil, para dentro da cabeça do aluno, velho decrépito para quem não haverá porventura processo mais suave, ao mesmo tempo que eficaz, dado que «burro velho não aprende línguas!» E' uma ideia, mas duma professora muito divertida, com certeza!...

Não é menos divertida (12) a ideia do dedo que carrega no botão da campainha como que a mandar apresentar-se a pessoa a quem foi emprestado um livro, porque a legenda diz: — «Restitua-me o meu livro o mais depressa possível!»

E saltamos por cima de outros ex-libris — as lindas gravuras da cena de família (17) e do coleccionador que observa as gravuras à lente (14) e é tão amante delas que traz um buril atravessado no coração — para acabar no dos três ratos. Este, que tão despretencioso parece, tem a sua intenção filosófica. A legenda «*Donde vens? Onde estás? Para onde vais?*» deve querer significar o mistério da vida e da morte: — *Donde viemos? Do pó, e em pó nos convertemos, para — quem sabe? — voltarmos a viver sob qualquer nova fórmula.* E a Humanidade segue sempre o seu rumo desconhecido, sem parar, tal como os três ratos iguais que giram em torno do centro do ex-libris sem que possamos determinar, para qualquer dêles, qual a sua posição anterior, qual a sua posição futura.

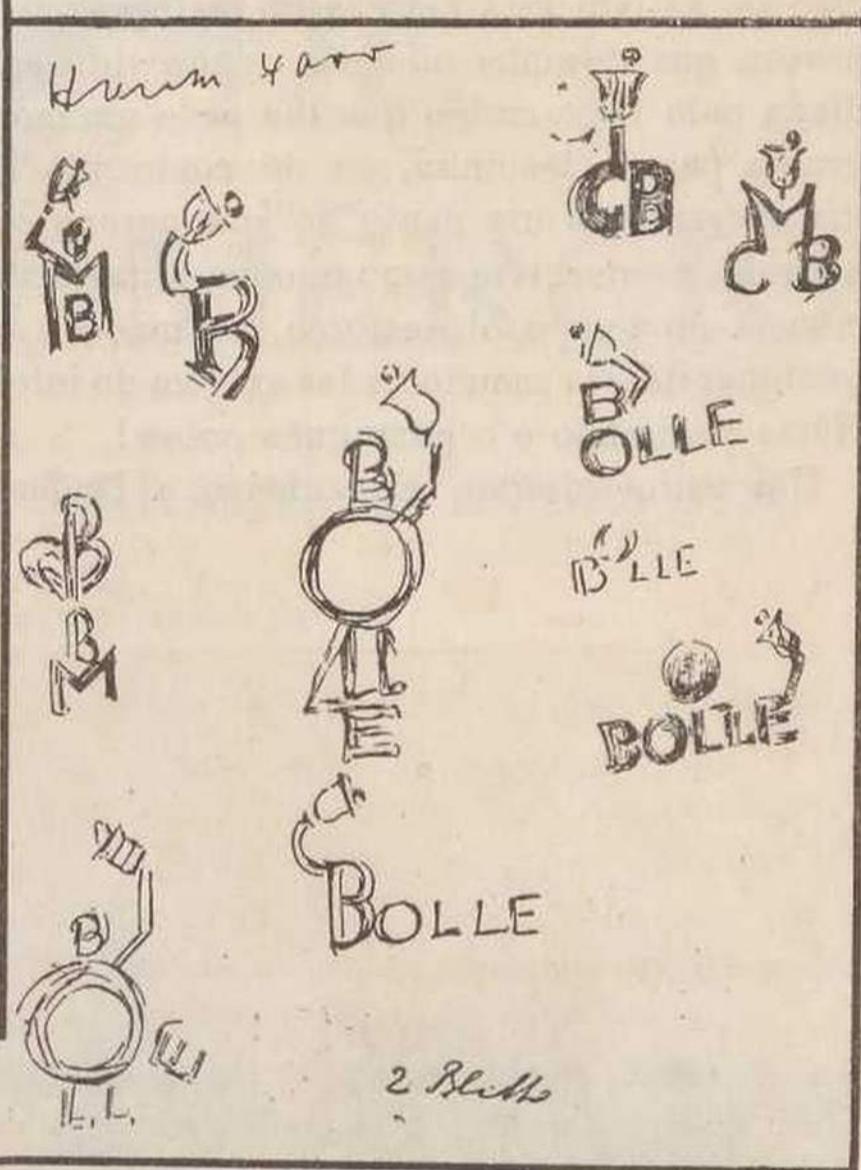
E agora, para fechar, deitemos uma espreitadela para a mesa de trabalho de Karl Schulpig, notável desenhador de marcas comerciais.

Os seus estudos para a composição da marca da Meierei-Bolle — companhia alemã que fornece leite aos domicílios por intermédio duns rapazinhos de uniforme que anunciam a sua chegada com o toque duma sineta e são bastante



Estudos para a realização da marca comercial duma Companhia distribuidora de leite. À esquerda, em baixo, a solução definitiva; à direita, o distribuidor.

populares na Alemanha — fôram publicados na revista inglesa *Commercial Art*, e revelam de modo flagrante, sobretudo para quem é «oficial do mesmo ofício», a evolução duma ideia. Adivinham-se as hesitações, a falta de inspiração momentânea, o súbito despertar duma ideia. A certa altura o compositor abandona um *partido* que tomou para mais tarde



voltar a insistir nêle, e, de tentativa em tentativa, começa a dispor de uma série de *motivos* à escolha. Eliminados aquêles em que não vê solução, fica um, que vai ser ageitado, proporcionado, afinado até à forma definitiva. Reparem que o compositor andou em volta destas três fontes de inspiração: o nome da firma (só letras); sugestões dadas pelos produtos vendidos pela firma (a garrafa de leite, a vaca, o queijo, etc.) e o rapaz da sinaleta.

E' esta última que vai prevalecer, e assim se matam dois coelhos duma cajadada: a figura do popular «Bolle-boy»



constituída pelas letras do nome da firma, reúne num pé só e da forma mais simples e pitoresca os elementos necessários e suficientes para a marca... *marcar!*

A publicação dêstes documentos, que quase podem ser considerados secretos, pareceu-nos muito interessante, sobretudo pelos comentários a que pode dar lugar:

O português, dizem, é pobre até no pedir! Não sei se isto será bem assim, sei que não há pessoa que desenhe que não tenha sido assediada pelo vago amigo que lhe pede um monograma para o lencinho, ou do conhecido que lhe choraminga um canto de «napperon» para a esposa bordar, isto como uma perfeita inconsciência do tempo, do esforço, da maçada que qualquer dêsses pseudo-nadas exigem do infeliz. Neste pedir não é o português pobre!

Um eminentíssimo Engenheiro e Professor

muito nosso conhecido costumava dizer que há quem suponha que é só meter o vintém na máquina porque a máquina tem obrigação de traduzir o vintém, instantâneamente, em cálculo de ponte ou simples viga, e, — acrescentamos da nossa lavra — em projecto de arquitectura, de estrada, de cartaz, ex-libris, monograma ou retrato a «crayon»!... E' claro que a máquina, segundo o exigem as circunstâncias, fornece o pauzinho de chocolate pedido, com mais ou menos dificuldade, mais ou menos prontidão, e, em geral, é bem educada: fica-se por aqui, sem um queixume, sem um gesto; mas quantos não tinha direito a fazer, — quantos queixumes, claro! E o pior — segundo outro comentador — é que o vintém não entra... mas a borla tem de sair!...

Pense o leitor um bocado no que acaba de lêr e hesite sempre antes de fazer um pedido. Seja pobre no pedir...



Bragança — Ponte sobre o Fervença

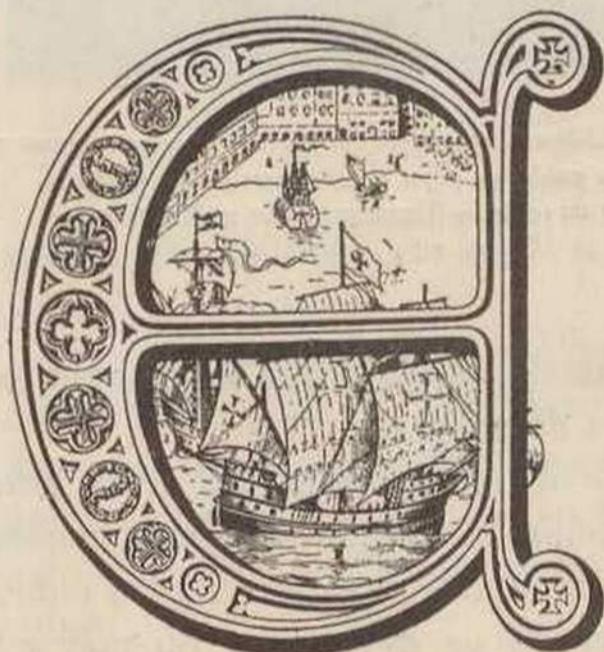
A MARINHA DE COMÉRCIO

SVAS ORIGENS E EVOLVÇÃO

Pelo Snr. Comercialista *Carlos Simões de Albuquerque*, da Divisão de Exploração

IV

(Conclusão)



STE sucinto esboço da história da navegação fica incompleto se não dissessemos algumas palavras, embora breves, referentes à sua evolução em Portugal.

O nosso passado está indestrutivelmente ligado ao mar, e quem quizer estudar o desenvolvimento do comércio marítimo mundial, tem, forçosamente, de se embrenhar na gloriosa História Pátria, porque, como escreveu Marcos Vieira da Silva «... a nossa nacionalidade ocupa na história marítima um lugar primacial e fulgentíssimo; páginas brilhantes conservam

indelèvelmente as glórias sucessivas de quase dois séculos» ⁽¹⁾.

Portugal, mercê de intrépidas façanhas dos seus arrojados navegantes, que possuíam profundos conhecimentos da ciência náutica do alto mar, conseguiu ser um dos primeiros povos navegadores do Mundo, igualando, e porventura suplantando, em actos temerários, os fenícios, gregos e cartagineses.

Ainda há pouco, o académico Claude Farrère, prestigioso escritor francês contemporâneo, dizia que os portugueses *fôram, na época moderna, os únicos navegadores que a História deve registar* ⁽²⁾.

Não nos esqueçamos, também, de que o nosso grande poema, os *Lusíadas*, a obra que, só por si, imortaliza a nossa Pátria, tem como assunto

⁽¹⁾ *Da marinha mercante portuguesa e sua influência económica* — 1902.

⁽²⁾ Claude Farrère — *Navires* — 1936.

principal o descobrimento do caminho marítimo para a Índia, um dos mais brilhantes episódios da história da navegação mundial.

* * *

Enquanto o nosso primeiro rei, D. Afonso Henriques, ia, em constantes e aventuroosas lutas, conquistando terras aos mouros, estes, vindos pelo mar, em pequenas embarcações, saqueavam e destruíam as povoações que se encontravam perto das costas. Fôram, por isso, coagidos os portugueses a empreender

igualmente a luta por mar. Preparou, então, aquele monarca uma frota de galés⁽¹⁾ e quando, «em 1180, apareceu nas águas de Portugal uma esquadra de mouros, saídos dos portos de Marrocos, mandou el-rei D. Afonso Henriques apontar à pressa uma armada para ir ao encontro do

(1) Eram as galés navios longos, de remos, primitivamente com comprimento não superior a 20 metros. «É sabido que as galés, navios de pequeno bordo, demasiado longas e estreitas, com aparelho pouco desenvolvido, não eram adequadas a largas navegações no alto mar. Por isso, estavam quase circunscritas ao Mediterrâneo, onde as galés de Veneza e, mais tarde, as da Turquia, tinham fama universal.

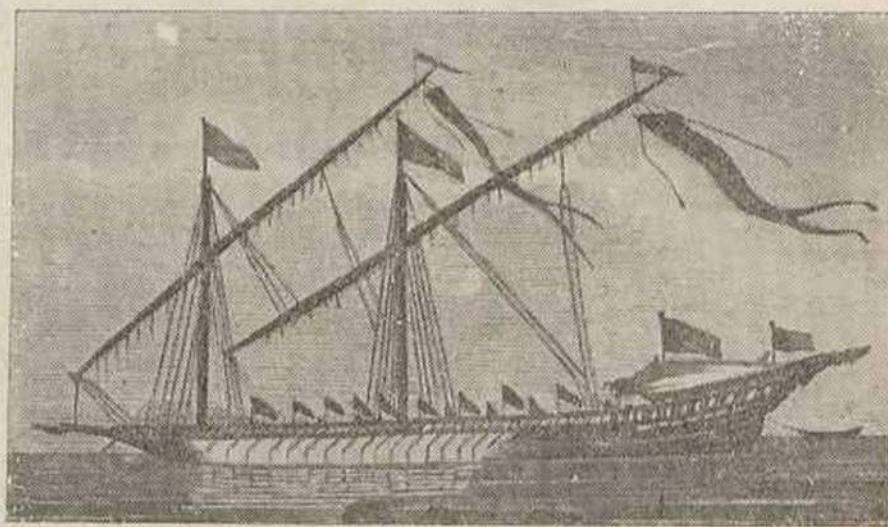
É certo contudo que, durante os primeiros três séculos da monarquia portuguesa, vemos essa espécie de navios figurar constantemente em batalhas contra os castelhanos.

.....
Dos começos do século XV por diante, logo que para os portugueses começou a esvair-se o pavor do Mar Tenebroso, e que as suas expedições marítimas se alargaram por mais vastos campos, as galés e em geral os navios longos foram quase totalmente abandonados». — HENRIQUE LOPES DE MENDONÇA. — *Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI.*



O excelso poeta Luis de Camões
autor do poema *Os Lusíadas*

inimigo. Tratou, pois, o monarca de reunir as galés que tinha nos diferentes portos do reino e, depois de as guarnecer de homens de armas, entregou o seu comando a um esforçado cavaleiro da sua corte, chamado D. Fuas Roupinho. Largaram do Tejo as galés em Julho do referido ano e, passados poucos dias, encontraram-se com o inimigo junto do Cabo Espichel. Os portugueses acometeram os mouros com incrível ardor e, abordando as embarcações mouriscas, pelejaram braço a braço, peito a peito, com tal denodo e valentia que a pesar de serem inferiores em número, ao cabo de renhido combate em que morreram muitos mouros, entrando nesse número o seu comandante, toda a armada inimiga caiu em poder dos nossos. D. Fuas Roupinho voltou ao Tejo com a sua rica presa, radiante de glória»⁽¹⁾.



Uma galé. A darmos crédito a Azurara, foi em Portugal que se inaugurou o uso de toldar as galés, de popa a proa, com panos vistosos de cores nacionais ou reais. — (HENRIQUE LOPES DE MENDONÇA — op. cit.)

Foi esta a primeira vitória que enobreceu os fastos marítimos da nação.

O comandante da nossa primeira frota foi, também, o principal protagonista da encantadora lenda na qual aquêle cavaleiro figura como tendo sido salvo de se despenhar no mar ao invocar Nossa Senhora da Nazaré quando, a cavalo, perseguia um veado que andava caçando.

Retomemos o assunto.

Os reis que sucederam a D. Afonso Henriques compreenderam a necessidade da nação

(1) Vilhena Barbosa — *Breve notícia sobre a origem e progressos da marinha portuguesa* in «Archivo Pittoresco».

possuir uma frota que a defendesse das incursões dos piratas. Vemos, por isso, D. Sancho I aumentar o número das galés, no que foi seguido pelos seus sucessores. D. Afonso III, ao empreender a conquista do Algarve, introduziu nas frotas, pela primeira vez, alguns navios de vela. Mas, o primeiro rei que mais notavelmente se evidenciou na protecção à marinha foi D. Denis.

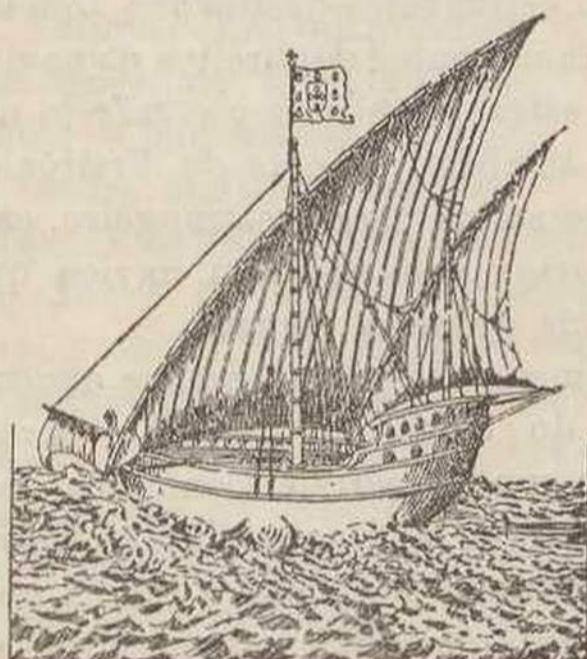
Este ilustrado soberano criou estabelecimentos navais nos portos mais importantes; promulgou uma vasta legislação destinada a regularizar e a melhorar os serviços marítimos; mandou plantar o celebrado pinhal de Leiria com o objectivo, entre outros, de se obter madeira para as construções navais.

Deve-se, também, a D. Denis o desenvolvimento das «tercenas», arsenais, como diríamos hoje, onde se construía as embarcações e que ficavam fora das muralhas da cidade de Lisboa, numa praia do Tejo.

Por esse tempo, yiera a Portugal o genovês Manuel Peçanha,⁽¹⁾ conhecedor profundo de assuntos marítimos. Não hesitou o nosso monarca em o encarregar do serviço da marinha, conferindo-lhe o elevado cargo de almirante do reino.

Organizar uma esquadra destinada exclusivamente a guardar da pirataria as costas da Nação, foi uma das primeiras medidas de Peçanha, que teve como imediato resultado o desenvolvimento do comércio marítimo e da indústria piscatória.

⁽¹⁾ Ainda há em Portugal descendentes deste ilustre marinheiro.



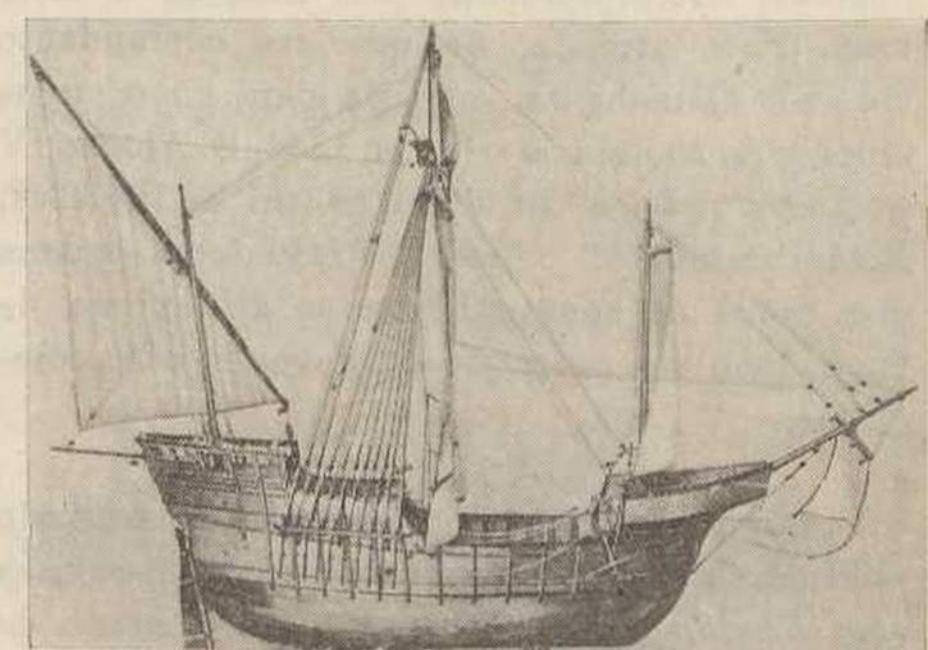
Caravela do século XVI

Um dos obstáculos à expansão do comércio marítimo era, então, a existência de piratas, principalmente ingleses. «Isto, a-pesar-do tratado entre D. Denis e o rei Eduardo I, de Inglaterra, que foi o primeiro a estabelecer as relações comerciais entre os dois países, permitindo que os negociantes de um pudessem ir aos domínios do outro, desde que os portugueses não fôssem em navios castelhanos»⁽¹⁾.

O reinado seguinte, de D. Afonso IV, colheu depressa os frutos de tão inteligentes medidas. Os pescadores de Lisboa e Pôrto iam pescar



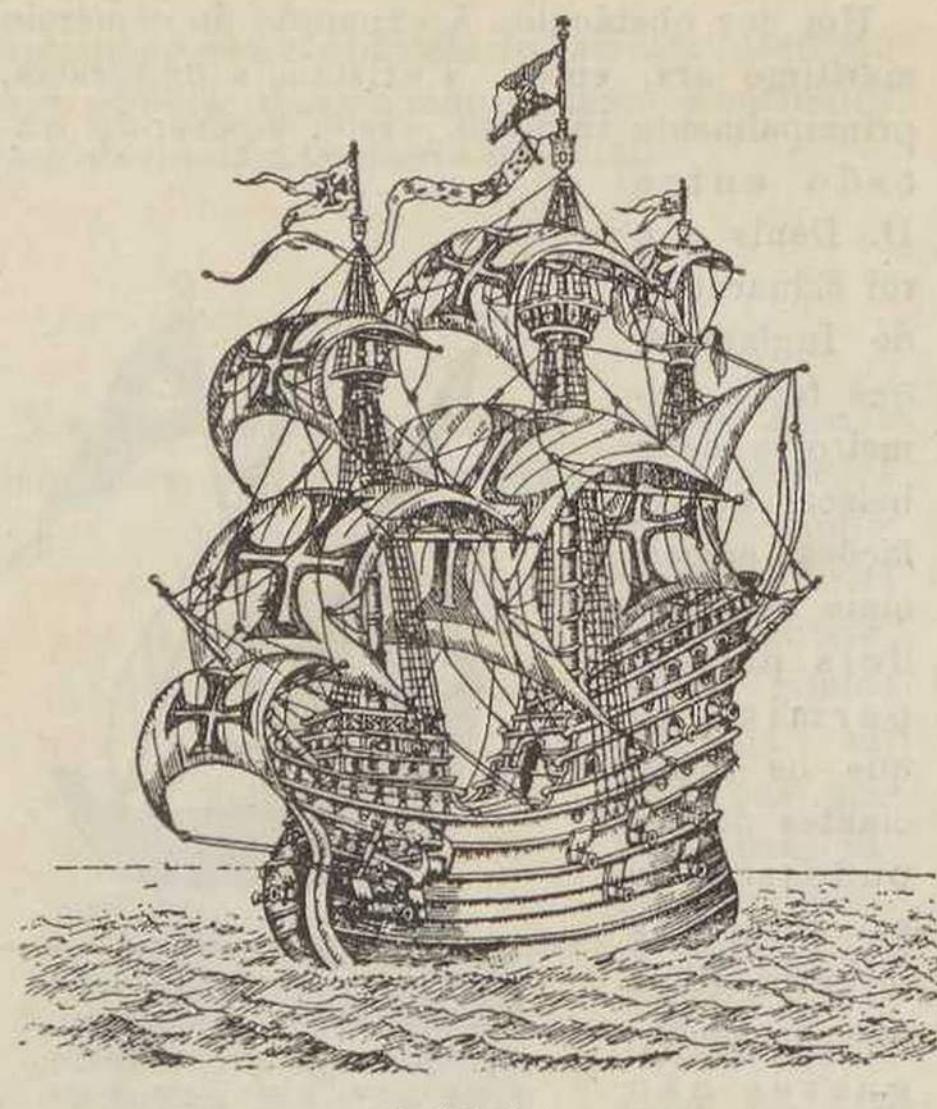
Caravela do século XV. As caravelas não deixaram de si uma representação nítida e incontrovertida, nem documentos que aclarassem de uma maneira definitiva a sua origem, a sua forma, o seu aparelho, as suas condições de navegabilidade. — (HENRIQUE LOPES DE MENDONÇA — op. cit.)



Modélo da caravela *Santa Maria*

nas costas de Inglaterra, o que comprova o alto grau de desenvolvimento atingido por esta indústria e quanto eram já destemidos os nos-

⁽¹⁾ Prof. Francisco António Correia — *História Económica de Portugal*.



Nau Trindade

sos navegadores. As galés construídas tinham já grandes dimensões, «pois que em fins de Agosto de 1336 saiu a barra de Lisboa uma esquadra composta de 20 galés garnecidas com 2.000 homens, correspondendo 100 homens a cada uma. Esta armada, de que era comandante Gonçalo Camelo, foi enviada para guerrear os mouros da Andaluzia»⁽¹⁾. Em 1344, D. Afonso IV proíbe a prática do corso contra os ingleses. Reciprocamente, o rei de Inglaterra ordena que todos os seus súbditos se abstêm de fazer dano aos portugueses, devendo até protegê-los.

Surge-nos, agora, D. Fernando. Desastrado político, fazendo sofrer a nação constantes lutas com Castela, foi, no entanto, o soberano da primeira dinastia que promulgou as mais sábias leis de protecção ao comércio marítimo e à marinha nacional. «A legislação fernandina antecipou-se em medidas, que os modernos povos marítimos se não dispensam de adoptar: franquia de embandeiramento, prémios de cons-

trução, seguros náuticos, estatística naval, inspecção técnica, etc.»⁽¹⁾.

«Nada, em tempo algum, de mais sábio se legislou em Portugal. Das suas altas serranias erguidas em anfiteatro sobre o mar, os portugueses fascinados pelos encantos da túnica azulina do oceano, como que se sentiam atraídos para ele», escreveu Pereira de Matos ao referir-se à legislação fernandina⁽²⁾. Entre as numerosas medidas postas em vigor, citaremos as seguintes:

Permitia-se aos construtores que fabricassem navios de 100 toneladas para cima puderem cortar, sem nada pagar, das matas reais, toda a madeira de que precisassem, isentando ao mesmo tempo de direitos os materiais que viessem do estrangeiro destinados àquelas construções. Eram isentos de direitos os navios comprados no estrangeiro para o comércio nacional. Eram, também, isentas de direitos as mercadorias que saíam para o estrangeiro, carregadas em portos nacionais em navios que realizassem a sua primeira viagem.

Tôdas estas medidas, de um alcance enorme no progresso do comércio marítimo, foram orientadas com um objectivo económico definido, e pena foi que a desorganização verificada na administração pública e a infeliz política interna e internacional, não permitissem uma recolha mais abundante de benefícios.

Porém, como escreve o Prof. Francisco António Correia: «se a execução de tais medidas teve como imediata consequência uma intensificação comercial de indiscutíveis benefícios para o país, não contribuiu menos, de certo, para criar o ambiente em que se havia de desenvolver o entusiasmo pela marinha, pelas viagens marítimas, pelas descobertas de novas terras, que logo no reinado seguinte começa a observar-se como tendência irresistível»⁽³⁾.

Eis-nos chegados ao fulgentíssimo reinado de D. João I, com o qual uma nova era histórica, plena de glória, se abre para nós.

⁽¹⁾ Contra-almirante João de Freitas Ribeiro — *O Atlântico e a raça lusitana* — Conferência publicada nos *Anais do Club Militar Naval*, Janeiro e Fevereiro de 1933.

⁽²⁾ e ⁽³⁾ — op. cit.

⁽¹⁾ Vilhena Barbosa — op. cit.

As inteligentes medidas promulgadas nos reinados anteriores, mormente no fernandino, destinadas à proteção e ao desenvolvimento da marinha, produziram o desejado resultado. Nas terras do Tejo e do Pôrto construíam-se embarcações sem cessar.

Portugal compenetrava-se da força que ia adquirindo no mar.

A expansão da nossa marinha mercante enriquecia-nos, e Lisboa era já então uma das praças mais acreditadas da Europa. «Encontravam-se por vezes, no Tejo, quatrocentos a quinhentos navios de carga, muitos dêles empregados na exportação de vinho e de sal; um ano houve em que se carregaram doze mil tonéis, afora os que levavam depois os navios, na segunda carregação de Março»⁽¹⁾.

Firmada brilhantemente, nos campos de batalha contra os castelhanos, a independência de Portugal, D. João I e os seus filhos, os *índitos infantes*, deliberaram combater os mouros na sua própria pátria. Apresta-se, para essa empreza, uma esquadra de 59 galés, 33 naus⁽²⁾ e 120 navios menores, que conduz o soberano e seus filhos à conquista de Ceuta. Jamais se vira, nos reinados anteriores, uma frota tão imponente.

Mas em Portugal não só se construíam embarcações. Estudava-se com afinco e profundez a ciência náutica do alto mar.

O infante D. Henrique, figura gigantesca de renome mundial, «de brilhante inteligência



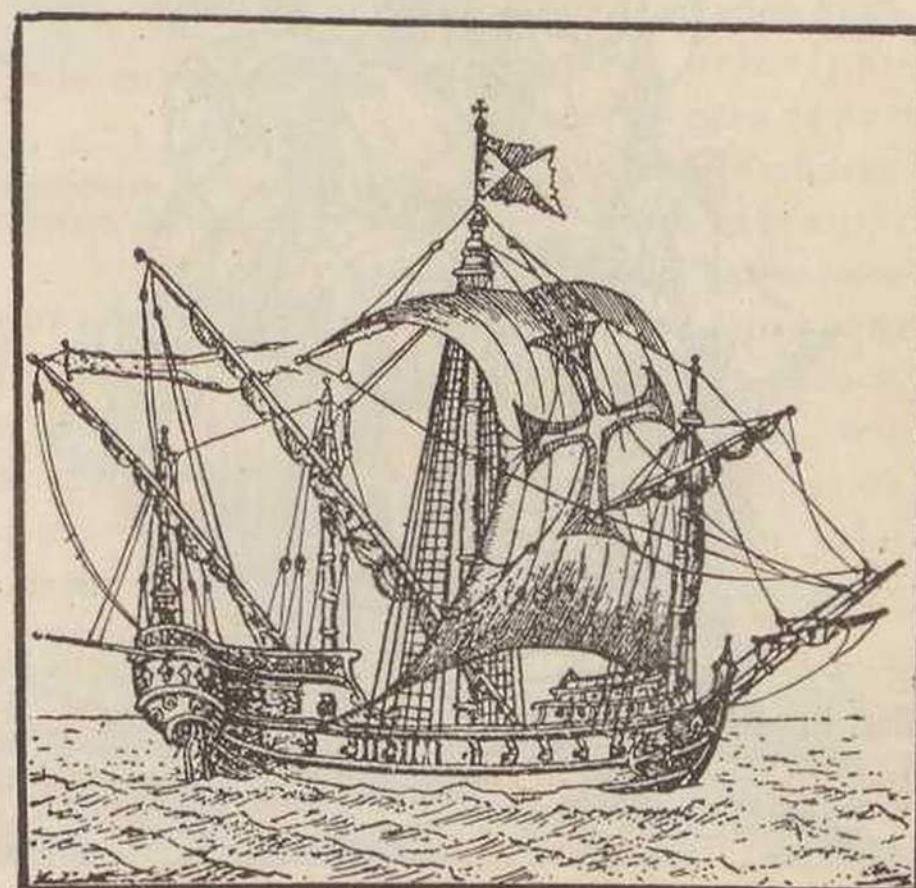
O Inclito Infante D. Henrique

lusa aliada à mais enérgica e gélida persistência britânica, duro, prático, audaz, valente até à temeridade e misticamente casto, foi o genial idealista do gigantesco plano dos *Descobrimentos portugueses*, que tiveram nesse extraordinário homem o seu engenhoso iniciador»⁽¹⁾.

A escola de Sagres, fundada pelo infante, ensinava aos nossos navegadores a verdadeira arte de navegar. «A ciência náutica dos descobrimentos foi genuinamente portuguesa»⁽²⁾.

Não vamos citar os descobrimentos então feitos, nem narrar os inúmeros episódios que esmaltam gloriosamente esta época da história pátria. Simplesmente, e, em breves palavras, referiremos os factos mais notáveis que influíram de um modo directo na evolução da nossa navegação, adornando estas singelas notas com algumas transcrições.

(1) e (2) *Capitão de mar e guerra* Fontoura da Costa — *A Marinharia dos Descobrimentos*.



Caravela

(1) Prof. Francisco António Correia. — op. cit.

(2) Nau — «Esta palavra teve durante a idade média uma significação extremamente vaga e, por vezes, obscura. A miúdo aparece como um termo genérico, assim como a palavra *navio*, de uma aplicação indefinida. ... Forçado a recorrer a hipóteses, eu creio que a palavra *nau* se aplicava mais designadamente a todas as embarcações grandes de vela, de carga ou de transporte, ...».

— HENRIQUE LOPES DE MENDONÇA — op. cit.



D. Francisco de Almeida,
valoroso primeiro vice-rei da Índia

Foi no reinado de D. João I que se introduziu a artilharia nos navios da armada. A construção das galés melhorou. À medida que se iam descobrindo novas terras, aumentava o número de naus armadas por particulares, que iam buscar os produtos destinados ao comércio

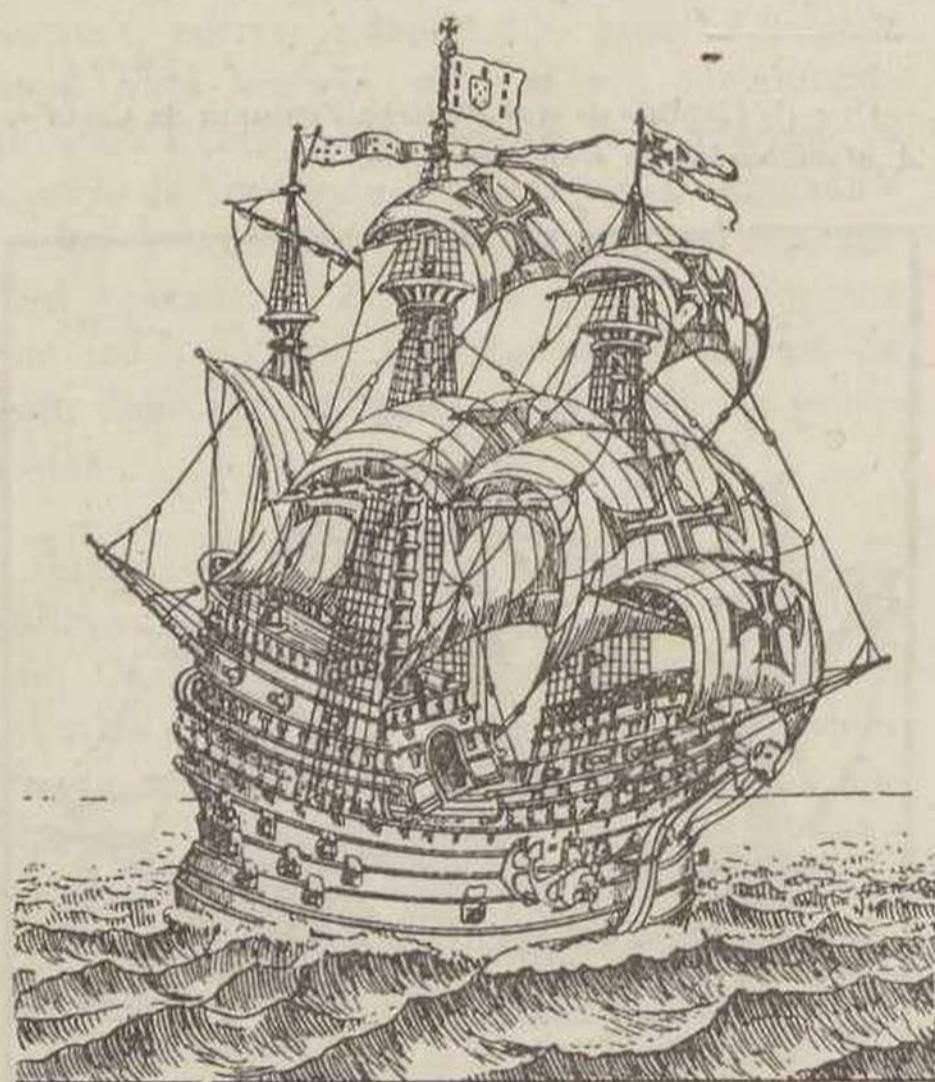
da metrópole, e que, no regresso, pagavam ao Infante um quinto dos produtos carregados.

No tempo de D. Afonso V vamos encontrar muito florescente a marinha portuguesa. Este monarca mandava aparelhar poderosas armadas para as suas expedições à África.

Seu filho, D. João II, ainda maior impulso deu à navegação. Constroem-se numerosas naus nos estaleiros do Tejo, no sítio conhecido pela Ribeira das Naus. Trabalha-se afincadamente, com um pensamento grandioso a dirigir. Encontramos nas nossas frotas a caravela, embarcação à vela retintamente portuguesa, que já



Afonso de Albuquerque, um dos mais ilustres conquistadores do mundo. Com Albuquerque surge, na Índia, a ideia imperialista que ele concebeu e realizou.
—(Prof. FRANCISCO ANTÓNIO CORRÊA — *Consequências económicas dos descobrimentos*)



Galeão *Flor de la Mar*

fôra utilizada pelos navegadores do Infante nas suas primitivas viagens de exploração. Modificada, consoante as indicações que a prática náutica ditara, a portuguesíssima caravela tornou-se a embarcação por excelência dos descobrimentos e das longas viagens.

Preparava aquele grande rei a armada que iria descobrir o caminho marítimo para a Índia quando a morte o surpreendeu. Às suas diligências, ao seu preconcebido plano, se deve, porém, o explendor atingido pela nossa marinha no reinado seguinte.

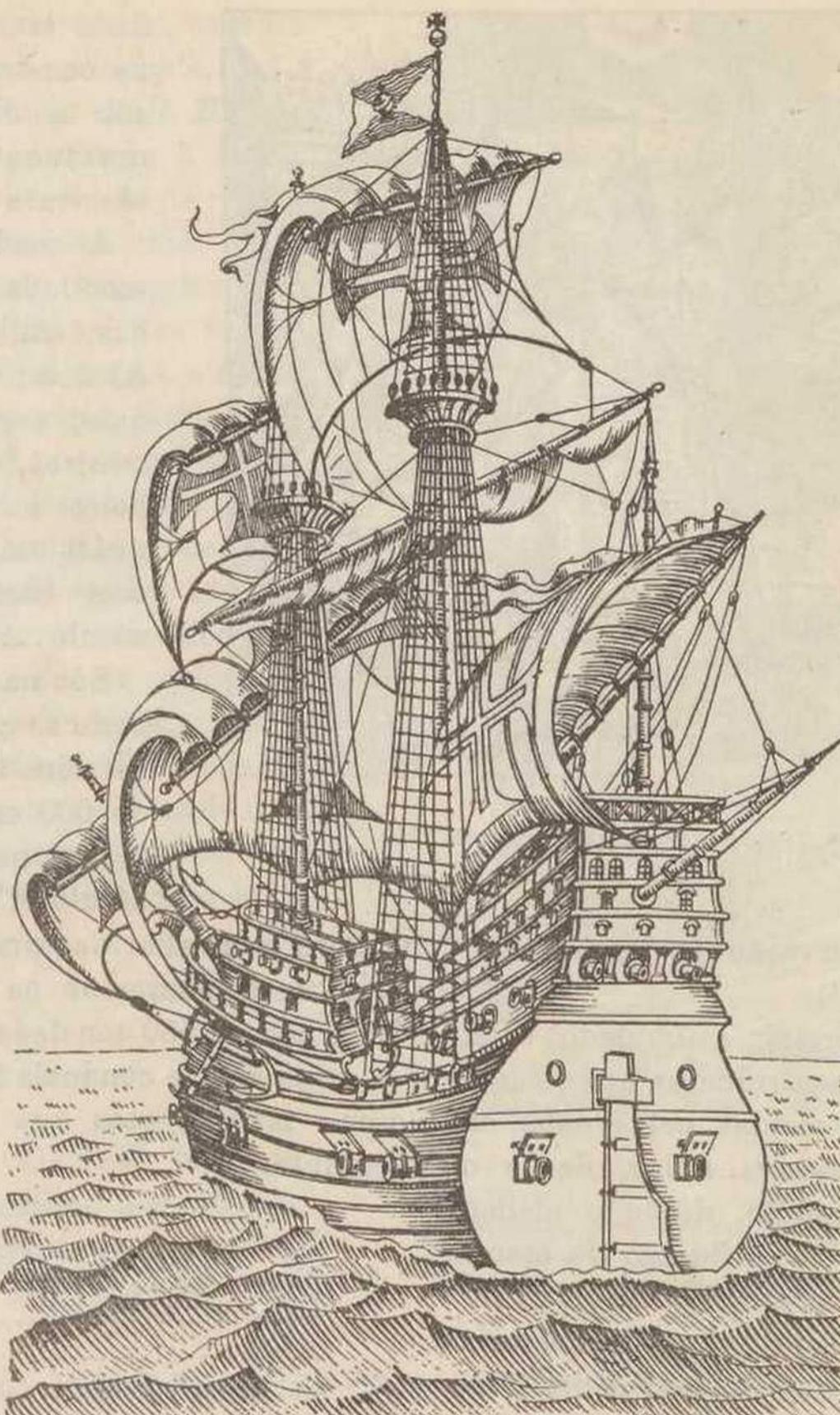
Tão integradamente se vivia, já então, das acções marítimas, tão intrinsecamente éramos navegadores, que toda a vida da nação aspi-

rava ao poder supremo no mar. Na vida do rei e na de todos os seus súbditos o mar era uma obsessão. Conta, por exemplo, Rezende, citado por Barros Gomes no Prefácio do «Príncipe Perfeito» de Oliveira Martins, que, quando das magnificentes festas do casamento do malogrado infante D. Afonso, filho do rei D. João II, com a princesa Isabel, filha dos Reis Católicos, houve em Évora umas representações extraordinárias. Abertas as portas do salão onde se encontravam os reis e os infantes com a sua corte e convidados, viram-se entrar grandes batéis metidos em ondas de mar feitas de pano de linho e pintadas

de maneira que pareciam água. E veio depois uma nau à vela, com tripulantes dentro e muitas bombardas, sem ninguém ver por que artifício andava, «o toldo, e toldos das gáveas de brocado, e as velas de tafetá branco e rôlo, a cordoada douro e sêda, e as âncoras douradas...».

O descobrimento da rota marítima para a Índia, no reinado do felicíssimo rei D. Manuel, entregou-nos o monopólio do comércio das especiarias do Oriente.

Os portugueses eram, então, quase os úni-



Nau portuguesa do século XVI — A nau da Índia era o que hoje diríamos, um transporte armado em guerra. Conduzia uma guarnição de soldados e ao mesmo tempo os porões cheios de carga. — (OLIVEIRA MARTINS — op. cit.)

cos senhores do comércio do açúcar das ilhas do Atlântico, da pimenta da Índia, do chá da China, das porcelanas do Japão, da canela de Ceilão, do cravo e da noz moscada das ilhas Malucas e de muitos outros produtos do Oriente.

Lisboa converteu-se num grande entreposto comercial, alimentado abundantemente pelas variadas mercadorias que a nossa poderosa frota ia buscar desde as Costas de África até à Pérsia, Ormuz e Cantão. De Lisboa, seguiam essas mercadorias, depois, para todos os mercados europeus, principalmente para os portos da Flandres.

Para garantir tão brilhante posi-

ção e evitar a intromissão de estrangeiros, que já andavam espreitando os nossos passos, metíamos a pique todos os navios que, não sendo portugueses e não estando munidos da competente licença, fossem encontrados pelas nossas frotas em águas do Levante, onde dominávamos.

O maior armador e comerciante era, então, o Estado, na pessoa do Rei. À coroa pertencia o monopólio do comércio da pimenta, o melhor dos negócios.

«A maior ou menor quantidade de pimenta era o que importava, e ninguém atribuía outro



O pôrto de Lisboa. Reprodução de uma gravura do século XVI

fito à expansão e conservação do domínio que o interesse comercial»⁽¹⁾.

Esse interesse comercial, estimulado cada vez mais pelas grandiosas riquezas que se acumulavam em Lisboa, trazidas pelas naus da carreira da Índia, obcecava todos, desde o mōço marinheiro ao capitão, desde o plebeu que servia como soldado, ao fidalgo de maior linhagem. E o exemplo era dado pelo rei: «Ao chegarem as naus ao Tejo tōda a mercadoria desembarcava para os armazéns na Ribeira, pertencentes à casa da Índia, sōbre os quais se alçava o palácio rial. Ali foi, de 1505 em diante, o solar do Govērno. Como qualquer mercador da escola antiga, D. Manuel estabeleceu a residēncia no local do seu comércio. Por baixo, nas lojas, sentia o rumor dos fardos que arrastavam, das caixas que se abriam; de cima, olhando o pôrto, assistia ao surgir e largar das frotas, vigiava os carregamentos, presenciava os desembarques. Também em Veneza o palácio ducal, de que herdara os cuidados, ficava à beira do pôrto»⁽²⁾.

Nos estaleiros de Lisboa, cérca de 2:000 arti-

fices trabalhavam febrilmente na construção de embarcações, sob a direcção de afamados mestres que primavam na técnica e no acabamento.

A madeira empregada era escolhida entre as mais afamadas, utilizando-se o pinho de Alcácer, «madeira de cerne, a qual, segundo a opinião dos mestres, sendo cortada em Janeiro e estando enterrada quāsi um ano, podia contar-se com barco para durar meio século...»⁽¹⁾.

Só na Ribeira das Naus, onde se construía as naus da carreira da Índia, havia cérca de 600 calafates e 650 carpinteiros, na segunda metade do século XVI.

Para se avaliar das proporções daqueles navios, mencionaremos os seguintes dados:⁽²⁾ Uma nau de 550 toneladas, levava 123 pessoas de tripulação e conduzia 250 soldados. Os principais mantimentos que transportava eram os seguintes:

Biscoitos.....	1:074 quintais
Vinho.....	115 pipas
Carne.....	1:086 arrobias
Água	244 pipas
Sardinhas	130 arrobias

Frizemos que as naus eram simultâneamente navios de transporte e de guerra, pois, ao mesmo tempo que levavam mercadorias nos porões, transportavam uma guarnição de soldados e eram armadas de peças de artilharia.

De 1497 a 1612, foram armadas para a Índia 806 naus e nesse período de tempo, perderam-se por naufrágio 66 naus, por incêndio 6 e tomadas pelo inimigo 4. O maior número de naufrágios registou-se nas viagens de regresso à

(1) Lúcio de Azevedo — *Épocas de Portugal económico*.

(2) Lúcio de Azevedo — *op. cit.*

(1) João Braz de Oliveira — *Os navios de Vasco da Gama*.

(2) Oliveira Martins — *Portugal nos Mares*.

metrópole, em parte devido ao excesso de carga e à má arrumação desta.

Foi, porém, no reinado de D. Manuel que a nossa marinha atingiu o maior explendor. Não descreveremos os numerosos tipos de embarcações então utilizadas: urcas, carracas, caravelas, galeões, etc., tôdas da classe dos navios de vela; da do navio de remos, a nossa conhecida galé, de pequeno bordo, torna-se pouco utilizável por a navegação ser feita no alto mar, longe das costas. Por isso, a partir desta época, o seu emprego vai-se restringindo até ser de todo abandonada, enquanto no mar Mediterrâneo navegavam ainda as galés de Veneza e depois as da Turquia.

Em Portugal aproveitavam-se as galés para serviço do monarca, armando camarins com preciosos brocados e toldos de damasco franjado de ouro, num luxo verdadeiramente oriental.

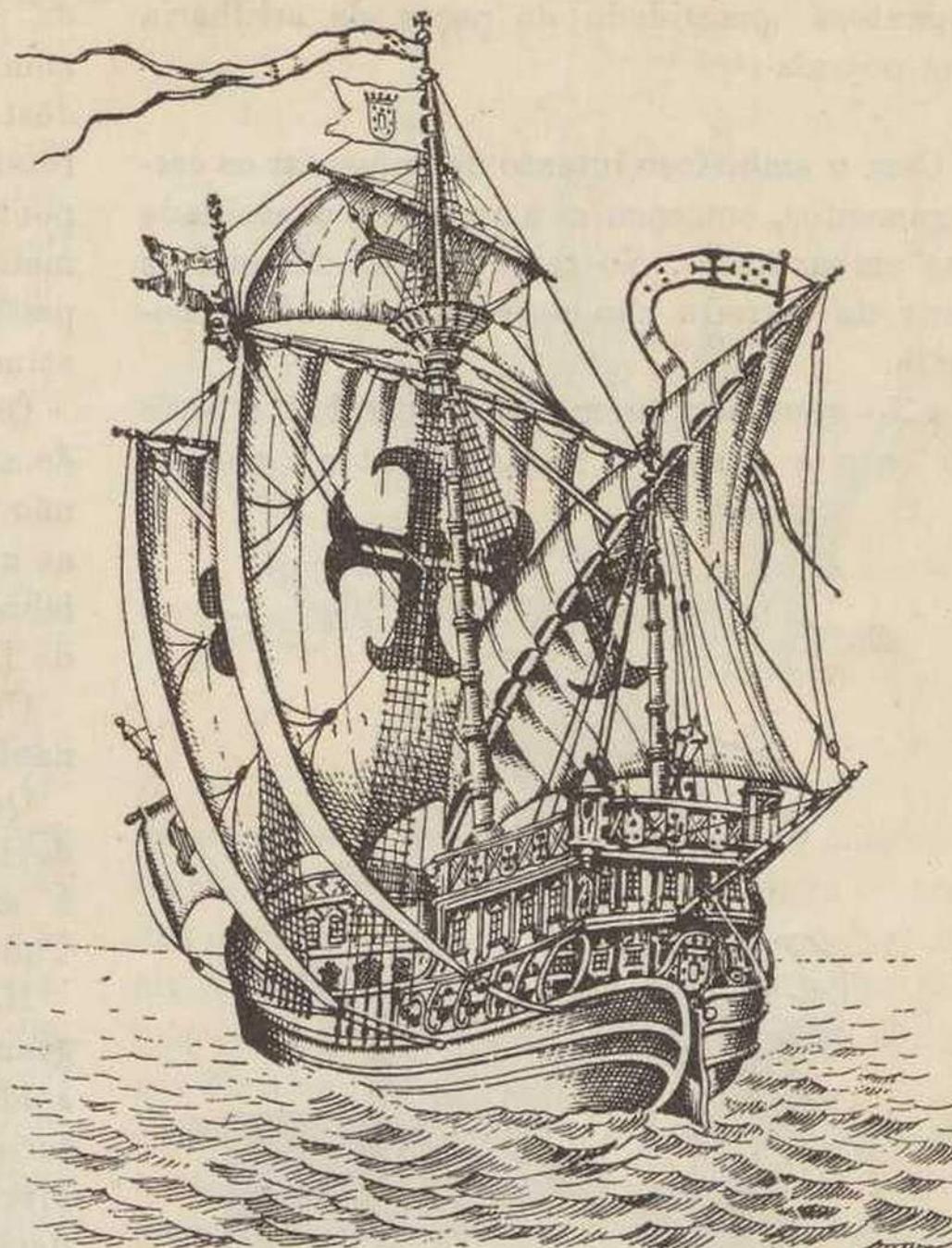
* * *

Foi no reinado de D. João III que o nosso comércio marítimo mais floresceu. Consta terem, durante este reinado, saído de Lisboa para o Oriente 228 naus e 20 caravelas.

Esse Oriente, porém, perdeu-nos. O luxo e a grandeza a que chegámos, corromperam os bons costumes. Não se trabalhava. Procurava-se a Índia como o meio fácil de enriquecer. Todos queriam abalar, à sorte, a fazer fortuna. As despesas com a armação de tantas centenas de navios eram superiores às possibilidades do tesouro nacional.

Com o fim de poderem trazer, de cada vez, maior quantidade de mercadorias, construíam-se naus de grande tonelagem que eram o espanto não só de nacionais mas até de estrangeiros. Faz-se uma ideia das enormes dimensões destes navios pela rápida descrição de uma nau da carreira da Índia, feita por um instruído viajante francês:

«Fomos vê-la — conta êle — e, ao entrarmos, sentimo-nos transportados de espanto: Tem



Caravela — Se algum dia a língua portuguesa se sumisse no pélago das tradições obscuras, a palavra «Caravela» seria bastante para recordar à humanidade a história de um pequeno povo, empenhando esforços de gigante para o descobrimento do mundo. — (HENRIQUE LOPES DE MENDONÇA — op. cit.)

seis andares; cento e oitenta passos de comprido, e quarenta de largo! Acabava de trazer da Índia para Lisboa quinhentas famílias inteiras, cada uma com toda a sua mobília, criados e filhos.

Durara a viagem uns 5 a 6 meses. Não se conheciam entre si os passageiros. Esta não costuma armar senão quarenta peças de artilharia mas podia armar ainda mais»⁽¹⁾.

Mas o mais importante navio construído no reinado de D. João III, e o maior conhecido na Europa, foi o celebrado galeão S. João, conhecido pelo «Bota-Fogo», em virtude da

⁽¹⁾ Descrição de Marconys in *A Ribeira das Naus*, de Júlio de Castilho.

espantosa quantidade de peças de artilharia que possuía (¹).

Com o ambicioso intento de aumentar os carregamentos, começou-se a ampliar a capacidade das embarcações. No tempo de D. Manuel as naus da carreira não passavam de 400 toneladas.

«No governo, porém, de D. João III, a sede do ouro e a avidez de acrescentar o volume



Galeão S. Mateus

das importações dos produtos asiáticos, levou o príncipe a fechar os olhos ao perigo, autorizando a construção de naus de 800, de 900, e de mais toneladas. Queria se duplicar a carga

(¹) Estava armado com 366 bocas de fogo e guarnecido com 600 mosqueteiros, 400 soldados de espada e 300 artifeiros. A índole d'este sumaríssimo esboço não permite entrarmos em pormenores de descrição, embora sejam interessantes. No entanto, sempre diremos que, segundo a tradição, êste portentoso galeão fazia parte da esquadra enviada por D. João III, em 1535, ao imperador Carlos V, para combater os turcos. Entre todos os navios da esquadra aliada, sobressaiu o galeão *S. João*, na tomada dos portos de Goleta e Tunis. Quando, depois da morte do cardeal D. Henrique, os exércitos do rei Filipe, de Castela, invadiram em 1580 Portugal, ainda existia êste glorioso navio pois, segundo a tradição, o prior do Crato mandou fundê-lo, bem como outros navios de guerra, defronte de Belém, para impedir a entrada no Tejo da armada espanhola.

da pimenta e transportar mais soldados sem aumentar o número de naus. Os inconvenientes d'este malfadado alvitre sentiram-se logo. Abarrotaram-se os navios de fardos e de caixaria a ponto do convez, literalmente atulhado, ficar mais alto do que o castelo de popa, e subia-se pelas rumas de caixas como por um monte acima.

Os cascos, assim carregados, mal construídos de si, e tornados quase maciços com o recheio, não obedeciam ao leme. Ao menor temporal, as naus alijavam as fazendas ao mar e as mais felizes quase só por milagre abocavam à barra de Lisboa» (¹).

Começa, então, a negra e extensa lista dos naufrágios.

Quantas vidas preciosas não se perderam devido ao deficiente fabrico das embarcações, à excessiva carga e à sua má arrumação! Tudo por ambição e ganância (²).

Nas naus da carreira da Índia, iam em tão grande número e de tal modo acumulados os soldados destinados aos nossos presídios e feitorias, que nem dois terços d'êles chegavam vivos a destino, dominados por doenças e epidemias provocadas pela má alimentação e pela absoluta falta de higiene e de conforto.

Os navios eram providos de géneros deteriorados.

Os provedores não carregavam as naus com os mantimentos precisos. Durante a viagem faltava a água e o pão.

Medicamentos escasseavam ou não entravam nas nossas naus e galeões.

Não admira, pois, que falecessem tantos passageiros durante as longas viagens dessa época.

Sofríamos agora, também, de um outro mal, que se agravava constantemente: os ataques aos nossos navios pelos piratas. Muitas das embarcações dos particulares viajavam sem bocas de fogo. Eram, por isso, facilmente tomadas pelos franceses, ingleses e holandeses,

(¹) Rebelo da Silva — *História de Portugal nos séculos XVII e XVIII*.

(²) O Boletim da C. P., na sua secção literária, terá oportunidade de fazer algumas transcrições da interessante *História Trágico-Marítimo*, preciosa coleção de emocionantes narrativas de naufrágios.

que, cada vez em maior número, se alastravam pelos mares dos nossos domínios armados em corsários.

No intento de proteger e desenvolver a nossa frota e para que esta pudesse resistir aos ataques dos piratas, publicou D. Sebastião, em 1571, uma lei ordenando que os navios nacionais só navegassem armados.

* * *

Depois da malograda batalha de Alcácer Quibir, e da perda da autonomia pátria, acentua-se

o declínio do nosso poder naval. A frota sofre com o desbarato da «Invencível Armada»⁽¹⁾ um profundo golpe. Em 1626, o naufrágio, em que perderam a vida mais de dois mil

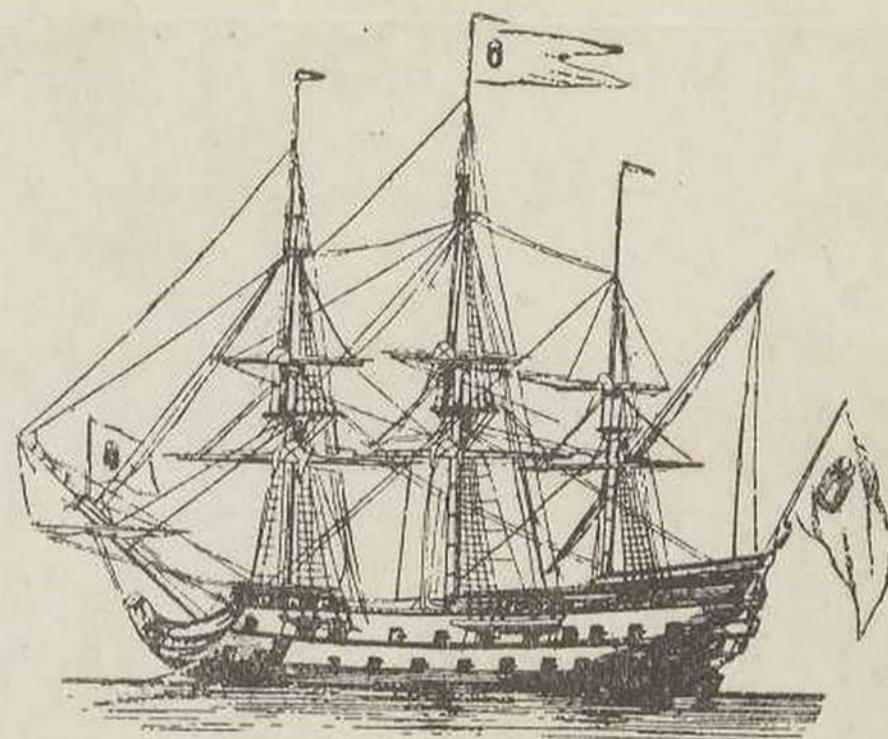
homens, da frota de D. Manuel de Meneses, constituída por duas naus da Índia e cinco navios de guerra, foi considerado uma verdadeira catástrofe nacional. Os prejuízos causados pela perda das duas naus foram avultadíssimos.

Portugal, perdendo a sua independência, perdia igualmente o seu formidável poder naval. Só muito mais tarde, quando, recuperada aquela, surgiu a insigne figura de organizador e estadista que foi o Marquês de Pombal, é que

(1) A «Invencível Armada», organizada por Filipe I, era constituída pelas armadas reunidas de Espanha e Portugal. Jamais se conseguira juntar sob o mesmo poder e comando tão grande número de navios. Destinava-se a bater a armada inglesa, mas a imperícia do comando e uma tremenda tempestade desbaratou esta poderosa frota.



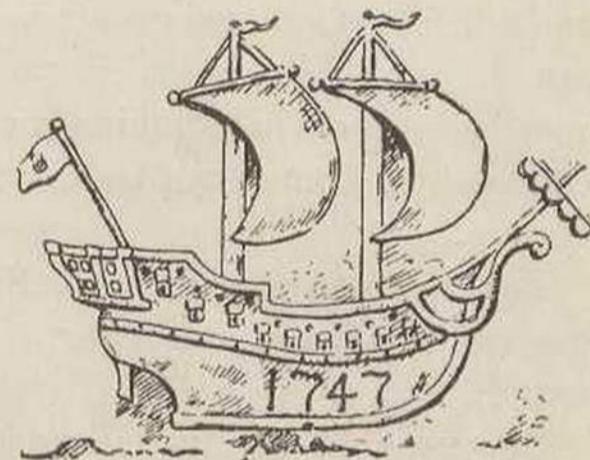
Nau de guerra — Século XVII



Nau Santo António — Século XVIII

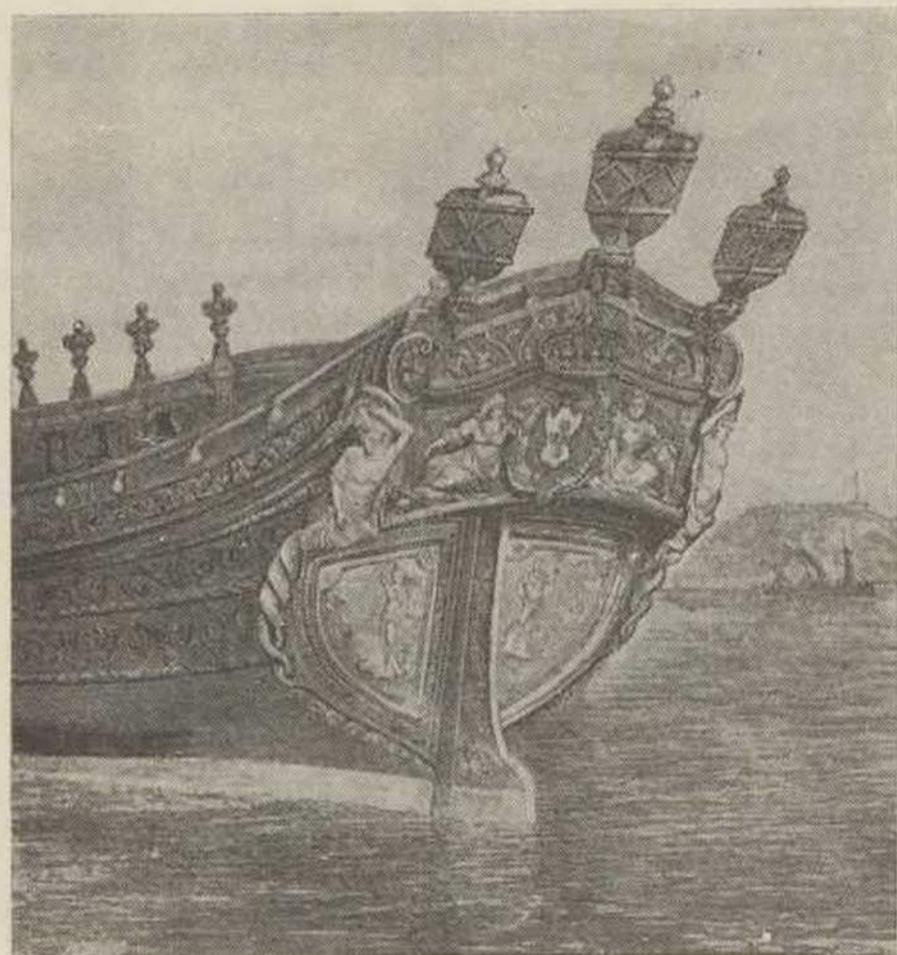
começámos a reconstituir o nosso comércio marítimo. A frota mercante aumentava de unidades e, protegida pelos navios de guerra, fazia o comércio de açúcar, madeiras, especiarias, metais e pedras preciosas, entre Angola, Guiné e a Metrópole e o Brasil.

Foi, na verdade, rápido o renascimento da nossa marinha mas, infelizmente, este novo esplendor, ainda que longe do apogeu atingido no século XVI, foi momentâneo. Passado o período reconstrutivo do Marquês de Pombal, recomeçou a decadência do comércio marítimo, contribuindo para isso as guerras e em que nessa época estivemos envolvidos. De 1783 a 1796, os corsários tomaram-nos cerca de 200 navios⁽¹⁾; a invasão dos franceses, em 1807, causou no nosso comércio marítimo um golpe profundo; a proclamação da independência do Brasil feriu ainda mais profundamente a nossa



Distintivo municipal colocado num prédio de Lisboa

(1) A. Pereira de Matos — op. cit.



Pôpa do luxuoso bergantim rial construído em 1784, no reinado de D. Maria I, destinado a grandes solenidades no Tejo. Tinha 29 metros de comprido e 40 remos manejados por 120 remadores. A proa e a pôpa eram inteiramente cobertas de primorosas esculturas de talha dourada

economia e as guerras fratricidas, entre liberais e absolutistas, largamente contribuíram para a sua desorganização.

No entanto, lá se iam construindo, nos arsenais do Tejo, os veleiros para o tráfego mercantil, que ligavam os portos do continente com os Açores e colónias da África, Índia e China, bem como com tantos outros portos do Mundo.

Foi nesta situação que Portugal foi surpreendido com a descoberta da navegação a vapor.

Sabemos já as transformações provocadas por esta invenção nos usos e costumes do comércio marítimo. As principais Nações, ao aperceberem-se da enorme revolução que se ia dar na navegação, começaram desde logo, por meio de disposições legais, a proteger o incipiente vapor, procurando preparar e adaptar convenientemente o pessoal de bordo para o novo sistema de navegação.

Nós estávamos tão arreigados ao sistema da navegação à vela, que não nos apercebíamos da evolução que se realizara.

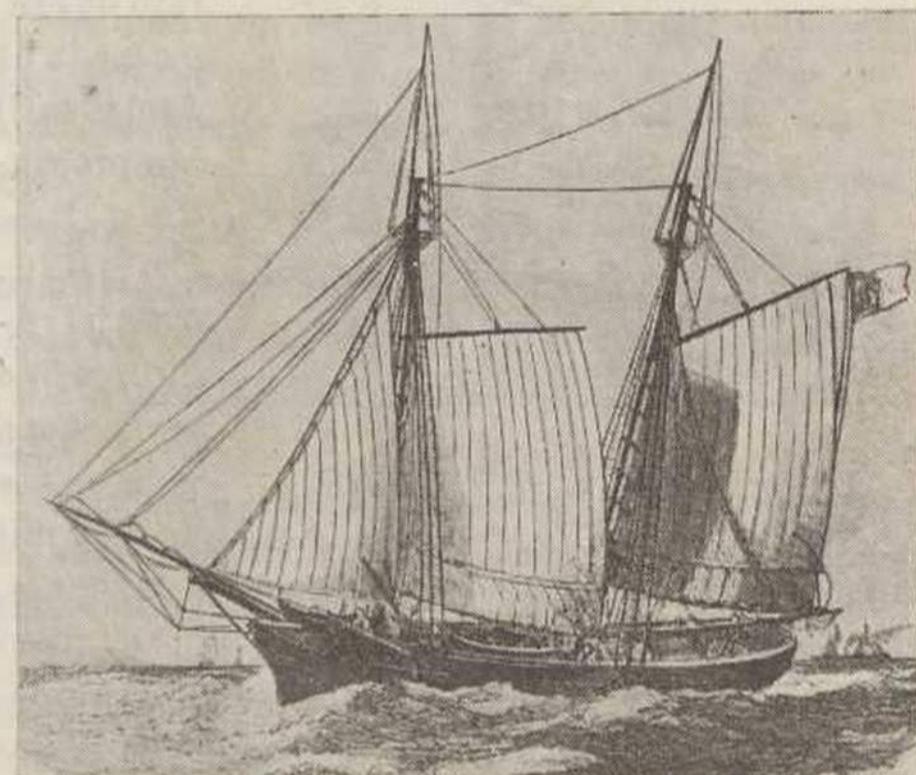
A máquina a vapor foi introduzida em Por-

tugal quando já navegavam vapores de construção metálica ⁽¹⁾.

O custo elevado das novas embarcações assustava-nos.

E' certo que, de quando em quando, no desejo de levantar a nossa frota mercante, se procurava, por iniciativa particular, reconstruí-la por forma que não nos envergonhasse. E' assim que, na «febre do fomento» de 1851, se pensou na marinha do comércio para satisfazer as exigências do desenvolvimento colonial. Em 13 de Janeiro dêste ano célebre, propôs o Visconde de Castelões, no Parlamento, a compra de dois vapores de 1.200 T., 450 cavalos e 8 milhas de velocidade média, para ligar Lisboa a Cabo Verde, S. Tomé, Angola e Moçambique.

Era, nessa época, tal a penúria de armamentos marítimos nacionais, que o Estado só viu



Hiate

meio de estabelecer comunicações para as colónias por meio de carreiras suas.

Não foi aceito o alvitre, mas determinou-se pouco depois que, de três em três meses, saísse

⁽¹⁾ Em 1847 registava-se em Lisboa um pequeno vapor denominado «Falcão»; em 1851 constrói-se no Pôrto o «Duriense»; e, em 1853, organiza-se nesta cidade a Companhia Luso-Brasileira, que estabelece, com os vapores «D. Maria II» e «Duque do Pôrto», uma carreira de navegação para o Brasil. (Pereira de Matos — op. cit.).

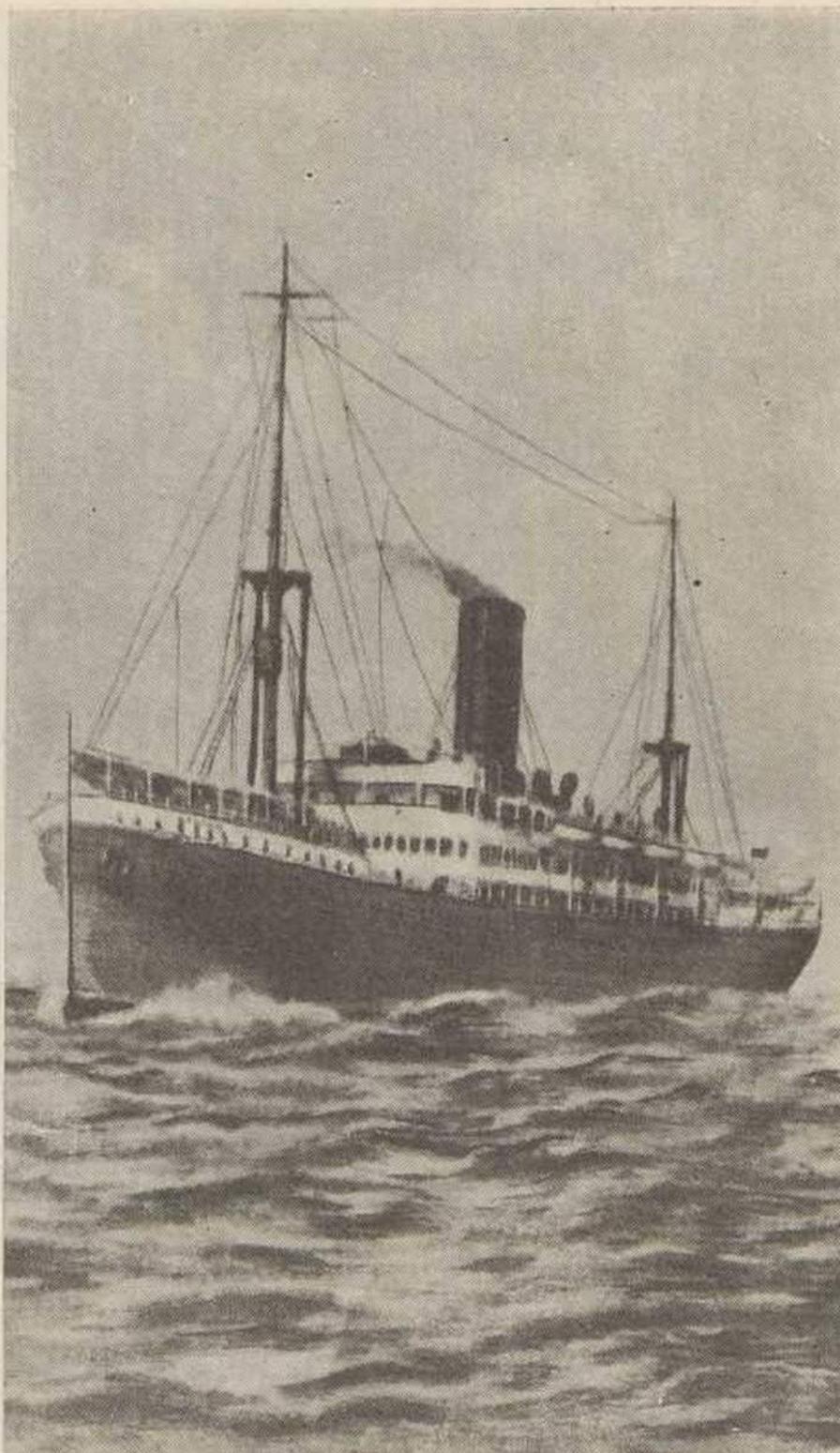
de Lisboa um vapor de guerra, como paquete, para as colónias, o que deu lugar a que se fizessem duas viagens em péssimas condições, para logo serem suspensas as carreiras ⁽¹⁾.

Abandonavamos, quase por completo, as comunicações com as colónias.

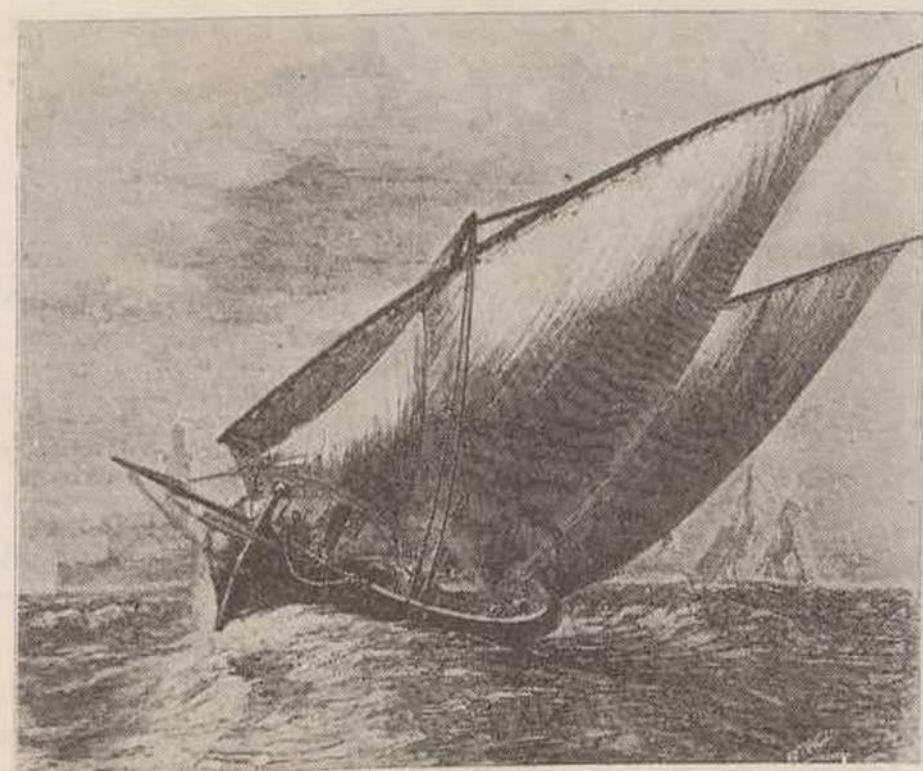
A opinião pública começava a manifestar-se vivamente quer pela imprensa, quer pelos livros, quer, ainda, em conferências, a favor de uma remodelação da nossa legislação de forma a permitir o ressurgimento da nossa marinha mercante.

Não vamos descrever as vicissitudes por que passaram as primeiras empresas de navegação a vapor estabelecidas em Portugal graças à boa vontade de alguns homens empreendedores. Citaremos, sómente, algumas que obtiveram na sua época um certo renome: a «Emprêsa Lusitana», que consegue, de 1868 até 1871, o exclusivo da navegação portuguesa, e que, embora baptizada com um nome nacional, era formada com capitais ingleses; a «Emprêsa Insulana de Navegação», organizada em 1873 e pertencente à conhecida firma Bensaúde & C.^a; a «Emprêsa Nacional», que, iniciando as suas carreiras em 1882, veio a substituir a «Emprêsa Lusitana» e é hoje, sob o nome de Companhia Nacional de Navegação, incontestá-

(1) Pereira de Matos — op. cit.



O paquete *Angola*, da Companhia Nacional de Navegação



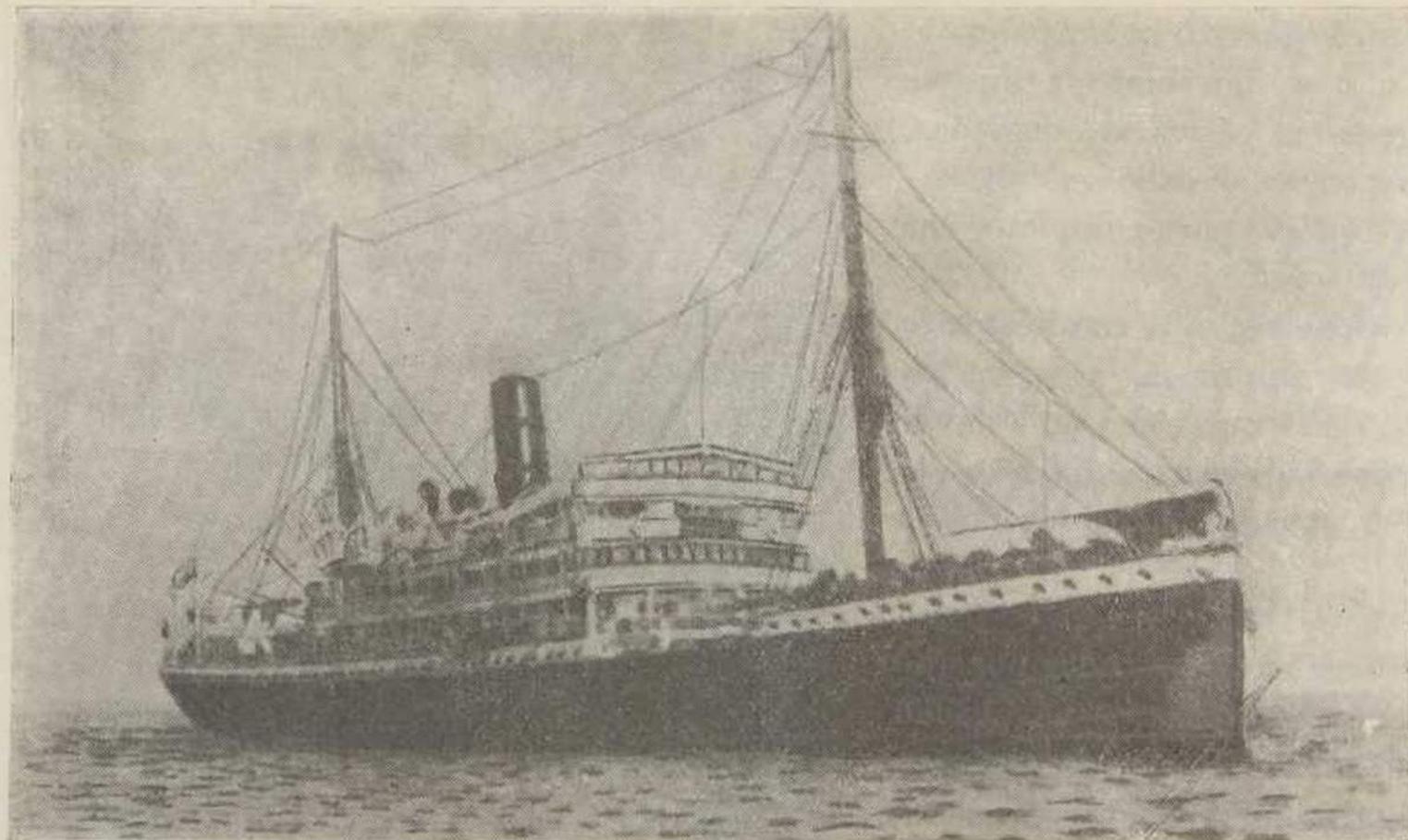
Caique

velmente, a nossa maior emprêsa de navegação; a «Mala Real Portuguesa», com uma boa frota, mas que teve uma curta duração, etc.

* * *

O número de navios a vapor vai lentamente aumentando. No entanto, em 1913, um ano antes da Grande Guerra, a marinha mercante nacional, não obstante o desenvolvimento da frota da Emprêsa Nacional, estava tão reduzida que mais de 90% do nosso comércio marítimo de longo curso e de grande cabotagem era feito por companhias estrangeiras.

Em 1914, o número e a tonelagem bruta



O paquete *Lourenço Marques*, da Companhia Nacional de Navegação

dos navios da marinha mercante portuguesa (longo curso) eram os seguintes:

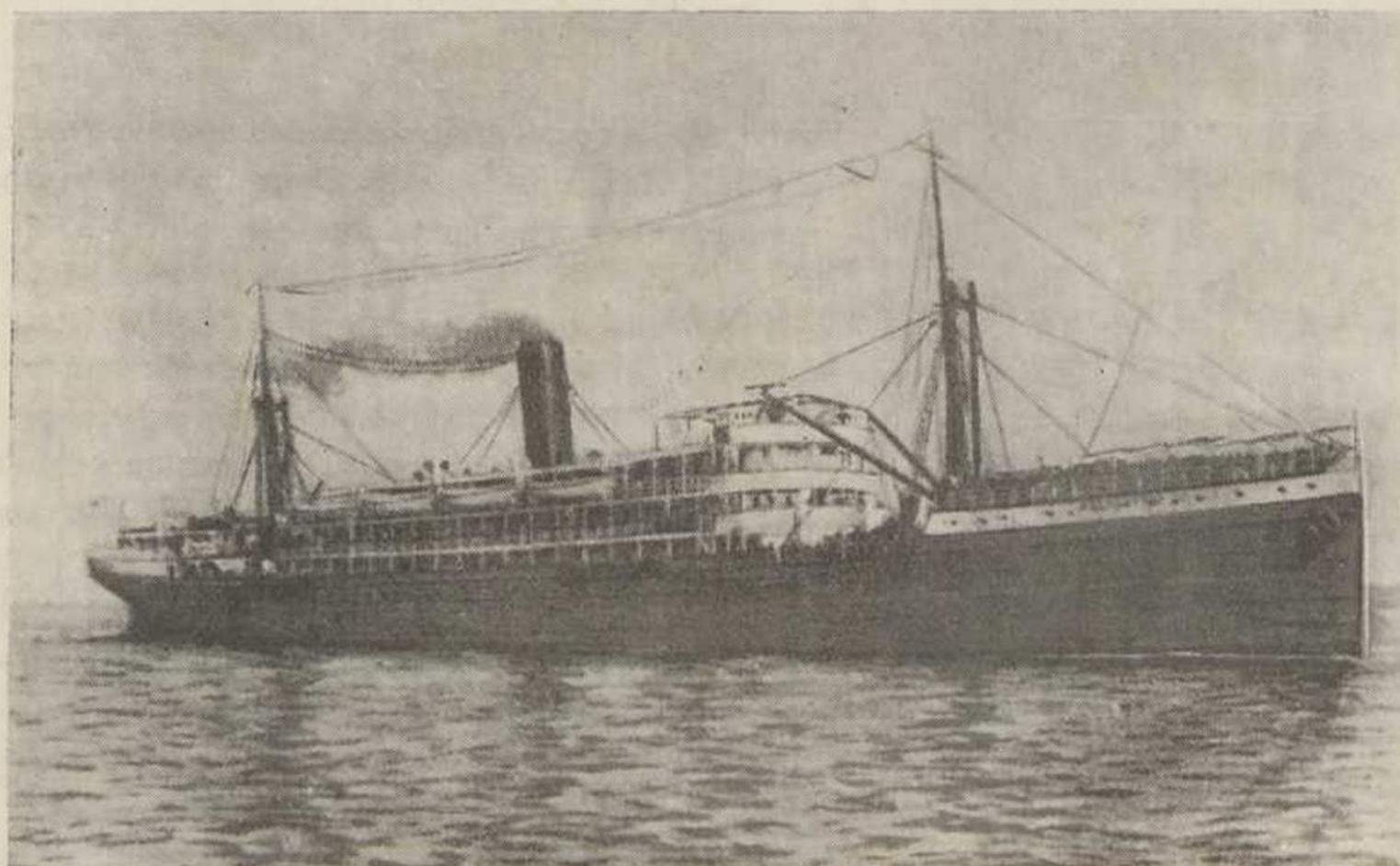
	Navios de propul- são mecânica	Veleiros
Número de unidades..	32	39
Tonelagem bruta	72.969	17.393

Em 1917, em plena Grande Guerra, a nossa frota cresce bruscamente em virtude do apre-

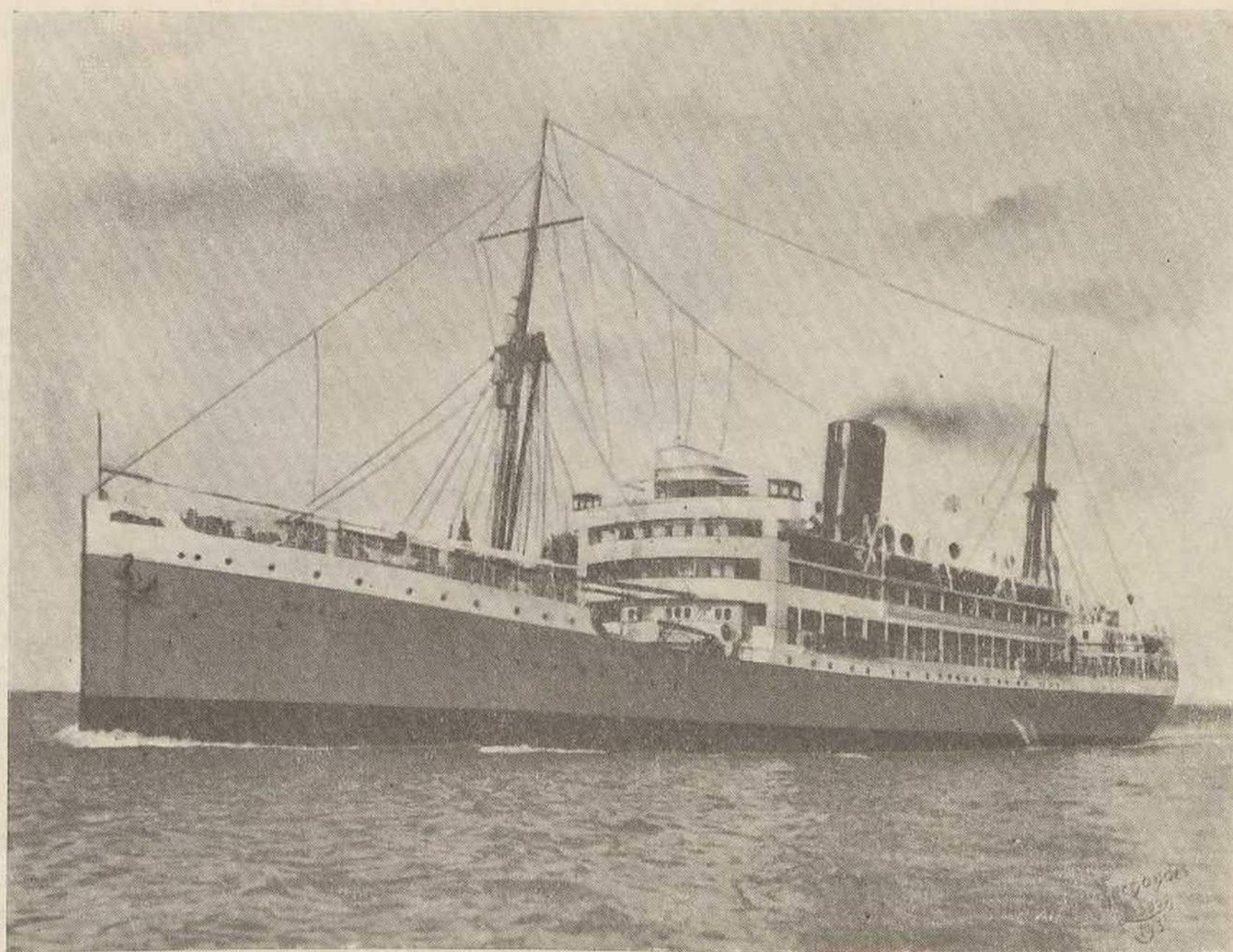
samento dos navios alemães surtos nos nossos portos:

	Navios de propul- são mecânica	Veleiros
Número de unidades..	74	57
Tonelagem bruta	250.717	26.574

O número de navios incorporados na nossa marinha mercante, e que constituíram os



O paquete *Moçambique*, da Companhia Nacional de Navegação



O paquete *Quanza*, da Companhia Nacional de Navegação

«Transportes Marítimos do Estado»⁽¹⁾ foi o seguinte: 47 navios de propulsão mecânica com 183.548 Ton. e 3 veleiros com 6.929 Ton.

Após a Guerra, o número de empresas de navegação aumentou. Criaram-se as empresas «Colonial de Navegação», «Carregadores Açoreanos» e a «Sociedade de Transportes». O Estado, forçado a vender em boas condições os antigos navios da sua frota mercante, contribuiu para uma exploração mais regular e intensiva das carreiras para as Colónias e Norte da Europa.

Em 1921, é promulgado um decreto destinado a proteger a nossa marinha mercante, que consegue desde logo a nacionalização de bastante tráfego marítimo e a criação de novas linhas.

(1) Estes «Transportes Marítimos do Estado» tiveram uma atribulada vida. Em 1925 encontravam-se em liquidação. Não permitem estas ligeiras notas fazer referência, ainda que ao de leve, a este organismo.

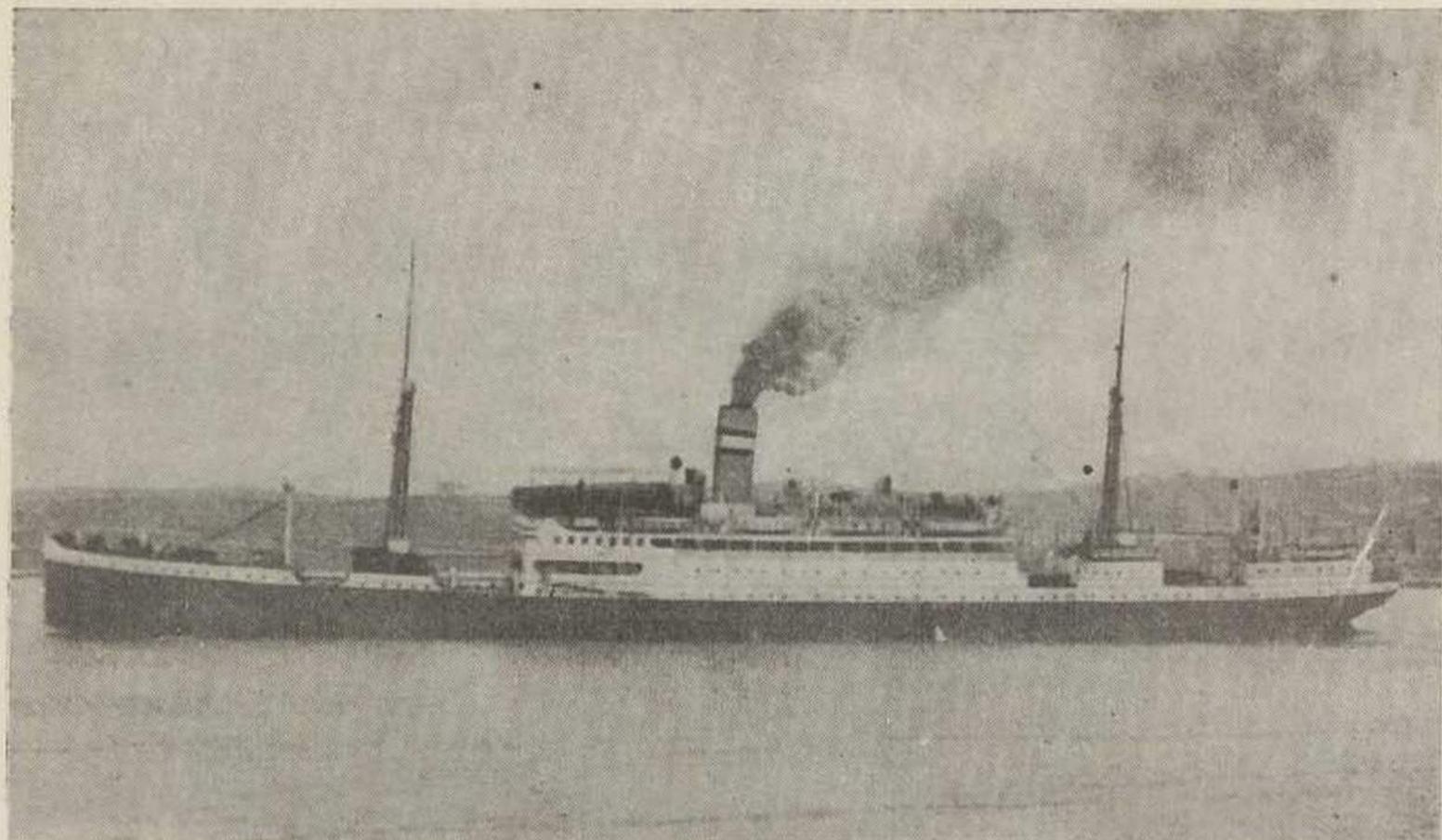
Actualmente a carga transportada em navios portugueses tem aumentado. No entanto, segundo se afirmou em conferência realizada em Abril de 1935, a maioria do nosso comércio é feito ainda por navios estrangeiros⁽¹⁾.

Na sua quase totalidade, os navios que constituem a nossa frota estão velhos, cansados.

Enquanto no estrangeiro se procura constantemente actualizar a marinha mercante com novos navios, a nossa frota é, quase exclusivamente, constituída por unidades com idade superior a 10 anos! A exploração comercial destes navios, tão idosos e tão pouco velozes, deve ser, evidentemente, anti-económica.

A seguir indicamos os navios que consti-

(1) Dr. Domingos Mascarenhas, in «Neptuno», n.º 100/103.



O paquete *Mouzinho*,
da Companhia
Colonial de
Navegação

tuem a frota das nossas companhias de navegação:

Companhia Nacional de Navegação

Navios de passageiros: Angola, Moçambique, Quanza, Niassa e Lourenço Marques.

Navios de carga: Cabo Verde, Cubango, Congo, Save, Chinde, Luabo e Ambriz.

Companhia Colonial de Navegação

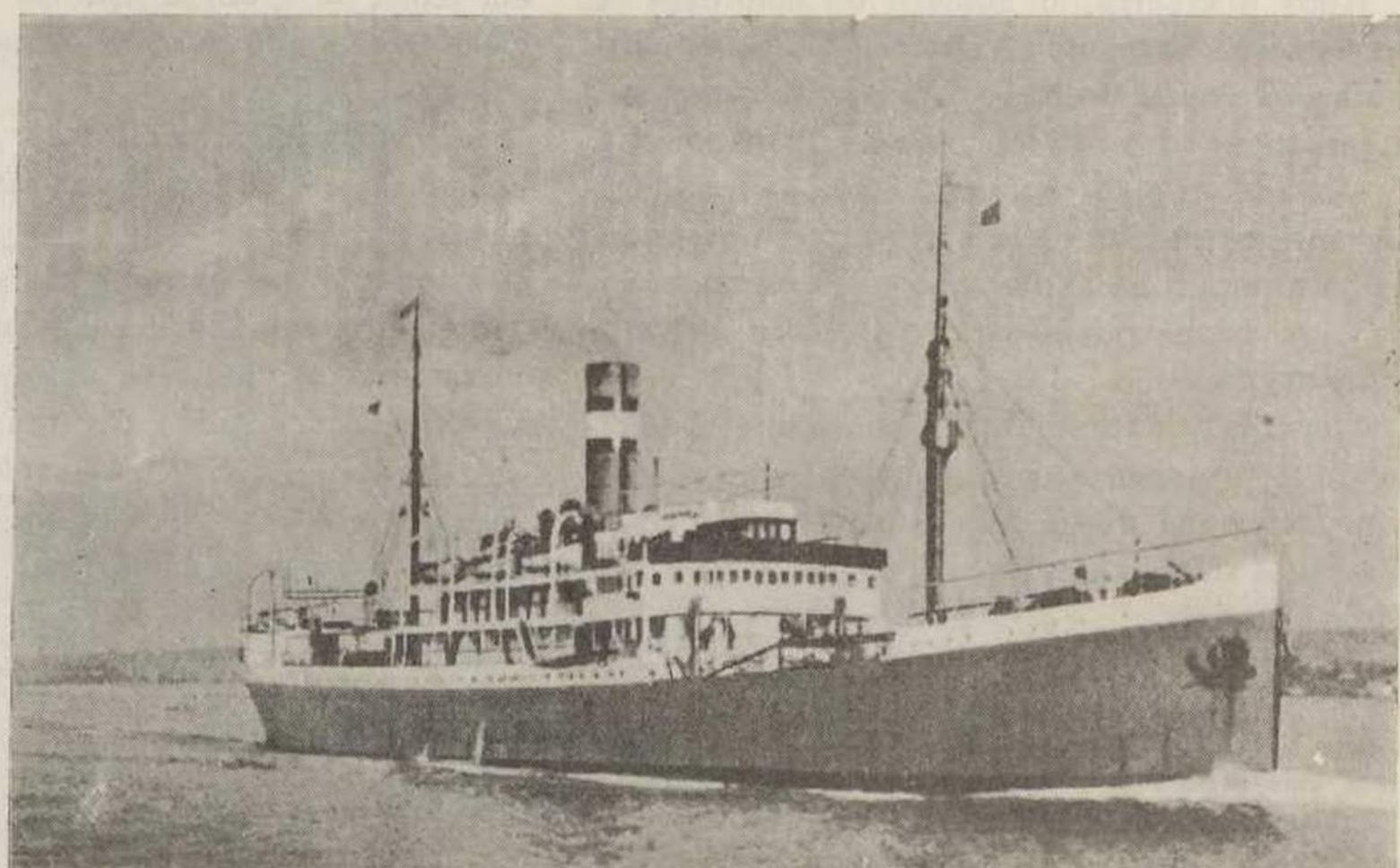
Navios de passageiros: Mousinho, Colonial, João Belo e Guiné.

Navios de carga: Loanda, Ganda, Pungue, Malange, Lobito, Cassequel e Sena.

Empréesa Insulana de Navegação

Navios de passageiros: Lima e Carvalho de Araújo. — *Navios de carga*: Corvo e Gorgulho.

O paquete *João Belo*,
da Companhia
Colonial de
Navegação



Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos

Navios de carga: Pero de Alenquer, Côrte Real, Gonçalo Velho, Vila Franca e São Miguel.

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

Navios de carga: Alferrarede, Amarante, Costeiro, Costeiro II, Cunene, Gaza, Inhambane, Luso, Maria Amélia, Maria Cristina, Mira Terra, Melo, Mirandela, Pinhel, Saudades, Silva Gouveia e Zé Manel.

Todos os navios de passageiros mencionados fazem igualmente transporte de mercadorias.

Dos navios de carga indicados alguns fazem, também, serviço de passageiros.

* * *

Ainda há pouco a Comissão nomeada pelo Governo para estudar e propor as medidas que julgasse indispensáveis para a resolução da crise da navegação, escrevia no seu relatório (Agosto de 1936): «... é forçoso concluir que dentro de muito poucos anos acabam pura e simplesmente as carreiras para a África, sob o pavilhão nacional. A menos que... alguma solução se encontre para recomeçar.

... E' necessário renovar a frota, dizemos melhor, é necessário criar uma frota.»

Ela será criada!

A nossa posição mundial, como uma das primeiras potências coloniais, a nossa situação geográfica, os nossos interesses no Ultramar e o nosso brilhante passado, obrigam-nos a, de boa vontade, fazermos os maiores sacrifícios para que venhamos a ter uma frota mercante que nos honre.

Portugal atravessa uma época de ressurgimento económico.

A nossa gloriosa marinha de guerra está já dotada de modernas unidades.

Estamos, por isso, certos — a certeza da fé — que o magno problema da marinha mercante, que é uma questão nacional, será resolvido na devida oportunidade.

E, como outrora as orgulhosas caravelas, a nossa frota continuará a sulcar os oceanos, ligando as mais longínquas plagas dos nossos domínios com Lisboa, a capital do Império.

Os desenhos e o retoque da maioria das fotografias que ilustram este artigo são da autoria do Sr. José Jorge Afonso Nogueira, chefe de desenhistas, que patenteia mais uma vez a sua dedicação pelo *Boletim da C. P.*, a sua muita habilidade e a sua aprimorada intuição artística.



Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 708. — Peço seja discriminada a seguinte taxa:

12.000 quilos de madeira de pinho nacional serrada em pacotes para caixas e 900 quilos de ferro em bruto, carga e descarga pelos donos, em pequena velocidade de Esmoriz a Vila Rial de Santo António. O expedidor requisitou um vagão para 15 Ton.

R. — Segue discriminação de taxa:

Antiga Rede

Distância: 325 Kms. Madeira: Zona M-Ferro: Tabela 17	
Transporte	
Madeira	656\$88
Ferro.....	90\$75
	747\$63
Imposto de sêlo (5,05 % s/ 90\$75).....	4\$59
Manutenção (ferro)	5\$50
Registo.....	\$55
Assistência.....	\$15
Adicional de 10 % s/ 101\$54.....	10\$16
Arredondamento.....	\$02
	768\$60

Sul e Sueste

Distância: 340 Kms. Madeira: Zona M-Ferro: Tabela 10	
Transporte	
Madeira.....	673\$12
Ferro.....	113\$63
	786\$75
Imposto de sêlo (5,05 % s/ 113\$63)	5\$74
Manutenção (ferro)	5\$50
Aviso.....	\$55
Adicional de 10 % s/ 125\$42.....	12\$55
Adicional de 5 % s/ 137\$97.....	6\$90
Arredondamento.....	\$01
	818\$00

P. n.º 709. — Peço me informe se o tremoço deve ser considerado «legume seco», para efeito de taxa.

R. — O tremoço é, de facto, legume seco. Mas como na Classificação Geral existe a rubrica própria «tremoço», é esta a designação pela qual essa mercadoria deve ser indicada nas declarações de expedição, a fim de lhe ser aplicado o preço de transporte que assim corresponde.

P. n.º 710. — Peço me seja indicado o processo de taxar o seguinte transporte:

Um vagão particular com 10.400 kg. de milho em grão, de Alcântara-Mar-Entrepôsto a Alfarelos.

R. — Segue discriminação da taxa:

Distância 214 Km. — Tabela 35

Transporte \$03,88 \times 104 \times 6	242\$12
Bónus de v. particular \$01 \times 11 \times 214.	23\$54
	218\$58
Evolução e manobras \$40 \times 10,4 \times 6.	24\$96
Registo e aviso de chegada	1\$10
	244\$64
Adicional de 10 %	24\$47
Arredondamento.....	\$04
	269\$55
Entrepôsto 1\$00 \times 10,4	10\$40
	Total
	279\$55

P. n.º 711 — Peço seja discriminada a seguinte taxa:

Um vagão palha de trigo prensada, 9.100 quilos, de Leões a Barreiro-Mar (exportação) carga e descarga pelos donos.

Foi requisitado um vagão de 10 toneladas.

R. — Segue discriminação da taxa:

Aviso ao Públ. A. n.º 400

Transporte 30\$00 \times 9,1.....	273\$00
Registo e aviso	1\$10
Adicional de 10 %.....	\$11
Adicional de 5 %	\$07
Arredondamento	\$02
	Total
	274\$30

Livro E 11:

P. n.º 712. — Quais os casos de volumes abandonados ou perdidos a que se refere o artigo 240 do livro E. 11 em que se utiliza o modelo M. 163 para o seu transporte?

R. — Os casos em que se utiliza o modelo M. 163, são os dos volumes abandonados ou perdidos que, não sendo reclamados, tenham de ser enviados ao Serviço do Movimento (Reclamações e Leilões).



Pastorando

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1937

Fotog. de Fernando Tito David, empregado de 2.ª classe
da Gerência de Viveres.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Públ. A. n.º 544. — Anuncia que se supriu o serviço combinado entre a vila e a estação de Odemira, desde 25 de Outubro de 1937.

Aditamento n.º 43 à Classificação Geral de Mercadorias — Estabelece a aplicação dos preços da Tarifa Especial n.º 1 de P. V. a remessas de detalhe, do peso mínimo de 1.000 quilogramas, constituídas por «pranchas de pinho nacional», «tábua de pinho nacional não aparelhadas» ou «vigas de pinho nacional».

Aditamento n.º 44 à Classificação Geral de Mercadorias — Reduz a 100 Kg. o mínimo de peso exigido para aplicação dos preços e condições da Tarifa Especial n.º 1 de P. V. às remessas de detalhe constituídas por «almagre preparado ou man-

pulado», «Bolo Arménio», «Ocres (ocas) em pó, não designadas» ou «Terras corantes em pó, não designadas».

Aditamento n.º 45 à classificação Geral de Mercadorias — Uniformiza o tratamento tarifário aplicável nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro às várias rubricas de substâncias insecticidas e fungicidas, tornando extensivas a todas elas, as tabelas n.ºs 11, de aplicação geral, e 13 para percursos desde 300 quilómetros ou pagando como tal.

II — Fiscalização

Comunicação Circular n.º 67. — Indica a forma de regularizar as requisições de transporte de pessoal e material das Juntas Autónomas dos Portos Marítimos.

Carta impressa n.º 110. — Relaciona os passes,

bilhetes de identidade, anexos e bilhete de assinatura extraviados no mês de Setembro de 1937, e que devem ser apreendidos.

Carta Impressa n.º 111.— Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1.ª quinzena do mês de Outubro de 1937, e que devem ser apreendidos.

III— Serviços Técnicos

Instrução n.º 2301.— Indica a sinalização e encravamentos da estação de Canal-Caveira, por motivo do estabelecimento do ramal particular Canal-Caveira Minas, dentro de agulhas desta estação.

Instrução n.º 2302.— Comunica a abertura à exploração do ramal particular Braço de Prata-Cortiças e indica a respectiva sinalização.

Comunicação circular n.º 39.— Recomenda às estações a urgente participação aos Serviços Técnicos de qualquer avaria nos vidros de côn dos alvos ou palhetas dos sinais fixos da Via.

Comunicação circular n.º 40.— Recomenda às estações o maior cuidado com os aparelhos e baterias telegráficas, chamando-lhes a atenção para o cumprimento do art.º 8.º do Livro E 3.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Outubro de 1937

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 8	4.963	4.559	1.931	2.079	3.929	3.453
» 9 » 15	4.607	4.240	1.763	1.913	3.638	3.073
» 16 » 23	4.556	4.485	1.542	1.808	3.768	3.010
» 23 » 31	5.177	5.855	1.951	2.003	3.905	3.553
Total.....	19.303	18.639	7.187	7.802	15.240	13.088
Total do mês anterior	19.616	17.613	7.817	8.792	13.393	11.375
Diferença...	— 313	+1.026	— 630	— 990	+1.848	+1.713

Estatística referente a Julho, Agosto e Setembro de 1937

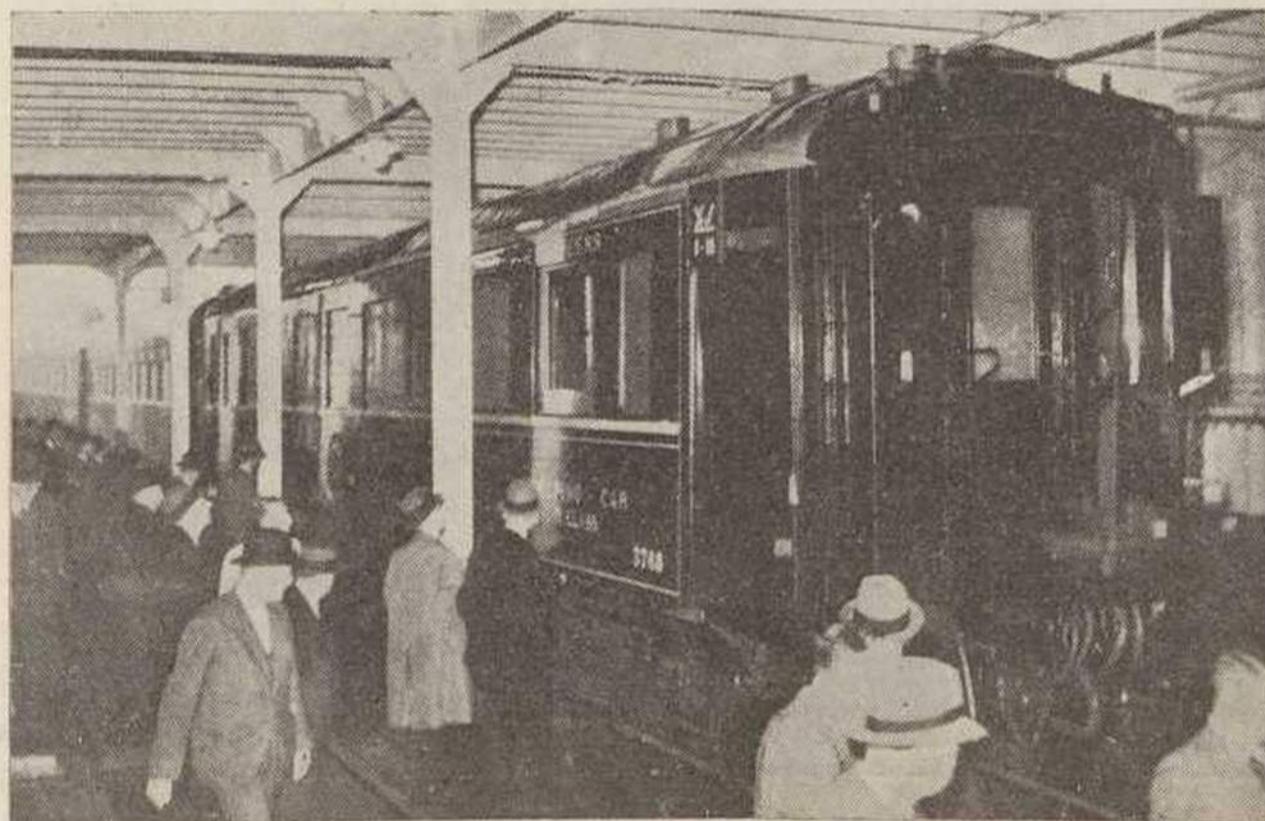
Percorso quilométrico

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE			
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1937		Percorso efectivo em		Diferenças em 1937		Percorso efectivo em		Diferenças em 1937	
	1936	1937	A mais	A menos	1936	1937	A mais	A menos	1936	1937	A mais	A menos
Julho	De passageiros.	409.583	390.813	—	18.770	135.644	135.556	—	88	130.845	137.189	6.344
	De mercadorias	219.002	214.448	—	4.554	43.759	36.675	—	7.084	93.699	135.524	41.825
	Em manobras..	71.462	70.573	—	889	27.352	26.914	—	438	33.444	33.960	516
	Totais..	700.047	675.834	—	24.213	206.755	119.145	—	7.610	257.988	306.673	48.685
Total das diferenças em 1937				A menos:	24.213	A menos:				A mais:	48.685	
Agosto	De passageiros.	422.460	407.966	—	14.494	139.041	139.272	231	—	136.006	140.935	4.929
	De mercadorias	231.722	227.593	5.871	—	48.829	41.148	—	2.681	119.475	134.312	14.837
	Em manobras..	73.317	75.652	2.335	—	27.879	28.293	414	—	36.481	36.865	384
	Totais..	717.499	711.211	8.206	14.494	210.749	208.713	645	2.681	291.962	312.112	20.150
Total das diferenças em 1937				A menos:	6.288	A menos:				A mais:	20.150	
Setembro	De passageiros.	428.164	413.918	—	15.246	139.795	138.971	—	824	138.722	142.737	4.015
	De mercadorias	237.862	231.985	—	5.877	49.006	47.059	—	1.947	140.387	147.126	6.739
	Em manobras..	77.265	75.240	—	2.025	29.223	30.883	1.660	—	38.992	38.853	—
	Totais..	743.291	720.143	—	23.148	218.024	216.913	1.660	3.771	318.101	328.716	10.754
Total das diferenças em 1937				A menos:	23.148	A menos:				A mais:	10.615	
Desde Janeiro	De passageiros.	3.697.041	3.555.499	—	141.542	1.198.439	1.192.269	—	6.170	1.206.056	1.244.309	38.253
	De mercadorias	2.017.777	1.994.952	—	22.825	391.756	379.977	—	11.779	934.596	1.179.367	244.771
	Em manobras..	655.688	659.909	4.221	—	251.987	247.817	—	4.170	313.151	318.533	5.383
	Totais ..	6.370.506	6.210.360	4.221	164.367	1.842.182	1.820.063	—	22.119	2.453.803	2.742.209	288.406
Total das diferenças em 1937				A menos:	160.146	A menos:				A mais:	288.406	

Factos e informações

Serviço de «ferry-boats» no Canal da Mancha

O serviço de «ferry-boats», entre os portos de Dover (Inglaterra) e Dunkerque (França),



Em Dunkerque — Acomodação no «ferry-boat» do rápido de Paris-Londres

permite a ligação ferro viária directa, e cómoda, Paris-Londres e vice-versa, em comboios que partem de cada uma dessas cidades cerca das 22 horas e chegam a destino cerca das 9 do dia seguinte.

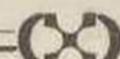
Para se poder efectivar este serviço, foi preciso modernizar uma das docas do pôrto de Dunquerque, que já durante a guerra servira para o embarque e desembarque de comboios em «ferry-boats». Em Dover foi construída uma doca especial para o mesmo efeito e uma ponte articulada, por intermédio da qual o material ferro-viário tem acesso ao interior do «ferry-boat».

A sua construção foi difícil, devido à grande variação de altura das marés e à violência do mar da Mancha.

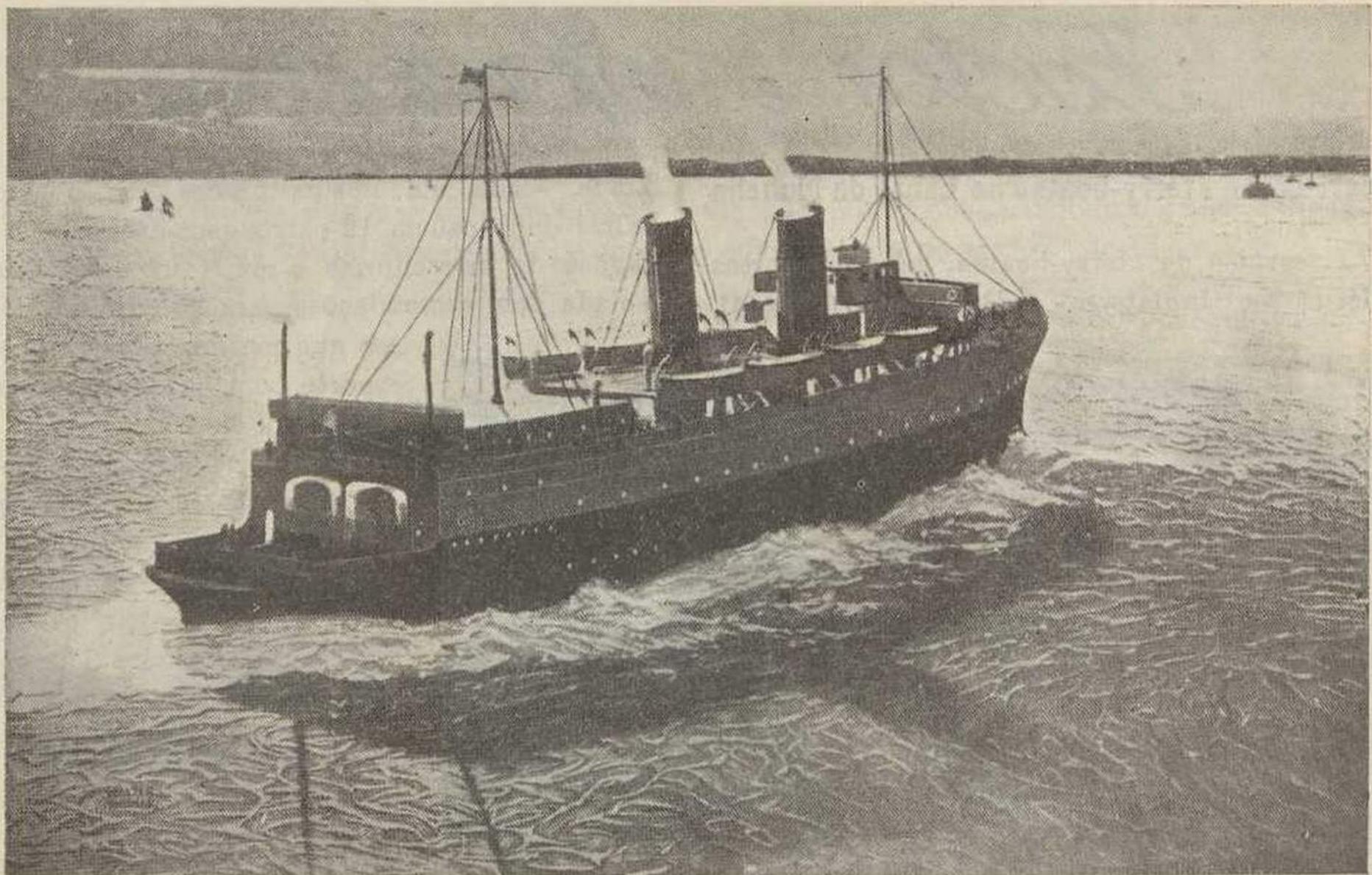
Para este novo serviço, a companhia inglesa «Southern Railway», fez construir três «ferry-boats» que são o que há de melhor e mais aperfeiçoado na construção naval da especia-

lidade. Cada um destes barcos tem quatro linhas onde cabem 12 carruagens-camas ou 40 vagões de mercadorias e ainda uma cocheira isolada com acomodações para 25 automóveis, o que permite o seu transporte com os depósitos de gazolina cheios.

Os passageiros das carruagens-camas que queiram sair dos compartimentos durante a travessia marítima, podem ocupar os luxuosos e cómodos «bars», restaurantes ou salões de 1.ª e 2.ª classe do navio.



Em Paris — Minutos antes da partida do rápido para Londres



O «ferry-boat» na travessia do Canal da Mancha

Experiências de grandes velocidades com material circulante do tipo clássico

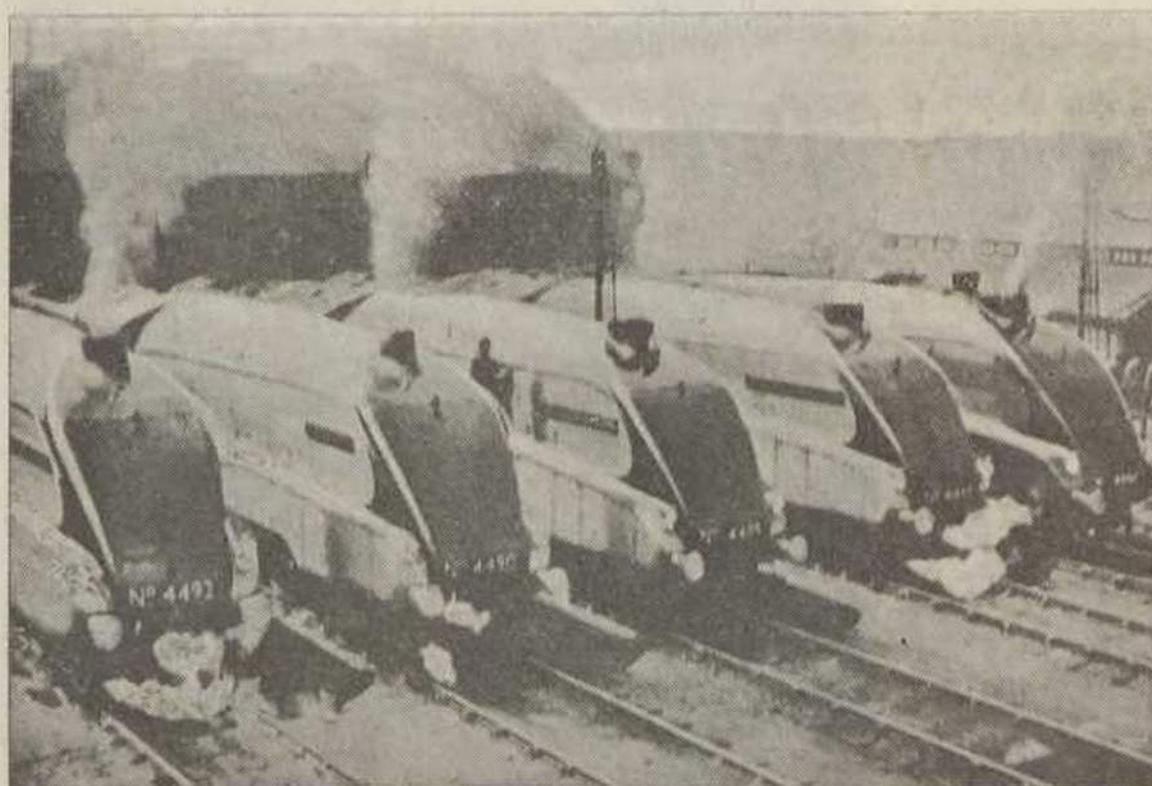
Muitas experiências têm sido feitas, e já vários serviços têm sido estabelecidos no estrangeiro, empregando material circulante especial,

de tipo aerodinâmico, com o objectivo de atingir e assegurar grandes velocidades.

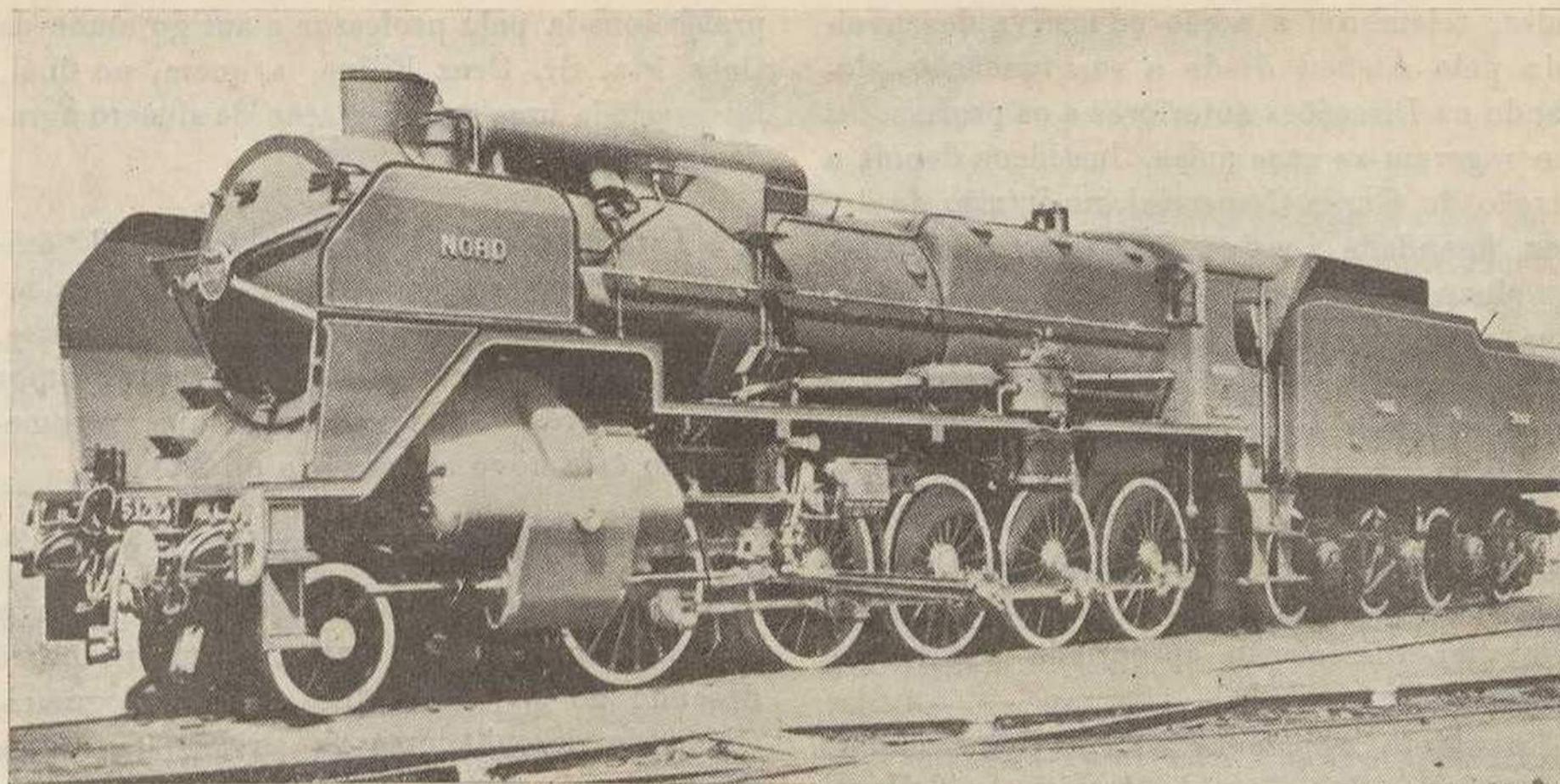
Ultimamente, porém, a «London Midland & Scottish Railway» conseguiu notáveis resultados na linha de Londres-Enston a Glasgow, extensa de 644 quilómetros, utilizando apenas uma locomotiva do tipo clássico e carruagens do serviço corrente, isto é, veículos sem características aerodinâmicas.

As experiências executadas tinham o objectivo de estudar, por uma forma racional, a possibilidade de, com um tal material, organizar um serviço diário Londres-Glasgow em seis horas, em cada sentido, assegurando aos passageiros o devido conforto.

Foi a experiência feita, no sentido Londres-Glasgow, com um comboio composto de seis carruagens novas e um vagão di-



Cinco locomotivas aerodinâmicas num depósito inglês



Locomotiva francesa destinada a comboios pesados (minérios, carvão, etc.), Reboca 2.200 toneladas à velocidade de 75 km/hora

namómetro, pesando, em total, 228,6 toneladas, e rebocados por uma locomotiva Pacific 4-6-2 de 4 cilindros. O trajecto foi coberto em 5^h 53^m 42^s, portanto com a velocidade média de 109,73 quilómetros por hora, tendo, por cinco vezes, sido alcançada ou excedida a velocidade de 144,810 quilómetros, e atingido o máximo de 152,855 quilómetros, velocidade esta, com a qual se manteve uma grande suavidade de rolamento.

Deve observar-se que a velocidade média acima referida foi obtida a pesar das cinqüenta reduções de velocidade que o trajecto comporta no sentido Londres-Glasgow, e da existência de extensas rampas, uma das quais tem mais de 50 quilómetros e outra mais de 16.

Em vista do excelente resultado alcançado na viagem de ida, foi resolvido, para a do regresso, atrelar mais uma carruagem, o que elevou a tara a 259,08 toneladas. A pesar disto e das pouco favoráveis condições meteorológicas, o trajecto foi realizado em 5^h 44^m 20^s, portanto com a velocidade média de 112,87 quilómetros por hora, superior em mais de 3 quilómetros à verificada na viagem de ida.

A máxima velocidade atingida no regresso foi de 151,246 quilómetros.

Parece que as velocidades médias obtidas nestas experiências são as maiores até hoje

alcançadas em todo o mundo com tracção a vapor, em trajectos de mais de 300 milhas ou, seja 482 quilómetros, percorridos sem paragem.

Ateneu Ferro-viário

Associação Cultural do Pessoal da C. P.

Em 30 de Outubro p. p. realizou-se, na sede do Ateneu, uma sessão solene para inauguração do novo ano lectivo, com assistência do Corpo Docente e alunos, muitas senhoras e grande número de funcionários superiores da Companhia. Achavam-se representados o Ateneu Comercial de Lisboa e vários Sindicatos Nacionais da classe ferro-viária, acompanhados pelo respectivo Procurador à Câmara Corporativa.

A sessão foi presidida pelo Sr. Vasco Moura, em representação do Sr. Director Geral, Presidente Honorário do Ateneu, que se fez secretariar pelos Srs. Felix Perneco e Mário de Sousa Diniz, respectivamente, Presidentes da Assembleia Geral e da Direcção.

Em primeiro lugar, como Presidente da Direcção, usou da palavra o Sr. Mário de Sousa Diniz que, feitos os cumprimentos à assistência e aos representantes das Colectivi-

dades, relembrou a acção educativa desenvolvida pelo Ateneu desde a sua fundação, elogiando as Direcções anteriores e os professores que regeram as suas aulas. Justificou depois a criação do Curso Comercial, no intuito de dar uma finalidade prática ao ensino ministrado aos alunos do Ateneu, no que a Direcção esperava ser bem coadjuvada pelos Srs. Professores, a quem antecipava os seus louvores e agradecimentos, e pelos alunos, aos quais dirigiu salutares recomendações. Terminou por agradecer ao Sr. Comercialista João Faria Lapa o ter aquiescido ao convite da Direcção para inaugurar o novo ano escolar do Ateneu com uma dissertação apropriada a tal solemnidade.

Concedida a palavra ao Sr. Comercialista Faria Lapa, Sub-chefe do Serviço do Tráfego, este Senhor, depois de ter prestado homenagem ao Ex.^{mo} Sr. Director Geral, ali representado, proferiu a sua palestra.

Por último, o Sr. Felix Perneco felicitou o Sr. Comercialista Faria Lapa pela sua preleção e agradeceu as representações das Colectividades, especializando a do Ateneu Comercial de Lisboa.

Os alunos do Ateneu, acompanhados pelos Corpos Gerentes e por muitos sócios e suas famílias, efectuaram, em 31 de Outubro p. p., uma visita de estudo ao modelar estabelecimento de educação, que é a Casa Pia de Lisboa, e ao Mosteiro dos Jerónimos.

Esta excursão educativa foi proficientemente

prelecionada pelo professor e antigo aluno da Casa Pia, Sr. Cruz Filipe, a quem, no final, foi prestada uma manifestação de sincero agradecimento.

A Direcção do Ateneu, para celebrar o 3.^º aniversário desta prestante Colectividade, tem organizado um programa de interessantes festas.

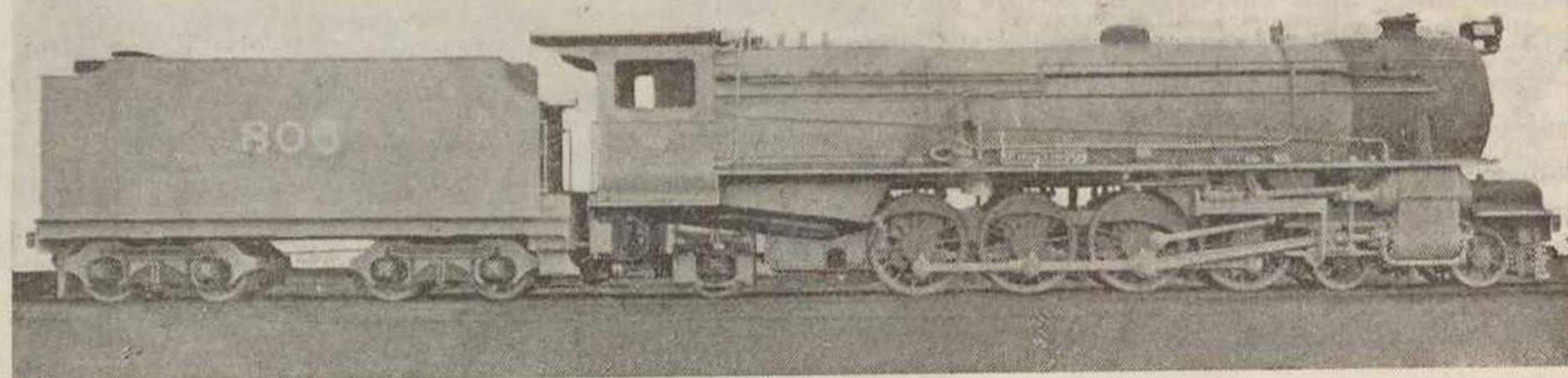
No próximo número do *Boletim* relataremos como decorreram os festejos com que foi comemorado este novo aniversário do Ateneu.

A Igreja dos Paulistas de Lisboa

A gravura fora-do-texto que acompanha e embeleza o presente número, é um primoroso desenho do sr. José Jorge Afonso Nogueira, Chefe de desenhadores na Divisão de Via e Obras, e representa o grandioso órgão da Igreja dos Paulistas de Lisboa.

No primeiro volume da *Guta de Portugal*, editada pela Biblioteca Nacional lê-se o seguinte, acerca do Convento dos Paulistas, situado na Calçada do Combro: «Esta casa religiosa, que foi uma das mais ricas de Lisboa, foi fundada em 1647 para os eremitas da Serra de Ossa. O templo reconstruído depois do terremoto é um dos mais belos de Lisboa. Já a sua fachada é duma grande magestade e equilíbrio, dando acesso à galilé três altas arcarias.

Na capela-mór, quadros de Vieira Lusitano, no corpo da Igreja algumas telas de Bento Coelho da Silveira. Obra de talha preciosa, especialmente na capela-mór e no côro cujo órgão é uma verdadeira obra de arte.»



Locomotiva destinada aos caminhos de ferro da Nigéria. A Nigéria é uma possessão inglesa na costa ocidental da África, situada na extensa região conhecida pelo nome do Sudão.

Pessoal.

Actos dignos de louvor

No dia 4 de Setembro passado, o factor de 2.^a classe Snr. Augusto Carlos Rodrigues, em serviço de arrecadação de receitas na estação de Santa Apolónia, ao verificar a receita apurada, encontrou a mais elevada importância, tendo comunicado imediatamente o sucedido ao Encarregado de Contabilidade daquela estação.

No dia 15 de Setembro passado, pelas 17-30, caiu ao mar um passageiro que seguia no vapor «Traz-os-Montes», tendo sido salvo pelo calafate de 2.^a classe das Oficinas do Barreiro, Snr. Manuel Custódio Cagica, auxiliado pelo marinheiro Snr. Armando Medeiros e pelo carregador Snr. Domingos Tavares, que sem hesitação se deitaram ao mar, ao notarem o desastre.

E' com muita satisfação que registamos êstes actos dignos de louvor.

Agradecimentos

«Daniel Maria de Melo Brandão, Fogueiro de locomóvel em Almalaguêz, Louzã, vem por este meio patenteiar o seu reconhecimento ao Ex.^{mo} Sr. Dr. Guilherme Franqueira, pela forma carinhosa como o tratou durante duas graves doenças de que foi acometido, pedindo-lhe muita desculpa em ofender a modéstia que o caracteriza, tornando pública esta indelével prova de gratidão».

«José Rodrigues, capataz de 1.^a classe, em Alcântara-Mar, vem por este meio tornar público o seu reconhecido agradecimento ao Ex.^{mo} Sr. Dr. José Craveiro Lopes pela maneira proficiéntissima como o tratou durante a sua grave doença.

Encontrando-se actualmente restabelecido, e sem desejar ofender a modéstia daquêle clínico, aqui deixa gravada a sua eterna gratidão».

«Américo de Lemos Ferreira, Factor de 2.^a de Alfarelos, agradece, extremamente reconhecido, por intermédio do *Boletim da C. P.*, a todas as pessoas que tiveram a gentileza de se interessar pela marcha da doença que vitimou tão cruelmente sua querida esposa, no dia 7 de Agosto p. p., e bem assim às que manifestaram o seu pesar por tão forte golpe e às que a acompanharam à sua última morada.

Deseja, também, agradecer ao Ex.^{mo} Snr. Dr. Calisto Brandão e ao enfermeiro do posto de Alfarelos, Snr. Joaquim Marques Figueiredo, pela maneira assás atenciosa como trataram a sua saudosa esposa».

Promoções

Em Outubro

EXPLORAÇÃO

Akulheiros de 2.^a classe: António Pinheiro da Costa, Maximino Vicente Augusto e José Francisco.

Akulheiros de 3.^a classe: José Maria Falcão, Januário Rosa, Laurentino Gonçalves Dias, António Nunes Mendes, Vicente Xisto e José Pedro.

Conferentes: Américo Nunes Marinha, António Vieira Lucas e João Miguel Correia.

Mudança de categoria

EXPLORAÇÃO

Para:

Guarda de P. N.: O guarda de estação, António Manuel Pontes.

Carregadores: O faroleiro, Alfredo Castanheira e o servente, Francisco Augusto Alves.

MATERIAL E TRACÇÃO

Fogueiro de locomóvel. O fogueiro de 2.^a classe, António de Almeida.

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE QUADRO



João Marques da Silva Júnior

Chefe de Depósito
Admitido como aprendiz auxiliar
em 4 de Novembro de 1897



Abílio Alves Amorim

Chefe de Depósito
Admitido como aprendiz auxiliar
em 4 de Novembro de 1897



José Augusto Bernardes

Capataz principal
Admitido como carregador suplementar
em 12 de Março de 1897



António Jacinto

Agulheiro principal
Nomeado carregador
em 16 de Dezembro de 1897

Nomeações

Mês de Outubro

EXPLORAÇÃO

Engatadores: Casimiro Mourato Abreu, João da Silva e Abel Pereira Cardoso.

Porteiro: José Nascimento Correia.

Faroleiro: Luiz Robalo de Andrade.

Guardas de estação: António Ferreira, Francisco Correia Novo, António Martinho Dias, Diamantino Nunes, Manuel da Silva e Casimiro Fernandes Couto.

Guarda de P. N.: Manuel Dias.

Serventes de estação: António Bernardo da

Conceição, António Silvério Fernandes e João Rodrigues Grácio Rosa.

Servente de Dormitório de Trens: José da Piedade.

Carregadores: José Augusto Pulga, Augusto Figueiredo, José da Silva, Francisco António Gonçalves, Domingos José Damião, Aniceto Tôrres da Silva, José Joaquim Fernandes, Feliciano José Leocádio, Joaquim Miguel, José Gonçalves Ferraz, António Cabrita da Conceição, António da Cruz, António Amorim, João Dias, José Maria Rodrigues, João Ferreira Matias Júnior, Augusto Portela, Adelino Fernandes Matas e Brilhantino Fernandes Dias.

Reformas**Em Setembro****EXPLORAÇÃO**

José Joaquim Chaves, Guarda de estação de Valado.

VIA E OBRAS

António dos Santos, Assentador.

Em Outubro**EXPLORAÇÃO**

Manuel Cândido da Costa Lima, Chefe de 3.ª classe de Monsão.

Aníbal Augusto da Costa Morais, Escriturário principal de Lisboa-P.

Manuel João Lopes Alves, Telegrafista principal de Barreiro.

António Madeira, Fiel de 1.ª classe de Régua.

*João Mira, Agulheiro de 1.ª classe de Beja.
António da Silva, Guarda de P. N. de Cuba.*

VIA E OBRAS

José Francisco, Chefe de distrito.

Luis dos Santos, Sub-chefe de distrito.

Gregório dos Santos, Assentador de distrito.

António de Sousa, Assentador de distrito.

Samuel da Fonseca, Assentador de distrito.

Albertina Rosa, Guarda de distrito.

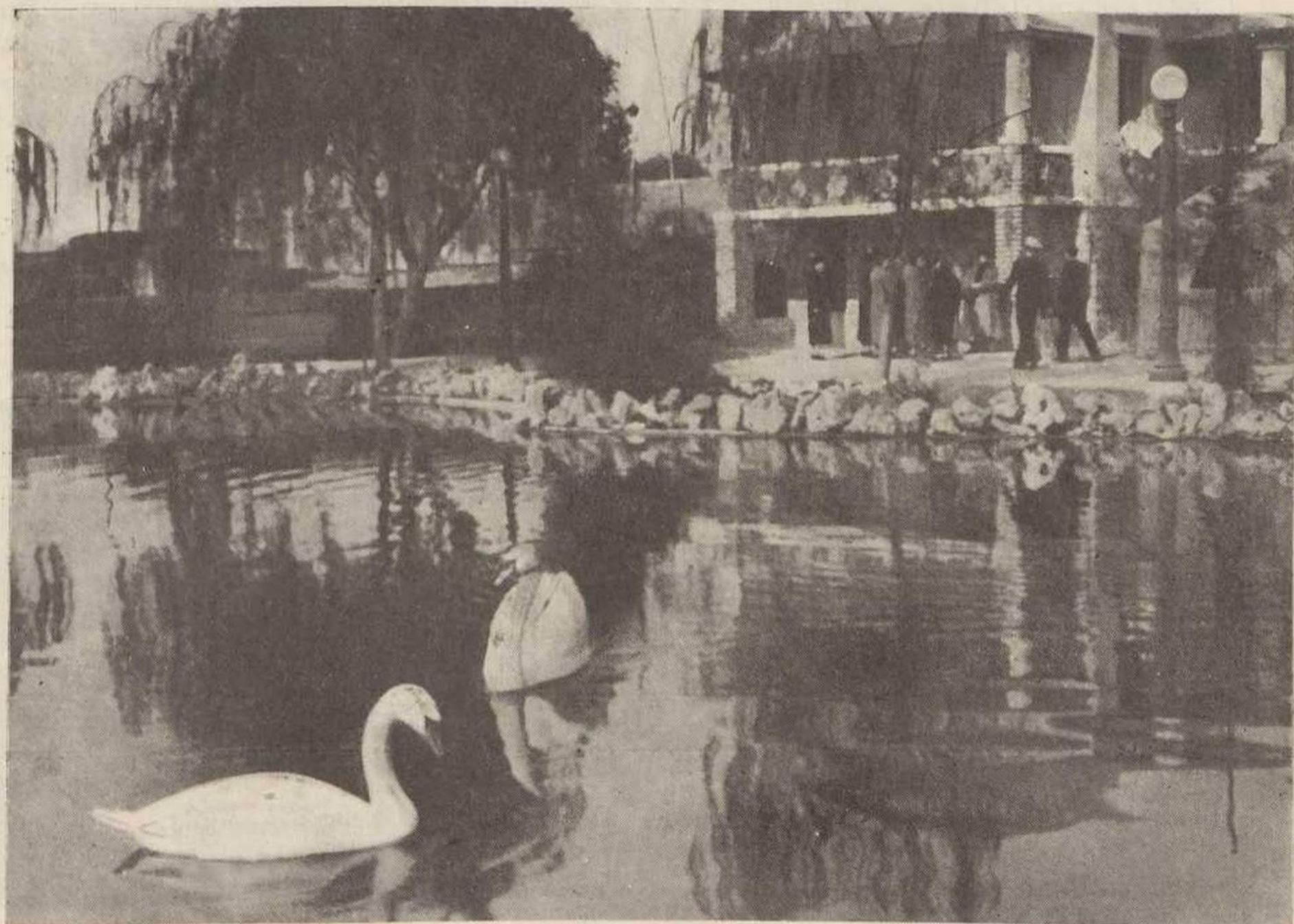
Cândida Amélia, Guarda de distrito.

MATERIAL E TRACÇÃO

Manuel dos Santos, Sub-chefe de Depósito.

José Ferreira da Costa, Maquinista de 1.ª classe.

Joaquim Marques Galinha, Maquinista de 1.ª classe.



Falecimentos

Em Setembro

EXPLORAÇÃO

† *Augusto Fonseca*, Carregador de Tôrres Novas.

Admitido como Carregador suplementar em 13 de Fevereiro de 1923, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Junho de 1924.

Em Outubro

EXPLORAÇÃO

† *António Dias Teixeira*, Chefe de 3.ª classe, de Régua.

Admitido como Praticante em 11 de Julho de 1904, foi nomeado Factor de 3.ª classe em 21 de Junho de 1905 e promovido a Chefe de 3.ª classe em 17 de Julho de 1919.

† *Carlos Pinto de Oliveira*, Agulheiro de 2.ª classe de Campanhã.

Admitido como Carregador eventual em 29 de Novembro de 1910, foi nomeado Carregador efectivo em 17 de Junho de 1912 e promovido a Agulheiro de 2.ª classe em 9 de Fevereiro de 1926.

Em 1922, foi gratificado e promovido a Agulheiro de 3.ª classe pela sua muita atenção

ao serviço, evitando um choque que esteve eminentemente no túnel da estação de Porto.

† *Amândio Magalhães Teixeira*, Guarda de estação em Porto.

Admitido como Carregador eventual em 25 de Setembro de 1913, foi nomeado Carregador auxiliar em 14 de Abril de 1916 e Guarda de estação em 14 de Junho de 1924.

† *José Marques Nunes*, Carregador de Covilhã.

Nomeado Carregador em 22 de Novembro de 1909.

VIA E OBRAS

† *Manuel Moreira Dias dos Santos*, Contra-mestre principal das Obras Metálicas.

Admitido como Torneiro sub-encarregado da oficina de Ovar em 1 de Janeiro de 1904, promovido a Chefe de cantão principal em 1 de Janeiro de 1922, a Contra-mestre de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1927, a Contra-mestre de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1928 e a Contra-mestre principal em 1 de Janeiro de 1936.

† *José Pereira*, Assentador do distrito n.º 93.

Admitido como Assentador em 21 de Maio de 1917.



† **Carlos Pinto de Oliveira**
Agulheiro de 2.ª classe



† **Augusto Fonseca**
Carregador



† **João Marques Nunes**
Carregador

Em frase

12 — Uma mósca importuna entrou no templo de idólatras, deixando um cheiro fedorento — 2-3.

Cruz Kanhoto

13 — Não me convertes assim. Deixa que alimente uma paixão pela sexta-feira santa — 2-2.

Paladino

14 — O estado atmosférico desta manhã em Lisboa, não deu abalo à minha «patroa» — 2-1.

Alerta

15 — Foi «depois» daquêle desejo imoderado, que ele foi atacado de leucura furiosa — 2-3.

O Profeta

Sincopadas

16 — 3-Sinto certa agitação numa entranya — 2.

Roldão

17 — 3-Saber o nome de uma peça de ferro com que se apertam as extremidades dos eixos, é uma ciência vulgar — 2.

Sempre fixe

(Ao confrade Mefistófeles)

18 — 3-Grande acção! ... — 2.

Roldão

19 — 3-Analisei o lábio inferior dos insectos quando estes poíram numa planta oliácea — 2.

Marquês de Carinhas

20 — 3-Uma corja de ladrões atacou a «vila portuguesa» — 2.

P. Rêgo

21 — 3-Com uma pedra negra para mós, matei um pequeno pássaro — 2.

Otrebla

22 — 3-Um trangalhadanças caçou um «pato de Gambia» — 2.

Marcial

Biformes

23 — A ventarola serve para quem se areja — 3.

Roldão

24 — O modo e destreza de governar a rédea é também o meio de moderar a má disposição de alguém — 4.

Alerta

25 — Todo o doente resmunga sempre que tem excrecência esponjosa no nariz — 2.

Fé

26 — A pessoa que está em uma vida das dum praso não vê o encabeçado numa herdade — 4.

Marcial

Tabela de preços dos Armazéns de Viveres, durante o mês de Dezembro de 1937

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Nacional.. kg. 2\$55 e	2\$65	Far.ª de milho amarelo. kg.	1\$40	Queijo do Alentejo. ... kg.	14\$00
» Valenciano..... kg.	2\$90	» » trigo »	2\$15	Queijo flamengo kg.	28\$00
Açúcar de 1.ª Hornung »	4\$35	Farinheiras »	7\$00	Sabão amêndoas. »	1\$05
» 2.ª » »	4\$15	Feijão amarelo lit.	1\$60	» Offenbach. »	2\$10
» pilé »	4\$30	» branco »	1\$20	Sal. lit.	\$25
Azeite de 1.ª..... lit.	8\$50	» frade »	1\$20	Sêmen. kg.	\$80
» 2.ª »	8\$30	» manteiga..... lit.	1\$50	Toucinho. »	8\$60
Bacalhau inglês 4\$80, 5\$30 e	5\$80	Lenha. kg.	5\$20	Vinagre. lit.	1\$05
» Islândia kg.	4\$50	» de carvalho. »	5\$25	Vinho branco-Em Campanhã. lit.	1\$60
» Sueco . 4\$30, 4\$50 e	4\$80	Manteiga. »	17\$00	» » -Em Lisboa... »	1\$50
Banha..... »	8\$60	Massas. »	3\$40	» » -Rest. Armazens »	1\$45
Batatas. » variável		Milho. lit.	1\$00	» tinto-Em Campanhã... »	1\$60
Carvão sôbro kg. \$50, \$55 e	\$60	Ovos. duz. variável		» » -Em Gais.... »	1\$60
Cebolas..... kg. variável		Presunto. kg.	11\$00	» » -Em Lisboa ... »	1\$50
Chouriço de carne kg.	13\$50	Petróleo-Em Lisboa... lit.	1\$35	» » -Restant. Armazens »	1\$45
Far.ª de milho branco .. »	1\$35	Petróleo-rest. Armazens »	1\$40		

Estes preços estão sujeitos a alterações, para mais ou para menos, conforme as oscilações do mercado.

Os preços de arroz, azeite, carnes, farinha de trigo, feijão, petróleo, vinagre e vinho no Armazém do Barreiro são acrescidos do impôsto camarário.

Além dos géneros acima citados, os Armazéns de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres e mais, tecidos de algodão, atoalhados, malhas, fazendas para fatos, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

O Boletim da C. P. tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números deste Boletim não se vendem avulsos.

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim, deverão contribuir com a importância anual de 12\$00 a descontar mensalmente, receita que constituirá um Fundo destinado a prémios a conceder aos contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

Os pedidos devem ser transmitidos por via hierárquica à Secretaria da Direcção (Boletim da C. P.).