



BULLETIN

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Pela lotaria de 28 do corrente, vai ser sorteado entre os decifradores dos problemas Recreativos que satisfizeram às condições do concurso inseridas no n.º 46 do *Boletim da C. P.*, o prémio correspondente ao trimestre Julho-Setembro.

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

Roldão	1 a 500	Visconde de la	
Marquês de Carinhosas	501 a 1.000	Morlière	6.001 a 6.500
Britabrantas	1.001 a 1.500	Athos	6.501 a 7.000
Otrebla	1.501 a 2.000	Veste-se	7.001 a 7.500
Novata	2.001 a 2.500	Augusto	7.501 a 8.000
Mefistófeles	2.501 a 3.000	Visconde de Cam-	
Labina	3.001 a 3.500	bolh	8.001 a 8.500
Cagliostro	3.501 a 4.000	Sardanápalo	8.501 a 9.000
Manelik	4.001 a 4.500	Diabo Vermelho	9.001 a 9.500
Cruz Kanhoto	4.501 a 5.000	Fé	9.501 a 10.000
Fred-Rico	5.001 a 5.500	Preste João	10.001 a 10.500
Alenitnes	5.501 a 6.000	Bastos	10.501 a 11.000

Por lapso deixou de ser indicado no Quadro de Honra dos decifradores do n.º 86 do *Boletim da C. P.*, o colaborador *Cagliostro*.

Fica assim feita a rectificação.

Recomenda-se a todos os colaboradores que o envio das soluções deve ser feito até ao último dia do mês em que saiu o *Boletim* a que elas dizem respeito.

QUADRO DE DISTINÇÃO

Zé Sabino, 8 votos — Produção n.º 13

QUADRO DE HONRA

Mefistófeles, *Labina*, *Alenitnes*, *Britabrantas* e *Cagliostro*

QUADRO DE MÉRITO

Roldão, *Veste-se*, *Otrebla*, *Fred-Rico*, *Novata* e *Cruz Kanhoto* (22,1), *Visconde de la Morlière*, *Visconde de Cambolh*, *Marquês de Carinhosas*, *Diabo Vermelho*, *Preste João* e *Manelik* (21,1), *Bastos*, *Fé*, *Augusto*, *Athos*, *Alcion* e *Sardanápalo*, (16,1).

Soluções do n.º 87

1 — Acerbo-acerba, ou Amargo-amarga, 2 — Acanhado-acanhada, 3 — Espagírica-espagírico, 4 — Palanco-palanca, 5 — Palhada, 6 — Armando, 7 — Emanação, 8 — Camaleão, 9 — Bruxaria, 10 — Adaufe, Durga, Ario, ugo, fa, e, 11 — Aquilaria, 12 — Enlear, 13 — Muito vai de Pedro a Pedro, 14 — Regêlo, 15 — Divagar, 16 — Parola, 17 — Rapiho-ralho, 18 — Faneca-faca, 19 — Atraso-aso, 20 — Tribulo-trilo, 21 — Mosquete, 22 — Gigote, 23 — Cochar, 24 — Azar, 25 — Zibreira.

Aumentativas

- 1 — Quem leva os torresmos? — 2. *Roldão*
2 — O vinho é a alegria da pessoa muito pobre e imunda — 2. *Visconde de Cambolh*
3 — Uma «ave tenuirrostra» foi mal tratada pelo que foge ao trabalho — 2. *Visconde de la Morlière*

Sincopadas

4 — 3 — Conheço a mancha luminosa no disco da lua, pela prática — 2. *Mefistófeles*

5 — 3 — Este grupo de cães de caça levou uma sova — 2. *Vasconcelos*

6 — 3 — Depois de sustar o movimento iniciado, fê-lo adquirir de novo — 2. *Thesou*

7 — 3 — Explicar bem é uma obrigação para quem ensina — 2. *Cagliostro*

8 — Enigma tipográfico

Z

P

10 letras

Visconde de Cambolh

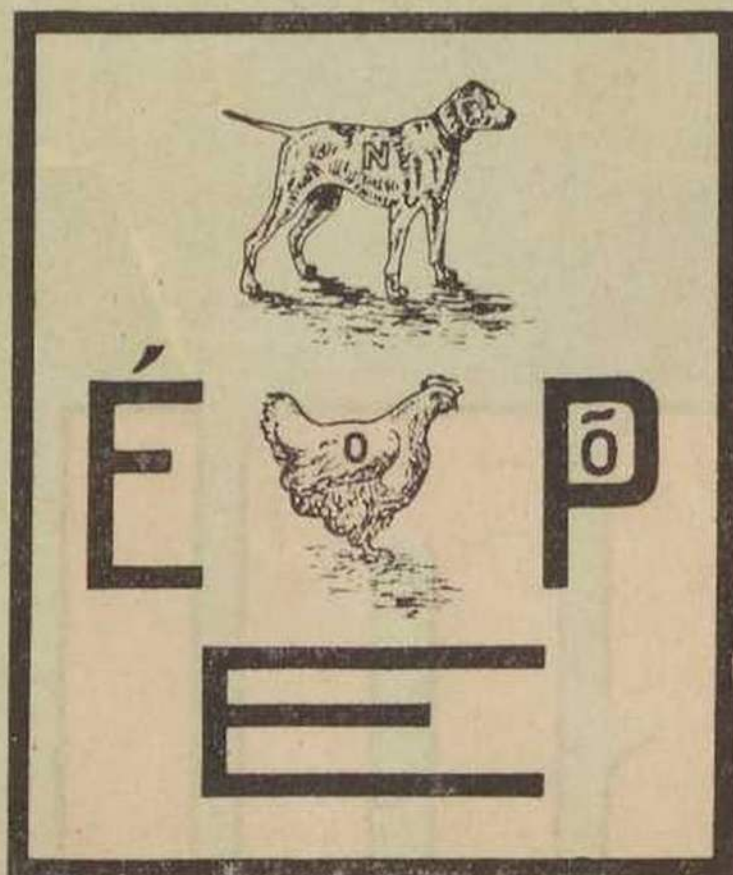
9 — Em triângulo

Preguiça
Espécies de urzes
Gente vulgar
Armadilha
Oposto à lei
Consoantes
Letra

Labina

10 — Enigma figurado

(Ao meu conterrâneo e confrade *Zé Sabino*)



Roldão

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Aviação comercial. — Conferências de higiene social. — Notas de Arte. — Consultas e Documentos. — Novas locomotivas para os caminhos de ferro da Argélia. — Ateneu Ferroviário. — Instrução Musical. — Pessoal

Aviação comercial

Não interessa aos nossos leitores — nem assunto de tal monta cabe no limitado âmbito deste artigo — o conhecimento pormenorizado do que é a aviação comercial e dos seus progressos.

Por essa razão, apenas nos propomos dar-lhes algumas idéias gerais a respeito da actividade e desenvolvimento deste novo meio de transporte e chamar-lhes a atenção para o grande papel que o futuro lhe reserva.

*
* *
*

— A velocidade máxima, absoluta, atingida por aviões, em «récorde», oficialmente homologados, passou, de 1914 a 1934, ou seja em 20 anos, de 130 a 710 Km. p. h.

— A rede mundial de transportes aéreos, inexistente no fim da Grande Guerra, excedia já 350.000 Kms. em 1934.

Estes dois significativos factos, entre muitos outros, permitem-nos avaliar como tem sido fulminante o progresso da aviação, quer a con-

sideremos sob o ponto de vista geral, quer sob o aspecto mais restrito — único que nos interessa agora — de instrumento de transporte de comércio.

A evolução da aviação comercial tem-se orientado pelas directrizes seguintes:

1.ª — Progressão ininterrupta das linhas internacionais.

2.ª — Tendência, (pelo menos em alguns países), para o desenvolvimento da aviação interna.

3.ª — Melhoramento das condições de exploração das linhas existentes. (Aumento do número de carreiras, balisagem dos percursos, construção, apetrechamento e iluminação dos aeródromos e aeroportos, etc.).

4.ª — Aperfeiçoamento técnico do material aeronáutico. (Velocidade, segurança, raio de acção ⁽¹⁾, comodidade dos passageiros, etc.).

(1) — Distância que o avião pode percorrer, em circunstâncias normais, sem necessidade de reabastecimento.

5.^a — Reduções tarifárias e concessão de facilidades ao Público. (Bilhetes de ida e volta, de fim-de-semana, tarifas reduzidas, etc.).

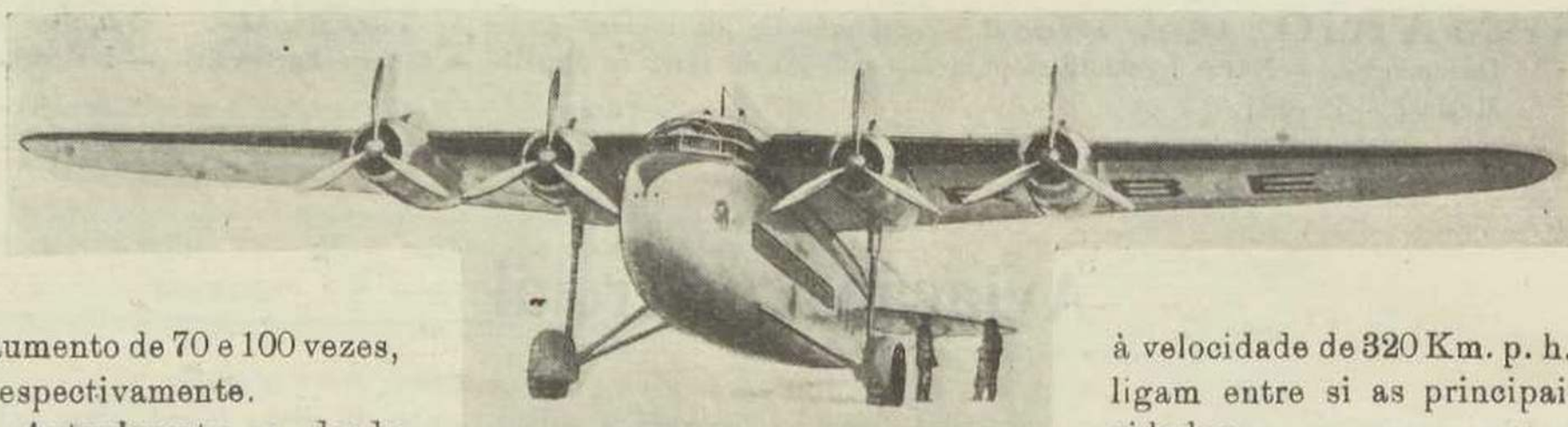
6.^a — Colaboração com os meios de transporte de superfície. (Intensificação dos serviços combinados com o caminho de ferro, navegação, etc.).

O desenvolvimento da aviação de comércio tem sido tão grande que a rede aérea mundial e o percurso dos aviões, representados, em 1919, por 5.150 e 1.644.000 Kms, passaram, em 1934, para 358.000 e 166.421.000 Kms. Verificou-se, portanto, no curto período de 16 anos, um

campo das relações internacionais — geralmente relações a grandes distâncias — que a rapidez e velocidade dos aviões afirmam as suas vantagens em relação aos restantes meios de transporte.

A-pesar-disso, a aviação interna, ou seja a aviação a dentro das fronteiras, está em franco desenvolvimento, não só nos países onde as distâncias a percorrer são grandes e os meios de comunicação precários, mas também naqueles que dispõem de boas redes de transportes terrestres.

Na Alemanha, por exemplo, há várias «linhas relâmpago», servidas por aviões rápidos que,



aumento de 70 e 100 vezes, respectivamente.

Actualmente e desde que, em 1934, se estabeleceram as primeiras carreiras em Portugal e na Noruega — únicos países em que ainda não existiam — não há Estado europeu onde a aviação comercial não preste bons serviços (1).

É difícil e fastidiosa a enumeração das linhas aéreas internacionais. Porém, para que os leitores fiquem com idêia do muito que a aviação de comércio já realiza, citaremos apenas as seguintes: Europa-América do Sul; Argélia-Congo; Inglaterra-Austrália; Bélgica-Congo; França-Madagascar; Itália-Etiópia; Estados Unidos-China, etc.

A aviação de comércio tem um carácter marcadamente internacional. Com efeito, é no

O imponente monoplano «Savoia-Marchetti», de 4 motores de 700 cavalos cada. Este aparelho pode atingir a velocidade de 400 Kms. p. h. e tem um raio de acção de 2.500 Kms. A velocidade de cruzeiro é de 330 Kms. p. h. Pertence à companhia aérea italiana «Ala Littoria» e tem capacidade para 27 passageiros.

à velocidade de 320 Km. p. h., ligam entre si as principais cidades.

Em França, também pela via aérea se faz o transporte de algum correio e encomendas postais entre Paris e os mais importantes centros de província, sendo de esperar

para breve o alargamento da natureza dos transportes.

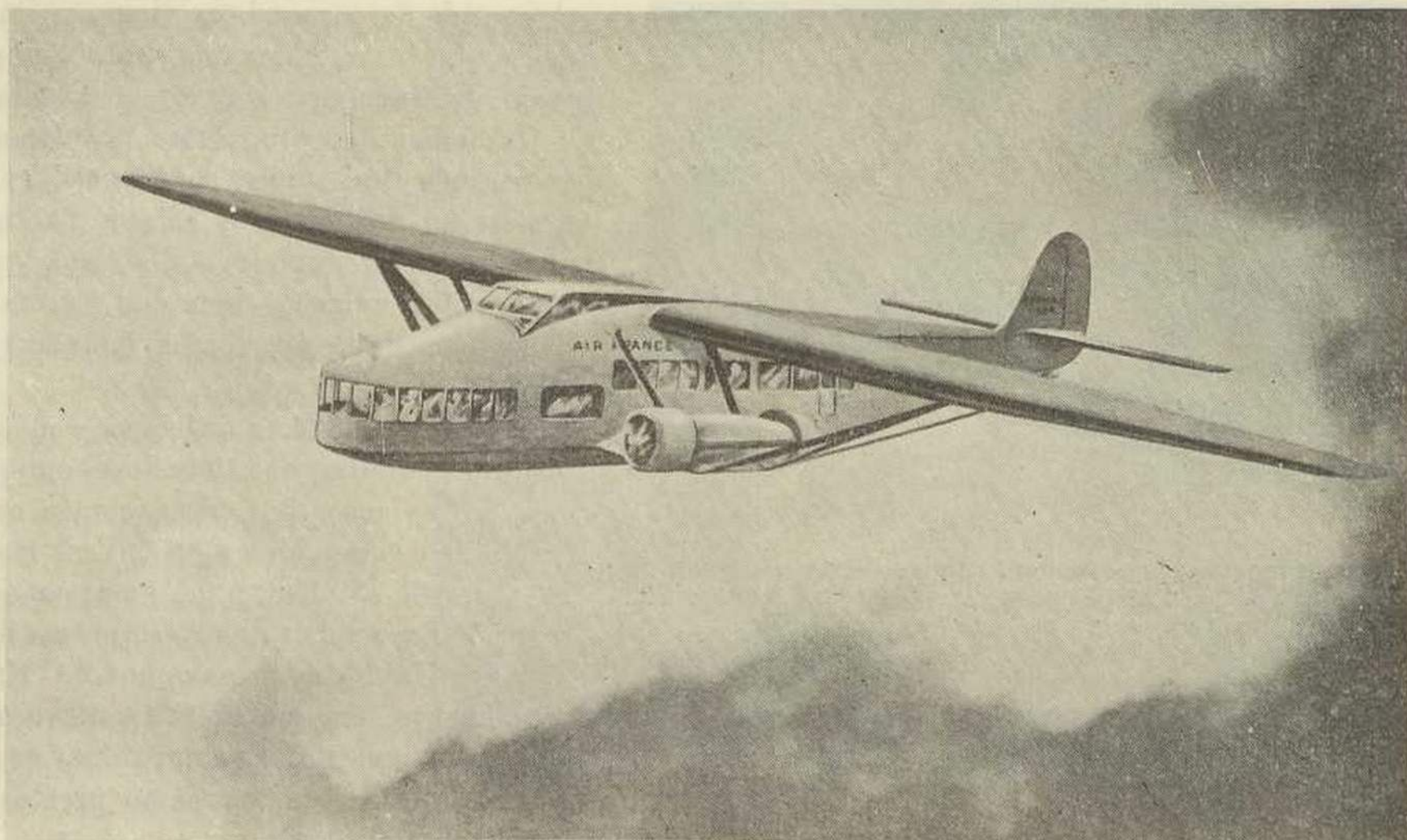
Na Grã-Bretanha, em fins de 1934, havia 17 companhias de aviação interna — cinco das quais, posteriormente, se fundiram para evitar desastrosa concorrência —, com uma rede total de cerca de 9.000 Kms., um percurso anual de cerca de 5.000.000 de Kms. e transportando 90.000 passageiros, 600 toneladas de mercadorias e 13 de correio.

*

* *

(1) — Ent e nós, como é sabido, estabeleceram-se ligações regulares com Tânger (em correspondência com o correio aéreo da América do Sul), Londres e Madrid. Estas duas últimas ligações estão interrompidas.

Como vimos, o aumento de velocidade dos aviões tem sido formidável; a simples comparação das velocidades máximas conseguidas em



O elegante monoplane «Farman» utilizado pela companhia francesa «Air-France» nas suas linhas de grande tráfego. Tem capacidade para transportar 40 passageiros.

20 anos — 130 Kms. p. h. em 1914 contra 710 em 1934 — demonstra eloquentemente o progresso realizado. Todavia, essas velocidades apenas representam «récores» estabelecidos em condições excepcionais e em pequenos percursos.

Os progressos da aviação comercial que, como é óbvio, tem evoluído paralelamente ao desenvolvimento da técnica aeronáutica, acentuaram-se especialmente a partir de 1931, 1932 e sobretudo 1933, notando-se-lhes tendência para a fixação de três tipos de aviões: «pequenos», com 8 a 10 lugares, velocidade de cruzeiro ⁽¹⁾ de 250 a 300 Km. p. h. e raio de acção de 1.000 a 1.500 Km.; «médios», transportando 15 a 20 passageiros, velocidade sensivelmente maior e raio de acção variável e, finalmente, «grandes» (compreendendo os aviões conhecidos por «transatlânticos»), que, por estarem ainda na fase experimental e serem em

pequeno número, não têm ainda características bem definidas.

Entre os aviões desta última categoria merecem menção especial os dois gigantes do ar o «Máximo Gorki» que um desastre, em que não influíram as suas qualidades técnicas, inutilizou em Moscovo no ano passado, mas de cujo tipo estão sendo construídos outros aviões e o «Lieutenant-de-Vaisseau-Paris», célebre transatlântico francês que, embora também avariado por desastre, prestou tão boas provas que o Ministério do Ar resolveu encomendar mais três do mesmo tipo para as carreiras aéreas do Atlântico Sul.

As características do avião «médio» — o preferido na aviação comercial — têm sido as seguintes:

Em 1929: monomotor de 450 C.V. ⁽¹⁾, podendo transportar 400 a 450 Kg. de carga útil à velocidade de cruzeiro de 160 Km. p. h.

⁽¹⁾ — Velocidade de cruzeiro é a que se obtém com os motores trabalhando em regime normal.

⁽¹⁾ — C.V. — Unidade de potência, chamada «cavalovapor». Também se designa, vulgarmente, pela notação inglesa «H.P.».



O autogiro do engenhoso inventor espanhol Juan de la Cierva. Espera-se presentemente introduzir importantes modificações neste aparelho que ainda nos poderá reservar interessantes surpresas.

Em 1932: trimotor de 900 a 1.400 C.V., para 1.000 Kg. de carga útil e velocidade de cruzeiro de 160-185 Km. p. h.

Em 1933: trimotor de 1.000 a 1.600 C.V., transportando 800 Kg. de carga à velocidade de cruzeiro de 200-220 Km. p. h.

De então para cá, tem-se procurado aumentar a capacidade de carga, a velocidade, (que em determinados aparelhos já excede 300 Km. p. h.), a solidez e o conforto.

Ainda no intuito de esclarecer o leitor acerca dos aperfeiçoamentos sofridos pelo material aeronáutico, dir-lhe-emos que já há aparelhos para transporte de automóveis e outras mercadorias pesadas e volumosas e que nos

Estados Unidos apareceram aviões de passageiros, com camas. Todos esses melhoramentos, o luxo e o conforto das instalações, a iluminação, aeração, aquecimento e outros pormenores, mostram bem os esforços das empresas

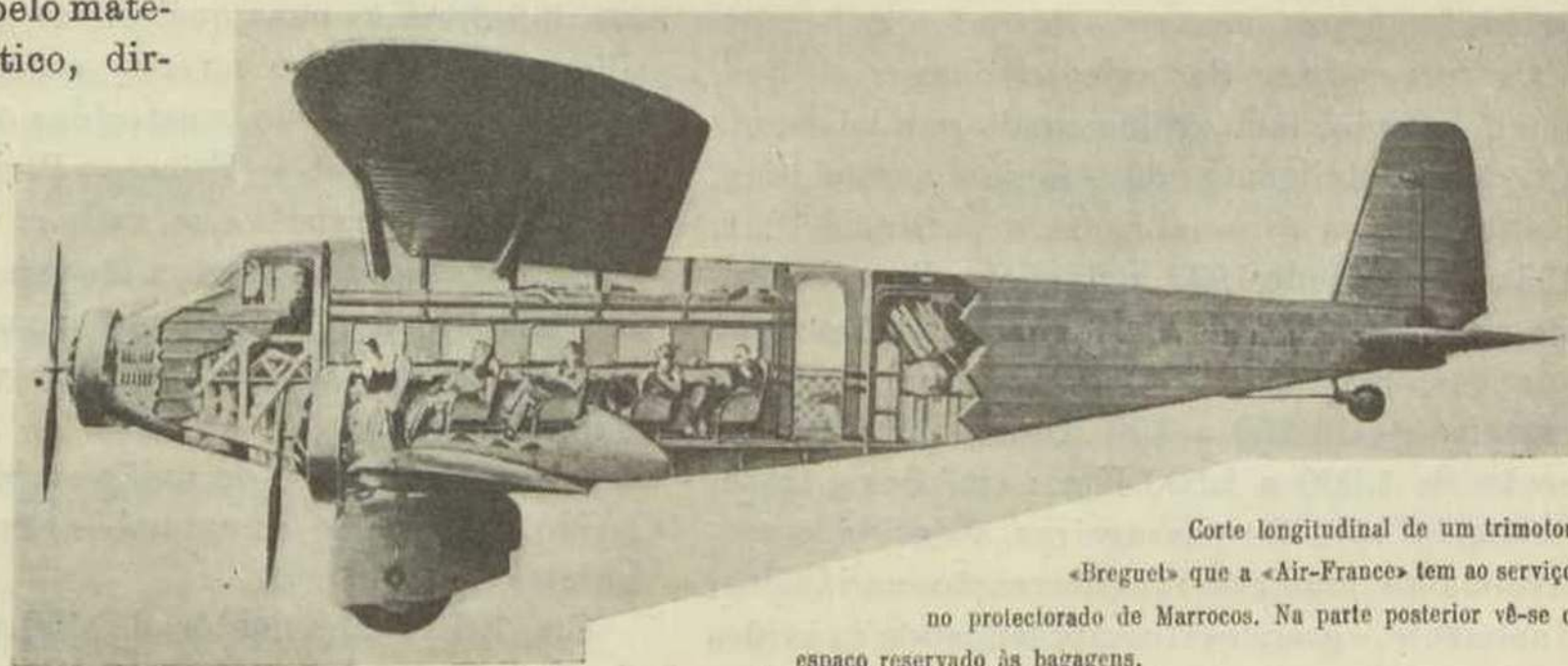
no sentido de, tornando as viagens cómodas e atraentes, chamarem para o novo meio de transporte o favor do Público.

Os constantes progressos obtidos na velocidade dos aviões e a conseqüente aceleração dos serviços aéreos, fizeram com que se reduzisse a distância que separava a aviação comercial europeia da sua congénere americana, mais adiantada.

Assim, em 1934, a velocidade média dos 417 aparelhos das 19 maiores empresas de aviação do velho continente, (excluída a companhia alemã «Luft-Hansa»), era de 180 Km. p. h., ao passo que a dos 350 aparelhos das 25 empresas dos Estados Unidos se firmava nos 200 Km.

p. h. Actualmente, em virtude da renovação, em massa, do seu material, as companhias europeias devem ter atingido, ou estão prestes a atingir, a média americana.

As acelerações obtidas nalgumas linhas são verdadeiramente notáveis. Na Alemanha, por exemplo, os aviões «Heinkel» da «Luft-Hansa», — os mais rápidos do mundo — percorrem as linhas-relâmpago de Berlim-Francfort, Berlim-Hamburgo, Berlim-Colónia, Francfort-Colónia e Hamburgo-Colónia, à velocidade de 320 Km.



Corte longitudinal de um trimotor «Breguet» que a «Air-France» tem ao serviço no protectorado de Marrocos. Na parte posterior vê-se o espaço reservado às bagagens.

p. h., velocidade que, possivelmente, já foi excedida. No inverno de 1934-35, a viagem Berlim-Roma já se podia fazer num só dia.

Em França, as reduções de tempo, em mé-

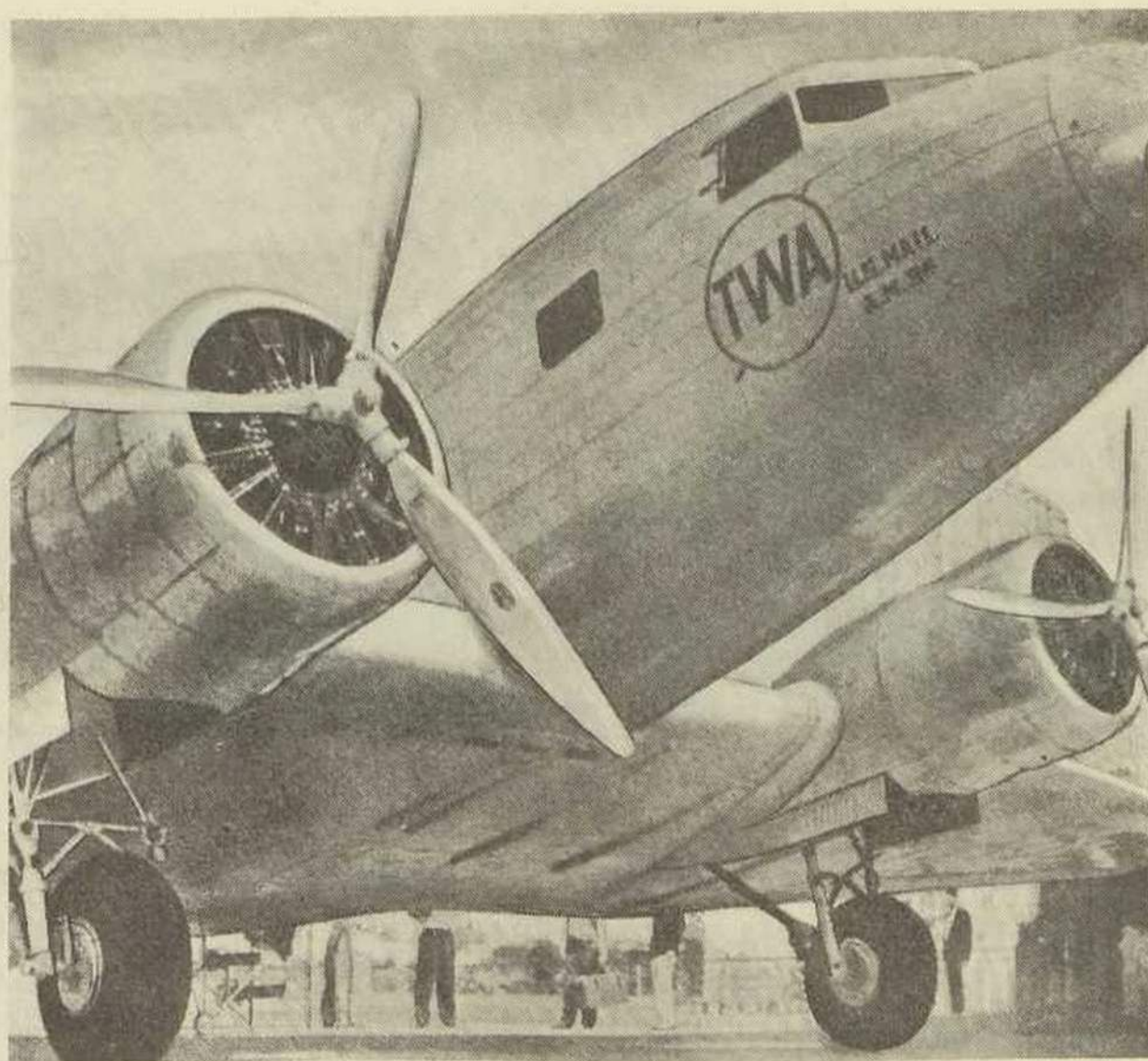
dia, atingiram 50 %, fazendo-se já num dia, os percursos Paris-Tunis ou Paris-Argel.

Nos Estados Unidos, Holanda, Suécia, U. R. S. S., etc., todos os serviços aéreos sofreram importantes melhoramentos, que se reflectiram na economia de tempo nas viagens.

O abaixamento de preços e a concessão de vantagens tarifárias tendentes a atrair clientela, são uma das características da nova política dos transportes do ar. Com essa finalidade, as companhias de aviação comercial — seguindo o exemplo dos caminhos de ferro, cuja experiência utilizam — criaram bilhetes de ida e volta, de fim-de-semana, reduções para crianças, viagens a preços reduzidos por ocasião de festas, manifestações desportivas, etc.

São também interessantes os esforços feitos no sentido de se intensificar a cooperação entre as companhias aéreas e outros meios de transporte.

A mútua colaboração entre as empresas de

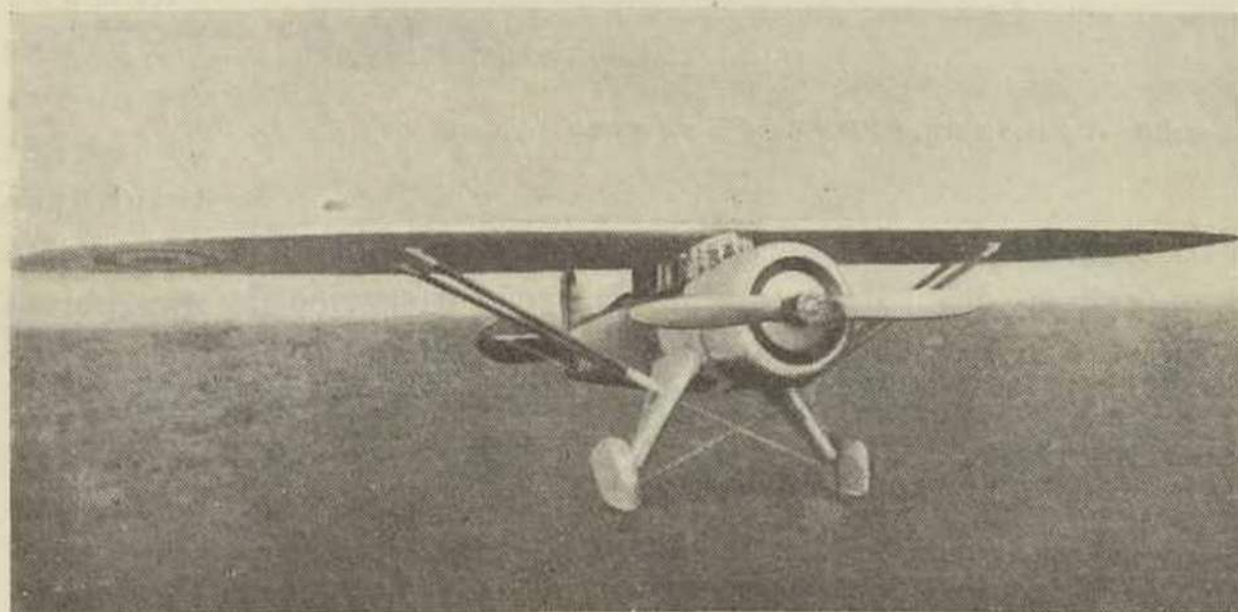


O bimotor norte-americano «Douglas» de construção inteiramente metálica. — Esta fotografia permite avaliar as suas enormes proporções. Transporta 2 pilotos e 12 passageiros a uma velocidade de cruzeiro superior a 300 Kms.

transportes do ar torna-se necessidade imperiosa no caso de as linhas aéreas interessarem a dois ou mais países, visto ser legítimo que as respectivas aviações sejam representadas nos transportes, alternando entre si na execução dos serviços. É o que sucede na linha internacional do Atlântico Sul, em que as com-

panhias «Luft-Hansa», e «Zeppelin» acordaram com a «Air-France», na realização das carreiras, alternadamente, por aparelhos franceses e alemães, na unificação das tarifas e na instituição de assistência mútua em caso de perigo.

Também a colaboração entre o caminho de ferro e o avião tem sido objecto de vários acordos entre as várias empresas interessadas.



Um monomotor de grande raio de acção, pertencente ao Estado belga



Passageiros subindo para um veloz trimotor «Junkers», pertencente a uma companhia de navegação aérea sueca. Este aparelho faz o serviço regular entre Estocolmo e Amesterdão.

A colaboração directa, sob a forma de exploração de carreiras aéreas por parte do caminho de ferro, já se pratica, que o saibamos, na Alemanha e na Inglaterra. Com efeito, os caminhos de ferro do Estado alemão exploram várias linhas aéreas e as quatro maiores companhias ferro-viárias inglesas agruparam-se para o mesmo fim em 1934, formando os «Railway Air Services» (Serviços aero-ferroviários) que, como o seu nome indica, constituem uma empresa de transportes combinados ar-car-ril.

A cooperação sob a forma de contratos de serviço combinado entre as companhias de aviação e as de caminho de ferro, já se verifica em todos os países onde a aviação comercial é um facto. Um exemplo, entre muitos: no Natal de 1934 e com o intuito de desenvolver o gosto do Público pelos desportos de inverno, organizou-se na Polónia um serviço combinado entre Varsóvia e a estação de inverno de Zakopane,

nos montes Carpatos. A viagem, a preços acessíveis, fazia-se de avião entre Varsóvia e Cracóvia e em caminho de ferro desde esta cidade até Zakopane. Os passageiros tinham direito ao transporte de 10 Kg. de bagagem, além dos «skis» ⁽¹⁾.

Nos E. U. da América do Norte, a colaboração entre os dois meios de transporte, mais

adiantada do que na Europa, sofreu novo incremento em Janeiro do ano corrente, com a filiação na «Railway Express Agency» da quasi totalidade



Um aparelho «Potez», bimotor, pertencente ao Estado romeno

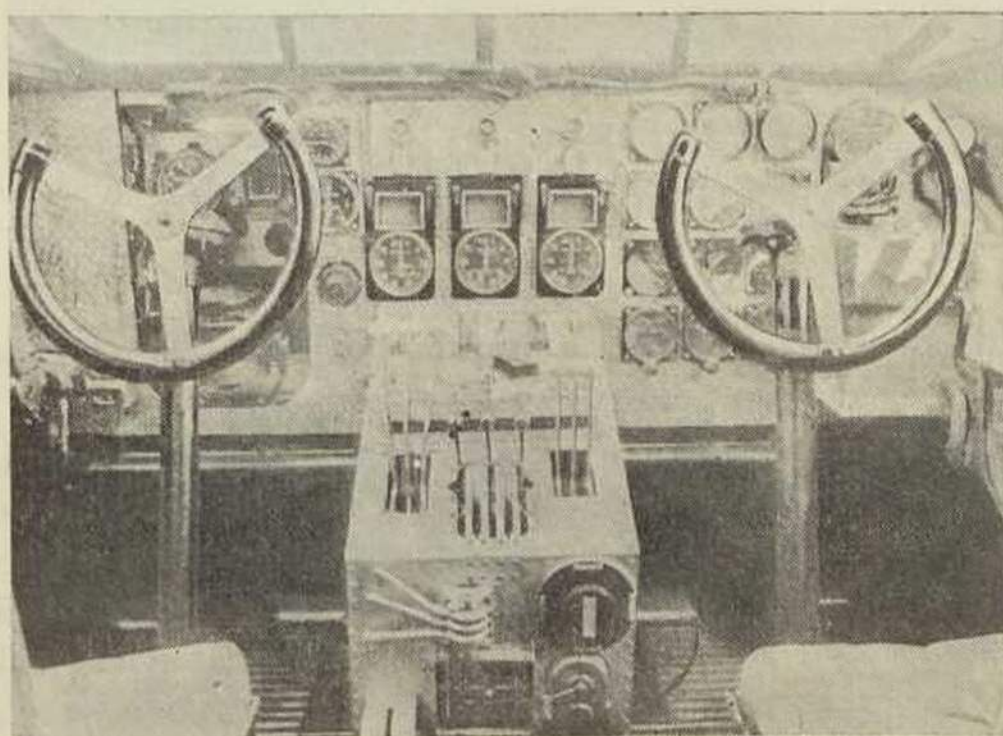
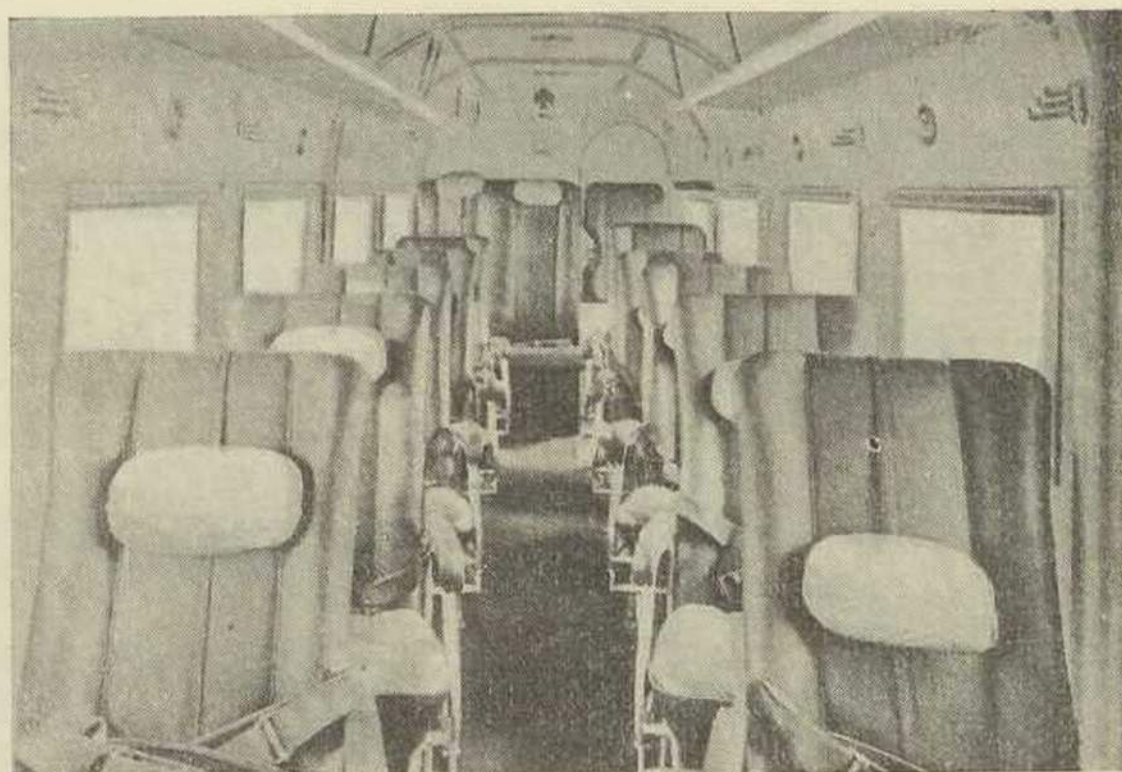
das empresas de navegação aérea, no intuito de estender à aviação o serviço de transportes combinados de mercadorias através o enorme território da grande república americana.

A «Railway Express» é uma agência de angariação e distribuição de transportes, cuja acti-

(1) — Patins especiais para andar na neve.

vidade se exerce por meio de 23.000 postos espalhados por todo o território federal e que funciona em estreita ligação com os caminhos de ferro e camionagem. Por virtude do acôrdo feito, êsses postos passam a fazer, também, a angariação e distribuição de tráfego aéreo em 215 cidades e vilas americanas e nos 32 países estrangeiros com os quais os Estados Unidos têm ligação por intermédio da Companhia de Aviação Comercial «Pan American Airways».

A colaboração da navegação



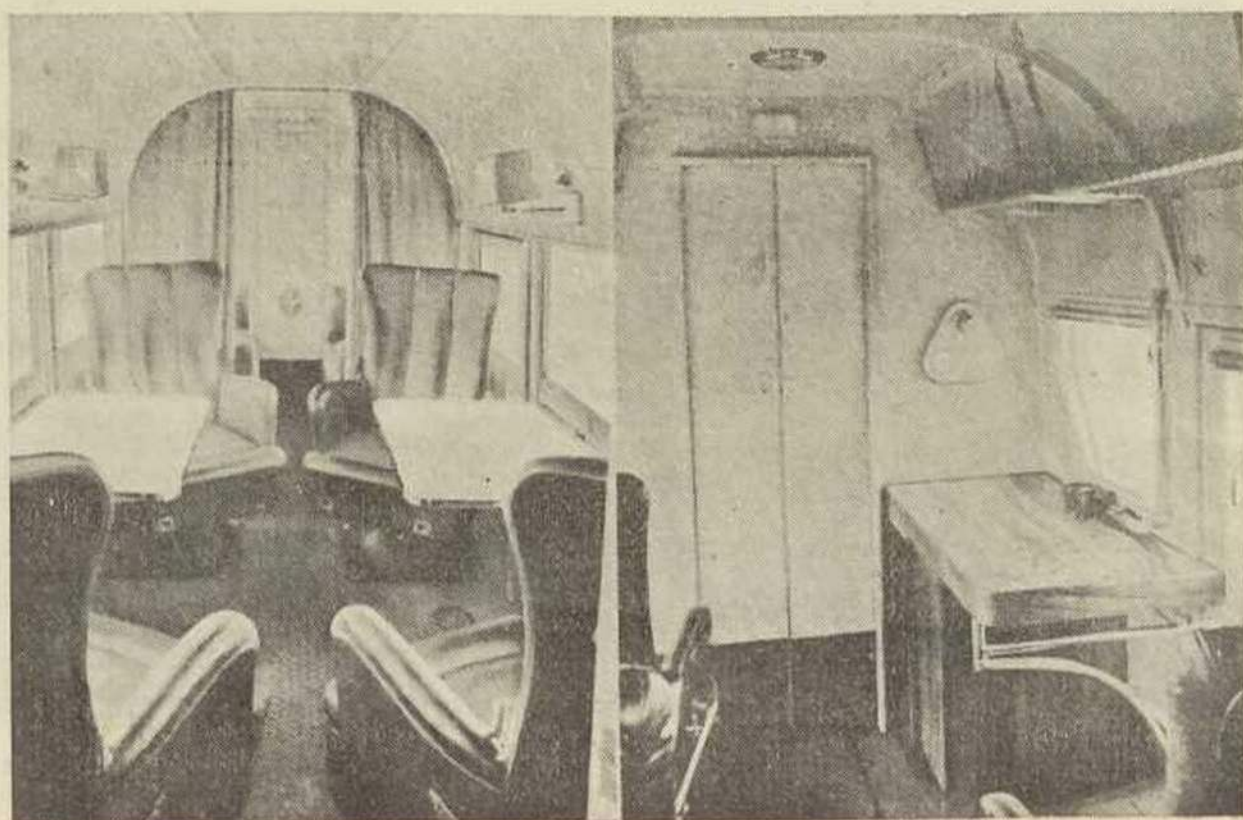
aérea com a marítima reveste também aspectos de grande interêsse, não sendo raras as companhias de navegação que dispõem de frota aérea própria.

Os acôrdos entre os transportadores por ar e água são freqüentes, sendo digno de citação o que a Companhia «Cunard White Star» celebrou com a «Imperial Airways». Os passageiros embarcados na América com destino à Europa ou ao Oriente, podem, ao adquirir os respectivos bilhetes, reservar os seus lugares nos aviões da segunda daquelas emprêsas e utilizá-los nos tro-

Em cima: Compartimento para passageiros, de um aparelho «Junkers», que lembra o interior de uma automotora. Repare-se nas correias existentes junto aos braços dos «fauteils», que servem para segurar os passageiros.

Ao centro: O complicado aparelho de comando de dupla pilotagem de um «Breguet» trimotor. O segundo piloto acumula as suas funções com as de rádio-telegrafista.

Em baixo: Dois aspectos das luxuosas acomodações de um «Junkers» comercial.





Um «Breguet» trimotor em pleno vôo. Este elegante biplano é todo construído de aço e duralumínio. Tem de envergadura 20,70 e de comprimento 14,60. A velocidade de cruzeiro é de 220 Kms. p. h.. Possui capacidade para 10 passageiros e raio de acção de 1.000 Kms. A «Air-France» utiliza este aparelho nas suas linhas de Marrocos.

ços do percurso em que também haja carreiras aéreas.

*
* *
*

A aviação comercial de todos os países vive em circunstâncias difíceis.

A remuneração do capital nela investido, a amortização do material, feita a prazos curtíssimos — em virtude da substituição constante a que obriga o aperfeiçoamento da técnica aeronáutica e a própria segurança dos transportes — e, finalmente, as grandes despesas de conservação que os aviões não dispensam, tudo são encargos financeiros de que as reduzidas receitas do tráfego constituem magra contrapartida.

A existência de aviação comercial traz, porém, inapreciáveis vantagens de ordem política e militar e é por essa razão que os Estados, ainda que à custa de enormes subvenções, a mantêm e auxiliam. A média geral estabelecida para a Europa diz-nos que de cada 100 escudos recebidos pelas empresas de aviação, 68 correspondem a subvenções e apenas 32 a receitas de tráfego.

Não existe, portanto, nenhuma empresa de aviação financeiramente autónoma ⁽¹⁾.

O tráfego aéreo é constituído por passageiros, mercadorias e correio, nas percentagens de 71, 22 e 7 respectivamente, notando-se, a partir do ano de 1932, a que se referem estes números, acentuada tendência de aumento nos transportes de passageiros e correio e ligeira diminuição no de mercadorias.

O coeficiente médio de utilização dos aviões foi, em 1933, de 46 %.

São também curiosos os números que exprimem as médias de dotação de pessoal, serviço dos pilotos e percurso de aviões.

As companhias europeias de aviação comercial empregam uma pessoa por cada 4.500 Km. de percurso anual; no mesmo período de tempo, são exigidas 402 horas de vôo a cada piloto e cada avião percorre 46.000 Km.

Não é favorável à aviação do nosso continente o confronto destes números com os relativos à aviação americana e que são respectivamente 13.500, 850 e 140.000.

(1) O mesmo sucede à maioria das empresas de navegação.

Prosseguindo na citação de outros números, muito significativos — sempre referentes a 1932 — e que dão a ideia do que é a aviação comercial, diremos que o capital das várias companhias europeias anda à roda de 800.000 contos, dos quais 150.000 subscritos pelos governos ⁽¹⁾. As companhias recebem anualmente, a título de subvenção directa, cerca de 750 mil contos, a que devemos adicionar ainda os 150 mil inscritos nos orçamentos dos vários países europeus para seu benefício directo ou indirecto.

Nestas condições, não é exagerado afirmar-se que a aviação comercial custou aos contribuintes europeus — só no triénio 1930-1932 — a bonita soma de 3 milhões de contos!

É óbvio que estas enormes quantias são mínimas, se as compararmos ao que custaram, no mesmo período de tempo, outros meios de transporte: os caminhos de ferro, por exemplo; mas é preciso ter em conta os resultados obtidos, expressos em unidades de tráfego.

A que correspondem as 12:400.000 toneladas-quilómetro transportadas por aviões de comércio, em 1932?

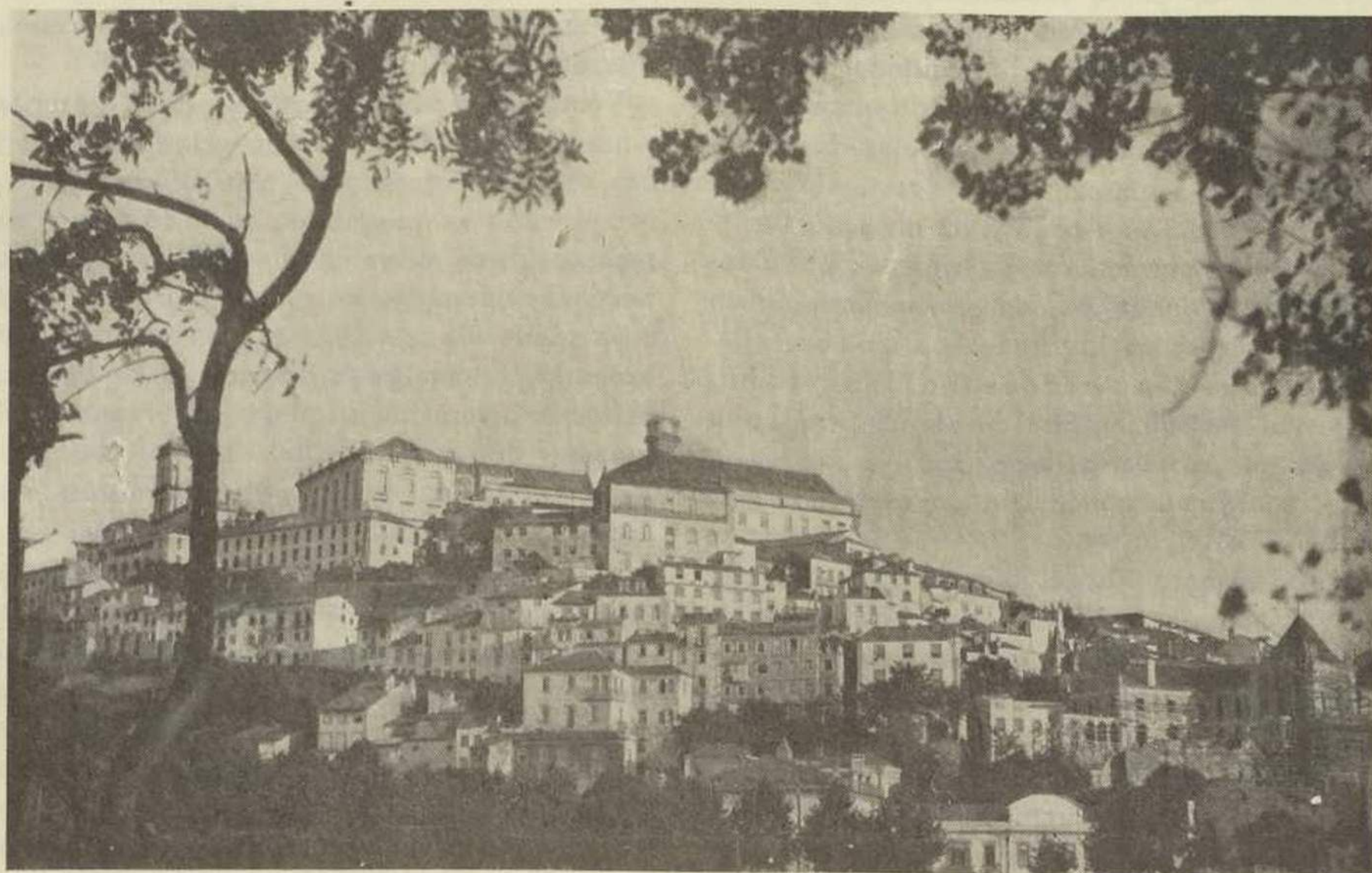
Apenas a um modestíssimo combóio, com 4 vagões de 10 toneladas, percorrendo diariamente 1.000 quilómetros.

Este pequeno combóio custa à Europa 3.000 contos por dia!

Mesmo entrando em linha de conta com a aceleração obtida, havemos de concordar que o preço é excessivo e que deve ser possível, com o mesmo ou até com menor dispêndio, aumentar e melhorar muito os serviços.

É essa, de resto, a orientação que se está seguindo e que, embora lentamente, deve conduzir a melhores resultados. E não será preciso ser-se profeta para visionar, num futuro que não vem longe, a aviação comercial, livre já das dificuldades que actualmente atravessa — e que fôram comuns à infância de todos os meios de transporte — ocupar, entre estes, o lugar de grande destaque que lhe cabe, por direito próprio e por direito de conquista.

(1) Números redondos e equivalência em moeda portuguesa.



Um trecho de Coimbra

Fotog. de Alvaro Paz, enfermeiro de 2.ª classe do
Pósto de Alfaiates.

Conferências de higiene social

PERIGOS E CONSEQUÊNCIAS DO ALCÓOLISMO

Conferência realizada pelo Snr. Dr. Alexandre Cancellia d'Abreu, médico efectivo da assistência domiciliária

(Conclusão)

Diagnóstico da embriaguez

Perante um agente embriagado compete ao respectivo chefe ou a qualquer camarada presente tomar as necessárias providências. Nem sempre é possível levá-lo a um médico. Por isso todos devem estar habilitados a reconhecer esse estado.

E' claro e certo que na maioria dos casos os sinais da bebedeira não deixam dúvidas mesmo para os menos experientes no assunto. Em alguns casos, porém, as escassas manifestações exteriores, não permitem que por um exame superficial se possa reconhecer um grau de intoxicação, em que, a-pesar-da negativa do sujeito e da sua aparente serenidade, o estado mental está bastante perturbado para poder provocar desastrosas consequências. Ha então que proceder a um exame mais meticoloso.

Todos sabem, por prática ou intuição, recorrer a certos pormenores de observação. Contudo, muito longe da idea de os investir no papel perigoso de improvisados médicos alienistas, julgo não ser descabido deixar aqui a sugestão e o comentário de algumas regras a seguir na descoberta dos sinais que, em cada caso, confirmem ou desmintam as vossas suspeitas.

Quási sempre o argüido se presta ao exame, quer inconscientemente, quer no desejo de demonstrar a sua inocência.

Deve começar-se por notar o estado da *face* e dos olhos, que têm, nos casos ligeiros, uma animação especial.

O *hálito* póde dar uma idea errada. Permite somente afirmar a ingestão de determinada bebida. Muitas vezes um indivíduo *cheira a vinho que tresanda*, como diz o vulgo, apenas

porque bebeu em jejum ou com o estômago quási vazio, embora em quantidade insufficiente para se embebedar. Outros se encontram nêsse estado sem qualquer hálito característico.

Observe-se depois se a *marcha* é hesitante, incerta, ebriosa em suma, para o que se deve convidar o examinado a fazer alguns percursos interrompidos por voltas rápidas, a comando.

Verifique-se se tem *tremores*, das mãos, da língua, se os gestos são incorrectos, inadequados, descompassados, mandando-o executar actos um pouco complexos como acender um cigarro, desabotoar-se e abotoar-se, apanhar uma moeda, etc. Observe-se se a *fala* é pastosa entaramelada, titubiante.

Vêm a seguir as provas de leitura e escrita, e um interrogatório sumário pelo qual se verifica se está orientado no espaço e no tempo, comprehende as perguntas, raciocina com clareza, conhece o valor do dinheiro, executa pequenas operações de somar, etc. Vê-se a sua capacidade de atenção experimentando, por exemplo, se corrige os disparates de pequenas histórias inverosímeis que o observador pode inventar de momento.

Insisto nestes detalhes de *diagnóstico para leigos* porque qualquer dos presentes, se registar, por escrito, êsses elementos de observação directa e colhidos no momento oportuno, pode, embora a título meramente de informação, fornecer uma base muito útil para qualquer inquérito subsequente.

E' claro que o resto do exame físico e mental, o estudo da língua, do pulso, das pupilas, das reflexas, das perturbações intellectuais, tem que ficar reservado para os médicos.

Ora succede muitas vezes que o próprio mé-

dico não surpreende sintomas actuais de embriaguez que testemunhas afirmam ter existido momentos antes, quando o indivíduo ocasionou qualquer incidente. Recordo-me de circunstâncias em que no Pôsto temos tido sérios embaraços em nos pronunciar perante homens que nos são enviados sob essa arguição, e que não apresentam já sinais indiscutíveis. A nossa hesitação é ainda maior porque assumimos no momento um papel de julgadores visto que da nossa informação depende afinal a aplicação de qualquer castigo.

Quere dizer: nas condições habituais de escassez de meios de investigação ha situações verdadeiramente insolúveis.

Estudo do alcool no sangue

Recentemente, porém, está sendo pôsto em prática em alguns países um método de perícia científica que resolve êsses casos.

Costuma dizer-se que o saber não ocupa lugar. Por outro lado o assunto, além de interessar aos mais curiosos de entre vós, pode, como veremos, trazer uma prevenção salutar aos reincidentes da embriaguez.

Por estas razões lhes vou dizer resumidamente em que consiste tal processo e quais as suas aplicações práticas.

Funda-se êle no estudo da percentagem do alcool no sangue.

Sabe-se ha muito tempo que normalmente existe no sangue uma quantidade de alcool desprezível e difficil de dosear, e que essa quantidade aumenta na proporção da que fôr ingerida. Só além de um certo limite se pode afirmar a existência de embriaguez mais ou menos dissimulada.

Os métodos de análise usados até ha poucos anos exigiam uma quantidade de sangue relativamente grande que tinha que se colher por punção de veia, o que, em um ébrio, nem sempre era praticável. Ultimamente um professor sueco, Widmark, inventou um método que trouxe grandes progressos para a divulgação dêste recurso pericial. Para a sua execução bastam algumas gotas de sangue colhidas por picada da orelha ou do dedo.

Mais interessante para os senhores do que a

base e a marcha da análise química é o conhecimento dos seus resultados. Widmark, em 700 casos estudados, verificou que nunca havia embriaguez medicamente diagnosticável quando a concentração do alcool no sangue era inferior a 0,8 por mil. Com os valores superiores a 2,6 por mil havia sempre embriaguez evidente. Para os valores intermédios, a concordância entre a análise e os sintomas era inconstante pois que a tolerância é muito variável com os indivíduos quanto à produção de perturbações mentais, como já lhes disse atrás.

Widmark afirma que 1,6 por mil é a máxima concentração do alcool no sangue que pode ter um motorista para ser considerado em condições de conduzir.

O mesmo professor pôde confirmar a noção já anteriormente averiguada de que o alcool ingerido é sempre queimado e eliminado em obediência a certas leis, nada existindo em geral dêsse alcool 12 a 15 horas depois da ingestão. E pôde assim ir mais longe e estabelecer uma fórmula em que se entra com o pêso do indivíduo, o tempo decorrido desde a ingestão, e a percentagem do alcool no momento da análise, e que permite calcular qual foi a quantidade de alcool ingerido e qual devia ser a sua concentração no momento do acto delituoso.

Para entreverem o alcance médico-legal das aplicações desta verdadeira graduação alcoólica do sangue, basta que figuremos dois casos. O condutor de um veículo, um motorista por exemplo, é conduzido à policia sob a acusação de responsabilidade civil agravada por estado de embriaguez que as testemunhas afirmam categoricamente existir. Mas o homem, em um esforço de vontade despertada com a impressão produzida pelo próprio desastre, pela prisão e pelo receio do castigo, consegue apresentar-se correctamente e dissimular o seu estado. Submetido à análise pode confirmar-se a acusação ou, pelo contrário, ser dela ilibado.

Em outra hipótese é, ao contrário, o condutor que alega a sua irresponsabilidade porque a vítima estava embriagada e se lhe meteu diante do carro. Neste caso, quando o assunto estiver regulamentado, o interessado poderá exigir a dosagem do alcool no sangue do atropelado, vivo ou morto, e conseguirá estabelecer

com prova decisiva a sua falta de culpa. Aplicação similar se poderá fazer nos casos de acidentes do trabalho.

De onde se deduz que, se esta intervenção de polícia científica pode comprometer muitas pessoas, também virá a ser para outras uma garantia de defesa.

Na Alemanha é tal a importância atribuída ao método que, mesmo que um médico conteste a existência da embriaguez, se a análise revelar mais que 2 por mil no sangue, esse diagnóstico negativo é invalidado. E' sobretudo nesse país e na Suécia que a polícia, em obediência a legislação especial, recorre à dosagem do álcool nas suas investigações sobre acidentes de viação.

Em um posto do Instituto de Medicina Legal de Berlim está, de dia e de noite, um médico encarregado de colher o sangue dos autores e das vítimas de desastres.

Sei, por amável informação do Sr. Prof. Azevedo Neves, director do nosso Instituto de Medicina Legal, que neste está sendo activamente estudado o assunto (*). E' de prever que aos postos de socorros, em especial aos da polícia, serão em breve fornecidos material e instruções para as colheitas de sangue a enviar para esse Instituto.

A este respeito as conclusões do estudo do álcool na urina são menos aproveitáveis.

Tenham paciência com esta divagação. Reccei que me julgassem desleal e mau amigo se não os avisasse de que os delitos praticados sob a influência do álcool podem ter, além de todas as outras consequências, mais esta, até há pouco imprevisita, do incómodo e desaire de uma forçada e vexatória sangria. Embora mínima, ela permitirá saber, em face de números, se é verdade a inocente abstinência de que o acusado quer convencer os outros... ou se uma boa dose de aguardente não lhe transformou em *sangue ardente* aquele *sangue frio* tão indispensável em todos os actos importantes da vida!

(*) Estudo a cargo do Dr. Ferreira de Almeida, Assistente da Cadeira de Medicina Legal, que sobre a matéria tem um trabalho em preparação.

Alcoolismo crónico

Esboçado a largos traços o quadro do alcoolismo agudo e de alguns dos seus perigos e consequências é tempo de considerarmos o *alcoolismo crónico* entrando agora no domínio mais sombrio da patologia do hospital, do manicómio e da cadeia.

Como era de prever, e é uma realidade, da embriaguez eventual, que fica à porta daqueles estabelecimentos, passa-se muitas vezes, pela sua repetição a intervalos cada vez mais curtos, à intoxicação crónica.

O álcool é um dos chamados venenos eufóricos — quer dizer — destes que dão bem estar e hábito progressivo e de que é necessário ir aumentando a dose até certo limite para se obterem os mesmos efeitos agradáveis.

Cria-se a necessidade imperiosa, indomável, de beber sempre e cada vez mais. Por fim já nem se atinge a boa disposição do princípio. Obedece-se então, quasi automaticamente, à exigência irresistível do organismo que leva a combater os efeitos tardios do álcool pelo próprio álcool.

O bêbedo amador, ocasional, transforma-se assim no alcoólico de carreira. Isto não quer dizer que não há também muitos alcoólicos cujos abusos, sem lhes provocarem habitualmente as manifestações da embriaguez, os conduzem à morte pelas lesões produzidas durante longo período.

Os doentes têm por vezes expressões perfectas para definirem as suas situações. Não conheço melhor maneira de descrever o mecanismo do círculo vicioso que se estabelece entre o desejo e a intoxicação do que o relato de um doente junto do Dr. Binswanger: «Ao princípio», dizia elle «bebia por puro prazer e porque desta forma pensava com mais liberdade, compreendia melhor os homens e os livros, gostava mais da música e deixava correr a minha fantasia; mais tarde succedia o contrario porque estava débil e então bebia para combater o meu nervosismo (produzido pelo álcool), para embriagar-me e vencer as dificuldades práticas que diariamente se me apresentavam na vida».

E' o que um alcoólico regenerado exprimia assim: «Ao princípio apoderava-me do copo

para beber, por fim era o copo que se apoderava de mim».

Em uma peça argentina recentemente representada em Lisboa o autor põe espiritualmente na boca de um boémio incorrigível definição semelhante, aproximadamente nêstes termos: — «Como o pior da bebedeira é o estado que se lhe segue eu acudo sempre a tempo com nova bebedeira preventiva antes que acabe a anterior».

Não quero, nem o poderia fazer, apresentar-vos uma memória científica sôbre o alcoolismo, o que estaria fora dos limites do tempo e do objectivo desta conversa. Ha múltiplas questões que me levariam muito longe e não teriam aqui utilidade.

Suponho sabido que nem tôdas as bebidas alcoólicas têm a mesma toxicidade e que, além do alcool, têm importante papel outros componentes dessas bebidas, principalmente as numerosas essências que entram nos licores, absinto, vermouth, etc.

Em qualquer trabalho sôbre alcoolismo podem ver quadros comparativos do poder tóxico dos diferentes alcoóis e bebidas. Os alcoóis metílico e amílico, são muito mais tóxicos do que o etílico, o espírito do vinho. Nas projecções verão os resultados diferentes da injecção de doses iguais de um ou outro alcool em cobáias.

Se eu recorresse agora aos livros para lhes descrever os tipos patológicos do alcoolismo, os senhores podiam pensar que se tratava de casos estrangeiros de uma gravidade inexistente entre nós. Adoptemos antes um método intuitivo apresentando-vos exemplos colhidos no nosso meio para que possam ver, erer e entender melhor.

Ponhamos, pois, os livros de parte e, por um esforço fácil de imaginação, acompanhem-me em visita ao meu serviço do hospital.

Pouco ou nada temos que ver na enfermaria de mulheres. O alcoolismo feminino é muito mais raro entre nós do que em terras estrangeiras.

Nunca me esquece, a propósito, o espectáculo trágico-cómico de uma madrugada, em pleno coração de Londres. Uma mulher, em transes

de fúria alcoólica, debatia-se e agredia nada menos do que três reforçados *policemen*. Êles, paternalmente, fiéis àquela tão britânica e regulamentar paciência, não tiveram mais remédio do que levá-la de charola até ao pôsto.

Se se dão entre nós cenas destas, devem ser muito menos freqüentes.

Vamos à enfermaria dos homens. E' raro que entre as quatro duzias de doentes não haja alguns bons exemplares, de espectaculosos sintomas, dignos de vos mostrar.

Os meus amigos não irão agravar o seu sofrimento com a crueldade de uma divulgação. Serão discretos, como eu, para que nem se apercebam de que os exponho para vossa proveitosa lição.

Aqui, nesta cama de tôpo, vejam um homem, novo ainda, mas de quem seria sarcasmo dizer-se que está na fôrça da vida porque mal pode soerguer-se. O ventre volumoso revela-se sem o descobrir. Tem ascite, o que o povo conhece como *barriga de água*. Já necessitou de vários esvaziamentos de muitos litros de líquido. Depois destas extracções consegue-se palpar um fígado duro, pequeno, em plena cirrose atrofica como o que vereis nêstes quadros e nas projecções. Tem a face terrosa, o nariz vermelhusco cheio de venosidades, o mau pêlo das doenças depauperantes. Emagrecido, de pele sêca, só o ventre avulta, grotescamente...

Numa cama perto está outro, mais velho, também chefe de família com nove filhos. Tem a mesma doença há três anos, de marcha mais arrastada porque deixou de beber ao primeiro alarme. Mas as lesões do fígado permaneceram irreductíveis. Teve também já três punções.

Fazemos-lhes o tratamento possível, mas o mais provável — sabemo-lo pela dolorosa experiência de muitos casos semelhantes — é que as punções tenham que se repetir dezenas de vezes. Se uma complicação cardíaca ou pulmonar não se antecipar, a caquexia virá pôr termo a êste longo e tormentoso sofrimento. Ambos êstes homens, tive o cuidado de o averiguar, eram bebedores habituais e confessos de mais de um litro de vinho e só por excepção bebiam aguardente.

A propósito de ascite: — referiu-me um colega, há dias, o caso de um doente em que fôram fei-

tas 85 punções de cerca de um almude. Dir-se-ia que fôra condenado a restituir, transformado em líquido seroso, todo o vinho que com prazer bebera durante anos sem mistura de outras bebidas! Um filho dêsse homem, que se entregou a abusos de aguardente, veio a morrer também de uma cirrose, esta de marcha muito mais rápida, ao fim de seis ou sete punções. Outro colega fidedigno contou-me que, no seu tempo de Coimbra, um francês fazia mercadoria do seu líquido do ventre que fornecia para ser utilizado no laboratório da Universidade como meio de cultura de micróbios. Ia periodicamente ao hospital sujeitar-se à punção e receber uma certa quantia por determinada dose que não consentia que fôsse excedida em cada extracção.

Mas continuemos a nossa visita. Além, na tira fronteira, está um doente vindo já de longa estadia em outro hospital. A doença, neste caso, uma polinevrite, teve-o inteiramente paralisado das pernas atrofiadas, e apenas com frouxos movimentos dos braços, cheio de dores, durante longos meses. É já felizmente um aprendiz do andar e contamos restituí-lo a uma regular actividade se se mantiver na indispensável abstinência, no que acreditamos porque é um homem inteligente, capaz de se dominar e que aproveitará da dura experiência.

Este sairá curado, como é freqüente nesta doença. Nem todos têm a mesma sorte. Muitas vezes recorro com mágoa a história triste de um pobre rapaz de cerca de 20 anos que morreu naquela outra cama. Veio-nos de uma povoação do Ribatejo. Por tendência mórbida, e muito também por ignorância, fazia do vinho o seu principal quando não exclusivo alimento. Forma grave, típica, de polinevrite, com paralisia de todos os membros, destas que daria uma excelente gravura de compêndio. Contudo não desesperavamos de o curar quando a má nutrição dos tecidos permitiu que se instalasse uma ferida na região sagrada. A infecção desta, inevitável e de marcha aguda em terreno sem defesa, determinou a morte em poucos dias.

Não quero fantasiar. Mostrei-lhes os casos típicos actualmente na enfermaria. Por isso,

passando sem referência por outros doentes, dos pulmões, do coração, do cérebro, ou dos rins, em que se pode considerar mais ou menos discutível e aceitável a influência dos seus hábitos alcoólicos averiguados, vamos recorrer à consulta dos nossos registos.

Tomemos esta história entre as recentemente arquivadas. É a história de muitos, bem escolhida portanto para, com um exemplo vivo, lhes resumir a forma como se instala desde a infância e a que extremos pode levar o alcoolismo.

Omitirei propositadamente pormenores para dificultar a identificação. Esse doente de 30 anos, predisposto por hereditariedade, começou muito cedo os seus abusos. Criança ainda, pedia em casa para bolos, dinheiro que gastava em cálices de aguardente. Aluno de uma escola superior era mais assíduo nas casas de ginginha do que nas aulas. O casamento trouxe curta trégua aos seus hábitos imoderados. Passando a viver em terra vinhateira, o vício acentua-se.

Irritável e mal comportado, deixa de cumprir as suas obrigações e cria a amargura da família. Aparecem os tremores que vão aumentando. A marcha torna-se difícil, como a de um velho. Em curto prazo entra em loucura alcoólica aguda com delírios de perseguição e de ciúme. Tem ilusões e alucinações terríficas. Vê bichos sobre a cama, sente-se atacado e agredido, julga que o esperam à esquina para o prender ou matar. Aterrado, já não pode sair só. E', prêsas deste estado de agitação, no limiar do trágico *delirium tremens* que faz uma daquelas tentativas de suicídio para que os delirantes alcoólicos têm grande tendência. Depois da ingestão, sem resultado, de remédios em dose tóxica, no mesmo dia mete uma bala na cabeça. É trazido ao Banco do Hospital. De um serviço cirúrgico é, passados dias, transferido para esta enfermaria. As radiografias mostram-nos a bala inclusa no crâneo com uma perfeita e espantosa tolerância. Tão certo é que ao menino e ao borracho... Mas as perturbações mentais mantêm-se, embora menos violentas.

Continua confuso, delirante. Afirmar ser solteiro com a mulher e a filhita junto dêle. Levanta-se de noite para se dirigir a pessoas

que vê em alucinações, sente animais passarem de corrida e bater-lhe nas pernas.

O principal tratamento consistiu na abstinência absoluta. Teve alta convalescente e hoje está curado da sua loucura e do seu vício e espero que também a este servirá a dura lição.

Vejamos outra história do mesmo género, esta de um ferroviário. Mais uma razão para lhes esconder tudo o que possa levá-los ao seu reconhecimento. Alcoólico inveterado, era dos tais que se sustentam em grande parte de vinho, além do mata-bicho com aguardente. Entrou agitado, com delírio por vezes agressivo, queixando-se a cada passo injustificadamente do pessoal. Ruído, perturbava de noite toda a enfermaria. Mesmo durante a minha visita cantava em alto tom o que o fez merecer dos outros doentes a alcunha de *tenor*. Tinha tremores acentuados e paralisia quasi completa dos membros inferiores, que nos deu sérias apreensões quanto à possibilidade de restabelecimento. Ao fim de 5 meses saiu quasi bem e pôde já retomar o serviço. Se não se mantiver abstinente, o seu próximo internamento será no hospital dos doidos.

Como estes dois exemplares mentais evoluíram para a cura, podem pensar que o mal não é afinal tão grave como se afirma. E' que lhes mostrei até agora do melhor. Tem passado por aqui muito pior. Um, por exemplo, entrou em *delirium tremens* que o levou à morte em poucos dias. Outros saíram daqui para o Manicómio condenados a permanências longas se não definitivas. Outro exemplo é o deste subalterno de um navio norueguês que, fazendo desmedidamente as honras ao nosso vinho do Porto, entrou em excitação tão violenta e agressiva que armou grande desordem em um café. Rebelde à acção das injecções, manteve em estado de alarme a enfermaria, experimentando as forças dos enfermeiros em uma espécie de campeonato de luta a que tive de pôr termo mandando-o para um manicómio.

Não foi para lhes ensinar terapêutica que lhes falei na abstenção absoluta a que foram sujeitos os doentes que se curaram. Foi para que soubessem que essa é a base do tratamento hoje adoptada, sem discussão, por todos os

médicos e em que a família e os amigos, pondo de parte o preconceito de hipotéticos perigos, muito nos podem ajudar. E foi também para que conhecessem mais uma consequência dos abusos alcoólicos que acaba de uma vez para sempre com o prazer, que o indivíduo poderia manter por toda a vida, de beber o bom vinho com conta, peso e medida.

Descrevi-lhes doentes do fígado, dos nervos, e do cérebro. Muito mais teria que lhes mostrar neste género, assim como dentro dos outros capítulos como os das doenças do coração, dos vasos, dos rins, da nutrição, dos olhos, etc.

Se pudessem aparecer pela Consulta externa raros dias deixariam de ver um alcoólico no activo, ou um degenerado ou um epiléptico, suportando o fardo fatal de negras taras herdadas por culpa do alcoolismo dos pais.

Mas, como nem os senhores nem eu podemos demorar-nos, tive que me limitar à simples menção dessas outras doenças tributárias do alcoolismo crónico, e que são menos impressionantes do que aquelas que lhes descrevi.

Outros aspectos dos perigos e consequências do alcoolismo: — a influência sobre a mortalidade geral, sobre a duração da vida, sobre a etiologia e a marcha de outras doenças como a tuberculose, etc., o seu papel no pauperismo, na degenerescência, no aumento da loucura, na criminalidade e na baixa da natalidade, dariam matéria para outros tantos capítulos de outra palestra ainda mais extensa.

As projecções que vou mostrar-lhes e que devo ao favor, que muito agradeço, do illustre especialista da Companhia, Sr. Prof. Costa Sacadura, suprirão algumas das forçadas omissões da minha exposição. Esta terminará em seguida com algumas palavras sobre a magna questão actual: os médicos perante o consumo do vinho.

Descrição das películas projectadas (*)

1.ª Película. — Mostra os efeitos produzidos no porquinho da India são, pela injecção de 1 c. c. de alcool etílico (ou

(*) *Vues pelliculaires pour projections lumineuses. — L'alcoolisme* — Librairie Larousse. Paris.

espírito de vinho). O animal começa em pouco tempo a ter uma marcha titubeante e a manifestar certos sinais de excitação. A embriaguez dissipa-se pouco a pouco permitindo o regresso ao estado normal.

2.^a Película. — Demonstra a toxicidade muito maior do álcool amílico que se encontra em abundância na aguardente da batata. A injeção de igual quantidade deste álcool produz no porquinho da Índia uma inquietação seguida de estado de torpor que geralmente se termina pela morte.

3.^a Película. — Demonstra o envenenamento produzido pelos vapores do álcool. Sob uma campânula de vidro, com um orifício que assegura a renovação do ar, vê-se um porquinho da Índia em frente de uma esponja embebida em álcool. O animal começa a estar inquieto, a vacilar, até que cai para nunca mais se levantar.

4.^a, 5.^a e 6.^a Películas. — Apresentam tipos de alcoólicos, homens e mulheres, com as atitudes características e os estigmas das conhecidas máscaras dos bêbedos inveterados.

7.^a Película. — Reproduz uma cena de alcoolismo frequente nos dias de fêria. Na taberna um operário consome em bebidas o seu salário e, já com a razão perturbada pelo álcool, recusa-se a acompanhar a mulher que, com dois filhos pequenos, lhe vem suplicar que regresse a casa.

8.^a Película. — Demonstra as consequências graves do alcoolismo sobre a descendência pela apresentação de dois tipos de degenerados idiotas, filhos de alcoólicos.

9.^a Película. — É um diagrama que mostra a marcha ascendente da loucura em França, à medida que o alcoolismo aumentava (anos de 1872 a 1888). A linha que, no gráfico, indica os números referentes à loucura aproxima-se muito, na sua forma geral, da que diz respeito ao alcoolismo.

Mais quatro projecções mostram, lado a lado, órgãos de indivíduos sãos e de alcoólicos. Exemplificam as graves lesões produzidas pelo alcoolismo nos seguintes órgãos: estômago, fígado, coração, rins e cérebro.

Alguns quadros expostos na sala que apresentam múltiplos aspectos do alcoolismo, e numerosos disticos contendo exortações anti-alcoólicas, completam a documentação gráfica desta palestra.

Os médicos perante o consumo higiénico do vinho

Muito expressamente lhes fui mostrando os perigos e consequências do alcoolismo levando-os comigo a examinar casos concretos em doentes dos meios proletários e da burguesia humilde, que são de observação diária nos nossos hospitais e manicómios.

Se houvesse tempo também lhes poderia ler histórias similares colhidas nas camadas de melhor vida económica e até nas sociedades elegante e intelectual.

Com a nossa tendência para importar tudo o que é mau, vem-nos do estrangeiro e ganha

terreno a negregada moda dos *cocktails*, invenção diabólica que, na sua essência, consiste em misturar as bebidas mais variadas e exóticas estragando o paladar aceitável ou excelente que cada uma isolada poderia ter.

Já seria deplorável que essa moda nova trouxesse uma mórbida perversão do gosto que vai assim abandonando, cá como lá fora, os nossos Porto e Madeira muito menos nocivos. O pior é que são misturas de forte toxicidade, tanto pela elevada concentração alcoólica, como pela natureza das substâncias venenosas que entram na composição dos diferentes licores e ingredientes que os constituem, e que vão já produzindo as suas vítimas.

Em uma monografia sobre *Alcoolismo mundano* o médico francês Pruvost entreteve-se a coleccionar 30 receitas dessas autênticas teriagas e informa que em um *bar* muito conhecido de Paris se serve correntemente um *cocktail* com tintura de iodo!

Andaram durante esta hora comigo em contacto com factos palpáveis, sugestivos. São amostras lamentáveis que a todos nos permitem afirmar, sem risco de que nos acusem de invenção ou exagero, a triste realidade de um alcoolismo existente também em Portugal. Julgo-o menos extenso e maligno do que na maioria dos outros países. Creio que está em declínio, e que este se acentuará com a melhoria das condições de vida. Mas considero-o indiscutível.

O que fica dito firmou-me autoridade para as considerações seguintes.

Faz-se entre nós ultimamente, por todos os meios, até em cartazes dos eléctricos, com frases subscritas por médicos, uma propaganda intensa a favor do consumo do vinho.

Compreende-se a perplexidade não só dos espíritos mais simplistas mas também de quantos não conhecem os elementos suficientes para apreciar o problema. E, muito naturalmente, a pergunta surge: — «Se continua a haver alcoolismo, cheio de perigos e consequências, como conciliam então os higienistas essa propaganda com a luta secular contra as apregoadas devastações do álcool?»

Algumas pessoas me têm pedido explicações. Estou certo de que em muitos dos trabalha-

dores presentes há o desejo de serem esclarecidos a este respeito e que só por acanhamento não se dirigem aos seus médicos a indagar: «Afiml, Doutor, devo ou não beber vinho?»

Aproveito o nosso encontro aqui para vos ilucidar desassombrada e lealmente, como médico e amigo que se considera em parte responsável pela vossa saúde.

Está longe de mim, ao abordar este assunto delicado, o intuito de iniciar polémica científica própria de academias e congressos. Quero mesmo defender-me de levantar aquela «tempestade em um copo de vinho» que atormentou Duclaux por ter afirmado que o alcool é um alimento... Não obsta a que para deduzir e justificar a minha resposta eu tenha de ventilar certos pontos de doutrina aplicáveis à matéria.

Quanto às atitudes a respeito do uso de bebidas alcoólicas extremam-se dois campos.

De um lado, os defensores intransigentes da abstinência.

Do outro lado, os que recomendam calorosamente o uso habitual, com moderação, do vinho, como um alimento necessário ao organismo.

Entre os dois campos estão os que, como nós, ecléticamente admitem, consentem, ou aconselham em alguns casos clínicos, o uso higiênico do vinho, como o de qualquer outro alimento tónico e estimulante, sem aquela exortação fundada em uma pretensa necessidade fisiológica.

Não ha, bem entendido, quem tenha a perversidade de, para servir inconfessáveis interesses, se arvorar em propagandista do uso imoderado até à intoxicação crónica.

Os primeiros, os apóstolos da abstinência, conduzem campanhas com um entusiasmo digno de melhor emprêgo. Numa ânsia de proselitismo fundam sociedades cujo lema é a abstinência, e em que só podem filiar-se os que tomam o compromisso de honra de, em caso nenhum, usarem qualquer bebida alcoólica.

Ha na Suissa, por exemplo, algumas associações anti-alcoólicas de ferroviários. Devemos concordar em que o campo de propaganda é bem escolhido. Essas associações, com as de outros países, constituem uma Federação que tem a sua séde em Zurich. Por intermédio do Ministério dos Negocios Estrangeiros puz-me em contacto com

esse organismo. Em larga correspondência convenci-me da sinceridade dos seus propósitos. Não serei eu, que acabo de lhes mostrar tantos malefícios do alcoolismo, que praticarei a incoerência de negar utilidade às ardorosas campanhas dessa Federação. Sob o ponto de vista anti-alcoólico muito delas se aproveita como, por exemplo, quando advogam a proibição de os agentes ferroviários beberem durante o serviço, disposição de facto muito recomendável.

Mas, na realidade esse apostolado não atinge um grande successo pois que verifiquei que é precária a sua expansão e que o exagêro ultrapassa e prejudica o seu próprio objectivo.

Recebi muitos jornais, monografias, folhetos, etc., e não logrei convencer-me do bom fundamento da doutrina no seu aspecto exclusivista.

Estrênuos defensores da abstinência, não ha argumento que não ergam contra o alcool sob todas as formas. Ele daria, mesmo em mínimas doses, efeitos tóxicos, produziria sempre lesões em vários órgãos. Atribuem-lhe todos os males mesmo os mais discutíveis e que em outras causas e doenças se devem filiar. O seu ardor leva-os ao extremo de negar que o vinho seja um alimento e a recusar-lhe até tôdas as qualidades que o fazem utilizar na terapêutica.

Ora essa campanha em tal terreno extremista não se justifica.

O vinho entrou nos hábitos alimentares desde os primeiros tempos da humanidade.

Nem arrancando tôdas as vinhas e tôdas as árvores cujos frutos possam produzir alcool se conseguiria a abstinência geral. Sempre se fabricaria alcool, de madeira ou de outras substâncias, e muito venenoso, como acontecia nos Estados Unidos da América.

Tôdas as disposições proibitivas têm fracasado estrondosamente. Haja em vista o que succedeu naquêle país com a famosa lei sêca, a lei *Volstead*, que deve ter causado muitas mortes por ingestão de alcoóis tóxicos. Deu origem a tôdas as falsificações e ao contrabando de bebidas mais que suspeitas, e promoveu assim a mais formidável escola de banditismo que se conhece no mundo. Acabou por ser abolida como merecia.

Admitamos contudo este impossível: — que em Portugal se conseguia a abstinência geral.

Teríamos do mesmo passo a ruína, a miséria e a fome de grande parte da população portuguesa que vive da cultura das vinhas. Viria a desencadear-se uma catástrofe económica que se cifraria em um número de doenças, de estragos, e de casos mortais, muito superior ao que produz o próprio alcoolismo. Seria pretender curar um mal por meio de outro muito maior.

Evidentemente, tudo o que os apóstolos da abstinência afirmam é verdade quando aplicado ao abuso do alcool, que dá a impregnação do organismo, e não ao uso moderado da bebida nutritiva e de alcool muito diluído que é o vinho. Não se deve assimilar este ao alcool e às bebidas muito concentradas.

Parece-me uma causa julgada! A abstinência fica para os que não gostam de vinho, para os doentes a quem o contra-indicamos, e para os próprios alcoólicos que têm na abstenção absoluta o melhor processo de cura.

Reparem ainda quanto seria cruel e desastroso privar o rude trabalhador

do Vinho nosso de cada dia

na inspirada síntese que Matos Sequeira trouxe ao Concurso de Canções há dias coroado de tão notável êxito.

Mas eu tinha só uma hora para os reter e os senhores um limite de vagar e de paciência.

Como tenho que encurtar, limito-me a dizer-vos, apoiado no estudo e na minha experiência já longa da medicina e da vida que não há razão científica para proibir o vinho a um adulto normal, como não a há para proscriver certos alimentos comuns só pelo receio dos abusos. Pela mesma razão teríamos que suprimir o café e o chá que dão, quando dêles se abusa, as manifestações do cafeísmo e do teísmo.

Se temêssemos com tal exagêro os perigos de intoxicação teríamos que abandonar certos medicamentos, como a morfina e a cocaína, cujo emprêgo tanto contribue para a satisfação e a glória da arte médica.

Esta doutrina é já hoje um lugar comum para a grande maioria dos médicos.

A chave da questão está na dose e na oportu-

nidade do consumo, o que se pode condensar nas seguintes regras:

— Beber vinho comum de boa qualidade com exclusão de qualquer bebida destilada (aguardente, licores, etc.).

— Beber excepcional e moderadamente os vinhos generosos (Pôrto, Madeira, etc.).

— Beber só às refeições.

— Não ultrapassar a dose diária de meio litro para uma pessoa pouco activa e de peso normal, podendo ir até 750 c. c. ou ao máximo de um litro às pessoas mais pesadas e que produzem o trabalho violento que favorece a utilização do alcool.

Não vejo que na publicidade de propaganda se chame devidamente a atenção para esta temperança. Certos dísticos têm o inconveniente da sugestão para abusos, não, é certo, na forma nem na intenção, mas na falta de expressões moderadoras.

Admito a propaganda mas temo a sua incompreensão que pode levar aos excessos que comprometem a causa, pelo desenvolvimento do alcoolismo e pela reacção inevitável dos higienistas que ela viria a determinar.

Bom seria que a «Sociedade Médica Internacional para o estudo científico do Vinho e da Uva» que tem, entre nós, qualificados representantes, tomasse à sua conta a censura dessa publicidade.

Bem orientada tal propaganda, aceitos os conselhos médicos, poderá conseguir-se para ela uma melhor compreensão e uma indiscutível legitimidade que, nos termos em que actualmente é feita, não tem.

Não era preocupação minha agradar aos economistas. Pouco me importaria se, na defesa dos bons princípios da suprema lei da saúde, tivesse concitado as suas críticas agressivas. Verifica-se afinal que, sem os procurar, com êles me encontrei em bom terreno de entendimento e que, de certo modo, lhes trouxe colaboração. Assim: — mostrei, na primeira parte, como em um grupo de cerca de 15.800 trabalhadores, na sua maioria consumidores moderados de vinho, o alcoolismo faz diminu-

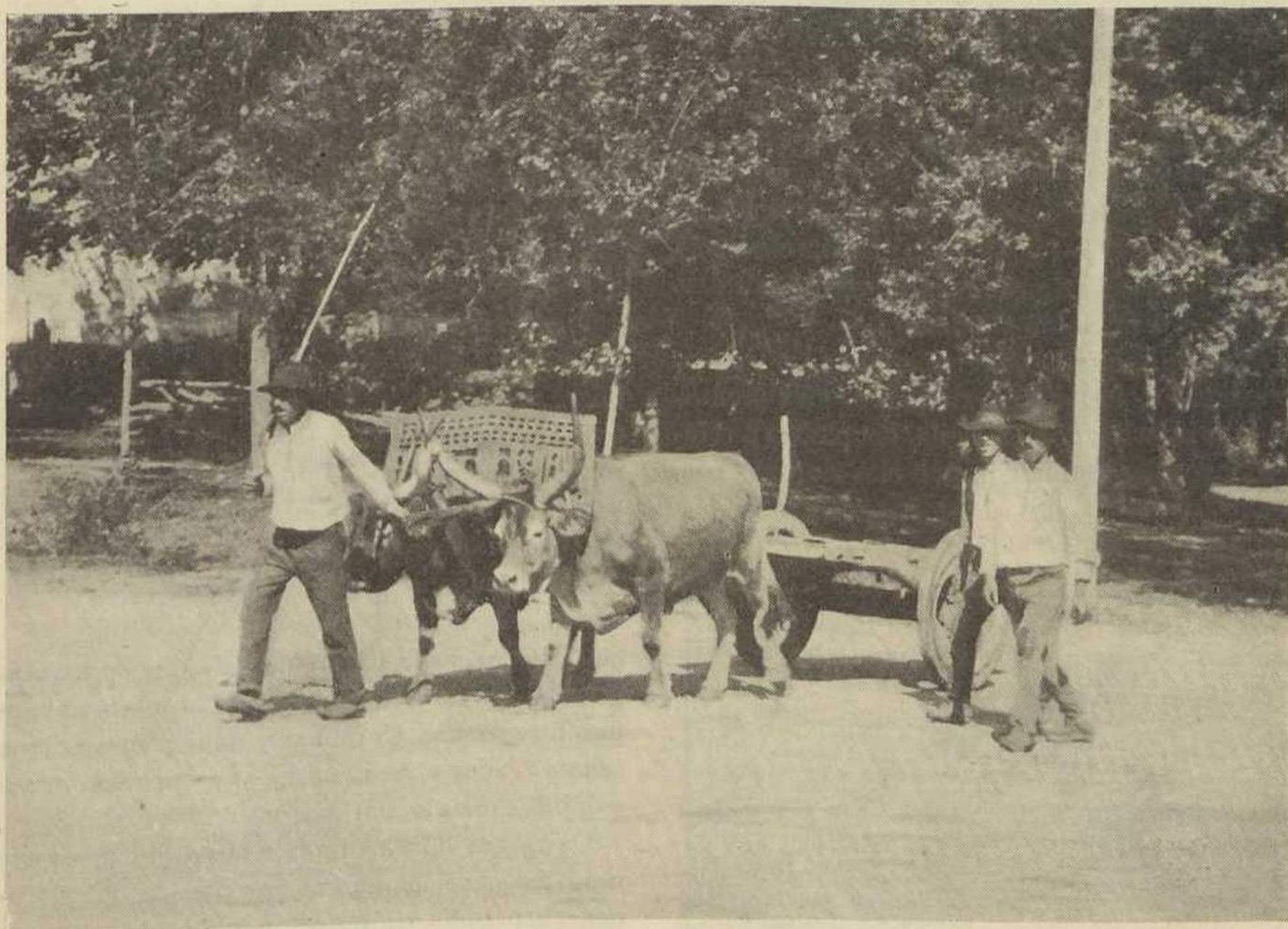
tos estragos; — nesta última parte afirmei a minha convicção da inocuidade do vinho em dose higiênica; — mas, sobretudo, ao estudar os malefícios do alcoolismo essa colaboração assumiu um papel mais persuasivo. Com efeito, demonstrei então que, nesta matéria como em todos os actos naturais, são os abusos que desacreditam o uso legítimo e normal. Se não houvesse o perigo alcoólico a fornecer sérios argumentos aos propagandistas da abstinência, muito mais gente consumiria o vinho.

Não é com os alcoólicos que se deve contar para resolver as crises vinícolas. Êles são afinal os piores inimigos do consumo habitual porque o comprometem e difamam. O alcoolismo

é, em ultima análise, a falsificação do uso salutar do vinho.

Quere dizer e em conclusão: — podem fazer causa comum os que se mantêm, como eu, no campo da luta contra o alcoolismo e, por melhor lhe conhecerem a nocividade, se empenham na sua extinção, e os que fazem a propaganda do vinho como bebida-alimento higiênico.

Podem entender-se e aliar-se todos no bom combate anti alcoólico desde que, a impor energia a uns e moderação aos outros, ergam um estandarte único com a seguinte legenda: — *guerra ao alcoolismo porque, além de todos os restantes malefícios, êle é a deshonra do legítimo e sadio consumo do vinho!*



Cena Minhota

Fotog. de Octávio Homem, empregado de 1.ª classe da Divisão de Via e Obras.

Notas de Arte.

Uma cidade desencantada

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

(Continuação)

II



Composição de elementos ornamentais pompeianos cujo fundo reproduz o célebre mosaico encontrado no «prótiro» duma casa. O dístico «cave canem» quer dizer: «cuidado com o cão»

s oscos, povo de pastores da antiguidade itálica, passam por terem sido os fundadores, no século VI antes da nossa era, de uma pequena povoação, conhecida sob a denominação de Pompeios, na margem direita e junto à foz do riacho chamado

Sarno que banha a província do reino de Itália a que dão o nome de Campânia.

Cêrca de quatrocentos anos antes de Cristo, os samnitas, indómitos guerreiros das montanhas do interior da península, ocuparam a referida povoação, dominada por eles durante três séculos.



Mapa da região da província romana de Campânia onde existiu Pompeios

Os novos senhores favoreceram o desenvolvimento da urbe a que imprimiram o benéfico influxo da arte helénica e ao mesmo tempo transformaram-na num poderoso baluarte que desafiava impávidamente as arremetidas dos exércitos dêsses tempos.

Foi só no ano 80 antes da era actual que Sila, famoso ditador romano, conseguiu, após longo e apertado cêrco, a submissão completa da coibizada cidade que, de simples aliada da República, se converteu em colónia romana com o título de «Colónia Venéria Cornélia Pompeianorum», designação esta baseada na preferência que o vitorioso general dava à deusa Vénus e no nome da família patricia Cornélia à qual o mesmo pertencia. Vénus ficou sendo a protectora da colónia e Sila o seu patrono.

Os novos dominadores fizeram de Pompeios uma das suas estâncias predilectas de gôso e descanso onde os felizes e poderosos viveram vida licenciosa em meio do maior luxo e na fruição de todos os prazeres mundanaes.

Depois de ter sofrido ainda as vicissitudes



Guerreiro samnita segundo uma pintura de um vaso antigo



Pompeios — Estado actual da porta da cidade conhecida sob o nome de Herculano; vê-se um lanço da muralha e ao fundo uma torre

da luta entre César e Pompeio ⁽¹⁾ parecia que uma era de paz, concórdia e progresso ia iniciar-se para a afamada cidade da Campânia quando no dia 5 de Fevereiro de 93 um violento terramoto a destruiu quasi inteiramente.

Embora não fôsse costume atingirem tais cataclismos a violência então registada não resta dúvida que os pompeianos já se haviam habituado a considerar os tremores de terra como um mal crónico e sem remédio, motivo por que não desampararam o local e até, passado o momento de pânico, se apressaram a levantar das ruínas as suas belas casas e soberbos monumentos.

Dezaseis anos depois continuavam os sobreviventes do terramoto entregues à árdua tarefa de reconstrução da cidade quando, no dia 23 de Novembro de 79, uma catástrofe muito mais terrível aniquilou para sempre a sedutora Pompeios.

(1) Acêrca dêste nome escreveu o Sr. Dr. J. Leite de Vasconcelos, a página 137 do 3.º volume da sua monumental obra «Religiões da Lusitânia», o seguinte: «Conquanto hoje vulgarmente se diga e escreva *Pompeio*, à imitação do francês *Pompée* ou do italiano *Pompeo*, adopto aqui a forma *Pompeio*: 1) porque em latim é *Pompeius*, e a terminação — *eio*, deduzida de — *eius*, é perfeitamente compatível com o génio da nossa língua; 2) porque não há razão nenhuma séria para dizer *Pompeo*; 3) porque os nossos clássicos do século XVI disseram *Pompeio*, por exemplo: Camões nos *Lusiadas*, III, 71; Arráiz nos *Diálogos*, 1.ª ed., fl. 92 r., 96 r. (várias vezes) e 96 v.; Fr. Bernardo de Brito, na *Monarchia Lusitana*, Alcobaca 1597, fl. 286 r., etc. Ainda no século XVII Bento Pereira traduz na *Prosódia* também *Pompeius* por *Pom-*

Edificada no sopé do monte do Vesúvio, vulcão que por essa época se supunha extinto, teve a horrível surpresa de sentir o seu violento despertar exteriorizado por espantosa



Uma grande erupção do Vesúvio em 1906. Pesadas volutas, acumuladas no ar, a 3000 metros de altura, formam uma espécie de bloco que pesa sobre toda a região e despeja torrentes de cinzas, de gases e de água a muitas léguas em redor

peio; e no *Comentário dos Lusíadas*, publicado em Lisboa em 1720 por Manuel de Faria Severim, se usa, a páginas 94-95, mais de uma vez *Pompeyo* (como é sabido na ortografia antiga *ey* e *ei* alternam entre si). No século XVIII o português decáia muito, com as traduções feitas por gente inhábil, e não admira que se encontre *Pompeo*; mas no século XIX Herculano restaurou a verdadeira forma, por exemplo, na *História de Portugal*, t. I, 2.ª ed., pág. 23 (*Metelo e Pompeio*) e pág. 24 (*César e Pompeio*). — A nossa língua está tão estragada nas obras dos escritores modernos, geralmente nada ou pouco escrupulosos de a saberem e manterem pura, que é necessário reagir, e buscar o amparo dos bons esteios, para não ir tudo arrastado na corrente da dissolução.»

erupção que sepultou a cidade sob grossa mortalha de cinzas, escórias e lavas com muitos metros de espessura, acontecendo o mesmo também a outras ridentes cidades da província campaniana denominadas Herculano e Estábias, além de grande número de aldeias e quintas («vil-

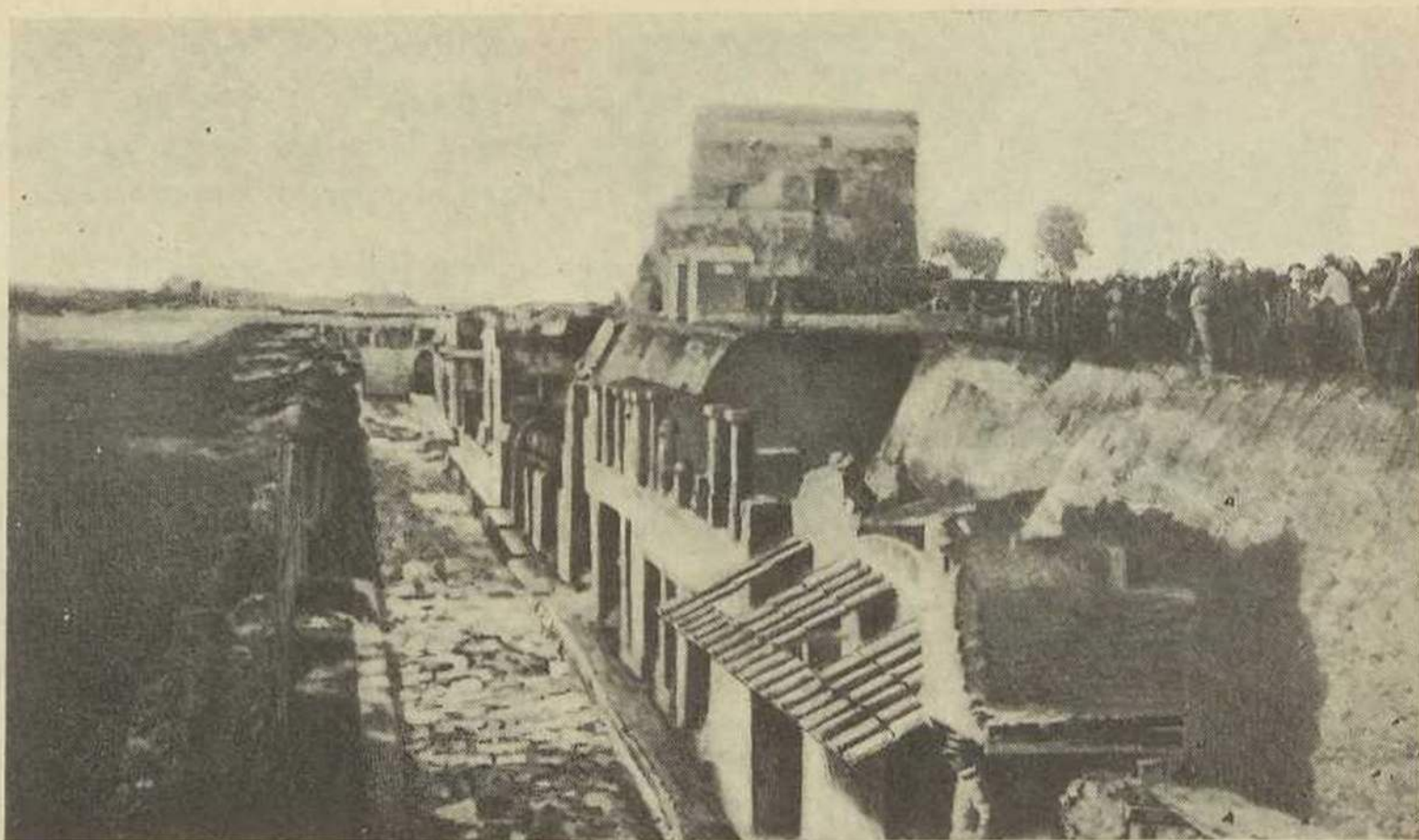
lae») dos arredores. Durante três dias consecutivos caiu por toda a parte uma chuva ardente de escórias e cinzas que, entulhando largos, ruas e pátios das casas, se infiltrou pelas portas e janelas dos edifícios e se acumulou sobre os telhados cuja maioria não podendo suportar o peso ruíu fragorosamente.

As matérias vulcânicas (sólidas e incandescentes) juntaram-se gases deletérios, quer vomitados também pelo Vesúvio, quer produzidos pelos violentos incêndios, provocados por aquelas, os quais sufocaram homens e animais.

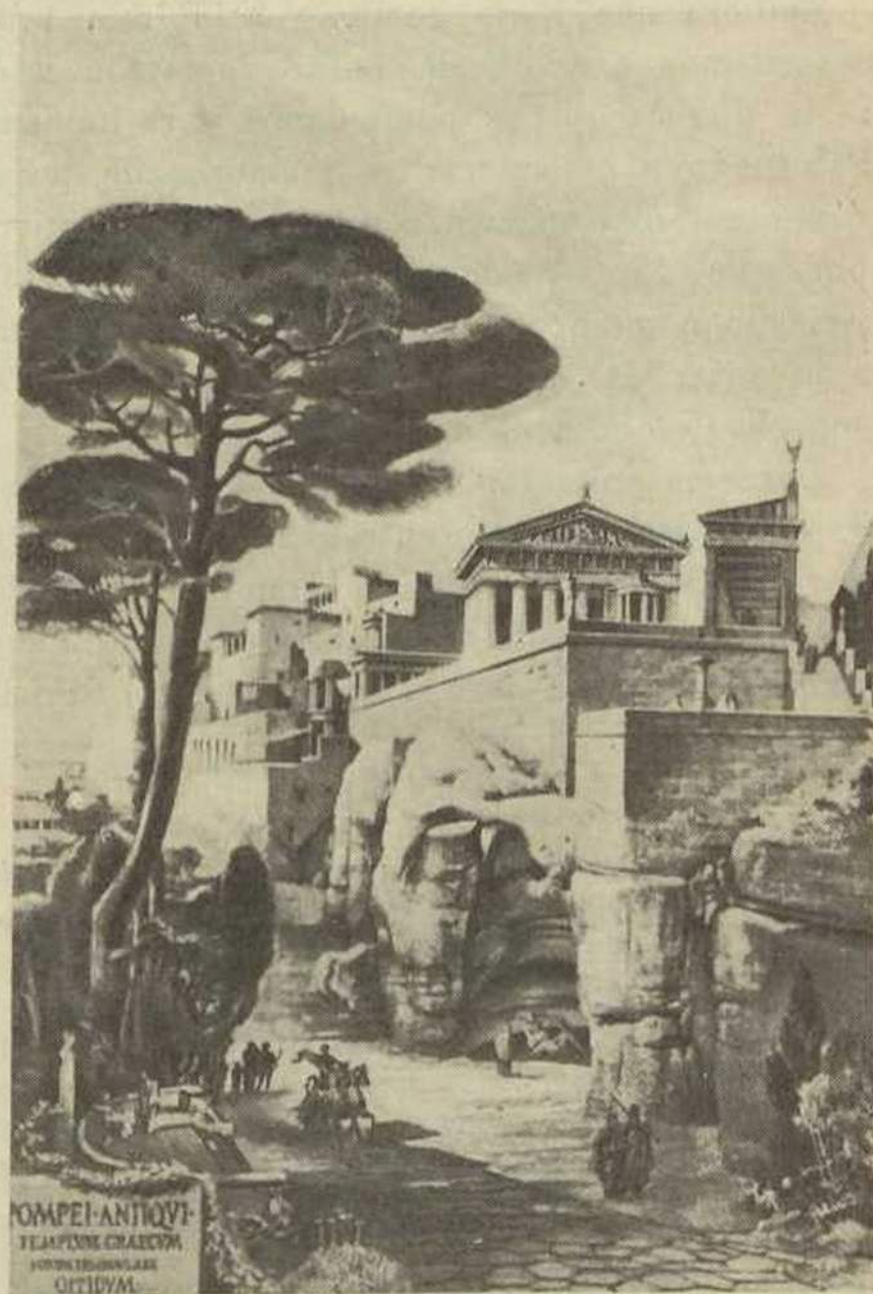
Em geral as substâncias orgânicas foram carbonizadas mas as minerais como mármore, bronzes e outros metais, alvenarias, cantarias, estuques e pinturas, que então se faziam nas paredes, nada ou pouco sofreram.

Governava por esse tempo em Roma o imperador Tito, que ordenou a imediata ida ao local de uma missão incumbida de socorrer os sobreviventes e promover o desatêrro e reconstrução das povoações. Algumas escavações parece que foram realizadas.

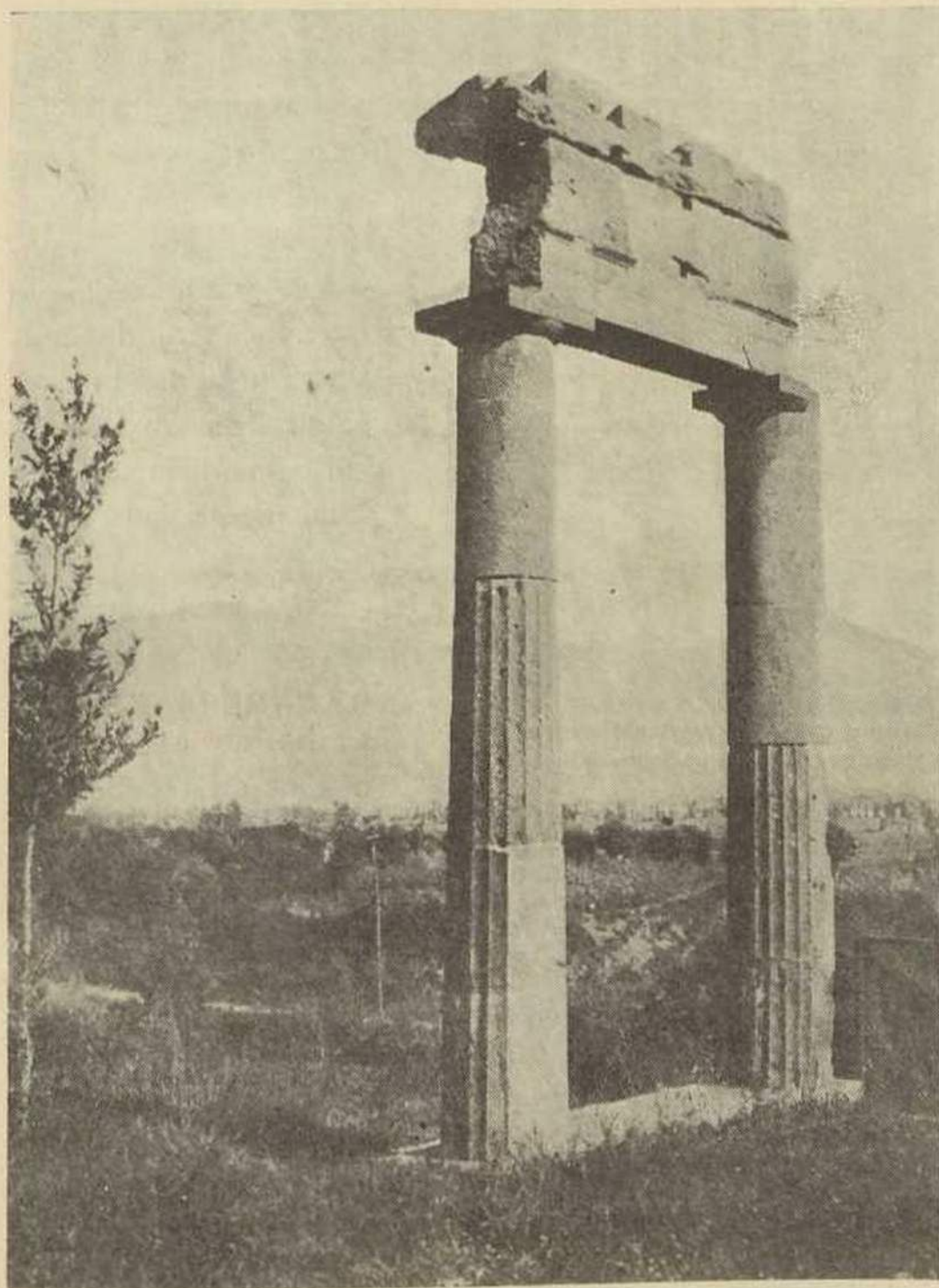
Em face, porém, das enormes dificuldades e dispêndios, para execução de um plano geral



Pompeios — As novas escavações da Rua da Abundância em que os mínimos pormenores das construções foram cuidadosamente observadas e conservadas. Nota-se bem a espessa camada de terra e detritos vulcânicos que cobria a cidade vesuviana



Pompeios — O «forum» triangular com o seu templo grego levantado sobre a extremidade sul do rochedo de lava onde construíram a cidade. Ao fundo algumas casas de habitação de vários andares (segundo Weichardt, «Pompeios antes da destruição»)



Pompeios — Paisagem pompeiana. Os montes de Santo Angelo, a vila de Nocera e as férteis campinas dos arredores da cidade vistos do alto do rochedo de lava onde outrora se erguia o velho «forum» triangular de estilo helénico

de trabalhos, apenas abriram galerias para recuperação dos objectos mais preciosos e, em especial, de estátuas o que se efectivou não só nos templos e outros edifícios públicos mas também em algumas habitações.

Deve então ter sido finalmente reconhecido quão perigoso era o local para reedificação das cidades soterradas pelo que foi resolvido desprezá-lo definitivamente.

O tempo completou depois a obra do vulcão fazendo desaparecer tão completamente



Pompeios — Estátua equestre dum imperador (Calígula?) que se guarda no Museu de Nápoles

os vestígios das infelizes cidades que até da memória dos povos da região se desvaneceu totalmente a noção da sua anterior existência.

Mais de dezaseis séculos jazeu Pompeios quietamente no seu ignorado sepulcro.

Em 1748 andando uns campónios a arrotear as suas férteis campinas deram em encontrar telhados, estátuas e outros objectos que muito os espantaram e cuja divulgação fez recair sobre tão curiosos achados os estudos dos sábios e artistas da época.

Reinava então em Nápoles e na Sicília o scberano Carlos III de Bourbon, o qual ordenou que se instituíssem excavações a fim de se encontrar a explicação de tais aparecimentos.

Inauguraram-se os trabalhos em 1 de Abril de 1748 mas com tal desorientação, intermitência e falta de conhecimentos adequados, que melhor fôra não os haver iniciado.

Após mais de um século de vicissitudes de tôdas as ordens, só em 1860, a seguir à anexação do reino de Nápoles ao de Itália, tomaram as excavações a precisa ordenação sob a firme direcção do sábio Fiorelli, que imprimiu às mesmas carácter metódico e científico que infelizmente não tinham conhecido até então.

Tão proficientemente dirigiu Fiorelli os trabalhos, que parecia não ser possível ultrapassar os seus métodos. Pois na realidade o professor Vitorio Spinazzola, director das excavações de 1909, conseguiu ainda maior rigor reintegrando as ruínas que explorou de uma forma absolutamente completa e não antes suspeitada. Operando com

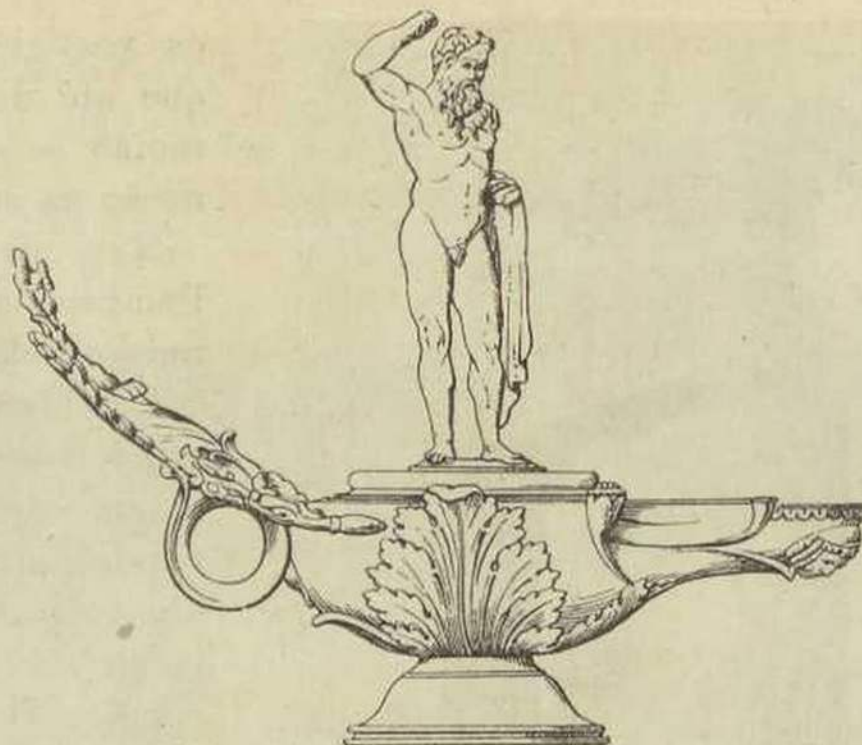
método rígido e uniforme, reprimiu o natural desejo de atingir rapidamente o interior do edifício, desejo que só tinha em mira satisfazer, de modo prematuro, a curiosidade de observar o que lá ficara no dia da catástrofe. Fez prosseguir os trabalhos por camadas horizontais, com a máxima lentidão, para pôr bem em relêvo os mínimos pormenores.

Extraída a terra e as escórias mais superficiais voltaram à luz os telhados e os alpendres. Então mandava parar e fotografava, de todos os pontos possíveis, os descobrimentos feitos, numerava as telhas, os tijolos e as traves de madeira carbonizadas que substituiu por outras de aço, mas deixando no seu lugar alguma das antigas. Recompоста a antiga cobertura continuava a excavar de cima para baixo parando sempre que era necessário consolidar algum elemento da construção.

Dêste modo quando chegava ao nível do pavimento térreo todo o edifício estava completo e sólido sem necessidade de nenhum outro restauro nem mais cuidados que os de conservação.

O próprio mobiliário ficava no sítio onde fôra encontrado e restituído à primitiva função, ou protegido com armação envidraçada, que o deixasse observar, se o seu estado era precário.

Foi êste o sistema adoptado nas últimas excavações da Rua da Abundância não só quanto a casas particulares mas também quanto a lojas entre as quais sobressai um termopólio, espécie de «bar», hoje em moda, onde se pode observar o milenário balcão de mármore com as garrafas, os copos e outros apetrechos próprios de tais estabelecimentos comer-



Os romanos alumiam-se com lâmpadas de barro ou de bronze, onde ardiam mechas de linho embebidas em azeite. Esta gravura representa uma artística lâmpada de bronze que se guarda no Museu de Nápoles

ciais, as fállicas lanternas⁽¹⁾ que iluminavam o ambiente e até um pote de bronze para água tão herméticamente fechado que, diz-se, na ocasião da excavação ainda continha alguma da preciosa linfa que lá ficara no último dia de vida da bela cidade vesuviana.

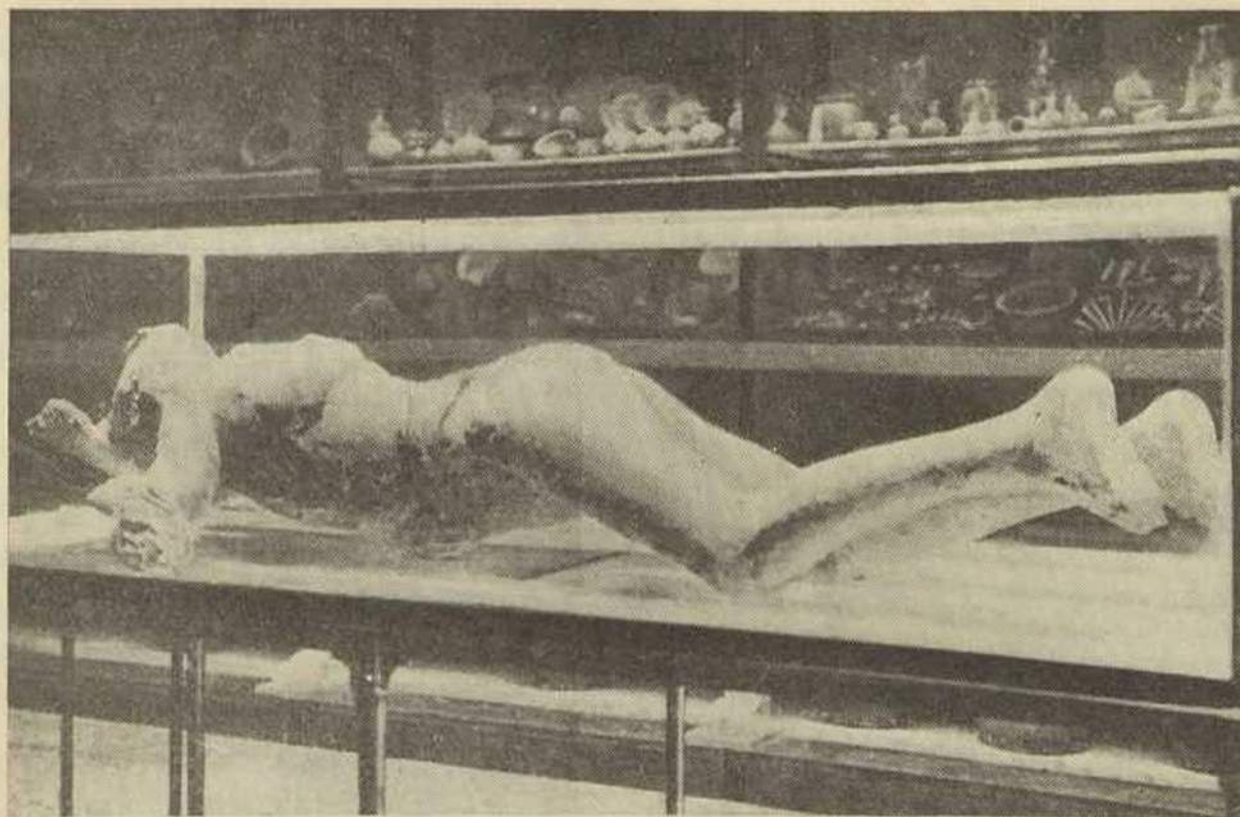
Não se circunscreveram os sábios arqueólogos no que acabo de expôr com o afan de reconstituírem com a máxima

fidelidade todo o conteúdo do enorme sepulcro de Pompeios. A sua perspicácia fez-lhes verificar, que a massa constituída pelas cinzas e escórias amalgamadas pela água no momento da catástrofe formara em tórno dos objectos uma espécie de envólucro que secando e endu-

(1) Serviam ao mesmo tempo de amuletos.



Pompeios — O «termopólio» da Rua da Abundância que appareceu quasi intacto. Era dirigido por Aselina que tinha como serviçais «Zmirina», a oriental, «Aeglé», a grega e Maria a judia; parece que tinham influencia na politica segundo se pode depreender dos letreiros eleitorais.



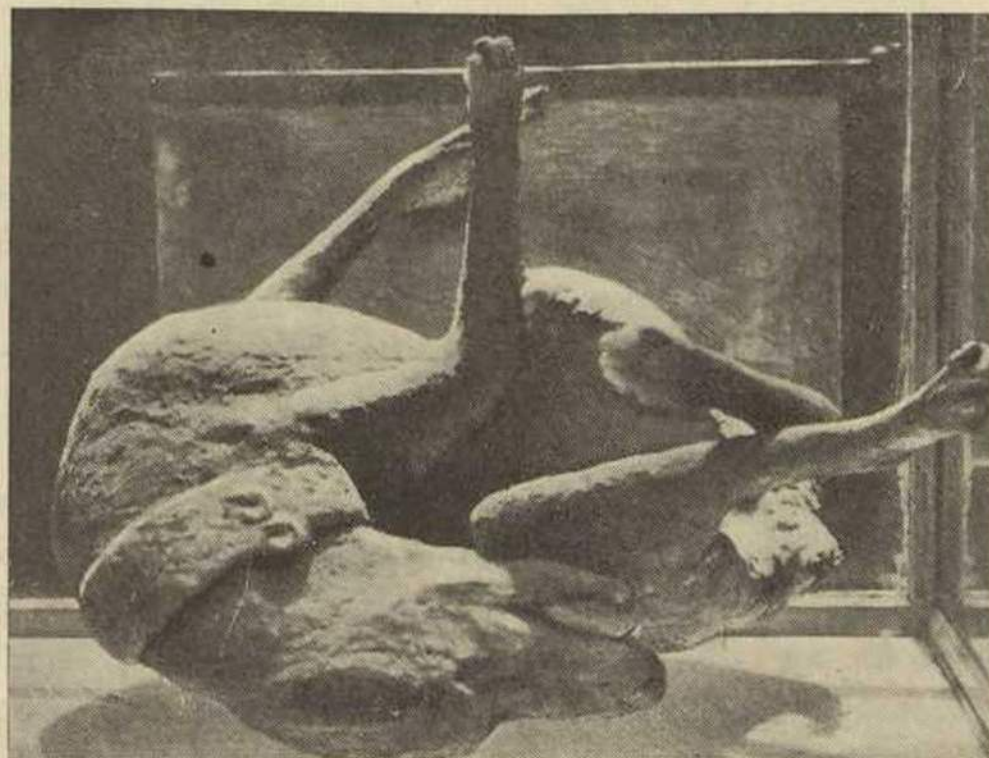
Pompeios — Molde de cadáver humano do Museu da Porta do Mar. Sobre a calçada da rua de Estábia, caiu, durante a terrível catástrofe uma rapariga que, sufocada pelos gases, já não pôde levantar-se. E ali ficou estendida, apoiando instintivamente a testa no antebraço, talvez para, num esforço derradeiro tentar defender uns lindos olhos; usava os cabelos enrolados sobre a nuca e sem dúvida para fugir mais desembaraçadamente tinha levantado o vestido que lhe tolheria a liberdade de movimentos

recendo conservara o molde exacto das coisas que recobria perfeitamente sob a forte pressão da carga superior dos materiais vulcânicos acumulados em espessa camada. As substâncias orgânicas durante tantos séculos tinham-se delido, deixando no seu lugar espaços ôcos onde os eruditos directores das excavações mandaram engenhosamente vazar gesso em calda. Obtiveram assim de novo tôdas as formas que a referida massa plástica dos materiais vulcânicos envolvera no momento do cataclismo: móveis, portas e janelas de madeira, comestíveis, plantas e até cadáveres humanos ou de animais.

Algumas destas maravilhosas ressurreições estão expostas no modesto museu acomodado no subterrâneo anexo à «Porta do Mar» nas próprias ruínas de Pompeios,



Pompeios — Pão carbonizado achado num forno



Pompeios — Molde do cadáver de um cão exposto no Museu da Porta do Mar. Deante da bela morada, conhecida pelo nome de casa de Orfeu, um infeliz cão, cujos donos nem sequer pensaram em libertar, morreu debatendo-se em esforços desesperados

o qual constitui uma colecção verdadeiramente única no mundo. Contemplando essa estranha exposição avalia-se plenamente, com horror, o que foi o medonho cataclismo através dos contorcimentos dos corpos das vítimas e das suas aterrorizadas fisionomias, onde se estampa, quasi sempre, a desesperada mas impotente luta desses seres com a morte que os venceu no meio de convulsões de uma cruel agonia.

Com tão engenhoso artificio recompuzeram-se cenas lacinantes de muitos dramas passados nos últimos momentos de vida da outrora despreocupada e alegre cidade da Campânia.

Onde a tragédia se manifestou mais pungente foi no interior da «villa» de Diomedes, opulenta vivenda situada fora das muralhas

da cidade mas junto à porta hoje denominada de Herculano.

Tôda a família, composta de dezoito pessoas, na maioria mulheres e crianças, adornadas com preciosas joias de ouro, tinha-se abrigado num subterrâneo existente sob a alpendrada que rodeava o jardim.

Sem dúvida, porque a situação se tornara insustentável em tal local, deve o dono da casa ter resolvido deixá-lo com os seus para o que saiu da cripta a fim de preparar o caminho a seguir. Acompanhado por um escravo, ajoujadamente carregado com sacos cheios de moedas de ouro, prata, cobre e artísticos vasos de metais preciosos cinzelados, munido de lanterna, porque mesmo de dia a escuridão era completa, dirigiu-se para uma

porta situada do lado do mar onde certamente esperava encontrar a salvação.

A vida faltou-lhes, porém, antes de chegarem à saída que procuravam e o molde do cadáver do proprietário dessa bela mansão apareceu com a chave prateada da inatingida porta na mão de que um dos dedos ostentava um magnífico anel de ouro.

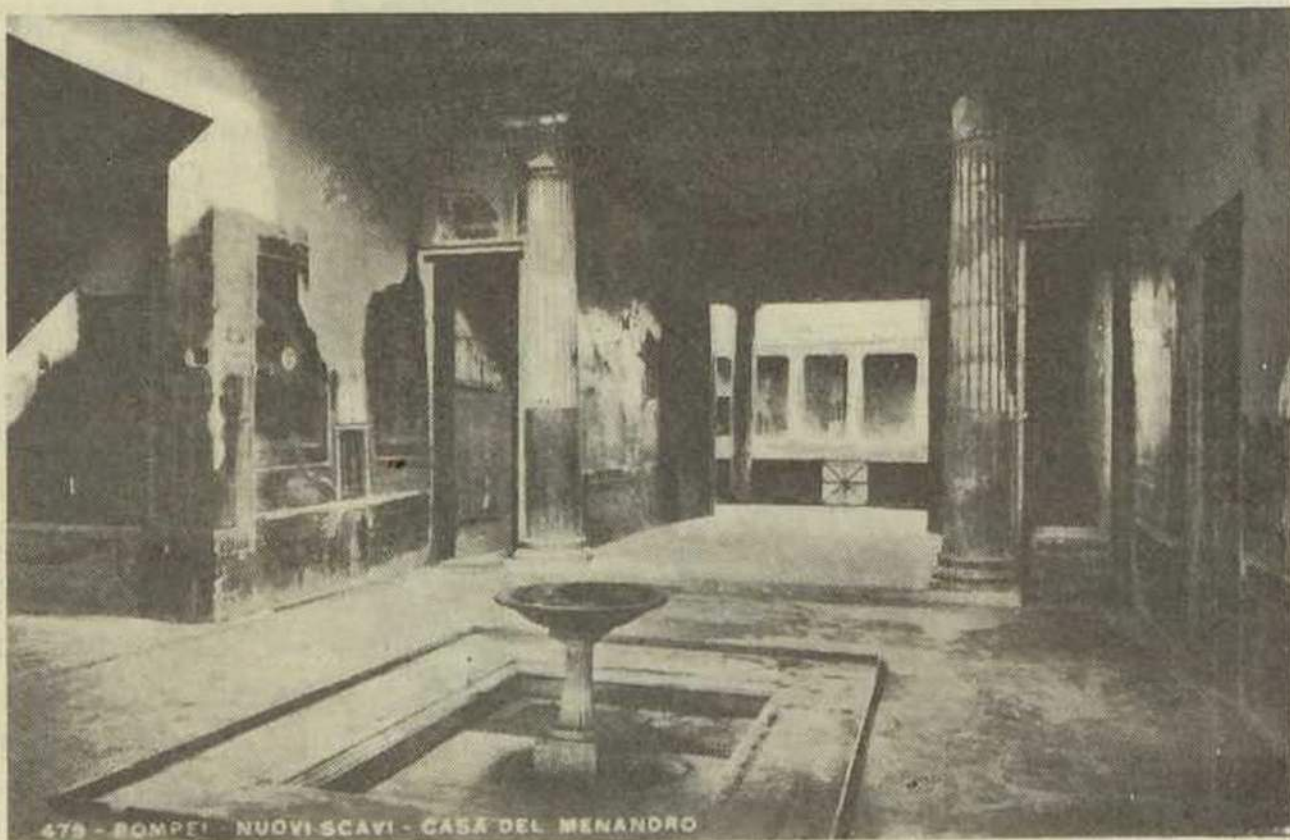
Entretanto no subterrâneo os infelizes ocupantes, reunidos em um só grupo, esperavam impacientes o momento da salvadora fuga em direcção ao mar, sofrendo com desespero a tragédia pompeiana; até em tal local se viram obrigados a envolverem as cabeças nos respectivos vestidos por pensarem que assim defenderiam melhor esta parte mais vulnerável do corpo humano, do horrível contacto das cinzas

ardentes e dos gases deletérios que cada vez penetravam com mais intensidade pelas frestas que outrora iluminariam o ambiente então pesadamente opaco.

A desventurada família, onde se salientava uma jovem de extraordinária beleza, aguardou em vão o regresso do chefe e com êle a visionada salvação, como o engenhoso sistema, atrás descrito, desvendou no momento em que se efectuou a excavação do fatídico local.

A revelação de pormenores como o relatado e outros ainda de maior minúcia e utilidade

na reconstituição dos variadíssimos elementos urbanos e interpretação da vida social desses recuados tempos históricos tem sido possível mercê da meticulosidade científica sempre crescente que última-



Pompeios — Átrio da casa de Menandro — Novas escavações.

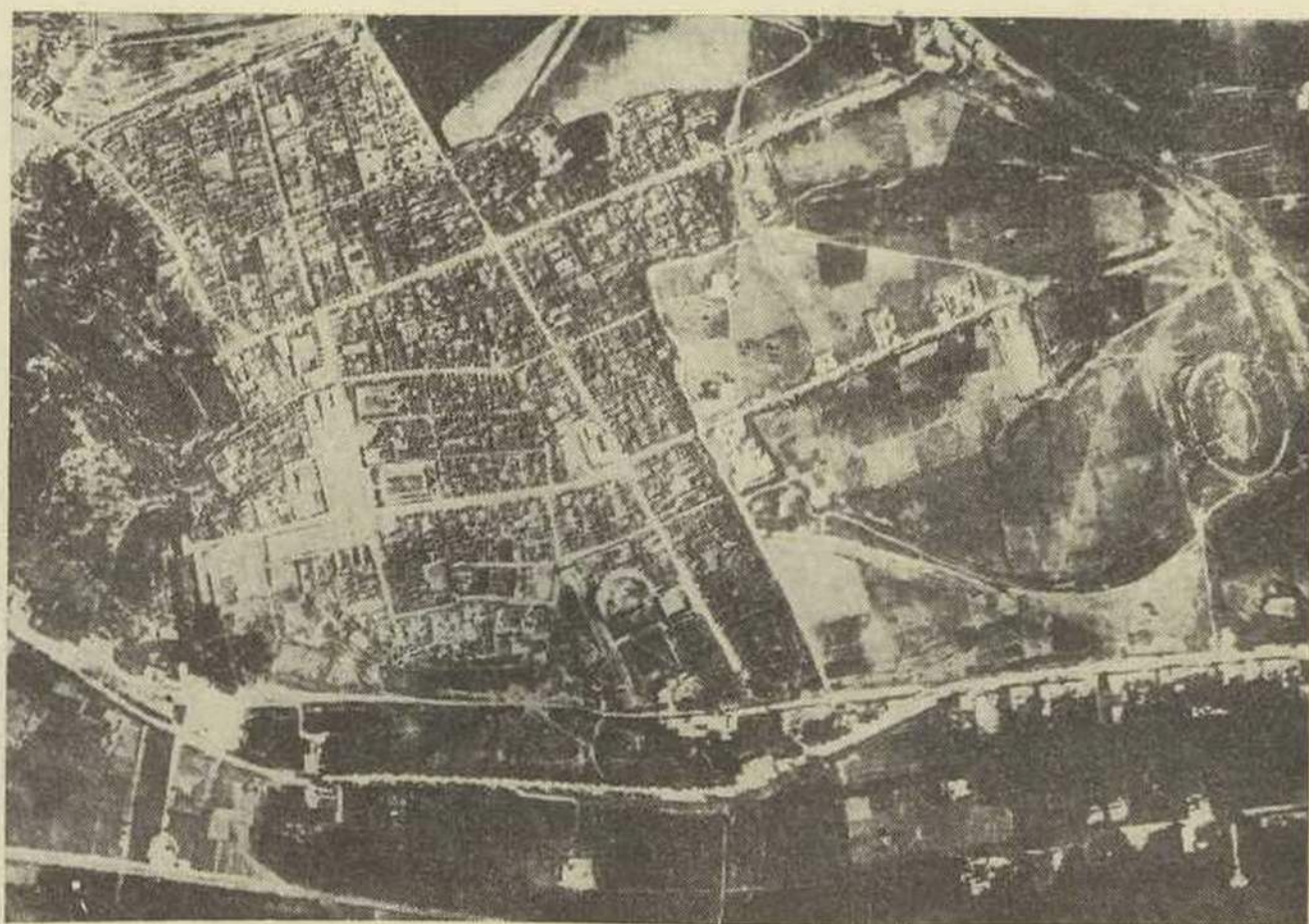
mente se tem imprimido à execução das excavações. Nem sempre assim sucedeu, como já referi, e a verdade é que muitos segredos cuidadosamente guardados através dos séculos no interior da mortalha que cobria a cidade fôram incompletamente desvendados, senão totalmente perdidos, em especial na zona que pela sua riqueza e movimentação deveria ser a mais elucidativa de Pompeios, qual era o «Forum» e cercanias.

Hoje a desencantada cidade, que na ocasião do cataclismo teria cerca de 25.000 habitantes, encontra-se desaterrada em dois terços da sua área.

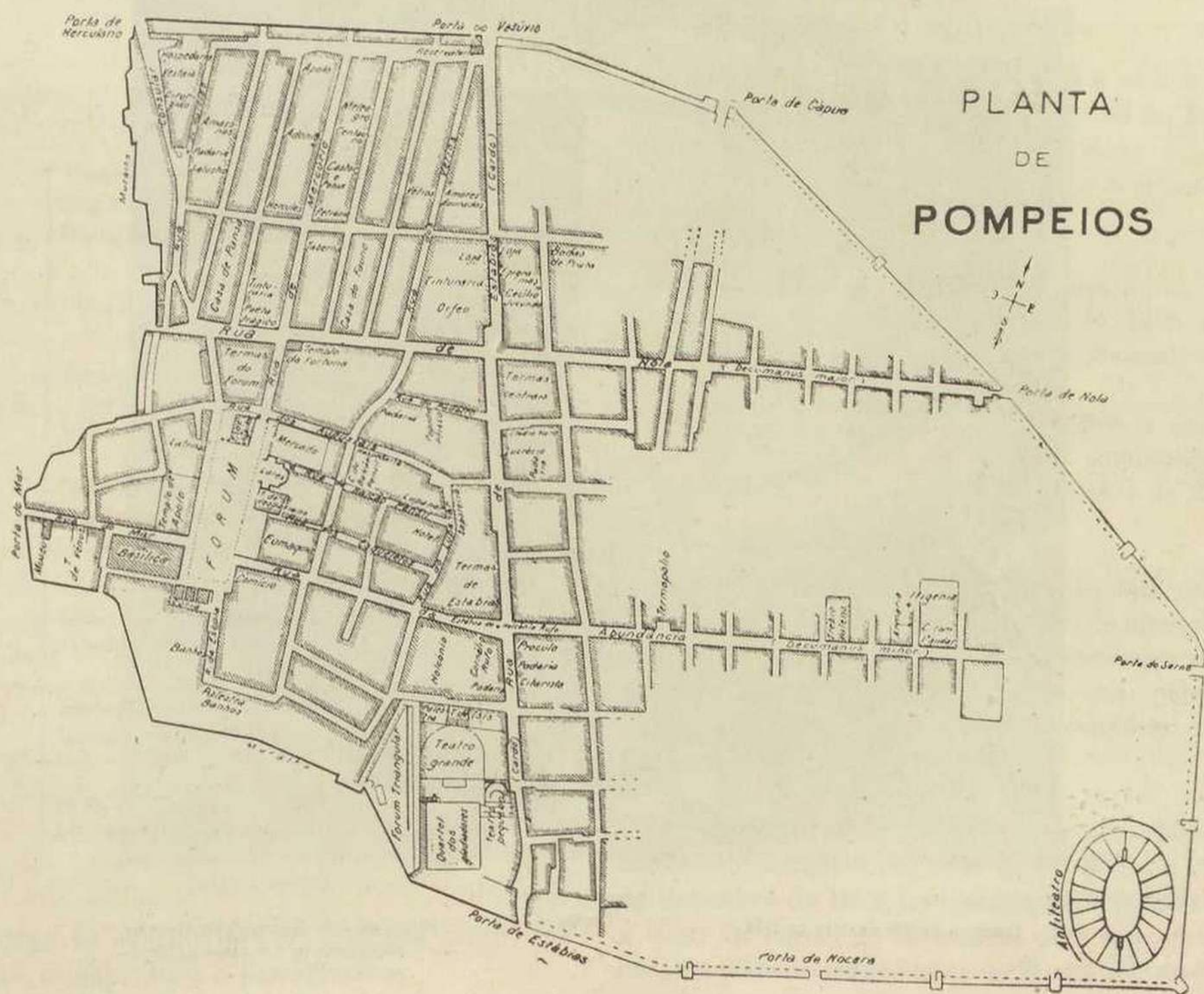
O contôrno geral de Pompeios tem a forma de elipse irregular cujo eixo maior tem o comprimento de 1.200 metros e o perímetro de

2.600 de que a maior parte é ocupada por muralhas defensivas com 8 a 10 metros de altura, reforçadas de espaço a espaço por tórres e onde se abrem oito portas, conhecidas, hoje, pelos nomes das desaparecidas povoações dos arredores aonde conduziavam os caminhos que aí tinham início.

O delineamento de cidades era feito na antiguidade itálica com um ritual etrusco-latino que determinava a existência de duas vias principais, denominadas



Pompeios — Vista de avião do estado das escavações.



respectivamente «cardo» e «decumanus», cortando-se em ângulo recto no sítio onde se levantava o «Forum» que era, como coração da terra, uma vasta praça rodeada dos prin-

cipais edifícios públicos e de magníficas colunatas onde os comerciantes, banqueiros e usurários tinham os seus balcões e faziam o seu negócio.

(Continua)



Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas :

P. n.º 653. — Quanto paga um passageiro que viaja no combóio n.º 56 em 2.ª classe de Pôrto a Lavradio (Via Lisboa) pelo transporte de um cêsto com dois cães com o pêso de 15 kg. e que segue no furgão do combóio? O processo de taxa que indico está certo?

Processo de taxa

M. D.	2\$65
C. P.	20\$75
Camionagem	4\$40
Tarifa Fluvial	3\$30
S. S.	3\$20
A cobrar	34\$30

R. — O processo de taxa é o seguinte :

M. D.	Transporte 56\$73 + 50 % = 85\$10	1\$76	
	85\$10 × 11 × 2 fracções	\$55	
	Registo	\$11	
	Manutenção (metade)	2\$42	
	10 % e arredondamento	\$28	2\$70
A. R.	Camionagem (até 40 Kg.)	4\$40	
	Via fluvial (Mínimo)	3\$30	
	Uso de cais 5\$55 + 5\$55	1\$10	
	10 %	\$44	
	Arredondamento	\$01	4\$85
S. S.	Transporte (mínimo) 56\$73 × 11 ...	1\$76	
	Manutenção (metade)	\$11	
	10 %	\$19	
	Arredondamento	\$04	2\$10
	Total a cobrar		34\$70

Não se cobra aviso de chegada porque os cães acompanham o passageiro.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Comunicação-Circular n.º 41. — Refere-se à ampliação feita no serviço que presta o apeadeiro de S. Pedro do Estoril, situado na linha de Cais do Sodré a Cascais.

8.º Aditamento às tabelas do serviço de banhos interno. — Estabelece bilhetes de banhos de várias estações das linhas do Sul e Sueste para o novo destino de Sines.

Aviso ao Público A. n.º 501. — Anuncia o prolongamento até Barreiro da carreira «Évora-Montijo».

Aviso ao Público A. n.º 502. — Anuncia a abertura à exploração do último trôço do Ramal de Ermidas a Sines, na linha do Vale do Sado, compreendendo o apeadeiro de Ortiga e a estação de Sines.

Aviso ao Público A. n.º 503. — Estabelece a venda de bilhetes no Despacho Central de Lisboa-Avenidas Novas, a partir de 20 de Setembro.

Aviso ao Público A. n.º 504. — Estabelece a carreira de caminhetas em serviço combinado «Braga-Arcos de Vale de Vez», a partir de 22 de Setembro.

Aviso ao Público A. n.º 505. — Para dar incremento à exploração dos jazigos de minério de manganésio, determina este Aviso que aos transportes dêste mineral se aplique o preço que, pelas tarifas em vigor, corresponde ao «minério de ferro, não designado».

Aviso ao Público A. n.º 506. — Altera para 20 o coeficiente estabelecido pelo A. n.º 386, de 19 de Setembro de 1933, no transporte de farinhas e trigo da região de Salamanca para a da Galiza, em trânsito pelas linhas do Minho e Douro.

Aviso ao Público A. n.º 507. — Anuncia o estabelecimento do Despacho Central de Avelar, na carreira de Pombal a Castanheira de Pêra.

4.º Aditamento à Tarifa de Camionagem de Lisboa — Estabelece a venda de bilhetes no Despacho Central de Avenidas Novas.

Tarifa de Camionagem «Braga-Arcos de Vale de Vez» — Estabelecida com o Snr. Salvador Alves Pereira, a partir de 22 de Setembro.

Tarifa de Camionagem «Évora-Barreiro». — Em vigor desde 10 de Setembro. Anula a Tarifa de Camionagem «Évora Montijo» de 24 de Maio de 1936 e estabelece preços para o novo percurso de Montijo a Barreiro.

Tarifa de Camionagem «Pombal-Castanheira de Pêra» — Em vigor desde 1 de Outubro. Anula a Tarifa anterior em virtude de ter sido incluído no percurso mais o novo Despacho Central de Avelar.

II — Fiscalização

Comunicação-Circular n.º 20 — Altera a redacção do 6.º esclarecimento sobre «Utilização de Expressos Populares ou de Excursão» constante da pág. 162 das Instruções Complementares ao E 11, e elimina o 7.º esclarecimento.

Carta Impressa n.º 50. — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 2.ª quinzena do mês de Agosto de 1936 e que devem ser apreendidos.

Carta Impressa n.º 51. — Refere-se à redução de 50% no custo do transporte dos produtos destinados a figurar nas várias exposições realizadas durante a Feira Franca de Vizeu, de 6 a 30 de Setembro de 1936.

Carta Impressa n.º 52 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1.ª quinzena do mês de Setembro de 1936 e que devem ser apreendidos.

Carta Impressa n.º 53. — Comunica o desaparecimento, da estação de Azambuja, da senha e carta de porte de g. v. (Mod. F 158) n.º 10441.

III — Serviços Técnicos

Instrução n.º 2284. — Estabelece a nova sinalização de Moledo do Minho.

Instrução n.º 2285. — Indica qual a nova sinalização de Seixas.

Instrução n.º 2286. — Comunica qual a nova sinalização de Afife.

Instrução n.º 2287. — Comunica que foram instalados discos eléctricos em Mirão e S. Mamede de Tua.

Instrução n.º 2288. — Dá conhecimento de que foram instalados discos eléctricos em Tôres Novas.

Instrução n.º 2289. — Estabelece a sinalização e encravamentos do novo ramal particular «Monte Redondo-Pedreiras».

Circular da Exploração n.º 848. — Permite que os expedidores ou consignatários de remessas de vagão completo possam utilizar balanças móveis de sua propriedade sem pagamento de qualquer taxa.

Circular da Exploração n.º 849. — Comunica que os agentes da fiscalização da Direcção Geral dos Serviços de Viação podem utilizar as básculas das estações da Companhia para pesagem de caminhetas de carga.

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

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7	4.818	4.464	1.971	1.938	3.083	2.625
» » 8 » 14	4.590	4.165	1.984	2.055	2.915	2.403
» » 15 » 21	4.965	4.554	1.995	2.153	2.661	5.646
» » 22 » 30	6.255	5.888	2.634	2.709	4.146	3.394
Total.....	20.628	19.071	8.584	8.855	12.805	14.068
Total do mês anterior	19.725	18.458	7.875	8.383	10.435	9.821
Diferença	+ 903	+ 613	+ 709	+ 472	+ 2.370	+ 4.247

Factos e informações

Novas locomotivas para os caminhos de ferro da Argélia

Em 1932, a «Sociedade Franco-Belga de Material de Caminhos de Ferro», fez entrega, à Companhia P. L. M., para serviço na sua rede argeliana, de uma locomotiva sistema «Beyer-Garratt», construída nas suas oficinas e estudada de colaboração com a casa «Beyer Peacock», de Manchester, especializada na construção de máquinas daquele tipo.

Destinada a rebocar combóios rápidos em percursos de excepcional dureza, e em que, como nas linhas que atravessam as montanhosas regiões do Atlas, predominam as curvas de pequeno raio e as rampas de mais de 20^{mm} por metro, a nova locomotiva devia possuir condições especiais de velocidade, potência e estabilidade.

As experiências a que foi submetida — primeiro em França e depois na Argélia — e que se prolongaram por mais de dois anos, forneceram provas concludentes acerca das suas qualidades. A nova máquina rebocou, sem esforço, combóios que anteriormente necessitavam de dupla e tripla tracção e atingiu a velocidade de 130 Km. p. h., muito superior

à máxima até aí conseguida por locomotivas articuladas.

Tão satisfatórios fôram os resultados obtidos que, após a fusão da rede argeliana da Companhia P. L. M. com a dos Caminhos de Ferro do Estado da Argélia, a direcção da nova rede unificada resolveu encomendar mais doze locomotivas do mesmo tipo, embora tivesse sugerido algumas modificações que as melhoram.

E' de uma das novas e imponentes locomotivas, a fotografia que publicamos.

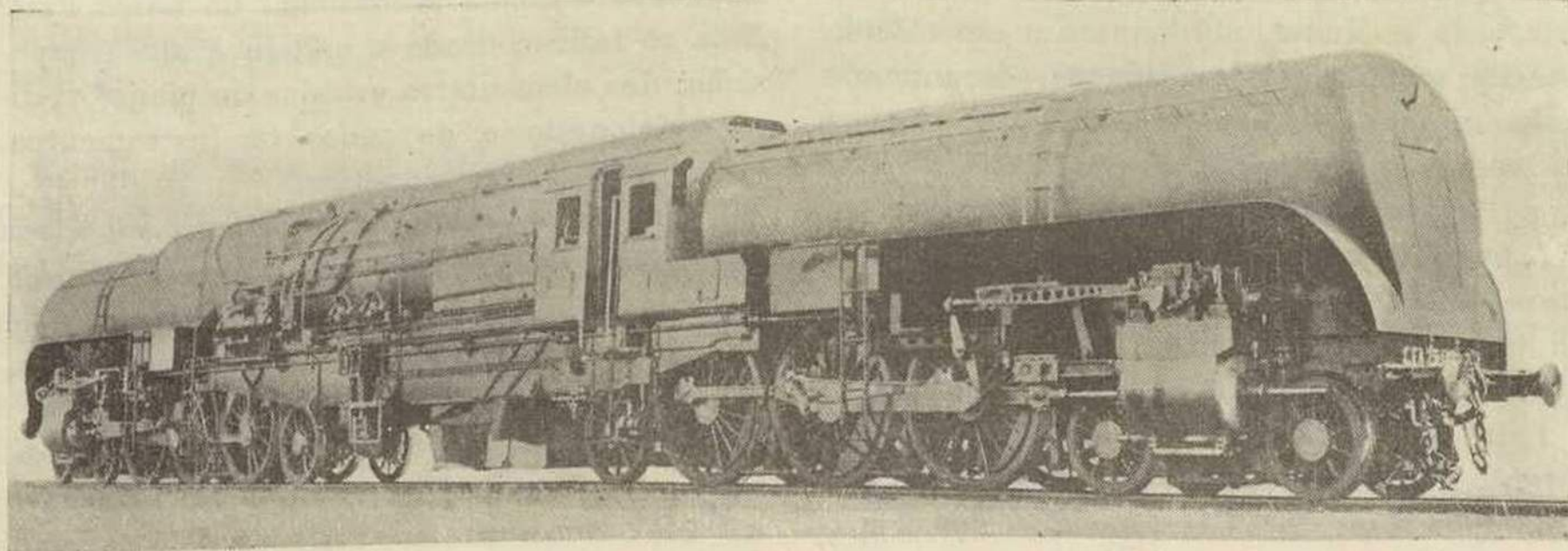
Ateneu Ferro-Viário

Assembléa Geral

No dia 26 de Setembro passado, reuniu a Assembléa Geral do Ateneu, para eleição de novos corpos gerentes, que entraram em exercício no dia 1 do passado mês de Outubro.

O resultado das eleições foi o seguinte:

Assembléa Geral: — Presidente, Alfredo Júlio dos Santos; Vice-Presidente, Feliciano Pereira Barral; 1.º Secretário, Amadeu Cândido Diniz de Barros; 2.º Secretário, António Alves da Silva; 1.º Vice-Secretário, Antero



Uma das novas potentes locomotivas dos caminhos de ferro da Argélia

Gonçalves Ribeiro; 2.º Vice-Secretário, Carlos de Mendanha.

Direcção: — Presidente, Mário Martins de Oliveira; Vice-Presidente, architecto Bernardino L. Coelho; Tesoureiro, Raúl Senna de Magalhães; 1.º Secretário, António Luís Arraça; 2.º Secretário, Domingos Tomás Piteira; Vogais, José Júlio Ferreira e Pedro Peres Sebes.

Conselho Fiscal: — Efectivos: Gabriel Victor Berard, Pedro Cardoso de Oliveira Matos e Delfim de Lemos; Suplentes: Silvano Costa e Alfredo Dias Gama.

Comissão Consultiva e de Recursos: — Reginaldo Camoezas, Carlos Gouveia Cohen, António Gomes da Silva e Agostinho Rosa; Suplentes: Francisco Pinto Bual e Joaquim dos Santos Rodrigues Malta.

Federação das Sociedades de Educação e Recreio: — Efectivo, Heitor de Vilhena; Suplente, Raúl da Silva Ferreira.

Festas

Na noite de 19 de Setembro findo, realizou-se uma brilhante festa de despedida da cessante Direcção do Ateneu Ferro-Viário.

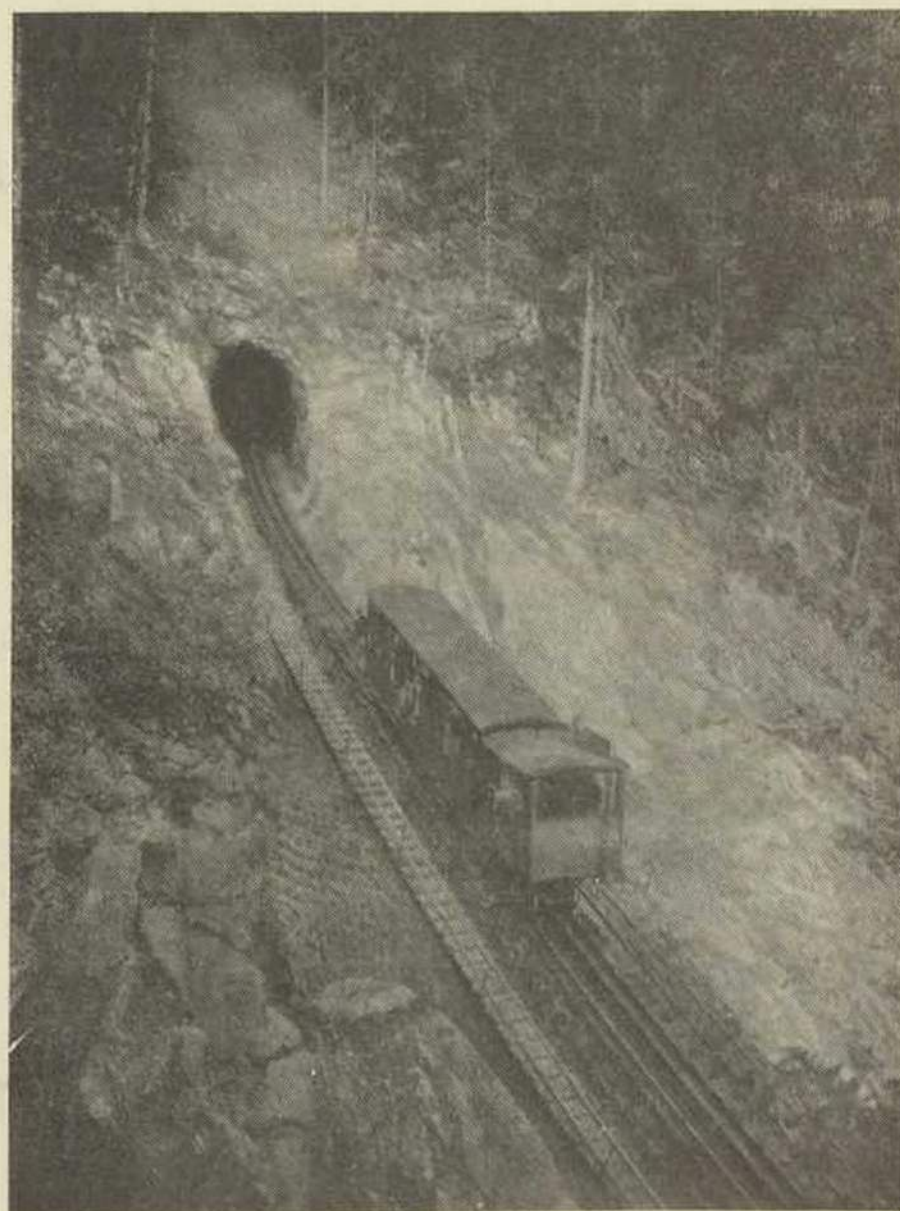
O grupo dramático desta instituição, primorosamente dirigido pelo Sr. Heitor de Vilhena, representou uma alegre opereta com que abriu o espectáculo, e a revista «Pôrto-Lisboa e volta» completamente remodelada.

Mais uma vez todos os intérpretes, sem excepção, desempenharam com todo o brilho o seu papel e comprovaram as excelentes qualidades de ensaiador do Sr. Heitor de Vilhena. A Orquestra do Ateneu, sob a regência do Sr. Serra e Moura, abrilhantou o espectáculo que foi seguido, até madrugada, de animado baile.

Instrução musical

A pedido da Direcção da Academia de Amadores de Música, informamos os nossos leitores de que se encontra aberta a matrícula para as diferentes aulas de música naquela instituição.

Esta Academia, que já conta 52 anos de intenso labor cultural, proporciona a todos que o desejem fazer, fora das horas das suas occupa-
ções diárias, o ensino de música em condições



SUÍSSA — Um funicular no Monte de Pilatos

acessíveis, possuindo para esse fim amplas e higiénicas aulas e material escolar completo.

Além do ensino, promove, também, durante o ano escolar, concertos, audições e festas de arte e de literatura.

Esta escola de música, onde já milhares de alunos têm recebido a sua instrução e educação musical, é certamente a mais antiga e a mais freqüentada escola profissional no nosso País. Nela se leciona desde o solfejo à alta composição, dos elementares estudos de piano, violino, violoncelo e de todos os instrumentos, enfim, até ao curso superior.

Tôdas as pessoas que desejarem fazer a sua educação musical completa ou como amadores, podem faze-lo com facilidade, visto que há aulas noturnas e serem as cotas mensais muito reduzidas.

Esta prestimosa agremiação encontra-se instalada em Lisboa, na Rua António Maria Cardoso, n.º 24, e o seu director artístico é o conhecido maestro Pedro Blanch.

Pessoal

Actos dignos de louvor

Foi louvado o empregado de 3.^a classe da Divisão de Exploração, Sr. José Lourenço, por ter dado o seu sangue a um doente que estava internado na Sala de Observações do Banco do Hospital de S. José.

O *Boletim da C. P.* orgulha-se de registar nas suas colunas este acto de humanidade que enobrece o Sr. José Lourenço.

*
* *

O Sub-chefe da 1.^a Brigada Motorizada (Via e Obras), Sr. António de Matos, recebeu, no passado mês de Julho, cem escudos a mais, no seu vencimento. Após a partida do comboio de pagamento, deu aquêle agente pelo engano, apressando-se a passar um telegrama ao pagador, informando-o do sucedido.

O Fogueiro de 1.^a classe do Depósito de Casa Branca, Sr. José de Carvalho, encontrou no Dormitório de Vila Real, no dia 7 de Setembro último, uma carteira contendo uma elevada importância, que imediatamente a entregou ao Chefe de Maquinistas do Depósito de Casa Branca.

No dia 30 de Agosto último, quando o Sr. Guilherme Ribeiro da Fonseca, Limpador da Revisão de M. C. de Lisboa-R, acompanhava o

comboio n.º 51, encontrou perdido numa caruagem um anel de ouro que, imediatamente, entregou ao Revisor do comboio.

No dia 28 de Setembro passado, o Sub-Chefe do distrito n.º 430, Sr. Francisco Monteiro, encontrou na estação do Pinhão a quantia de Esc. 2.000\$00 que espontaneamente entregou ao seu dono.

O Sr. António de Magalhães, Sub-Chefe do distrito n.º 78 encontrou caído na linha, no dia 4 de Setembro findo, um porta-moedas com dinheiro e uma cautela da lotaria, de que fez entrega imediata ao Chefe da estação de Ovar.

Êstes actos de honestidade que acima citamos muito honram não só os que os praticaram mas também a classe ferro-viária.

*
* *

Fôram premiados pecuniariamente o assentador do distrito n.º 281, Sr. Bernardino Gonçalves, e o auxiliar do distrito n.º 282, Sr. António Joaquim, por no dia 2 de Setembro passado se terem prontificado a desimpedir a linha, ao Km. 67,400-Sado, de dois vagões que se encontravam incendiados e que faziam parte da composição do comboio n.º 2402.

Procura cumprir o teu dever

e tu saberás o que vales.

AGENTES QUE COMPLETAM
40 ANOS DE QUADRO



Antônio Moreira Lopes

Chefe de Circunscrição

Admitido como praticante em 22 de Abril de 1896
Foi elogiado várias vezes por bons serviços prestados



José das Neves Valadas

Vigilante

Admitido como servente auxiliar
em 30 de Novembro de 1896

Simpática festa

Quando no ano passado o Chefe da estação de Caxarias, Sr. Luiz Vicente de Oliveira, foi promovido a Chefe de 1.^a classe e transferido para a estação de Espinho, o pessoal daquela estação, querendo testemunhar-lhe a sua amizade, ofereceu-lhe um tinteiro de pau santo e prata, uma caneta de prata com aparo de ouro e uma faca corta-papel, também de prata.

A seguir publicamos a mensagem que o pessoal graduado da estação de Caxarias entregou

ao Sr. Vicente de Oliveira, na ocasião em que lhe foram oferecidas as lembranças indicadas:

Ex.^{mo} Sr. Luiz Vicente de Oliveira,
Digníssimo Chefe da Estação de Caxarias:

Os signatários, Ferro-Viários da Estação de Caxarias, vêm, por este meio, apresentar ao seu Chefe, os seus mais sinceros cumprimentos de felicitações, pela sua promoção, por exame, a Chefe de 1.^a.

Fiados os signatários na bondade nunca desmentida do seu Chefe, desejam neste momento oferecer-lhe esta singela e insignificante lembrança, que não é o que desejavam, nem o que o seu Chefe merece, por os seus minguados recursos não lhes permitirem oferecer uma lembrança bem condigna, mas simplesmente para lhe manifestarem o seu grande regosijo por tal facto e como prova da maior gratidão pela forma sempre correcta e podemos dizer, paternal, como os tem tratado.

Como quasi todos fomos seus discípulos, desde os primeiros passos nos Caminhos de Ferro, sempre lhe reconhecemos a sua grande competência e autoridade moral, não só como nosso superior, mas também como homem de bem, porque a forma sempre afável de tratar e ensinar, que sempre nos fez o favor de dispensar, quer aconselhando-nos na maneira de bem nos desempenharmos no cumprimento dos nossos deveres, quer ensinando-nos no cabal desempenho da nossa missão, o tem feito sempre de forma tal, que não tem sido nem ensinamentos, nem conselhos de um superior, mas sim de um camarada muito valioso e de um grande amigo, o que aqui nos é muito grato constatar-lhe como prova do nosso maior reconhecimento e gratidão.

Esta humilde lembrança que pedimos licença para lhe oferecer, como prova da nossa maior consideração e respeito, não é também para lhe pagarmos de qualquer forma, os benefícios de toda a ordem recebidos, quer feitos com os seus conselhos, quer com os seus exemplos e ensinamentos, porque esses não os podemos pagar nunca, se não com toda a nossa gratidão, mas simplesmente para lhe manifestarmos a nossa grande simpatia e para que amanhã, como é de prever, V. Ex.^a deixar esta Estação pelo facto de ter que ir desempenhar mais altos cargos, o acompanhe esta modestíssima oferta dos seus subalternos de Caxarias, para que esteja sempre bem presente na memória as boas e as más horas aqui passadas na camaradagem dos seus discípulos, amigos e admiradores, que muito lastimam ficar sem o seu Chefe, ou melhor, sem o seu grande amigo, mas que muito desejam que o seu futuro seja sempre risonho e cheio de felicidades para o que fazem os seus mais ardentes votos.

Sem o mais pequeno receio de desmentido pode o nosso Chefe e amigo ficar bem certo que não só deixa um amigo muito grato e saudoso em cada um dos seus



O Chefe de 1.^a classe, Sr. Luís Vicente de Oliveira, com o pessoal graduado da estação de Caxarias

subalternos, como também em todos os habitantes desta terra, que tanto lhe fica devendo e de todo o Concelho, destacando o nosso comum amigo Thomaz da Cruz Júnior que consideramos como nosso camarada Ferro-Viário e que muito gostosamente se quis associar a esta nossa singela mas muito sincera homenagem que aqui, segundo afirma, lhe é também muito grato prestar ao seu grande amigo e companheiro inseparável de tantos anos.

Caxarias, 1 de Janeiro de 1935.

*Thomaz da Cruz Júnior
Manuel Lopes
Manuel Caetano
Bernardino Rodrigues dos Santos
Franklin Ribeiro Pedrosa Vital
António Pereira do Vale
António Caetano
Manuel Pereira*

Exames

EXPLORAÇÃO

Mês de Setembro

Praticantes aprovados para Aspirantes:

Martinho Pinheiro, Joaquim Fernandes Barbosa Júnior, Hermínio Fernando Ramos Nogueira, António Leal, Manuel Rodrigues de Araújo, António Lourenço, José Machado, Domiciano Vieira dos Reis, Artur de Oliveira, Mateus Costa, José da Conceição Jorge, Fernando Lopes Ferreira, Emílio Alves Taborda e Francisco Domingos Raimundo.

VIA E OBRAS

Meses de Agosto e Setembro

Chefes de distrito aprovados para Chefes de lanço de 2.^a classe:

Francisco Claro, Artur Pereira, Manuel Francisco Henriqueta, Joaquim Almeida e José Beja dos Santos.

O Chefe de distrito Francisco Claro foi premiado pecuniariamente por ter sido classificado em primeiro lugar.

Nomeações

Mês de Setembro

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Médico da 62.^a Secção: Dr. Luciano Aresta Branco, residente em Beja.

Enfermeiro de 3.^a classe: Armando Leone Rosa Mendes.

EXPLORAÇÃO

Empregado de 3.^a classe: João Mendes.

MATERIAL E TRACÇÃO

Empregado de 3.^a classe: José Domingues.

Admissão no Quadro

Mês de Setembro

VIA E OBRAS

Como Escriurário de 3.^a classe: Artur Ernesto da Silveira Rebelo da Silva.

Promoções

Mês de Setembro

VIA E OBRAS

A assentador de distrito: Herculano de Jesus.

Reformas

Mês de Setembro

EXPLORAÇÃO

José Lopes, Agulheiro de 2.^a classe.

José Alves da Costa, Carregador.

MATERIAL E TRACÇÃO

José Pinto, Limpador.

VIA E OBRAS

António da Silva Beja, Ajudante da 5.^a Secção.

Manuel Lametra, Sub-chefe de distrito.

Ana Dias, Guarda.

Maria S. João, Guarda.

Falecimentos

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Mês de Setembro

† *Dr. João Silvestre de Almeida*, Médico especialista.

† *Dr. Adriano Ferreira de Carvalho*, Médico da 23.^a secção.

EXPLORAÇÃO

Mês de Agosto

† *Manuel Antão*, Agulheiro Principal de Lisboa-R.

Nomeado Carregador em 29 de Janeiro de 1920, foi promovido a Agulheiro principal em 21 de Junho de 1928.

Mês de Setembro

† *Manuel Ferreira Lopes*, Chefe de 2.^a classe, em Souzelas.

Admitido como Praticante em 10 de Julho de 1901, foi promovido a Chefe de 2.^a classe em 1 de Julho de 1934.

† *Edmundo Fontinha*, Factor de 2.^a classe, em Póvoa.

Admitido como Praticante em 1 de Julho de 1921, foi promovido a Factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1927.

† *António Pinto de Carvalho*, Guarda de estação em Régua.

Admitido como Carregador eventual em 30 de Agosto de 1908.

† *Francisco Marques Serra*, Carregador em Alfarelos.

Nomeado Carregador em 1 de Outubro de 1921.

MATERIAL E TRACÇÃO

Mês de Setembro

† *Manuel José Celestino*, Fogueiro de Máquinas Fixas no Depósito de Lisboa-P.

Admitido em 16 de Fevereiro de 1909, como Ajudante de Caldeireiro auxiliar, passou à categoria de Fogueiro de Máquinas Fixas em 1 de Julho de 1929.

† *Manuel das Neves*, Capataz no Depósito de Campolide.

Admitido em 31 de Janeiro de 1902, como Limpador auxiliar.

VIA E OBRAS

Mês de Agosto

† *Joaquim Rosa*, Assentador do distrito n.º 29. Admitido como Assentador em 26 de Novembro de 1905.

Mês de Setembro

† *Graciano Nicolau Marques*, Electricista de 2.^a classe, do 3.º lanço.

Admitido como Electricista do G. P. Permanente em 1 de Outubro de 1924.

† *João Frias*, Assentador do distrito n.º 8. Admitido como Assentador em 21 de Fevereiro de 1922.

† *Joaquim Rodrigues*, Assentador do distrito n.º 45.

Admitido como Assentador em 21 de Novembro de 1911.

† *José Borges*, Servente.

Admitido como Servente em 21 de Março de 1925.



† Manuel Ferreira Lopes
Chefe de 2.^a classe



† Edmundo Fontinha
Factor de 2.^a classe



† Manuel Antão
Agulheiro Principal



† Manuel das Neves
Capataz

11 — O homem *avaro* é sempre um *miserico* — 3.

Roldão

12 — Numa *superfície côncava ou convexa*, pode desenharse um *ornato em forma de crescente* — 3.

Theseu

13 — Dê-me o *mealheiro* seu *maçador* — 2.

Preste João

14 — Quer um *pãosinho* seu *pintalegrete*? — 3.

Manelik

15 — A *estacaria para pesca* foi colocada no lugar em que *remansa a água dos rios dando a aparência de lago tranqüilo* — 3.

Diabo Vermelho

Eléctricas

16 — Este *fruto* tem muita *fragância* — 3.

Roldão

17 — O homem *pacificador* não deve comer «*marisco de pernas, do Brasil*» — 2.

Sardanápalo

18 — Faz *favor* de me dizer: O *Negus* não passou de *avião* nesta «*cidade italiana*»? — 2.

Mefistófeles

19 — *Aqui apenas* ha um *capacete* — 1-1.

Vasconcelos

(A D. Quichote)

20 — É *negro* o meu futuro, mas o teu será *igual* se comigo te fores *incorporar* — 2-1.

Theseu

(Ao amigo Alenitnes)

21 — *Aborreço* e *dirigo* *provocações* a tudo que é *esquisito* — 2-2.

Labina

22 — Em *qualquer passagem apertada* *passamos eu próprio* e o *creado de servir* — 2-1.

Visconde de Cambolh

23 — «*Nota*» mas «*nota*» bem, esta *espécie de cisne* — 1-1.

Marquês de Carinhas

24 — Combinada

+ trona — Cartucheira

+ co — Réplica

+ zilhão — Tumor

— Advogado —

Roldão

Biformes

25 — Comete um *erro censurável* quem *engana o seu semelhante* — 3.

Roldão

26 — Vais para a *pândega* meu *estroina*? — 4.

Theseu

Tabela de preços dos Armazéns de Víveres, durante o mês de Novembro de 1936

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional.. kg. 2\$70 e	2\$75	Far.ª de milho..... kg.	1\$10	Queijo flamengo ... 22\$50 e	24\$20
» Valenciano..... kg.	2\$80	Farinha de trigo »	2\$15	Sabão amêndoa... . . . kg.	1\$00
Assucar de 1.ª Hornung »	4\$35	Farinheiras »	6\$50	» Offenbach..... »	2\$20
» » 1.ª manual. »	4\$15	Feijão amarelo lit.	1\$60	Sal..... lit.	\$16
» » 2.ª Hornung »	4\$10	» branco 1\$60 e	1\$70	Sêmea..... kg.	\$55
» » 2.ª manual. »	3\$90	» frade..... 1\$50 e	1\$25	Toucinho »	5\$90
» pilé »	4\$25	» manteiga lit.	1\$80	Vinagre lit. \$75 e	\$80
Azeite de 1.ª lit.	7\$00	Grão »	1\$40	Vinho branco-Em Campanhã. lit.	1\$15
» » 2.ª »	6\$40	Lenha..... kg.	\$20	» » -Rest. Armazens »	1\$00
Bacalhau inglês kg. 3\$90, 4\$05 e	5\$00	Manteiga »	17\$00	» tinto-Em Gais..... »	1\$15
» sueco 4\$25, 4\$40 e	4\$60	Massas »	3\$40	» » -Em Campanhã... »	1\$15
» Islandia..... kg.	4\$00	Milho lit.	\$80	» » -Restant. Armazens »	1\$00
Banha..... »	6\$40	Ovos duz.	variável		
Batatas..... »	variável	Presunto kg.	10\$00		
Carvão sóbro kg. \$50, \$55 e	\$60	Petróleo-Em Lisboa ... lit.	1\$15		
Cebolas..... kg	variável	» rest. Armazens »	1\$20		
Chouriço de carne »	13\$00	Queijo do Alentejo..... kg.	14\$00		

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

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

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

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

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

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