



PROFISSIONAL

1931

DEZEMBRO DE 1931

ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

3.º ANO — N.º 30

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

QUADRO DE HONRA

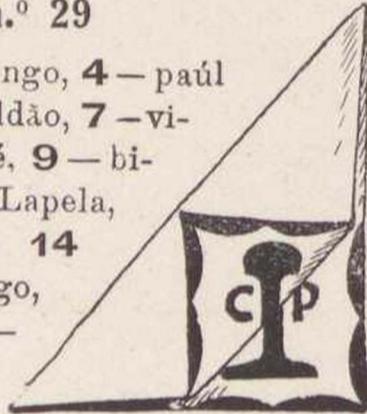
Britabrantes; Mefistófeles; Novata; Costasilva; Ben-Hur;
Alenitnes; Labina; Um da Quinta; Jaiobas.

QUADRO DE MÉRITO

Rádio (21), Belzebú (21), Jaa (20), Csa (19),
Reporter X' (15), Acosta (12).

Soluções do n.º 29

1 — acre, 2 — fula, 3 — Reguengo, 4 — paúl ou pêgo, 5 — estandarte, 6 — Roldão, 7 — vi-dé a gravura ao lado, 8 — evoé, 9 — bítola, 10 — amartelado, 11 — Lapela, 12 — Lamarosa, 13 — solista, 14 — fúcaros, furos, 15 — Reguengo, Rêgo, 16 — Outeiro, ouro, 17 — Sarnadas, sardas, 18 — opaco, ôco, 19 — marôto, mato, 20 — Nine, Nini, Néné, 21 — Ossa, saída, sílaba, adagada, abades, adeus, asso, 22 — Castela.



Sincopadas

1 — 3-Restituir o que pertence a outrem é uma obrigação.-2.

Zépovinho

2 — 3-A maga estava na cama de lôna.-2.

Jaiobas

3 — 3-É «metal precioso» e com categoria.-2.

Zé Sepol

4 — 3-Fiz uma nódoa encodeada ao comer o «fruto»-2.

Mefistófeles

5 — 3-Esta pescada parece que engoliu uma «mu-lher»-2.

Costasilva

6 — 5-Tem grande paixão pelas flôres, esta «mulher»-4.

Joluso

Eléctrica

7 — Um homem bruto é sempre um mau estudante.-3.

Roldão

8 — Charada em verso

Ao confrade «Girassol», agradecendo e respondendo à sua retribuição, n.º 6 do «Boletim» de Novembro

Confrade, eu folgo ao vê-lo assim, tão bem disposto,
Armado em portentoso e indómito guerreiro!...
Quem assim, não ter medo, afiança do seu posto,
Eu considero ousado, ínclito e altaneiro!

Eu nunca poderia ao vosso chamamento
Corresponder audaz, com gestos denodados!
Porque, por ser nóvel, só versos *adoidados*-2
Consigo arquitectar, despidos de *talento*!-1

É lindo ser leal, confrade, e... se eu pequei
Como vós afirmais, deveis-me desculpar...
Mas se vos melindrei, deixai-me declarar:
É porque mais leal, senhor, eu ser não sei!

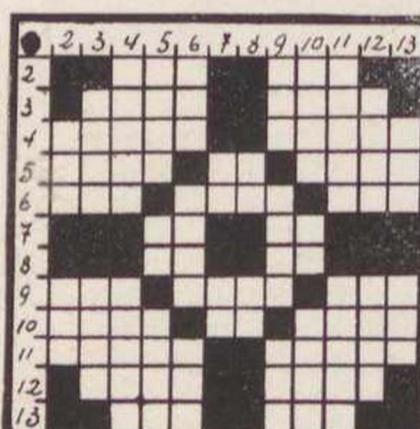
Depois... é minha a culpa! É minha tal loucura,
Própria dum ser mazombo ou membro de alcatéa!
É que eu, senhor, sómente à minha dulcinéa
Costumo dedicar palavras de ternura.

Eis a razão por que, plasmada d'ironia,
Vos pareceu a minha... a minha inculta prosa!
Os vossos versos, sim! Qual «pedra preciosa»
São feitos com primor, repletos d'harmonia!

Roldão (1)
(P. P. L.)

(1) Decifração do n.º 6 do «Boletim» de Novembro.

9 — Problema de palavras cruzadas



Horizontais: 2-fogão, 3-querido, gêlo, 4-tirar, confiado, 5-unir, catedral, até, 6-decifrar, simples, espaço de 12 meses, 7-cede, utensílio, 8-gigante dos assírios, aura, 9-caminho, içar, parte oposta ao Norte, 10-despovoada, sôpro, puxa, 11-capela, expulso, 12-aceitar herança, horror, 13-ninfa, gasto.

Verticais: 2-gêsso, pretexto, 3-procure, é de mais! 4-limpar, adorada, 5-lavrar, pesar, demore, 6-multidão, bruxa, altar, 7 catedral, acolá, 8-também, clima, 9-case, inchar, brilho, 10-límpida, vento, inteiro, 11-atalha, canícula, 12-paraizo, grito, 13-espádua, céu.

Britabrantes

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Natal Feliz — Aprender — O que é o dinheiro? — A velocidade — Estação de Lisboa-Rossio — Conquista de Santarém — O Novo barco «Évora» — Consultas e Documentos — Concurso de jardins — Novos salões restaurantes dos Caminhos de Ferro Federais Suíços — Combóios voadores — Excursão do Orfeão dos ferro-viários de Berna — Orfanato Ferro-viário da C. P. — Agricultura e jardinagem — Soma e segue — Receitas úteis — Pessoal.

Natal Feliz

PROXIMA-SE o Natal, a época do ano em que mais ternamente se cultiva o amôr da família, em que todos os que saíram do mesmo lar procuram reunir-se ali de novo, numa íntima comunhão de sentimentos.

Segue-se, de perto, o Ano-Bom, saúdo sempre como uma esperança e a aurora de um novo período de tranquilidade e de fortuna.

Os últimos tempos têm sido bem dolorosos para quase todos os povos. Em Portugal, felizmente, não se tem sentido o temporal na sua maior intensidade, não obstante ele haver ferido e muito, entre nós, numerosas classes e indivíduos.

Oxalá, porém, que ele tenha já atingido a sua maior acuidade e que em breve comece a declinar.

Os tempos que vão seguir-se é de esperar que sejam mais serenos e afortunados. Fazemos votos para que esperanças se realizem e que o próximo Natal marque o alvorecer duma nova época de prosperidade geral e de melhoria para a sorte da Humanidade.

Aos nossos assinantes enviamos as bôas-festas e desejamos um Natal muito feliz.

Aprender

Pelo Sr. Dr. António Ginestal Machado, Comissário do Governo junto da Companhia

NINGUEM nasce ensinado, mas todos os seres que vivem, dos mais simples aos mais complexos, ao mundo vêm com possibilidades de adaptação. E, no seu sentido fundamental, aprender outra coisa não é senão o aproveitamento sistematizado dessas possibilidades inerentes á própria vida, garantias até da sua duração.

Vive-se aprendendo e aprende-se para viver. Quando, porém, á adaptação instinctiva se sobrepõe a adaptação consciente e, nas suas fórmas superiores, racionalmente activa, os seres capazes de assim procederem dão á vida azo de ser ela por seu turno a forçar as coisas a adaptarem-se-lhe, conseguem, portanto, para ela ennobrecedor engrandecimento e alcançam para si próprios posição de predomínio, o que conseguiu a espécie humana.

O nosso antepassado que ha algumas centenas de milhares de anos, tendo em vista qualquer hipótese de acção, intencionalmente lascou uma pedra para dela se servir, foi o primeiro a encontrar o caminho que a espécie tinha de seguir para ascender ao incontestável primado que detem e manterá, se souber e puder conservar viva a força com que o conquistou — a força maravilhosa da inteligência. E tão maravilhosa ela é que, quanto mais subtil mais formidável se manifesta, já pelas realizações que possibilita, já pela dignificação que imprime á vida dos que lhe alargam o alcance. Mas, e contra a ingénua e sedutora previsão de Fourier, se, hoje, como ontem, como terá de ser sempre, só alguns homens podem, usando a inteligência para criações novas, directamente concorrer para o seu engrandecimento, indirectamente, para ela se desenvolver, concorrem todos quantos se tornam capazes de bem utilizar as suas conquistas, e não automaticamente, mas compreendendo-as, sentindo o seu valôr, único meio de se lhe facultar o ambiente necessário á sua actividade criadora. Num

meio intelectual frouxo, apático, o talento não floresce, ou se floresce, a frutificação faz-se sempre mal. Di-lo a história de todas as épocas.

A vida intelectual, que é a mais bela e generosa eflorescência da vida social, para ser fecunda nunca foi nem pode ser, embora por vezes o pareça, apenas o producto de singulares e solitárias actividades.

As idéas só realmente vivem e se animam quando podem difundir-se, despertando geral e emotivo interesse. E da extensão da cultura depende não só a força viva das idéias, mas é ela igualmente quem condiciona o estímulo indispensável para os espíritos privilegiados buscarem defini-las. Na vida intelectual, como em todas as manifestações da vida, a solidariedade impera como suprema lei, e filha de necessidade que vem da própria essencia da vida.

Difundir a cultura tornando-a acessível ao maior número é, em última análise, possibilitar á civilisação desenvolvimento intrínseco, única maneira eficiente de se lhe garantir continuidade progressiva. E assim o vão comprendendo todos os povos para quem o termo civilização é mais do que *leit-motif* de retóricas asnidades. Em todos os países, que podem servir para bem se exemplificar o conceito de civilização, as questões do ensino, da sua extensão, aparecem sempre como primaciais; em qualquer deles, seja grande ou pequeno, igualmente grandes são os cuidados tendentes a facilitar o desenvolvimento da inteligência, facultando-se-lhe os mais variados meios de ela se exercitar aprendendo.

É a esse respeito curioso, por exemplo, notar que na Suiça, cuja superfície não chega a metade da de Portugal e cuja população anda por dois terços da nossa, a quantia dispendida pelos cantões com o ensino primário representa importância equivalente a dois quintos da que se dispõe em Portugal com todos os graus e

espécies de ensino. Na Holanda, outro pequeno país, em superfície ainda menor do que a Suiça, mas em população equivalendo-se a Portugal, o que o Estado dispende com os serviços da educação excede na nossa moeda um milhão de contos, e o que gastam por si as comunas com o ensino que custeiam é o triplo do que o Estado português gasta com todos os serviços da instrução! País também pequeno é a Dinamarca, com menos população do que o nosso, pouco mais de metade, e que além disso se não avantaixa pela riqueza, entretanto, custam ali ao Estado os serviços da instrução pública o dobro do que custam entre nós! Qualquer destes países, e outros equivalentes podiam citar-se, a-pesar-dá sua exigüidade, pela cultura e civilização em nada são inferiores às grandes nações que têm nas suas mãos, por sinal agora bem hesitantes, os destinos do mundo civilizado.

Infelizmente, nós, quanto a cultura, estamos bastante distantes de todos esses países. Em Portugal para mais de metade da população o alfabeto não passa duma colecção de cabalísticos sinais e dois terços dos portugueses são incapazes de se servirem regularmente da escrita. Convém contudo não esquecer, e é bom lembrá-lo, que quanto ao ensino, ao seu desenvolvimento, quanto à difusão da cultura se deve à República apreciável esforço.

Neste sentido o valor da obra republicana, a que faltou, talvez, superior coordenação, mas que não é difícil dar-lha, só de má fé pode ser contestado. E, se por vezes dela não resultou

o que se pretendia, a responsabilidade não cabe por inteiro à acção governativa.

O ensino primário, e consideremos só este que é a base insubstituível de todos os outros e da extensão do qual depende a possibilidade da extensão da cultura, não se pode dizer que tenha em via de solução o problema que entre nós se lhe impõe resolver rapidamente. Os analfabetos continuam sendo legião e entre êles, que é o mais tristemente significativo, continuam a contar-se crianças em idade escolar. Têm-se aberto escolas, mas por falta de freqüência também tem fechado algumas. E se numa ou outra faltam lugares para os que as procuram, em muitas delas são os lugares vagos que abundam!

Para se combater eficazmente o analfabetismo, para o reduzir e com rapidez a proporções toleráveis, já europeias, só a acção governativa não chega, mesmo que por hipótese ela possa ser excelente. O concurso de toda a gente de boa vontade e que não ignora os males da ignorância ainda não será em demasia. Se não houver meio de fazer compreender à maioria da gente portuguesa que, deixar uma criança na melhor idade para poder aprender sem nenhum ensino, é socialmente crime imperdoável, embora muitas escolas se Abram, na cabeça dos professores se misturem várias pedagogias e se encha a lei escolar das mais rigorosas cominações, o analfabetismo continuará sendo um dos maiores tropécos a embarrigar a marcha da Nação.

Com o presente número, o *Boletim da C. P.* fecha o 3.º ano da sua publicação e completa o volume III.

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

O que é o dinheiro?

Pelo Sr. Engº Vicente Ferreira, Chefe de Divisão, adjunto à Direcção Geral

COM o ar taciturno e grave de quem anuncia ao mundo uma espantosa desgraça, os jornais lançaram há tempos, esta notícia tremenda: CAIU A LIBRA!

E o mundo ficou estarrecido de assombro e desolação!

As inundações da China, a-pesar-de terem custado a vida a centenas de milhares de criaturas humanas, que se finaram de frio, de fome ou afogadas, não impressionaram tanto a chamada gente civilizada, como a desgraça da libra. Todos os dias, — e já lá vão dois meses, — os jornais, solícitos, nos dão notícias dos seus achaques. A triste libra ora parece levantar-se, ora parece cair mais.

Há pessoas aterrorizadas, e há pessoas satisfeitas. Mas também há quem desdenhosamente encolha os ombros, e diga com os seus botões: «para mim tanto se me dá, porque não tenho vintem»!

(Note bem: como tudo se afidalgou, o antigo vintem, que era fortuna de pelintras, passou a chamar-se *cinco tostões*).

Mas, pergunta-se: — que nos interessa a nós, portugueses, que a libra caia ou se levante? Não temos o nosso escudo, com que se compram as coisas miúdas na praça, e se paga a entradasinha no cinema e tudo o mais que é preciso?

Na verdade, a coisa interessa-nos; sem que haja motivos, para consternação, ou para regozijo. A melhor atitude é a recomendada, — para um caso semelhante —, em certa quadra popular:

«Se vires a libra caída,
Não a trates com desdem...»

Mas, afinal, o que é isto de queda da libra, que parece affigir tanta gente, mesmo fóra da Inglaterra?

É o que desejaria explicar, com toda a sisudez, se não receasse fazer um artigo tão maçudo e indigesto, como brôa mal cosida.

Limito-me, portanto, a contar algumas histórias, por ser coisa mais própria desta época do Natal.

*

Houve em tempo antigo, — muito tempo depois de Caim ter morto Abel —, duas grandes famílias que descendiam dêstes irmãos.

A dos netos de Caim tinha por chefe um certo Dentes de Ferro, grande caçador de ursos, mas homem violento e um tanto estúpido. Os descendentes de Abel tinham por chefe um homem bravo e corajoso, mas bôa alma. Chamava-se Cabeça de Pederneira, não por ser bronco, mas precisamente por que tirava ideias luminosas, *faiscas*, da cabeçorra lanzuda. A tribo ou família dêste chefe, vivia dos frutos da terra, cultivando-a, — conforme a sentença —, com o suor do seu rôsto; além disso tinha hábeis fabricantes de machados, lanças, facas e outros objectos de pedra lascada.

Escusado é dizer que as duas famílias viviam em guerra permanente, e que o motivo era sempre o mesmo: o roubo.

Quando os dentes de ferro precisavam de frutas ou de machados, assaltavam as cavernas dos pederneiras para lhas roubarem. Quando os pederneiras precisavam de carne, de peles de urso, ou de gorduras para tempêro, faziam uma espera aos dentes de ferro, à volta da caça, e roubavam-lhes o que traziam.

Ora um dia, o Cabeça de Pederneira soube que a gente do Dentes de Ferro carecia muito de frutas e de machados, e tencionava vir roubar-los. Mas nessa época também os pederneiras tinham grande fome de carne, e careciam de peles de urso, para fazerem andainas novas, porque o inverno chegava-se.

O chefe dos pederneiras teve então uma idéia, — era o seu forte, como dissemos! Mandou juntar todas as frutas e todos os machados de que não precisava, e foi procurar o Dentes de Ferro, anunciando-se de longe, segundo o cos-

tume, ao som de buzinas. E propôz-lhe a seguinte combinação: êle, Cabeça de Pederneira daria sempre aos dentes de ferro todos os frutos, machados e facas de que êstes precisassem; mas o Dentes de Ferro daria aos pederneiras as peles de urso, as carnes e as banhas de que êstes tinham necessidade. A combinação foi aceite, e fixou-se, ali mesmo, lugar e época para as trocas; uma espécie de feira. E as guerras acabaram.

Em linguagem da diplomacia moderna, diríamos que os dois chefes celebraram um *tratado de paz e amizade*, tendo por base, talqualmente como hoje, os *interesses económicos* das duas tribus; isto é o *comércio*. Simplesmente o comércio entre aquêles selvagens, fazia-se sem necessidade do que chamamos moeda, por simples *troca ou permuta* de uns objectos por outros.

Ainda hoje, entre os pretos de África, se faz comércio dêste modo; e os brancos que praticam o negócio do sertão, seguem o uso antigo: dão chitas, facas, missangas, espelhinhos e outras coisas, e recebem café, cêra, amendoim, milho e demais produtos da terra.

*

No tempo dos patriarcas bíblicos, as coisas passavam-se quâsi do mesmo modo, mas o comércio era mais extenso: abrangia mais povos e mais objectos. Tinha aparecido, porém, uma diferença importante, como se verá pela seguinte história.

O patriarca Jacob, como todos sabem, era senhor de grandes rebanhos de ovelhas. Ora aconteceu, que depois de estar muitos anos nas cercanias do Mar Morto, resolveu encaminhar-se com toda a sua família e gados para as montanhas de Efraim, onde, diziam-lhe, a erva era melhor e a água mais abundante. Mas faltavam-lhe dois camélos para catregar as tendas e transportar as mulheres. E como ali perto andasse um certo Acasias, que das terras de Hebron, se encaminhava para o Egito, com uma cäfila de trescentos camélos, mandou-lhe Jacob propor que lhe cedesse dois camélos em troca de algumas ovelhas. Respondeu-lhe o Acasias, que «naquele momento não tinha occasião para ovelhas, mas que se êle Jacob tivesse

por lá dois caldeiros ou panelas de cobre, talvez lhe conviesse o negócio». Entristeceu-se Jacob porque não tinha caldeiros, e os camélos faziam-lhe muita falta.

Felizmente, passou um filisteu, que andava a vender quinquilharias por terras da Palestina, o qual anuiu a trocar dois caldeiros de cobre que levava, por dez ovelhas. Como os metais e os objectos com êles fabricados, eram muito raros e apreciados, o patriarca aceitou a troca; deu as ovelhas, recebeu os caldeiros, e com êstes comprou os camélos de Acasias. E daí por diante, dizia Jacob que os seus camélos valiam cinco ovelhas cada um, e em toda a sua tribo se estabeleceu o costume de calcular o valor de todas as riquezas, em cabeças de gado lanígero. E o mesmo fizeram os mercadores estrangeiros, moabitas e filisteus, e os homens da Fenícia que subiam das bandas do mar às terras de Judá, a negociarem com os hebreus. E se a êstes mercadores alguém perguntava o preço dos cãntaros de barro, pintados, que vinham da Grécia, ou das púrpuras de Tiro e de Sidonia, ou dos tecidos de linho que vinham do Egito, invariavelmente respondiam que custavam tantas ovelhas.

Na remota antiguidade, dêste modo se praticava o comércio. Em vez de *dinheiro*, como no nosso tempo, havia mercadorias que serviam de moeda, ou pelas quais se contava para dizer o valor de todas as coisas. Nuns sítios eram ovelhas, noutros bois, noutros vazos de barro, ou pedras de sal, ou jarros com vinho, azeite e perfumes; noutros ainda eram barrinhas de cobre, de estanho, de bronze ou de prata.

Os primeiros habitantes de Roma, grandes pastores, tambem contavam por cabeças de gado, em latim *pecus*, donde derivou a palavra *pecúnia*, que os letrados às vezes empregam para designar dinheiro.

No Brasil e noutras colónias, contava-se, nos séculos XVI e XVII, por caixas de açucar mescavado, e nesta mercadoria-moeda se faziam as contas das receitas e despesas; noutras contava-se por medidas de milho, por caixas de chá, por dentes de elefante, por atados de peixe seco, etc., porque nestas colónias nunca havia dinheiro.

Na Virgínia, que é um dos Estados Unidos

da América, a principal mercadoria-moeda era o rôlo de tabaco, e nenhuma outra moeda havia. Com o tabaco tudo se pagava e tudo se comprava, até noivas. Como nos primeiros tempos da colonização da América havia poucas mulheres brancas, os ingleses da metrópole, de quando em quando arranjavam um carregamento de solteironas bem conservadas e expediam-nas «devidamente acondicionadas» à consignação dos seus correspondentes na Virgínia. O preço de uma noiva era, ao princípio, de 100 libras... de peso de tabaco (cerca de três arrôbas); com com o aumento da procura do artigo, o preço subiu a 150 libras (68 kgs.) por cada peça. Assim o escrevia, entusiasmado com o espectáculo, um padre inglês, em 1620.

Em Angola e Moçambique, durante muito tempo, até ao meado do século passado, pagavam-se os soldos à tropa, as côngruas aos párocos, e os ordenados aos juízes e empregados, com peças de algodão estampado, que iam da Índia, e a que também chamavam fato ou roupa. Tinham estas peças comprimento e largura certas e eram dobradas de certa forma, determinada pelo governo; por isso lhes chamavam também *fazendas da lei*. Os preços eram estabelecidos em peças e dobras ou prégas.

Ainda hoje, uma grande parte do comércio com o gentio de Angola, é feito por troca ou permuta de peças de algodão.

*

Estas mercadorias monetárias, ou mercadorias-dinheiro, quer fossem animais, utensílios, géneros alimentícios ou fazendas, eram muito incómodas para transportar e guardar. Não era também fácil avaliar a sua boa qualidade, o peso, ou o tamanho, o que dava lugar a discussões e rixas violentas. Por isso, pouco a pouco elas foram sendo substituídas pelos metais: o cobre, o ferro, o oiro e a prata, os quais bastava pesar, para se conhecer com certeza, quanto se dava ou recebia.

*

Quem inventou a moeda?

Ninguém o sabe. Provavelmente foram os

dois grandes inventores de todas as coisas úteis e simples que a humanidade possue: a Necessidade e a Preguiça.

Ao princípio, os metais que serviam para as trocas eram simplesmente pesados na balança. Cada troca obrigava a uma nova pesagem, o que era muito incômodo e demorado. Interviõe então o sábio inventor Preguiça, e fez talhar o metal em bocados ou barrinhas, todos de igual peso. Sobre estes pedaços de metal, o príncipe ou rei fazia gravar uma certa marca de garantia, certificando que o pedaço de cobre, bronze, prata ou oiro, tinha um determinado peso. Foram as primeiras moedas propriamente ditas.

Como êstes bocados eram irregulares de forma, os cavalheiros de indústria, — que sempre os houve —, cortavam-lhes pedaços, sem tocarem nas marcas, e assim roubavam as pessoas de boa-fé. A pouco e pouco foi-se aperfeiçoando a forma das barrinhas, e o desenho das marcas ou *cunhos*. Deu-se-lhes a forma de rodelas chatas, que é mais difícil de cercear sem se conhecer; e porque, ainda assim, havia quem as roesse nos bordos sem lhes alterar muito a forma, inventou-se a serrilha, que só pôde ser bem feita com ferramentas especiais.

Dêste modo e com sucessivos aperfeiçoamentos, se criaram as moedas modernas, de que a libra esterlina, — a conhecida libra de cavalinho —, é um bonito modelo.

No tempo em que todos os metais eram raros e por isso muito estimados, todos êles serviam de mercadoria-moeda, para as trocas entre os diferentes povos; mas com o andar dos tempos, só o oiro e a prata, por serem os mais raros, e os mais estimados como metais de luxo, continuaram a servir de moeda, talhados em barrinhas ou rodelas de pequenas dimensões. Depois que se descobriram as grandes minas de prata da Argentina (ou *La-Plata*) e do México, êste metal perdeu bastante do seu valor, de modo que hoje só o oiro serve para fazer pagamentos de país para país.

É curioso constatar, que os nomes de algumas moedas actuais ainda lembram o antigo costume de se pesarem, à vista dos mercadores, as barrinhas e rodelas de metal. O *marco* (nome da moeda alemã) era um antigo peso, que servia para a pesagem da prata e do oiro.

A libra era, — e ainda é — uma medida de peso. A moeda de prata mexicana, parecida com o duro hespanhol e que vale uns cinco escudos, conserva o nome de *pêso*, porque era a porção de prata correspondente à unidade do peso, fixada pelo governo, quando o México era uma colónia hespanhola.

Actualmente, o oiro, único metal que serve de moeda internacional, é recebido em pagamento, não pelo valor indicado na face das moedas, ou *valor facial*, mas pelo seu peso. As grandes reservas de oiro dos bancos são, quásí inteiramente, constituidas por barras de oiro não amoedado, as quais se recebem e entregam a peso. É uma mercadoria como qualquer outra. As casas fortes dos bancos, são os armazens onde se guarda esta mercadoria, e donde ela sai apenas, quando é preciso fazer um pagamento noutro país, e não ha mercadorias de outra natureza para dar em troca.

O Banco de Inglaterra, até ha poucos anos, era o maior armazem de oiro de todo o mundo. Mas deixou de o ser, e se o governo inglês, ha dois mêsos, não lhe fecha as portas a sete chaves, a esta hora estava vazio.

Isto, porém, é assunto para outra história.

*

Houve em tempos em Londres, um negociante de oiro e prata, muito rico e conceituado, — chamemos-lhe, para lhe dar um nome, o sr. Moidore —, o qual aceitava para guardar no seu cofre forte, o dinheiro de oiro que os seus fregueses não queriam ter em casa.

Ora o sr. Moidore, que era um homem de idéias, observou, que embora os fregueses umas vezes depositassem e outras levantassem o seu dinheiro, havia sempre no cofre uma soma muito grande, que parecia imóvel. Lembrou-se então de fazer o seguinte negócio. Escreveu em bocados de papel, pouco mais ou menos os seguintes dizeres:

— *Moidore & C.^a, prometem pagar a quem lhes apresentar esta nota a quantia de cinco libras, em moeda de oiro.*

E assinou por baixo, com o nome da firma.

Quando algum comerciante, ou outra pessoa respeitável e de boas contas, lhe pedia alguma

quantia emprestada, o sr. Moidore recitava-lhe o seguinte discurso:

«Não lhe posso emprestar as libras que tenho no cofre, porque não são minhas; mas dou lhe êstes papelinhos com a minha assinatura.

«Se quiser pode levá-los, mas o senhor passame recibo de igual quantia e compromete-se a pagá-la em tal época e com tal juro, tornando-me a dar êsses papeis ou as libras de oiro que nêles indico. Se entretanto alguém cá me trouxer êsses papeis, eu pago os como prometo.»

Como o sr. Moidore gosava de enorme crédito, toda a gente aceitava os tais papelinhos ou notas no pagamento das suas transacções. As notas iam assim passando de mão em mão, e quando algum portador dêstes papelinhos queria as libras de oiro, apresentava-se na casa do ourives; este recolhia o papel e tirava do dinheiro dos depositantes, o número de libras necessárias para fazer o pagamento.

A moralidade do negócio era muito duvidosa, porque, em suma, o sr. Moidore emprestava o que não lhe pertencia; mas os lucros da operação, — os juros dos empréstimos —, eram enormes, e muitos comerciantes aflitos salvaram-se com as notas assinadas pelo ourives.

O sr. Moidore teve imitadores. Criaram-se mesmo empresas especiais, para explorar êste género de negócio; eram as companhias de comerciantes reunidos, que tomaram depois o nome de *bancos*.

Em algumas partes do território inglês ainda circulam destas notas fabricadas — ou *emitidas*, como se diz — por bancos particulares. Da Inglaterra o negócio passou para o resto do mundo.

Mas os governos, que andam sempre a farejar os meios de arranjar dinheiro para as suas formidáveis despesas, descobriram em breve que o negócio lhes convinha, e chamaram-no a si, proibindo aos particulares de o fazerem.

Criaram-se dêste modo, os bancos emissores dos estados, como o Banco de Inglaterra, o Banco de França e outros.

Entretanto a experiência ensinava que se podia fazer outra pequenina falcatura. Em vez de só emprestarem notas de valor inferior ou igual ao do oiro que tinham nos cofres, — como fazia o sr. Moidore —, os bancos descobriram que

podiam emprestar muito mais; duas ou três vezes mais, porque o público preferia trazer notas nas carteiras, em vez de trazer oiro nas bolsas. Assim se fez. Por cada 100 libras de oiro conservadas na *reserva*, quere dizer no cofre, emitiram-se notas de 200 e 300 libras; criou-se o que se chama a circulação fiduciária a descoberto, porque não tinha *cobertura*, isto é, oiro depositado nos cofres para assegurar a troca.

Tem se observado desde então o seguinte: Em quanto toda a gente tem confiança no banco emissor, e está convencida que basta apresentar as notas para receber as moedas de oiro que elas representam, raras pessoas se lembram de ir fazer a troca. Mas desde que se perde a confiança, toda a gente lá vai.

O oiro, como dissemos, — mas convém lembrá-lo —, só é útil para fazer o pagamento do que se compra no estrangeiro, quando não ha outras mercadorias para dar em troca. Para as compras da praça servem muito bem as notas e as moedas fingidas: cédulas, moedas de cobre, de níquel e de prata. O governo manda que toda a gente receba estas notas e moedas, como se valessem a quantia que têm gravada na face, e o povo obedece. Só os estrangeiros é que não têm obrigação de aceitar as notas e moedas fingidas dos outros países, e por isso é necessário dar-lhes oiro.

Pois aconteceu isto, aqui ha meses atraç.

Os comerciantes ingleses tinham comprado muitas mercadorias estrangeiras, e vendido aos estrangeiros poucas mercadorias inglesas, pelo que tiveram de pagar a diferença entregando oiro. Não o tendo em casa, foram buscar as libras que tinham depositadas no Banco de Inglaterra, e mandaram-nas para a França, América e outros países, onde tinham feito as compras.

Muitos homens ricos que tinham o seu oiro depositado no Banco de Inglaterra, assustados com a má administração dos negócios públicos, trataram tambem de o levantar, e quem tinha notas correu igualmente a pedir a sua troca

por libras de metal. E' o que sempre acontece quando ha desconfiança: estabelece-se o pânico.

O Banco de Inglaterra encontrou-se, de súbito, sem reservas de oiro para tantos pagamentos, e pediu socorro.

A combinação engenhosa do Sr. Moidore mostrou o que era: um castelo de cartas. Veio um susto e foi se abaixo.

Mas n'estes casos, os governos, que têm sempre a faca e o queijo na mão, livram se dos embaraços pela fôrça. O governo inglês decretou: «a partir de amanhã, 21 de Setembro, o Banco de Inglaterra deixa de ser obrigado a trocar as notas por oiro». E acabou-se!

As pessoas que possuam notas e estavam convencidas de que as podiam trocar por libras de oiro quando lhes apetecesse, ficaram comidas, — perdõe-se a expressão —, e quem tinha depositado libras de oiro nos bancos, só pôde levantar papel.

Actualmente, em Inglaterra, quem tem oiro só o vende por bom preço. Cem libras de oiro devem valer hoje umas 130 a 135 libras de papel. A's avessas: quem possue 100 libras em papel (notas), só pode trocar-las por 70 ou 75 libras de oiro. Perdeu a diferença.

Ha três meses uma libra (ouro ou nota do Banco) valia 124 francos francêses. Hoje, a libra oiro continua a valer 124 francos; mas a libra papel, isto é a nota de 1 libra, só vale 96 francos, ou talvez menos, porque o seu valor não é estável!

Tal foi a queda da libra... de papel. Passou de valer 124 francos de oiro, a valer só 96. Compreende-se assim a cara triste, de quem tinha o seu dinheiro em Londres. Tenham paciência!

O dinheiro é isto; fonte de tristezas e de misérias. Ha quem lhe chame excremento do Diabo, tais são os trabalhos, dissabores e desenganos, por que ele nos faz passar. Todavia... Toda-via,

«O dinheiro é tão bonito,
Tão bonito, o maganão!...»

A Velocidade

Pelo Sr. Eng.^o António Branco Cabral, Secretário Geral da Companhia

DIZ-SE que parar é morrer...

A vida é movimento. O progresso é feito de acréscimos de intensidade desse movimento: a velocidade é o símbolo do progresso.

A preocupação da velocidade nasceu, há pouco mais de um século, com o aparecimento do caminho de ferro.

Foi o caminho de ferro que alterou o ritmo da vida e foi a velocidade que alterou a maneira de ser dos homens.

O jornalista inglês que viajou na primeira locomotiva contava que a velocidade era de tal modo excessiva que os viajantes não podiam fixar as árvores e as casas existentes à beira da linha. E essa *excessiva* velocidade era apenas de 25 quilómetros à hora!...

Hoje o maquinista de um comboio conduz a sua locomotiva a mais de 100 quilómetros, vendo e verificando sem esforço os múltiplos sinais da via.

Em cem anos o ser humano progrediu paralelamente à máquina, adaptando-se com ela a novas condições de existência.

A velocidade tornou a terra pequena.

Júlio Verne fez dar a volta ao mundo a um herói, em oitenta dias. Recentemente foi dada a volta ao mundo, de avião, em seis dias. Uma rapariga inglesa de 19 anos, há semanas, foi de Londres ao Cabo em cinco dias e meio!

Exemplo admirável do progresso da máquina e do organismo humano.

Vive-se muito actualmente — porque se vive muito depressa.

Em 1931 uma carruagem especial de caminho de ferro movida por hélice atingiu, na Alemanha, entre Hamburgo e Berlim 240 km. à hora. Em automóvel realizaram-se velocidades de 400 km. e em avião de mais de 600 km. à hora!

A velocidade vai aproximando os povos de raças diversas e distantes e ligará melhor os indivíduos da mesma raça. Traz consigo uma expansão de democracia, que destroa a docura íntima, aristocrática, da vida de outro tempo.

Os efeitos da velocidade fazem sentir-se no campo das idéias como no das coisas práticas.

Nenhum estudo profundo pode fazer-se, como noutras épocas, durante anos seguidos. Quasi de mês para mês as hipóteses novas destroem as antigas.

A onda hertziana — a grande revelação do nosso século — envolve o mundo. Telégrafo, telefone, rádio, televisão, transmitem sons e imagens, à velocidade do raio.

A velocidade tornou mais fácil a existência, permitindo fazer em pouco tempo os trabalhos ingratos e pesados.

Daí a corrida incessante das máquinas, nos grandes centros industriais, fabricando sem parar todos os productos indispensáveis à vida e ao prazer dos homens, em quantidades fabulosas. Corrida que não para, excedendo-se todos os dias e creando a super-produção.

A velocidade é moça e forte.

Ai dos que não são novos, nem fortes!

Na América e na Rússia um homem de 45 anos é pôsto de parte porque está gasto.

Creando a super-produção e a velhice precoce, a velocidade engendrou o desemprego e a ruína.

E eis como a velocidade que é o progresso, se torna em decadência, quando desproporcionada.

E porquê? Porque o ser humano na ânsia natural de progredir, de andar mais depressa, não está adaptado, ficou á quem da velocidade que criou.

Aproximam-se gerações novas para as quais se estabelecerá certamente o equilíbrio.

O papel dos homens modernos, na vida moderna, consiste em procurar a fórmula desse equilíbrio, estorçando-se por conseguir o ritmo compatível com a sua força individual e colectiva.

Assim o homem voltará a ser senhor dos elementos que a técnica põe ao seu alcance e a velocidade não o esmagará.

Impressões da Exposição Colonial de Paris

Pelo Sr. Lourenço Cayolla, Chefe de Serviço da Divisão de Exploração

A PRIMEIRA vez que entra no bosque de Vincennes, onde está instalada a Exposição Colonial Internacional, o visitante tem uma impressão de deslumbramento. Julga-se espectador da cena de uma *féerie* colossal, montada por um maquinista de génio.

A beleza do grande bosque, em que não se consentiu que se arrancasse uma única árvore, a variedade e relêvo dos pavilhões, alguns dos quais verdadeiramente monumentais, como o da Itália e o da Indo-China, reproduzindo êste o famoso pagode de Angkor, que os missionários portugueses foram os primeiros europeus a visitar no século XVI, o deslumbramento das iluminações de efeitos surpreendentes, vendo-se a água cair es-

trepitosamente, e irisada de luz das mais variadas cores, de cascatas magníficas e renques de variados e artísticos contornos, formando alamedas luminosas que parecem intermináveis e

o barulho ensurcedor duma população cosmopolita, constituída ás vezes por centenas de milhares de pessoas, exprimindo-se nas línguas mais diversas, tudo isso proporciona um espetáculo original e estranho, que deslumbra a vista e lança o espírito dos que o gosam num mixto de assombro e encantamento.

Mas, à medida que, em visitas sucessivas, vamos fazendo, por assim dizer, o balanço da Exposição, reconhecemos que esse grande certame, onde já se registou a entrada de mais de trinta milhões de pessoas, tem, é certo, aspectos admiráveis mas também, ao mesmo tempo, muito de mercantilismo e de mistificação. A Exposição de Antuérpia, do ano passado, sendo sem

dúvida muito mais modesta, era lhe bastante superior como exposição colonial, no ensinamento mais sólido que ministrava, na documentação da acção colonizadora dos últimos tempos



O Padrão à entrada dos pavilhões portugueses vendo-se um dos landins

e no carácter austero, despreendido por absoluto de qualquer espírito comercial, com que os diversos pavilhões haviam sido organisados. Bastava, para lhe dar incomparável realce, a representação admirável do Congo Belga e a das grandes colónias inglesas, como a Austrália, o Canadá, a África do Sul e outras mais, que não se fizeram representar na de Paris.

O que acabamos de escrever não significa que não haja ali, em nossa opinião, muito para ver e para aprender e que alguns dos países coloniais não se tenham apresentado honrando em tudo as suas tradições e documentando largamente, e da maneira mais digna e eloquente, o que tem sido a sua valiosa obra colonial. Estão, nesse caso, a Holanda e Portugal.

O primeiro pavilhão holandez foi, numa triste madrugada, lambido pelas chamas de um incêndio, não se sabe ainda hoje se casual ou criminoso, que irrompeu com tal violência que não houve heroicidade do corpo de bombeiros de Paris, chegado em poucos minutos, em toda a sua força, ao local do sinistro, que pudesse salvar parte sequer de tantas preciosidades da fúria das chamas. Em menos de um mês, em três semanas apenas, aquela nação, tão ponderada e consciente das suas responsabilidades e destinos, realizava o milagre de apresentar um novo Pavilhão, não tão belo como o primeiro, mas riquíssimo também, não só nos espécimes e artigos expostos, como nos dados estatísticos e admirável documentação.

As antigas exposições limitavam-se quase a intermináveis mostruários de produtos, com indicações sumárias da quantidade e valôr da produção, em que o mesmo artigo se reproduzia por centenas e milhares de amostras, para vaidade dos inumeráveis expositores, apresentados em frascos ou garrafas duma estética e gôsto artístico bastante duvidosos.

Na Europa, a Exposição de Sevilha abriu novos e largos horizontes a certames desta natureza. Os quadros estatísticos, os mapas luminosos pontilhados de focos de luz, dando-nos uma impressão rápida da farolagem, estabelecimentos de instrução, caminhos de ferro, etc. de cada colónia, os dioramas de formosíssimas perspectivas, que reproduzem em relêvo e ao vivo a vida das colónias, nos seus aspectos

mais característicos, a natureza do solo, a vastidão das paisagens, os acidentes dos terrenos, as mais belas obras de arte, as fases do trabalho agrícola, os tipos da região, os centros de população, etc., que nos familiarizam, em poucos minutos, com o que há de mais curioso e característico duma determinada possessão de além-mar, bateram, definitivamente, as vitrinas seguidas umas após outras com que outrora se pretendia dar idea precisa dos recursos das diversas colónias.

A de Antuérpia, sobretudo no Pavilhão do Congo Belga, era deslumbrante, sob este ponto de vista, e apresentava interiores de Pavilhões do maior encanto e beleza. A de Paris seguiu na mesma esteira, sendo ainda mais rica do que aquela na profusão e montagem dos quadros luminosos.

Não me é possível, num artigo do *Boletim da C. P.*, dar uma idea, por mais rápida que seja, das impressões que colhi ao visitar esta última Exposição. Por isso me referirei, embora muito sumariamente, em especial, ao modo como o nosso País ali se fez representar.

Eu e todos os alunos da Escola Superior Colonial que me acompanharam, tivemos momentos da maior alegria e do mais legítimo orgulho pelo que ali vimos e ouvimos. Os Pavilhões de Portugal eram dos mais visitados e admirados de toda a Exposição. A muitos franceses e indivíduos das mais diversas nacionalidades, surpreendemos, envaidecidos, exclamações de surpresa e de admiração, perante a afirmação eloquente, que conseguimos dar, do que foi o nosso esforço colonizador no passado e do que temos feito e realizado nas épocas contemporâneas.

No Pavilhão Histórico, em cujo pórtico de admirável arquitectura se lia a legenda «Hic Est Portugal» vê-se a reconstituição, em relêvo, das glorioas fortalezas de Sofala, de Mombaça e dos quadros famosos da tomada de Tânger e de Ceuta; bem como das nossas minúsculas caravelas, cenário dos episódios mais épicos e ainda o carcomido e gasto padrão de Diogo Cão, tal como o temerário navegador o assentou em 1482, na foz do Zaire.

Noutro ponto destacam-se, em soberbos dioramas, a viagem de Vasco da Gama à Índia e

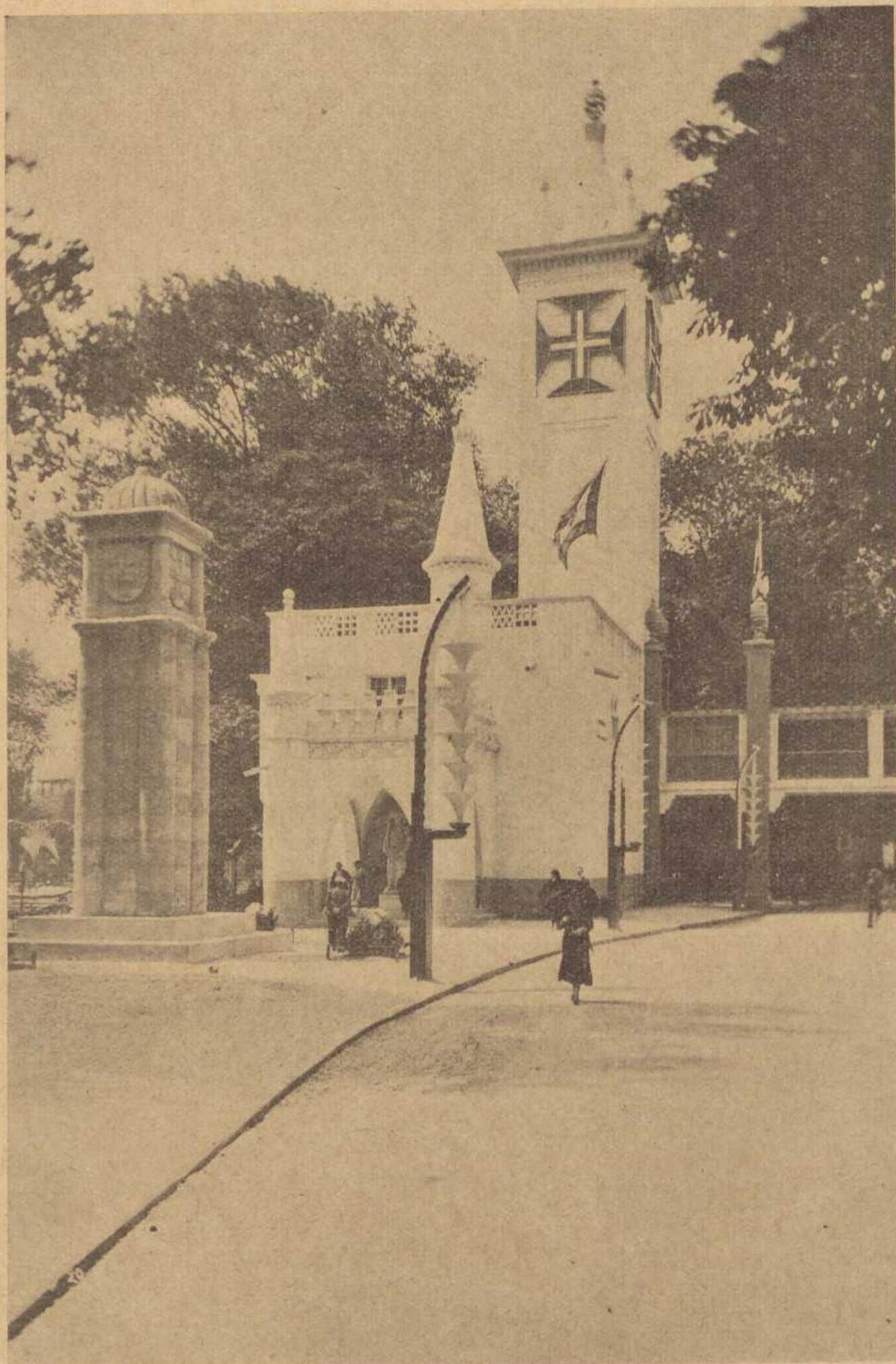
a de Pedro Álvares Cabral ao Brasil, e lá no fundo, aparece-nos o esplêndido e magnífico Planisfério, traçado por iniciativa da benemérita Sociedade de Geografia de Lisboa, onde, em linhas de intenso colorido, estão traçadas todas as longas viagens dos navegadores portugueses, algumas das quais tiveram decisiva influência nos destinos da humanidade. Era

consolador para nós, vêr como o grande público fitava embevecido êsse eloquente testemunho dos nossos prodígios de outrora. Mais duma vez ouvimos exclamações como estas: «Admirável, admirável! Como é que um povo tão pequeno realizou tantas proezas!» «Foram os portugueses realmente os grandes colonizadores».

E saindo-se do Pavilhão Histórico para os

privativos das colónias, o efeito não esmorecia. Na parte destinada a cada uma delas as *maquettes* em plano-relêvo com todas as suas modalidades orográficas, contorno das costas, situação das povoações etc., do snr. coronel Vitória Pereira, eram apreciadas com o maior interesse e louvor. A etnografia das diversas raças indígenas, a variedade de produções, o desenvolvimento da instrução nos seus diversos graus, com a reprodução dos vários tipos de escolas, a acção das missões religiosas, os progressos da viação ordinária e da viação ferro-viária, tudo o que pode dar uma ideia dos nossos processos de colonização e do que, pelo seu emprêgo, temos conseguido para educar e civilizar os povos indígenas e valorizar as riquezas de tão dilatados territórios, reproduzia-se diante da nossa vista, com o maior realce e evidência.

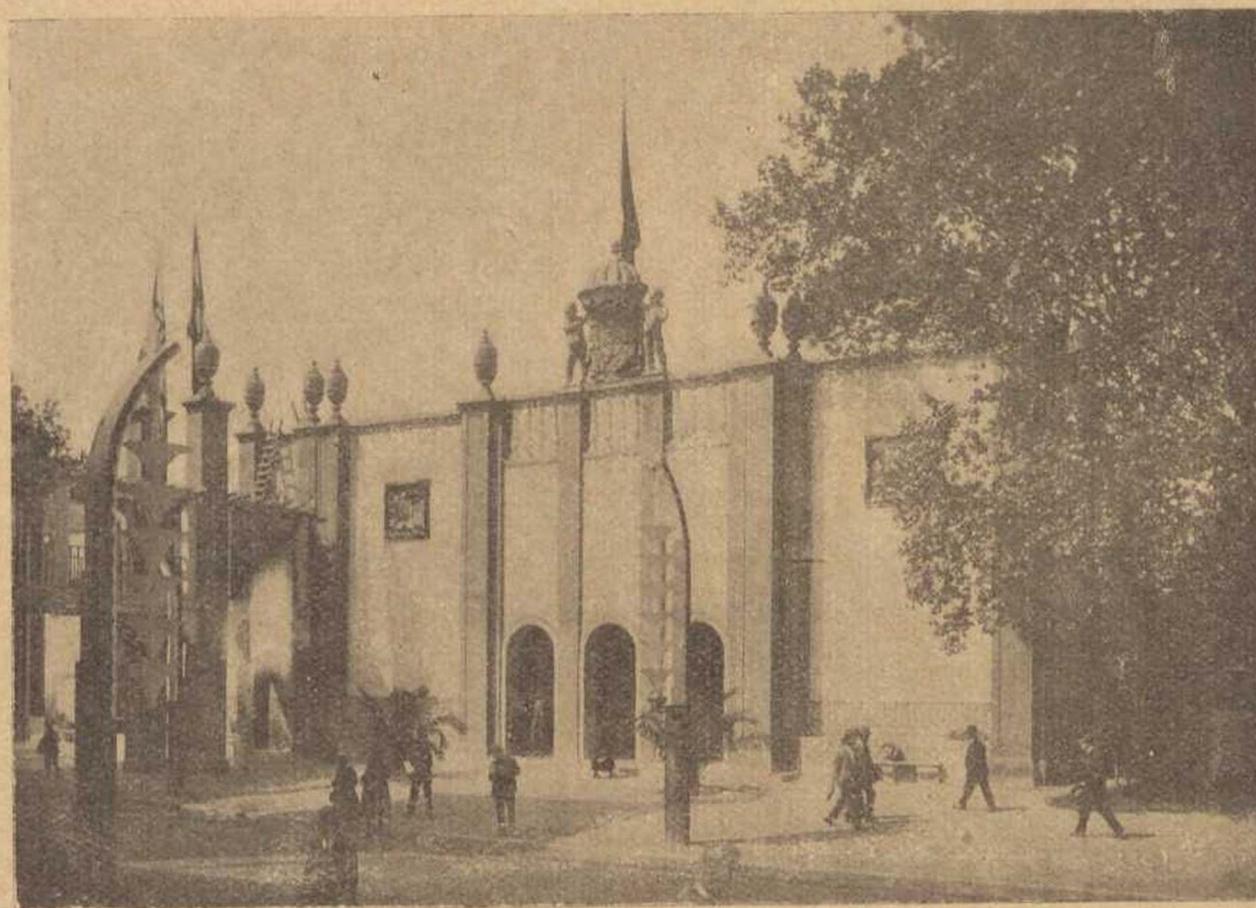
A representação da colónia de Angola, principalmente, distinguiu-se pela importância que nela se dera a tudo o que diz respeito a caminhos de



Pavilhão Histórico de Portugal na Exposição Colonial

ferro. Admiravam-se até as grandes obras de arte que foi necessário construir para se assentarem as linhas de Loanda a Malange, de Mossamedes à Chela e principalmente do Lobito à fronteira leste da Província, num trajecto de 1500 quilómetros, e os diversos tipos do seu material, máquinas, carruagens, vagões, etc.

Era também bastante interessante, sob este ponto de vista, como sob tantos outros, o Pavilhão da Colónia de Moçambique, já sulcada por muitas e importantes linhas férreas. Nesse Pavilhão colhemos ainda a mais agradável impressão ao vermos o grupo de landins, que faziam ali serviço. Eram todos êles tipos magníficos, de apresentação simpática e afável, elegantes e distintos, muito limpos, irrepreensivelmente fardados, acolhendo com o maior agrado todos os que se lhes dirigiam e respondendo com a máxima boa vontade e atenção às perguntas que se lhes formulavam. Pela sua atitude e pelo seu proceder, êles constituiam

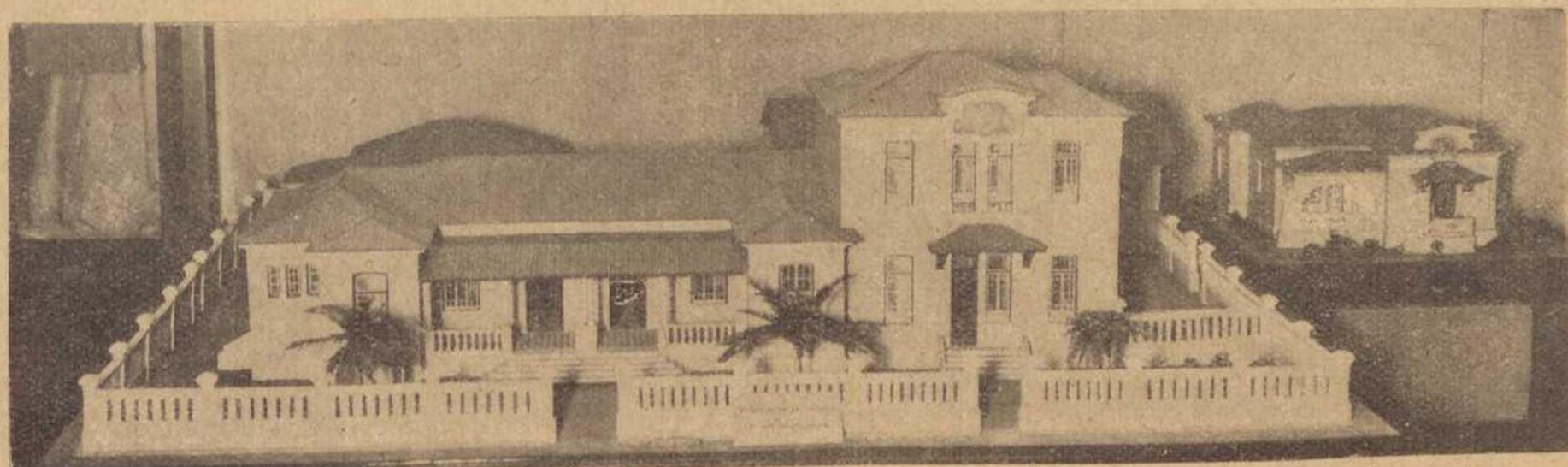


Pavilhão das Colónias de Angola e Moçambique

uma prova frisante da humanidade e docura dos nossos processos de colonização, do êxito com que temos conseguido atrair os indígenas ao caminho civilizador. Mostravam-se muito satisfeitos pela forma como eram tratados, encanta-

dos com as belezas que os cercavam, mas no seu espírito havia sempre uma viva aspiração de se libertarem dessas belezas e das seduções de Paris; no seu olhar espelhava-se uma funda melancolia e as suas palavras exprimiam inalteravelmente a mais funda saudade pela sua terra tão longínqua, onde lhes ficara bem preso o coração e para onde desejavam voltar, tanto mais que na grande capital, não obstante as simpatias que os cercavam, a luz e o luxo que os envolvia .. sentiam muito frio.

A-pesar-de não me dever alongar mais, seria imperdoável que não citasse ao menos, da parte da França, a esplêndida exposição de Marrocos e da Indo China, e o completo e perfeito Museu Colonial permanente, que é, por

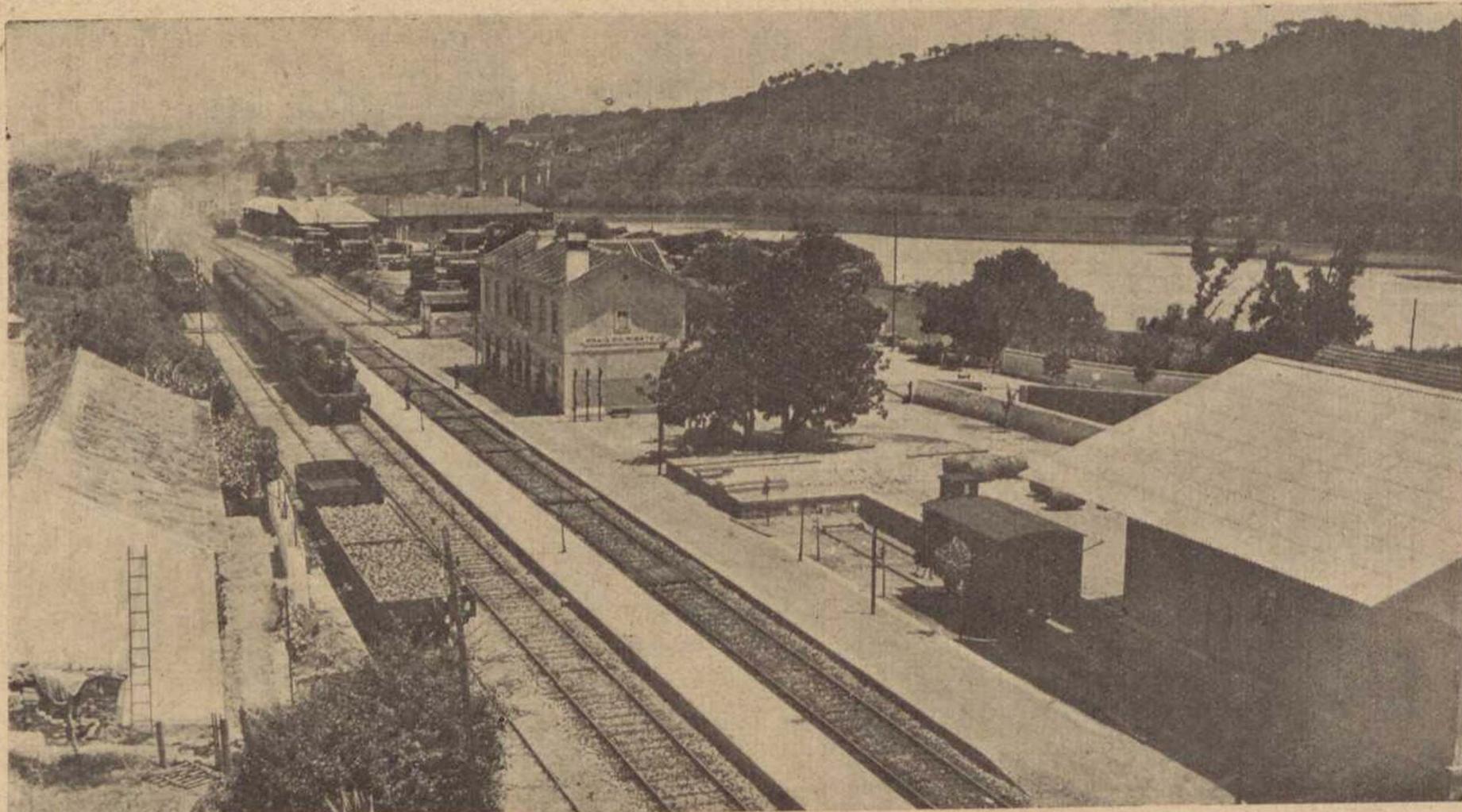


Modelo duma escola em Angola

todos os títulos, um grande Museu, e, da Bélgica, o pavilhão relativo ao Congo Belga, que não tinha a magnificência e o esplendor da Exposição de Antuérpia, e não aludisse ainda à interessantíssima e perfeita organização da «Cité des Informations», onde cada nação e até mesmo as que não figuravam com Pavilhões especiais, como a Inglaterra e os Estados Unidos, tinham os seus serviços esplêndidamente montados. Esse organismo foi concebido e dirigido em todos os seus detalhes pelo animado modelo e glória da França e da humanaidade que se chama o Marechal Lyautey e fica como exemplo a seguir, da maior utilidade e eficácia, em todas as exposições futuras.

A representação das colónias de menor categoria da França, é, em alguns casos bastante deficiente e incompleta. Mas, em todas elas

se destaca uma nota interessante e digna de registo. Assim, por exemplo, na de Martinica, que se limita à reprodução de alguns aspectos da minúscula colónia e de fotografias dos seus tipos de mulher de maior beleza, vê-se um pequeno quarto, singelamente mobilado, com uma cómoda muito simples, um leito o mais modesto, sobre o qual, sentado numa cadeira, está inclinado um vulto de mulher. Um letreiro diz: *Quarto da Imperatriz Josefina, na casa de seus pais, quando ela tinha 15 anos.* O que é o destino: Essa rapariga, filha de pais quase humildes, foi a que veio mais tarde, pelo amor de Napoleão, a sentar-se no trono de São Luís. E um traço sentimental que nada tem com a obra colonizadora da nação francesa, mas que não deixa de impressionar e de atrair a atenção de milhares e milhares de visitantes.



Passagem do comboio n.º 152 na estação de Praia do Ribatejo

Fotografia do Sr. Francisco da Costa Mendonça, factor de 2.ª classe

Notas de Arte.

Estação de Lisboa-Rossio

Resumo do estudo feito pelo Sr. Arquitecto Bernardino L. Coelho, desenhador de 1.ª classe da Divisão de Via e Obras

CANSADO, quizilento e trôpego, assim se devia arrastar há cerca de quarenta anos o progresso nesta Lisboa, até o dia em que se fez anunciar a *Iniciativa*, divisa que consagrou, e evocará para sempre, na história dos caminhos de ferro em Portugal, um dos seus mais úteis e arrojados empreendimentos.

Propunha-se a então Companhia Real dotar a cidade com uma estação central. Era a *Iniciativa*.

A reacção foi terrível. Algumas palavras transcritas de publicações da época bastam para dar notícia, ainda que sucinta, sobre o que foi a resistência pertinaz contra a realização duma obra que, se defeitos revelou, também tem demonstrado uma inteligente e sólida razão de existir.

Em Maio de 1890, escrevia o marquês da Foz: «assumo com todo o entusiasmo a responsabilidade moral de ter sido o iniciador».

E referindo-se á oposição desenvolvida à sua volta, diz: «sofre ainda hoje muita crítica; o futuro, espero, não longínquo, lhe fará justiça».

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, no número comemorativo da inauguração, insere um artigo do engenheiro Vasconcelos Pôrto, em que se lê:

«Têm-se operado, ainda que lentamente, transformações radicais na cidade de Lisboa.

Abertura de novas avenidas, a construção de bairros modernos, as grandiosas obras do pôrto, a par dos aperfeiçoamentos dos serviços municipais, exigiam que uma nova artéria de comunicação acelerada ligasse o coração da cidade, com a rede ferro-viária da Europa».

«Era grandiosa a empreza, não lhe bastando capitais para realizar tão notável melhoramento».

«Os hábitos inveterados no nosso país de estacionamento, tinham de ser mais uma vez

despertados para em activa luta se operar mais esta transformação».

«As demolições de prédios que eram consequência desta construção afectavam como sempre, interesses que a rotina no seu implacável espírito retrógrado, está sempre pronta a defender, sacrificando a utilidade pública à particular».

«A construção da estação, exigindo a eliminação de algumas dezenas de velhas e insalubres habitações, foi recebida com resistência tão extraordinária, que atingiu estações oficiais que, pela sua ilustração, deviam ser superiores a preconceitos radicados no ânimo do público».

Estas notas exeratas, àcerca da *Iniciativa*, e que julgamos duma oportunidade

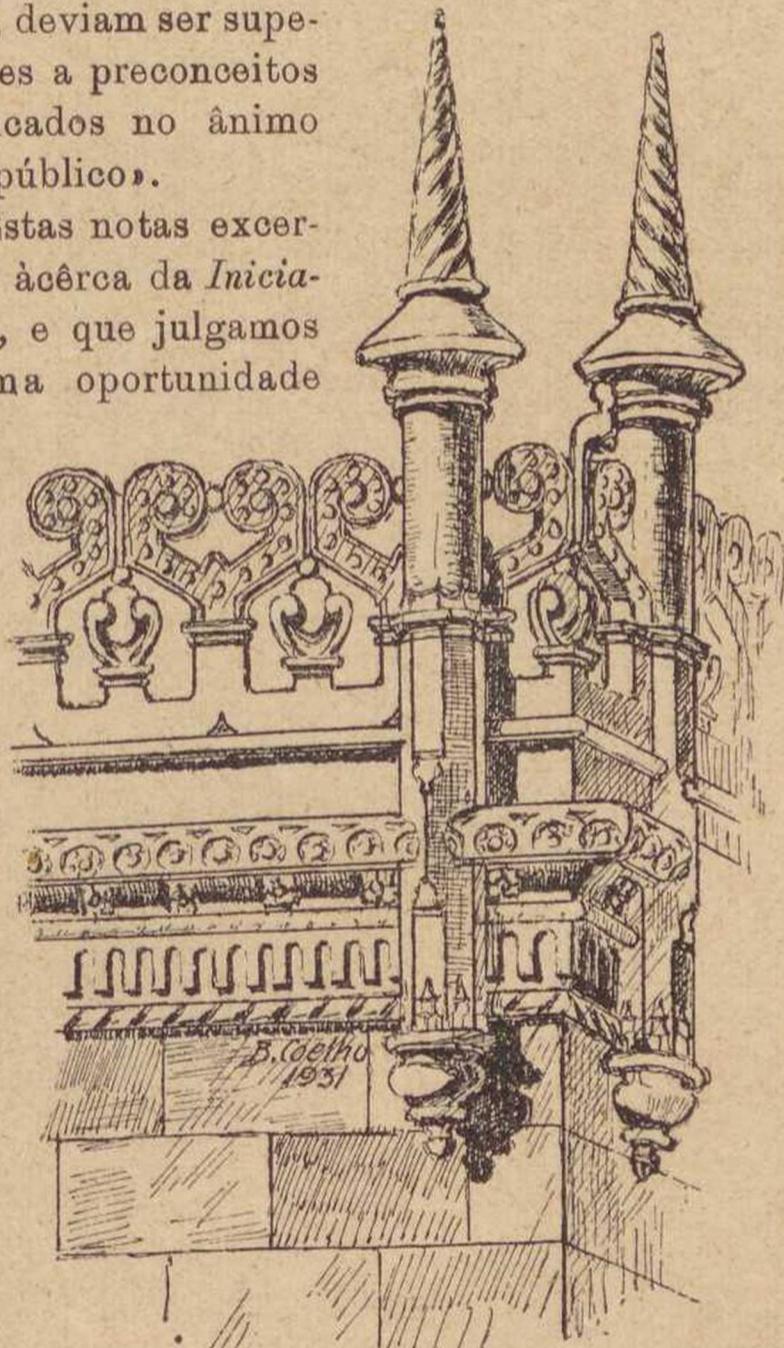


Fig. 1 — Pormenor do entablamento e balaustrada no cunhal nordeste

flagrante, bem mostram quanto pôde o egoísmo torpe, a par do medo supersticioso e infantil, que quase chegou a atribuir a pacto infernal a ideia do túnel, que então se anunciava, também, como necessária à ligação entre o Rossio e o Vale da Ribeira de Alcântara.

Claro que o edifício de passageiros não poderia deixar de ser o mais alvejado, não se sabendo ainda hoje, se alguma vez a liberdade de dizer dislates, encontrou ambiente mais propício.

E além dos artigos do Marquês da Foz e de Vasconcelos Pôrto, destaca-se um outro de Luciano de Carvalho, um dos raros que à defesa desassombrada daquela construção, juntou alguns comentários, a que aqui prestamos as nossas homenagens, já pelo espírito de imparcialidade que denotam, como pela justeza e propriedade da observação, no que se refere ao estado da nossa arquitectura.

Desse artigo, que foi publicado quando os trabalhos ainda não estavam concluídos, recordámos os trechos seguintes:

«É difícil a crítica, mas a arte ainda o é mais».

«Eis aí um edifício, que já tem sido objecto de muita crítica pouco benéfica, e que decerto continuará a ser alvo dos nossos Charles Blanc liliputianos».

«Pois bem, esse edifício, digam os críticos o que disserem, há-de afirmar sempre em qualquer época, a ciência e o gosto artístico do arquitecto que o deliniou e que o executou...»

... Tem estilo, tem conjunto harmônico, tem belezas de pormenores que são incontestáveis, e que hão-de aparecer em toda a sua realidade, quando os andaimes tiverem sido completamente removidos».

«Não é uma farragem respigada em César Daly, torreão daqui, ala de acolá, corpo central de além, Louvre enxertado em casa de Boulevard, híbrido produto de arquitecto feito à força».

«O falecido engenheiro Miguel Pais chamava com entusiasmo à estação do Barreiro *arremedo dos Jerónimos*. Confessemos que a estação do Rossio, não é um arremedo, nem mesmo uma imitação, mas sim um tema habilmente extraído e desenvolvido daquele género de arquitectura, que representa para nós um padrão de glória».

«Em arquitectura demasiadamente temos vivido de italiano, tempo é de estimar um exemplar de português».

«Porque este edifício é nosso, debaixo de todos os pontos de vista;

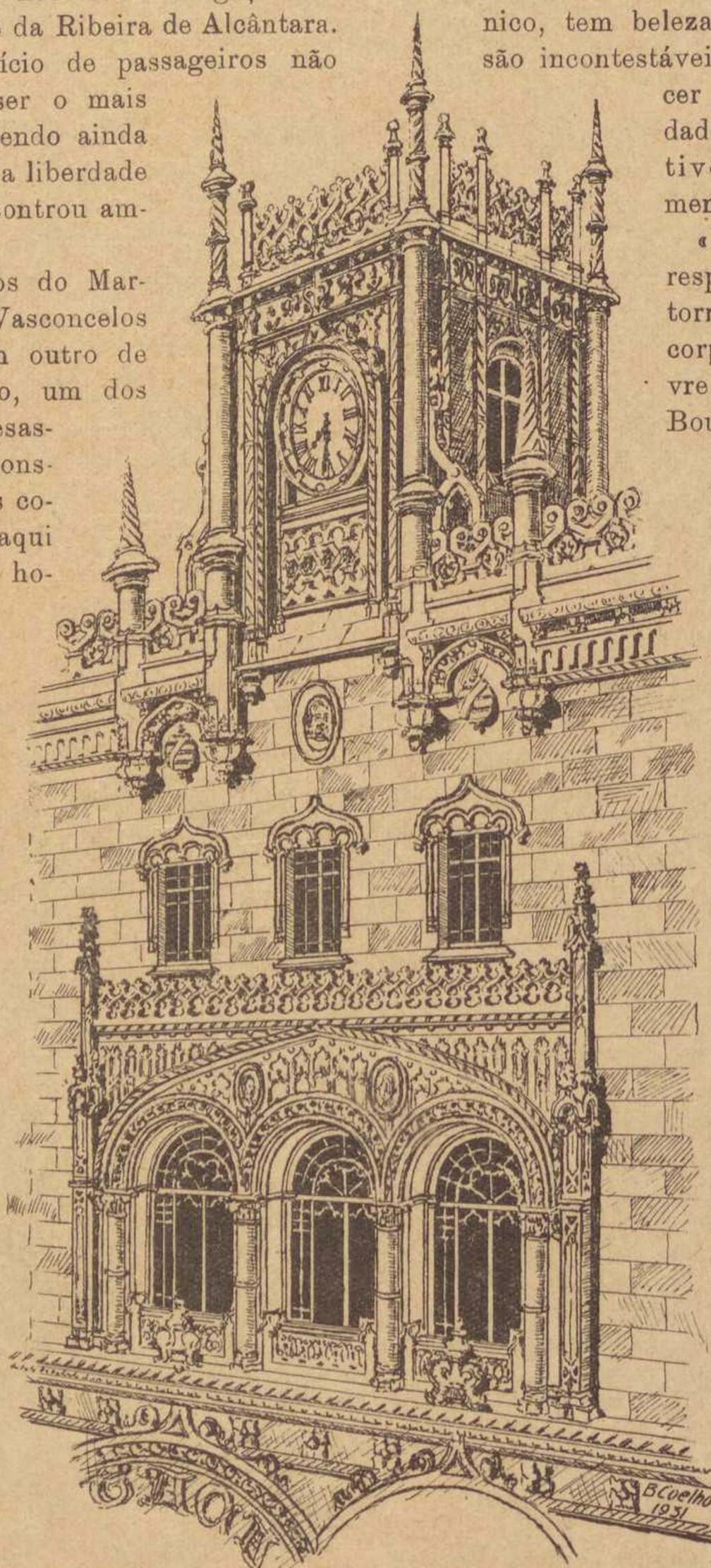
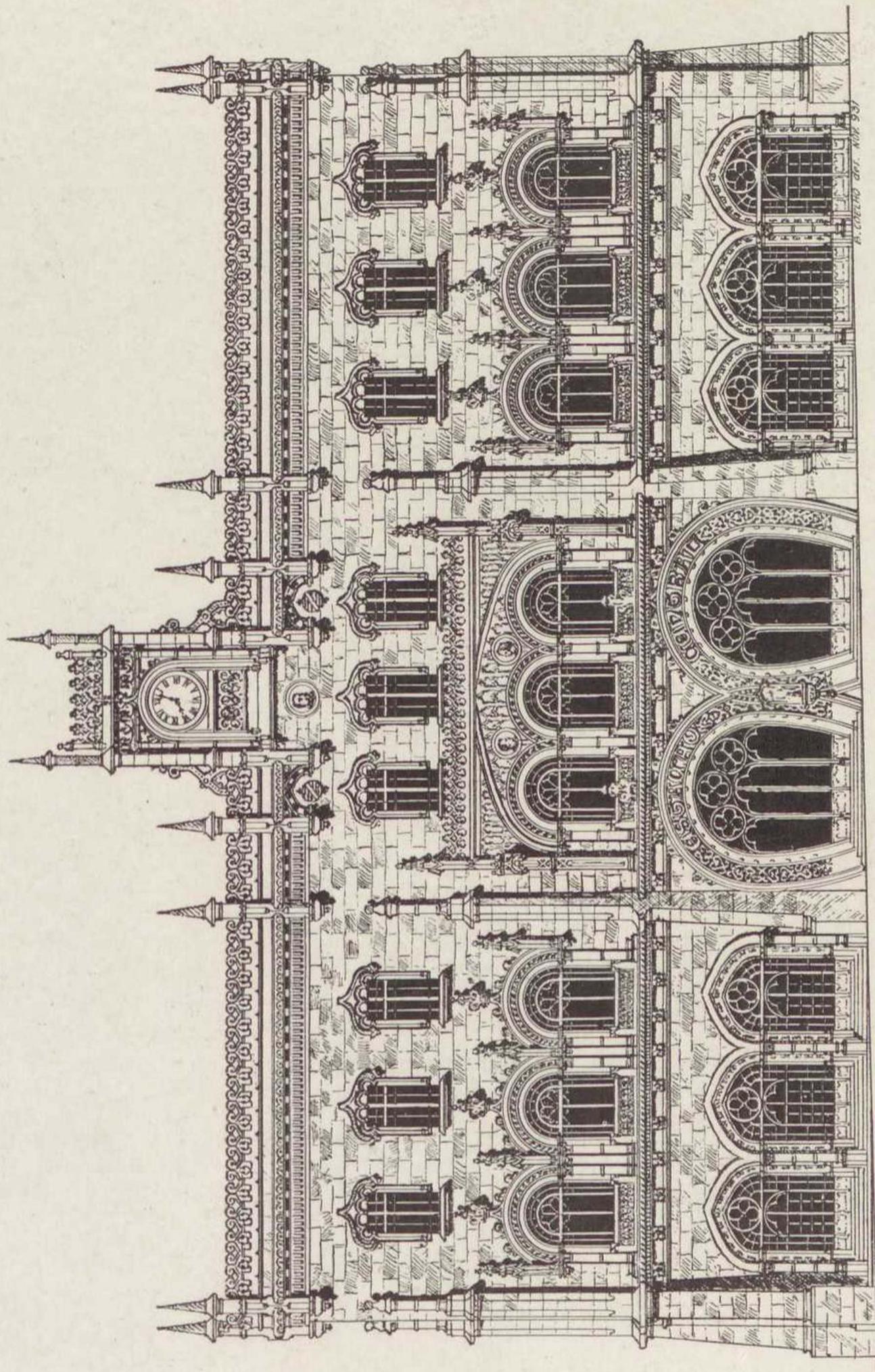


Fig. 2 — Torre e janelas do 1.º andar, um dos mais harmoniosos fragmentos da frontaria



Alçado da fachada da Estação Central de Lisboa

nosso pela arquitectura que recorda a idade de ouro das tradições nacionais, nosso pela pedra que tem a mesma proveniência da que serviu para a construção do grande monumento de D. João I, e nosso, enfim, pelo homem que o projectou».

Este artigo, que não é só da história da *Iniciativa* mas que servirá amanhã como subsídio para a história da arquitectura em Portugal, termina por considerar a Companhia, «digna de louvor por se ter empenhado no firme propósito de superar elementos por tal forma contrários, adoptando o pensamento de realçar a testa da linha urbana, com um exemplar de arquitectura nacional, e confiando a realização deste pensamento a um artista português», termina por dizer:

«Assim temos hoje a satisfação de registrar neste lugar o nome dum compatriota distinto — o Sr. José Luís Monteiro».

* * *

O edifício da estação compõe-se principalmente de três corpos, cuja disposição geral em planta, afecta a forma dum Z.

O corpo principal tem frente para o Largo D. João da Câmara. O intermédio e de maior extensão, para o Largo do Duque do Cadaval, tendo ambos as respectivas fachadas posteriores voltadas para a gare, as quais mercê do desnível do terreno, só se erguem acima do pavimento do 2.º andar.

O terceiro corpo, de menores dimensões, tem também frente para o Pátio do Duque de Cadaval, e é inteiramente encravada na encosta, não tendo portanto fachada posterior.

Analizaremos aqui tão sómente a fachada nascente do edifício principal, que é a mais importante, quer pela sua divisão interna em planta, quer pela magnificência e uniformidade de linhas da sua arquitectura.

Fórmula essa frontaria um rectângulo, de comprimento aproximadamente duplo da altura, acusando rés-do-chão, primeiro e segundo andar, dividida no sentido da vertical em três zonas, por meio de contrafortes.

Um friso à altura do pavimento do primeiro andar estabelece a divisão no sentido horizontal,

limitando superiormente campo duplo do inferior.

A zona central, limitada pelos contrafortes é rasgada em cada um dos andares por três vãos de janelas, em prumadas correspondentes e no rés-do-chão, por dois vãos de portas.

As duas zonas laterais, iguais e simétricas apresentam cada uma três vãos de portas no rés-do-chão e três vãos de janelas em cada um dos andares.

Ao alto, um rico entablamento, fig. 1, seguido de balaustrada rematam superiormente o edifício, e por último, interrompendo a linha da balaustrada e ocupando o eixo principal da composição, domina sobranceira a torre do relógio, atraindo a atenção do viajante descuidado, que desponta da Praça de D. Pedro.

Eis as linhas gerais da fachada nobre do edifício da estação, que nada pedem, porque nada precisam para impôr o timbre da sua origem. Inútil incensar de adjetivos encomiásticos essas linhas; elas desdenham hoje os louvores servis, como despresaram outrora as críticas sarcásticas. Gôsto disciplinado, alta erudição artística, carácter arquitectónico, finalidade; tudo lá está.

A torre, verdadeiro relicário digno dum museu, fig. 2, é constituída por um corpo quadrangular, realçado nos ângulos por colunelos, de alturas e secções variadas, os quais, estribando-se na silharia da fachada, afloram ao alto, em forma de agulhas estriadas em hélice.

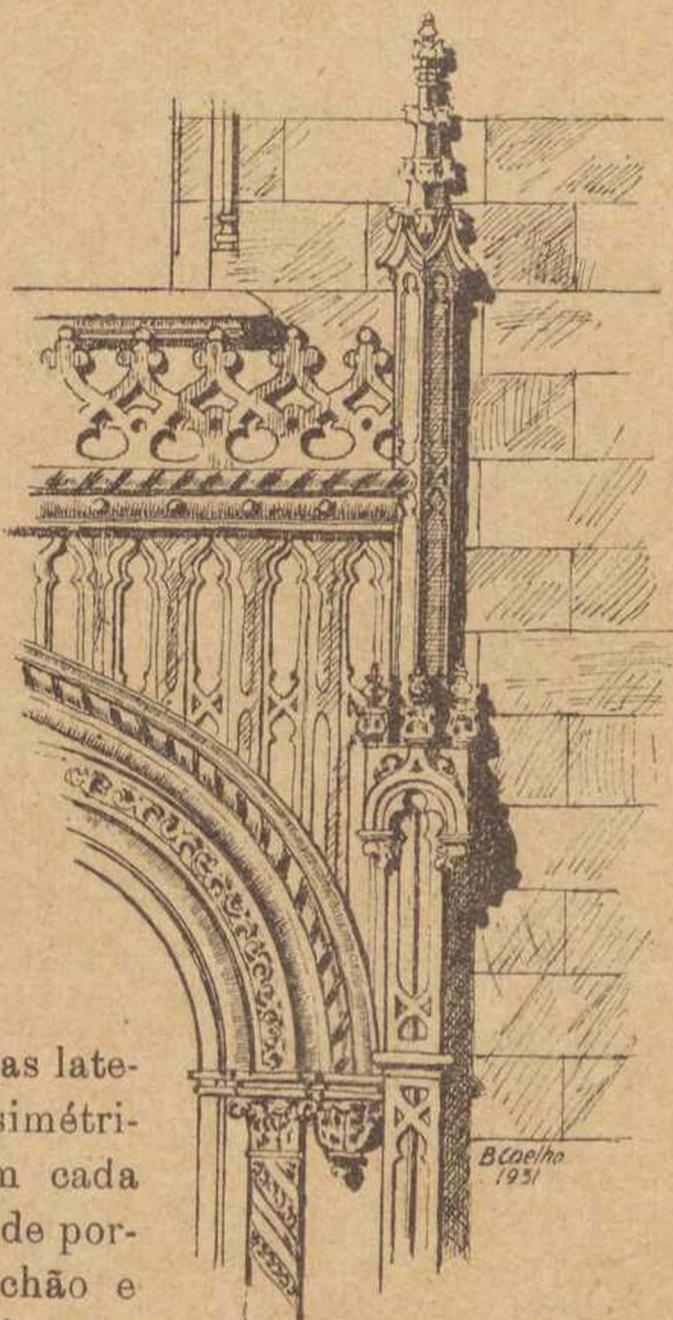


Fig. 3 — Pormenor das janelas do salão das assembleias gerais

Sobre um friso decorado, corre uma elegante grelhagem a qual, formando corôa, apoia os seus extremos em cada um dos colunelos.

Inferiormente, como que em parapeito e quase no alinhamento da grande balaustrada que ladeia a torre, nota-se um baixo relêvo, constituído por elementos em forma de S entrelaçados.

As proporções da abertura, toda a ornamen-tação, recorte da grelhagem, grandeza e afas-tamento dos colunelos, além de neutralizarem hábilmente o aspecto cúbico, resultante da fórmula inicial, ainda lhe emprestam um aspecto de graciosa elegância que seria cegueira não notar.

Toda a fachada é num plano único, e embora mostrando a divisão que já acentuámos, não há saliências nem reentrâncias de corpos, crêmos que pela razão, de ser todo o pavimento térreo ocupado por um amplo vestíbulo, compreen-dendo todo o comprimento d'este corpo do edifício, dentro do qual não seria razoável deixar recantos, que sobre prejudicar o seu aspecto, ainda poderia trazer inconvenientes

ao seu fun-cionamento.

Os contra-fortes tive-ram largo emprêgo na arquitectura românica, donde transi-ram para

o gótico, embora com função um pouco diferente.

O estilo manuelino que, segundo se diz, se filia no gótico, dada a identida-de da sua anato-mia construtiva, dêle herdou naturalmente.

São blocos de construção que de facto e de efeito garantem a estabilidade da obra. No nos-so caso êsses macissos, de secção rectangular com jorramento na face anterior,

acompanham o pé direito do rés-do-chão man-tendo aquela forma, que passa a hexagonal na altura correspondente à do primeiro andar, e termina no segundo em corpo cilíndrico de altura igual à das janelas daquèle pavimento, sendo cada mudança de secção acusada por molduras salientes. A parte cilíndrica que ter-mina em pirâmide à altura das vêrgas das janelas do segundo andar, só tem continuidade junto do entablamento, para despontar acima da balaustrada em cone afusado em para-fuso.

As janelas, que na zona central do primeiro andar, fig. 2, iluminam o salão das assembleas gerais, constituem um vão triplo realçado por um arco de ogiva rebaixada, arco «Tudor», e por uma grilhagem que o remata superior-mente, fechando campo rectangular.

Cada uma das aberturas é acentuada por molduras de arquivoltas semi-circulares. A mol-dura em ogiva, estriba-se em mísulas crava-das na silharia, e a grilhagem sobrepujante fig. 3, sobre friso ornamentado, é de relêvo saliente e semelhante à do alto da torre do relógio, o todo terminado à direita e à esquer-da por pilastras que se apoiam no friso que

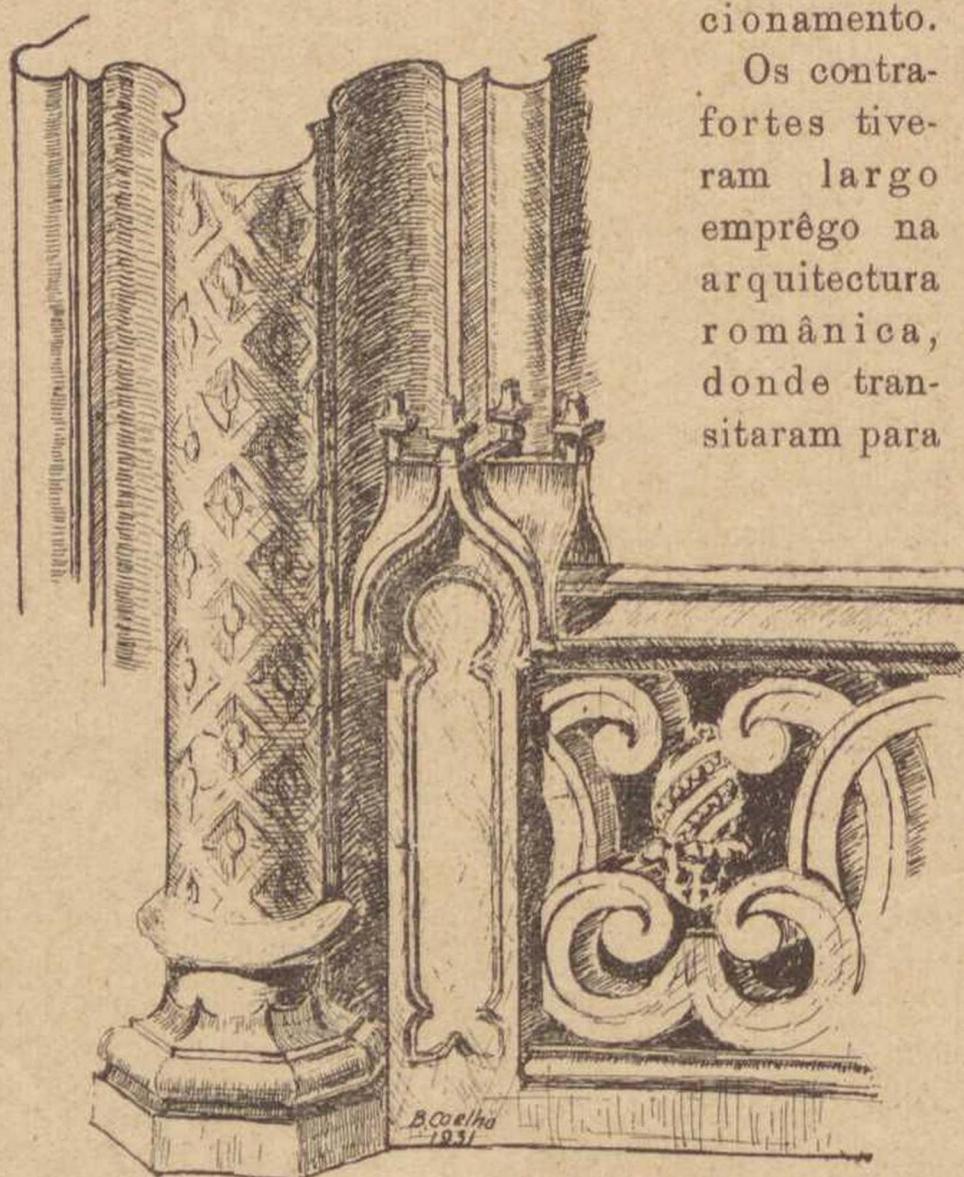


Fig. 4 — Pormenor dos balcões das janelas do 1.º andar

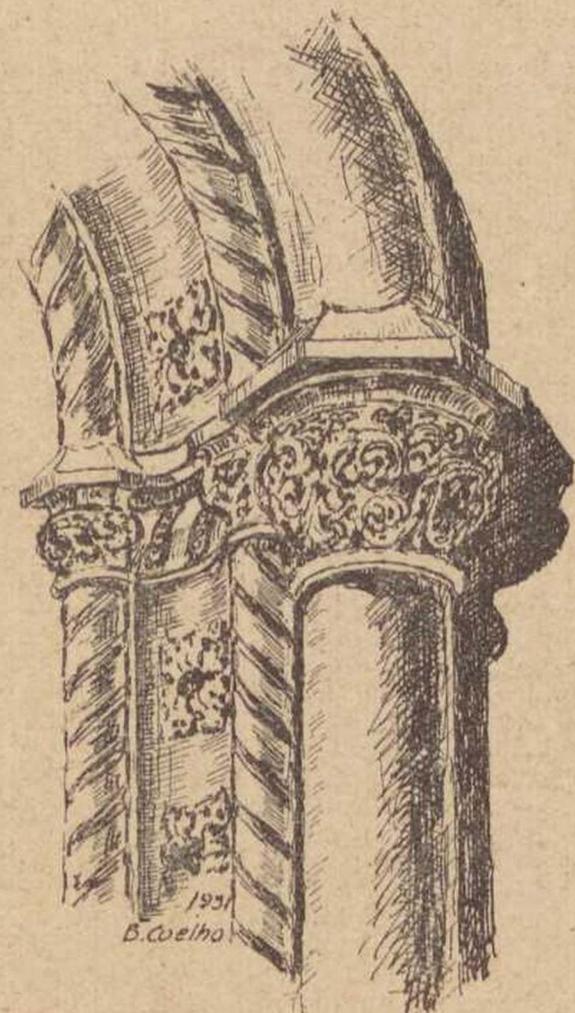


Fig. 5 — Capitel e imposta dos vãos das portas do rés-do-chão

corre em toda a fachada ao nível do pavimento do primeiro andar.

O campo limitado pelo arco «Tudor» e as três arcadas, serve de fundo a dois medalhões contendo os retratos em alto relêvo, à esquerda, de Fontes Pereira de Melo, o mais notável dos ministros de Obras Públicas e que o era ao tempo da construção do monumento; e à direita, Stephenson, o inventor da locomotiva.

As grilhagens dos balcões daquelas janelas, fig. 4, bem como as demais no primeiro andar, são acompanhadas nos extremos por pequenos plintos, o conjunto apoiando-se sómente nas soleiras dos respectivos vãos, isolados dos pés direitos.

As três janelas de cada uma das zonas laterais do mesmo andar, sendo também em arco de volta perfeita, apresentam as diferenças seguintes: na zona central empregaram-se elementos combinados para realçar um todo rectan-

gular, nas zonas laterais as arcadas destacam-se livres no fundo da fachada.

No grupo central há uma coluna só, de separação, em que se apoiam as arquivoltas. Nas zonas laterais, as colunas são duas, separadas por uma pilastra, sendo comuns os restantes elementos, dando no seu conjunto uma nota viya e ridente que contrasta com a exuberante riqueza do grupo central.

As portas das zonas laterais do rés-do-chão mostram vergas em arco de ogivas rebaixada, destacando-se na sua decoração: um colunel saliente sobre o plano de silharia de fuste liso, dividido em terços no sentido da altura por meio de colaretes; base poligonal, capitel em «crochet», fig. 5, de ábaco igualmente poligonal a que se segue vasada na espessura do muro uma gola em arco de círculo côncava com quadrifólios, acompanhada por elementos torcidos.

No segundo andar as janelas, que são lindas na sua singeleza, mantêm as prumadas dos vãos dos andares inferiores, e são absolutamente iguais nas três zonas, de menores dimensões e de ornamentação mais sóbria comparadas com aquelas.

Tanto no rés-do-chão, como no 1.º andar, as aberturas e respectivas ornamentações ocupam completamente o campo de cada zona no sentido de largura.

No 2.º andar, os campos lisos são sensivelmente iguais aos ocupados pelas janelas. Estas são de verga rectilínia formando abertura rectangular guarnecidada nas ombreiras por delgados colunelos vasados na silharia, ligando-se junto de verga a um sistema de quatro arcos concordantes.

Ácerca do remate, notamos, que se o olhar ávido dum observador desprevenido, percorrendo rapidamente as linhas gerais dessa mole construída, lhe topa o coroamento, uma tranquilidade cativante o invade. De facto, a importância que em aliança íntima, entablamento e balaustrada, fig. 6, emprestam à composição, é inexcedível.

Cada balaustrade afecta a forma geral dum Y e consta dum pequeno dado, de sobre o qual rompem dois ramos de secção quadrangular com as extremidades enroladas para dentro.

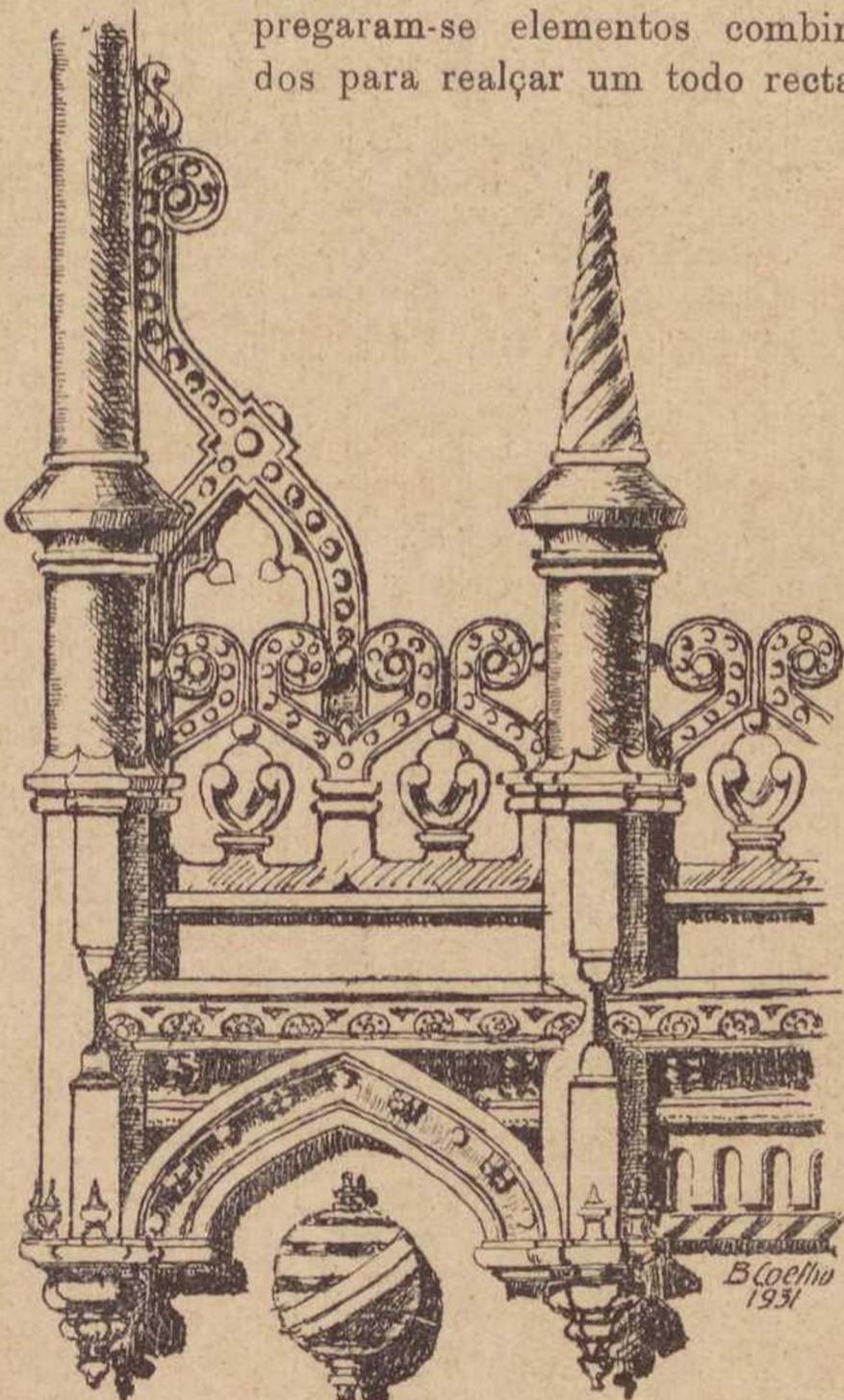


Fig. 6 - Pormenor da ligação da torre com a balaustrada

A zona central do rés-do-chão, é a única ocupada por dois vãos. São duas portas em arco de ferradura.

Os elementos principais de ornamentação, citando de dentro para fora, são constituídos por uma gola acompanhada por dois toros, uma zona larga realçada por alto lavor, seguida dum cordão contínuo de folhas de acanto estilizado,

a causa dos delíquios de quantos puristas têm aparecido, haveis de considerá-las bem marcadas pela grandiosidade e exuberância da sua ornamentação, e sobre as quais o arquitecto não curou de saber se a crítica decidiria ou não favoravelmente, quanto à legitimidade da sua forma.

No eixo central da fachada e um pouco abaixo

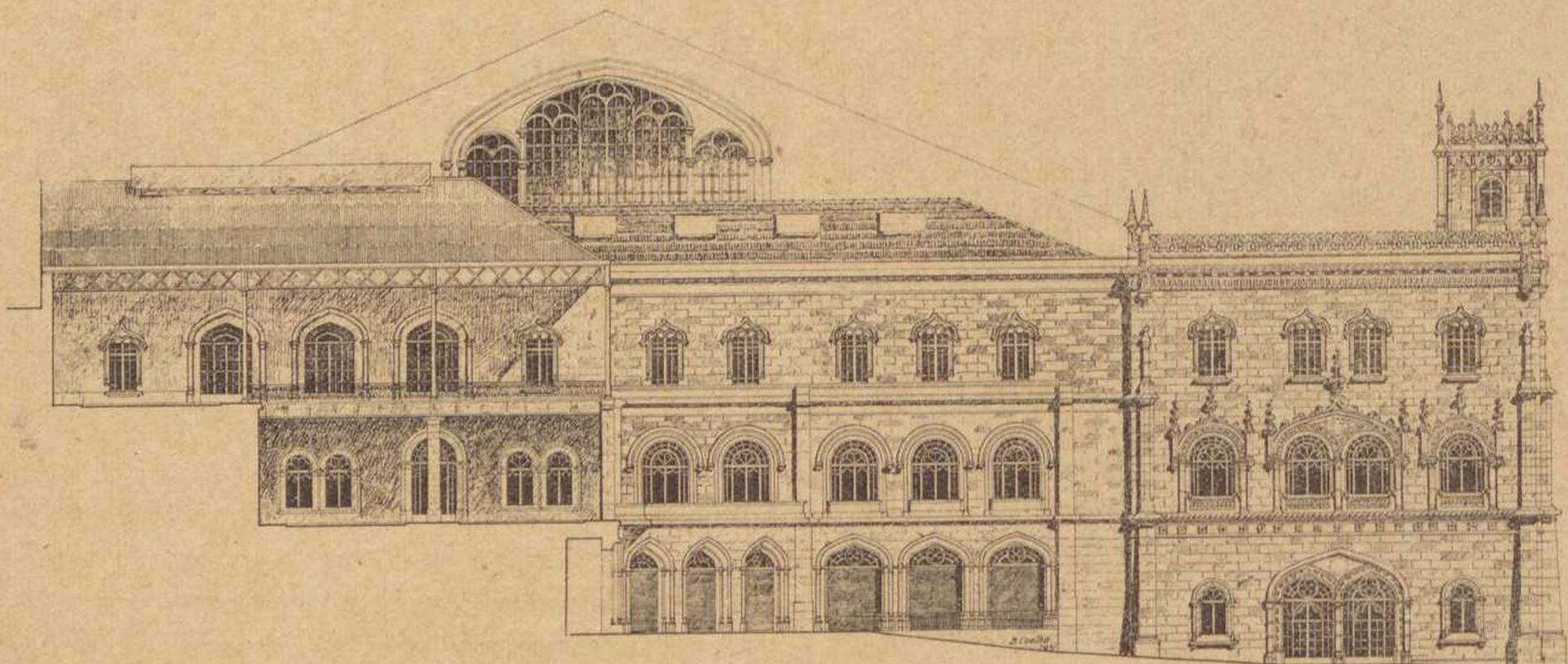


Fig. 7 — Alçado lateral sul da Estação Central de Lisboa

o todo circunscrito por outro toro e ocupando o fecho e as aduelas vizinhas do arco de cada porta, acham-se esculpidas as 14 letras que formam o título «Estação Central».

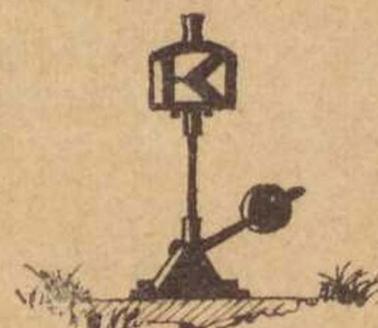
A meio de altura do mainel que separa estas duas portas, vê-se um cruzamento de molduras limitando campo, que dá lugar a um nicho cavado na silharia, onde se abriga um pagem vestido de guerreiro, e armado da espada e escudo.

As portas de ferradura, deixadas lá como representando as entradas do túnel, e que foram

da torre figura um medalhão com o retrato em alto relêvo do Rei D. Luís I.

A fachada sul, fig. 7, acusa, como a fachada nobre, rés-do-chão, primeiro e segundo andar. É dividida por meio de contrafortes em quatro zonas, correspondendo à primeira, a mais interessante, ao edifício principal, mantendo uma tão notável harmonia e unidade de carácter, com a frontaria nobre.

É ainda digna de registo a bela fachada virada ao norte que é, por assim dizer, uma variante da primeira zona da frente sul.



Digressão literária.

Conquista de Santarem

O rei dos portuguezes parecia querer dar, enfim, treguas a tantas lidas no remanso das affeições domesticas. Em 1146 desposou-se com Mathilde ou Mafalda (Mahaut) filha do conde de Maurianna e Saboia, Amadeu III. Ignoramos hoje quaes fossem os motivos d'esta escolha, a não serem as relações que havia entre a casa de Maurianna e a de Borgonha, à qual por seu pae, como sabemos, pertencia Affonso Henriques. Dominado, todavia, pela ambição das conquistas, o amor de Mafalda não pôde distrahir o dos cuidados da politica ou da guerra. Nesta mesma conjunctura elle tractava das suas pretensões em Roma com Eugenio III e preparava-se para submeter inteiramente ao seu dominio a parte do territorio mussulmano á direita do Téjo, conquista que o terror do seu nome e as guerras civis do Andalús tanto lhe facilitavam.

Santarem era então uma das principaes povoações de Belatha e o padrasto mais de receiar para as fronteiras christãs. D'alli saíam, como temos visto, a maior parte das algaras que iam levar a devastaçao e a morte até os districtos situados no coração de Portugal. Menos defendida que Lisboa pela arte, era o mais pela natureza; porque, embora não estivesse cingida de muros como ess'outra povoação; e os seus habitantes vivessem em grande parte n'un arrabalde á borda do rio, o castello que lhe servia de corôa, edificado no cimo da montanha em que estava assentada, era como um ninho d'aguias pendurado sobre o Tejo. As hortas e vergeis rodeiavam-na por toda a parte, e a fertilidade dos campos que se dilatam ao sul d'ella pelas margens amenissimas do rio tinha-se por tão subida que se acreditava geralmente no Gharb bastarem 40 dias para

nelles nascerem, vegetarem e amadurecerem os cereaes. Com estas circumstancias, as tentativas dos christãos para se apoderarem de Santarem, tentativas repetidas com melhor ou peior fortuna desde o tempo dos reis leonezes, eram cousa bem natural. Estava, porém, reservado para Affonso I o hasteiar naquelle inexpugnável castello, de uma vez para sempre, o estandarte victorioso da cruz.

A lucta em que andavam envolvidas as duas raças inimigas que habitavam na Peninsula tinham um caracter differente das guerras do resto da Europa. Lá, por via de regra, ou eram discordias entre os monarchas sobre o senhorio de uma provinça ou duas dynastias que contendiam acerca de um throno ou, enfim, questões de dependencia entre suzeranos e feudatarios: na Hespanha, porém, eram duas sociedades e duas religiões que disputavam uma á outra a existencia e para as quais a posse ou perdimento da mais diminuta porção de territorio significava a posse ou perdimento, digamos assim, de um membro, de uma parte da propria existencia. D'aqui nascia que o sistema militar apresentava nestas partes um aspecto particular. A guerra era essencialmente local. As batalhas campaes, posto que disputadas e sanguinolentas quando ocorriam, davam-se raramente. Defesas e commettimentos de castellos, eis o que se repetia, a bem dizer, diariamente; porque em cada montanha, quasi em cada outeiro, surgia uma fortaleza, ás vezes uma simples torre, cuja conquista importava a sujeição do territorio circumvisinho e que eram sustentados com tanta firmeza pelos que as defendiam como combatidas com tenacidade pelos que as atacavam. Assim a arte da guerra consistia principalmente no systema offensivo ou defensivo dos assedios. As scenas que tere-

mos de descrever da tomada de algumas cidades importantes mostrarião ao leitor quanta energia e audacia de uma parte, valor e sofrimento de outra se tornavam necessários para este combate incessante de semanas e meses, não só com os homens, mas também com os elementos.

A solidez e o inacessível do castello de Santarem e o grande numero de defensores que acharia na povoação assentada á sombra d'elle na margem do rio tinham convencido Affonso I de que os seus recursos militares não eram suficientes para o levar á escala vista. Meditava, portanto, no modo de se apoderar d'elle por algum estratagema. Educado no meio dos perigos da guerra, a experientia ajudava o seu engenho natural, as suas irresistíveis propensões de conquistador. Como todas as intelligencias eminentes, os grandes capitães não alcançam um nome glorioso senão por meio das inspirações subitas e fecundas a que chamamos o genio. O rei dos portuguezes teve uma inspiração d'essas, e desde então a conquista do famoso castello foi irrevogavelmente resolvida.

Existe uma relação da tomada de Santarem, especie de poema em prosa em que figura o proprio rei narrando as particularidades da empresa. Esta composição é, segundo cremos, obra de um monge de Alcobaça. Posto que não haja absoluta certeza de que ella seja um monumento contemporaneo, é ao menos quasi coeva. E ainda que pelo seu estylo fuja das condições de uma narrativa chan e simples, não nos é lícito omittir as circumstancias do successo ahi referidas, ao menos aquellas que não parece derivarem das formas poeticas que predominam nessa memoria. A substancia da narrativa do monge cisterciense é a seguinte:

Affonso I tinha feito treguas com os sarracenos, facto aliás confirmado pelo que acima dissemos. Um certo Menendo ou Mem Ramires, homem astuto, cauteloso e atrevido, foi enviado a Santarem para examinar qual seria o sitio do castello mais accessivel de noite e qual o atalho mais seguro para chegar ao pé d'elle. Voltou Mem Ramires depois de ver tudo attentamente, dizendo ser um negocio não só possivel, mas, até, facil, e gabando-se de que iria adiante

de todos erguer o pendão real sobre o muro do castello e quebrar os ferrolhos das portas por onde os outros entrassem. Fixou então o rei o dia em que deviam sahir de Coimbra para a empreza: foi uma segunda feira. Affonso levava consigo os homens d'armas de Coimbra, alem de alguns cavalleiros seus, capitaneados por Fernando Peres. Ao segundo dia de marcha um certo Martim Mohab, provavelmente sarraceno renegado ou mosarabe, partiu com mais douz para intimarem aos de Santarem que as treguas ficavam rotas por tres dias. A pequena hoste havia caminhado para sudoeste, com o fim, talvez, de não despertar suspeitas, visto que, anunciada a quebra da paz, os exploradores sarracenos deviam principalmente vigiar a estrada de Coimbra. Chegando á serra de Albardos, a cavalgada fez um angulo para o oriente, seguindo ao longo das serras que se estendem naquelle direcção, e chegou a Pernes ao romper da alva da sexta feira. Acamparam. As marchas, pelo menos as ultimas, tinham sido feitas de noite, e a gente que o rei trazia ignorava qual era o alvo da correria, porque Affonso só revelara o seu designio a Mem Ramires e ao prior de Sancta Cruz, Theotonio. Em Pernes, porém, elle lhes patenteou tudo, animando-os com dizer-lhes que tinha comprados alguns dos vigias do castello, posto que assim não fosse. A tentativa assustou os cavalleiros, não por si, mas pelo principe, que viam oferecido a tamanho risco. Insistiam em que não os acompanhasse; achando-o, porém, inabalável, prepararam-se para aquelle arduo feito. Partindo ao anoitecer, adjunctaram-se os peões e cavalleiros a pouca distancia da povoação ameaçada e tomaram por um valle, entre o monte Iraz ou Motiraz e a fonte de Tamarmá, assim chamada pela doçura das suas aguas. Ia na frente Mem Ramires, como pratico; e, não presentidos pela povoação adormecida, approximaram-se dos muros do castello.

O desenho para salteiar aquella fortaleza inexpugnável tinha sido de antemão traçado pelo rei que para isso aproveitara as informações de Ramires. Havia-se feito dez escadas, a cargo cada uma de doze homens d'armas escolhidos, os quais, portanto, sommavam cento e vinte. Doze golpes de gente, de dez soldados

cada um, subiriam assim sucessivamente ao muro no sitio que indicara o espio e que era uma quadrella ou lanço onde os sarracenos não costumavam collocar esculcas ou vigias nocturnas. Subidos todos, deviam hasteiar a signa ou pendão real sobre as ameias de modo que se pudesse enxergar á luz duvidosa da noite, e depois, descendo do adarve ou andaime da muralha para a corredoura interior, quebrar os ferrolhos das portas, por onde entrariam os que ficavam de fora. O que especialmente se recomendava aos cento e vinte que tinham de subir a escala era que naquelle primeiro impeto, enquanto os inimigos estavam somnolentos e inermes, não perdoassem nem a homens nem a mulheres, nem aos velhos nem ás creanças. Os gritos variados dos moribundos, o sangue correndo em torrentes, aquelle relampagueiar incessante dos ferros e o som rouco dos golpes indiscriminados espalhariam tal confusão, terror tão profundo, que a defeza se tornaria impossivel, e o castello seria sem grande custo subjugado.

Tal era o plano; mas o alvitre que acorrera a Affonso para tomar os defensores de Santarem descuidados não aproveitou por demasiado subtil, segundo se pode colligir da narrativa que vamos seguindo. Vimos que na terça feira o rei enviara mensageiros a declarar que as treguas ficavam por tres dias suspensas. O prazo terminava na sexta, e era durante elle que os sarracenos deviam redobrar de vigilancia e cautela. Nos termos da declaração feita por Ibn Errik, expirado o prazo, era natural que, após tão longa anciadade, não vendo movimento algum, elles se limitassem de novo ás prevenções ordinarias. Assim na noite do sabado, destinada para o assalto, tornava-se probabilissimo que os atalaias e roldas estivessem descuidados. Se, como parece, o calculo foi este, calculo na verdade não exempto de perfidia, as esperanças dos christãos falharam em parte. No lugar onde habitualmente não havia sentinelas descobriam-se agora duas que mutuamente se espertavam a vozes. A pequena hoste, cuja rectaguarda o principe fechava, parou então no meio de uma seara, esperando que os vigias adormecessem com a madora da quarto d'alva. Largas horas lhes

deviam parecer estas em que esperavam; mas os douis mussulmanos cederam por fim ao somno. Pelo tecto da casa de um olleiro contigua ao muro, Mem Ramires cozeu se com este e procurou com a ponta da lança segurar uma escada ás ameias; mas falhando-lhe o tiro, a escada cahiu com grande ruido. Não titubeiou elle entre a vida e a morte e, curvando-se, ergueu sobre os hombros um soldado, que lanchou as mãos á aresta da muralha, e, pulando acima, pôde amarrar a escada a uma das ameias. Num relance o alferes subiu com o pendão real e hasteiou-o. Quasi a um tempo Mem Ramires se achou ao pé d'elle. Tudo isto fôra obra de um instante; mas o ruido despertára, de feito, as sentinelas. Olharam: O pavoroso estandarte do tyramno Ibn Errik estava lá como o espectro da morte. Estupefactos, perguntaram ambos com voz tomada: «Quem sois?» Fôra impossivel enganal-os. Tres vezes chamaram em braços confusos: «Nazarenos!» Tres eram tambem os christãos que se achavam no adarve. Mem Ramires respondeu com o grito de guerra: «Sanctiago e rei Affonso!» A voz do rei, sobrelevando ás do tropel que o cercava, retumbou entao por cima da estrupida. Bradava por Sanctiago e pela Virgem, e ao mesmo tempo dizia aos que estavam no adarve: «Eis me aqui; eis-me aqui! — Mettei-os á espada! — Nem um escape do ferro!» Entretanto tinham arvorado outra escada, e vinte cinco homens d'armas estavam em cima. A vozeria dentro e fóra do castello era já confusa e medonha. Affonso dividiu as suas pequenas forças em douis corpos, um que tentasse escalar o muro pela direita, outro que tomasse o caminho do arrabalde assentado na margem do rio, para que os sarracenos não viesssem por aquella parte impedir-lhe o approximar se da entrada. Ao mesmo tempo os vinte cinco esforçados tentavam quebrar as portas, arremessando pedras contra ellas, mas débalde até que, atirando os de fóra um malho de ferro por cima do muro, poderam os que se achavam dentro partir com elle os ferrolhos. Despedaçado o dique, a torrente precipitou-se dentro do castello. Affonso, movido pelo impeto do entusiasmo religioso, ajoelhou no limiar d'aquellas portas que mal cuidava se haviam tão facilmente de

abrir para o receberem vencedor. Seguiu-se uma resistência inutil e uma larga carnificina. Os raios do sol, que nascera entretanto, não encontraram já sobre o roqueiro castello o estandarte do islam, derribado nessa noite (15 de

março) para nunca mais se erguer sobre as torres da opulenta Santarem.

ALEXANDRE HERCULANO — *História de Portugal*.

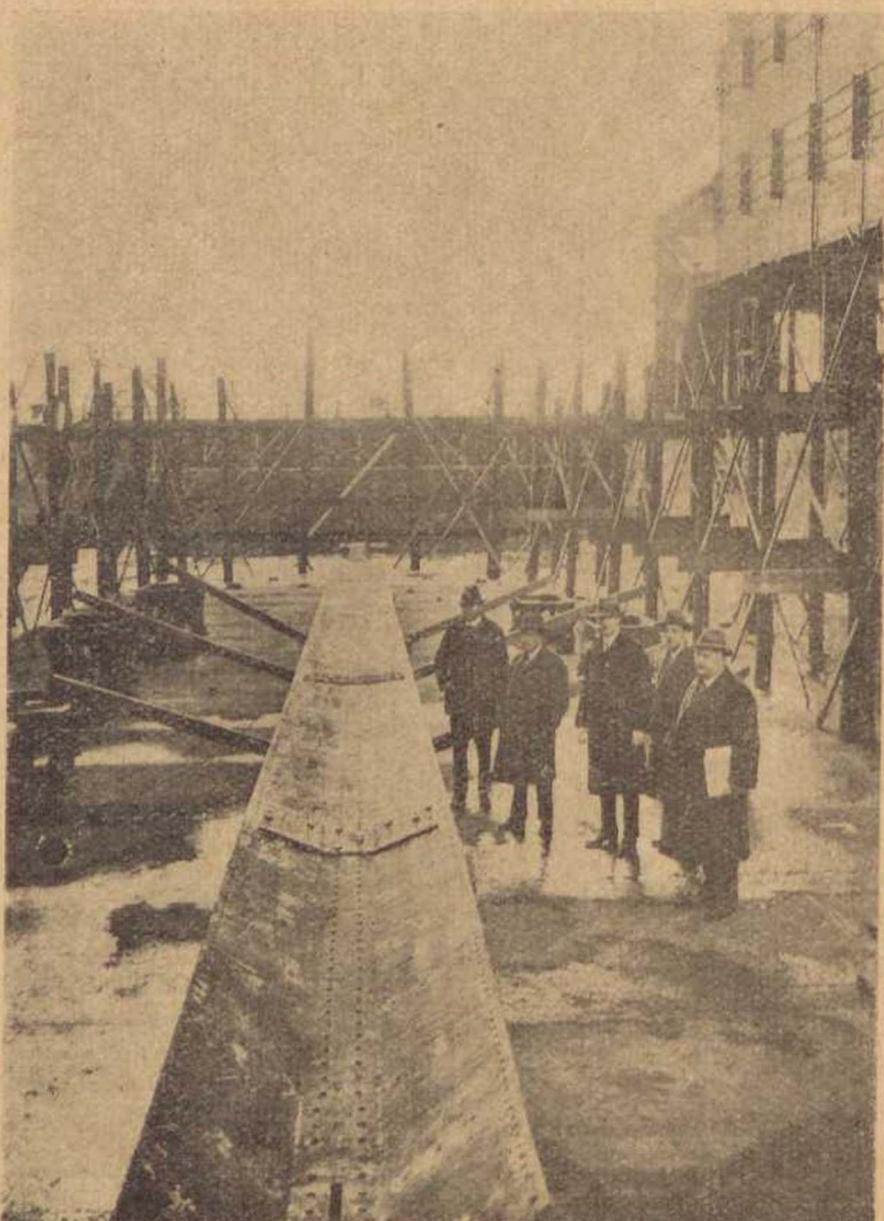
Vê referências a este escritor no Boletim da C. P. n.º 20, página 31.

O novo barco «Évora»

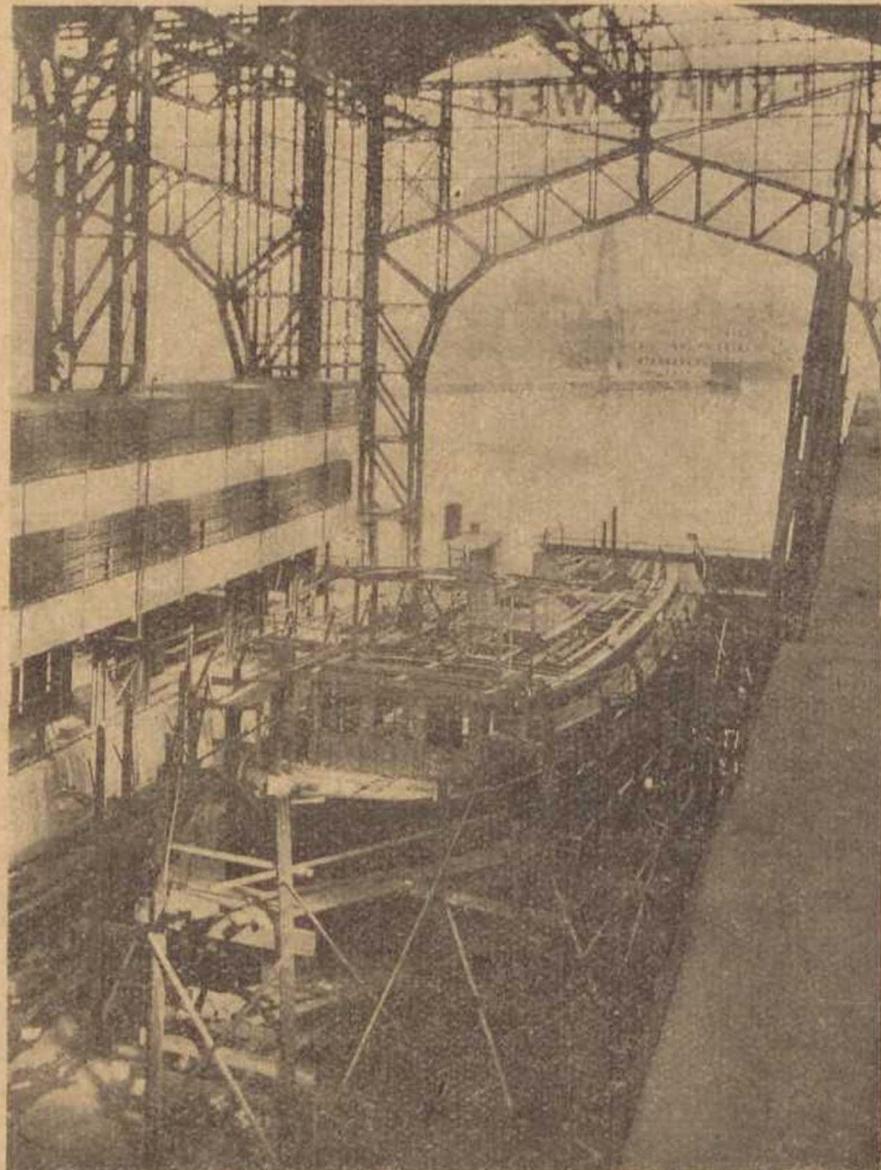
O Boletim publica hoje, em separata, uma estampa do barco que últimamente foi adquirido pela Companhia para o serviço entre Lisboa e Barreiro

O novo barco, baptizado com o nome de *Évora*, foi construído nos importantes estaleiros da casa Krupp, de Kiel, na Alemanha, que se tem especializado na construção de barcos com motores a óleos pesados.

As principais características do *Évora* são as seguintes:



A chapa de quilha do barco «Évora», fotog. tirada em 31 de Março de 1931



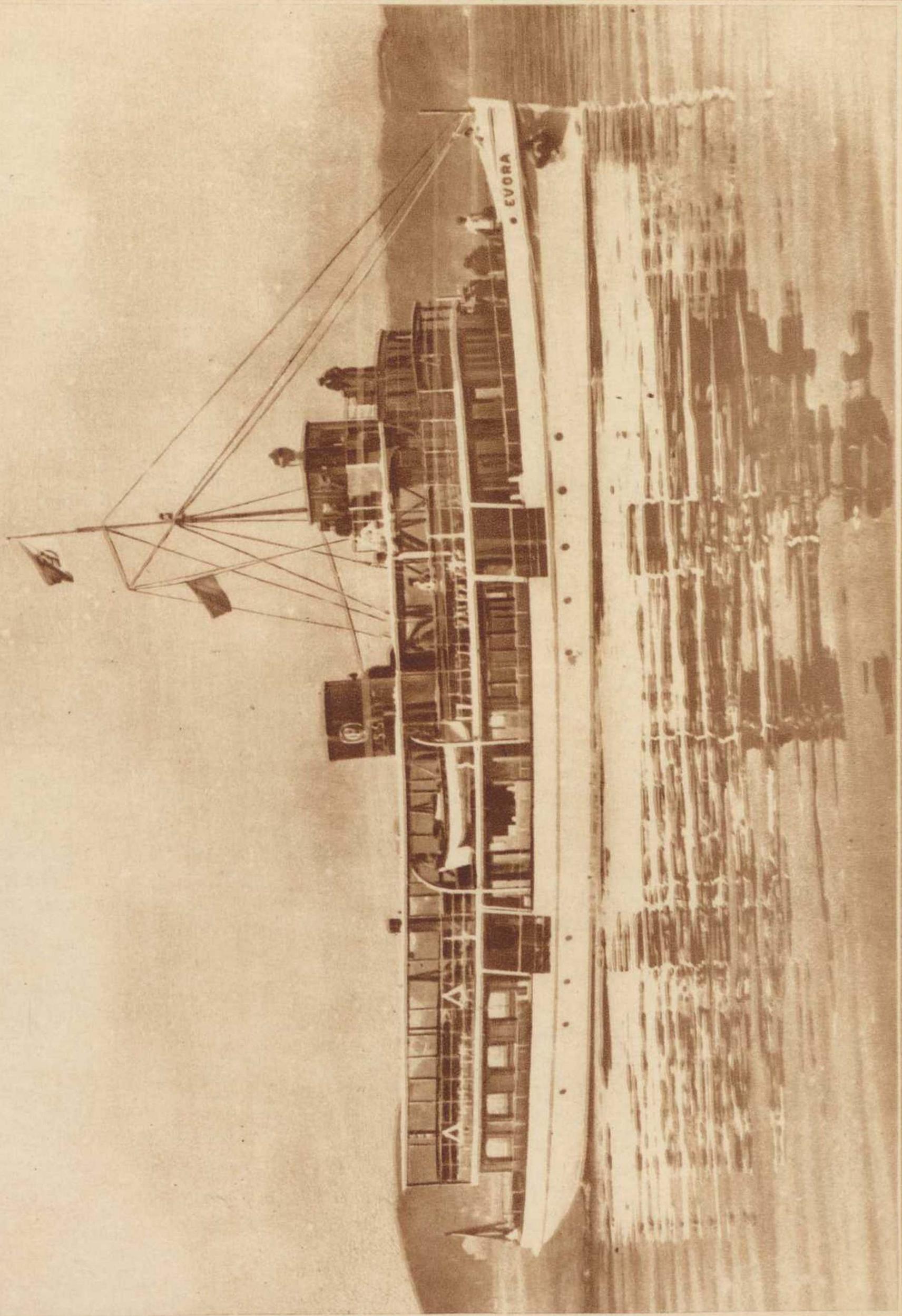
O barco «Évora» na carreira de construção, em 1 de Julho de 1931

Comprimento total.....	38,48 metros
Largura máxima	8,00 metros
Calado máximo.....	1,95 metros
Tonelagem bruta.....	287,7 Ton.
Potência dos dois motores..	500 cavalos
Velocidade.....	12,25 milhas/h. ou seja 22,687 K./h.
Número de lugares sentados.	350

O aparelho propulsor é constituído por dois motores a óleos pesados, sistema Diesel.

Cada motor tem 6 cilindros e é munido duma bomba de óleo de lubrificação, dum compressor

O barco Évora da Comp^{ia} dos C^{os} de Ferro Portugueses



de ar, duma bomba de refrigeração e doutra de porão. São muito económicos; nos ensaios a que foram submetidos acusaram em marcha normal o consumo de 168 gramas de óleo por cavalo-hora. A potência é de 250 cavalos.

Além dos motores principais, o *Évora* possue dois grupos elèctrogéneos, constituídos cada um por um motor Diesel de 3 cilindros de 24 cavalos de potência, e um dinamo de 15 KW.

Estes motores, acusaram nos ensaios a que foram submetidos, um consumo de 196 gramas de óleo por cavalo hora, resultado plenamente satisfatório sôb o ponto de vista económico, dada a sua reduzida potência.

Como aparelhos auxiliares posse o *Évora*:

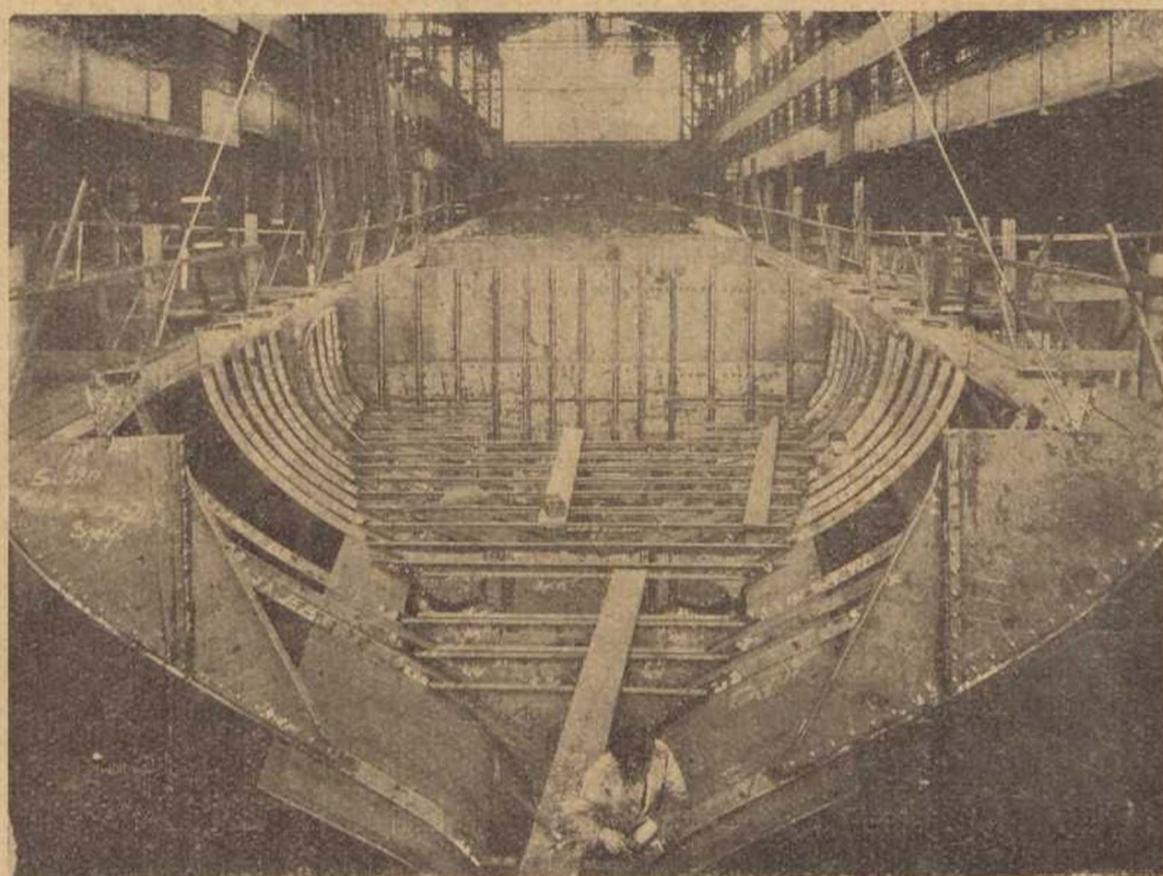
— dois motores eléctricos de 4 cavalos, movendo um deles as bom-

bas de óleo de lubrificação auxiliares e de trasfêgo do óleo combustível, e o outro as bombas de porão e do convez;

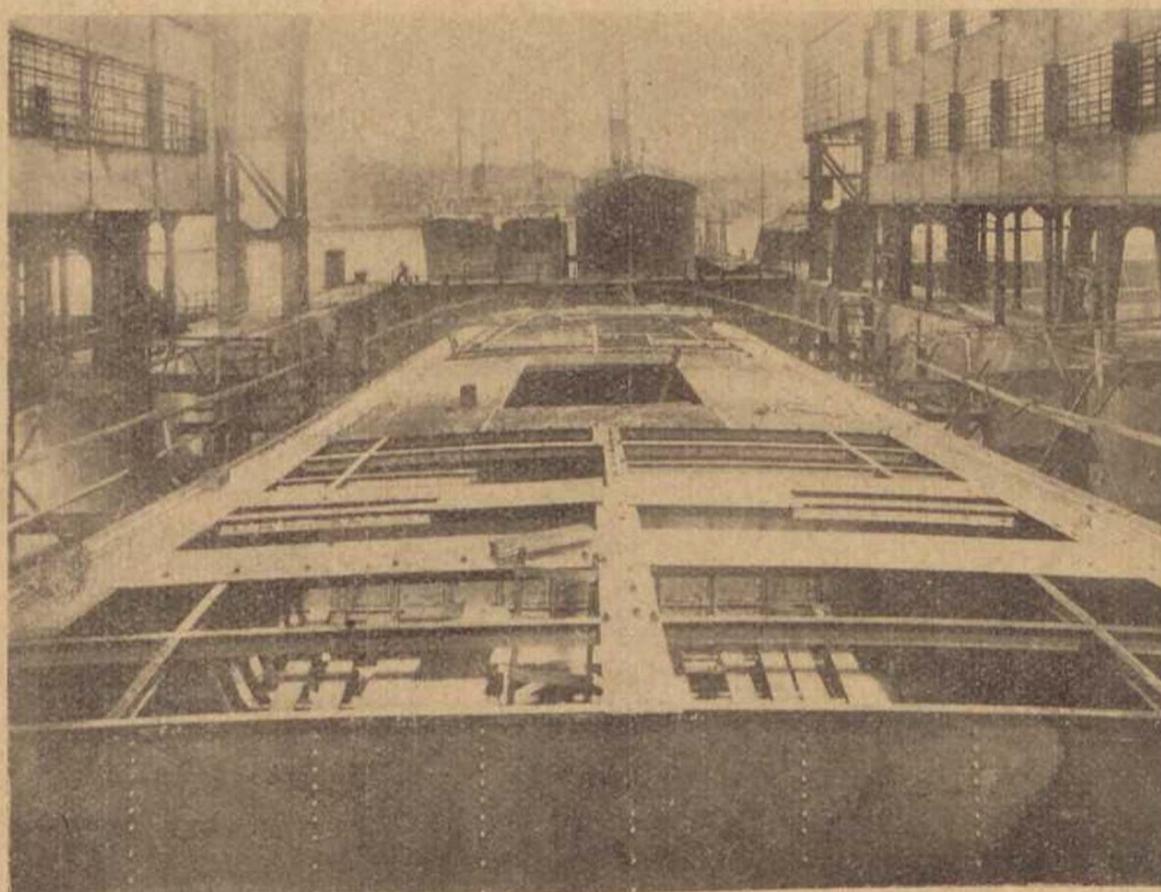
— um compressor auxiliar ligado a um dos grupos elèctrogéneos;

— uma bomba centrífuga com esquentador para depuração do óleo de lubrificação.

O leme do novo barco é manual; tendo a sua



O arcabouço do barco «Évora», fotografia tirada em 21 de Abril de 1931



Uma das últimas fases de construção do barco «Évora», fotografia tirada em 2 de Maio de 1931

compensação e transmissão sido estudadas de forma a exigir para a sua manobra apenas um esforço muito reduzido.

O cabrestante da popa é movido elèctricamente e o guincho da proa, a braço.

As hélices são de aço inoxidável o que constitue uma novidade. As hélices d'este material apresentam sobre as de bronze reconhecidas vantagens.

O *Évora* é dotado dum projector eléctrico, que pode ser manejado do interior da cabine de comando e serve para assegurar o trajecto durante a noite. Para os dias de nevoeiro, dispõe dum apito a ar comprimido, electro-automático, que funciona todos os 30 segundos.

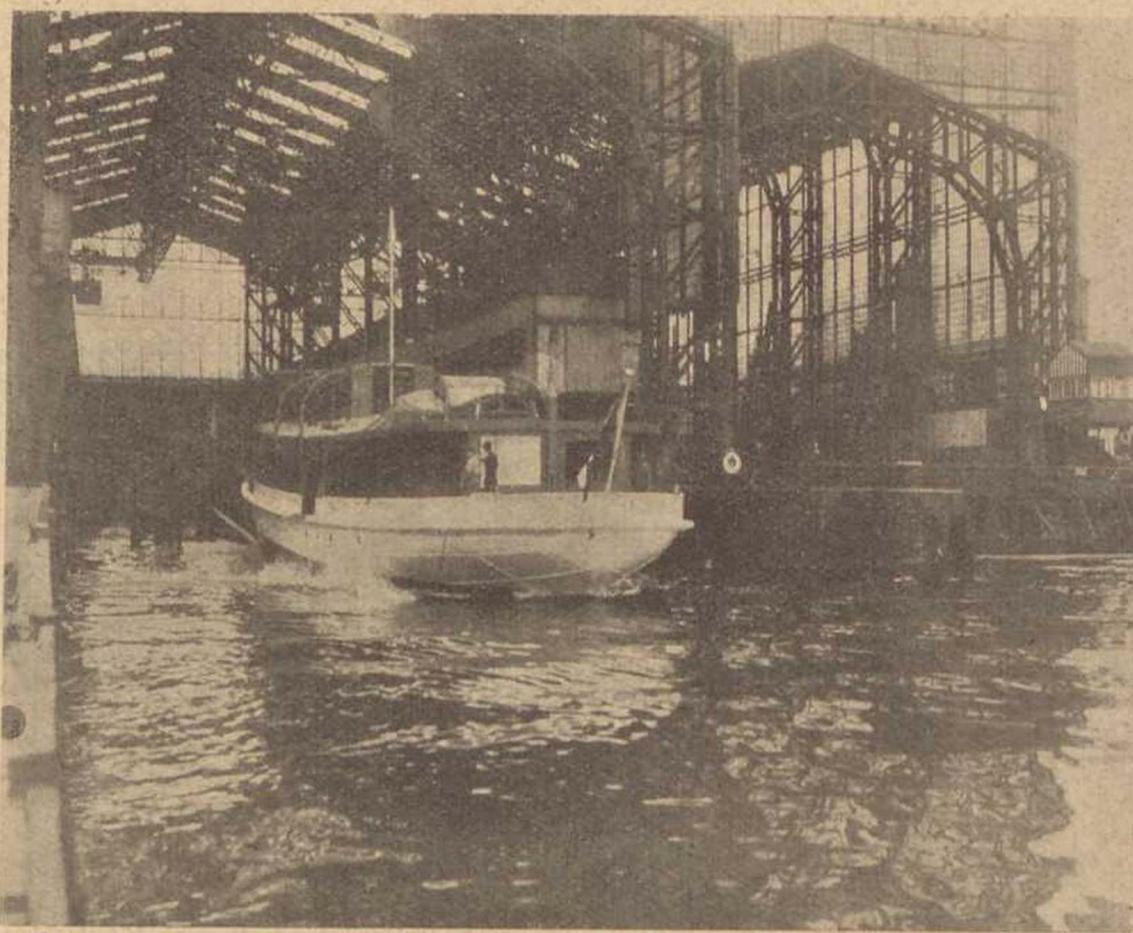
Os depósitos de óleo combustível possuem uma capacidade para 11 Ton de óleo, quantidade suficiente para efectuar 230 vezes o trajecto entre Lisboa e Barreiro.

Os compartimentos destinados aos passageiros

são em estilo moderno, de linhas simples, revestidos de madeira de tom clara e bem iluminados, oferecendo bastante conforto. A disposição dos bancos e as amplas janelas dos salões do convés, permitem aos passageiros gozar o admirável panorama que a travessia do Tejo oferece.

No convés superior, coberto com tejadilho de madeira, completamente abrigado pela frente e podendo também se-lo dos lados por meio de cortinas, encontram os passageiros uma agradável estadia seja qual for a estação do ano.

O *Évora* foi lançado à água no dia 18 de Julho do corrente ano, em Kiel, com o ceremonial habitual. Assistiram, por parte do constructor, representantes da Direcção e Chefes de Serviço, e por parte da Companhia, o Snr. Eng.^º Zacarias Santana e o contramestre António Gomes. Foi madrinha do *Évora* a filha deste Eng.^º Ex.^{ma} Sr.^a D. Julieta de Santana, que pronunciou as palavras rituais, desejando boa sorte ao barco, que baptisou com o nome de *Évora* quebrando a tradi-



Lançamento á água do barco «Évora», no dia 18 de Julho de 1931



Fotografia do barco «Évora» tirada poucos momentos depois do lançamento

cional garrafa de champanhe arremessando-a contra o casco.

O *Évora* fez a viagem de Kiel para Lisboa, «pelo seu pé», tripulado por pessoal da casa constructora que um dos seus Directores acompanhou.

Gastou na viagem 6 dias e algumas horas, incluindo cerca de 20 ho-

ras que teve de estacionar em Falmouth para se abastecer de óleo combustível.

O trajecto fez-se sem o mais pequeno incidente apesar de no golfo de Biscáia ter encontrado mar muito agitado, circunstância que teve a vantagem de comprovar praticamente as excelentes condições de navegabilidade que o novo barco já tinha mostrado nos primeiros ensaios oficiais, feitos na Alemanha.

No dia 24 de Outubro último, realizaram-se as experiências definitivas no Tejo, que vieram confirmar os resultados das anteriores, apesar das péssimas condições de tempo em que estas últimas se realizaram. No texto inserimos algumas gravuras do *Évora* nas diversas fases da sua construção.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 388. — 1 — Quando seja utilizado um encerado alugado numa remessa destinada a uma linha combinada, a taxa de aluguer deve ser processada pelo trajecto a percorrer ou por Empresas?

2 — Procede-se de igual forma para as remessas destinadas às linhas do M. D. e do S. S.?

3 — Quando forem utilizados 2 ou mais encerados e haja que fazer a cobrança pelo mínimo, cobra-se só um mínimo para os 2 encerados?

R. — 1 — Dois casos há a considerar:

a) Quando a remessa fôr destinada a linhas de via larga, doutra Empresa nacional, a taxa é calculada pela soma dos quilómetros percor-

ridos nas diversas Empresas, pertencendo a importância correspondente á linha expedidora.

b) Quando a remessa seja destinada a linhas nacionais de via reduzida ou a linhas espanholas, a taxa é calculada até a transmissão, devendo, neste caso, os encerados não ir além da nossa estação de transmissão e serem dali devolvidos à procedência. Se por motivo imprevisto o encerado houver de ir além da nossa estação de transmissão, passando assim a fazer serviço

excepcionalmente em linha nacional de via reduzida, ou em linha espanhola, a estação de transmissão não sobrecarregará a respectiva remessa com a taxa que segundo a mesma tarifa corresponda ao percurso estranho em que o encerado vai ser utilizado, devendo essa receita ser levada à conta da linha expedidora.

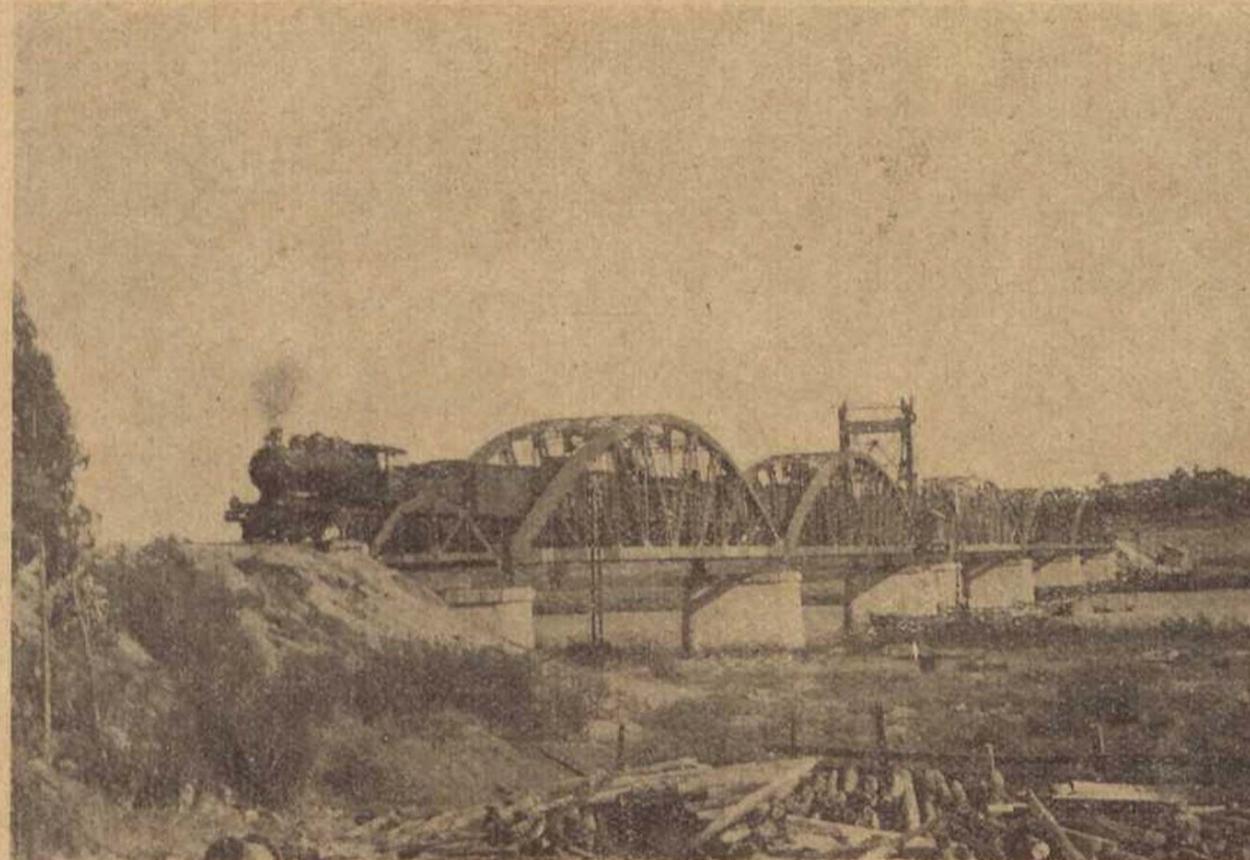
2 — Quando a remessa para que foi alugado o encerado percorra linhas de mais de uma rede explorada pela Companhia, a taxa é calculada pela soma total das distâncias, sendo a importância levada à conta da rede expedidora.

3 — Quando se utilizem dois ou mais encerados e haja lugar à cobrança do mínimo, devem-se cobrar tantos mínimos, quantos os encerados utilizados.

P. n.º 389.

— No 10.º aditamento à Tarifa especial n.º 1 de g. v. do M. D., diz-se que as mu-

danças de classe aos portadores de bilhetes de assinatura mensais da alínea a) do Cap. 3.º da citada Tarifa, são taxadas pela Tarifa Geral ou local de aplicação. Mas verifica-se que o preço da diferença de classe com aviso pela tabela do Cap. 4.º quando o passageiro viaje num combóio trâmuei, é mais caro que o da tabela da Tarifa Geral. Deve-se portanto taxar pela tabela do Cap. 4.º, ou pela tabela desta última Tarifa?



Ponte de Alcácer do Sal

Fotog. do Sr. Manuel António Branco, contra-mestre de 2.ª classe, da Divisão de Via e Obras.

R.—A mudança de classe deve ser calculada pela Tarifa mais favorável ao assinante.

P. n.º 390.—Desejo o detalhe da taxa da seguinte remessa, em P. V.:

Uma caixa de pólvora sem fumo, peso 40 quilos, de Braço de Prata a Vizeu.



Estação de Leiria

Fotog. do Sr. Luis da Silva Romão, factor de 3.ª classe.

R.—Detalhe da taxa:

C. P.

Transporte	$23\$46 \times 11 \times 0,1 = 25\81
Manutenção	$1\$00 \times 11 \times 0,1 = 1\10
Registo e Assistência \$70
Sélo 5,05 % 1\$31
	<hr/>
Soma	28\$92
10 % 2\$90
	<hr/>
	31\$82
Arredondamento \$03 31\$85

B. Alta

Transporte	$5\$20 \times 11 \times 0,1 = 5\72
Manutenção	$1\$00 \times 11 \times 0,1 = 1\10
Sélo 5,05 % \$29
Arredondamento \$04 7\$15

C. Nacional

Transporte	$7\$50 \times 11 \times 0,1 = 8\25
Manutenção	$1\$00 \times 11 \times 0,1 = 1\10
Sélo 5,05 % \$48
Aviso \$55
Arredondamento \$02 10\$85
	<hr/>
Total	49\$35

P. n.º 391.—Deve ser aplicado o multiplicador 6 ou o 11, em P. V., às malas de madeira vasias com a indicação de taras usadas, e com manifestos sinais de uso?

R.—As malas de madeira vasias, usadas ou não, em caso nenhum podem ser despachadas com a designação de taras e disfrutar da aplicação do multiplicador 6.

P. n.º 392.—Uma remessa de carvão entrou para o recinto da estação de Montemór, por partes, e só quatro dias depois é que foi carregada e feito o despacho. Devo cobrar armazenagem à remessa, ou não?

No caso de ter de cobrar armazenagem, como devo proceder, visto esta estação não ter balança e só no dia seguinte poder saber o peso do vagão?

R.—Visto que decorreram 48 horas antes de cumpridas as formalidades da expedição, e Montemór não disfruta do disposto no Aviso ao Público A. 238, deve pagar armazenagem e, quanto à dificuldade em avaliar o peso da mercadoria, terá de prevalecer o critério do empregado, calculando-o por aproximação, para este efeito.

P. n.º 393.—Deve ser feita a cobrança de prancha em cargas ou descargas de vagões de gado de qualquer espécie, em obediência ao Aviso ao Público B. 831 de 5 de Abril de 1923 da extinta Direcção do Sul e Sueste? O mesmo Aviso ainda está em vigor?

R.—O Aviso B. 831 ainda está em vigor.



Estação de Pombal

Fotog. do Sr. Domingos F. de Moura, chefe de 3.ª classe.

Desde que as operações de carga ou de descarga incumbam ao expedidor ou consignatário e um ou outro pretenda utilizar a prancha para facilitar qualquer dessas operações, tem lugar a cobrança estipulada pelo referido Aviso.

P. n.º 394. — Peço informar-me se um indivíduo com passe de entrada na gare de Ermezinde, para vender jornais, pode, munido do respectivo bilhete, tomar os comboios 734 ou 602 para vender os jornais nas carruagens aos passageiros que lho solicitem.

R. — Só pode vender jornais na gare da estação que constar da autorização que tenha para esse fim.

P. n.º 395 — Pode-se considerar como bagagem uma cadeira com 3 rodas, peso 60 quilos, para uso de um passageiro paralítico, após o desembarque?

R. — À semelhança do que sucede com os carrinhos para criança, deve-se aceitar também, neste caso especial, como bagagem, as cadeiras rodadas de que se faça acompanhar qualquer passageiro paralítico ou aleijado.

Referência à consulta n.º 367. — Estando presentemente em estudo a remodelação das tarifas de trâmveis, do M. e D., Antiga Rêde e S. S., com o objectivo de as fundir numa só, onde será incluída uma disposição que permita o transporte gratuito de taras, o Serviço do Tráfego recomendou toda a tolerância no transporte gratuito destes volumes, antecipando-se, assim, uma regalia a conceder oficialmente muito em breve.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aditamento às tarifas de bilhetes de assinatura. — Concede aos portadores de bilhetes de assinatura anuais, semestrais, trimestrais, mensais e semanais, (excepto os bilhetes para estudantes), válidos para cada uma das três actuais rôdes, a faculdade de despacharem pequenos volumes de recovagens com o peso máximo de 40 Kg. por unidade e limitação de 200 Kg. por expedição.

Para efeito de despacho e seguimento, êstes volumes serão considerados como bagagem sem concessão de peso gratuito.



Lisboa — Praça do Comércio

Fotog. do Snr. António José Bivar Xavier, Empregado de 3.ª classe, da Divisão de Exploração.

Tarifa Especial n.º 15. — No sentido de facilitar mais as deslocações de grupos de trabalhadores entre os pontos do País em que o seu concurso se torna necessário, estabeleceram-se por esta Tarifa, que anula a Tarifa do mesmo número

número de 4 de Junho de 1930, preços bastante mais reduzidos.

Os feirantes, acompanhados de material e artigos do seu negócio, que não tinham até aqui quaisquer vantagens para a aquisição de bilhetes para o seu transporte em caminho de ferro, foram nela incluídos.

Tarifa Especial n.º 21. — Foi publicada em substituição da Tarifa Especial E para viagens de «Fim de Semana», não tendo, porém, aplicação nos dias de feriado, salvo se *ao domingo se seguir* um ou dois dias de feriado nacional,

devendo, nêste caso, ter lugar a cobrança das sobretaxas a que a Tarifa se refere.

A-fim-de atender os pedidos de inclusão de mais algumas estações no número das que estavam autorizadas a vender bilhetes da Tarifa E, tornou-se extensiva essa venda a todas as estações da Companhia.

7.^º Aditamento à Tarifa Especial n.^º 10.— Fixa os prazos de entrega pela Empresa Geral de Transportes Lt.^a, das remessas consignadas a mercados ou domicílios em Lisboa e manda deduzir 50 % das taxas de camionagem sempre que esse prazo fôr excedido de mais de meia hora.

Concede aos consignatários das remessas destinadas a mercados ou domicílios em Lisboa a faculdade de as retirarem directamente da estação de caminho de ferro, pagando as taxas de camionagem, se a retirada houver sido feita antes de findos os prazos fixados, e sem pagamento daquela taxa se os prazos concedidos tiverem sido excedidos.

II — Fiscalização

Carta impressa n.^º 978.— Realizando-se oportunamente a substituição dos números dos modelos da série F. por outros adoptados com o intuito de facilitar a sua fixação, informa esta carta que, desde já, todos os modelos que forem sendo reimpressos, levam dentro de um rectângulo, ao lado do número actual, o número que lhes corresponderá de futuro, a-fim-do pessoal se ir habituando a conhecê-los.

Carta impressa n.^º 983.— Chama a atenção para as condições e, em especial, para o prazo de validade dos bilhetes da nova Tarifa Especial n.^º 21 g. v., que veio substituir a Tarifa Especial E. de g. v.

Estabelece também que todas as segundas-feiras as estações devem enviar junto ao mod. F. 48, uma nota dos bilhetes vendidos ao abrigo da Tarifa Especial n.^º 21 g. v. Quando não haja venda de bilhete algum, disso se deve fazer menção no mod. F. 48.

Carta impressa n.^º 984.— Para facilitar a fiscalização em trânsito e evitar êrros na indicação da classe, nos bilhetes para trânsito gratuito, fornecidos em conformidade com o Regulamento Geral do Pessoal, estabelece-se um novo tipo de bilhetes, para cada classe, impressos em papel branco, os de 1.^a, rosa, os de 2.^a, e azul, os de 3.^a

Carta impressa n.^º 986.

— Estabelece que, aos passageiros que viajem dentro da zona mencionada no § 4.^º da Tarifa Especial n.^º 11 g. v. e procedam ou se destinem aos apeadeiros de Montemór, Marujal e Reveles, tomando combóios que não façam serviço de trâmeis, deve ser feita a cobrança pelo citado parágrafo, como se

procedessem da estação anterior ou se destinassem a estação posterior, conforme o caso.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Outubro de 1931

	Antiga rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7...	4.306	4.019	2.106	2.402	2.562	2.060
» » 8 » 14...	4.644	4.446	2.102	2.285	2.834	1.965
» » 15 » 22...	5.438	5.126	2.279	2.430	3.056	2.517
» » 23 » 31...	5.362	5.424	2.530	2.636	3.171	2.424
Total	19.750	19.015	9.017	9.753	11.623	8.966
Total do mês anterior	19.753	18.798	9.671	10.639	11.635	8.592
Diferença.....	- 3	+ 217	- 654	- 886	- 12	+ 374

Factos e informações

Concurso de jardins

Acaba de ser feita a classificação das estações que concorreram ao concurso de jardins aberto pelo *Boletim da C. P.* no seu número do mês de Março de 1930.

Concorreram 21 estações das quais obtiveram prémios as seguintes:

1.º Grupo

1.º Prémio — 450\$00 Esc. — ao Snr. Chefe de 2.ª classe, Amadeu Rodrigues — Valado.

2.º Prémio — 300\$00 Esc. — ao Snr. Chefe de 3.ª classe, Manuel de Melo — Runa.

3.º Prémio — 150\$00 Esc. — ao Snr. Chefe de 2.ª classe, Felix da Fonseca — Óbidos.

2.º Grupo

1.º Prémio — 450\$00 Esc. — ao Snr. Chefe Principal, Abraham Geitoeira — Coimbra-B.

2.º Prémio — 300\$00 Esc. — ao Snr. Chefe de 2.ª classe, David Cohen — Ovar.

3.º Prémio — 150\$00 Esc. — ao Snr. Chefe de 1.ª classe, José Rodrigues — Mogofôres

3.º Grupo

1.º Prémio — 450\$00 Esc. — ao Snr. Factor de 1.ª classe, Manuel Segismundo Horta — Monte Gôrdo.

2.º Prémio — 300\$00 Esc. — ao Snr. Chefe de 3.ª classe, Filipe Bandeira — Luz.

3.º Prémio — 150\$00 Esc. — ao Snr. Chefe de 2.ª classe, Virgílio Augusto Ferreira — Portimão.

O *Boletim da C. P.* regista com satisfação os resultados do primeiro concurso de jardins e espera que novas estações se inscreverão nos concursos futuros.

Em todas as linhas dos países que atingiram um elevado grau de civilização, merece especial cuidado o bom aspecto das instalações ferroviárias; nós não devemos ficar para traz, sendo, pois dignos de elogio todos aqueles a quem o assunto tem merecido atenção.

Aos agentes premiados no concurso foram distribuídos diplomas.

As nossas felicitações.

Novos salões restaurantes dos Caminhos de Ferro Federais Suíssos

Um grupo de personalidades em evidência nos meios ferro-viários, jornalísticos e públicos foi recentemente convidado para uma viagem de experiência à roda do lago de Zurich, num salão restaurante há pouco tempo mandado



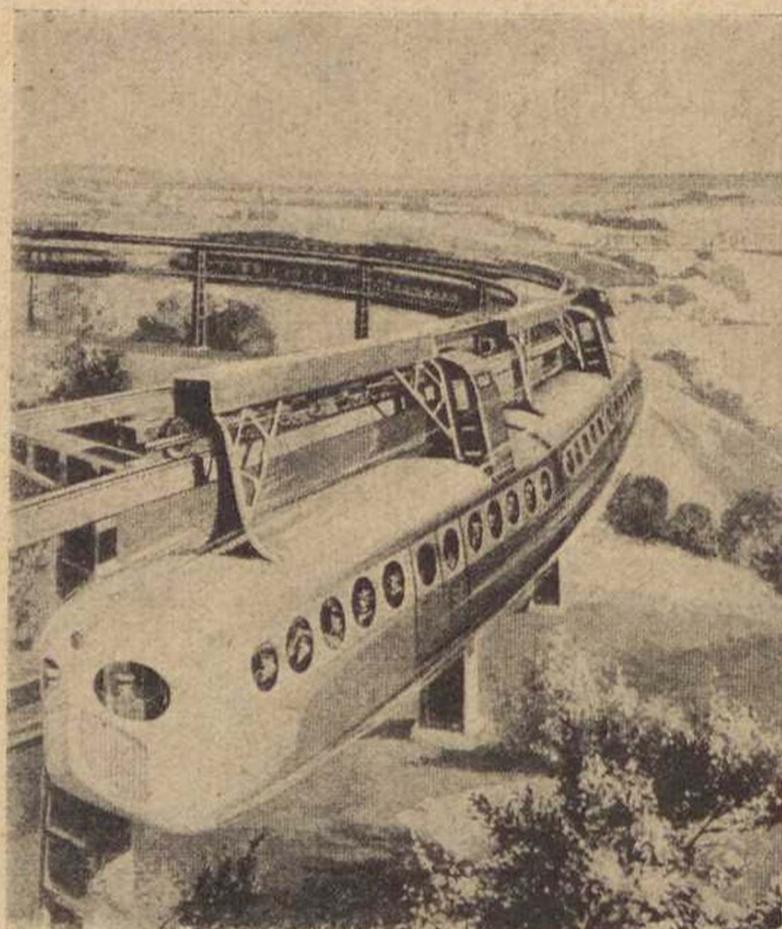
A cozinha dos novos salões restaurantes
dos Caminhos de Ferro Federais Suíssos

construir pelos Caminhos de Ferro Federais Suíssos, que constitue uma inovação, tanto no aspecto exterior, como, e sobretudo, pelo alto grau de conforto que apresentam as suas instalações interiores.

As cores da nova carruagem são castanho claro e verde, e a construção, que na aparência exterior difere pouco do tipo mais geralmente usado, é inteiramente de aço.

A carruagem é dividida em dois compartimentos por uma divisória de cristal, o que lhe dá a aparência de um grande salão, e a sua decoração interior atinge um grau de beleza

nunca atingido nos Caminhos de Ferro Suíssos.
O encanto da viagem e a impressão de



Modelo dum comboio aéreo

conforto experimentados provocaram as mais elogiosas referências por parte das entidades convidadas.

Combóios aéreos

A Companhia Pensilvânia Railroad, dos Estados Unidos da América do Norte, vai construir um novo caminho de ferro monocarril entre Colleje Point e Whitestone.

As carruagens serão suspensas de carris sustentados por pilares em forma de T e, apesar de estarem a uma altura do solo de cerca de 5 metros, terão acesso cómodo.

Os combóios terão tracção elétrica, e as carruagens, pouco mais ou menos do tamanho das que se utilizam nos metropolitanos, terão uma forma especial, conforme a gravura representa, tendente a diminuir a resistência do ar, auxiliando, assim, a obtenção de grandes velocidades.

A velocidade dos combóios poderá atingir 200 quilómetros à hora.

Excursão do Orfeão dos ferro-viários de Berna

O orfeão dos ferro-viários de Berna, muito considerado nos meios musicais daquela cidade, resolveu, há meses, fazer uma excursão pela Jugoslávia, Dalmácia e costa do Adriático.

Foi com grande entusiasmo que os 100 agentes, que fazem parte do Orfeão, iniciaram a sua viagem, ocupando três carruagens vistosamente ornamentadas.

A Administração da Companhia pôz aquelas carruagens á disposição dos orfeonistas durante toda a sua viagem. Depois de uma longa excursão pela Jugoslávia onde tiveram ocasião de apreciar as novas estações dos caminhos de ferro daquêle país, dirigiram-se os viajantes a Zagreb, capital da Croácia, onde eram aguardados pelo cônsul da Suíça, pelo Director dos Caminhos de Ferro do Estado da Jugoslávia e ainda por outros altos funcionários, que os acompanharam numa visita á cidade e depois ao hotel, onde á noite se realizou uma festa que teve grande concorrência.

Nessa ocasião, o Orfeão ofereceu á colónia suíssa uma escultura representando um urso. Carece de ser explicada esta oferta, que representa um símbolo tradicional. Diz-se que o nome da capital da Suíça, Berna é derivado do alemão «Bär», que significa «urso». Por esse motivo figura um urso nas armas da cidade e um bando desses animais é sustentado a expensas do município. Os Orfeonistas seguiram depois para o sul da Jugoslávia, visitando os



Orfeão dos ferro-viários de Berna, em Zagreb

pontos mais pitorescos da região. Em Split, porto daquêle país, embarcaram com destino a Ragusa e Cattaro, ponto extremo da excursão. Esta viagem por mar durou dois dias.

De volta a Split, foram afectuosamente recebidos pelos seus colegas jugoslavos que encheram as suas carruagens de flores.

Abandonando a Jugoslávia, seguiram pela costa do Adriático visitando Trieste, onde ficaram surpreendidos com os seus grandes palácios e as suas praças monumentais, e Veneza, célebre em todo o mundo pelas suas riquezas artísticas.

Estava finda a viagem que durará 10 dias.

Orfanato Ferro-viário da C. P.

A comissão iniciadora do Orfanato Ferro-viário da C. P. está fazendo a distribuição do seu balancete referente ao ano findo, onde estão minuciosamente discriminadas todas as receitas apuradas e as despesas efectuadas.

Como anexo, acompanha o balancete, uma circular que é um apelo dirigido a todos os ferro-viários e que a seguir transcrevemos:

Aos ferro-viários da C. P.

Imensa tem sido a nossa delicada tarefa em prol do Orfanato Ferro-viário, unindo-se, por isso, os nossos desejos para que ela resulte auspíciosa.

Desde o dia em que brilhou no firmamento a imagem dessa obra admirável, a nossa laboriosa acção ainda não pediu tréguas, porque consagramos-lhe ininterruptamente todo o calor da nossa fé.

Correspondendo ao nosso programa humanitário, temos promovido festas em seu benefício, e o pessoal da rede, associando-se também aos fins da benemérita cruzada, levou a efecto festas similares, mas como vêdes no Balancete anexo referente ao ano findo, o saldo é ainda manifestamente mediocre, em relação ao custo da obra que nos propomos fundar.

Contudo não desalentamos, porque sobre o parapeito desta nobre causa, agita-se voluntariosa a esperança lêda, nela confiamos para sem tibiaças e com ardor adquirirmos fundos suficientes a-fim-de se levar a cabo a instituição de um lar para os desprotegidos órfãos dos ferro-viários.

Meditai, pois, nos valiosos benefícios dessa obra sublime destinada a recolher e educar a dolorida orfandade, e os vossos corações decerto não vacilarão em lhe prestar quando fôr necessário, como agora, todo o aplauso e auxílio a que incontestavelmente tem jus.

Não implorámos nunca do vosso comprovado altruismo um centavo, antes temos recorrido à multidão anónima; chegou a vez, fazemo-lo hoje, para obra de relevo social, caracteriadamente ferro-viária. Cremos que sereis espontâneos; apenas pedimos por cada bilhete de identidade inerente à categoria do contribuinte e a das pessoas de família que receberdes para o novo triénio, três escudos, sendo de 1.^a classe, dois escudos sendo 2.^a classe e um escudo sendo de 3.^a classe.

Considerai que perfilhando o nosso apelo, contribuís para se preparar um futuro digno aos filhos dos nossos ex-companheiros de trabalho que infelizmente a morte furtou do nosso saudoso convívio.

Pobres órfãos, que a fatalidade privou do doce carinho paternal; quantos andam sósinhos murmurando a sua tragédia! Devemos consolá-los, preservando-os da miséria certa. Socorre-los é um acto de elegância moral, um exemplo de puro civismo e de infinita bondade que se pratica.

A COMISSÃO

<i>Joaquim dos Santos Júnior</i>	— Presidente
<i>Júlio Martins de Araujo</i>	— Secretário Geral
<i>Pedro dos Santos Rodrigues</i>	— 1. ^º Secretário
<i>Napoleão Pinto dos Reis</i>	— 2. ^º "
<i>Raimundo Geral de Oliveira</i>	— Tesoureiro
<i>Raul Soares Pais</i>	— Vogal
<i>Nicacio Taboada Rodrigues</i>	— "

A contribuição pedida pela Comissão nada tem de exagerada.

Assim, por exemplo, um agente que tenha três pessoas de família, com direito a bilhetes de identidade de 1.^a classe, pagará por cada triénio apenas 3\$00 por bilhete, ou seja 12\$00, o que corresponde a 4\$00 por ano.

Um agente com duas pessoas de família, com direito a bilhete de identidade de 2.^a classe, contribuirá em cada triénio com 6\$00, o que corresponde a 2\$00 escudos por ano, e um agente com duas pessoas de família com direito a bilhete de identidade de 3.^a classe contribuirá por triénio, com 3\$00, isto é, somente 1\$00 por ano.

Bem hajam todos aqueles que, desinteressadamente, têm trabalhado nesta simpática cruzada afirmando assim os mais nobres sentimentos.

O *Boletim da C. P.* faz os mais ardentes votos pelo êxito desta louvável iniciativa.

Agricultura e jardinagem

Trabalhos de Dezembro

Continuam as sementeiras, preparam-se os terrenos para as plantações de árvores e arbustos abrindo covas e surribando. Começam as podas, as limpezas e os tratamentos invernais das árvores de fruto, oliveiras, vinha, etc.

Os troncos e ramos lenhosos pintam-se com uma calda assim preparada:

500 gramas de gás oil (ou petróleo), 25 gramas de sabão de potassa e 250 gramas de água; feita esta emulsão concentrada, dilue-se 1 parte em 25 de água. Esta calda é mais enérgica do que a apontada no número anterior, devendo aplicar-se, de preferência, nas plantas mais atacadas pelas moléstias.

Nas hortas semeiam-se em camas quentes e em local muito abrigado, rabanetes, cenouras, alfaces, cebolas, couves, etc. Recolhem-se, também, nas hortas e jardins, as raízes e plantas que não resistem ao frio do inverno.

Curiosidades estatísticas

Soma e segue

Desde o mês de Julho último o balanço dos desastres de automóveis em Portugal foi o seguinte:

	Mortos	Feridos
Julho ...	16	174
Agosto ...	12	288
Setembro ...	15	282
Outubro ...	10	141
Novembro...	6	110
<i>Total</i>	59	945

Receitas úteis

Para impedir que as escadas de mão resvalem.—Nos pavimentos encerados torna-se fácil o resvalamento das escadas. Isso pode evitarse guardando os pés com rodelas de cauchu (procedentes, por exemplo, de pneumáticos velhos), seguras lateralmente, nas pernas, com fixadores ou, o que será melhor, pregadas. O cauchu deve estar um pouco raspado na superfície em contacto com o sobrado.



Reprodução da fotografia de um grupo de ferro-viários em tratamento no Sanatório do Caramulo, tirada em 7 de Junho do corrente ano

Pessoal.

Louvor

No dia 22 de Setembro passado, quando na estação de Lisboa-R. o limpador António Carreira procedia à limpeza interior de uma carroagem, encontrou um embrulho contendo uma elevada importância em notas, tendo feito entrega imediata do achado ao revisor de material.

Por êste acto dignificante, que registamos com prazer, foi o limpador António Carreira elogiado pela Direcção Geral.

Nomeações

Mês de Setembro

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Médico da 59.^a Secção: Dr. Vicente Augusto Pires da Silva.

Mês de Outubro

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Médico da 52.^a Secção: Dr. José Martins Dias Serpa.

Médico da 53.^a Secção: Dr. Mário Damas Mora.

MATERIAL E TRACÇÃO

Visitador de máquinas: Casemiro Martins Fontes.

Promoções

Mês de Outubro

VIA E OBRAS

A chefe de distrito: António F. Roque, Elias Bento, Manuel Balseiro, Vicente de Oliveira Coruche, Constantino Cardoso.

A sub-chefe de distrito: Cosme Cordeiro, Manuel Rula, José Martins Júnior, António Lopes, Joaquim Inocêncio Marques.

Reformas

Mês de Setembro

EXPLORAÇÃO

José António Pereira Sambado, Carregador.

AGENTES QUE COMPLETAM NÊSTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



Júlio Augusto Lopes
Inspector de Secção de Serviço Geral

Admitido como praticante
em 24 de Setembro de 1891



António Júlio de Abreu
Empregado principal

Admitido como praticante
em 28 de Setembro de 1891



Alfredo Armando Barral e Costa
Telegrafista principal

Admitido como praticante
em 17 de Setembro de 1891

Mês de Outubro
EXPLORAÇÃO

José da Costa Terenas, Empregado Principal.
Abel Cunha Melo e Silva, Chefe de 3.ª classe.
João António Frade, Fiel de estação.
Serafim Lopes, Factor de 2.ª classe.
José Júlio Gonçalves Fino, Bilheteiro de 1.ª classe.
Manuel Pereira Manso, Fiel principal.
Eduardo Santos Gaspar, Revisor principal.
Eduardo Augusto Rodrigues, Revisor principal.
José António Rodrigues, Carregador.

MATERIAL E TRACÇÃO

António Joaquim Dinis, Vigilante.

Francisco Fernandes Gaião, Maquinista de 1.ª classe.

Joaquim Mendes Bicho, Fogueiro de locomóvel.

VIA E OBRAS

Manuel Luis, Fiel de 1.ª classe.
Joaquim Branco, Sub-chefe de distrito.
Maria Adelina Rosa, Guarda de distrito.
Luzia da Conceição, Guarda de distrito.
Rosária de Jesus, Guarda de distrito.

Mudanças de categoria

Para:

Factor de 2.ª classe: *O empregado de 3.ª classe Jaime Rebêlo Nunes.*

Falecimentos em Outubro

† *Manuel dos Santos*, Conductor de 2.ª classe.
Admitido como carregador em 23 de Setembro de 1908.
† *Francisco da Silva*, Agulheiro de 1.ª classe.
Admitido como carregador eventual em 7 de Setembro de 1911.
† *Carlos Simões*, Carregador.
Admitido como carregador em 21 de Maio de 1924.
† *José Nunes Valente*, Carregador.
Admitido como carregador em 21 de Agosto de 1921.
† *Eduardo Augusto Amaral*, Guarda.

Admitido como carregador em 21 de Fevereiro de 1902.

† *José Correia*, Chefe de distrito.

Admitido como assentador em 21 de Março de 1909.

† *Salvador Marques*, Assentador.

Admitido como assentador em 21 de Junho de 1920.

† *Valentim Lourenço*, Assentador.

Admitido como assentador em 21 de Outubro de 1909.

† *Abel de Oliveira*, Visitador de máquinas.

Admitido como ajudante de montador em 1 de Maio de 1907.



† *Manuel dos Santos*
Conductor de 2.ª classe



† *Abel de Oliveira*
Visitador de máquinas



† *José Correia*
Chefe de distrito



† *Eduardo Augusto Amaral*
Guarda

Novíssimas

Ao meu ex-colega de estação, «Mefistófeles»

10—Causa-me *impertinência* a sua tenacidade, mas...
brincar com um «homem» assim, *Deus me livre!-3-3.*

Avlis.

11—Este «homem» teve morte instantânea ao comer
uma fibra dum *congro pequeno*.-1-2.

Mefistófeles

12—A lamparina de luz mortiça que apareceu na *embocadura de um rio* constituiu um *caso extraordinário*.-2-1.

Britabrantes

(A. C. P. B.)

13—Esta «doença de pele» apresenta tanta gravidade
que só é possível curar-se nesta «estação». -2-1.

Novata

14—Então V. fura o retrato do mensageiro? *Valha-me Deus!*-2-3.

Ben-Hur

15—A «vogal» encaminha esta ave.-1-2.

Acosta

Adivinhas

16—Qual é a palavra cujo masculino e feminino
são nomes de estações de caminhos de ferro de Portugal?

Rádio

Maçadas

17—Formar o nome de um apeadeiro da C. P. com
as letras das seguintes palavras:

LAVA A VINHA DO IRAN

Reporter X'

18—Enigma pitorresco



Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Dezembro de 1931

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen..... kg.	2\$70	Carvão de sôbro em Gaia		Massas	kg. 3\$30
» Nacional	» 2\$70	e Campanhã..... kg.	\$51	Milho..... lit. \$70	
» Valenciano.....	» 2\$95	Cebolas	\$50	Ovos..... duzia variável	
» Sião.....	» 2\$80	Chouriço de carne.....	» 13\$00	Petróleo	lit. 1\$10
Assucar de 1. ^a	» 4\$25	Farinha de milho	» 1\$68	Presunto	kg. 12\$50
» 2. ^a	» 3\$95	» trigo	» 2\$35	Queijo da Serra.....	» 13\$50
» pilé.....	» 4\$40	Farinheiras	» 7\$00	» flamengo.....	» 21\$00
Azeite de 1. ^a	lit. 6\$00	Feijão branco	lit. \$90	Sabão amêndoа	» 1\$25
» 2. ^a	» 5\$30	» amarelo	» 1\$00	» Offenbach	» 2\$10
Bacalhau sueco..... kg.	3\$70	» encarnado	» 1\$00	Sal	lit. \$16
» inglês.....	» 6\$60	» frade de 2. ^a	» 1\$00	Sêmea	kg. \$50
»	» 6\$40	» » 1. ^a	» 1\$50	Toucinho	» 5\$00
Banha	» 6\$00	» manteiga	» 1\$20	Vinagre	lit. \$85
Batatas	variável	Grão	» 1\$10	Vinho branco.....	» \$80
Carvão de sôbro.....	» \$45	Lenha	kg. \$20	» tinto.....	» \$80
		Manteiga.....	» 16\$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 Armazém do Barreiro são acrescidos do impôsto camarário.

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

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 16 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números d'este 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.**).