



EXPLORAÇÃO

Serviço de Instrução Profissional
Depósito de Expediente e Arquivo

BOLETIM DA CP.

BOLETIM DA CP.

N.º 233

NOVEMBRO — 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

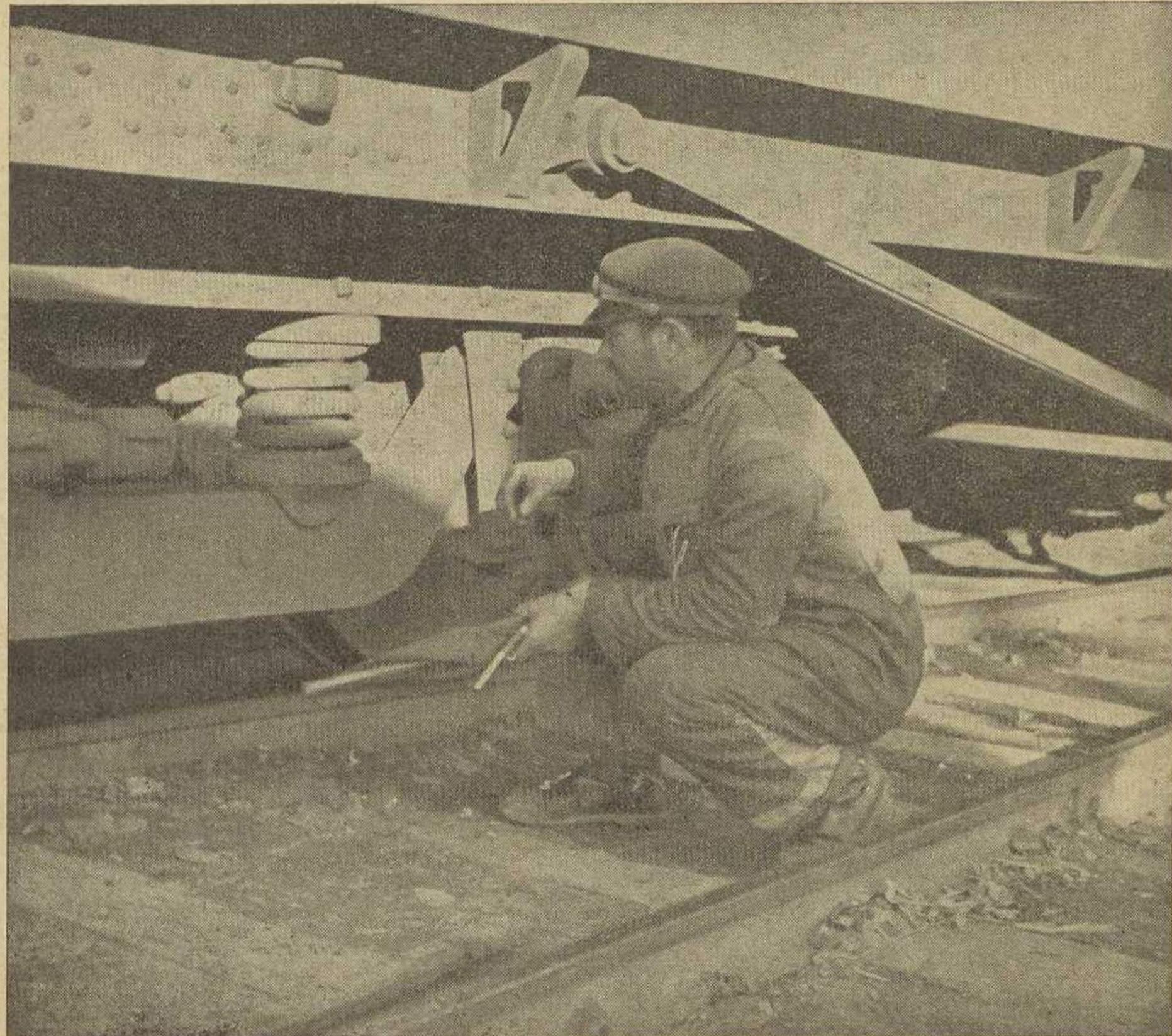
Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

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



ATENÇÃO! --

Atenção, atenção às agulhas, atenção às manobras, atenção às locomotivas, atenção ao material, atenção a toda a complicada engrenagem de uma empresa de caminhos de ferro, que necessita da atenção dos trinta mil ferroviários que a servem.

Atenção, atenção às agulhas, atenção às manobras, atenção às locomotivas, atenção ao material, atenção a toda a complicada engrenagem de uma empresa de caminhos de ferro, que necessita da atenção dos trinta mil ferroviários que a servem.

Fotografia do Eng.º António Branco Cabral, Secretário Geral da Companhia

Da influência das Vias de Comunicação

nas Concentrações Populacionais

Por ALBERTO CARLOS BRAGA J.ºr
Subinspector do Serviço do Tráfego

NÃO estão de acordo em que a vida do homem se tornaria extremamente difícil sem vias de comunicação? Sabido que ele é obrigado a deslocar-se para prover à satisfação das suas múltiplas necessidades, logo se evidencia a conveniência de dispor de vias de comunicação que lhe permitam acesso aos meios essenciais à vida. Natural é, portanto, que o homem procure fixar-se onde conte com maior facilidade de movimentos e, onde essa facilidade se encontre, apareça em maior número.

Assim, dum modo geral, nós verificamos que os primeiros aglomerados humanos importantes surgiram junto dos grandes rios. Porquê? Simples coincidência? Não, decerto, mas porque os rios davam ao homem água em abundância e a água = pão + vias de comunicação. No alvorecer das primeiras civilizações, há mais de uma dezena de milhar de anos, os meios de produção ao alcance do homem limitavam-se a ferramentas toscas, feitas de pedra, pau ou osso, o que tornava tarefa extremamente penosa, sem água que a amolecesse, rasgar a face endurecida da terra; o revestimento florestal ocupava extensões enormes da superfície do globo, restringindo grandemente as zonas de cultura que só com irrigação sistemática propiciavam ao homem certa fartura de alimentos em toda a roda do ano; o homem ainda não aprendera a domesticar o cavalo, que durante muitos séculos seria o seu veículo mais rápido, mas já sabia fazer barcos; as florestas densíssimas, onde em cada recesso podia encontrar-se um inimigo, com mil e um obstáculos a impedir a marcha, não favoreciam a circulação por terra, que era a pé. Como não havia ele de preferir, para viver, as vastas planícies que as águas dos grandes rios tinham transformado em oásis perpétuo, onde o solo era fácil de cultivar, a colheita abundante, e nada entravava a liberdade de movimentos?! Deu pois em abandonar seu mister de caçador errante, muito mais contingente e eriçado de dificuldades, para se entregar ao cultivo do solo e as moradias começaram a aparecer ao longo dos rios, adensando-se no sentido da foz, estação terminus da grande via que era o rio e testa de outra via maior — o mar.

No entanto, o quadro que acabamos de esboçar não corresponde sempre, nas suas linhas gerais, à forma como foram criadas as condições de desen-

volvimento de todas as primeiras civilizações conhecidas. Uma delas, a civilização Egeia, fez-se diferentemente. Não tiveram os Egeus como pátria nem planuras de largos horizontes, nem rios de águas fecundantes, mas o espaço limitado das ilhas do Mar Egeu, pequenos terraços permanentemente a remirarem-se no mar azul, em que a água para a cultura era dom de um céu pouco pródigo e a terra tinha muitas vezes que ser raspada do dorso das montanhas. Que se daria então, para que suas cidades crescessem e tanto prosperassem, a despeito de certa escassez de alimentos básicos, para que as artes e manufacturas atingissem cumes inacessíveis às outras civilizações, para que se gozasse dum conforto e nível de vida que só muitas dezenas de séculos após a sua derrocada trágica, o homem tornaria a encontrar? Apenas isto: a estrada rutilante do Mediterrâneo que os Egeus, colocados no centro do mundo civilizado de então, percorriam em todas as direções e conheciam como nenhum outros. Bastava a história da civilização Egeia para salientar o papel de importância das vias de comunicação na formação das concentrações populacionais. E' a história de todo um povo que, vendo o mar ao alcance da mão e sabendo-se detentor do nó das comunicações entre os povos de civilização adiantada que marginavam o Mediterrâneo, se dedicou a explorar pacificamente a indústria de transportes, praticada através do comércio com esses povos. E daí resultou a formação de novos núcleos populacionais nos portos frequentados, que não só se tornaram entrepostos comerciais mas, também, outras tantas malhas na apertada rede do seu sistema de comunicações.

Mas o fenômeno de concentração populacional, provocado pelas vias de comunicação, ocorre igualmente no interior dos continentes e, em muitos casos, em sítios bem afastados das regiões ribeirinhas. Com o correr dos séculos, o homem, que atacara as florestas, quer para aumentar a área de cultura, quer para exterminio dos inimigos de toda a espécie que nelas se acoitavam ou pela aventura da caça, foi abrindo caminhos pelo emaranhamento vegetal. Por esses caminhos, muitos dos pequenos núcleos de seres humanos que viviam disseminados entraram em contacto uns com os outros. De início, parece que sempre se guerreavam, mas acabavam, depois, por se concertarem, estabelecendo relações

entre si, principalmente para permuta de seus produtos. Quando se reuniam, era em regra onde os caminhos se cruzavam ou deparavam com obstáculos naturais tais como rios, serras, etc., porque cada grupo vinha de seu lado. Da frequência dos encontros, que era natural durarem alguns dias por deverem ser acompanhados de folguedos e celebrações de vária ordem, transpareceu a conveniência de, nesses locais, existirem habitações e, em regra, aparecia sempre quem decidisse instalar-se lá. Estavam lançados os fundamentos duma povoação, talvez de futura cidade, porque, pelos seus variados apelos sobre os instintos do homem, entre os quais muito pesava a necessidade de convívio social, iria tornar-se num centro de atracção da região. O mais, era uma questão de tempo e, com o fiar dos anos os caminhos transformar-se-iam em estradas e no sítio onde aparecera a moradia isolada erguer-se-ia povoação de numeroso casario, que o escopro da estrada talharia ao sabor do fenómeno da circulação.

A propósito, convém referir que ao longo e nas encruzilhadas dessas estradas chapeadas de pedra, que os romanos, talando florestas, galgando rios e transpondo serras abriram, a cruzar toda a Europa, para firmar o seu império, nasceram povoações sem conta e, entre elas, cidades, que são hoje das primeiras do mundo. No nosso país, desempenharam essas estradas papel importante, atraindo aos vales e à planície os grupos aborígenes que se encontravam dispersos pelo alto dos montes, em castros, ao mesmo tempo que assentaram o traçado das linhas mestras do povoamento de Portugal.

• • •

Não se deve, no entanto, concluir que as vias de comunicação foram causa de todas as povoações existentes ou só elas influíram na sua formação. Estamos mesmo convencidos de que, em determinado estádio da existência do homem, a facilidade de acesso aos sítios em que se fixara contrariava o seu progresso, porque, constituindo agrupamentos pouco numerosos e não tendo criado ainda condições de defesa que lhe permitissem, em qualquer emergência, lutar vantajosamente contra os poderosos inimigos que o assediavam, o homem, para poder subsistir, teve por vezes de procurar abrigo em pontos onde a liberdade de movimentos estava bastante cerceada. Ali, com aquele poder fecundo de criação tão nosso conhecido e que o leva a cultivar tulipas e narcisos onde pouco antes pusera termo aos bramidos do mar ou a tornar férteis as areias escaldantes dos desertos ou a vastidão desoladora das tundras, lançou raízes, arranjou condições de vida e, tomado do amor da terra, se deixou ficar pelos séculos fora — é o caso de muitas das pequenas aldeias que se encontram alcandonadas nos montes, vestidas da cor de terra, parecendo querer passar despercebidas entre tufo de vegetação. Outros factores também, tais como clima, fertilidade do solo, riquezas naturais, etc., que na maior

parte dos casos actuam como estimulante sobre o homem, muito contribuem para a preferência que mostra por certas regiões desde há milhares de anos; todavia, a facilidade de comunicações nessas regiões permite a sua melhor exploração e, consequentemente, um maior povoamento.

Consideremos, por exemplo, o nosso continente — a Europa. Todos sabemos que nos começos do século XIX, há, portanto, digamos, cento e tantos anos, a Europa parecia ter atingido o ponto de saturação, quanto a povoamento, visto a corrente de imigração para outras regiões do globo constituir farto caudal, cujo escoamento seria superior, por vezes, a meio milhão de almas por ano. Entretanto principiara a Revolução Mecânica, que trazia consigo maiores possibilidades de aproveitamento das riquezas da Terra: — intensifica-se a extracção do carvão e dos minérios, especialmente o de ferro, de que são necessárias quantidades enormes; as indústrias recebem grande impulso de muitos inventos; devido ao desenvolvimento das comunicações por mar, matérias-primas e alimentos aflorem em abundância, vindos de vários pontos do globo, etc., etc. Em consequência disto, a vida é activada nos centros industriais, aonde a população acorre, deixando despovoados os campos, e a importância das vias de comunicação torna-se cada vez maior, a despeito da sua fraqueza em terra, onde se continua sujeito à velha estrada, já melhorada por Mac Adam mas ainda, como há milhares de anos, limitada à força e à velocidade do cavalo. O homem sente que a obra gigantesca que quer erguer — a sua obra — está ameaçada se não resolver o problema das vias de comunicação em terra, de maneira a permitir-lhe o transporte, não de 1 T. de carga, que é o caso do veículo rebocado pelo cavalo, mas de centos de toneladas ao mesmo tempo, e não desiste de seu intento: luta, luta e luta! E este ser complexo, feito de barro grosso e de claridade astrais, que, há milénios, iniciou sua marcha pelo mundo em porfia dum sonho que quer ver tornado vida e a que vota todas as energias, mesmo quando parece dispersá-las, e do qual nada, absolutamente nada, o consegue desviar — nem o sacrifício raciocinado de si próprio nem o ter de recomeçar amanhã a obra hoje arrebatada, porque essa é a sua razão de existência — encontra a solução... E então vemo-lo tomado de febre estranha a perfurar serras, a rasgar montes, a atravessar rios só para afeiçoar uns trilhos por onde vão sendo desfiadas linhas que não se sabe onde irão findar. Por essas linhas, não há voz de «surge et ambula», mas só silvo estridente dum jacto de vapor, teorias de carros, levados num turbilhão de poeira, correm velozes em perseguição dum outro que vai empenachado de fumo e de cujas goelas escancaradas saiem línguas de fogo, tudo ao som de ruído infernal como de luta de gigantes, onde não falta nem o estridor do cruzar dos ferros, nem o arfar da arrancada para o golpe final, nem os gemidos dos agonizantes. E os seres humanos, que, perdidos do mundo e esquecidos no Tempo, habitam as regiões por onde as linhas vão sendo desenroladas, sentem-

-se atraídos para elas, presos da sua força misteriosa que faz erguer casas à sua volta, estremecer as searas em ondulação mais grossa e vestir a terra de alegria, como que fecundada.

E assim a Europa, que nos começos do século XIX parecia, com cêrca de 175 milhões de habitantes, não comportar maior densidade de população, apresenta, cento e tantos anos depois, para cima de 500 milhões, graças, em grande parte, a essas linhas, sobre as quais o homem, dominando a força de expansão do vapor, pôs o fogo e a água a trabalharem para si.

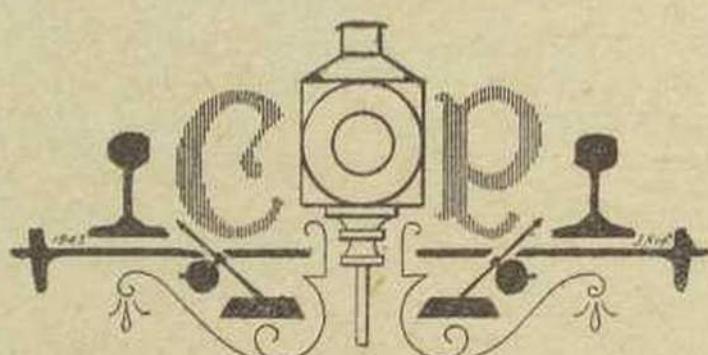
* * *

É, porém, na parte da América que constitui hoje os Estados Unidos e desde a data em que se iniciou a sua colonização pelos Europeus, ou seja fins do século XVI, que melhor se observa a influência das vias de comunicação — entre as quais o caminho de ferro veio a ter papel de relevo — na formação e desenvolvimento das grandes concentrações populacionais. O afluxo de colonos, que não pára de engrossar, vai alastrando, primeiramente, pelas regiões costeiras — porque ali existe maior facilidade de movimentos — desde o Estado do Maine até o da Flórida, regiões onde aparecem as primeiras cidades. Depois, e, mais lentamente, afasta-se da costa, mas seguindo, dum modo geral, o curso dos rios navegáveis — aqui e além, núcleos perdidos na vastidão do continente, povoações vão aparecendo aos poucos nos estados de Indiana, Kentucky, Mississippi, Louisiana, etc. Ao principiar o século XIX ainda não fora percorrida metade da distância que separa a costa do Atlântico da do Pacífico e pode dizer-se que as povoações e as escassas cidades — nenhuma, talvez, de 100.000 habitantes — estão situadas para leste do grande rio: faltam as vias de comunicação e as riquezas que existem na maior parte do solo e subsolo continuam aguardando que o homem as vá desentranhar. No entanto, em 1821,

já está ultrapassado o Missouri e as povoações vão surgindo em ritmo mais apressado — os rios, entre os quais avulta o Mississippi, a propósito do qual Mark Twain, um dos grandes escritores de todos os tempos, deixou páginas admiráveis de humor, começam a fervilhar de nova vida no rítmico padejar dos barcos a vapor. Está já próximo o grande acontecimento, que ocorre em 1830: o aparecimento do caminho de ferro. Este desenrola suas linhas através da imensidão da pradaria e cruza os Estados Unidos em todas as direcções numa actividade que de longe ultrapassa a verificada no continente Europeu. Na sua esteira, como sementeira de gigantes, cidades nascem umas após outras e, com vigor tal, que 100 anos depois — apenas um século, tempo que a vida de alguns seres humanos supera — dos 115 milhões que habitam os Estados Unidos, talvez mais de 1/3 encontram-se agrupados em 70 cidades, de mais de 100.000 almas. As vias de comunicação, e, entre elas, principalmente, o caminho de ferro, permitindo a exploração do manancial de riquezas que existia em potencial na vastidão do território americano, geraram actividades que se polarizaram em volta dos pontos que ofereciam mais vantagens à circulação.

* * *

Depois de termos procurado mostrar que as vias de comunicação, ao facilitarem a aquisição dos meios essenciais à existência humana, ao permitirem a vida de relação entre os homens, ao contribuirem para o aproveitamento das riquezas da terra, exercem influência notável no povoamento do globo pelo homem, não só na sua fixação em regiões desabitadas como na concentração nos pontos mais propícios à circulação, desejaríamos referir-nos, também, à maneira como as vias de comunicação, causa e efeito do fenómeno do povoamento, actuam na formação das concentrações populacionais. Prometemos, todavia, fazê-lo em outra oportunidade.



NOVOS COLABORADORES



SEVER DO VOUGA
Cascata da Cabreira

O desenho à pena que acima reproduzimos, é da autoria do nosso assinante sr. João de Almeida e Sá, amanuense da Divisão de Exploração n.º 25.608 V. V., que presentemente trabalha em Sernada.

E' um colaborador novo, que pertencia às linhas encorporadas.

Agradecemos-lhe o desenho enviado, que constitui uma promessa para trabalhos de maior vulto.

BIBLIOTECAS

Por F. A. RIBEIRO GONÇALVES
Subchefe [de Repartição dos Serviços Médicos

(Continuação do número anterior)

O que se sabe, realmente, é que não se chegou ainda a exprimir tudo em volta deste interessante e magnifico tema, embora, todavia, tenha merecido lapidares pensamentos e apuradas atenções a algumas vigorosas e cintilantes penas de prosadores nacionais e estrangeiros, designadamente latinos—romanticistas, poetas, dramaturgos, ensaístas, filósofos, historiadores, uma galeria infinita e deslumbrante de psicólogos, pintores de costumes, feiticeiros da palavra, semeadores da beleza, de múltiplas facetas, todos, enfim, com o seu lugar próprio assinalado pelo fogo sagrado, que beberam o filtro prodigioso das suas livrarias, assegurando, com os seus escritos excepcionais a continuidade e imortalidade do pensamento—e nem sempre, porém, recordados com justiça e gratidão!

De sorte que, fazer-se estrictamente uma biblioteca particular, sobretudo saber distinguir e realçá-la com as suas essenciais características, e ano após ano ver subir o seu nível com bastantes obras-primas ao serviço da inteligência e do coração, e achar-lhe a harmonia e a sugestiva expressão que estejam para a consciência, como o espelho para a imagem é, certamente, não só um caso sério e delicado que demanda enorme labor, gosto e solicitude, uma disposição e paciência especiais, como também é motivo de imenso regozijo e agrado. E, entremelos, que soma de contrariedades e de preocupações, que de suplicios de Tântalo, entusiasmo e dedicação representa o trabalho de adquirir, escolher e ordenar os livros que melhor se devem ler e colecionar para ser perfeita e bela uma livraria!... Que o diga o pobre e anônimo do bibliófilo, esse bicho curioso e sôfrego, mas decente, que aborda com humana ironia o seu irmão em Cristo, e romeiro do seu ofício, atafulhado de predilecções intelectuais, devorado pela paixão livresca, é capaz de curtir jejuns inteiros, em holocausto, e palmilhar, para trás e para diante, em rondas silenciosas, falando com os seus botões, esquadrinhando, respigando, farejando, com o seu ar de utopista, a via sacra dos cacifos alfarrabistas — sua venerável Meca!

É, pois, necessário amar o livro, familiarizar a biblioteca, manuseá-la com assiduidade e interesse, conhecer os seus segredos, e acudir-lhe a tempo contra o perigo de fartar a vilanagem vérmica, um dos piores inimigos que tripudiam na sombra. Perante a biblioteca, não se está ausente, nem se olha, como se se tratasse dum ossuário; e é certo e sabido que todos os cuidados que a ela se dispensam no seu arranjo, e que sejam sinceros, são poucos, nunca se

perdendo de vista o louvável princípio de que o expoente da mesma, só vale e impressiona não apenas pela quantidade, mas pela qualidade dos seus volumes! Os livros, é claro, não se avaliam pelo aspecto exterior ou pelo peso, nem pelo tamanho, e sim pelo conteúdo. Lêem-se até ao fim: por disciplina espiritual, não se larga um livro no meio da leitura para se pegar noutro...

E quando sucede, verdadeiramente, as bibliotecas corresponderem aos primaciais objectivos, é intuitivo que o seu estilo e ambiente são dominadores, e então a boa literatura, com as suas naturais seduções e vernaculismos recorta-se mais das fileiras da História, da arte, da bibliografia e da chamada ciência séria, e parece que espera o momento de se entregar, incondicionalmente, à euforia da leitura, para ser saboreada com lentidão atenciosa, devagar, como apraz à sua estirpe — «ler devagar, sem ter preguiça, nem mesmo preguiça lírica», aconselha Émile Faguet; e Benedetti, que a propósito enunciou: «devorar leituras faz lembrar o suplício a que foram condenadas as Danaides, eternamente despejando água num tonel sem fundo», ou como quer Albalat: «a leitura dissipia a monotonia, activa as faculdades, descrisalida a inteligência e põe em liberdade a imaginação».

Pensando bem é impossível a vida sem as bibliotecas. Tornam-se indispensáveis ao público que sabe extrair delas todo o consolo e proveito que prometem e dão. São sempre fieis e inéditas para os que vão e voltam... Aqueles que entram, não abandonam lá fora a esperança, como no inferno de Dante.

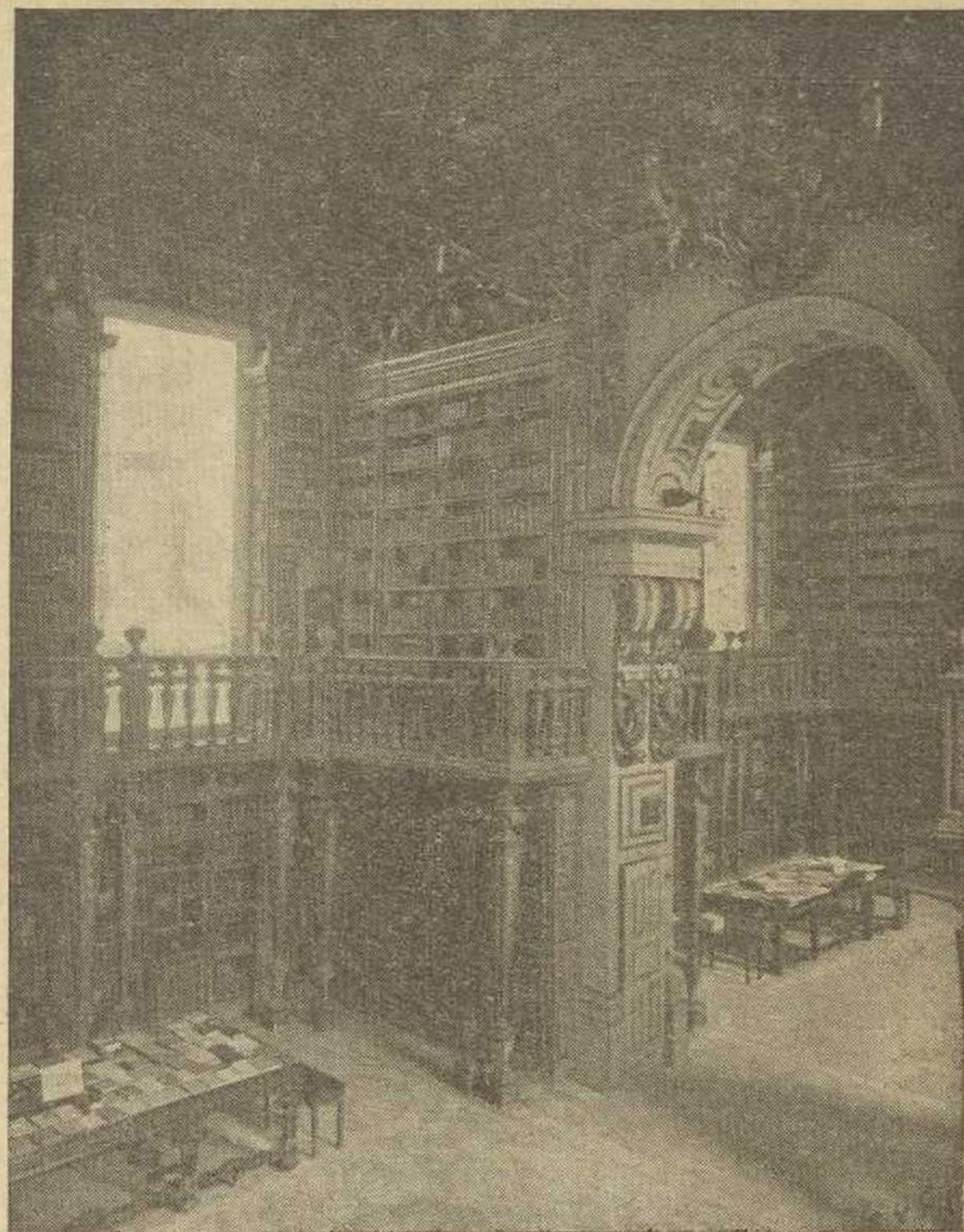
Há nas bibliotecas, germes, sugestões, um conjunto de doutrinas, que na sua essência e lógica formam uma força íntima, erudita, incessantemente em marcha, estrutural e exuberante, que vem modificando e corrigindo os aspectos sociais, favorecendo a aproximação dos povos. Eis porque legiões de leitores, de todas as eras e todos os géneros, passam pela estrada de Damasco e têm sido influenciados e dirigidos pelos livros, na esfera das ideias, das crenças, dos hábitos e costumes.

Ao longo das páginas vibrantes, subtis e evocadoras desses santuários luminosos, que reflectem a comédia da vida, porfiaram estreitamente a par o sonho e a realidade, abrasando o indivíduo, que às vezes se escapa para o generoso campo das evasões, arma a sua tenda em terreno movediço, e prisioneiro dos seus fantasmas, quando chega a sua hora, que chega a todos..., numa pesada curva do caminho percorrido, lembra-se de olhar para trás de si, e vê partir, bebendo a sua própria lágrima, talvez a última das ilusões perdidas!

Os grandes nomes da literatura europeia, que renovaram escolas e legaram os seus testamentos espirituais, mormente essa ilustre e original velha guarda dos galerianos da pena do século XIX, até começos do actual, de numerosa e operosa posteridade, receberam o selo fascinante da cultura das bibliotecas, junto das quais principiaram a abrir os olhos, e sonhadores impenitentes fizeram a sua profissão de fé, rendendo-lhes a mais acrisolada vasalagem; e para todos os paladinos que transcendem o verbo, para quantos afinal queimaram o cérebro, as consultam e têm precisado dos seus conselhos e límpidos ensinamentos, sem distinção, elas continuam a ser o *Abre-te Sesamo!* e a não tolher o passo a ningum, sempre prontas a franquearem a ampla e inestimável porta que conduz confiadamente os amigos ao alto das suas fabulosas torres de marfim, que se erguem sobranceiras para os mais diversos cantos do globo civilizado e que abrangem os surpreendentes panoramas do saber humano.

Nisto consiste o bastante para justificar a razão por que as bibliotecas, na sua órbita, atraem tanto e nos acolhem sempre de braços abertos e têm ainda o condão de aprazíveis refúgios que suavizam e ajudam a encarar com coragem e indiferença as rasteiras injustiças, que de tanta maneira se levantam debaixo dos pés; é no convívio delas que a juventude escolar educa a vontade e vai encontrar para o seu desabrochar mental a formação e a coerência das suas faculdades e prepara o ânimo para a luta quotidiana e alegria do triunfo. O contacto frequente com estas beneméritas e amigas prende e aquece a memória, e além de instruir e deleitar oferecem salutares e elevados pontos de vista para as atitudes dignas, nunca deixando portanto de transmitirem com interesse absoluto o seu áureo engenho e concorrer para o bem-estar particular e colectivo.

É a vida intensa que vive nas bibliotecas; sente-se que dentro delas paira o espírito criador e rutilante das eminentes figuras eternas; no sortilégio das estantes palpita multidões de almas, numa curiosa gama de sentimentos; nesses mundos imaginários e reais perpassam aqui e ali, a graça, o sorriso, a ironia e o sarcasmo, a alegria e a tristeza, o símbolo, o conceito... e ouvem-se vozes puras interiores que emocionam a sensibilidade e nos falam — ora do amor, da ambição, do ódio e da inveja, como de embusteiros, velhacos, filósofos e sá-



Um aspecto das formosas salas da biblioteca da Universidade de Coimbra

bios; ora de heróis, covardes, mártires e santos, como nos transportam a exóticos países, de raças estranhas e formosas paisagens; ora nos contam a vaidade, os vícios e as misérias das imponentes metrópoles, onde tudo se queima... como nos esclarecem a velha e a nova ciência; ora nos mostram a grandeza e o valor das obras imortais, como proporcionam ao nosso desejo e apreciação o conhecimento da cultura e do talento de exímios artistas, que a literatura, a música, a pintura e a escultura tornaram célebres e famosos.

Assim, dos romances à poesia, da crónica às memórias, da ciência à história (porque a «História, assevera André Maurois, não é uma ciência: é uma arte e tem o seu lugar entre as Musas»), de tudo, em suma, quanto é bom e belo se deve compor uma biblioteca, não só para regalo do espírito, como enlevo da inteligência.

Desde que João Guttemberg, em Maiença, por volta de 1440-55, contemplou jubiloso o primeiro livro impresso, a *luz fez-se*, e as palavras passaram a durar mais, e são a única coisa, no universo, que fica para sempre.

Festejando o S. Martinho

De JOSÉ MALHOA

DA vastíssima galeria de Malhôa, o óleo Festejando o S. Martinho é um daqueles em que o pintor deixou mais fortemente vincada a sua personalidade. Esse quadro, mais portuguesmente conhecido pelo nome de Os Bêbados, foi apresentado na Exposição de Paris de 1907, ano em que foi adquirido pelo Estado, figurando presentemente nas coleções do Museu Nacional de Arte Contemporânea.

Como nos quadros «A Procissão» «A volta da romaria», «O Barbeiro na Aldeia», «As Promessas» e «Basta, meu Pai!», «Os Bêbados» constituem o tema predilecto de Malhôa, pintor realista que foi, por assim dizer, o historiador do Portugal rústico do nosso tempo.

Já em 1906, ou antes disso, Malhôa trazia na ideia o assunto, chegando a compôr um quadro com três figuras, ao qual deu o nome de «Vinho Verde». Depois, o artista mudou-lhe o nome para «Vinho Novo», e por fim apareceu com a designação de «O S. Martinho», nome com que ficou, como homenagem ao vinho trepador das terras de Figueiró.

No interior duma adega do lugar de A Lavandeira, juntaram-se cinco amigos para, em obediência ao velho ditado: «Em S. Martinho, prova o teu vinho!» saborearem o vinho novo. As malgas emborcaram-se; as infusas foram despejadas; e, à luz frouxa da candeia de azeite, os campónios, de pálpebras pesadas, sentem-se vencidos pelos efeitos deliciosos dum vinho de raça. O espírito ainda anima alguns dos comparas, mas os outros sentem-se liquidados, bedíssimos!

Há três figuras, em lugar de destaque, que impressionam pela naturalidade. A que está ao meio da mesa é o Jerónimo Godinho, do lugar de Talhada, que também serviu de modelo para o retábulo «Baptismo de Cristo». Enquanto a mão direita segura a infusa, convencido que vai encher a malga, que ao lado se entornou sobre a mesa de pinho, deixa cair, sem dar por isso, o precioso sumo da uva. O braço esquerdo, prodigioso de anatomia, estende-se abandonado; e o rosto, com a barba de oito dias,

tem a coroá-lo o chapéu largo, tão usado nas terras estremenhais doutro tempo.

Ladeiam o beberrão dois vizinhos, que parecem sorrir com a expressão do companheiro; e, à direita, há um que se mostra embasbacado com o efeito espantoso da bebida. Com o jaleco às costas, segura uma sardinha loira, metida no pão, que há-de ser saboreada com o palhete capitoso. E' o Alfredo Ventura, «O Crista», como ainda hoje é conhecido.

No segundo plano, quase de olhos fechados, outro labrêgo: o Júlio Soares Pinto, que, ao empunhar um cangirão vidrado das Caldas, o entorna sobre o braço do ferrador, que está perdido de todo, vencido pela pinga!

A cadeira de pinho tóscio mal suporta o ferrador, que se supõe ser também o Jerónimo Godinho. Com os braços e peito descobertos, a cabeça atirada para trás, o chapeirão caído sobre a mesa, as pernas cobertas com o avental de coiro, tem um realismo perturbante. O Julido dos Santos, que viveu no lugar da Castanheira, também se vê no quadro, de cujo fundo, pintado a cores negras, se destaca a típica candeia, desenhada sobre o branco da cal. A luz é branca, mortiça, e as loiças, os tipos, a indumentária, tudo é genuinamente português e foi pintado com a probidade que presidia sempre aos trabalhos de Malhôa.

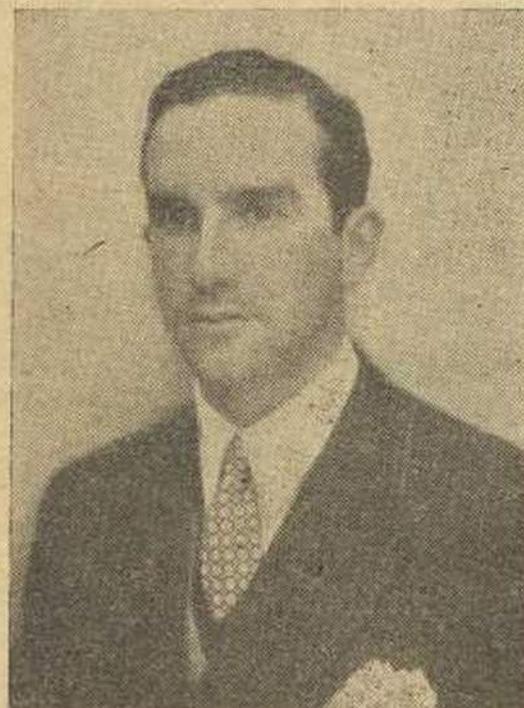
Conta o Francisco Gabriel, que acompanhava José Malhôa pelas encostas luminosas de Figueiró e lhe serviu de modelo para o quadro «O Emigrante», que um dia o pintor lhe pedira para o acompanhar à festa de Nossa Senhora do Livramento, do logar da Bairrada. O fim da passeata, era colher elementos para o quadro «Os Bêbados», contando o Francisco Gabriel, que, na volta da romaria, quando o Mestre se preparava para observar um campónio que, perdido de todo, seguia cambaleante pela estrada, resolvera pedir-lhe lume, para melhor o estudar. O borrachão fitou o pintor, e, equilibrando-se a custo no varapau, disse-lhe:

— «Espere, se quiser; e se não quiser esperar, leva duas bofetadas!...»

Coisas do vinho!

A «SOCIEDADE ESTORIL» E O «BOLETIM DA C. P.»

O último número da nossa revista, dedicado à «Sociedade Estoril» e ao seu pessoal, causou o maior êxito no meio a



DR. JOSÉ ANTÓNIO BENITO GARCIA — Administrador

que especialmente se destinava e, duma maneira geral, a todos os ferroviários do país.

Apesar dos nossos esforços, não conseguimos obter a tempo fotografias e elementos biográficos de alguns funcionários superiores da «Sociedade Estoril» que, pelas funções que ali desempe-



ENGENHEIRO MANUEL BELO

Faleceu em 7 de Outubro de 1941, contando apenas 55 anos de idade, e exercia o cargo de Director da Sociedade Estoril. Individualidade do maior relevo, pelos seus méritos profissionais, afirmados notavelmente naquelas funções, e pela sua distinção pessoal, só tinha simpatias e amigos. / Foi oficial de Engenharia e fez parte do C. E. P., em França, durante a guerra de 1914-18. Todos os trabalhos de electrificação do caminho de ferro Lisboa-Cascais se realizaram, desde o estudo do plano, sob a sua competente superintendência.

nham, mereciam as homenagens do «Boletim da C. P.».

É com o maior prazer que o fazemos, como se o



ENGENHEIRO DUARTE BELO
— Adjunto da Direcção

tivessemos feito na altura própria, o que esperamos nos seja relevado.

Resta-nos apenas agradecer as felicitações e agradecimentos que nos foram dirigidos, reveladores de alta consideração e apreço em que a nossa revista é tida no meio ferroviário.



DR. PAULO D'ABREU
— Chefe do Serviço de Publicidade



MÁRIO DA CUNHA —
Chefe do Serviço da
Fiscalização e Tráfego



EMÍLIO D'ASSUMPÇÃO
FREITAS — Chefe do
Serviço da Secretaria

A significação prática das despesas complementares dos transportes ferroviários

Por JOÃO FREDERICO PIRES

Engenheiro Principal do Serviço do Tráfego

SÓ por excepção as mercadorias são produzidas ou consumidas na vizinhança das estações ferroviárias.

É igualmente evidente que, por via de regra, as probabilidades de utilização do caminho de ferro dependem, não apenas das respectivas despesas, mas também, e por vezes de maneira decisiva, do volume dos encargos complementares que essa utilização determina. De facto, a soma de umas e de outras dará, por um lado, a medida da viabilidade económica da deslocação da mercadoria e, por outro lado, decidirá, na maioria dos casos, a própria escolha do meio de transporte naqueles frequentes casos em que a via férrea não se encontra livre de correntes, embora não sejam também de menosprezar outros factores como são, por exemplo, a celeridade e a segurança.

Por tudo isto, a necessidade de as empresas ferroviárias aliarem à passividade característica da acção transportadora aquelas actividades acessórias através das quais procuram responder, tão cabalmente quanto possível, aos problemas que suscita para o público a deslocação de qualquer produto desde a porta do expedidor até à porta do consignatário.

Se é certo que as modalidades da sua expressão prática estão sujeitas a variações de intensidade, seria, contudo, errado supor de formação recente a noção de que as empresas ferroviárias não podem desinteressar-se do que sucede para além do transporte nas suas linhas ou da maneira como este se comporta relativamente às particularidades das mercadorias. O facto encontra-se bem patente numa série de manifestações de que a seguir se apontam alguns exemplos.

Por particularmente sugestivos, citam-se em primeiro lugar os serviços combinados de camionagem com cuja criação outra coisa não se tem feito, afinal, do que tornar possível, por meio de preços aceitáveis, a efectivação de tráfegos condenados a não se fazerem, se, para cada remessa, os expedidores e os consignatários houvessem de contratar, por preços necessariamente elevados, transportes privativos até e desde as estações ferroviárias mais próximas de uns e de outros.

Recordar-se-ão em seguida os ramais particulares com uma das mais perfeitas formas de se servir o público dada a possibilidade de se tomar ou deixar a mercadoria no próprio local onde se encontra ou a que se destina. É ainda o mesmo espírito que se manifesta através da concessão, nas estações, de serventias para carga e descarga de mercadorias ou de terrenos para seu depósito ou até mesmo para certas construções, como é o caso dos numerosos depósitos para combustíveis líquidos e dos respetivos dispositivos de carga e descarga.

A mesma preocupação se manifesta quando se proporciona ao público o transporte em vagões frigoríficos, os quais, além de permitirem a colocação de géneros frescos em mercados cada vez mais distantes, facultam igualmente o benefício da atenuação das exigências do acondicionamento das próprias remessas com matérias refrigerantes, o que, por seu turno, significa redução das despesas de aquisição e também do peso a considerar para o cálculo das despesas de transporte.

Merece também que se dê o devido relevo e que se encareçam as vantagens da prática seguida por alguns particulares de

conjugarem a utilização de vagões-cisternas com canalizações apropriadas por meio das quais o vagão entra em contacto com os depósitos do expedidor, na origem, e, depois, com os do consignatário, no destino. Por este modo alcança-se, não só notável economia no capítulo relativo a vasilhame, como também uma perfeição de serviços só comparável à que seria conseguida se fosse possível instalar condutas privativas ligando os armazéns dos consignatários aos dos seus fornecedores, por vezes instalados a centenas de quilómetros daqueles.

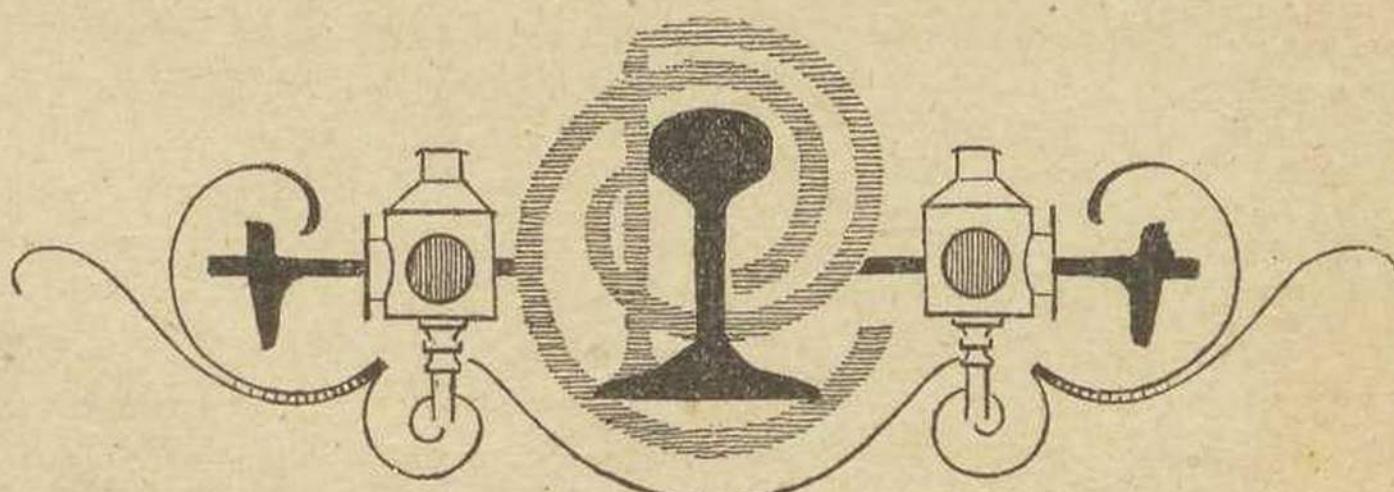
Pode, pois, afirmar-se com propriedade que, a cada desvantagem que ameaça as suas fontes de tráfego, opõe o caminho de ferro inovações apropriadas, por mais ousadas que à primeira vista pareçam. Assim surgiram os «porta-vagões» capazes de deslocarem os próprios vagões, pela via ordinária, até ao local conveniente, os vagões de eixos intermudáveis que anulam as desvantagens inerentes à diferença de bitola das linhas férreas, como aliás o conseguem também os chamados «trucks» por meio dos quais, por exemplo, um vagão da via larga pode circular praticamente em linhas de via estreita.

Seria falta imperdoável omitir nesta resenha uma referência aos contentores embora apenas para exteriorizar a esperança de que, à semelhança da experiência adquirida além-fronteiras, também entre nós ve-

nham a ter o merecido desenvolvimento como elementos capazes de harmonizarem da melhor forma as conveniências e possibilidades do transporte ferroviário com as necessidades de sectores importantes da sua clientela.

Quando se considera o alcance dos meios de acção a que o caminho de ferro pode recorrer — sejam seus efeitos a economia de mão de obra, a redução substancial das despesas respeitantes aos transportes complementares, a anulação das causas de perda ou de avaria ou, ainda, a eliminação ou atenuação dos encargos, por vezes de grande vulto, relativos a acondicionamento — é forçoso concluir que através deles se exerce uma meritória tarefa de interesse directo para a colectividade e, ao mesmo tempo, criam-se as melhores condições para a defesa natural do tráfego ferroviário e do respectivo rendimento.

Haverá, portanto, que perseverar para que, quanto antes, cada corrente de tráfego tenha ao seu dispôr as soluções que mais lhe convenham e, para tal fim, tem, porventura, maior valor do que a divulgação dos meios disponíveis, a própria contribuição que pode ser dada pelos agentes conhecedores das dificuldades ou das aspirações do público, desde que exponham superiormente umas e outras, a fim de que sejam estudadas com a profundidade e diligência que requeiram.



Vinte anos depois . . .

NÃO se trata do célebre romance de Alexandre Dumas, publicado há anos com este título, numa excelente tradução de Pinheiro Chagas, mas do «Boletim da C. P.», cujo primeiro número apareceu, vai para vinte anos.

O aparecimento do Boletim em Julho de 1929, constituiu um acontecimento no meio ferroviário, que passava a ter o seu jornal, a sua revista.

Lembrem-se os leitores que o preço da publicação era de um escudo; preço que, ao tempo, estava já abaixo do valor da publicação.

Os anos foram passando, a vida foi encarecendo e o «Boletim da C. P.», muitas vezes com sacrifício, nunca deixou de aparecer nos lares dos ferroviários, que o liam de fio a pavio e aproveitavam as suas ilustrações para decoração das casas ou dos gabinetes de trabalho.

No começo deste ano, o «Boletim da C. P.» mudou de aspecto, apareceu com secções novas, aumentou o número de páginas, inseriu reproduções de obras de arte; abriu concursos, prometeu prémios, e, mês a mês, quase sem dar por isso, a publicação que, no fim de 1947, tinha à volta de 6.000 assinantes, passou a ter, desde aquela data, a tiragem de 16.000 exemplares.

Raro é o dia em que a Administração do «Boletim da C. P.» não recebe dezenas e dezenas de pedidos, de agentes de todas as linhas e categorias, sucedendo o caso, raro em Portugal, de ter de fazer-se a reimpressão de alguns números, afim de serem satisfeitos os pedidos de novos assinantes.

Presentemente, a tiragem do «Boletim da C. P.» é, como dissemos, de 16.000 exemplares, mas o número de pedidos recebidos eleva-se, já hoje, a cerca de 18.000, podendo assegurar-se que a revista dos ferroviários, é a de maior tiragem das revistas portuguesas.

O apelo dirigido aos leitores no começo do ano, deu o melhor fruto, pois, com os pedidos de assinatura, vêm sempre palavras animadoras, elogios à nova orientação e, quantas vezes, alvitres e sugestões a que oportunamente devemos publicidade.

Mas, se há vinte anos a publicação era feita com certo sacrifício material, hoje esse sacrifício tem-se avolumado de forma extraordinária, - nesta época em que, pode dizer-se, poucas coisas custam um escudo.

O «Boletim da C. P.», há já anos que ocasiona pesados encargos à empresa que servimos, especialmente nos últimos tempos, em que o papel, a tinta e mão de obra subiram muitíssimo.

Este facto, leva-nos a dirigir mais um apelo aos nossos leitores que, estamos certos, será recebido como os anteriores. Conheceremos bem as virtudes dos ferroviários, para podermos garantir que, embora com um aumento de preço, continuarão a receber o «Boletim da C. P.

A partir de 1 de Janeiro de 1949, o custo «Boletim da C. P.» passará a ser de 2\$50, preço que ficará abaixo do seu valor, pois se, até agora, a publicação melhorou, facto que muito contribuí para o aumento de assinantes, pode desde já afirmar-se que, de Janeiro em diante, melhorará ainda mais, o que deve causar satisfação a todos os ferroviários.

No decurso do próximo ano, os leitores do «Boletim da C. P.» ficarão interessados em sorteios, concursos e outras iniciativas que, estamos certos, serão muito apreciados pelos assinantes, estando em estudo uma excursão a França, que será a retribuição da visita que os ferroviários franceses nos fizeram há meses.

Que o novo apelo seja bem recebido, e que cada assinante continue a ser o melhor colaborador do «Boletim da C. P.», são os nossos melhores votos.

UMA EXCURSÃO A FRANÇA dos ferroviários portugueses

QUANDO da visita dos ferroviários franceses a Portugal, prometemos a realização de uma excursão de ferroviários portugueses a França, como retribuição daquela visita. O assunto tem sido estudado, em colaboração com a revista ferroviária *Cheminots*, podendo o *Boletim da C. P.*, prometer aos seus leitores a realização duma excursão a França, na próxima primavera, incluindo visitas a Paris e Versailles, ao sul da França e aos Castelos de Loire, situados numas das mais afamadas regiões turísticas francesas.

Esta excursão, que terá a duração de 15 dias, conta com a colaboração dos caminhos de ferro portugueses, franceses e espanhóis, devendo, em breve, ser fixado o custo da inscrição e o programa definitivo.

Os ferroviários interessados deverão, desde já, fazer a comunicação ao *Boletim da C. P.* — Santa Apolónia — Lisboa, declarando-se de antemão que a lotação é limitada.

A revista francesa *Cheminots* assim como *L'Amicale André Direz* — a entidade que

promoveu a excursão dos ferroviários franceses a Portugal — prestam-nos o seu valiosíssimo concurso, não só pelo que respeita à organização do programa, mas à sua execução.

O Comissariado Geral do Turismo Francês, conhecedor desta iniciativa do *Boletim da C. P.* ofereceu-nos espontaneamente a sua colaboração, dispondo-se a dispensar aos ferroviários portugueses o melhor acolhimento.

Resta, agora, que as inscrições nos sejam remetidas com a brevidade possível, afim de, com antecedência, podermos elaborar o programa da excursão e cuidar dos transportes e alojamento.

Pelas informações recebidas de França, supomos que o preço da excursão deve ser de cerca de 2.000\$00, importância que incluirá todas as despesas de viagem e ainda os de alimentação e instalação em território francês, assim como visitas, passeios, etc..

Está aberta a inscrição para a Excursão a França, dos ferroviários portugueses!

Às Comemorações Centenárias dos Caminhos de Ferro Espanhóis assistiu uma Delegação da C. P.

Vai para cem anos que, pela primeira vez, circulou em Espanha um comboio de passageiros.

O programa das comemorações do 1.º centenário dos caminhos de ferro espanhóis, realizou-se em Barcelona e Madrid, de 24 a 31 de Outubro e teve a assistência de membros do Governo e de várias personalidades em evidência no país vizinho.

As comemorações centenárias dos caminhos de ferro espanhóis atraíram aquelas cidades personalidades em destaque na vida ferroviária dos países europeus, entre os quais se contava a representação dos caminhos de ferro portugueses.

A Delegação da C. P., composta pelos

Srs. Coronel Manoel Pinto Osório, vice-presidente do Conselho de Administração, Major Mário Costa, Administrador, Eng.º Roberto de Espregueira Mendes, Director-Geral e Eng.º José Pereira Barata, Sub-Director Geral, teve à saída da estação do Rossio uma afectuosa despedida. Entre muitas dezenas de ferroviários, encontravam-se ali os Srs. Presidente do Conselho de Administração, Fausto de Figueiredo e Administrador Eng.º Leite Pinto.

O *Boletim da C. P.*, dará no seu próximo número uma desenvolvida reportagem sobre as comemorações centenárias dos caminhos de ferro espanhóis que, estamos certos, despertará interesse nos nossos leitores.

UM DIA DE REGOZIJO

A ponte de Caminho de Ferro na Ribeira de Niza

O Castelovidense, semanário regionalista que se publica em Castelo de Vide, publicou nas suas colunas a inauguração da ponte de caminho de ferro da Ribeira de Niza, situada ao Km. 218.015 do Ramal de Cáceres.

Porque se trata de recordar um acontecimento ferroviário de grande importância, o Boletim da C. P., transcreve, com a devida vénia, a interessante evocação, descrita com invulgar sabor pelo Prof. Manuel Subtil, espírito brilhante que, não poucas vezes, se tem ocupado, nos seus escritos, da linha férrea do Ramal de Cáceres,

Ao Castelovidense e ao Prof. Manuel Subtil, endereça o Boletim da C. P., as suas saudações.

«Naquele ano de 1879, a Páscoa fora a 13 de Abril.

Num dia da semana seguinte, luminoso e tépido, notava-se na vila de Castelo de Vide um movimento desusado e estranho, uns preparativos de saída para o campo de gente de todas as classes. Churriões e carros de trabalho, animais de sela e de carga bem arreados, homens e mulheres em trajo dominic平安 — tudo indicava a partida próxima de uma grande parte dos habitantes da simpática vila alentejana.

Efectivamente, na manhã daquêle dia — já lá vão 65 anos — começaram a sair pela porta de S. João veículos, cavaleiros e peões em grande quantidade, não faltando numeroso rapazio.

Encaminharam-se para os lados da antiga Ermida de N. S. da Luz, tão querida dos habitantes da vila, mas não se detiveram, antes prosseguiram no seu caminho por entre os campos verdes e floridos. Ao fim de algum tempo de marcha, por vezes penosa, continuaram a descer e chegaram, final-

mente, ao ponto da margem direita da chamada Ribeira de Nisa e acamparam aí.

Havia já ali numerosas pessoas, e o local estava enfeitado com várias bandeiras de diferentes cores. Numa e noutra margem, viam-se, fronteiros um ao outro, os taludes do caminho de ferro em construção, e os dois encontros de alvenaria, bem como dois pilares de ferro assentes em socos de alvenaria também. Numa das margens via-se um comprido tabuleiro metálico, e em ambas se achavam em actividade muitos trabalhadores e alguns empreiteiros dirigidos por engenheiros da construção, entre os quais se achava o engenheiro-chefe Pedro Inácio Lopes. (1)

* * *

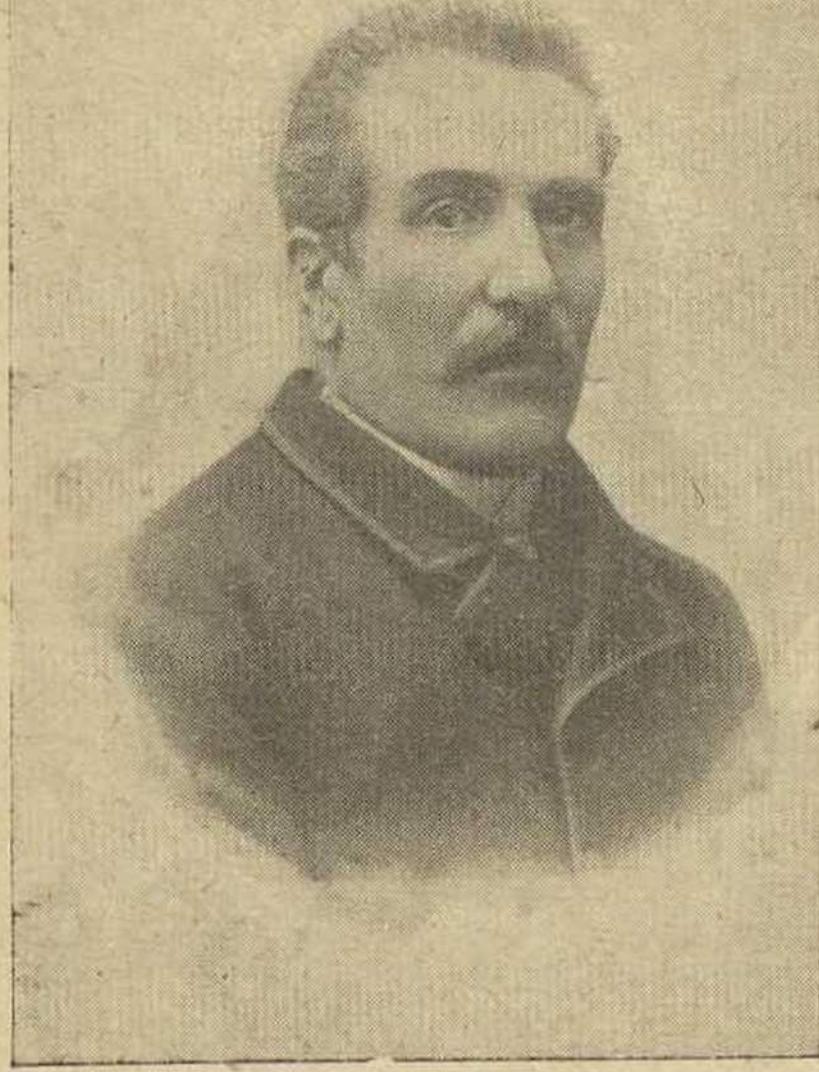
As terraplanagens do caminho de ferro iam bastante adiantadas já então, não obstante a construção haver começado em 15 de Julho, isto é, 9 meses antes.

Não falando na ponte do Sever, com três tramos metálicos de 20^m de vão cada um, o viaduto da Ribeira de Nisa foi o mais importante que, naquela linha, se construiu, pois o tramo central tinha 28,^m800 e cada um dos laterais 23,^m,500, sendo a maior altura do viaduto 18,^m,571.

O assentamento da via já começara do lado do Vale da Lama, mas vinha longe ainda da Ribeira de Nisa. Em 28 de Fevereiro desse ano, o engenheiro-chefe da 1.^a secção, Carneiro Basto, informou o engenheiro-chefe da construção do estado dos trabalhos, nessa data. E entre outras coisas dizia:

«Com um bom desenvolvimento no assentamento da linha, tenho esperança, se o tempo deixar, chegar a Vale do Pezo no dia 15 de Abril».

O motivo que ao local levava tantas pessoas de Castelo de Vide e de outras locali-



Pedro Inácio Lopes, Engenheiro civil de 1.ª classe, do Corpo de Engenheiros das Obras Públicas, nasceu em Janeiro de 1840, tendo falecido em 22 de Dezembro de 1900. Formado em matemática e filosofia pela Universidade de Coimbra, cursou engenharia na Escola de Pontes e Calçadas de Paris, onde obteve elevada classificação.

Em 1875 entrou ao serviço da Companhia Real dos Caminhos de Ferro, tendo então feito o estudo e o traçado da linha férrea de Vila Nova de Gaia a Campanhã e inspecionado a ponte de D. Maria Pia.

Fez também o estudo do Ramal de Cáceres, de Vale da Lama ao Rio Sever, trabalho em que revelou os seus vastos conhecimentos técnicos.

Serviu como engenheiro adjunto na Real Companhia dos Caminhos de Ferro desde 1880 a 1884, ano em que foi nomeado director, lugar que exerceu até 1890, mostrando sempre grande dedicação pela vida ferroviária.

Em 1890, Pedro Inácio Lopes passou ao serviço do Governo, ocupando vários lugares de relevo, tendo sido nomeado Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, por decreto de 27 de Abril de 1898, sendo então agraciado com a

sarta de conselho.

No ano seguinte, apresentou um valioso relatório, que foi o primeiro publicado sobre aquelas linhas, devendo-se ao Conselheiro Pedro Inácio Lopes o rápido progresso material das linhas de Sul e Sueste e também o aumento de receitas. Pelos serviços prestados ao país, não só nos caminhos de ferro, mas na representação de Portugal em congressos estrangeiros, era Conselheiro da Ordem de Santiago de Espada, oficial da Legião de Honra e Comendador das Ordens de Isabel a Católica, Carlos III e doutras ordens estrangeiras.

dades fora o desejo de assistirem ao assentamento do tabuleiro metálico na ponte do Caminho de Ferro de Cáceres, o qual brevemente iria ligar a já então chamada Sin-

tra do Alentejo ao resto do país e à Espanha, por viação acelerada. Uns por dever do seu cargo, outros por terem sido convidados e muitos por simples e bem justificada curiosidade — todos contribuiram para que o acto fosse concorridíssimo naquele formoso dia de Abril, e o local se mantivesse bastante animado, durante muitas horas, ainda antes de começar a cerimónia.

Além de muito povo, ali se encontravam funcionários superiores da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, concessionária da construção, entre os quais o já citado engenheiro Pedro Inácio Lopes, e Manuel Afonso de Espregueira, que veio a ser depois director geral da Companhia e Ministro da Fazenda; outras pessoas foram de Lisboa, como D. Francisco de Melo Breyner, 3.º conde de Mafra, e sua esposa, sogros de D. João da Câmara, que era, como se sabe, engenheiro da construção e que nessa qualidade residia em Castelo de Vide com sua família, na *Carreira de Baixo*, numa casa que já não existe; o dr. Manuel de Arriaga, que tão importante papel viria a desempenhar na política portuguesa e cujo irmão, mais novo do que ele, de nome João de Arriaga, trabalhava também na construção da linha.

De Portalegre foram também algumas pessoas, e Castelo de Vide quase que se despovoou. Nem as filarmónicas locais faltaram.

De repente, ouviram-se violentas detonações produzidas por morteiros. Era o sinal de que ia começar a manobra. Toda a gente se aproximou da ponte até onde isso lhe foi permitido, na ânsia de assistir a um trabalho nunca visto por muitos e que lhes parecia de impossível realização.

Postos a funcionar os macacos hidráulicos, o pesadíssimo tabuleiro de ferro que se ia assentar naquele viaduto de 96^m,70 de comprimento, principiou a mover-se lentamente, partindo de uma para a outra margem.

Em cima dele empoleiravam-se alguns empregados da construção. O momento foi de grande ansiedade para alguns e de curiosidade para todos.

Apenas a extremidade do tabuleiro atingiu a outra margem, logo fenderam o ar girândolas de foguetes; o entusiasmo da

multidão traduziu-se em palmas e gritos de aplausos, ao mesmo tempo que acenava com lenços; as filarmónicas enchiham o espaço com os sons estridentes dos metais; os engenheiros recebiam felicitações, incluindo o representante da emprêsa fornecedora de toda a estrutura metálica — a casa Eiffel, cujo fundador, Alexandre Gustavo Eiffel, construiria, daí a nove anos, a célebre torre de ferro que tem o seu nome, no Campo de Marte, em Paris. Foi um momento de indescritível entusiasmo para todos.

Passados alguns minutos, começaram a desdobrar se as toalhas brancas sobre a relva que por toda a parte vegetava. Formaram-se grupos, exibiram-se fartas merendas ou farneis.

Aqueles grupos de pessoas sentadas no chão formavam um conjunto pitoresco. Parecia um arraial de romaria em hora de refeição abundante. O acontecimento foi festejado por todos.

Em breve se manifestou a mais completa

familiaridade traduzida numa alegria saudável e comunicativa.

O repasto durou largo tempo e cada qual se esmerava, o melhor que podia, por obsequiar não só os seus conhecidos e amigos, mas até alguns desconhecidos, o que aliás é vulgar nos alentejanos.

O arraial manteve-se até ao fim da tarde, começando então a debandada, depois de um dia bem passado, no campo verde e florido, sob o céu dum azul imaculado.

Passaram já bastantes anos. Muitos daqueles indivíduos que assistiram à colocação do tabuleiro adormeceram para sempre há muito. A velha ponte foi substituída ou pelo menos modificada há poucos anos.

Mas, entre os velhinhos de Castelo de Vide, maiores de 70 anos, alguns haverá, porventura, que recordem com saudade e nitidez os factos a que nos referimos e aos quais assistiram sendo então «meninos e moços».

Há 65 anos!»

OS AMIGOS DO «BOLETIM»

Como noticiámos, o concurso «Amigos do Boletim» encerra-se definitivamente em 31 de Dezembro do ano corrente.

Este concurso destina-se a premiar os seis assinantes do «Boletim da C. P.» que, até aquela data, angariem maior número de assinaturas. Os prémios estabelecidos são de Esc. 250\$00 (duzentos e cinquenta escudos) cada um, os quais serão entregues pela Direcção da nossa revista.

A iniciativa deste concurso foi recebida com o maior interesse, sendo raro o dia que não nos chegam dezenas e dezenas de pedidos de assinaturas. A tiragem mensal de 16.000 exemplares — a maior tiragem em revistas portuguesas — está completamente esgotada, ficando por atender cerca de dois mil pedidos de assinatura, que só poderão ser satisfeitos a partir de 1 de Janeiro de 1949.

Este facto leva-nos a prevenir os assinantes

interessados no concurso «Amigos do Boletim», que temos absoluta necessidade de conhecer o número exacto de assinaturas novas para poder fixar a tiragem a partir daquela data.

Esperamos por isso que, até 31 de Dezembro, nos enviem os pedidos que tiverem em seu poder, pois, como compreendem, torna-se impossível alterar constantemente a tiragem da nossa revista. Feita a classificação dos assinantes, pediremos as fotografias dos seis ferroviários que tenham conseguido angariar maior número de assinaturas, a fim de as publicarmos no «Boletim da C. P.», — justo prémio aos que nos prestaram a sua valiosa colaboração e corresponderam, de forma dignificante, ao apelo que vimos fazendo desde 1 de Janeiro de 1948:

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

BREVE HISTÓRIA DA MOEDA

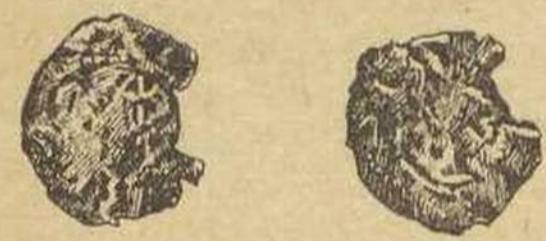
(Nótlas da História e da Arqueologia)

Por PEDRO CARVALHO COSTA
Empregado Principal da Divisão de Via e Obras

Atroca de mercadorias pesadas ou volumosas por valores de reduzido tamanho e de fácil transporte, fez sugerir aos homens de recuadas épocas a criação de moedas como meio de permuta.

Aristóteles, filósofo grego, embora nascido na Macedónia no Séc. IV-A. C., dá-nos nas «Económicas» esta admirável definição da palavra moeda: «Mercadoria intermediária que serve para facilitar as trocas», definição tão cabal e tão sucinta, que subsiste ainda na economia moderna.

Mas foram os chineses, com a sua civilização multi-milenária, o primeiro povo que utilizou, há cerca de 50 séculos, moedas de prata, não com a forma de disco, tal como hoje as concebemos pela palavra moeda, mas sim com um feitio muito semelhante ao de lâminas de navalha de barba.



«Dinheiro» de D. Afonso Henriques,
1.º Moeda Portuguesa. Exemplar
único — Col. A. B. Piombino



Posteriormente, essa mesma civilização fez circular moedas lenticulares (sapeques), com um orifício no meio, para facilitar o transporte enfiadas num fio, das quais se conhecem hoje exemplares datados de 1115 e 1079-A. C.

Pelas pesquisas arqueológicas realizadas em 1924, em Mohenjo-Daro, no Sind (Índia), sabe-se que estes povos já usavam, no III milénio A. C., pequenas barras de cobre, de forma quadrada e ovalada, marcadas com um cunho legal.

São estas espécies os verdadeiros precursores



Mórbatino de D. Sancho I



da moeda, dando a esta palavra o sentido de peça de metal, representando um valor, em virtude do

seu cunho ou marca e sendo utilizada como meio de intercâmbio.

Entretanto, nos outros povos da Antiguidade



Denário romano
de prata



Terço de soldo visigótico
denteado

permanecia o sistema da economia natural, por permuta de mercadorias, servindo geralmente de «moeda» aqueles artigos de maior carência na região e que iam do gado e do sal, às conchas e aos metais, tal como ainda hoje praticam algumas tribus da África, da Ásia e da Austrália.

Hammurabi (2123-2081-A. C.), imperador babilônio de origem turano-semita, que promulgou o primeiro código de leis escritas, estabelecia nele o pagamento dos salários em peso de prata.

Ora, nos vários povos que floresceram nestes estádios das culturas minóica — (de Minos, rei de Creta) — e egeo-cretense, os lingotes de metal-moeda valiam conforme o seu peso e qualquer podia fabricá-los.

Mas este sistema de pagamento de mercadoria



Mórbatino de D. Afonso II



ou de trabalho com metais, que já se podiam considerar como «dinheiro» embora não como «moeda», — peça com marca legal e oficial, — trazia embarracos à economia de então, já pela facilidade com que se podiam falsificar os pesos com que era pesado o metal que representava o preço da mercadoria ou



Tablete em folhas de chá comprimido que circula entre as tribus nómadas do Thibet, Mongólia e Sibéria

prata, chamada «elektron», que se encontrava nas areias auríferas do rio Pactolo.

Um século depois, este sistema estava já adoptado pelas cidades gregas de Egina, Atenas e Corinto, que cunharam moedas de prata e cobre com o nome de «stracteras».

No Séc. VI-A. C., o sistema de moeda cunhada encontra-se bastante divulgado nas cidades da Hélade, tendo chegado até nós moedas desta época, apresentando no anverso o perfil da deusa Pallas Athénea e no reverso a sua ave simbólica—a coruja.

Quando os povos helénicos, pouco a pouco, se habituaram à ideia de que o valor estava no metal em si mesmo (valor intrínseco) e não na forma que lhe era dada pelos artífices, começaram a circular moedas de cobre, do peso de um «óbolo», termo que passou à língua latina e à nossa para significar pequena quantia ofertada, pois servia para gratificar os operários de Atenas, a fim de que pudessem assistir aos jogos públicos sem perda do seu salário.

Seis óbolos cabiam numa mão e formavam, pois, um punhado ou «drachma», termo que significava uma medida para avaliar o trigo e que, por analogia de valores, foi dado à moeda de 6 obolos, valendo o «decadrachma», 10 «drachmas» ou 60 óbolos.

No Egito, no período mênfita do Antigo Império, — (3.300 a 55-A. C.), — aparecem as primeiras moedas metálicas, que eram de bronze e apresentam a forma de coroa circular.

Parece que só muito tarde, como consequência da exploração das minas de prata da Núbia e do Sinai, iniciada por Pépi II (2738-2644-A. C.) e principalmente pela influência helénica dos artífices gregos chamados pelos faraós para a construção de monumentos, pela conquista dos assírios em

trabalho, já porque o metal de pagamento podia ser fraudulentamente adulterado.

Pelo Séc. VIII-A. C. os reis assírios resolveram estes dois inconvenientes, marcando barras de prata, — de forma fixa e peso médio estipulado, — o que garantia a qualidade do metal.

Cresus, rei da Lydia, que devia a sua fabulosa riqueza, — (diz-se: rico como um Creso), — ao comércio, parece ter sido o primeiro que vulgarizou, por volta do ano 700-A. C., o sistema de cunhagem de moedas circulares, constituídas por uma liga natural de ouro e

670-A. C., pela fundação da colónia grega de Cirene em 637-A. C. e ainda pela conquista dos persas de Alexandre Magno (332-A. C.) os egípcios começaram a usar moeda cunhada, propriamente dita.

Os Fenícios, povo navegador e mercador proveniente da fusão étnica que se processou na Kanaanéa entre os emigrantes saídos do Turan, na Ásia Central, e as tribus semíticas já ali fixadas, — seguindo o sistema de economia monetária, que tão bem servia o seu mercantilismo, espalham a moeda, não só pela bacia ocidental do Mediterrâneo, como pela Lusitânia, Gália e Britânia.

Das suas viagens comerciais trazem prata e cobre da Hispânia, com que cunham novas moedas que fazem correr em profusão pelas suas colônias e feitorias.

Desta época são muito interessantes as moedas líbio-fenícias ostentando no verso a efígie dos Barcas e no reverso, o símbolo fenício da palmeira e o libano do cavalo, e as cartaginenses de prata com a efígie da deusa Aréthusa e o mitológico cavalo alado Pégaso, acusando nítida influência artística grega (Bib. Nac. Paris-Cab. des Méd.).

Os povos italiótas, sicúlos, latinos, etruscos, sábelicos, umbrios, etc.), que no Séc. VI-A. C., lutaram pela hegemonia, fundando a primeira realeza electiva romana (753-509) influenciados pela arte grega das cidades da Grande Grécia, no sul e no sueste da península itálica, cunharam admiráveis moedas que chegaram aos nossos dias.

As primeiras moedas circulares romanas eram de ouro com uma pequena liga de prata, e, em breve, o génio artístico, que sempre caracterizou a Hélade, se manifestou na cunhagem, rivalizando cada cidade em burilar os mais formosos discos daquele metal.

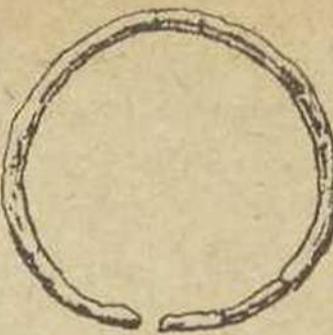
Com a expansão pelo Mediterrâneo e com a conquista de Iberia no Séc. III-A. C. 195 a 133), os ro-



Moeda de prata de Tarentum



Moeda de ouro de Crésus, Rei da Lídia Séc. IV-A. C.



Moeda anelar de cobre, usada na Síria no Séc. IV-A. C.



Moedas marroquinas do Séc. XIII



Moeda grega com coruja simbólica Séc. IV-A. C.

manos, aproveitando os filões de prata e cobre, já explorados pelos fenícios, cunham as primeiras moedas destes metais, adoptando como padrão o antigo «az» dos etruscos, com o peso de 12 onças (*unciae*), e o «dinarium» ou 10 «azes», donde deriva o nosso vocábulo «dinheiro» e o espanhol «dinero».

A cunhagem destas moedas era feita no Templo de Juno Moneta, em Roma, deusa que tinha a virtude de avisar os Romanos do perigo, — (do latim: *monere* — advertir, avisar) —, e por este facto e por extensão, se chamou «moneta» às peças cunhadas no templo, termo que passou às línguas: portuguesa -moeda; espanhola-moneda; francesa-monnaie; inglesa-money; alemã-muenze e à italiana-monete.

Alguns etimologistas, porém, fazem derivar o termo «moeda» de «machanat» palavra que se lia nos «tetradrachmas» cartaginezes que os Barcas fizeram circular no ocidente da Europa, quando alistaram os seus mercenários turdetanos e lusitanos, e na sua aliada Sicília, antes da 1.^a Guerra Púnica.

Parece-nos, no entanto, muito pouco consistente esta opinião e muito mais lógica a da origem romana do termo.

Do latim «peccus», que significa «gado», mercadoria que durante muito tempo serviu de padrão para troca de valores, deriva o nosso «pecúnia» e «pecúlio», no sentido económico e «pecuária» no sentido zootécnico.

É antiquíssima a prática da troca de gado por outras mercadorias, pois segundo relata Homero na Ilíada e na Odisseia, Diomedes e Glauco, Ulysses e Aquiles e outros heróis legendários, pagaram com bois as suas armaduras.

Na Idade-Média, os cavaleiros ingleses que iam para as Cruzadas, também pagavam as suas cotações de malha e arnês com carneiros e porcos dos seus domínios.

Em qualquer destas épocas, não estava ainda largamente disseminada, nestas regiões, como hoje ainda o não está em outras que citaremos — à economia monetária, o que obrigava à economia natural do «peccus».

Citaremos ainda alguns outros termos que, com a significação de dinheiro-moeda, subsistem nas línguas vivas e cujas raízes etimológicas são latinas.

Quando da conquista da Gallia por Júlio César (55-54-A. C.), os romanos espalharam ali as suas moedas de prata, metal que tendo em latim o nome de «argentum» deu origem ao actual «argent» francês, ao português «argentário» e ainda ao espanhol «Argentina», o país da prata.

Sérvio Túlio (578-534-A. C.), 6.^º rei electivo romano, de origem etrusca e habil organizador político e militar, para acabar com as frequentes fraudes do «az», determinou que as tablettes de cobre, que então circulavam como moeda, levassem uma marca oficial, — «assignatum», — garantindo legalmente o seu peso e valor. A esta prática e designação foram os governos franceses saídos da Grande Revolução, buscar o seu «assignat».

Todos sabemos que os ingleses, sempre dispos-

tos a aliviar os seus semelhantes, igualmente aliviavam os galeões portugueses e espanhóis que, antes do Tratado de Tordesilhas, carregavam indistintamente o ouro da Guiné.

Com esse ouro cunharam os nossos aliados os seus primeiros «guinéos», que devem a sua origem etimológica ao nome daquela nossa possessão africana.

Tem outra origem geográfica o nome «shilling», dado pelos ingleses à sua moeda divisionária.

Era uso na época em que os ousados navegadores Wikings desciam da Escandinávia a assaltar as costas da velha Albion, ostentando os seus colares e braceletes de ouro e prata, — dividir pelos vencedores os pedaços desses despojos dos vencidos. No idioma Wiking, pedaço dizia-se «shilling», e daí provou o nome dado à moeda em que se divide a libra inglesa.

Esta deve a sua origem ao imperador franco, Carlos Magno, que, no ano de 800, mandou cunhar na cidade de Tours, a «livre tournaise» em prata.

Crêmos que o termo «tornêz» dado a algumas moedas dos nossos primeiros reinados, provém das «libras tournezas» para cá trazidas pelos barões franceses que auxiliaram os nossos reis na conquista e fundação da nacionalidade.

Resta-nos ainda citar a espécie monetária que, a nosso ver, teve a maior expansão geográfica, — o dolar, — que é padrão na América do Norte, na África e na China (dólar de prata).

As guerras contínuas que assolaram a Europa no Século XVI, originaram uma extraordinária carença de moedas, que tornava difícil o desenvolvimento comercial.

Em 1516, o conde de Schilich, grande proprietário na Boémia, descobriu nos seus domínios do vale de S. Joaquim (Joaquimstal) uma importante mina de prata, que foi aproveitada pelo governo austriaco para a cunhagem de moedas, apresentando numa das faces a imagem de S. Joaquim.

A estas moedas, — fabricadas com a prata das minas de St. Joachimsthal, foi dado o nome de Joachimsthaller, e mais tarde, por abreviatura, o de «thallers».

A enorme extensão do Império de Carlos V (1517-1556), da Casa de Áustria, abrangendo os Países-Baixos e a Espanha originou que o «thaller» fosse mais tarde levado para a América, pelos colonos holandeses e espanhóis, onde se transformou no dólar americano.

No Séc. XVIII, a Imperatriz Maria Tereza de Áustria concedeu um empréstimo em thallers a um imperador da África, adoptando então aquele atrasado país, que ainda praticava a economia natural do «peccus», a economia monetária do thaller que, até à conquista italiana, serviu de padrão.

Em 1853, Perry, comodoro da marinha norte-americana, abre aos ocidentais os portos da China e do Japão, e, por virtude de tratados de comércio, introduz-se naquele país o dólar que ali é cunhado em prata.

Mas voltemos à difusão do sistema de economia monetária.

A dispersão do Império Romano e o seu contacto com os chamados povos bárbaros, deu origem à difusão e adopção do sistema, e, consequentemente, ao aparecimento de moedas de variadíssimas cunhagens.

Encontram-se hoje nas colecções, as egípcias (decacalcos), celtíberas (ases), wisigodas, suevas, etc.



Moeda de prata de Siracusa, 345-A. C.

Dos povos italiotas são de apontar as dos Samnitas, as de prata de Tarento, e especialmente, pela sua mimoso gravura, as de Siracusa, apresentando no verso uma esbelta cabeça de Deusa circundada por graciosos golfinhos e, no reverso, uma Vitória Alada coroando um corredor de quadrilha, sendo admirável a perspectiva escultórica dos quatro cavalos daquele veículo (345-A. C.).

Abundam ainda nas colecções os pequenos, médios e grandes bronzes romanos, tanto conculares como imperiais, e, embora com menos frequência, as bizantinas do Império Romano do Oriente, sendo algumas, das de ouro, de delicado lâvor e hoje disputadíssimas pelas apreciadores.

Com a queda do Império Romano (476-D. C.) e a expansão dos árabes, povo navegador e mercantil que, como os fenícios, — seus antepassados turanossemitas, — fundaram colónias, reinos e feitorias em toda a bacia do Mediterrâneo, o sistema de economia monetária atingiu o seu apogeu entre os povos do mundo então conhecido.

Deste povo, que dominou a Península Ibérica durante séculos, são numerosas as moedas existentes nas colecções.

Quando da conquista e da fundação da nossa nacionalidade, D. Afonso Henriques e seus companheiros, — que eram homens de armas e não homens de arte, — teve de confiar a cunhagem da moeda aos artistas mouros que por cá se deixaram ficar (móssárabes).

Deste facto resultou a interessantíssima decoração — com nítida influência da arte árabe — que apresentam as moedas dos nossos primeiros reis, destacando-se os famosos «morábitinos» de ouro dos reis D. Sancho I e II e D. Afonso II e III.

O acidentado da nossa história e as nossas navegações e conquistas — que nos levaram a cunhar moeda para os nossos domínios — deram origem a

que Portugal seja um país abundante de espécies monetárias, como ainda há pouco tivemos ocasião de verificar na excelente exposição da colecção dos Srs. Almeida, Bastos & Piombino, realizada nas Salas do Secretariado Nacional da Informação — Palácio Foz.

Mas o seu estudo, que pertence à numismática — ciência bastante complexa — e já suficientemente tratado por abalisados autores, está fora do âmbito deste artigo, no qual nos propuzemos, apenas, dar algumas resumidas e despretenciosas notas sobre arqueologia e história da moeda.

São curiosíssimas algumas espécies que circulam, ainda hoje, como moeda, nos povos de vida primitiva, que, na nossa época, chegam a parecer-nos inverosímeis e das quais daremos uma breve resenha.

Nos mercados das tribus da África Central, circulam, como moedas, os blocos de sal e entre as tribus Balubas, a moeda é constituída por grossas cruzes de cobre.

Entre os esquimós e os lapões, servem os anzóis, ali raros, como valor de compra.

Conchas cortadas de igual tamanho, circulam entre os índigenas do arquipélago de Salomão.

Nas ilhas Yap, no Pacífico, a moeda é o simples granito, talhado em forma de mós de moinho, provindo seu valor da carência de pedra naquelas ilhas, onde só chega mediante longas e arriscadas viagens dos naturais.

Na ilha de St.ª Cruz, Pacífico do Sul, o noivo compra a futura esposa a troco de elevada porção de discos e arcos de madeiras odoríferas.

Na Croácia, antes da guerra, os negócios nos mercados, eram realizados em notas do Banco de Belgrado e em «pezos» de tabaco comprimido.

Entre as tribus nómadas da Sibéria, do Thibet



Thaler da Áustria
Séc. XVI

e da Mongólia, circulam «tablettes» de folhas de chá, comprimidas em prensas primitivas, tendo gravadas, numa das faces, a expressão do seu valor monetário.

Mas, à moeda, outras funções têm sido atribuídas, além da económica, destacando-se a de adorno e a de fetiche, que analisaremos resumidamente.

No Turquestão as mulheres ostentam altos tou-

cados adornados com moedas, cujo peso varia entre 12 a 15 quilos.

As camponesas búlgaras apresentam-se nos dias festivos, com a cabeça e a cara cobertas com uma espécie de véu composto com moedas, e as sérviias ostentam o peito literalmente couraçado com colares de moedas.

Para substituir o véu ritual imposto pelo Alcorão, as princesas das tribus árabes da região do rio Tigre, usam enfiadas de moedas que lhes tapam a cara.

Entre as tribus ciganas é uso as mulheres adornarem o penteado com moedas.

E em Portugal, quem não assistiu ainda às nossas feiras e romarias, onde as componesas, principalmente no Norte, apresentam grossos grilhões donde pendem as ricas moedas e meias moedas de D. João V e D. Maria I?

Ainda há pouco mais de 30 anos, as damas cidadinas usavam nos cordões e pulseiras, além daquelas moedas, as «libras de cavalinho», uso que volta a gozar do favor da moda.

Da função fétichista que os vários povos têm dado à moeda, citaremos apenas dois aspectos.

Todos nós nos lembramos do tempo em que as nossas avós nos faziam comer, em dia de Reis, rubros bagos de romã temperados com vinho do Porto e açucar e tendo fechada na mão esquerda uma velha moeda de prata ou ouro, sendo esta prática, — explicavam-nos, — propiciatória à acumulação de riquezas...

Recordações que se nos tornam ainda mais saudosas, quando verificamos que, neste País de perfumados e capitosos vinhos, as gerações juvenis apreciam deliciadas os superdinâmicos, — como soe dizer-se, — e desemxabidos «Cock-tails».

Nas ruas das cidades da China, são vulgares os vendedores de moeda para queimar».

Esse «dinheiro simbólico», feito com papel de cores garridas e representando quantias fantásticas, tem largo consumo entre as classes populares,

que o queimam em homenagem aos deuses tutelares e aos manes familiares.

A propósito diremos que foram ainda os chineses que, muito antes dos judeus, inventaram o papel-moeda, pois existia, — pelo menos até à Revolução de 1917 — na Rússia, no Museu Asiático de S. Petersburgo, uma «nota», datada do ano de 1399-A.C. que indicava, além da assinatura do emissor responsável, do valor e das penalidades em que incorriam os falsificadores, máximas de economia, que, como a que a seguir reproduzimos, eram dignas do espírito dum Harpagão, de Moliére: «O homem prudente produz o mais que pode e gasta o menos possível!...»

O Dinheiro!!... quanto bem e quanto mal ele tem proporcionado à humanidade!

E para terminar evocamos aqui a figura imortal de Chaby Pinheiro, quando, com a sua voz marvilhosamente timbrada, recitava:

O dinheiro
É tão bonito!
É tão lindo
O maganão!...

Lisboa, Abril de 1948.

BIBLIOGRAFIA

- J. M. P. Lima — «Iberos e Bascos» — Lisboa, 1903.
, , , , — «Fenícios e Cartaginezes» — Lisboa, 1904
S. Scaglia — «Promenade Archéologique» — Rome, 1911
A. Ricci — «Monet Grecque» — 2.ª ed. 1917
Head — «Hist. Numorium» — 1911
H. Cordier — «Hist. Gen. da la Chine» — 1920
M. Almagro — «Introducción a la Arqueología» — Barcelona, 1941
J. O. Espasandin — «La Civilización Mesopotámica» — Buenos-Ayres, 1945
G. Childe — «Man Makes Himself», 1940
V. de la Blache — «Principios de Geografía Humana», 194
A. G. Matoso — «Hist. da Civilização», s/d



D. JOÃO V
Oito mil reis ou Duas moedas

O «Concurso de Fotografias» vai ter grande concorrência

Há meses, uma personalidade de grande relevo na sociedade portuguesa, entregou ao nosso Director uma esplêndida máquina fotográfica, que deliberou destinar a um concurso de fotografias do «Boletim da C. P.».

Nasceu assim a ideia de realizar este concurso, ao qual prestaram a sua colaboração algumas firmas da capital que se dedicam à venda de artigos fotográficos.

Podemos hoje afirmar que a iniciativa teve o melhor acolhimento nos nossos assinantes, que neste momento preparam as suas melhores fotografias para o anunciado concurso, no qual serão disputados os seguintes prémios:

1.º Uma máquina fotográfica de tripé e para aparelhagem de laboratório, oferta de um Anónimo.

2.º Uma máquina fotográfica «Ful-Vue», câmara tipo reflex, gentilmente oferecida pela firma J. C. Alvarez, L.^{da}, casa conhecida de todos os amadores e profissionais do país — Rua Augusta, 305 — Lisboa.

3.º — Um aparelho fotográfico «Minature», Faultless, com estojo, generosamente oferecido pela acreditada casa «Instanta», especializada em trabalhos de laboratório para amadores, Rua Nova do Almada, 55, Lisboa.

4.º — Um album para fotografias, prémio oferecido pela Casa Carrasco, Rua Nova do Almada, 83 - Lisboa, firma conhecida de todos os amadores.

Como já informámos, para concorrer basta enviar duas provas fotográficas com as dimensões de 18×24 (uma em papel mate e outra em papel brilhante), as quais nos devem ser remetidas até 30 de Novembro, em envelope fechado e lacrado, com indicação exterior dum pseudónimo.

Serão publicadas no *Boletim da C. P.* todas as fotografias classificadas pelo juri,

que será presidido pelo Director da nossa publicação; mas, antes disso, serão as mesmas expostas ao público. A avaliar pelos concursos anteriores, é de crer que esta iniciativa desperte grande interesse, pois vai mostrar o nível artístico dos ferroviários portugueses.

Efemérides portuguesas

Inauguração do lanço de caminho de ferro Santarém-Abrantes, 1862

Foi em 29 de Outubro de 1856 — aniversário do el-rei D. Fernando — que se inaugurou o primeiro lanço do caminho de ferro de Norte e Leste, Lisboa-Carregado, 39 quilómetros; o acto teve a maior solenidade, bem devida, por marcar o início de um melhoramento material, de que estavamos privados, quando já extensas rôdes de viação acelerada cortavam o território de todos os países da Europa, exceção feita — salvo erro — da Grécia e da Turquia.

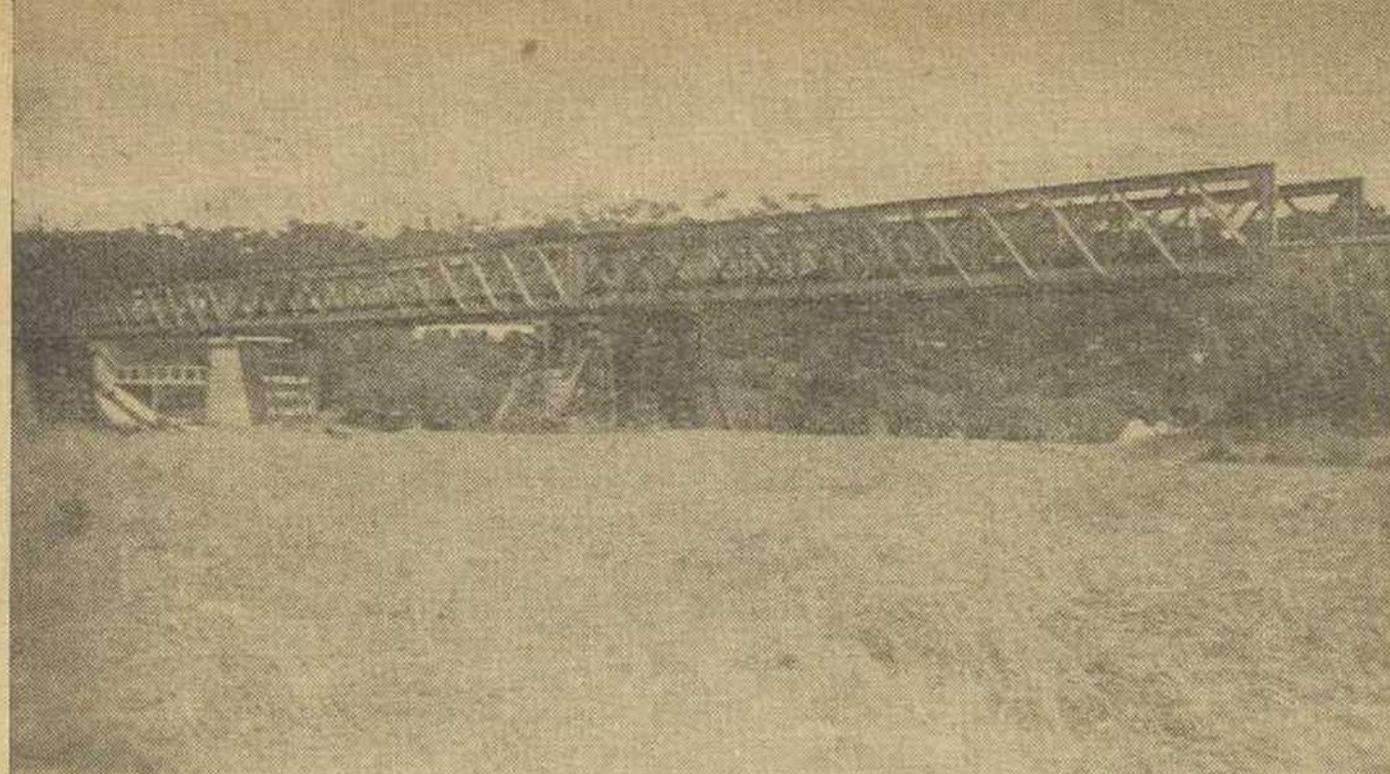
Seguiram-se, por sua ordem, os lanços: Carregado-Virtudes (1857); Virtudes-Santana e Santana-Ponte de Asseca (1858); Asseca-Santarém (1861); ainda no reinado de D. Pedro V, numa extensão total de 75 quilómetros. Foi, neste ano, que passou para 1^m,67 a largura de via, que começou por ser de 1^m,44.

No reinado de D. Luís, em 7 de Novembro de 1862, entrou em exploração o troço Santarém-Abrantes, com uma extensão de 61 quilómetros, tendo, como obra de arte importante, a ponte em Vila Nova de Constância, e ficando no seu percurso a estação do Entroncamento da linha da Beira Baixa.

O prolongamento da linha de Leste, pelo lanço Abrantes-Crato, deu-se em Março de 1863; o prolongamento da linha do Norte, pelo lanço Entroncamento-Soure, em 1864; o lanço Abrantes-Covilhã, da linha da Beira Baixa, em Setembro de 1891; esta só veio a entroncar, com a Beira Alta, na Guarda, em 1893; a de Leste atingiu a fronteira, em Setembro de 1863; a do Norte chegou ao Porto em 1877.

J. O.

(Do *Comércio do Porto*)



A ponte de Coruche,
na linha de Vendas
Novas

A ponte de Coruche na linha de Vendas Novas

Pelo Eng.^o BORGES DE ALMEIDA
Subchefe de Serviço da Divisão de Via e Obras

As pontes também teem os seus achaques, algumas vezes na parte metálica, outras nas alvenarias. Por isso, são submetidas a uma vigilância contínua. Na ponte citada, ao km. 32,096, notava-se de há muito que um dos pilares fendia com frequência.

Substituiam-se os silhares e, passados alguns anos, novas fendas determinavam a necessidade de outra intervenção.

Estudaram-se as causas que, possivelmente, originariam a quebra das alvenarias, considerando, principalmente, o facto de tais fendas aparecerem na crista do pilar e progredirem até quase à sua base.

Estas fendas, mais largas na crista do pilar, eram, dois ou três metros abaixo, o que, na gíria do pedreiro, se chama um «cabelo».

A fotografia n.º 1 mostra o conjunto da ponte, a sua altura e a sua extensão, 100^m,50.

Ressalvando o rio Sorraia, com leito de areia e caudal subterrâneo importante, não se deveria utilizar a areia como base de apoio.

Recorreu-se à estacaria de madeira, cravada a bate-estacas, formando bases sólidas com apoios firmes.

A fotografia n.º 2 evidencia como podem criar-se soluções que, embora representem certo atrevimento, inspiram, tecnicamente, confiança merecida e comprovada.

O pilar já está meio demolido e os dois

tramos aguardam, nos seus apoios provisórios, que a reconstrução se faça em melhores condições de segurança.

O vão correspondente aos dois painéis contíguos foi ressalvado por uma viga que lhes garante apoio contínuo.

Esta estrutura, aparentemente leve, não tem um estremecimento com a passagem dos comboios mais pesados.

O interior do pilar será formado por um núcleo de formigão de cimento armado com carris, pois o carril usado tem sido e continuará sendo um bom material de construção, devido às suas múltiplas qualidades e aplicações.

Este núcleo terá as dimensões convenientes em altura e largura e acompanhará o pilar, transversalmente, quase até aos talhamares.

Exteriormente, será revestido com a mesma silharia aparelhada, forro de cantaria que lhe conservará o aspecto exterior semelhante ao dos outros pilares.

Tudo foi feito sem qualquer restrição nas circulações, a não ser a diminuição de velocidades dos comboios.

Foram previstas todas as condições de segurança para o pessoal e para a obra durante o período de reconstrução e, para garantir uma consolidação perfeita, privou-se o trabalho do efeito das vibrações. Este sis-

tema, já empregado nos pilares de outras pontes, há anos que está dando os melhores resultados.

Processo igual será aplicado nos pilares da ponte da Vala de Azambuja, por terem aparecido com fendas da mesma natureza da dos pilares da ponte de Coruche.

Assim, sem alarde mas com segurança, vão-se executando trabalhos difíceis que, além de constituirem para o pessoal uma escola que não se improvisa, dão ao público a noção do cuidado e interesse que à Companhia merecem as suas obras de arte.

Estes e outros trabalhos, executados em

muitos pontos dos quase quatro mil quilómetros das linhas exploradas pela C. P., dão também uma ideia do esforço para os realizar na época própria e mostrar o valor de uma organização que metódicamente os delineia, os projecta depois de os pôr em equação e, finalmente, os resolve sem dar nas vistas.

Tais trabalhos mantêm em serviço e garantem o pão de cada dia a algumas dezenas de operários especializados, dispersos pela linha, vivendo nos vagões, trabalhando honestamente e dando, a quem queira observá-los, uma noção de disciplina digna dos melhores louvores.

O aspecto do pilar, hoje, é inteiramente semelhante ao dos outros.

Com a mesma cantaria à vista, alguém poderá adivinhar que, interiormente, tem a espinha dorsal de cimento armado?

Certamente ninguém: mas do que pode haver a certeza é de que, aqui como em tudo, só se pode ensinar quando existe continuidade.

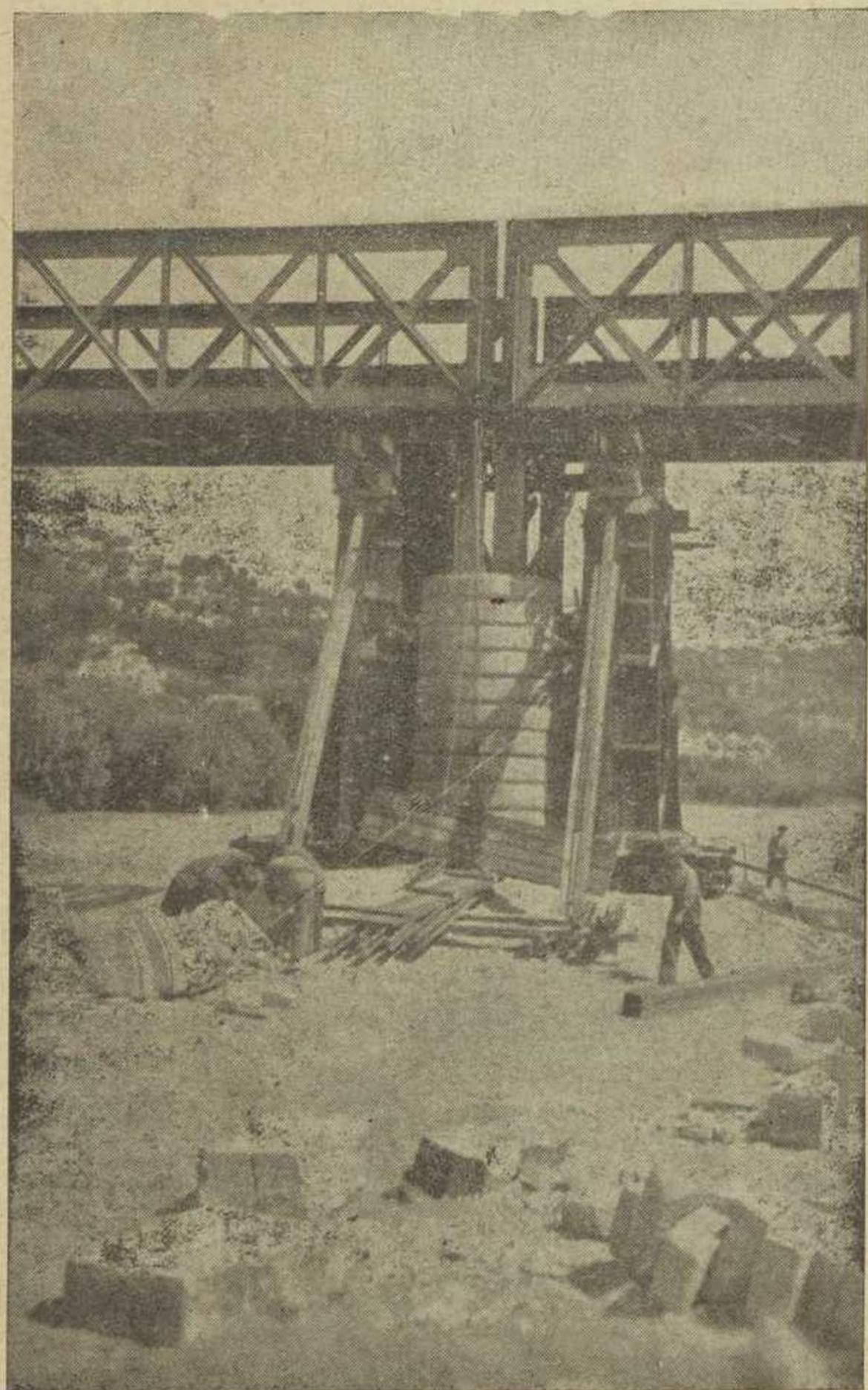
O amor à arte nasce com o homem, mas é preciso despertá-lo, estimulá-lo e desenvolvê-lo.

Desperta-se, dando ao indivíduo a noção da sua capacidade criadora.

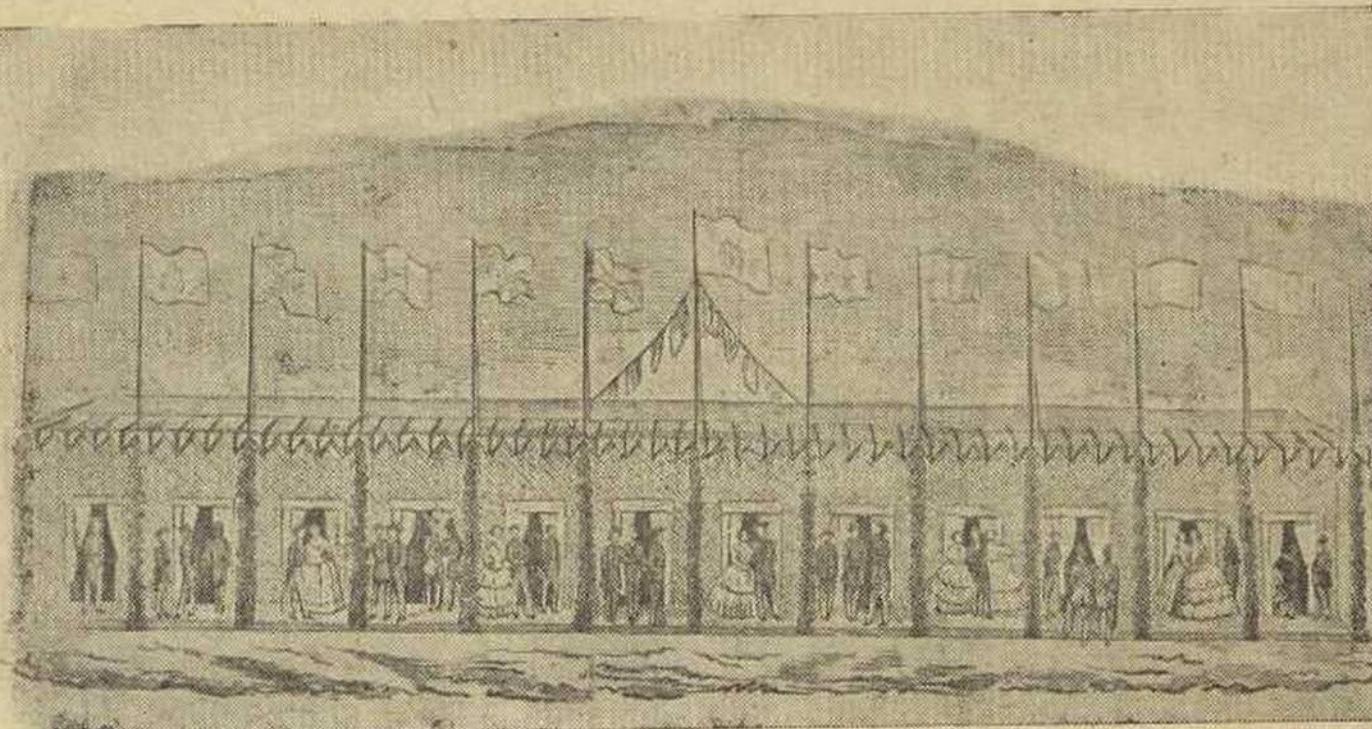
Estimula-se, dando-lhe a possibilidade de se rever no trabalho que os seus superiores apreciam e recompensam.

Desenvolve-se, facultando-lhe um aproveitamento tal que lhe permita fazer mais e melhor.

Estas três premissas, indispensáveis para a formação técnica do indivíduo, requerem também contactos com indústrias similares para que, com novas ideias, o amor à arte encontre na observação o factor que melhora ou a materialização de soluções, que a teoria previu e a experiência confirmou.



O pilar da Ponte de Coruche



Caminho de Ferro de Leste

«No dia 28 de Outubro do ano passado foi aberto à viação pública, com as cerimónias usadas em tais actos, o primeiro caminho de ferro em Portugal.

O Cardial Patriarca, Sua Alteza a Senhora Infanta D. Isabel Maria, o Corpo Diplomático, os altos funcionários, e grande concurso de povo já se achavam reunidos na estação de Santa Apolónia, que é onde em Lisboa principia a linha, quando às onze horas da manhã chegou Sua Majestade El-Rei o Senhor D. Pedro V, acompanhado do seu augusto pai, princesas e infantes. Foram recebidos no pavilhão, onde havia três compartimentos ricamente armados; um para a Família Real, outro para o Cardial e cleresia, e o último para o Corpo Diplomático e Corte. Ao lado, porém, fora da estação havia um grande anfiteatro toldado para os convidados. Deu-se princípio ao acto pela benção das locomotivas, que entraram na estação cada uma por sua vez, parando junto ao estrado onde S. Eminência se achava.

Então o Cardial tomando o hissope aspergiu-as, deitando-lhes a benção.

Finda a cerimónia duas delas foram engatadas no comboio, que se compunha de dezasseis carruagens, indo na do centro a Família Real, e na primeira a guarda real dos archeiros. Meia hora durou a viagem do primeiro comboio desde Lisboa ao Carregado. Três quartos de hora depois partiu o segundo comboio, composto de nove carruagens, levadas só por uma locomotiva, conduzindo accionistas e convidados.

No Carregado houve um banquete volante, no pavilhão que para esse fim se preparou na estação ferroviária.

Este pavilhão acha-se representado na gravura que hoje publicamos. Pelas quatro horas e meia da tarde regressou à capital o comboio real; e ás dez da noite o resto dos convidados já se achava em Lisboa, e terminado o festejo. Em todas as povoações do trânsito foram recebidos os comboios, acudindo o povo à linha percorrida, com músicas, girândolas de foguetes e arcos triunfais».

(Do vol. XIV da revista *O Panorama* — 1857).

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Agostinho Gonçalves, subchefe do distrito 17-VV (Aveiro), louvado e gratificado com 200\$00, pela maneira oportuna e inteligente actuação com que no dia 2 de Fevereiro p.º p.º, conseguiu evitar a colisão de dois vagões em fuga, com um comboio de passageiros, na estação de Aveiro-Vouga.

João G. Caixinhas, revisor, encontrou numa das carruagens do comboio n.º 8, de 20 de Junho, a importância de Esc. 260\$00, que entregou ao chefe da estação de Lisboa R.



José dos Santos, Subchefe do pessoal menor, encontrou um relógio na Secretaria da Direcção que prontamente entregou ao seu chefe imediato.

Luis Marques, contínuo, encontrou 20\$00 Esc. nos escritórios de Lisboa P., que entregou ao chefe do pessoal menor.



Jacinto Maria Gaudêncio, carregador suplementar na estação do Entroncamento, encontrou numa carruagem um portamóedas com a importância de Esc. 182\$70, que entregou ao chefe daquela estação.

Joaquim Luís Ferreira, factor de 2.ª na estação de S. Domingos, encontrando-se de folga no dia 15 de Maio p. p. perseguiu uns indivíduos que seguiam pela linha e se lhe tornaram suspeitos, o que deu lugar a que abandonassem uma mala pertencente a uma remessa destinada às Caldas da Rainha.



Sebastião Taveira da Costa Borges, carregador na estação de Abrantes, encontrou na sala de espera uma nota de Esc. 50\$00, de que fez imediata entrega ao chefe da estação.

António Alberto Garcia, carregador na estação de Vendas Novas, encontrou, na carruagem dum comboio, uma carteira com a importância de Esc. 340\$00 e vários documentos, que imediatamente entregou ao revisor desse comboio.





Rogério Ribeiro, agulheiro de 2.º na estação de Duas Igrejas, quando procedia à limpeza dos dormitórios, encontrou um anel de ouro, que prontamente entregou ao chefe da estação.

Ernesto Francisco Romano, carregador da estação de Campanhã, encontrou no peitoril dum janelão um relógio, que imediatamente entregou ao chefe da estação.



Maria do Carmo da Costa e Silva, praticante de bilheteira na estação de Figueira da Foz, encontrou no vestíbulo a importância de Esc. 150\$00, que entregou ao chefe da estação.

Maximiano Cotafo Condesso, factor de 3.º na estação de Assumar, encontrou próximo dum vagão uma nota de Esc. 50\$00, que, acto contínuo, entregou ao chefe da estação.



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Júlio José de Macedo, Inspector Pal. do Serviço de Estudos e Aprovisionamentos. Admitido ao serviço da Companhia em 20 de Julho de 1905, ingressou no quadro como servente, em 20 de Agosto de 1908 e depois de transitar por várias categorias foi promovido a Inspector Principal em 1 de Janeiro de 1945.

Augusto Marques Pereira Martins, Chefe de 1.º de Figueira da Foz. Admitido como praticante em 11 de Outubro de 1905, nomeado factor de 3.º em 15 de Julho de 1908 e, depois de transitar por várias categorias, foi promovido Chefe de 1.º em 23 de Junho de 1919.



Manuel Correia Júnior, Agente Comercial da 6.ª Circunscrição Barreiro. Admitido como praticante de estação em 10 de Setembro de 1907, nomeado factor de 3.º em 8 de Julho de 1908 e depois de transitar por várias categorias foi promovido Agente Comercial em 1 de Janeiro de 1931.



José Vicente Bomba, Chefe Principal de Barreiro. Admitido como praticante em 10 de Agosto de 1907, sendo nomeado factor de 3.º em 8 de Julho de 1908 e depois de transitar por várias categorias foi promovido Chefe Principal em 1 de Julho de 1944.



Marcelino Luís Relvas, Chefe de 3.º de Cabrela. Admitido como praticante em 13 de Setembro de 1907, nomeado factor de 3.º em 8 de Julho de 1908 e depois de transitar pela categoria de factor de 2.º foi promovido chefe de 3.º em 21 de Junho de 1923.

SERVIÇOS MÉDICOS

Nomeações — Dr. Carlos Antunes, médico da 3.^a subsecção da 6.^a secção de Chão de Maçãs; Artur Magno de Carvalho de Sousa Pereira, médico da 1.^a secção da linha do Tâmega, Vila Meã; Dr. Fernando Filipe de Oliveira, médico da 2.^a subsecção da 8.^a secção, Coimbra; José dos Santos Pouseiro, empregado de 3.^a classe; António da Cunha Peixoto, empregado de 3.^a classe; Germano da Rosa Graça, empregado de 3.^a classe; Eduardo de Oliveira, empregado de 3.^a classe; José Nunes Bragança Júnior, empregado de 3.^a classe; António Marques de Oliveira, empregado de 3.^a classe; Luís José Pereira da Rosa, empregado de 3.^a classe; José Caetano Pinto, servente do posto sanitário do Posto Boa Vista.

Reformas — Ernesto Mota, enfermeiro de 2.^a classe no Posto Sanitário de Gaia,

Demissões — Fernando Alves Casal, enfermeiro de 2.^a classe no Posto Sanitário de Mirandela, a pedido.

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Nomeações — Florêncio Rodrigues do Paço, empregado de 3.^a classe.

Promoções — João Pinto, contínuo de 1.^a classe.

Reformas — Joaquim Nunes, arquivista principal.

FALECIMENTOS



José Gaspar Nunes, empregado de 1.^a classe da Divisão dos Abastecimentos. Admitido em 22 de Fevereiro de 1926 como limpador, foi nomeado ajudante de escrivário em 1 de Janeiro de 1928, sendo promovido a escrivário de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1929 e a escrivário de 2.^a classe em 1 Janeiro de 1933. Promovido a empregado de 2.^a em 1 de Janeiro de 1939 e a empregado de 1.^a em 1 de Janeiro de 1943, faleceu em Janeiro do ano corrente. —

Manuel Cotovio, servente da Divisão dos Abastecimentos, foi admitido ao serviço em 30 de Outubro de 1928, tendo falecido em Janeiro do ano corrente.



Sumário

Atenção!

Da influência das Vias de Comunicação nas Concentrações Popacionais, por Alberto Carlos Braga J.^{or}.

Novos colaboradores.

Bibliotecas, por F. A. Ribeiro Gonçalves.

Página de Arte: Festejando o S. Martinho, de José Malhôa.

A «Sociedade Estoril» e o «Boletim da C. P.».

A significação prática das despesas complementares dos transportes ferroviários, por João Frederico Pires.

Vinte anos depois...

Uma excursão a França dos ferroviários portugueses.

As Comemorações Centenárias dos Caminhos de Ferro Espanhóis assistiu uma Delegação da C. P.

Um dia de regozijo.

Os Amigos do «Boletim».

Breve História da Moeda, por Pedro Carvalho Costa.

Os nossos concursos.

Efemérides portuguesas.

A ponte de Coruche na linha de Vendas Novas, por Borges de Almeida.

Caminho de Ferro de Leste.

Pessoal.