

BOLETIM DA C.P.

N.º 223

JANEIRO—1948

ANO 20.º

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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

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

Ano Novo—Vida Nova

As minhas primeiras palavras, como Director do «Boletim da C. P.», são de saudação a todos os ferroviários e famílias, aos quais desejo as maiores prosperidades no ano de 1948.

Em Julho de 1929, por iniciativa do então Director Geral da Companhia, Eng.º Álvaro de Lima Henriques, foi publicado o primeiro número do «Boletim da C. P.» que, no artigo intitulado «Para que serve o Boletim», explicava os motivos que originavam a publicação.

Ao assumirmos o cargo de Director do «Boletim da C. P.», constitue um elemento dever de cortezia prestar as nossas melhores homenagens ao Eng.º Álvaro de Lima Henriques, que durante dezassete anos dirigiu, com acerto, saber e entusiasmo esta publicação, dedicando-se-lhe de tal forma, que conseguiu a sua expansão por todos os sectores da Companhia.

Não devemos esquecer, neste momento, aqueles agentes que, durante tantos anos, prestaram valioso e desinteressado concurso ao Boletim, não só como leitores, mas contribuindo com a sua colaboração literária e artística para o seu engrandecimento.

De todos os colaboradores que o «Boletim da C. P.» tem tido, é, indiscutivelmente, o leitor, o mais importante e o de maior valia. Ler a nossa revista, assiná-la e dá-la a conhecer a todos os ferroviários portugueses, representa, sem sombra de dúvida, um auxílio valiosíssimo prestado à publicação e áqueles que, por virtude dos cargos que desempenham, lhe estão ligados. Será, portanto, de desejar que, no Novo Ano, o número de assinantes aumente, o que sucederá se todos os leitores e assinantes se interessarem pela expansão do Boletim junto dos seus camaradas, sem distinção de categoria ou procedência.

O número que hoje se publica representa um grande esforço material que, estamos certos, será apreciado pelos leitores. Mas a publicação poderá ir mais longe, se todos os ferroviários quizerem, bastando para isso que todos, absolutamente todos, a assinem.

Ano Novo. Vida Nova.

Ano Novo, porque coincide com o começo do ano, o aparecimento do Boletim com nova direcção. Vida Nova, porque desejamos, dentro da orientação imposta pelo seu fundador, transformar o «Boletim da C. P.», criando as secções que mais interessem ao pessoal e contribuindo, por isso mesmo, para melhorar a sua cultura geral, o que constituirá sólido elemento para o prestígio da classe ferroviária.

ROBERTO ESPREGUEIRA MENDES

Director Geral da C. P.

FAUSTO DE FIGUEIREDO

Depois de um período longo de doença que preocupou os seus numerosos amigos e admiradores, já regressou ao convívio da família ferroviária, retomando as funções de Presidente do Conselho de Administração da C. P., o Sr. Fausto de Figueiredo.

Com o facto muito nos congratulamos, apresentando ao Sr. Fausto de Figueiredo os nossos cumprimentos e felicitações pelo seu completo restabelecimento. O País, e em especial os ferroviários portugueses, não podem esquecer a acção notável que o Sr. Fausto de Figueiredo desenvolveu para a unificação dos transportes por caminho de ferro, para o progresso e prestígio da C. P. e para a melhoria das condições de vida e trabalho dos funcionários.



FAUSTO DE FIGUEIREDO
Presidente do Conselho de Administração da C. P.

S U M Á R I O

«Ano Novo — Vida Nova», pelo Eng.^o Roberto Espregueira Mendes; Fausto de Figueiredo; «Juízo do Ano», pelo Prof. Dr. João de Faria Lapa; Talvez não saiba...; No primeiro trôço ferroviário inaugurado em Portugal; Caixas de Previdência; Cinema para Ferroviários; Cantinas para Ferroviários; O primeiro combóio suíço; O Ateneu Ferroviário; Num só quadro, três meios de transporte; A Igreja de Nossa Senhora da Oliveira, de Guimarãis; Bom humor; O Carro do Ouro, do Cortejo Histórico; A evolução do relógio através dos tempos.

Juizo do Ano

Pelo Prof. Dr. JOÃO DE FARIA LAPA

Chefe da Divisão Comercial

SE os homens esquecem, com tanta facilidade (e se é que alguma vez conseguem aprender), as lições que o Passado lhes faculta, será estulta veleidade atreverem-se a prever o Futuro. No entanto, muito modestamente colocados na posição de simples observadores das contingências que interferem na vida da empresa que servimos, podemos limitar-nos a aplicar a lógica do nosso raciocínio para concluir os resultados que, com visos de grande probabilidade, nos fará deparar o novo ano, agora encetado.

São maus, os prenúncios. O País — para que ocultá-lo? — tem, por enquanto, uma capacidade de utilização de transportes bastante limitada; e a industrialização e o acréscimo do padrão de vida, pelo desenvolvimento do plano de electrificação nacional, ainda não produzirão seus efeitos no próximo ano.

Em 1946, último ano, digamos, do septénio em que a camionagem não produziu dano, a Companhia transportou, na Rede que então explorava, 29 milhões de passageiros e 4.500 mil toneladas de mercadorias. Em 1939, último ano anterior ao período do colapso da camionagem, haviam sido transportados 14 milhões de passageiros e 3.500 mil toneladas de mercadorias.

Se for tido em conta que nesse interregno a população aumentou, a exportação e o trânsito beneficiaram de forte incremento e que, por força das circunstâncias, alguns transportes, como o de lenhas, tomaram anormalmente vulto, forçoso será concluir que é bastante modesto, o índice apresentado pelo confronto daqueles números e pela análise dos relativos ao último ano, em que, praticamente, o transporte ferroviário era o único existente no País.

É ainda adentro desta modéstia que no novo ano teremos de viver. Mas então já com alguns transportes a menor preço (é e será sensivelmente menor a utilização de comboios especiais), com algumas mercadorias reduzidas à sua tonelagem normal (por exemplo, lenhas) e, finalmente, com maior afectação do transporte automóvel, particular e público.

Cada comboio ocasiona, por quilómetro percorrido, a despesa de, aproximadamente, 47\$00.

Por cada quilómetro percorrido por comboio de passageiros, a Companhia arrecadou, em 1946, ainda menos de 35\$00. Pondo de lado, porque excedem o nível destas considerações, a hipótese da permissão de um acréscimo de preços (que, aliás, seria insen-

sível), e a hipótese do decréscimo da despesa, resta encarar a necessidade da valorização do transporte de passageiros.

Muitos de nós julgam, por ver, em determinados troços de linha, os comboios ajoujados de passageiros, que tal panorama se generaliza a toda a rede. E, todavia, os números falam claro: em 1946, o coeficiente de utilização dos comboios de passageiros, isto é, a relação entre os lugares oferecidos — na totalidade do percurso, claro — e os lugares ocupados, foi de menos de 45 %. Sem dúvida, temos de valorizar o transporte.

Valorizamo-lo, rodeando o passageiro de uma atmosfera de simpatia que ele — temos de ser verdadeiros — ainda não sente. Certo, o material cansado, deficiente, já de si não concorre para essa atmosfera facilmente se conseguir; mas uma razão para que se redobrem os esforços.

Tudo se tem de passar como se em velho estabelecimento, sem espelhos nem cromados, qualquer de nós fosse atendido por empregado solícito, que, não subserviente, mas com sincera e espontânea amabilidade, nos ajudasse a escolher o artigo que desejávamos e solícitamente nos pouasse a enfados. Que perdoem o «simile», por eles talvez considerado humilhante, alguns ferroviários encanecidos e saudosos dos tempos em que o «caminho de ferro» era instituição respeitável, cuja vida decorria sobranceira aos gostos, desejos, e até intoleráveis revoltas daqueles, não que servia, mas que dele se tinham de servir.

Essa atmosfera de simpatia consegue-se criando em primeiro lugar, um ambiente de ordem, de mé, todo, em que cada passageiro comprehenda, com extrema facilidade, mais pela intuição que pelo esforço do raciocínio, o sistema que é posto ao seu dispor, para satisfazer o que ele deseja. São as informações seguras e claras, dadas pessoalmente ou indirectamente, por dísticos, por cartazes, por horários de fácil consulta e sempre actualizados; e que antagonismo com estas normas representaria, por exemplo, alguém que em qualquer estação desejasse adquirir um guia-horário, receber como resposta que não o havia à venda... São as estações limpas, o pessoal correcto e com decente apresentação.

Depois, é o bom serviço, e prestado com solicitude. A venda fácil, sem demoras — nada daquelas «bichas» enervantes. Ainda que alguns não queiram crer, não é a tão invocada «falta de pessoal» que as

pode justificar; querendo, mas com vontade de «querer», a solução é sempre possível.

O embarque, na estação de origem do comboio e nas estações intermédias, tem de ser acompanhado pelo pessoal de revisão. Na primeira — e para isso a apresentação dos revisores se faz algum tempo antes da hora da partida, — há que facilitar o embarque, indicando onde há lugares vagos, onde se situa, na composição, a carruagem que o passageiro procura, ajudando pessoas de idade, senhoras, crianças. Nas segundas, da mesma forma elucidando, aconselhando, para que cada um se sinta acompanhado por aquele que, no momento e no local, representa a Companhia.

Em viagem, a revisão não se limita a verificar se as condições em que o passageiro viaja são aquelas a que o bilhete apresentado dá direito. Essa função, sem dúvida que fundamental, mas de certo modo antipática para o passageiro, há que velá-la tanto quanto possível — e por isso a um passageiro que tem trasbordo se deve indicar em que estação esse trasbordo terá lugar; a outro cujo desembarque está próximo, se aconselha a ir-se preparando para a descida; à entrada em um ou outro compartimento se pergunta se o aquecimento é deficiente, ou excessivo, enfim, tem de lançar-se mão de tudo o que represente atenção e espontânea solicitude — devidas, e mais que devidas, a quem nos paga. E até quando haja cobranças a fazer, nunca o revisor deve arrogar-se o papel de ser ele, pessoalmente, o autor dessa cobrança; aos olhos do passageiro, a antipatia da sua actuação atenuar-se-á se ele demonstrar, como não lhe é difícil, que age no cumprimento dos deveres que lhe impõem os regulamentos.

E finalmente — finalmente, mas sobretudo — a condição primária, essencial: o respeito pela «tabela», característica intrínseca do serviço ferroviário. Saber a que horas parte e a que horas chega, e partir e chegar às horas que sabe, é, para o passageiro, o índice mais valioso do transporte ferroviário.

Esse respeito, que alimentava, e muito justificadamente, o orgulho do ferroviário hoje encanecido, não traduz, para o passageiro, apenas o cuidado em o não prejudicar. Tem muito mais vasto alcance, pois que, para ele, reflecte ordem, método, boa organização, que insensivelmente fazem atrair a sua simpatia e, mais ainda, a sua confiança.

Valorizar o transporte de passageiros seria aumentar o coeficiente de utilização; seria diminuir — anular, quem sabe? — a diferença de 35\$00 de receita para 47\$00 de despesa. E o automóvel particular, e o automóvel de aluguer começam a fazer-se sentir...

Quanto a mercadorias... Por cada quilómetro percorrido por comboio de mercadorias, a Companhia arrecadava, em 1946, cerca de 67\$00. Também devemos pôr de lado, por não se conterem no âmbito destas considerações, a hipótese da permissão de uns leves retoques de preços, em relação a algumas mercadorias que, sem prejuízo, os comportariam, e a hipótese do decréscimo da despesa. Resta,

para atenuar tanto quanto possível, a baixa de receita que, pelos motivos indicados, se dará, encarar a necessidade da valorização do transporte de mercadorias e a eventualidade de procurar activamente a defesa contra a concorrência do transporte automóvel.

Expedidores e consignatários são nossos clientes; pagam os serviços que lhes prestamos. Desta afirmação, tão banal, não estão compenetrados alguns de nós, pelo menos aqueles que ainda escrevem: «...não é possível deferir o solicitado por V...». Como se a Companhia estivesse alcandorada, perante os seus clientes, em lugar de onde superiormente ditasse a sua condescendência ou a negativa da sua anuência ao que eles, humildemente, agenciassem com empenho... Os clientes, expedidores e consignatários, por princípio, nada têm que nos solicitar; dão-nos ordens. A Companhia não pode deferir ou indeferir ordens que lhe são dadas; o seu cumprimento será ou não será, para ela, possível — e nada mais.

Temos de conceder, mas notoriamente, aos nossos clientes, expedidores e consignatários, a consideração que lhes é devida — através das palavras e através dos actos. Por isso, o nosso cuidado deve incidir sobre facilidades no despacho, facilidades na entrega; a maior celeridade no transporte — a celeridade conta e vale hoje muito mais do que ontem; evitar os erros de destino — mais vulgares que seria para desejar; grande cuidado no manuseamento dos volumes; a maior vigilância para evitar roubos, quase todos praticados, felizmente (felicidade, na infelicidade) por estranhos à Companhia; enfim, de forma geral, olhar para cada remessa como se a cada um de nós ela pertencesse e rodeando-a de todos os cuidados que lhe prestariam se nossa ela fosse.

As reclamações, seja de que natureza forem, tem de se responder com presteza. Quem reclama está ferido na sua sensibilidade — e exige resposta pronta. Esta prontidão, além de demonstrar cuidado e solicitude, reflecte boa organização que, por sua vez, incute confiança.

Temos de valorizar o transporte de mercadorias até ao ponto de um dia — oxalá não venha longe — para ele estabelecermos horários, facultáveis aos clientes, tal qual se tratasse de transporte de passageiros.

Para avaliar dos efeitos que poderá produzir a concorrência automóvel, tenhamos presente estes números que pecam por pouco actualizados, mas que não é possível substituir por outros mais recentes.

Em 1945:

Veículos automóveis para transporte de mercadorias:	
— empregados em serviço de carreira .	139
— empregados em serviço de aluguer .	3.084

Muitos julgam que a defesa contra a concorrência automóvel se confina a uma questão de preços. Têm e não têm razão. Na realidade, se se anunciasse

já não se diz a gratuitidade do transporte ferroviário, mas o abaixamento de todas as nossas tabelas de preços que são superiores ao nível de fretes que a camionagem pode oferecer, de forma a essas tabelas se fundirem em uma só, e a colocar esta última um pouco abaixo desse nível, estaria, praticamente resolvido o problema da concorrência — no aspecto da atracção de tráfego. Mas o que interessa à Companhia não é atrair tráfego, só pelo brio de atrair tráfego; antes fazer subir as suas receitas ou, em ordem decrescente de desígnios, não as deixar declinar ou ainda opor-se tanto quanto possível ao declínio. O processo indicado, que sem dúvida surtiria efeito quanto à atracção de tráfego, seria desastroso para a Companhia, tendo em vista os seus proventos. O problema é, por isso, mais complexo; cifra-se em atrair tráfego, mas na medida em que tal atracção represente, pelo menos, oposição à queda das receitas.

Sabe-se que, em relação a determinado combóio que tem de se efectuar, o custo de reboque de 1 vagão *a mais* (o *custo marginal*, como se diz) é inferior ao custo de produção médio e que, por isso, o preço de transporte a arbitrar para esse vagão pode, ainda com interesse, ser inferior ao preço que, de forma geral, é aplicável. Esta conclusão, claro, só é de considerar no caso de o último daqueles preços não constar das tabelas mais baixas das nossas tarifas, tabelas essas cuja aplicação é, sem dúvida, causadora de prejuízo.

Mas ponhamos de lado esta excepção e admitamos o caso de podermos, de facto, ainda com interesse, baixar o preço para conseguirmos o tal 1 vagão *a mais*, na composição do combóio que temos de lançar. A receita e o lucro serão, sem dúvida, superiores aos que se verificariam, se não tivessemos baixado o preço; mas uma e outro serão, também sem dúvida, inferiores aos que se verificavam nos últimos anos — em que transportávamos, mas sem abatimento algum, a mercadoria contida no referido vagão, uma vez que, praticamente, estávamos só no campo da actividade transportadora.

O lançar mão deste recurso tem ainda limitação. Se a mercadoria *A* está a ser desviada no percurso entre *X* e *Y*, mas não se verifica desvio da mesma mercadoria em outros percursos, de norte a sul do País, há que ponderar se não é mais lucrativo abandonar o desejo de a atrair no percurso concorrido, enquanto não se manifestar a concorrência nos outros percursos, do que baixar o preço entre *X* e *Y* o que, fatalmente (di-lo a experiência do decénio 1930-39), acarretaria o sermos forçados a idêntica baixa, mais cedo ou mais tarde, em outros percursos. Para tal, é necessário fazer contas — contas simples, mas apoiadas em dados estatísticos com aquela actualidade que só em breve será também simples conseguir.

Mais ainda. Se em tal ou tal outro percurso se consegue arrancar do transporte automóvel determinado tráfego, isso significa, não a inactividade daqueles veículos automóveis que até então se empregavam no transporte, mas que tais veículos se desviarão para outros percursos, para outras merca-

dorias, às quais necessário se torna em seguida lançar mão; o processo é infundível, numa constante luta, e com depauperamento crescente das receitas.

Sem dúvida que, atentas estas circunstâncias, à valorização do transporte se terá de pedir muito, para que pouco se tenha de pedir à política dos preços. Há, incontestavelmente, condições que caracterizam o transporte ferroviário de mercadorias, que o fazem preferir ao transporte automóvel. São essas condições que se têm de realçar, intensificando-as e apurando-as, para que em igualdade de preços ou mesmo em certa e relativa superioridade, a clientela opte pelo caminho de ferro.

* * *

São maus, os prenúncios do novo ano. Mas se cada um de nós estiver bem convicto de que a actuação da Companhia não é mais do que o somatório, sem a mínima excepção, das actuações individuais de todos os seus agentes, sem qualquer distinção de categoria ou de funções; se nenhum dos que servem a Companhia se mantiver na atitude, supostamente neutra mas em boa verdade negativa, de julgar que da sua indiferença, isolada, mal algum resulta para ela, e deixar para os outros a vontade de vencer, meio caminho teremos andado na defesa contra os males que nos ameaçam.

Se o remédio eficaz — um simples enquadramento de todas as actividades transportadoras no mesmo sistema económico, posto ao serviço do País — não está em nossas mãos, nem por isso deixemos de contribuir, na máxima medida das nossas possibilidades e das nossas forças, para atenuar os efeitos das contingências adversas.

A tanto nos obriga o nosso dever e a tanto nos conduz o nosso instinto de conservação — lutando pela empresa que servimos, lutando pelo pão nosso de cada dia.

A regulamentação da C. P. será publicada neste Boletim, mas em separata

Para dar satisfação a um desejo muito antigo dos seus assinantes, o «Boletim da C. P.» passará a publicar, em separata, toda a regulamentação dispersa da Companhia e que tenha sido distribuída à linha no mês anterior àquele a que o Boletim se refere. Esta publicação iniciar-se-á no número de Fevereiro p. f. a fim de que os assinantes do «Boletim» já possam coleccionar toda a regulamentação dispersa referente ao ano de 1948.

Os novos assinantes que não desejem perder a oportunidade de poder manter sempre completa a sua colecção da referida regulamentação, devem fazer as suas assinaturas até o dia 31 do corrente mês. Os que não o fizerem arriscam-se a já não conseguirem obter os números atrasados e a ficarem, portanto, com a colecção incompleta.

Talvez não saiba...

Que, em 28 de Outubro de 1856, foi inaugurado o primeiro trôço de linha férrea do nosso país, ou seja o de Lisboa ao Carregado.

*

Que, de Janeiro a Setembro de 1947, o nosso país importou 11.481 automóveis, no valor de 449.167 contos.

*

Que a cidade da Guarda, servida pelas linhas da Beira-Alta e Beira-Baixa, está situada mil metros acima do nível do mar; e que, por isso mesmo, é a mais alta cidade do mundo.

*

Que, apesar do número de estrélas se contar por muitos milhões, a vista, numa noite estrelada, não distingue mais de 3.500 estrélas.

*

Que as estatísticas europeias acusavam há anos que, para 1.000 milhões de quilómetros percorridos, o número de viajantes mortos por acidentes era de 80 para o avião, 20 para o automóvel e 0,3 para o caminho de ferro.

*

Que os caminhos de ferro americanos estão activando os seus estudos para pôr em circulação locomotivas com a potência de 6.000 cavalos, e vagões com 50 toneladas. Os carris para este material terão o peso de 150 quilos por metro. Os carris mais pesados que existem nas linhas férreas portuguesas têm 45 quilos por metro.

Que o transporte por avião, de mercadorias leves, como tabacos, flores, peles, joias, etc., não

afecta o caminho de ferro. O mesmo não se pode dizer do vapor e do automóvel, que terão, no avião, um concorrente perigoso para o transporte de mercadorias.

*

Que os caminhos de ferro espanhóis celebram este ano o seu primeiro centenário. O trôço inaugurado há cem anos foi o de Barcelona a Mataró, cidade industrial da Catalunha.

*

Que uma companhia norte-americana pôz em circulação um novo combóio de mercadorias, que percorre os 686 quilómetros que separam Nova York de Buffalo, em dez horas e cinquenta minutos. Este combóio tem 75 vagões e está autorizado a alcançar a velocidade de 104 quilómetros à hora.

*

Que, antes da guerra, consumiam-se nas linhas férreas inglesas 4.300.000 travessas, por ano, número que, nos últimos anos, foi consideravelmente reduzido. Dada a dificuldade de aquisição de travessas, é natural que a velocidade dos comboios tenha de ser reduzida, o que desagrada ao público mas contribue para a segurança dos comboios.

*

Que, dentro de poucos meses, chegam a Lisboa as novas carruagens e as automotoras encomendadas pela C. P., que muito contribuirão para melhorar o transporte de passageiros nas nossas linhas.

*

Que o número de ferroviários portugueses, depois da encorporação das linhas, é de 28.319.

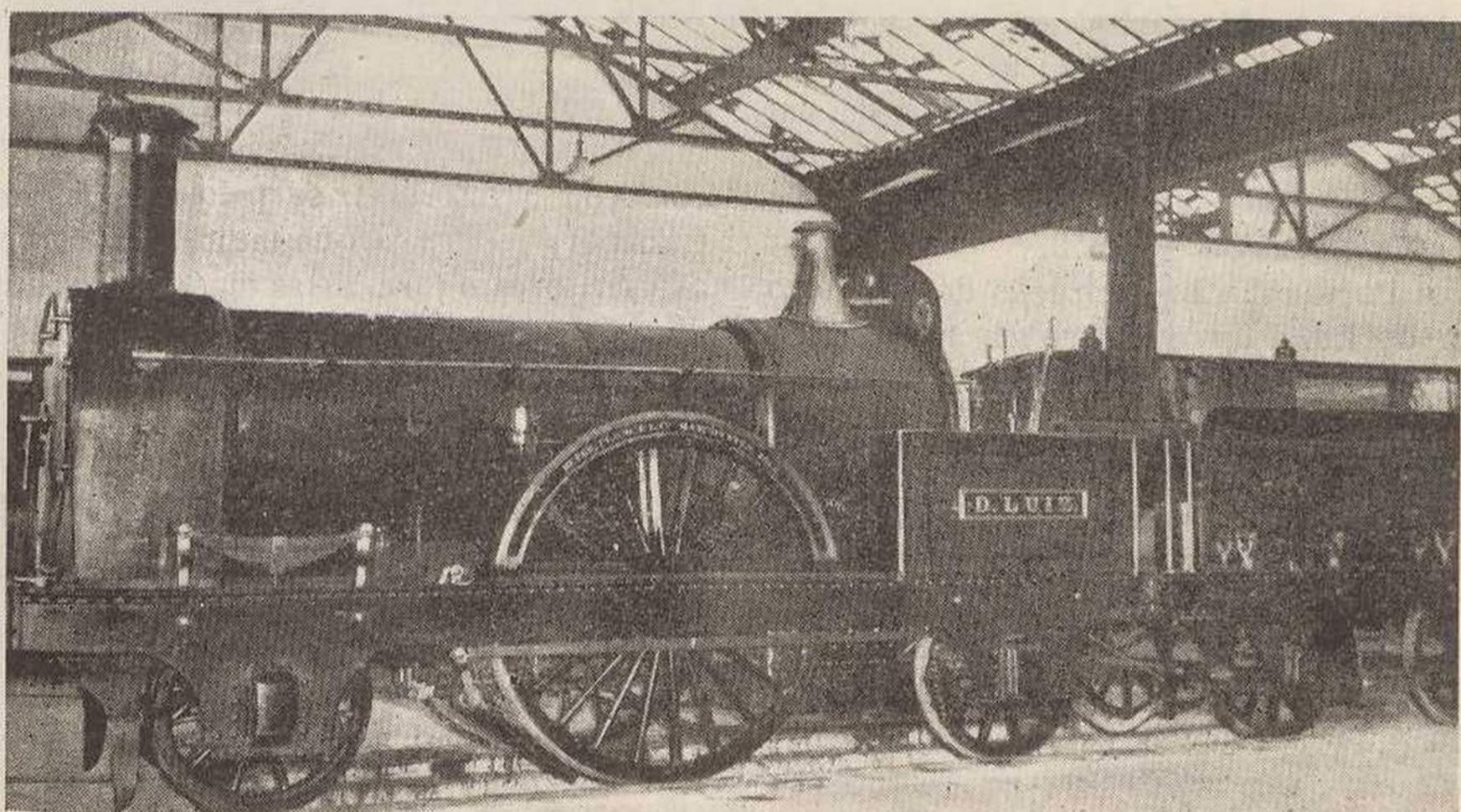
No primeiro trôço ferroviário inaugurado em Portugal, há noventa e um anos pelo Rei D. Pedro V

a velocidade máxima permitida
era de 30 quilómetros à hora...

QUANDO um dia se fizer a história dos transportes em caminho de ferro, o ano de 1804 terá lugar cimeiro, pois foi precisamente nessa época que se ouviu, em Inglaterra, o primeiro silvo de locomotiva a vapor, o qual

rebocava vagonetas com carvão das minas de Mesthyr Tydoill. A novidade espalhou-se rapidamente, passando o novo meio de transporte em carris a ser adoptado nas grandes explorações mineiras da Grã-Bretanha.

Com o rodar dos anos, e mercê dos conhe-



A máquina «D. Luiz» a mais antiga existente em Portugal

cimentos adquiridos com a experiência, as máquinas a vapor foram aperfeiçoadas, sendo os carris de ferro fundido substituídos por outros, de ferro forjado. Ora, se o novo processo servia para transportar minério, porque não se havia de tentar o transporte de passageiros, uma vez que as locomotivas, com os estudos realizados, iam ganhando força e velocidade?

Como é de crer, a ideia encontrou oposição; mas, apesar disso, no ano de 1825, circulou entre Darlington e Brusselton o primeiro combóio de passageiros.

A distância entre aquelas cidades era apenas de 16 quilómetros, mas, como a experiência desse os melhores resultados, a Inglaterra abriu o tráfego ferroviário, cabendo-lhe portanto a honra de ser o primeiro país que iniciou a nova forma de transporte, em condições regulares de exploração.

Seguiram-se os Estados Unidos da América do Norte, em 1828; a Alemanha, em 1835; a Áustria, em 1837; a Belgica, em 1838; a Itália e a Holanda, em 1839; a Dinamarca, em 1844; a Suiça, em 1847; a Espanha, em 1848; a Suécia, em 1851; e a Noruega, em 1853.

Em Portugal a inauguração do primeiro troço de linha ferrea fez-se em 1856, sendo Rei D. Pedro V e chefe do Governo o Duque de Loulé. A inauguração desse troço — Lisboa-Carregado, — deu lugar a episódios curiosíssimos, que constam do livro de Memórias da Marquesa de Rio Maior.

A estação ferroviária foi instalada em Santa Apolónia, próximo do local onde se erguem as actuais dependências, constando que a estação principal de Lisboa esteve para ser construída no Intendente, ou seja no princípio da Avenida Almirante Reis.



Na sua última visita ao Barreiro, S. Ex.^a o Sr. Ministro das Comunicações, Coronel Manuel Gomes de Araújo, foi fotografado na máquina «D. Luiz», em companhia do Sr. Eng.^o Espregueira Mendes, Director Geral da C. P.

O público olhou a inovação com a habitual desconfiança; mas, passado pouco tempo, começou a interessar-se pelo novo meio de transporte, para o que muito concorreram os escritores e jornalistas da época, os quais, diga-se de passagem, foram grandes propagandistas dos transportes em caminho de ferro.

Seis meses depois da inauguração do primeiro troço ferroviário português, o movimento era já de 6.500 passageiros por semana — 6.500 pessoas que experimentaram as delícias do caminho de ferro — o mais rápido meio de transporte daquele tempo — apesar de, como medida de segurança, ser rigorosamente proibida a circulação de locomotivas, com velocidade superior a 30 quilómetros à hora...

Caixas de Previdência

Tomou posse a comissão de estudo da unificação das caixas de previdência do pessoal ferroviário

Como é do conhecimento de todos os ferroviários, existem várias caixas de reformas e pensões do pessoal, não só na antiga rede, mas nas rôdes arrendadas ou incorporadas nas linhas da C. P.

Para evitar esse inconveniente, deliberou, o Governo, por intermédio de Sua Ex.^a o Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, nomear uma comissão encarregada de proceder à revisão da organização de previdência do pessoal ferroviário, no sentido de ser criada uma só caixa.

A referida comissão, que já tomou posse, é composta pelos srs. dr. Manuel Rebelo de Andrade, vice-presidente do Conselho Superior da Previdência Social, que presidirá; engenheiro Mário Dias Trigo e dr. João de Matos Rodrigues, respectivamente, chefe da 2.^a repartição da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e secretário da comissão administrativa do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro, ambos em representação do Ministério das Comunicações; drs. António Maria Martins da Costa Leão e Feliciano Tomás de Resende, actuário de 1.^a classe e assistente do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, por este departamento; engenheiro Henrique Pinto Bravo e dr. Augusto César Teixeira, subdirector e adjunto do secretário geral da C. P., pelas empresas ferroviárias; e Luís Pinto Vilela e Augusto Silva Ramos, presidentes dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte de Portugal (Pessoal do Movimento) e do Centro de Portugal (Pessoal dos Serviços Centrais), em representação dos ferroviários, todos como vogais.

Aquele membro do Governo proferiu, após a leitura do auto, algumas palavras acerca do problema de que a comissão vai ocupar-se, afirmando que ele é muito complexo e que a fusão das Caixas de Previdência do pessoal ferroviário numa só, ape-

nas se tornou possível depois da concentração das empresas.

Elogiou as qualidades de trabalho dos membros da comissão, referindo-se em especial ao sr. dr. Rebelo de Andrade, acrescentando que são eles as únicas pessoas verdadeiramente indicadas para encontrar a solução desejada. O que eles conseguirem, decerto — terminou — será ao contento de todos.

Fatando em seguida, o sr. dr. Manuel Rebelo de Andrade salientou que o problema, dados a dificuldade no domínio da técnica e o melindre de que se reveste ao encarar os direitos e interesses difficilmente compatíveis com as possibilidades da organização, será de estudo demorado. E depois de dizer que, em face da competência dos seus membros, a comissão que se desempenhará com o possível exito do seu trabalho, concluiu agradecendo ao sr. dr. Castro Fernandes as palavras elogiosas que lhe dirigira e aos seus colegas, bem como a sua nomeação.

Dr. Carlos Simões de Albuquerque

Deixou o cargo de editor do «Boletim da C. P.» o sr. Dr. Carlos Simões de Albuquerque, Chefe do Serviço de Tráfego da Divisão Comercial, que desempenhou aquele lugar com grande dedicação, desde Novembro de 1930 a Dezembro de 1947.

O «Boletim da C. P.», ao noticiar o facto, cumpre o dever de testemunhar, publicamente, o seu reconhecimento, ao sr. Dr. Simões de Albuquerque, pela intensa, valiosa e desinteressada propaganda prestada a esta publicação durante tão largo período de tempo; fazendo votos para que, de futuro, possa contar o nome do Dr. Carlos Simões de Albuquerque entre os dos seus colaboradores.

Cinema para Ferroviários

As sessões de cinema realizadas em vários pontos do país, durante o mês de Dezembro, despertaram o maior interesse. O programa, igual em todos os espectáculos, era constituído pelos seguintes filmes culturais, cedidos por Lisboa-Filme, L.º, Instituto Britânico em Portugal, Filmes Albuquerque Limitada e Secretariado Nacional de Informação: «Canção do Aço»; «Ao Serviço da Nação»; «Sapadores de Caminho de Ferro»; «Elo Permanente»; «Reparação de Locomotivas»; «Gente da Via»; «Ponte do Sertil»; «Viagens que é preciso fazer»; e «Estação

TRÊS ASPECTOS DAS SESSÕES DE CINEMA PARA FERROVIÁRIOS — À esquerda, no Teatro Cinema do Barreiro. À direita, ao alto, no Teatro da Trindade, em Lisboa; e em baixo, no Teatro Cine do Entroncamento.



Central de Londres». A primeira sessão realizou-se no Teatro da Trindade, em Lisboa, no dia 2 de Dezembro, e teve a assistência do Director Geral dos Caminhos de Ferro, Eng. Vasco Ramalho como representante de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações. A esta sessão assistiram também os srs. Vice-Presidente do Conselho de Administração, Eng. Pinto Osorio; Administrador, Eng. Mário Costa; Director Geral, Eng. Espregueira Mendes; membros do Conselho Fiscal e muitos funcionários superiores da Companhia, além de elevado número de empregados de escritório.

Os srs. Engs. Lima Henriques e Vicente Ferreira, antigos Director e Sub-Director da C. P., honraram o espectáculo com a sua presença.

No Entroncamento, a realização do espectáculo, em 16 de Dezembro, despertou tão grande interesse que houve necessidade de efectuar duas sessões, ambas no Teatro-Cine, esgotando-se completamente a lotação. Assistiram ao espectáculo o sr. Vasco de Moura, como representante da Direcção Geral, funcionários superiores e pessoal das várias Divisões.

A sessão realizada no Teatro-Cinema do Barreiro, em 18 de Dezembro, teve a assistência do sr. Prof. Eng. André Navarro, como representante da Direcção Geral; funcionários superiores e de pessoal das várias Divisões, especialmente da Divisão de Material e Tracção.

O dia escolhido para a sessão de Campanha foi o sábado, 20 de Dezembro, o mesmo em que o Sindicato dos Ferroviários do Norte promoveu uma distribuição de roupas e brinquedos, no Cinema Odeon, de Campanha.

A lotação deste cinema esgotou-se, tendo assistido, como Delegado da Direcção Geral, o sr. Eng. António de Vasconcelos Porto, funcionário superior da Companhia, comparecendo o pessoal das oficinas na quase totalidade.

O ultimo espectáculo realizou-se a 29, no Teatro-Cinema do Casino Peninsular da Figueira da Foz, e teve a assistência do sr. Administrador Eng. Leite Pinto; do sr. Eng. Fernando Arruda, chefe da Divisão de Material e Tracção; de funcionários superiores

e pessoal dos escritórios e oficinas e ainda das autoridades civis e militares.

Nas seis sessões realizadas, às quais assistiram 3.350 ferroviários, verificou-se grande interesse pelos filmes exibidos, os quais, além do seu carácter cultural, constituíram uma lição de carácter profissional. As fotografias que publicamos mostram, melhor do que as palavras, a atenção dispensada a esta iniciativa.

Mapa dos Caminhos de Ferro Portugueses

«Boletim da C. P.», desejando proporcionar aos seus assinantes o mapa das linhas férreas portuguesas, promete publicá-lo num dos próximos números, e a cores. Este mapa só será distribuído às pessoas que sejam assinantes desde 1 de Janeiro d'este ano.

Cantinas para ferroviários

Durante o mês corrente devem ser inauguradas em Lisboa duas cantinas para ferroviários: uma, na Calçada do Duque e outra, em Santa Apolónia.

Trata-se de importantes melhoramentos que a classe ferroviária fica devendo à Administração da Companhia, melhoramentos que muito contribuirão para facilitar a vida do pessoal, evitando-lhe as demoradas e dispendiosas deslocações, entre o local de trabalho e o lar.

As novas cantinas, que, de entrada, servirão 1.100 almoços, a preços económicos, foram dotadas de mobiliário e utensílios novos.

Atravez delas estreitar-se-ão ainda mais as relações entre os ferroviários.

O «Boletim da C. P.», no seu próximo número ocupar-se-á desenvolvidamente deste assunto, com a reportagem dos actos inauguráveis dos dois importantes melhoramentos, que, estamos certos, serão muito bem recebidos pelo pessoal de todas as categorias da C. P.

Um combóio perfeitamente igual ao que foi inaugurado na Suíça em 9 de Agosto de 1847 circulou entre Zurich e Baden para comemorar o 1.º Centenário dos caminhos de ferro naquele país

EM 1 de Agosto de 1847, foi inaugurada a primeira linha de caminho de ferro construída em território suíço — a de Zurich a Baden. A Suíça, aproveitando a passagem do primeiro centenário dos seus caminhos de ferro, organizou um programa de manifestações que mostrasse ao público o desenvolvimento dos

seus serviços ferroviários no decurso de um século.

Além das exposições de modelos de caminho de ferro (locomotivas, carruagens, obras de arte, postos de sinalização, etc.), e da publicação de livros de carácter técnico, realizou-se em Lucerna o Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, de 23 a 28



Era assim o combóio que, há cem anos, na Suíça, circulou pela primeira vez

de Junho de 1947, acontecimento esse a que o «Boletim da C. P.» já fez referência.

A reconstituição do primeiro combóio que, há cem anos, circulou primeira vez, entre Zurich e Baden, despertou o maior interesse no público, que, por preços mínimos, pôde fazer pequenas viagens, nas quais certamente, observou o contraste entre os caminhos de ferro de há um século e os da actualidade.

Os Caminhos de Ferro Federais, à semelhança do que tinham feito outros países por ocasião de comemorações idênticas, deliberaram reconstituir o seu primeiro combóio, conhecido por «Spanish-Brötli-Bahn».

O nome do primeiro combóio suíço teve origem numa antiga especialidade regional: uns pães pequenos que se fabricavam em Baden, particularmente saborosos, e que, até então, eram transportados, de Baden para Zurich, a fim de serem servidos ao pequeno almoço. Com a circulação do combóio, passou este a ser utilizado para o transporte dos deliciosos pães, os quais — o que é o progresso!... — chegavam quentes a Zurich. Daí, o nome dado ao primeiro combóio suíço.

O combóio de 1847 compunha-se da locomotiva «Zimmat», uma carruagem de 1.^a classe, uma de 2.^a classe, quatro de 3.^a classe e um furgão. Este material foi reconstruído cuidadosamente para que o «combóio inaugural» pudesse cumprir o horário previamente estabelecido que, como há cem anos, previa a marcha de 30 quilómetros à hora, o que deu ao povo suíço a oportunidade de realizar viagens idênticas às que os seus antepassados efectuaram.

Nas estações era permitida a visita ao combóio, o que, além de constituir interessante propaganda dos transportes ferroviários, permitiu apreciar o progresso dos caminhos de ferro suíço nos seus cem anos de existência.

A iniciativa despertou o maior interesse, não só nos ferroviários — que são hoje, na Suiça, 72.000 — mas em todo o povo.

Por isso mesmo, entendeu o «Boletim da C. P.» fazer referência às comemorações realizadas, reproduzindo gráficamente o combóio reconstruído, precisamente igual ao que circulou há cem anos, pela primeira vez, no país helvético.

O Ateneu Ferroviário

prestou uma significativa homenagem ao Sr. Fausto de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração

O Ateneu Ferroviário, ao encerrar as festas comemorativas do 13.^º aniversário da sua fundação, prestou, em 29 de Dezembro, uma significativa homenagem ao Sr. Fausto de Figueiredo, Presidente do Concelho de Administração, como testemunho de reconhecimento pela assistência moral e material dispensada áquela colectividade.

A sessão solene que, para o efeito, se realizou, presidiu o Sr. Dr. Francisco Pinto Molêdo, como representante do Concelho de Administração da C. P. e do homenageado, que não pôde comparecer por motivo de saúde; fazendo parte da mesa, o Sr. Vasco de Moura, como representante da Direcção Geral; o Prof. Dr. João Faria Lapa, Chefe de Divisão Comercial; o Eng. Franco Rodrigues Antunes, Sub chefe de Divisão de Abastecimentos; Prof. Dr. André Navarro, Chefe de Serviço de Divisão Comercial; e Francisco Bual, Presidente da Assembleia Geral do Ateneu Ferroviário, que fez o elogio do homenageado, pondo em relevo a acção desenvolvida pelo Sr. Fausto de Figueiredo na Presidência do Conselho de Administração da C. P.

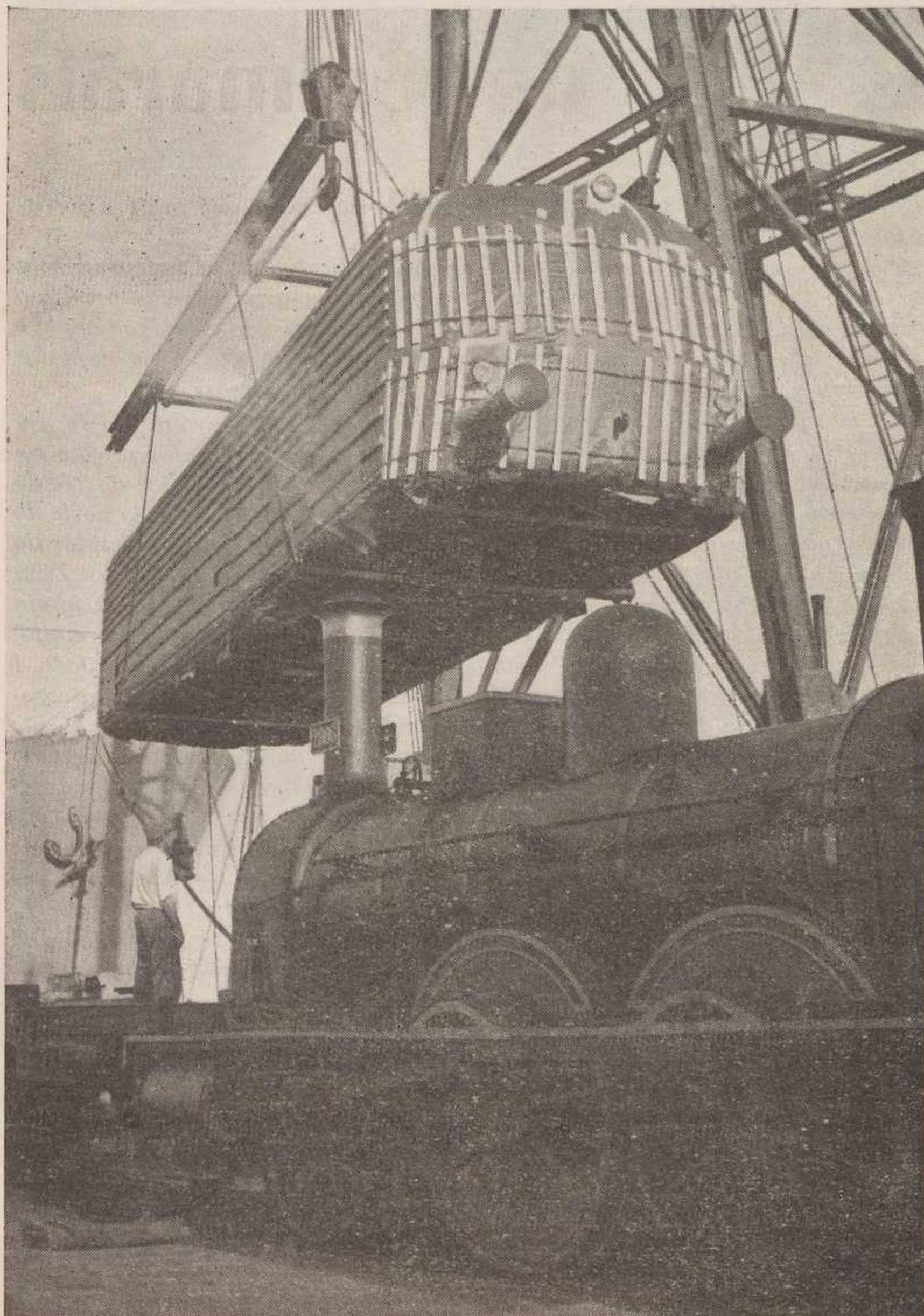
Por entre calorosos aplausos, o Sr. Dr. Pinto Molêdo traçou o perfil do homenageado e salientou a sua acção como dirigente da C. P. e grande amigo do pessoal ferroviário, depois do que, descerrou o retrato do Sr. Fausto de Figueiredo.

Durante a sessão, realizou-se a entrega de medalhas aos sócios do Ateneu Ferroviário que tinham alcançado classificações em provas desportivas.

Um contingente dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste fez a «guarda de honra».

Num só quadro,

Três meios de transporte sempre modernos e actuais !



A gravura reproduz o momento em que do navio suéco «Scandinavia», era descarregada a primeira automotora «Nohab», destinada às linhas férreas portuguesas.

A velha locomotiva 2006 vai receber a novíssima automotora, que em seguida levará às oficinas da C. P., em Santa Apolónia.

A Igreja de Nossa Senhora da Oliveira, de Guimarãis

Foi em Guimarães que nasceu Portugal, e também o homem intrépido, que resistiu galhardamente as invasões leonêsas; o português de invulgar heroísmo, que venceu em Ourique e se assentou de Santarém; a figura iluminada de soberano, que levou a Lisboa as fronteiras de Portugal, depois de escrever páginas memoráveis da história guerreira.

Entre os monumentos de Guimarães, ocupa um dos primeiros lugares o de Nossa Senhora de Oliveira, que, por assim dizer, sintetiza a vida histórica da cidade que foi berço da Nação. A Colegiada de Guimarães, nome porque também é conhecido o templo de Nossa Senhora de Oliveira, foi criada por D. Afonso Henriques e atravessou, desde os tempos primitivos, as mais variadas situações artísticas, que ficaram documentadas na igreja e no claustro.

Quando a corte se deslocou para Coimbra, a concorrência de peregrinos não diminuiu, sendo muitas as famílias nobres que se estabeleceram na cidade, contribuindo muito para o seu florescimento.

Foi no reinado de D. João I, que se deu o milagre do reverdecimento dumha oliveira secular, e que a santa imagem — que a lenda diz ter sido levada a Guimarães pelo apóstolo Santiago — cresceu em fama de milagres, tomando o nome de Nossa Senhora da Oliveira. O Mestre de Aviz, aclamado defensor do reino, encomendou-se, cheio de devoção, a Nossa Senhora da Oliveira, fazendo votos solene de ir a pé, ao templo, onde se rezar, prometendo solenemente entregar igual peso em vasos e alfaias de prata se a

virgem lhe concedesse a vitória de Aljubarrota.

Uma vez consolidada a independência de Portugal, o monarca, em cumprimento de voto, fez demolir parte do velho templo e começou a edificar o actual, em cuja fachada deixou os nomes reais.

Na reprodução, do quadro a óleo de Augusto Roquemont, notável pintor suíço e colorista brilhante que, nos meados do século XIX, se enamorou das belezas do norte do país, vê-se a torre da igreja, exemplar do período manuelino, construída pelo Dom Prior Diogo Pinheiro. A portada da igreja e o frontão esplendoroso que a sobrepuja, são o resultado do voto feito por D. João I nos campos de Aljubarrota, tendo a construção sido feita no ano de 1386. E este frontão uma das partes mais notáveis do monumento pintado por Roquemont, não só pela arquitectura, mas pela decoração escultórica que possue, inspirada no altar de prata que os portugueses conquistaram aos castelhanos na Batalha de Aljubarrota.

No primeiro plano do frontão veêm-se as estátuas do Rei D. João I e da Rainha Dona Filipa de Lencastre e de D. Nuno Álvares Pereira, Condestável do Reino. No interior do templo que, com o rodar dos anos, sofreu arranjos e reconstituições que prejudicaram a sua arquitectura, são dignos de apreço o cadeiral da capela-mór, o altar de prata da capela do Santíssimo e as pinturas que representam a Assunção da Virgem, S. Nicolau, a Sagrada Família e o Espírito Santo. Interessantíssimo o claustro românico, obra iniciada em 1255, e onde



GUIMARÃES

COLEGIADA DE NOSSA SENHORA DA OLIVEIRA

QUADRO DE ROQUEMONT

foi instalado o Museu Regional de Alberto Sampaio, que guarda obras de arte notáveis, espalhadas por igrejas e conventos dos arredores da cidade; museu cuja coleção de peças de mobiliário, estatuária, ourivesaria, tapeçaria e azulejaria é verdadeiramente preciosa.

Em frente da Colegiada, o padrão gótico, representado na reprodução de Roquemonte, comemora, nas suas potentes ogivas, a Batalha do Sólado, que se deu em 1340, no reinado de D. Afonso IV. Neste padrão, onde em tempos existiu a oliveira secular a que já nos referimos, a imagem da Senhora da Vitória significa o feito de Aljubarrota.

Não é sem emoção que o peregrino visita a cidade de Guimarães, onde o Castelo, a igreja de S. Miguel, o Paço dos Duques de Bragança e a Colegiada de Nossa Senhora da Oliveira, recordam páginas memoráveis da História Pátria.

Aqui está o motivo porque escolhemos um monumento de Guimarães para brindar os leitores do «Boletim da C. P.», assunto que constitue uma obra de arte que, estamos certos, não tardará a figurar, devidamente emoldurada, no lar dos nossos assinantes.

«O CAMINHO DE FERRO NA LITERATURA PORTUGUESA»

Em separata do «Boletim da C. P.», e para que possa constituir, como merece, um interessante volume, iniciamos hoje a publicação da obra «O Caminho de Ferro na Literatura Portuguesa», composta por trechos dos nossos mais notáveis escritores e poetas como a Marqueza de Rio Maior, Almeida Garrett, Alexandre Herculano, Manuel Pinheiro Chagas, Eça de Queiroz, D. João da Câmara, António Nobre, Abel Botelho, Ramalho Ortigão, Teixeira de Queiroz, Alberto Pimentel, etc. etc., compilados pacientemente pelo Engº Frederico de Quadros Abragão, Chefe de Serviço da Divisão de Via e Obras.

São trechos de antologia e de especial interesse para os ferroviários portugueses e mais famílias, que a seu tempo ficarão, com um livro interessantíssimo, na sua biblioteca.

Bom humor

Nos combóios, a maioria dos passageiros é constituída por homens.

Os objectos esquecidos nas carruagens pertencem quase sempre às mulheres.

Se os bilhetes dos combóios falassem, tinham muito que contar. Modas, viagens, política, arte, literatura — tudo eles têm ouvido em centenas de conversas.

Na vida corrente, as mulheres falam mais do que os homens. Nos combóios, em regra, acontece o contrário.

Os tuneis têm, por vezes, a vantagem de interromper as conversas dos passageiros.

Nos combóios há passageiros que têm o hábito de ler o jornal do vizinho. É uma economia que se faz com prazer.

Homenagem

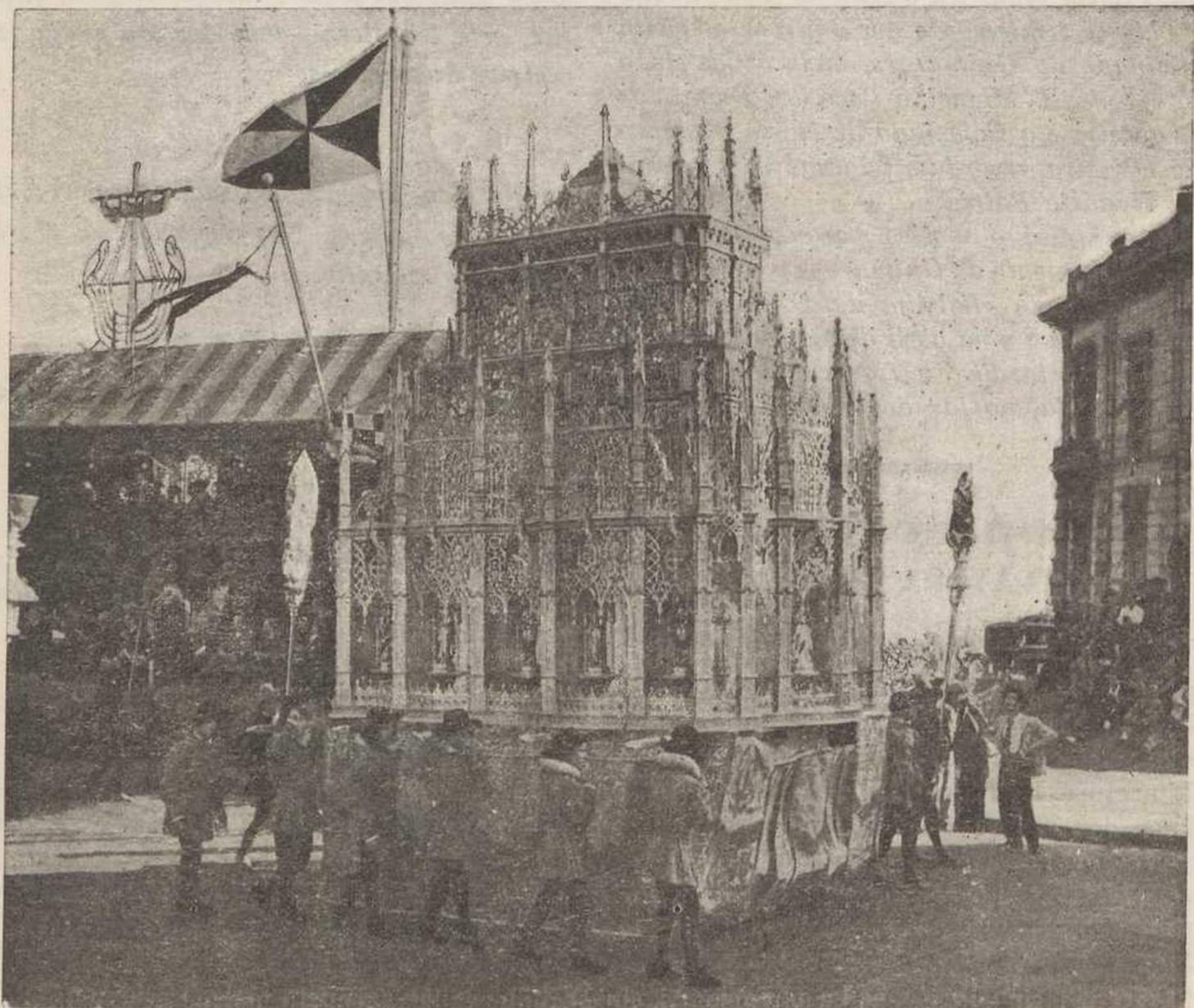
a um funcionário da C. P.

Depois de prestar serviço nos caminhos de ferro durante 42 anos, vai ser reformado o Inspector Principal Adjunto à 6.ª Circunscrição, Sr. António dos Reis Madeira.

O pessoal daquela circunscrição, ao ter conhecimento do facto, prestou uma homenagem ao referido funcionário. Vários oradores puizeram em evidência as qualidades profissionais e morais do Sr. António dos Reis Madeira, que, muito sensibilizado, agradeceu a homenagem prestada. A ela se associa «Boletim da C. P.», muito gostosamente.

o Carro da Ouro

*do Cortejo Histórico-Religioso
do século XVI*



No faustoso Cortejo Histórico-Religioso do século XVI, com que a Câmara Municipal de Lisboa enriqueceu notavelmente o programa das Comemorações do Oitavo Centenário da Tomada de Lisboa aos Mouros, e que foi um deslumbrante espectáculo onde Leitão de Barros mais uma vez afirmou o seu excepcional talento artístico, figurou este CARRO DO OURO, enquadrado na representação das Artes e Ofícios.

A evolução do relógio através dos tempos

mostra como os homens se interessaram por esse elemento indispensável na vida social

até atingiram a maior perfeição nos complicados mecanismos de medir o tempo

EM BORA nos tempos antigos se tivessem usado relógios de movimento uniforme, como os de azeite, a verdade é que os que se usam por toda a parte, hoje como ontem, são os de movimento periodicamente uniforme, actuando por saltos.

Foi o monge Gerberto, que mais tarde foi o Papa Silvestre II, quem criou os relógios constituídos por um peso, (ou seja a força que lhe dá movimento) e por rodas dentadas, que transmitem esse movimento aos ponteiros e ao pendulo.

Os relógios de Sol, apesar de serem muito mais velhos do que os mecânicos, ainda hoje são empregados, sendo o seu funcionamento determinado pela posição variável do Sol em relação à Terra. É na mudança da Sombra dum corpo iluminado pelo Sol que consiste a indicação da hora do dia. A Sombra avança e as horas avançam também.

Antes da era cristã, já o relógio de Sol era adoptado pelos romanos, adoptando-o também os egípcios que com mais propriedade, lhe chamavam «Relógio de Sombra». Como o nome indica, estes relógios, de Sombra ou de Sol, só podem ser utilizados desde que o Sol não falte, pois em dias nebulosos, nem romanos, nem egípcios, nem portugueses, saberão às quantas andam...

Por isso mesmo, surgiu a necessidade de criar outro tipo de relógio que funcionasse a qualquer hora do dia, mesmo sem a presença do astro radiosso. Foi por isso que, no reinado dos Ptolomeus, apareceu o relógio de água, cujo funcionamento é baseado

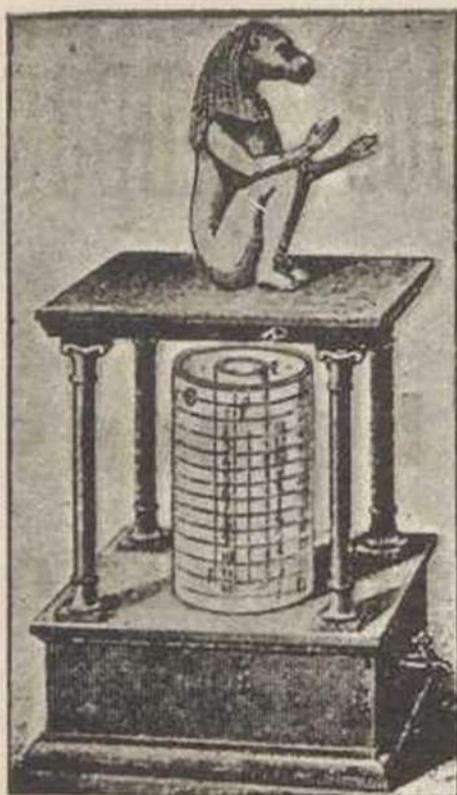
na descida dum líquido contido num recipiente com um pequeno orifício de saída.

Dos relógios de água, também conhecidos por «Clepsidras» houve um verdadeiramente notável, oferecido por um Califa de Bagdad ao glorioso imperador Carlos Magno. Esse relógio histórico tinha a particularidade de estar provido com figuras móveis e campainhas que soavam, quando marcava as horas. Em 1827, foi entregue à Academia Real de Ciencias de Paris um relógio hidráulico, de sistema mecânico, que podia funcionar durante três meses, para o que era necessário um depósito com mil e quinhentos litros de água !

Houve também o relógio de azeite, que se compunha de um depósito cilíndrico, de cristal ou de porcelana transparente, com uma lâmpada de azeite na parte inferior, sem torcida e com um tubo de aspiração.

A lâmpada era alimentada pelo azeite, que enchia o recipiente e ia descendo, à medida que a lâmpada o ia consumindo, marcando assim a hora correspondente à altura do líquido. Não se pode dizer que fosse muito prática esta forma de medir o tempo, mas tinha a vantagem de fornecer luz.

O relógio de areia, também conhecido por «Ampulheta» é duma grande simplicidade. Dois recipientes de cristal comunicam entre si por um pequeno canal que actua como regulador, e através do qual a areia passa de cima para baixo. A passagem faz-se com natural lentidão e o tempo mede-se pelo



Eis um tipo de relógio hidráulico egípcio que chegou, como relíquia da infância do relógio, até ao nosso tempo

esvaziamento e enchi-
mento de ambos os re-
cipientes devimamente
marcados. Logo que a
areia tiver passado de
um para o outro, volta-
-se o aparelho de baixo
para cima de modo a
repetir-se a operação.

Entre os relógios
conhecidos, destaca-
-se os chamados «re-
lógios mecânicos», ou
sejam os que se vêm
nas torres, nas pare-
des das casas, nos bol-
bos dos coletes e, mo-
dernamente, nos pul-
sos das pessoas. Os re-
lógios mecânicos são
máquinas de precisão,
cujo aperfeiçoamento
foi vencido com gran-
des dificuldades.

Para produzir relógios de movimento, o homem
recorreu primeiro à força da gravidade. Daí, os re-
lógios de pesos, que ainda hoje existem nas torres
das igrejas e nas fachadas dos grandes edifícios pú-
blicos.

O segundo elemento gerador da força motriz con-
sistiu na elastecidade duma mola metálica, enrolada
em espiral e aplicada a toda a espécie de relógios
portáteis.

O sistema de ar comprimido foi inventado a se-
guir, mas a sua aplicação é muito restrita. A electri-
cidade, utilizada por assim dizer em todos os maqui-
nísmos, não podia deixar de ser experimentada na
relojoaria; mas, como é de supôr, nem todos os ti-
pos de relógio estão em condições de a utilizar.

A expressão *dar corda ao relógio*, usada por toda
a gente, só tem razão de ser quanto aos relógios em
que a acção da gravidade é origem da força motriz,
como sucede com os relógios da torre e os antigos
relógios de caixa alta. A «mola real», permitindo a
construção de relógios de pequenas dimensões, cons-
titue a mais notável aquisição de relojoaria.

O sistema dos reguladores ou seja o pendulo
usado para os relógios fixos e o balancim empre-
gado nos relógios portáteis, tiveram grande impor-
tância no progresso da mecânica da especialidade.
Com isso e um sistema de transmissão, por meio de
engrenagens sabiamente reguladas, conseguiu-se a
maravilha que todos conhecemos e admiramos.

Interessantíssima a história da indústria de re-
lojoaria! Já sabemos que o primeiro relógio inven-
tado pelo homem foi o do Sol e que mais tarde os
egípcios criaram o relógio de água, vindo a seguir
os de azeite e azeio.

O primeiro relógio mecânico foi inventado pelo
Papa Silvestre II, no ano de 947, a quem se deve a
construção do relógio de Magdeburg (Alemanha) o
primeiro que apareceu dotado de rodas.

Neste espaço de um milhar de anos, o relógio
passou por aperfeiçoamentos e transformações su-
cessivas, até chegar a ser o aparelho precioso que
hoje conhecemos.

A Alemanha começou a fabricar relógios no sé-
culo XVI, época em que apareceu um relógio de
bolso inventado por um serralheiro de Nuremberga.
Tinha a particularidade de ser do feito dos ovos,
com a caixa e o mostrador em latão e prata. Por
isso mesmo, ficaram os relógios de bolso a ser con-
hecidos por «ovos de Nuremberga».

O relógio de bolso adquiriu depois o formato re-
dondo, que se conservou até ao século XVII. De en-
tão para cá, a fantasia dos construtores desentra-
nhou-se na criação dos mais estranhos feitios, en-
tre os quais sobressaiam a cruz, a flor, a concha, e
outros.

A caixa dos relógios mereceu a maior atenção
dos relojoeiros, que se vão aprimorando no fabrico
desta peça vistosa. Assim tiveram o maior apreço
às caixas de cristal de rocha, que à transparência,
deixavam ver o funcionamento da pequenina má-
quina de medir o tempo. Muito estimadas foram
também as caixas de marfim, de madeiras exóticas,
como tiveram, e têm, colecionadores as caixas de
ouro com pinturas delicadas.

A arte decorativa dos relógios alcançou, no sé-
culo XVIII, extraordinário explendor, sendo notá-
veis os adornos de esmalte com que o espírito in-
ventivo enfeitava os relógios fabricados. Os esmal-
tes, em regra, representavam paisagens, retratos,
flores, figuras mitológicas, numa grande variedade
que despertava o maior interesse.

Tempos houve, em que a decoração dos relógios de
luxo constituiu manifestação de inconfundível elegân-
cia, havendo relógios
que tinham as caixas
decoradas com per-
olas e pedras preciosas.

Os tempos passa-
ram e, com a chegada
do século XIX, críou-
-se o relógio prático,
simples e sem a pre-
ocupação decorativa; o
que obrigou os reló-
gios artísticos a recô-
lherem às vitrinas dos
museus e dos colecio-
nadores; os mesmos
que, presentemente,
são exibidos pelas se-
nhoras de bom gosto!

Aqui têm os leito-
res do Boletim da C.
P. a breve e resumida
história da maravi-
lhosa máquina inven-
tada pelo homem para
medir o tempo, e que
os ferroviários de hoje
não podem dispensar.



Este relógio de areia, ou am-
pulheta, cujos depósitos são
de cristal e suportes de bronze,
pertenceu a Napoleão I

VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA