



NATAL  
1955

CP

# BOLETIM

Nº 79

DEZEMBRO DE 1955

7º ANO

# 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 DISTINÇÃO

Conde de Phenix, 7 votos — Produção n.º 7

### QUADRO DE HONRA

Britabrantas, Mefistófeles e Vasconcelos

### QUADRO DE MÉRITO

Marquês de Carinhas, Visconde de la Morlière  
e Visconde de Cambalh (23,1), Otrebla, Novata, Veste-se,  
Fred-Rico, Costasilva, Cruz Kanhoto, e Roldão (23,0),  
Labina e Alenitnos (19,1)

### Soluções do n.º 76

1 — Piastra-piastrão, 2 — Firma-firmão, 3 — Poro-porão, 4 — Meigo-meiga, 5 — Moço-moça ou Polho-polha, 6 — Esmoleiro-esmoleira, 7 — Tafulo, 8 — Surata, 9 — Capacidade, 10 — Mulher que dá no homem, na terra do demo morre, 11 — Parau, 12 — Macanjo, 13 — Páramo, 14 — Penada, 15 — Eufémia, 16 — Sugilação, 17 — Arrecheiro, 18 — Matacao, 19 — Mordedura, 20 — Muladar, 21 — Zangado, 22 — Batoca, 23 — Râmula-rala, 24 — Cafarro-carro, 25 — Savanasana, 26 — Casal d'Álvaro.

#### Aumentativas

(Ao Costasilva)

1 — A *míngua de cabelo* cura-se com fricções de um «fruto conhecido» — 2.

Otrebla

2 — Ao cabo do dia cômoo sempre um *caramelo* — 2.

Veste-se

3 — Coloca o *fardo* no *aeróstato* — 2.

Roldão

#### Em frase

4 — De cima da «*árvore*» o homem *escarnece* o animal *feroz* porque se denunciou ao pisar um arbusto *aromático* — 2-1-2.

Vasconcelos

5 — *Toca* a procurar a *pala do sapato* seu *asno* — 2-3.

Visconde de la Morlière

#### 6 — Em quadrado

Género de peixes sem espinha . . . . .  
Plantas oxalídeas do Brasil . . . . .  
Enxurrada . . . . .  
Ocasões . . . . .

Labina

#### 7 — Logogrifo

(A Galeno agradecendo a plúmula)

A tocar com força a nóra  
O rancho que além passou,  
Sei das «mulheres» qual foi — 7-8-4-3-6-9  
A que o «calabre» quebrou. — 11-4-1-6-3-12

E se vai ser por tal facto  
Essa «mulher» castigada, — 4-3-12-5-10-4  
É por o «homem» da quinta — 2-5-12-3-7-12  
Ser pessoa reservada.

Britabrantas

#### 8 — Em triângulo

Ferrugem dos metais . . . . .  
Praticai . . . . .  
Modos desembaraçados . . . . .  
Gracejei . . . . .  
Vogal . . . . .

Mefistofeles

#### 9 — Charada em verso

Partiste, meu amor. Um tal tormento  
Eu pressinto em meu peito tumultuar — 1  
Desde que te ausentaste. E a soluçar  
Choro e lastimo o meu isolamento!

Mil saudades.. Tristezas .. Sofrimento .. — 1  
Eis o que me avassala sem cessar  
Numa ânsia febril, que aliviar  
Não consigo sequer um só momento...

Sem termos quem *modere* a nossa dor, — 2  
Como é triste viver longe da flor  
Por quem se tem paixão profunda, ardente...

Portanto, volta breve, amor. Tem dó...

Não vês que me deixaste a viver só,

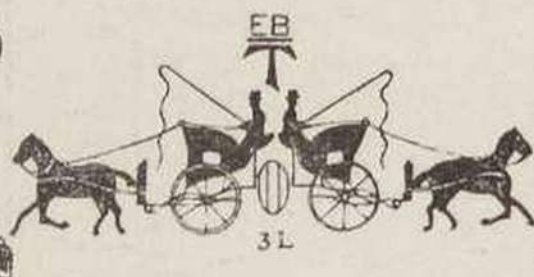
Sem um carinho teu, que me *acalente*?! ...

Roldão

#### 10 — Enigma figurado



Mestra de Baco



3L



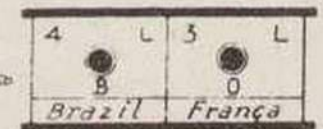
Mestra de Baco



Brazil



5L



Brazil França

Pinto

(Continua na outra página interior da capa)

# BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

**SUMÁRIO:** Engenheiro Ferreira de Mesquita. — O Pôrto de Setúbal. — Ceuta. — Viajar. — Consultas e Documentos. — Jardinagem. — A Higiene e a Civilização. — Manobra de placas giratórias pelo vácuo dos aparelhos de freio das locomotivas. — A propaganda das viagens em Itália. — Caminhos de Ferro Egípcios. Concessões. — Ateneu Ferro-Viário. — Pessoal.

## Engenheiro Ferreira de Mesquita

Director Geral Honorário da Companhia

Pouco tempo passado — apenas cêrca de dois anos e meio — depois que, nas páginas dêste *Boletim*, foi prestada a devida homenagem ao antigo Director Geral desta Companhia, o engenheiro João de Fontes Pereira de Melo Ferreira de Mesquita, por ocasião da sua reforma, quiz o Destino que, fazendo-o desaparecer de entre os vivos, nova oportunidade — e esta incomparavelmente mais dolorosa — se oferecesse para, bem públicamente, ser patenteado todo o reconhecimento que, à sua memória, deve a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, da qual êle foi devotadíssimo servidor durante o largo período de meio século.

Efectivamente, à C. P. dedicou o engenheiro Ferreira de Mesquita tôda a sua vida profissional. Aos 25 anos incompletos — isto é, pouco depois de ter terminado o seu curso de engenharia civil na antiga Escola do Exército — entrou êle para o serviço da Companhia em Novembro de 1885 como Engenheiro adjunto na Construção. Passando sucessivamente a lugares de maior categoria nas Divisões de Via e Obras e de Material e Tracção, foi, em Janeiro de 1911 — isto é, cêrca de 25 anos depois da sua admissão — nomeado Sub-Director, logar êste onde não teve longa

permanência, por isso que, em Dezembro de 1914, ascendeu ao de Director Geral. Com a maior distinção desempenhou êste cargo durante pouco mais de 18 anos, isto é, até ao momento em que, sentindo-se já cansado, pediu a sua reforma, que começou a gozar a partir de 1 de Março de 1933.

Por essa ocasião, e tanto por parte da Administração da C. P. como pela do pessoal, fôram-lhe dadas bastas provas de quanto por todos era estimado, e do alto apreço em que eram tidos o seu carácter e os grandes serviços prestados à Companhia durante tantos anos, sendo de destacar a deliberação então tomada pelo Conselho de Administração nomeando-o Director Geral honorário da Companhia e seu engenheiro consultor.

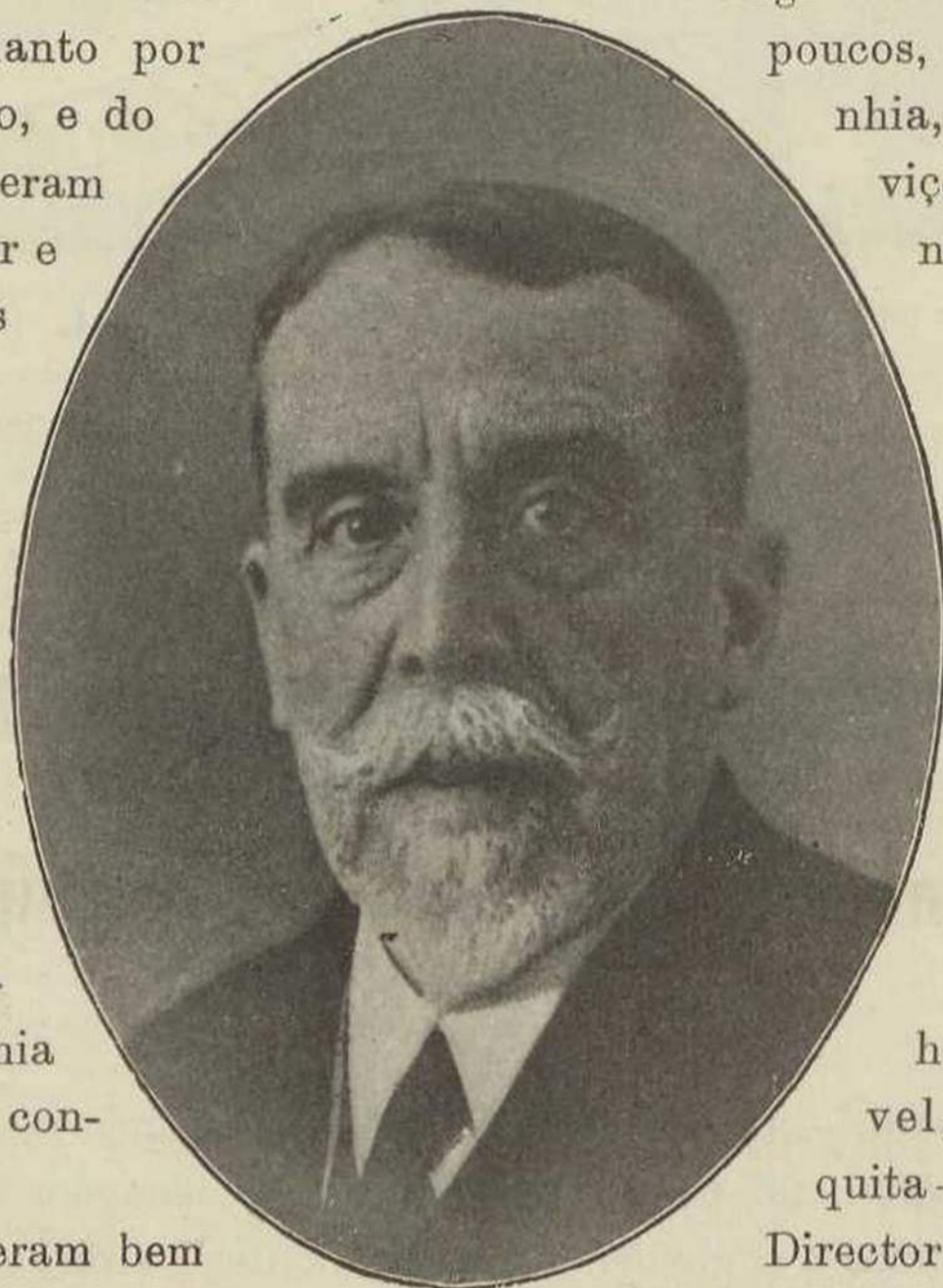
E realmente eram bem merecidas todas estas home-

nia — prestou a esta inestimáveis serviços. De um zêlo e de uma dedicação inextinguíveis por tudo que respeitava à C. P., pôde dizer-se ter a esta dedicado inteiramente a sua vida profissional, sacrificando-lhe não poucas vezes os seus interesses pessoais e as suas conveniências particulares.

Não é demais dizer-se que viveu exclusivamente para a Companhia, a cujo serviço pôs sempre incondicionalmente todos os seus belos dotes de inteligência e de carácter.

Uma das manifestações mais simpáticas dêsse carácter era o espírito de justiça que sempre orientava tôdas as acções do engenheiro Ferreira de Mesquita, especialmente as referentes ao pessoal. Enérgico, disciplinador, de maneiras por vezes algum tanto rudes e ásperas, êle não perdia nunca de vista que o proceder justa-

nagens. Conhecedor, como poucos, da vida da Companhia, dos seus vários serviços, e do seu pessoal, no que era grandemente auxiliado pela sua seguríssima memória; dotado de notável competência nos assuntos ferro-viários; exemplar no cumprimento dos seus deveres; disciplinador e de uma honestidade inatacável, Ferreira de Mesquita — que foi o primeiro Director Geral português da Companhia, depois do Convé-



mente é uma das principais qualidades de um chefe e das que mais o impõem à consideração e ao respeito dos seus subordinados.

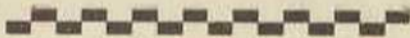
Êstes conheciam bem essa faceta do seu carácter, e igualmente sabiam que, sob a rudeza e a aspereza por vezes exteriorizada, se escondia um coração generoso amigo de praticar o bem, e um ânimo sempre disposto a devidamente considerar todos aqueles que se distinguiam no cumprimento dos seus deveres e no bom desempenho dos seus cargos.

Não admira, pois, que a Administração da Companhia e todo o pessoal desta, desde o mais elevado ao mais modesto agente, se conjugassem para comovidamente lhe prestarem a tão significativa e grandiosa homenagem que foi o acompanhamento dos seus restos à última morada em que ficaram descansando.

Bem devida era ela ao engenheiro Ferreira de Mesquita, e, prestando-lhe essa homenagem, a si mesmo se honraram todos aqueles que nela tomaram parte.

Não podia êste *Boletim* deixar de dedicar estas singelas e saüdosas palavras a quem tão bem mereceu da nossa Companhia, e, não desejando demorar mais essa manifestação do seu pesar e da sua homenagem de respeito e de gratidão, forçoso lhe foi recorrer a inclui-las no presente número do Natal.

Com. dos Cem. de Ferro Port.  
EXPLORAÇÃO  
C. INSCRIÇÃO  
ESBOA-P.



# O Pôrto de Setúbal

## Gare marítima de mercadorias

Pelo Snr. Engenheiro Ramos Coelho, Chefe de Divisão adjunto à Direcção Geral

EM artigo anterior, publicado há tempos neste *Boletim*, escrevemos: «De entre todas as ligações estabelecidas pelos caminhos de ferro entre as várias localidades de um país ou de países limítrofes, destacam-se, pela importância das funções que desempenham, aquelas que asseguram relações com um pôrto, isto é, com um local servido igualmente por meios de transporte marítimos». <sup>(a)</sup>

Foi o nosso país dotado pela natureza com extensas costas marítimas que, para uma área total de 89.625 quilómetros quadrados de território, atingem a extensão de 845 quilómetros, sendo 671 na parte oeste e 174 na parte sul. É, pois, um país natural e essencialmente marítimo.

Não admira, assim, que sejam numerosos os portos de que Portugal dispõe, gosando, por esta forma, amplamente das vantagens que, a uma nação, proporcionam estas pequenas parcelas do seu território que estabelecem a ligação entre a vida terrestre e a vida marítima.

Se percorrermos com os olhos um mapa de Portugal, encontraremos, de norte para sul, os seguintes portos: Caminha, Viana do Castelo, Espozende, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Leixões, Pôrto, Aveiro, Buarcos, Figueira da Foz, Nazaré, S. Martinho, Peniche, Ericeira, Cascais, Lisboa, Cezimbra, Setúbal, Sines, Vila Nova de Milfontes, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Fuzeta, Tavira e Vila Rial de Santo António.

Êstes 28 portos são todos classificados como *marítimos* ou *exteriores*, por isso que esta designação se aplica não só aos portos situados na costa marítima, como também a todos aqueles que — como Caminha, Espozende, Vila do

Conde, Pôrto, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal, Vila Nova de Milfontes, Portimão e Vila Rial de Santo António — se acham situados para dentro das fozes de rios mas perto destas.

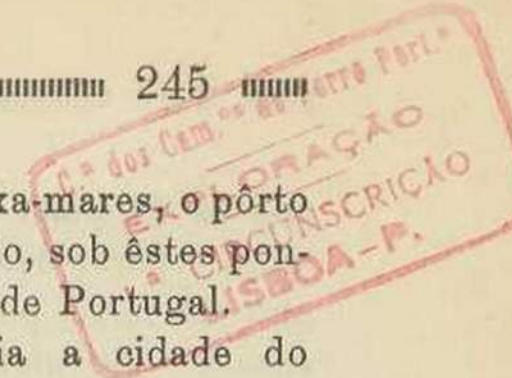
Em contraposição à designação de portos *marítimos* ou *exteriores*, ha a de portos *fluviaes* ou *interiores*, que são os situados em correntes de água interiores — rios ou canais — e a distâncias consideráveis do mar, como: Aveiro (na sua parte junto à cidade) — Ovar — Ílhavo — Vila Franca de Xira, no rio Tejo — Mértola e Pomarão, no rio Guadiana — Alcácer do Sal, no rio Sado — Odemira, no rio Mira — Silves, no rio de Silves.

Por esta ligeira enumeração — e referimo-nos apenas aos marítimos — fácil é calcular a riqueza que, para o país, representa a existência de um tão grande número de portos, quer pela valiosíssima indústria da pesca que neles se exerce, quer também pelo seu carácter comercial, isto é, como instrumento de trocas de matérias primas e de outros produtos entre Portugal e vários outros países, ou, mesmo, entre alguns destes mas utilizando o nosso para trânsito das suas mercadorias.

\*  
\* \* \*

Ha uma estreita correlação entre a vida dos portos de um país e o desenvolvimento dos meios de transporte de que este dispõe, isto é, a política portuária e a política dos transportes estão intimamente ligadas. Se, sem uma boa rede de transportes — por caminhos de ferro, estradas, rios ou canais, — que lhes tragam, ou dêles levem, os produtos do seu tráfego, não podem os portos viver, também é certo que, nos portos servidos por tais meios de transporte, encontram êstes uma grande parte não só da razão de ser da sua utilidade, como também

<sup>(a)</sup> *Ligações marítimas das rédes ferroviárias e, em especial, das linhas férreas portuguesas. Vol. de 1931, pag. 2.*



e em especial para os caminhos de ferro, da garantia da sua existência e da sua prosperidade.

E' a consideração dos meios de transporte que servem um pôrto a principal base para a determinação da «zona de influência» dêsse pôrto.

Na nossa qualidade de ferroviários, e dado o carácter dêsse *Boletim*, interessam-nos, em especial, as relações entre portos marítimos e caminhos de ferro, não tanto com o carácter genérico e doutrinário que, em grande parte, orientou o nosso artigo anteriormente citado, mas, principalmente, com o de realizações práticas já efectuadas. Foi isso, de resto, o que — na segunda parte do dito artigo e com relação aos portos em que, naquela data, já existia ligação com a rêde ferroviária — fizemos sumariamente para os de Viana do Castelo, Leixões, Pôrto (Douro), Aveiro, e, mais detalhadamente, para o de Lisboa.

Acha-se hoje, felizmente, aumentada com mais uma unidade o grupo de portos em que aquela ligação é já um facto. Essa unidade é o pôrto de Setúbal, um daqueles que constituem a primeira fase da execução de melhoramentos nos nossos portos, levada a efeito pelo Estado Português mercê da desafogada situação financeira de que êle actualmente disfructa.

Dada a indiscutível interdependência que, como antes se acentuou, existe relativamente aos portos e aos meios de transporte que os servem, não temos senão que nos felicitar, como ferroviários, por mais êste importante passo dado no desenvolvimento portual do país, passo êsse que certamente terá uma benéfica repercussão na vida da rêde de caminhos de ferro ao sul do Tejo.

Não serão pois descabidas, nas páginas dêsse *Boletim*, algumas palavras sôbre o pôrto de Setúbal e a sua ligação com a linha do Vale do Sado, que o serve directamente.

\*  
\* \* \*

Dotado de uma magnifica baía, abrigada, dispondo de excelentes fundos — que chegam a mais de 40 metros — e de fácil acesso, com uma barra em que a altura de água é, presentemente,

de 6,5 metros nas maiores baixa-mares, o pôrto de Setúbal deve ser considerado, sob êstes pontos de vista, como o segundo de Portugal.

Dá-lhe especial importância a cidade do mesmo nome que, junto dêle e a pequena distância da foz do Sado, se ergue na margem direita dêsse rio, e é servido pela linha férrea do Vale do Sado, que atravessa a mesma cidade e que, com a linha do Sul, assegura as relações ferroviárias com a parte sul do país.

Para dar uma rápida idea da importância do pôrto de Setúbal, basta dizer que, em 1933, o seu movimento comercial foi de 62.368 ton. importadas no valôr de 28.315 contos, e de 150.642 ton. exportadas no valôr de 48.713 contos, atingindo, pois, um total de 213.010 ton. no valôr de 77.028 contos.

Enquanto ao seu movimento marítimo, foi êle, também em 1933, de 600 navios entrados — 298 portugueses e 302 estrangeiros — com a tonelagem bruta total de 515.943 ton.

É Setúbal um importantíssimo pôrto de pesca — o segundo entre todos os do país — indústria esta em que se empregam mais de 3.000 pessoas, tripulando 587 embarcações, das quais 78 com motor mecânico. A quantidade de pescado foi, em 1933, de 17.681 ton. no valôr de 18.118 contos. Predomina a pesca da sardinha, o que dá lugar ao grande desenvolvimento que ali tem atingido a indústria de conservas de peixe, a qual hoje se exerce em cêrca de 60 fábricas.

E' certo que a exportação destas conservas — que, em 1933, foi de 583.441 caixas, pesando 11.225 ton. — pouco ou nada interessa ao caminho de ferro por isso que ela se faz quási toda por via marítima no próprio pôrto de Setúbal. Também, a importação — que é considerável — da fôlha de Flandres, do estanho, do azeite e do carvão utilizados naquela indústria, quási não tem que ser considerada no tráfego ferroviário, por isso que é feita por via marítima e as fábricas se acham tôdas situadas na cidade.

Como centro de distribuição de peixe fresco ou salgado, não é provável que o pôrto de Setúbal venha a constituir um valioso elemento do aumento do tráfego ferroviário, dada a acentuada tendência para o emprêgo da camionagem no transporte rápido de peixe para os diferentes

pontos do país. Ainda assim, algum tráfego é lícito esperar desde o momento em que o caminho de ferro possa dispor — o que hoje não sucede — de material circulante apropriado a este género de mercadoria de tão fácil deterioração.

O pôrto de Setúbal tem, porém, condições para ver aumentar consideravelmente a sua importância, não só pela sua situação geográfica, que o faz considerar como a saída natural dos produtos minerais e agrícolas da rica província do Alentejo, como também por ser, dos nossos portos continentais, aquêlê que, depois do de Lisboa, melhores condições naturais de abrigo, de acesso e de fundeadouro, reúne.

É, pois, da exportação dos produtos minerais e agrícolas do Alentejo que, principalmente, se deve esperar uma benéfica influência sobre o tráfego ferroviário, quando desenvolvida aquêlê exportação pelas facilidades e vantagens já presentemente oferecidas pelo pôrto de Setúbal com as suas novas obras e com as instalações e apetrechamento nêlê existentes e que a sua Administração, certamente, irá melhorando cada vez mais.

Pelo que respeita a produtos minerais, já hoje existe estabelecida, em terrenos junto ao pôrto de Setúbal, uma importante indústria, qual é a dos produtos e adubos químicos da Sociedade de Adubos e Produtos Químicos SAPEC, proprietária de uma grande fábrica de ácido sulfúrico e de superfosfatos com a capacidade anual de cêrca de 100.000 ton., bem como de uma outra fábrica auxiliar de sacaria, e possuidora, igualmente, de oficinas, depósitos, casas para habitação do seu pessoal superior e operário, e de vastos terrenos — cêrca de 200 hectares — aproveitáveis em futuros empreendimentos.

Trabalha esta importante fábrica com as pirites das minas de Aljustrel e do Louzal, transportadas para Setúbal pela linha do Vale do Sado, sendo, pois, a SAPEC um valioso cliente da C. P. Esta é assim grandemente interessada no desenvolvimento daquêlê indústria que, possuindo instalações de embarque próprias mas situadas pouco acima da zona das novas obras do pôrto, não é influenciada directamente por estas, a não ser pelas melho-

res condições de acesso determinadas pelos trabalhos de dragagem realizados no canal da barra.

Um ramal de linha férrea, denominado da SAPEC, estabelece a ligação da linha do Sado com as fábricas a que acabamos de nos referir. Por êste ramal, chegam os vagões carregados de pirites que, por meio de correias transportadoras movidas mecânicamente, são, quando exportadas, lançadas nos porões dos navios atracados às duas estacadas privativas da fábrica, junto de cujas testas há 7 metros de água em baixa-mar. Estas instalações para carregamento de pirites estão previstas para uma capacidade anual de 300:000 ton.

A exportação de minérios em 1933 foi de cêrca de 100:000 ton.

A situação do pôrto de Setúbal indica-o também como devendo ser o preferido para a saída dos produtos de outros centros mineiros da zona ao sul do Tejo — exceptuados, é claro, aquêlê que melhor possam ser, ou vir a ser, servidos pelo rio Guadiana ou por outros portos do Algarve. Já a Sociedade das Minas da «Ourada» adquiriu, junto ao pôrto, vastos terrenos para depósito e embarque de minérios, e as minas de carvão de Santa Suzana poderão, quando convenientemente exploradas, contribuir, por forma sensível, para o aumento do movimento do pôrto. Serão, todos êstes, elementos favoráveis para um mais intenso tráfego ferroviário provocado pelas facilidades que as novas instalações portuais oferecem.

Pelo que diz respeito a produtos agrícolas, há a contar com o importante tráfego de cabotagem, já existente, de cereais, legumes, carvão vegetal, etc., produzidos no Alentejo, bem como com o considerável incremento que, certamente, as novas facilidades que o pôrto oferece determinarão na exportação da cortiça e da madeira provenientes daquêlê província, destacando-se, entre a madeira, os toros de pinho para entivação de minas em Inglaterra, de que já no ano findo e princípios de ano corrente se fizeram alguns embarques.

Fôram, porém, êstes toros transportados até ao pôrto em camiões automóveis por não se achar ainda, nessa ocasião, feita a ligação da linha do Sado com os novos cais, ligação essa



pedida com instância pelos respectivos exportadores e que presentemente já se acha realizada.

Todos êstes tráfegos — hoje assegurados pela linha do Sul, por intermédio da estação do Pinhal Novo, e pela linha do Vale do Sado — certamente se desenvolverão se vierem a ser construídas as transversais Casa Branca-Alcácer e Alcácer-Vendas Novas entre as linhas do Sul e Sueste, o que facilitará o tráfego proveniente das regiões do leste alentejano.

Também é de encarar a exportação, pelo pôrto de Setúbal, de minérios de algumas regiões espanholas que não têm fácil saída para o mar, caso venha a ser construída a projectada linha férrea entre Zafra e Reguengos.

O que fica exposto, mostra bem o interêsse que, para o futuro da rêde ferroviária ao sul do Tejo, tem o pôrto de Setúbal e os melhoramentos nêle efectuados. Constituindo êle, pois,

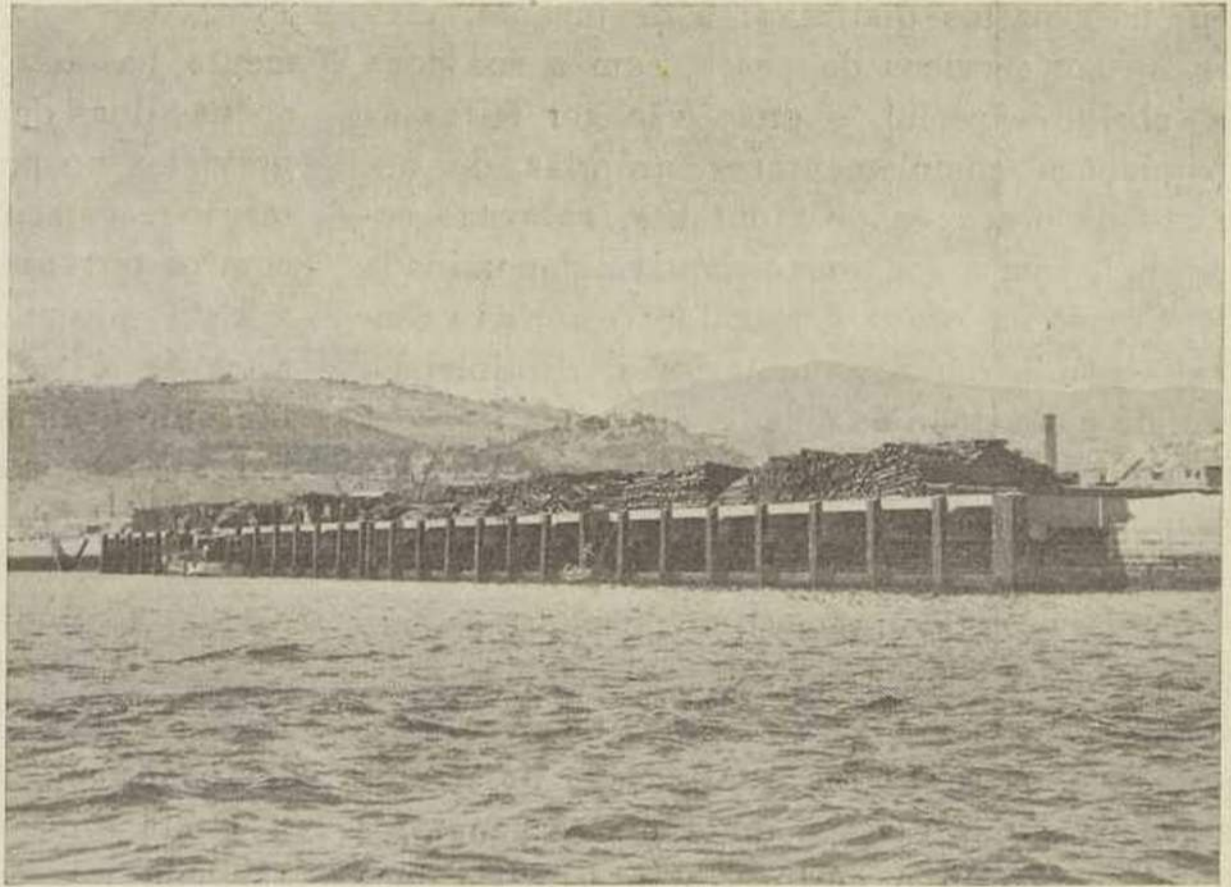
em relação à dita rêde, uma gare marítima para mercadorias, justificado é que tenha sido devidamente estudada a melhor e mais eficiente forma de se assegurar a ligação da linha Pinhal Novo-Funcheira com as novas instalações do referido pôrto.

E' disso que trataremos seguidamente.

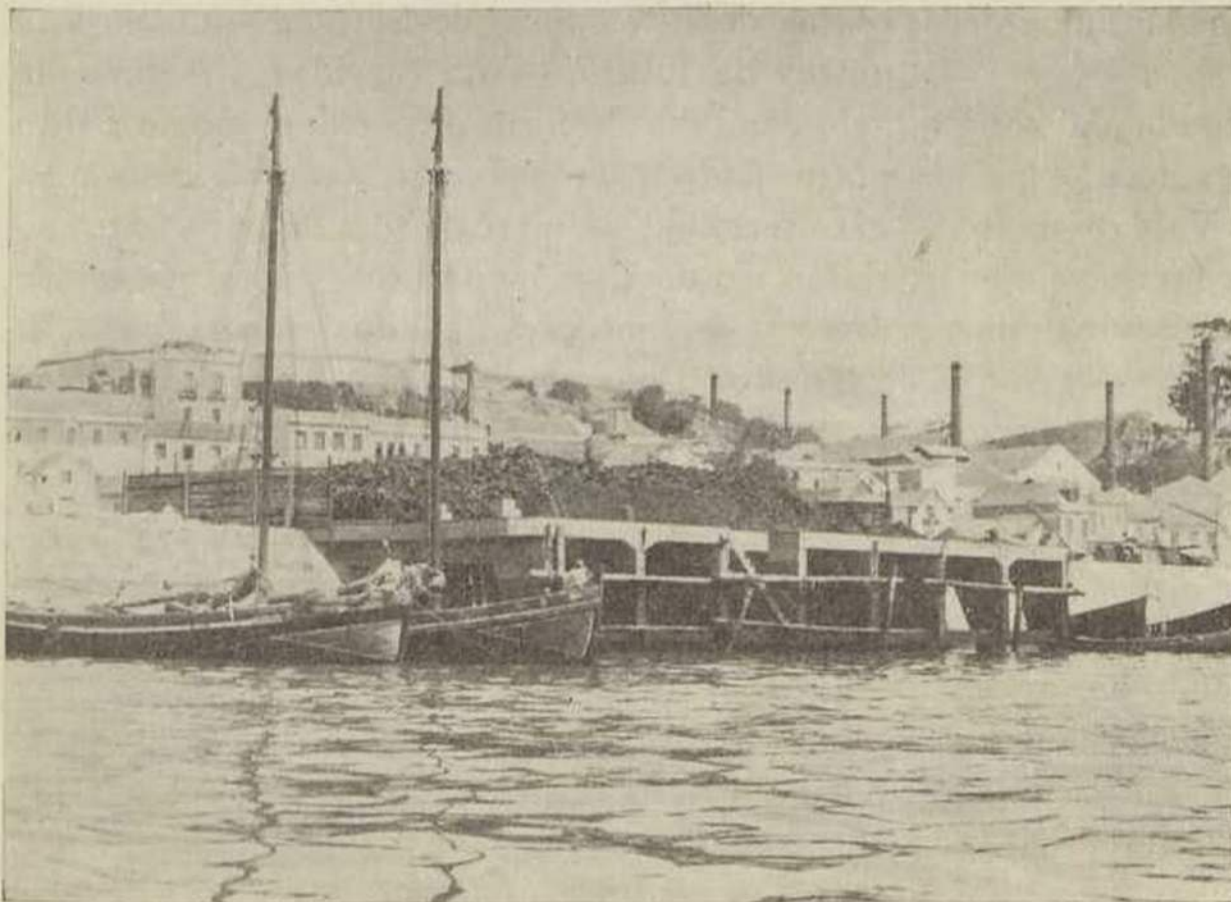
\*  
\*   \*  
\*

As obras que acabam de ser executadas no pôrto de Setúbal constituem — como se verifica pela planta junta (vêr pag.<sup>as</sup> 260 e 261) — uma regularização de margem, regularização esta que, estendendo-se por cêrca de 4 quilómetros, não só assegurou o bom regime das correntes, como também criou uma grande área de novos terrenos marginaes e saneou a parte da cidade confinante com o rio.

Pode dividir-se aquella extensão de 4 quilómetros



Estacada para atracação de navios, carregada de toros de pinho



Estacada para atracação de navios, carregada de carvão

em três partes distintas: a de juzante, destinada aos serviços de pesca, com a sua doca de abrigo especial, e onde vão ser feitas as instalações complementares próprias de um pôrto de pesca; a de montante, ou parte commercial, com a sua doca privativa, denominada do Comércio, e que é a maior; e a parte central, ligando as duas anteriores, destinada a recreio e desafôgo da cidade, e provida também de uma doca, a menor das três, destinada a fins desportivos marítimos.

Os terraplenos são limitados, pelo lado do rio, por um talude revestido de pedra, e, em vários locais, apoiam-se sôbre êste talude estacadas de betão armado, uma destinada aos vapores de pesca e três à atracação de navios até 22 pés (6,<sup>m</sup>6) de calado, que são os maiores que freqüentam o pôrto. No interior da doca do Comércio ha, também, duas daquelas estacadas para barcos até 15 pés (4,<sup>m</sup>5) de calado.

Não só por se achar afastada do pôrto, como por não ter as dimensões para tal fim necessárias, não pôde a antiga estação ferroviária de Setúbal ser utilizada para serviço do mesmo pôrto. Forçoso foi escolher local apropriado. Recaiu a escolha numa parte do novo atêrro que se encontra logo a montante da doca do Comércio, e a partir de um ponto situado 214<sup>m</sup> além da passagem de nível, denominada das Fontainhas, a pequena distância da bôca de saída do túnel ali atravessado pela linha do Vale do Sado.

Largueza de terreno, proximidade da zona commercial do pôrto e da respectiva doca, e facilidade de ligação com a linha do Vale do Sado, são outras tantas circunstâncias favoráveis ao estabelecimento da nova estação de Setúbal-Mar naquêle local.

Estudada esta, foi organizado o respectivo projecto, cujas linhas gerais se acham indicadas na planta junta. Foi êle previsto com uma certa largueza para se ocorrer a necessidades futuras, resolvendo-se, porém, dividi-lo em três fases para efeito de construção, sendo por agora apenas executada a primeira, como realmente o foi.

Esta, comporta a ripagem da linha do Sado para o sul, numa certa extensão — com a vantagem de tornar possível o alargamento da

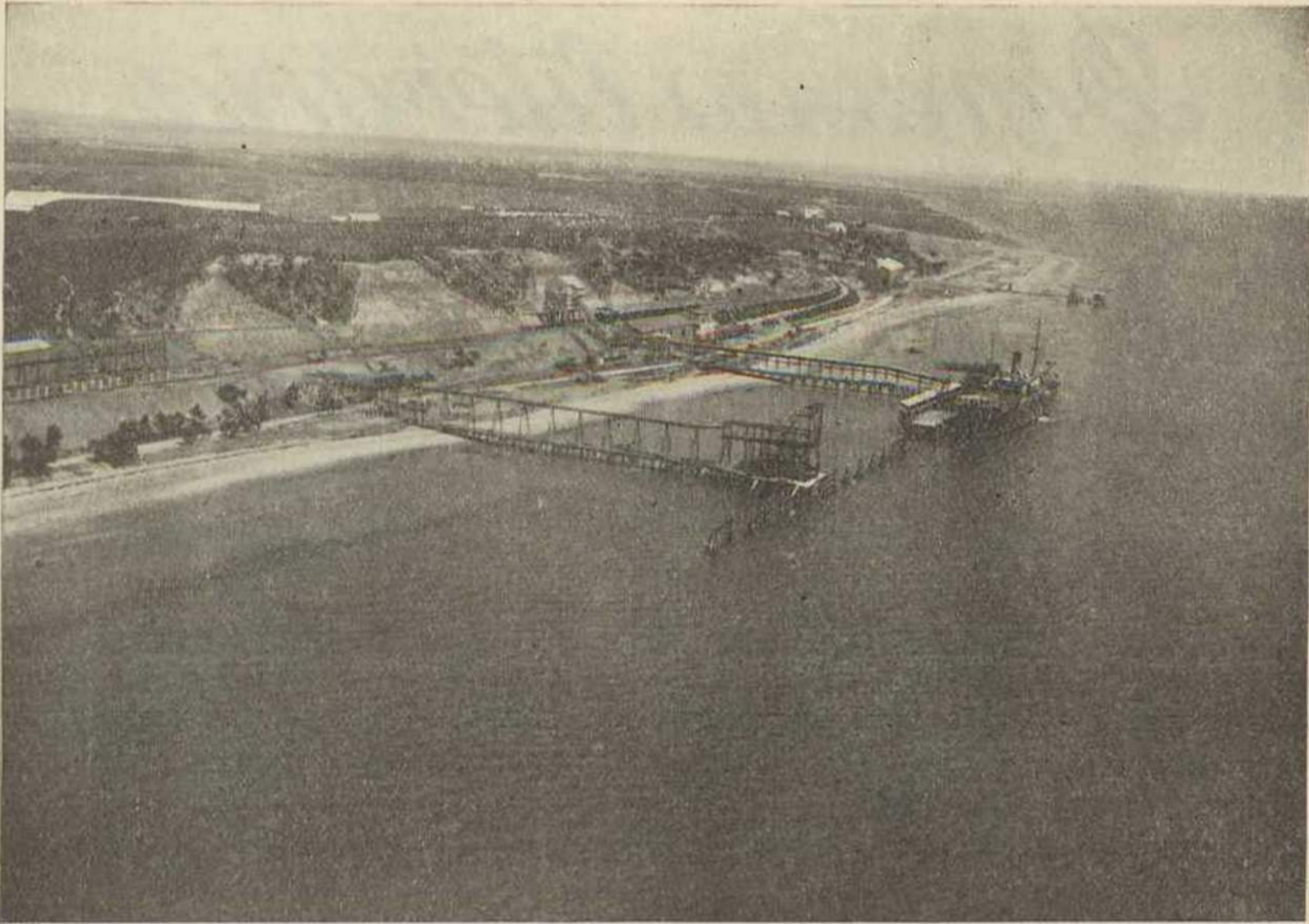
antiga estrada marginal, que allí era relativamente bastante estreita — e a construção de apenas duas das novas linhas férreas que eram previstas no projecto geral, sendo uma de formação e estacionamento e a outra de ligação com os terrenos do pôrto.

Esta última — de pequena extensão — é, a-través-dêstes, prolongada por uma linha pertencente à Junta Autónoma do pôrto de Setúbal, a qual, passando junto de uma das estacadas destinadas a grandes navios, se dirige para o molhe leste da doca do Comércio. Torna-se assim possível levar já, até junto dos navios atracados a essa estacada, os vagões carregados com toros de pinho ou com outras mercadorias.

Desta linha derivará uma outra, a construir também por aquela Junta, a qual, passando junto da face norte da doca do Comércio, atravessará a parte central do pôrto, prolongando-se em seguida pela reservada à pesca e junto do cais norte da respectiva doca, e — se assim fôr julgado necessário — seguindo ainda depois através dos terraplenos que se estendem até ao extremo juzante, ou oeste, das obras do pôrto. Finalmente, e para o lado de montante ou de leste, uma outra linha, e essa já construída, se prolonga junto do talude empedrado, quási até ao extrêmo das ditas obras do pôrto.

Vê-se assim como, por esta forma, tôdas as partes do novo pôrto de Setúbal — umas já, e outras de futuro, — são servidas directamente pelo caminho de ferro e, portanto, como o dito pôrto pode bem ser considerado como uma gare terminal de mercadorias da rêde ferroviária ao sul do Tejo, permitindo quer a passagem directa das mercadorias dos navios para os vagões ou dêstes para aquêles, quer o seu transporte para ou de armazéns ou depósitos estabelecidos nos novos terraplenos do pôrto.

De futuro, se o desenvolvimento do trátego assim o vier a aconselhar, serão construídas as restantes linhas, bem como os cais e armazéns previstos no projecto geral da estação de Setúbal-Mar, e também, pela Junta Autónoma do pôrto, será feito o assentamento de algumas outras linhas servindo a vasta parcela de terreno situada immediatamente a montante da doca do Comércio e onde a referida Junta pensa



Instalações de carregamento de minérios da «Société Anonyme de Produits et Engrais Chimiques du Portugal» (SAPEG)

fazer depósito de cortiças, madeiras, cereais, sal e diversos.

A estação de Setúbal-Mar tem de extensão, entre as pontas das agulhas de entrada e de saída, cêrca de 868 metros.

Como a dita estação foi, conforme já se disse, projectada com uma certa largueza, é provável que só bastante tarde venha a manifestar-se a necessidade de ampliar a parte dela agora executada, isto é, a 1.<sup>a</sup> fase. Oxalá esta previsão

seja errada e cêdo haja que recorrer à sua ampliação! Seria isso uma prova do desenvolvimento económico do país e de uma muito sensível melhoria do tráfego da rêde ferroviária ao sul do Tejo.

As estampas que acompanham êste artigo dão uma idea do que é hoje o pôrto de Setúbal e de algumas das partes das suas obras que mais interessam às relações do mesmo com o caminho de ferro.

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

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

# Digressão Literária,

## Ceuta

.....  
 «Foi a 10 de Julho que entrou no Tejo e veio fundear diante do Restelo a frota do Infante D. Henrique, chegada do Pôrto. Eram sete galés e vinte náus, e mais pareciam virem a um torneio marítimo do que para uma expedição em guerra. Comandavam as galés, que eram os navios de combate das armadas dêsse tempo, o Infante D. Henrique, o conde de Barcelos, D. Fernando de Bragança, filho do Infante D. João e portanto primo de El-Rei, Gonçalo Vasques Coutinho, João Gomes da Silva, alferes-mór, Vasco Fernandes de Ataíde, governador da casa de D. Henrique, e Gomes Martins de Lemos, aio que fôra do conde de Barcelos. Tôdas as guarnições vestiam a libré tricolor do Infante D. Henrique; uns traziam roupas de lã, outros de sêda; todos os navios, novos em fôlha, garridos, com ornatos e doiraduras, soltavam ao vento os seus estandartes e balsões de côres variadas, onde a divisa do Infante *Talent de bien faire* aparecia triunfante. A bordo de cada navio uma charamela de trombetas atroava o ar com o seu estridor metálico.

Largara de Lisboa numa frota, a receber a do Pôrto, o Infante D. Pedro, e a armada reunida veio fundear em frente do Restelo, descendo as velas como um bando de gaivotas quando poisa na água depois de bordejar. Mas ao desembarcarem, os Infantes receberam a notícia de que sua mãe, a Rainha, fôra tocada pela peste em Odivelas, onde estava a côrte. Quando ahi chegaram, a santa senhora, ardendo em febre, jazia no seu leito, e à cabeceira o Rei dizia-lhe, com uma certa crueldade, como decidira por fim acompanhar os Infantes. Ela cerrou os olhos e viu-se-lhe uma lágrima de resignação descer a mêdo, plácidamente, pela face. Presentia a morte? Entrevia o Céu?... Ao fundo da câmara as aias aflitas largaram em soluços e ais, acordando-a; e ela, com se-

renidade santa, abrindo os olhos, observou lhas a sorrir:

— Amigas, não haveis por que chorar.

Voltando-se para o Rei, apertando-lhe a mão, disse-lhe:

— Deus me dê vida que chegue até ao tempo de vossa partida; e que façais vossos filhos cavaleiros presente mim, com as espadas que eu lhes darei e com a minha benção.

D. João I estoirava em soluços, e sem poder conter-se, largou dali doido, saltou num pulo a cavalo, e foi como um animal ferido meter-se na escuridão dos matos da tapada do palácio. De tristeza não comia, nem dormia. Quando a peste aumentou em Lisboa e começaram a aparecer casos em Sacavém, onde a côrte estivera, decidira-se à pressa fugir para Odivelas. O Rei foi logo, a Rainha ficou um dia mais; e nêsse mesmo dia lhe deu a *dôr de peste* com que partiu já enfêrma. Escondeu o mal enquanto pôde, mas a doença galopava.

Enferma, o seu cuidado era saber se estariam já acabadas as espadas que mandara fazer para os filhos, e como lhas trouxessem, mirava-as com amor. Eram três lâminas preciosas, com punhos guarnecidos de ouro, pedras e aljôfares. Tinha as estendidas sôbre o leito, a seu lado. E de pé, os filhos, suspensos, esperavam. D. Duarte chorava como uma criança; D. Pedro comprimia os soluços que lhe subiam do peito; D. Henrique mordida os beiços com fúria, contorcendo nervosamente as mãos. Em côro as aias gemiam. A um gesto da mãe, os Infantes ajoelharam; e então ela, erguendo-se com um ar de morta, deu a D. Duarte uma espada, recomendando-lhe que fôsse um justo Rei; a D. Pedro outra, exortando-o à honra e cavalaria, em defeza das donas e donzelas; a D. Henrique outra, lembrando-lhe o amor da fidalguia. E deitou a todos a sua benção.

Depois quis que chamassem o pai, e quando

êle, perdido de dôr, entrava na câmara, acenou-lhe, fê-lo chegar-se automaticamente à cabeceira do leito e banhô-o num olhar de graça inefável. Voltando a vista para os filhos, sorria a todos celestialmente. Era quâsi um prazer divino, essa dôr incomportável em que se acha-

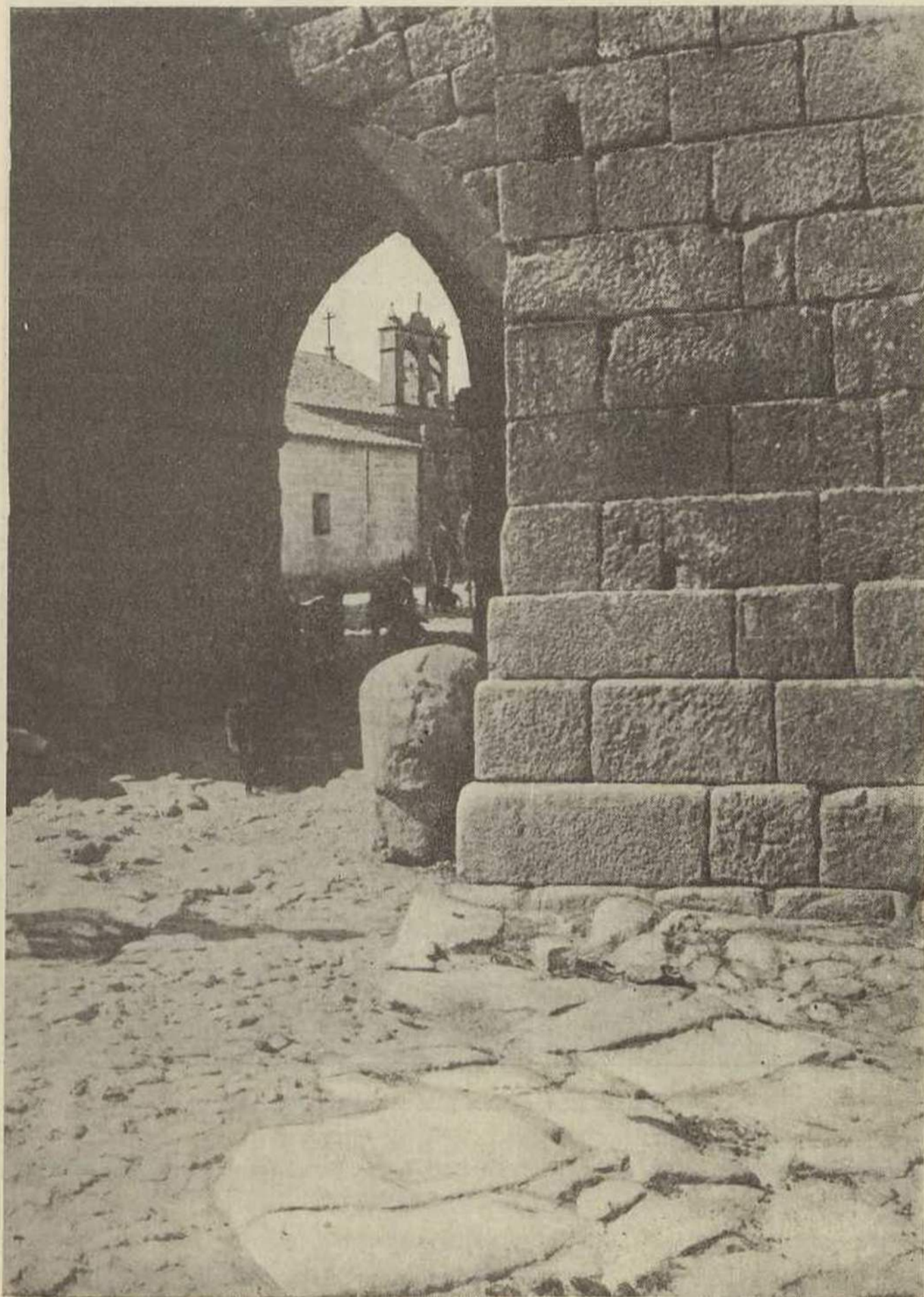
vam mergulhados. A infanta, no meio das aias, soluçava.

Então a Rainha, tirando do seio um relicário de ouro, abriu-o, e lá de dentro extraiu uma esquirola de madeira negra, religiosamente dobrada em seda. Era um pedaço do Santo Lenho

em que fôra crucificado Cristo. Com as suas mãos côm de cêra levou-o aos lábios ardentes de febre e beijou-o; depois partiu-o em quatro, e ao marido e aos filhos deu a cada qual o seu fragmento. Depois, recomendou a D. Duarte os irmãos pequenos, D. João e D. Fernando, que por causa da peste tinham sido levados para longe, e disse que queria deixar as suas terras à Infanta D. Izabel. Depois fechou os olhos e ficou imóvel. Estaria morta?

Outra vez o Rei fugiu do quarto, rugindo como um touro ferido: e os filhos, assustados, obrigaram-no a retirar-se para Alhos Vedros, onde se meteu para não ver a Rainha morta. — Morta? ainda não. Entreadbrindo os olhos, com uma voz sumida, ouvindo o assobiar do vento nas telhas do palácio, disse para os filhos:

— Que vento corre?



Porta principal de Castelo Mendo

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1935

Fotog. do Sr. Abel Leite Pinto, empregado de 2.ª classe da Divisão de Exploração.

— Aguião, do norte.

— Bom seria para a vossa viagem... Eu esperava assistir à façanha...

— Vê-la-eis.

— Não... Sim... Lá do alto a verei... A minha morte não vos estorvará a partida... Numa semana, pela festa de Santiago...

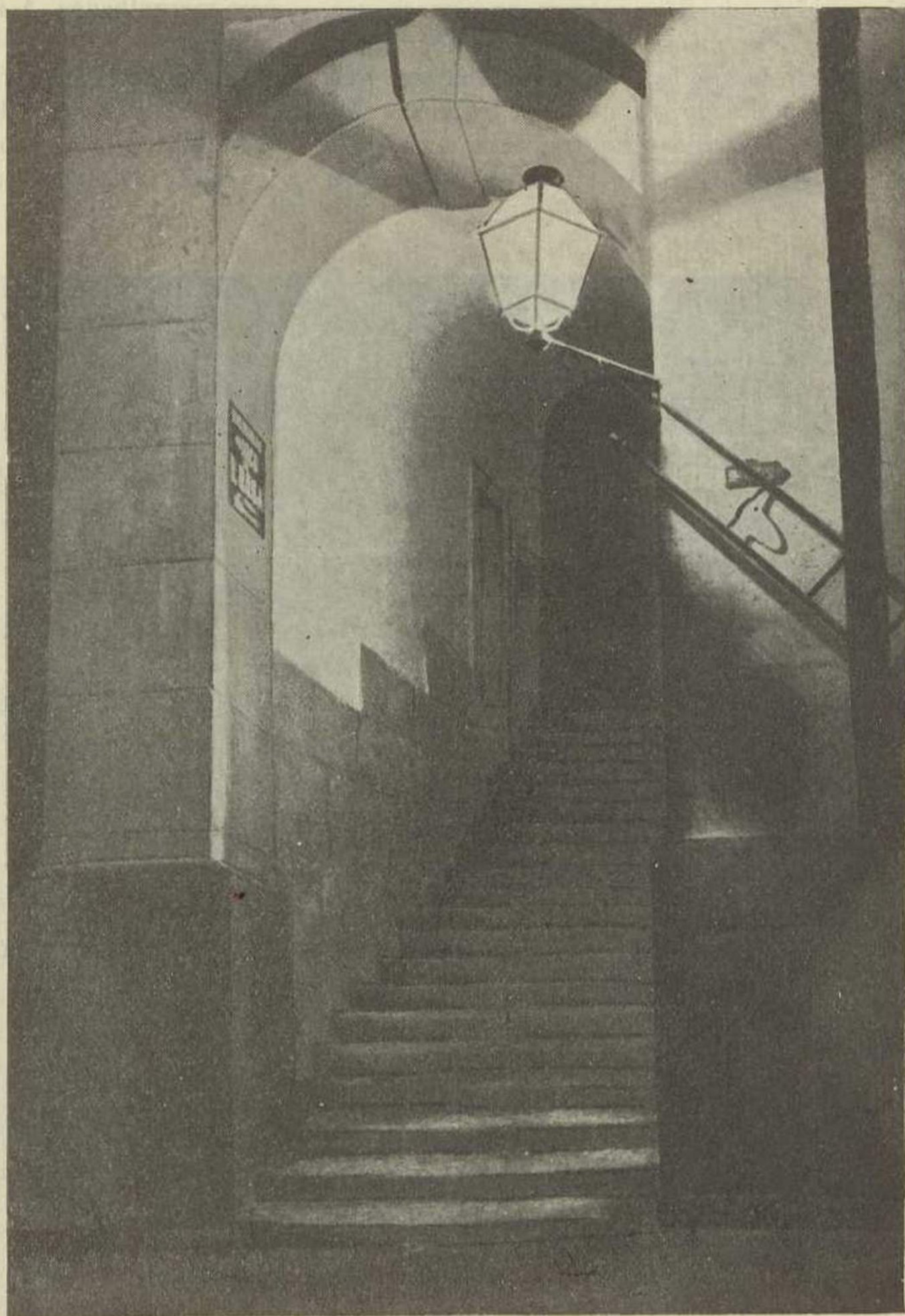
Tinha as mãos postas, brancas de cera, a face ebúrnea de uma suavidade seráfica, e o olhar virado ao alto contemplando a Virgem que a estava chamando do Céu. Havia um silêncio divino.

Então, puxou a roupa sobre a garganta, mandou que viessem os clérigos, comungou, foi ungida, e quis que lhe rezassem o ofício dos mortos.

Expirou ao som do cantochão dos padres. Morta, ondeavam-lhe os lábios com um sorriso angelical. « Quem direitoamente há-de viver, entra neste mundo chorando, e sai d'ele rindo. »

Essa mesma noite foi enterrada e vestidos de luto, os Infantes partiram para o Restelo: A Ceuta, à guerra: A morte e a peste baptizavam fúnebremente a nossa primeira empresa épica. Tudo trajava burel, e os navios no rio, com os mastros nus

sem balsões nem estandartes, pareciam uma tapada de árvores desfolhadas pelo açoite duro de algum furacão medonho. Dir-se-ia que ao bando alegre das gaivotas da véspera tinham arrancado as azas. Até, para aumentar o pavor,



Lisboa Noturna — Escadinhas do Arco de D. Rosa

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1935

Fotog. do Sr. Manuel Gonçalves, empregado de 2.ª classe dos Serviços Gerais da Exploração.

sôbre a gente envolvida em burel, ardendo em peste, se velou o sol durante duas horas de eclipse.

Homens de menos coragem tremariam diante de tão funestos preságios; mas a honra e a glória da gente portuguesa era a fé em si próprios e na missão de que Deus os encarregava, como a um segundo povo eleito. Na sua ingenuidade crente não havia temor que os vencesse; nem perigo que lhes domasse a energia espontânea dos caracteres.

Por isso no conselho que os Infantes reuniram ao regressarem de Odivelas, venceu afinal a opinião de que se devia ir, de que era necessário enxugar as lágrimas para que não enfraquecessem os corações: ir, e já, como a santa Rainha, ao morrer, vaticinara. No seu fojo de Alhos Vedros, D. João I, desfeito em dôr, abdicara. E o Infante D. Henrique, mais cruel, mais terminante, mais implacavel, com a própria dôr e com a alheia, quis que no dia seguinte largassem todos o luto e se vestissem de gala. Mandou embandeirar a sua galé, a tocarem a pulmões cheios as trombetas de guerra. Onde estava a morte, onde ficava a peste? Estalava de novo o ar com os toques dos clarins, a floresta dos mastros vestia-se outra vez de fôlhas, o bando das velas tornava a ter azas: renascia nos corações a dourada esperança, repelidas para longe, à golpes de açoite, as voltas negras da serpente do mêdo. E as gentes diziam que assim era, e que El-Rei sempre teve êste filho por mais homem que nenhum dos outros para feitos de armas.

El-Rei voltou de Alhos Vedros pelo rio. Toda a frota estava fundeada em frente de Santa Catarina. Eram duzentos e quarenta navios ao todo, vinte e sete galés triremos, trinta e dois biremos, sessenta e três navios redondos de transporte e cento e vinte embarcações diversas. Tinham a bordo cinqüenta mil homens, dos quais vinte mil soldados e trinta mil remeiros e marinheiros. Eram navios, era gente de tôda a parte. Só um rico cidadão inglês trouxera, à sua parte, cinco náus e muita chusma de frecheiros. Embarcava o Rei, com os três Infantes e o conde de Barcelos, mais o condestável: ia tudo! Ficava governando o reino, como re-

gente, o mestre de Aviz, Fernão Rodrigues de Siqueira.

Na quarta-feira de manhã, 23 de Junho, largaram os navios das amarrações, e foram descendo rio abaixo, empavezados, de panos soltos, cortando a água com os golpes dos remos das galés e os ares com os braços abertos das vergas. O trombetear ensurdecia. Lisboa inteira despovoara-se, e pelos montes da margem erravam em grupo os moradores. Os muros da cidade, as praias, e todos os altos, estavam coalhados de povo que levantavam as mãos ao Céu, pedindo a Deus a vitória. As mulheres choravam a falta dos maridos, os velhos a saudade dos filhos. E havia em Portugal inteiro, pois se pode dizer que todo o seu sangue vivo embarcava: havia em todos a anciedade cruel de saber o destino dessa primeira armada que partira à aventura.

Para onde vai? Uns dizem que vai a Ceuta, outros que vai à Sicília; o ano passado dizia-se que ia contra o duque de Holanda. Onde irá? E' também o que a história pergunta neste momento épico, em que principia a desenrolar-se a grande tragédia da nossa vida ultramarina... E pouco a pouco, sem resposta, as velas se fôram sumindo para lá da barra, perdendo-se no mar; pouco a pouco a noite descaiu impassível sôbre êsse dia decisivo. E tôda a noite levou-a Portugal sonhando, na inquietação do desconhecido.

\*

\* \* \*

No sábado 26 de Julho a esquadra, passando em frente do Cabo de S. Vicente, *mesurou* as velas em homenagem a certas relíquias que havia no antigo Promontório Sacro. A' noite a frota inteira fundeava na baía de Lagos. Durante os quatro dias que aí se demoraram, domingo, segunda, terça e quarta, publicou-se o verdadeiro destino da expedição; mas depois de tantos mistérios, muita gente duvidava ainda que efectivamente fôsem a Ceuta. Leu-se a bula papal da Santa Cruzada.

No dia 30 partiram para Faro, subindo a costa do Algarve. Sobrevieram calmas que fizeram perder uma semana. Só na quarta-feira

seguinte, 7 de Agôsto, se fizeram ao mar com vento oeste, e, avistando sôbre a tarde o Cabo de Espartel, viraram, para de noite entrarem no Estreito, indo surgir a Tarifa, onde comunicaram com o governador que era português ao serviço de Castela. De Tarifa navegaram para Algeciras, de novo pertencente ao mouro de Granada, sendo muito bem acolhidos. Daí fôram sôbre Ceuta, em frente, estando fixado o dia 12 para o assalto. Quando em Ceuta viram surgir os navios e aproximarem-se, receberam-nos com tiros. A galé almirante que estava mais à terra, sofreu um certo dano. Fizeram um pequeno desembarque, sem consequência maior do que uma escaramuça na praia.

Estavam fundeados a nascente da península de Ceuta, expostos aos tiros e ao vento: por isso, na quarta-feira seguinte, que eram 14, decidiu-se mudar para o lado oposto. Na sexta-feira, efectuada a manobra, fixou-se o desembarque para o dia imediato; sôbreveiu, porém, um levante rijo, e El-Rei com as galés e navios pequenos tornou a Algeciras, ao passo que as naus, acalmando o vento, fôram levadas na corrente para leste. Na confusão da ventania, quando as naus garravam e as amarras e cabos se cortavam nos recifes, de sorte quẽ o risco de naufrágio era iminente, os capitães insistiam com o condestável para que levantasse ferro e partisse; mas êle com palavras brandas e dôces dizia que não. Assim agüentaram duas noites e um dia, até que de Algeciras o Rei o mandou chamar.

Que fazia D. João I em frente de Gibraltar? Hesitava, ouvia o conselho. Discutia-se o plano de abandonar Ceuta, dando assalto a Gibraltar, que estava ali à mão. Mas êste incidente foi providencial, porque o mouro de Ceuta, vendo a frota partir julgou-se salvo e abandonou os preparativos de defesa. Todavia as opiniões contrárias ao ataque eram muitas, e deve concordar-se qua havia preságios para assustar. Depois da morte da Rainha, o assalto dos levantes: parecia que Deus era contra! Além disto a peste, trazida de Lisboa, grassava com fúria na armada. Mas o Rei, trágicamente, respondia que o coração o não deixava partir sem

ter provado tôda a sua fôrça; que preferir acabar ali, cumprindo o seu dever. Dos sinais e venturas não fizessem conta os homens bons, sempre que tivessem a certeza de andar diretamente.

Perdera-se, entretanto, outra semana. Era o dia 20, uma terça-feira, e como a frota estava outra vez reünida, decidiu o Rei que essa noite se passasse ao lado fronteiro, para na manhã seguinte se dar o assalto.

Assim se fez. Alta noite, no silêncio palpitante do mar, a água marulhava contra o costado dos navios, refletindo as luzes dos archotes que incendiavam a cidade, em terra, e essa outra cidade flutuante, em cujas muralhas de madeira êstes novos gregos iam também, numa segunda Salamina, investir com a multidão dos bárbaros. Mouros ou persas, que importa? A história era a mesma: o choque violento da onda da Asia, quebrando-se contra a resistência dos ocidentais. Essa maré que viera subindo desde os tempos de Dario e Xerxes, alastrara-se até à Espanha com os árabes: e nêste próprio momento, chamando-se turcos, ia engulindo pedaço a pedaço o velho império romano de Bizâncio, até ao dia funesto, ainda para vir, mas já próximo: até ao dia trágico da ruína final da cidade de Constantino. Começando por Ceuta a viagem gloriosa, Portugal iria também atacar o turco pelo seu flanco da Índia e cravar-lhe no peito um punhal envenenado. Por isso, o momento da tomada de Ceuta não é apenas decisivo para a nossa história particular: é grave para a história geral do mundo, porque marca o princípio da era das descobertas; é gravíssimo para os fastos do duelo europeu com o islamismo, porque, ao mesmo tempo que êste vencida no Oriente, ao mesmo tempo começava a ser vencido na Africa setentrional, onde os gregos bizantinos tinham sido, havia séculos, submergidos pela inundação dos árabes.

OLIVEIRA MARTINS — *Os Filhos de D. João I.*

Vêr referência a êste escritor no *Boletim da C. P.* n.º 28, de Outubro de 1931, pág. 172.





## VIAJAR

Pelo Sr. Architecto *Cottinelli Telmo*, da Divisão de Via e Obras

QUEM viaja tem, a-par de muitas surpresas agradáveis, muitas decepções também. Isto succede sempre a quem toma contacto com «a realidade». Quási que seria preferível não viajar senão a-través-dos folhetos de excursionismo, dos postais ilustrados, do cinema: desta forma a Holanda continuaria a ser, na nossa imaginação, o país dos moinhos de madeira, de velas quadriculadas e varanda corrida sôbre a planície onde ha canais e vaquinhas; a Suíssa e a Itália as detentoras dos lagos dum azul que parece impossível; a Alemanha a senhora de imensas fábricas, de tudo que é «Kolossal», pesado e escuro — e assim por diante.

Não é que os moinhos, o azul e as fábricas não existam realmente, mas, se foram êsses os elementos que supúnhamos mais representativos, por uma infelicidade inexplicável são justamente os que não se nos deparam!...

Em matéria de moinhos holandeses... apenas vi três em tôda a peregrinação de muitas dezenas de quilómetros que fiz pela Holanda — e o mais bonito de todos, o mais impressionante, ainda foi o de Potsdam... na Alemanha! E no entanto, como diria

Galileu, êles movem-se, e há muitos moinhos na Holanda!...

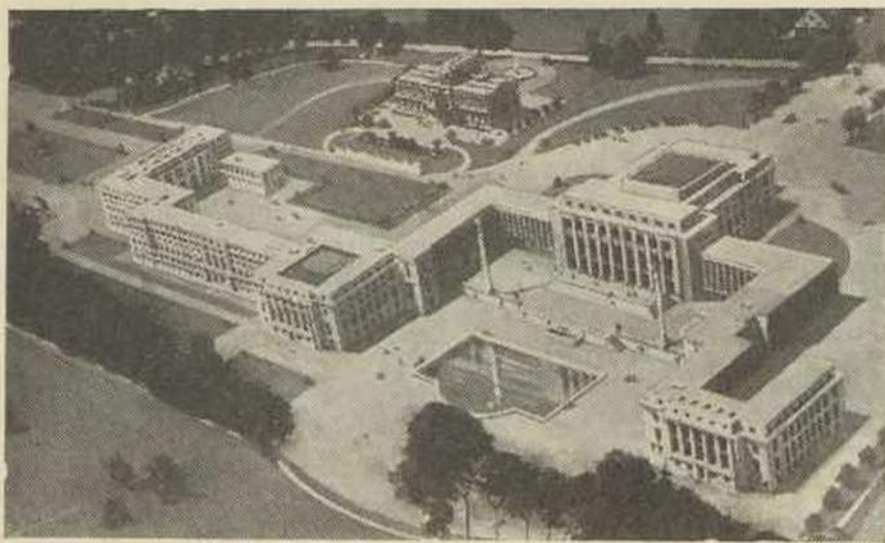
Em compensação, foi nêste país que eu vi o 1.º Prémio de Beleza das fábricas europeias: Van Nelle. Cristal e prata, como as prendas de casamento. Uma espécie de guarda-joias pousado na planície, entre Rotterdam e Haia.

Impressionado pelo clássico azul dos postais ilustrados dos lagos suíços, «que é mesmo assim» segundo me tinham informado, percorri todo o lago de Genebra à espera do azul...

Um nevoeiro matinal quiz, durante as primeiras horas de viagem de Zürich a Genebra, fazer-me a partida de me deixar sem saber se os postais e os amigos tinham razão, e, por



O Palácio de Schönbrunn. Jardins admiráveis, mas esta construção, tôda de «massa» a fingir pedra e caiada a oca amarela, está longe de ter a imponência que a gravura faz supôr



O Palácio das Nações — Um conjunto que pode enganar, visto de longe.  
Em pormenor, é um abôrto disparatado

fim, lá se foi embora com um sorrizinho velhaco, mostrando-me... uma água muito menos azul que a do Tejo em certas horas felizes — e umas margens muito menos guarnecidas de «chalés suíços»... do que o Estoril!

E no entanto o azul existe — como existem os chalés, como existem as montanhas coroadas de neves — mas é, talvez, preciso ter a sorte de apanhar a hora em que o sol tem a paleta e os pinceis a postos...

Que na Alemanha existem grandes centros industriais, todos nós o sabemos, mas quem tiver o seu programa traçado noutra ordem de ideias que não a de os visitar, pode atravessar esse formidável país de excursionismo sem dar pela sua existência, pode viajar de caminho de ferro sem nunca se ter cruzado com o «Hamburguês voador» de velocidades insuspeitadas — mas vai encontrar, com grande espanto, a poucos quilómetros de Berlim, alguns imensos lagos de sonho, em cujas águas não ha crispação que não seja a provocada por um casal de cisnes que, a distância, talvez em viagem de núpcias, singra calmamente sem pensar em bater «récorde» de velocidade — e restaurantes nas margens, com tôda a qualidade de barcos que hão de vogar como cisnes na primeira ocasião, com casais, unidos, ou ainda não, pelo matrimónio...

O aspirante à travessia da Europa central viu na montra da Cook um cartaz com um par de camponeses húngaros, com os seus capotes bordados por todos os lados — e atravessa a Hungria sem ter encontrado um único desses capotes!...

Uma bela manhã preguntámos a um dos guias onde é que poderíamos vêr trajos típicos, porque em Budapest não os encontrávamos, como é natural. Indica-nos a aldeia de Mezökövesd.

Com uma velocidade que me fez pensar muitas vezes na falta que fazia à família, aos amigos e à C. P., se por ventura os 140 à hora se mantivessem, lá fomos uma bela manhã, de automóvel, à procura dos capotes. A indicação era com certeza segura.

Havia missa. Esperamos que acabasse, para não interromper a cerimónia com a nossa curiosidade. Um rancho de garotas vestidas de modo que nos fez pensar mais no velho guarda-roupa Cruz que no «folclore» nacional, assaltou-nos com bugigangas para inglês vêr e com pequenas frases em várias línguas onde sobresaíam o *money*, *argent* e sinónimos...

Quando a missa acabou... saíram da igreja várias mulheres simplesmente vestidas de preto, com umas toucas mais ou menos características e apenas três homens com o chapéu regional, saias de preguinhas e botas de montar, os únicos que deram verdadeiramente a nota por que suspirávamos.

A' saída da aldeia, quando o automóvel do arquitecto Sirvin entrava nos 60, disposto a regressar aos 140 — dei voz de alto! «Museu Etnográfico — Entrada livre» — Visitámos o museu, que era, afinal... uma loja de artigos para estrangeiro comprar!... Embora: lá estava o primeiro e único capote bordado que vimos em tôda a Hungria!

Se a minha filha mais velha tivesse ido comigo à Holanda, muito atrapalhado me teria sentido para lhe mostrar, em carne e osso e sócos de pau, aquele menino holandês que oferece uma flôr àquela menina holandesa, tímida e toucada de rendas, dos postais que lhe mandei de Haia e que ela já mais ou menos conhecia das latas de cacau e das tampas de caixas de bombons!...

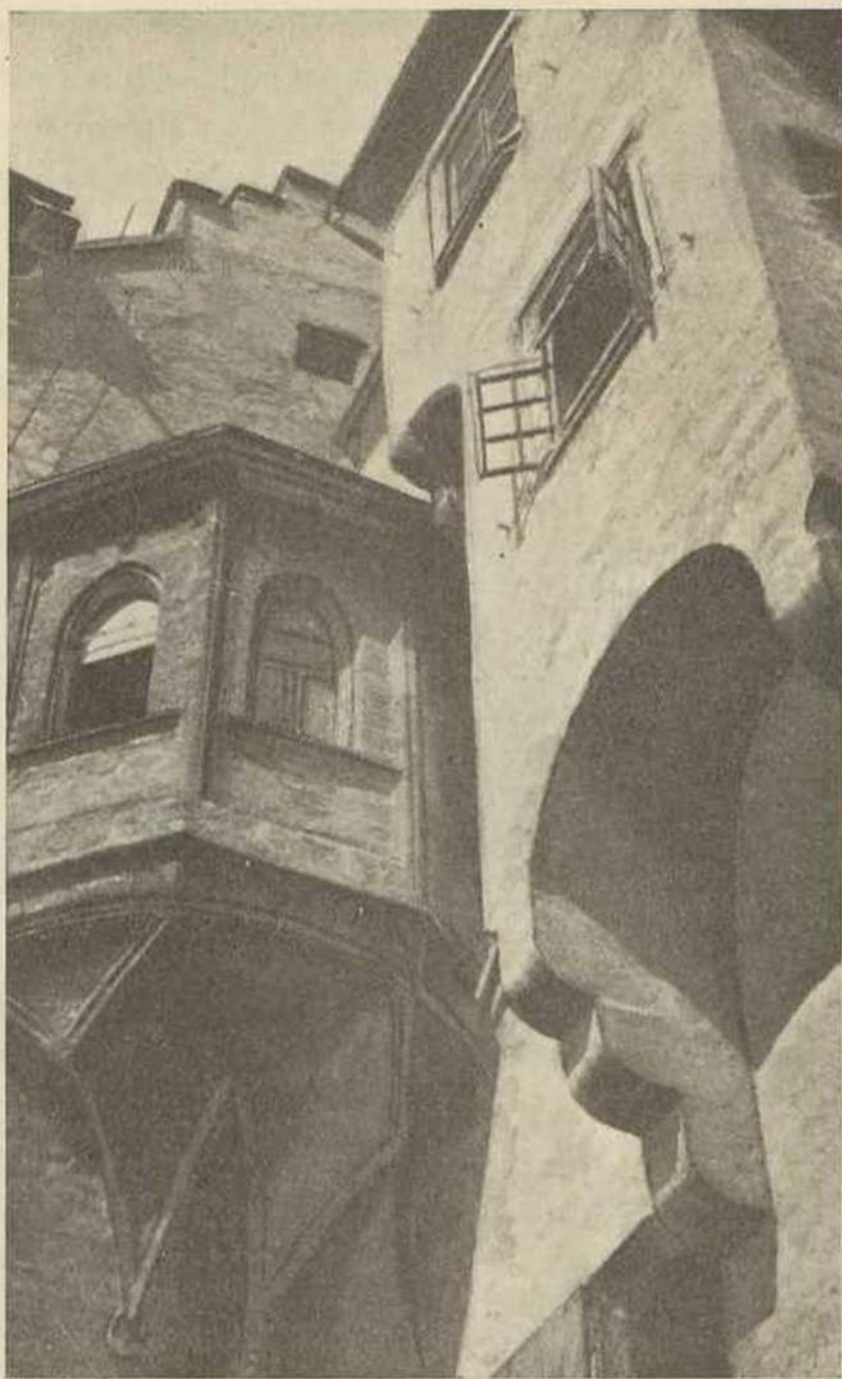
O mesmo sucede ao estrangeiro que vem a Portugal, absolutamente desprevenido, e tem na retina a imagem das mulheres à moda do Minho. Debalde visitará Sintra, Cascais, Beja, Faro, Covilhã, Bragança, Pôrto, Coim-

bra, etc., que não encontrará [uma mulher à moda do Minho!... E vai-se embora dizendo com os seus botões, se os não arrancou, desesperado, que «mulheres à moda do Minho» só existem pelo Carnaval, e em Lisboa!... E no entanto êle teria julgado, se não soubesse o que queria dizer a expressão «à moda de tal» — e se tivesse generalizado, que, em Portugal, as camponesas não vestem doutra maneira!...

As revistas de arquitectura publicam às vezes números especiais dedicados a um determinado país e às suas obras de arquitectura moderna. O architecto, ávido de inovações, de sensações fortes, sonha com a visita a êsse país, onde decerto tudo será assim, como na revista.

Um dia a sorte quer que essa viagem se realize. O architecto-viajante vai a um especialista dos olhos para uma limpeza de vista, poupa os pulmões durante uns dias para que o peito lhe possa arfar desenvoltamente no momento preciso e, quando depara com a realidade, verifica que é... «o lá vem um!» — isto é, que essas obras apontam-se a dedo, estão espalhadas, diluídas num ambiente onde há de tudo.

É que o nosso êrro está em não pensar que nêsse número especial *se condensou* tudo o que havia de modernô, está em se



O mistério rial das velhas cidades austríacas ajudado por um «efeito» fotográfico



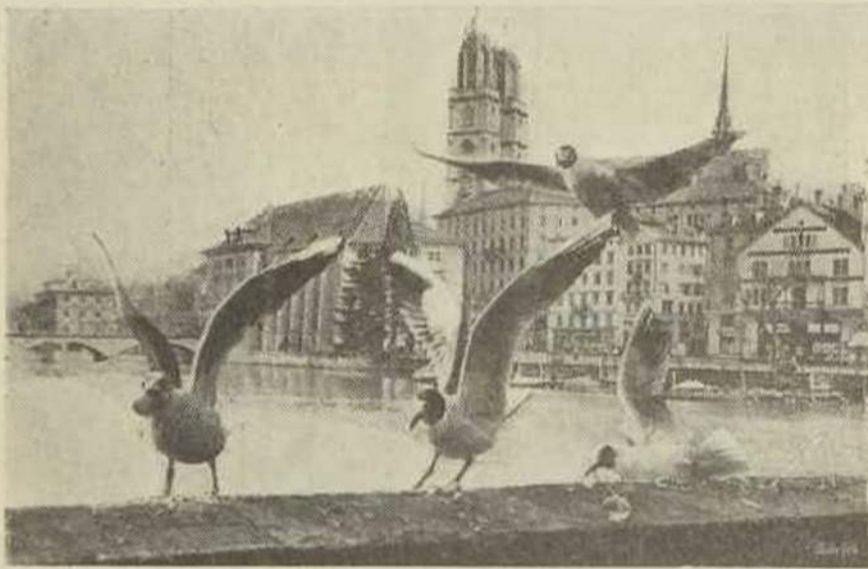
A Galeria dos Espelhos do Palácio de Luis II da Baviera. Um verdadeiro cenário das «Mil e uma noites» — na gravura e na realidade

ter tomado a parte pelo todo.

Depois... as gravuras enganam tanto! Uma boa fotografia com um bom céu de nuvens espectaculosas, um bom enquadramento, um bom papel *couché*, uma boa impressão — é às vezes uma boa decepção quando o monumento ou o edifício são vistos «em pessoa»! É o que sucede com as meninas dos telefones: nem sempre uma voz doce corresponde a uma fisionomia doce...

Há uma coisa que geralmente não engana: os «Jerónimos» de todos os países. Porque todos os países os têm: Budapest o seu Parlamento inconfundível, Paris a sua Notre-Dame, e assim sucessivamente.

Êsses monumentos, quando os vemos pela primeira vez, conhecíamos-los já tão bem de vista que o nosso primeiro movimento é tratá-los



Zürich é uma linda cidade — mas o fotógrafo sabia bem que com «gaiivotas» a poesia aumenta...

por tu... Nesta altura o prazer de viajar é o prazer de *verificar*, de *confirmar* e poder dizer aos amigos: — «Quando visitei a torre inclinada de Pisa, achei-a um pouco menos abateda» — ou — «Estive em Jerusalém, no Muro das Lamentações: chorava-se pouco, este ano...»

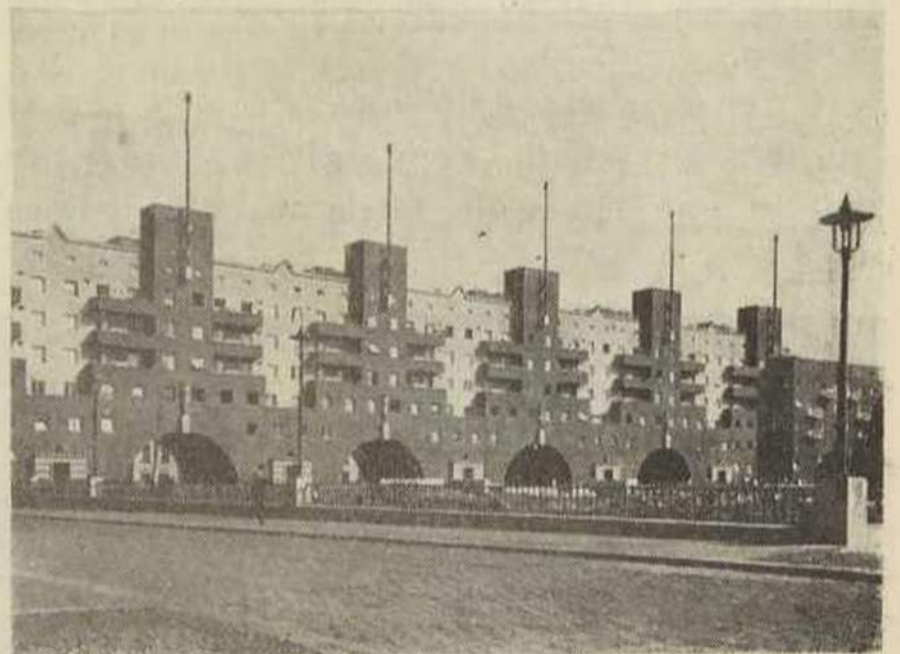
A-pesar-de tudo não me esquecerei da impressão que me causou a entrada em Budapest, de barco: — as pontes e os «grandes pedaços» de arquitectura iluminados indirectamente, cenário de apoteose, cenário de opereta, como disse o director da «Architecture d'aujourd'hui», mas de opereta de grande montagem; não me esquecerei da doce Viena de Austria, que não pude deixar de confrontar com a sua colega Berlim: — se Berlim fôsse uma rapariga bonita, levemente autoritária, Viena seria uma rapariga bonita, risonhamente submissa...; não me esquecerei do primeiro contacto que tive com a Holanda, toda aplainada e coberta dum farfalhado tapête verde; nem de tudo aquilo que não vem no Baedeker nem para que estava prevenido: — Zlin, a cidade checa das botas e

sapatos do Bâtá, espécie de América na Checo-Eslováquia; o bairro de Amsterdam, junto do Estádio, monumental conjunto de arquitectura moderna obedecendo a um ritmo único; a vergonha do novo Palácio das Nações; uma touzada a fingir no circo romano, a valer, de Arles; a grande prisão de Brandenburgo, com certeza única na Europa; os duzentos rapazinhos da Sokol, atirando-se às ondas artificiais da piscina Hradec-Králové — e tantos pequenos nada que ficam para sempre como luzes acesas no meio de tantas outras luzes — recordações que se apagaram.

E já agora, que somos ferro-viários e este é o *Boletim* do Natal, quero dar a nota típica e imprescindível em tais circunstâncias:

Viajava num comboio especial da Mittropa, convidado pelo Govêrno Alemão, por ocasião do Congresso Penal que se realizou em Berlim.

Seriam duas horas quando chegámos a uma estação onde o comboio teve a sua primeira paragem. Saltei da cama e corri a cortina, animado duma espécie de faro ferro-viário... Era



Os bairros sociais de Viena  
Obra grandiosa que excedeu a nossa expectativa

Leipzig. O que os meus olhos viram era digno de registo!

Estava em pleno Natal! A estação toda era grande árvore de Natal iluminada com estrêlas coloridas que tinham descido do céu e pousado na floresta dos cruzamentos, das agulhas, verdadeiras agulhas de pinheiro. O céu na terra!

Porque o céu estava escuro e sem estrelas, e a terra cheia de milhares de luzinhas encarnadas, amarelas, verdes, azuis, talvez, verdadeira iluminação de árvore de Natal cujos brinquedos fôssem grandes locomotivas vivas, solenes, com as barbas e a cabeleira de algodão em rama

dos seus rolos de fumo branco, *cabines* de sinalização, gruas, semáforos, aparelhos de manobra...

.....  
A verdade é que viajar é muitíssimo agradável!...



CONCURSO  
DE FOTOGRAFIAS  
DE 1935



Vila do Conde  
—  
Manhã de nevoeiro



Fotog. do Sr. Abel Leite Pinto,  
empregado de 2.ª classe da Di-  
visão de Exploração.

# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### I — Tráfego e Fiscalização

#### Tarifas:

*P. n.º 628.* — Que cobrança se deve efectuar a um passageiro que, por não haver canil no vapor, leva à ré um cão para o qual comprou bilhete ao preço simples da base 7.ª da Tarifa Geral, de Entroncamento a Funcheira?

*R.* — Desde que o passageiro tenha direito a ocupar lugar na ré e não exista canil nos vapores, não tem que se fazer qualquer cobrança.

*P. n.º 629.* — Havendo divergência de critério sobre a utilização de passes D 5 pela via excepcional, em casos não previstos na circular

n.º 821, peço o favor de me dizer se um passe D. 5 de 1.ª classe de Sintra a Pôrto pode ser utilizado no combóio n.º 1304/51 e em caso negativo qual a cobrança a efectuar ao seu portador.

*R.* — Os portadores do mod. D. 5 só podem utilizar a via normal, excepto nos casos previstos no último período da Circular n.º 821 ou autorização especial da Direcção Geral consignada nos passes.

Se o passageiro for encontrado a viajar por via diferente daquela a que tem direito e não exista responsabilidade da estação que tenha regularizado o passe, deve ser considerado sem bilhete no percurso em que viajar indevidamente.

*P. n.º 630.* — Nos preços da actual Tarifa Especial n.º 13 (G. V.) estão incluídas as despesas de manutenção e todos os encargos que oneram as tarifas.

Tratando-se de uma expedição de 2 motocicletas com carro anexo, nada mais há a acrescentar por manutenção, visto tratar-se de 2 veículos? Julgo que nada mais se acrescenta, e assim no transporte de 2 motocicletas com carro anexo de Chão de Maçãs para Sacavém a importância a cobrar será:

Distância — 120 quilómetros.

Transporte.....	292\$10
Registo e aviso.....	1\$10
Adicional de 10% s/ 1\$10.....	\$11
Arredondamento.....	\$04
<b>Total.....</b>	<b>293\$35</b>

Está certa a taxa?

*R.* — Está certa a taxa.

*P. n.º 631.* — Qual o processo de taxa a aplicar ao transporte em p. v. de 1 saco com adubo composto pesando 50 Kg., de Pôrto-Alfândega a Espinho?

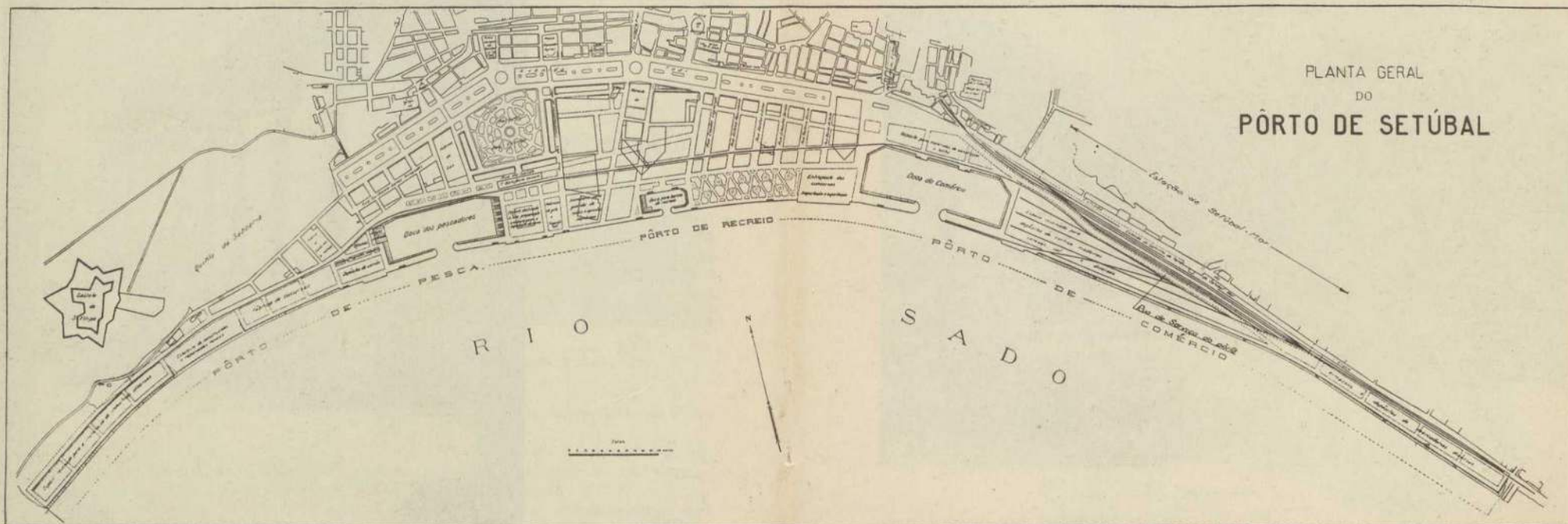
*R.* — Segue-se detalhe:

#### M. D.

Mínimo de cobrança \$16 × 11 ...	1\$76
Manutenção \$05 × 11 × 5.....	\$28
Registo.....	\$55
	2\$59
Arredondamento .....	\$01
	<b>2\$60</b>

#### A. R.

Mínimo de cobrança \$16 × 11 ...	1\$76
Manutenção \$05 × 11 × 5.....	\$28
Aviso de chegada.....	\$55
	2\$59
Arredondamento.....	\$01
	<b>2\$60</b>
<b>Total.....</b>	<b>5\$20</b>



## DOCUMENTOS

## I — Tráfego

8.º aditamento à Tarifa Internacional n.º 402 de G. V. — Altera os partícipes marítimos e britânicos que constam das páginas 27 e 28 da Tarifa.

33.º aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de G. V. em vigor no Sul e Sueste. — Torna extensivo a qualquer distância o disposto na alínea *b*) do Capítulo III da Tarifa (bilhetes de assinatura para estudantes).

Aviso ao Público A n.º 465. — Anuncia a abertura ao serviço público do Despacho Central de Guarda.

Aviso ao Público A n.º 466. — Anuncia a abertura ao serviço público dos Despachos Centrais de Aveiro e Vagos.

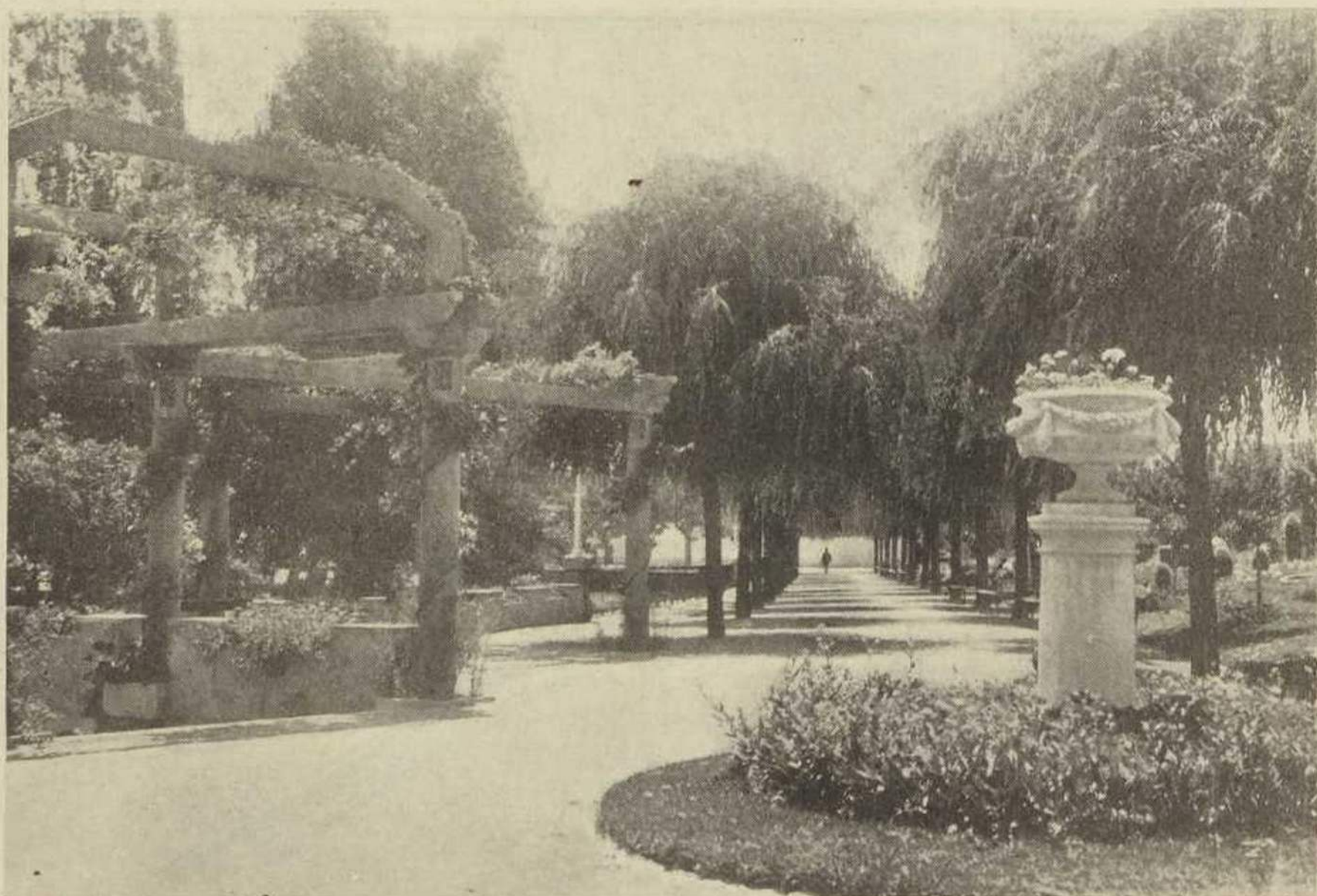
Aviso ao Público A n.º 468. — Estabelece bilhetes especiais de ida e volta desde Viana do Castelo até Midões para Pôrto e Braga ou vice-versa.

Tarifa de camionagem com o sr. António Tavares de Sousa, relativa ao serviço combinado entre Aveiro e Vagos, em vigor desde 1 de Novembro de 1935.

Tarifa de Camionagem na cidade da Guarda com a Sociedade de Transportes, L.<sup>da</sup>, desde 15 de Outubro de 1935.

## II — Fiscalização

Carta Impressa n.º 1354. — Em virtude de ter sido aberto à exploração, na linha da Beira Alta, o apeadeiro de Abrunhosa, indica as distâncias quilométricas e os preços dos bilhetes inteiros da Tarifa Geral a aplicar nos percursos daquela linha em ligação com os da C. P.



Tomar — Jardim

Carta Impressa n.º 1355. — Relaciona o passe, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 2.ª quinzena do mês de Setembro de 1935 e que devem ser apreendidos.

Carta Impressa n.º 1356. — Participa ter sido concedida a redução de 50 0/0, sôbre os preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no VII Congresso Interna-

cional de Minas, de Metalurgia e de Geologia Aplicada, realizado em Paris nos dias 20 a 26 de Outubro de 1935.

Carta Impressa n.º 1357. — Determina que, enquanto não se proceder a nova tiragem das senhas e cartas de porte, as estações expedidoras, quando se trate de remessas de vagão completo, indiquem, nesses documentos, na última

CONCURSO  
DE FOTOGRAFIAS  
DE 1935



V I A N A  
D O  
C A S T E L O  
(Igreja Matriz)



Fotog. do Sr. Américo Gomes,  
Chefe de Escritório da 8.ª  
Secção da Via e Obras.



linha da parte destinada à inscrição das marcas, quantidades, espécie dos volumes e natureza das mercadorias, pêsos e tarifa aplicada, a tonelagem do vagão requisitado.

Carta Impressa n.º 1358. — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1ª quinzena do mês de Outubro de 1935 e que devem ser apreendidos.

Carta Impressa n.º 1359. — Comunica ter sido concedida a redução de 50%, sobre os preços da Tarifa Geral, para o transporte dos indivíduos que tomaram parte na Assembleia Geral da Caixa de Previdência do Ministério da Instrução Pública, realizado em Lisboa no dia 31 de Outubro de 1935.

Carta Impressa n.º 1360. — Reproduz o espécime

do novo bilhete de identidade dos agentes da Companhia Europeia de Seguros, o qual substitui o bilhete de identidade a que se refere a Circular n.º 814, de 10 de Março de 1934.

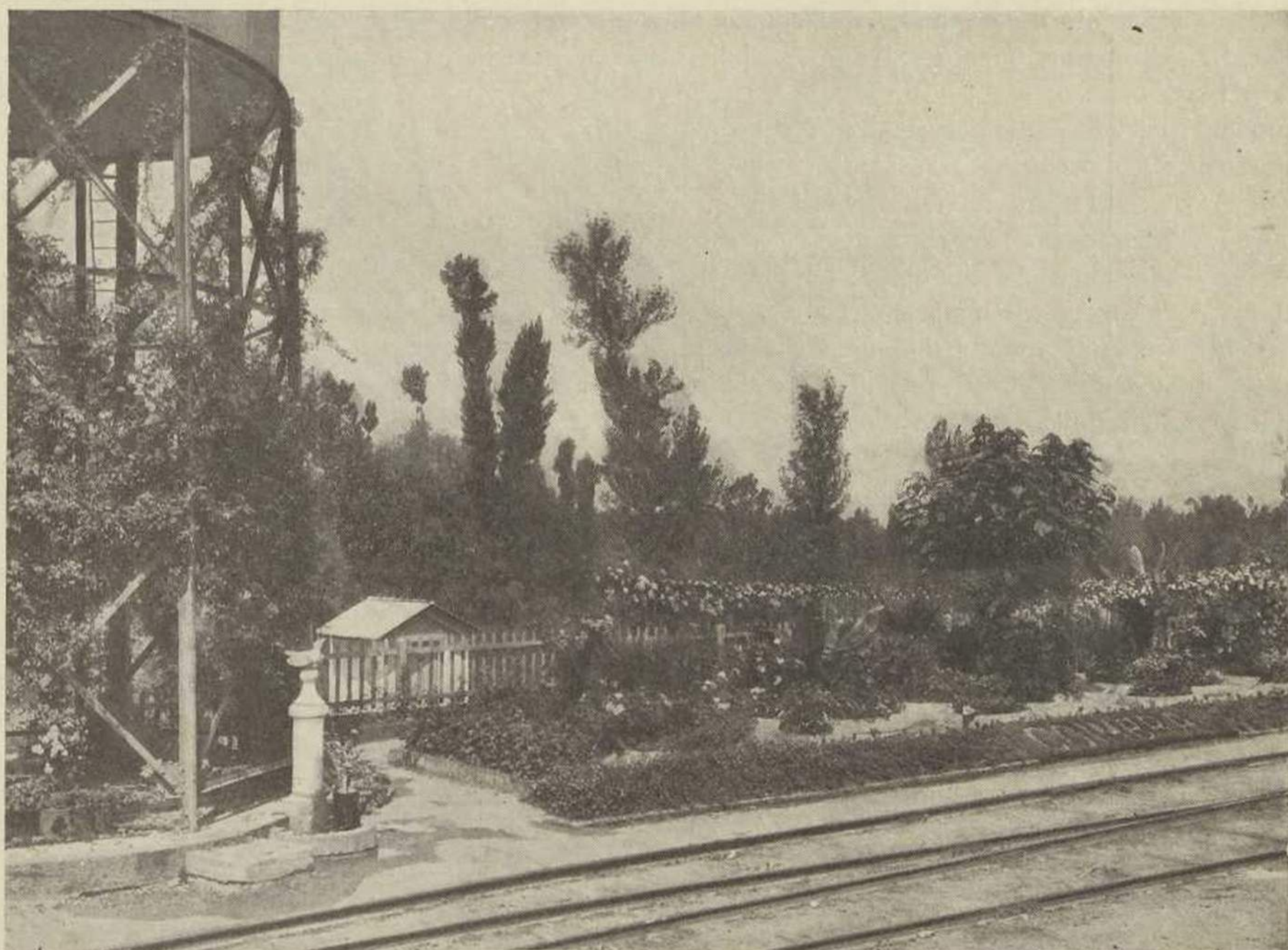
**Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Outubro de 1935**

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Periodo de 1 a 7	4.996	4.876	2.055	2.163	3.046	2.333
• • 8 > 14	5.454	5.178	2.052	2.267	3.140	2.554
• • 15 > 22..	5.928	5.975	2.362	2.462	3.574	2.986
• • 23 > 31	6.594	6.288	2.436	2.648	3.368	2.826
Total .....	22.972	22.317	8.905	9.540	13.128	10.699
Total do mês anterior	21.373	19.553	8.725	9.048	11.454	9.293
Diferença ...	+1.599	+2.764	+ 180	+ 492	+1.674	+1.406

**Estatística referente a Julho, Agosto e Setembro de 1935**

**Percorso quilométrico**

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1935		Percorso efectivo em		Diferenças em 1935		Percorso efectivo em		Diferenças em 1935		
	1934	1935	A mais	A menos	1934	1935	A mais	A menos	1934	1935	A mais	A menos	
Julho .....	De passageiros	406.437	405.932	-	495	125.934	134.291	8.357	-	125.569	134.667	9.098	-
	De mercadorias	232.037	222.518	-	9.519	43.013	38.053	-	4.960	92.641	111.306	18.665	-
	Em manobras	73.399	67.678	-	5.721	30.078	29.099	-	979	33.565	36.181	2.616	-
	Totais...	711.863	696.128	-	15.735	199.025	201.443	8.357	5.939	251.775	282.154	30.379	-
Total das diferenças em 1935	A menos:		15.735		A mais:		2.418		A mais:		30.379		
Agosto .....	De passageiros	430.869	424.351	-	6.518	132.180	141.326	9.146	-	133.288	139.458	6.170	-
	De mercadorias	257.048	232.243	-	24.806	46.206	41.245	-	4.961	94.072	105.928	11.856	-
	Em manobras	78.635	72.104	-	6.531	31.842	30.707	-	1.135	35.658	37.157	1.499	-
	Totais ..	766.552	728.697	-	37.855	210.228	213.278	9.146	6.096	263.618	282.543	18.925	-
Total das diferenças em 1935	A menos:		37.855		A mais:		3.050		A mais:		18.925		
Setembro .....	De passageiros	433.821	432.151	-	1.670	130.422	139.738	9.316	-	134.277	141.438	7.161	-
	De mercadorias	265.595	244.569	-	21.026	51.219	47.800	-	3.419	121.447	118.554	-	2.893
	Em manobras	83.110	74.015	-	9.095	32.062	30.808	-	1.254	37.766	39.655	1.889	-
	Totais	782.526	750.735	-	31.791	213.703	218.346	9.316	4.673	293.490	299.647	6.157	2.893
Total das diferenças em 1935	A menos:		31.791		A mais:		4.643		A mais:		6.157		
Desde Janeiro	De passageiros	3.615.469	3.641.756	26.287	-	1.125.080	1.152.556	27.476	-	1.121.180	1.212.504	91.324	-
	De mercadorias	2.145.634	2.042.974	-	102.660	390.877	377.542	-	13.335	939.777	936.273	-	3.504
	Em manobras	715.982	633.310	-	82.672	269.965	267.824	-	2.141	316.461	322.502	6.042	-
	Totais	6.477.085	6.318.040	26.287	185.332	1.785.922	1.797.922	27.476	15.476	2.377.418	2.471.280	97.366	3.504
Total das diferenças em 1935	A menos:		159.045		A mais:		12.000		A mais:		93.862		



No belo Jardim da Estação de Coimbra-B é muito interessante a singela decoração do depósito de água

Fotog. cedida pelo Sr. Inspector Leandro Quadros

## Jardinagem

Pelo Sr. Eng.º António Monteiro, Chefe dos Serviços Florestais e Agrícolas

QUE a arte de ajardinar a terra nos foi transmitida pelos dominadores do mundo, é fóra de dúvida como certo é que a jardinagem acompanha a civilização — primitiva com os povos incultos e tanto mais perfeita quanto mais civilizados eles são.

Em tôdas as civilizações a jardinagem ocupou sempre um lugar distinto. É conhecida a perícia dos incas na cultura dos jardins, a maravilha dos «hortos» chineses, e mesmo entre nós encontram-se ainda restos de jardins romanos. <sup>(1)</sup>

Sempre que o homem pretende criar um lugar

aprasível, a jardinagem aparece como factor indispensável.

É conveniente lembrar que o termo *jardinagem* tem uma larga significação. Assim é que êste termo tanto pode ser aplicado aos artificiosos jardins «à francesa», cuja criação se deve principalmente a Le Notre, o architecto do Parque de Versailles, como ao modesto alegrate de uma varanda e mesmo às hortas, bem classificadas no termo francês de — *Jardin potager*.

Entre estes extremos da jardinagem há uma variedade de jardins ou recintos ajardinados, entre todos ressaltando os jardins de estilo inglês, quási tão interessantes e variados como a natureza que procuram imitar.

<sup>(1)</sup> Sousa Viterbo — *Jardinagem em Portugal*.

O clima de Portugal presta-se excepcionalmente a culturas ornamentais; o caso é saber-se tirar partido do meio. As árvores de fruto, as ramadas, os beirais, são motivos de ajardinamento particularmente interessantes.

É às vezes profunda a transformação que se consegue operar com o ajardinamento de certos locais. Nada mais feio do que um paredão-liso junto à plataforma de uma estação mas, para modificar completamente esse mau aspecto, basta que se faça cobrir por algumas trepadeiras vistosas, passando a parede inestética a um belo fundo agradável.

É corrente verem-se no extremo da estação depósitos de matérias diversas, travessas e muito lixo. Tudo isto desaparece aos olhos do Público com um grupo de arbustos que, judiciosamente colocados, são motivo de agrado.

Muito ha que fazer ainda no que respeita o embelezamento com plantas ornamentais das estações, apeadeiros, casas de guarda, etc., mas

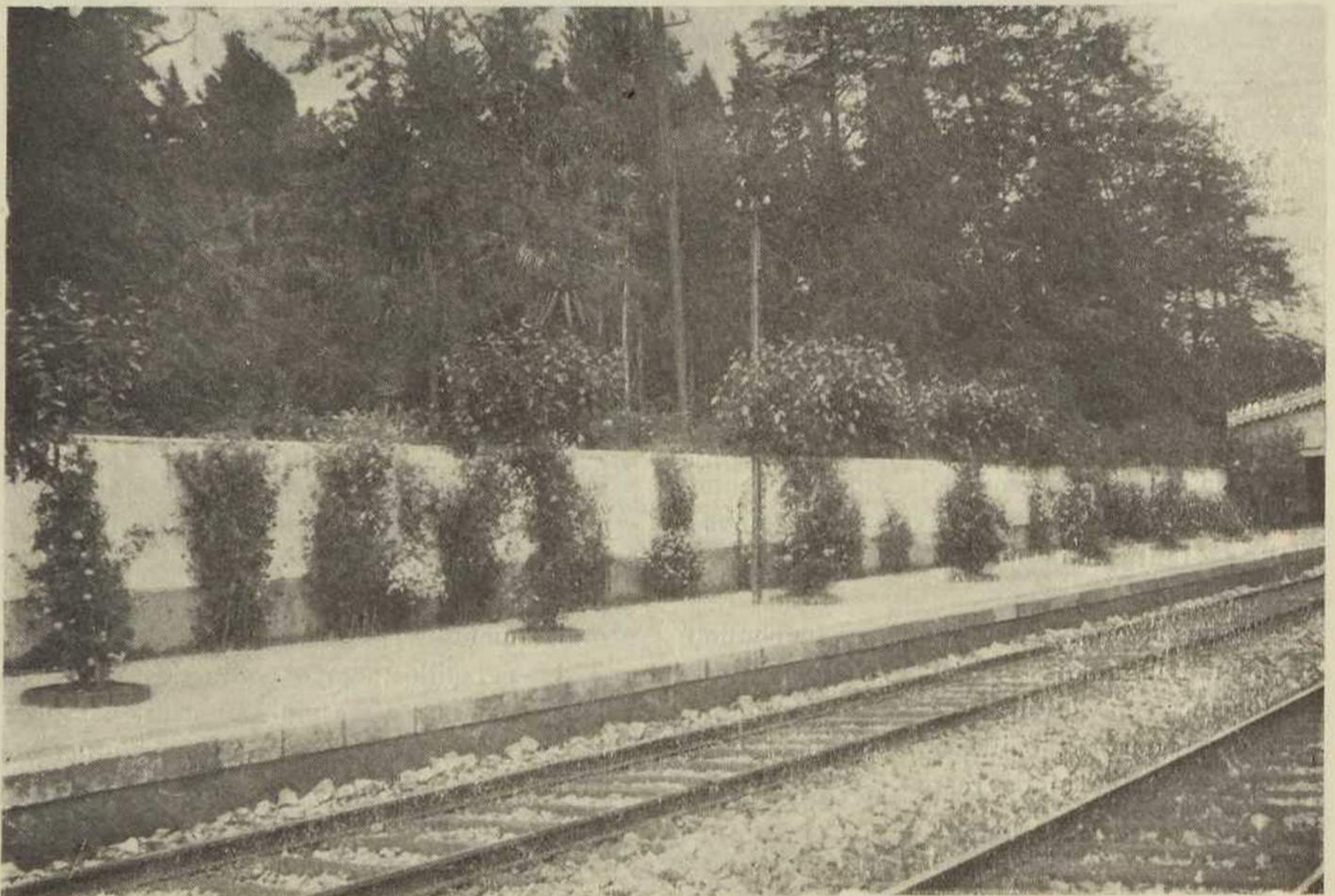
alguma coisa já se tem feito sendo notável o interesse que em muitos casos os agentes revelam mostrando assim o seu bom gosto e o desejo de manterem os locais que lhes estão confiados no melhor asseio e no melhor aspecto.

Alguns agentes espontaneamente se têm dedicado à jardinagem, para outros foi preciso um pouco de estímulo e embora até hoje não tenha podido ser dado todo o impulso que seria necessário, devem registrar-se algumas iniciativas interessantes.

O concurso entre jardins da linha de Sintra a que *O Século* tem dado grande relêvo, já produziu os seus benéficos efeitos.

Outro concurso interessante foi organizado pelo *Boletim da C. P.* e abrangeu toda a rede.

Confiamos na iniciativa dos agentes da Companhia para continuarmos a ajardinar as nossas linhas, para o que a colaboração dos Serviços Agrícolas nunca será negada.



A plataforma ajardinada de S. Domingos de Benfica mereceu o 1.º prémio no concurso de ajardinamento da linha de Sintra

# Conferências de higiene social

## A HIGIENE E A CIVILIZAÇÃO

Conferência realizada pelo Ex.<sup>mo</sup> Sr. Dr. *Fernando Duarte de Azaredo Antas*, médico substituto da assistência domiciliária de Gaia

(Continuação)

— Passo por alto todos os benefícios que as conquistas da Civilização trouxeram à criança, não só sôb o aspecto social, estabelecendo-lhe uma eficaz defeza e protecção, a partir mesmo do tempo em que se encontra no ventre da mãe, mas ainda sôb o ponto de vista higiênico, regulando em bases ciêntificas a sua alimentação e arredando, ou suprimindo, os factores das variadas doenças, próprias das primeiras idades. Êste progresso manifesta-se exuberantemente nas estatísticas de mortalidade nas crianças, que, de ano para ano, decresce sensivelmente.

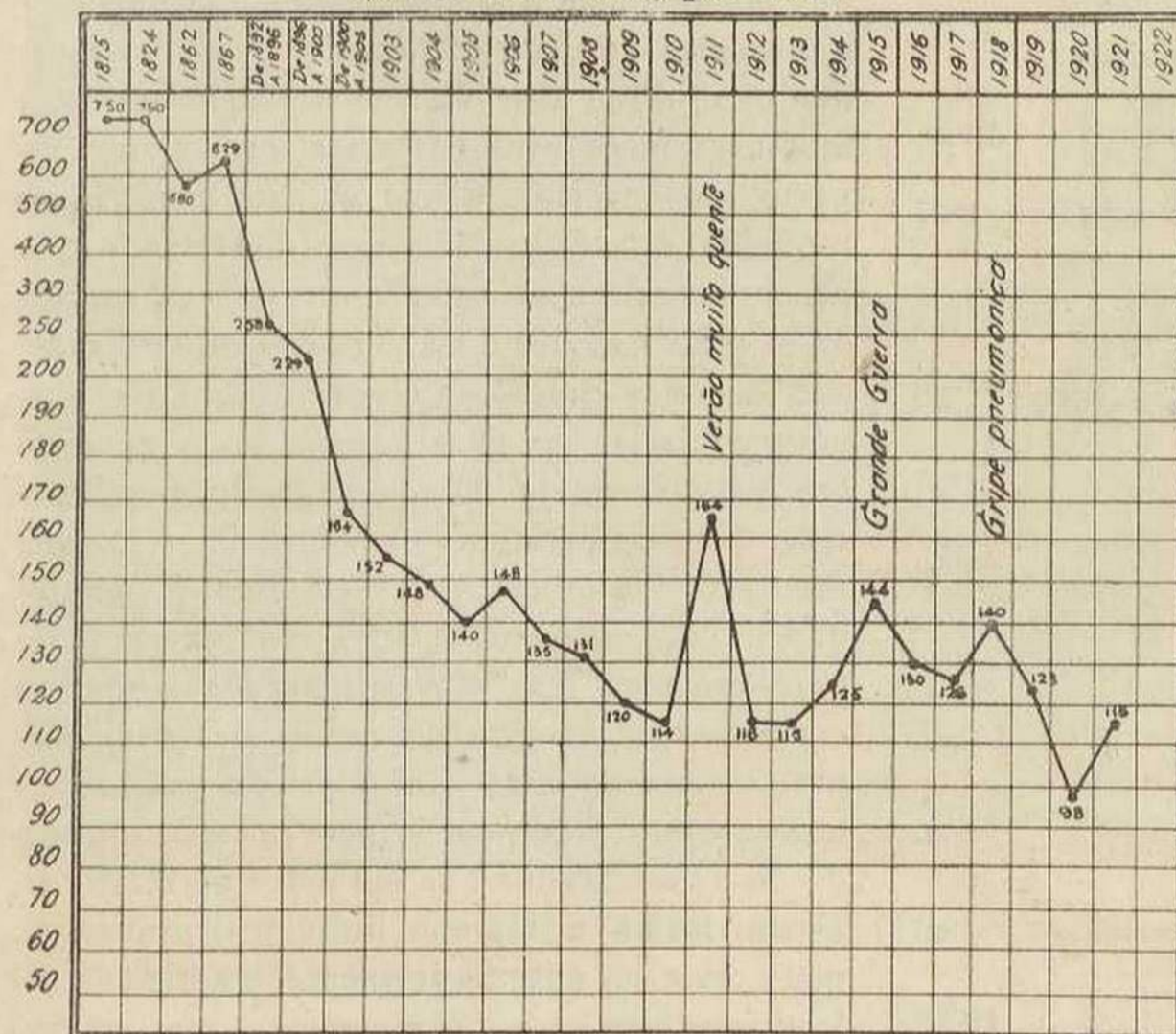
Entre nós, em Lisboa e Pôrto, com a criação recente de Institutos de Puericultura e instituições similares, principia a marcar-se, também, um notável avanço social.

O gráfico indicado nesta página completa o quadro «A». Um e outro foram transcritos do *Traité de Higiène, de Louis Martin et Georges Brounarael*. Êste, apesar de editado recentemente, em 1929, não compila as últimas estatísticas e devemos também pôr alguma reserva nos números acusados pelas estatísticas antigas, para além dos fins do século passado; mas o presente gráfico, não obstante, mostra-nos exuberantemente a influência que a Civilização e, particularmente, o avanço da Medicina tem exercido para a conservação da vida das crianças, nos primeiros anos da vida — aqueles justamente em que a mortalidade é sempre maior.

A curva desce de 750 óbitos por cada 1.000

crianças, no ano de 1815, para 98 em 1920! Em 1903, sendo aliás já muito baixa a mortalidade, devido aos progressos da bacteriologia no último quartel do século XIX, acentua-se ainda mais a descida, por virtude da lei Rousset, que traz sobretudo como consequência uma maior vigilância sôbre as crianças de tenra idade. Em 1911 dá-se um notável salto. O número de óbitos eleva-se a 164, devido aos calores excessivos no verão dêsse ano. Volta a notar-se outra elevação nos primeiros anos da Grande Guerra, que devemos ainda considerar mais acentuada, pois que as estatísticas, por motivos fáceis de compreender, não abrangeram a totalidade da França; dos 87

**B** Mortalidade em França das crianças do primeiro ano (de 0 a 365 dias) por 1 000



departamentos, só 77 podem fazer estatísticas. Poucas poderiam ser as crianças atingidas directamente pelos mortíferos engenhos da guerra, mas a perturbação social, que esta trouxe à França, vitimou também grande número de seres que, pouco antes, tinham desabrochado para a vida.

Igualmente não me deterei expondo-lhes o domínio que os povos civilizados têm exercido sobre as doenças sifilíticas, e sobre a tuberculose, alcoolismo, etc., porque outros conferentes, com maior proficiência, terão de explanar esses assuntos. Mas, do que expuzerem ha-de forçosamente concluir-se que são justamente os povos mais civilizados e os de maior cultura geral aqueles que mais conscienciosamente têm combatido estas terríveis doenças, por forma a reduzir-se progressivamente a sua taxa de morbilidade e de mortalidade.

Infelizmente, Portugal marcha na rectaguarda de quasi todos os paizes. No mapa estatístico que o meu colega Dr. Adriano Fontes apresentará na sua conferência, vê-se que a mortalidade pela tuberculose era ainda em 1930 sensivelmente o triplo da que a Dinamarca e a Holanda acusavam em 1927 e em 1928, e mais do dôbro da manifestada pela Inglaterra e pela Alemanha.

**C Mortalidade pela tuberculose**

Paises	Por 1.000 habitantes	Anos
Dinamarca ...	7.7	1927
Holanda .....	8.4	1928
Inglaterra ....	9.2	1928
Alemanha ....	9.8	1927
Suécia .....	12.6	1928
Suiça .....	13.4	1928
Espanha .....	13.7	1928
Itália .....	14.3	1926
França .....	17.4	1927
<b>Portugal ...</b>	<b>21,0</b>	<b>1930</b>

Não nos pode admirar tal contraste. Na Dinamarca ha em Sanatórios e Hospitais, 109 camas para cada 100 mortos por tuberculose. Pode calcular-se quanto tal previdência tem, não só de humanitário para os doentes, como de alto alcance social, sôb o ponto de vista profilático.

Em Portugal ha menos de 8 camas para cada 100 óbitos por tuberculose, segundo os cálculos aproximados. São, além de tudo, milhares de tuberculosos dessiminando a sua terrível infecção por toda a parte, se atendermos a que 100 óbitos correspondem, pelo menos, a 700 tuberculosos.

O que deixamos exposto é assim e não pode ser doutra maneira: As medidas de hygiene têm de ser impostas e por vezes, com todo o rigor, quando a beneficio e para salvaguarda da colectividade; mas elas só serão verdadeiramente proficuas, quando por todos seja compreendido o seu alcance social.

Nos povos atrasados ou incultos, não existe, ou é muito rudimentar o princípio da solidariedade, porque aos indivíduos que os constituem só interessa a satisfação dos seus instintos mais grosseiros e a realização daquelas necessidades que condicionam a sua animalidade. Quaisquer imposições que, a seu beneficio, se lhes faça, que os obrigue a desviarem-se da sua rotina, a modificarem os seus costumes, ou a porem de parte preconceitos, a que vinham sendo acorrentados, é tomado como uma violência, a que procuram eximir-se, sempre que podem, servindo-se para isso dos mais variados subterfúgios.

Nos povos cultos, ao contrário, quando uma nova aquisição da ciência desce das Academias até à discussão pública, e supondo, por hipótese, que dela derivam novos princípios e novos preceitos de hygiene, que interessem à comunidade, tôdas as mentalidades, sem excepção — pois que para isso estão preparadas — entram em laboração, formando sobre elles as ideias precisas, e assentando nos juízos exactos, os quais, como produtos do pensamento, tendem desde logo a traduzir-se em actos correlativos. Desta forma a hygiene individual pratica-se, pode dizer-se, automaticamente, e a hygiene colectiva exerce-se harmonicamente, sem que se

jam precisas coacções de qualquer espécie, numa perfeita compreensão de solidariedade, que sempre existe nos povos anciosos de caminhar para melhores destinos.

Para avaliarmos do contraste, não precisamos de descer no confronto até aos povos que habitam a maior parte do Continente Africano, onde escasseiam as estatísticas, mas apenas vemos o que se passa em matéria de higiene e de salubridade, por um lado, nos países meridionais da Europa e, por outro lado, em alguns dos povos do centro e do norte do nosso Continente — França, Suíça, Alemanha e, principalmente, Inglaterra, Suécia, Holanda e Dinamarca, países estes em que as normas higiéni-

cas se cumprem com o máximo escrúpulo e sem o menor constrangimento.

O quadro «C», a que já nos referimos, e ainda outros que vamos apresentar, no decorrer desta exposição, comprovam a asserção que acabamos de fazer.

Não será difícil prognosticar que se alguns destes países sofrerem uma queda ou retrocesso na sua Civilização, desprezando ou banindo os seus homens da ciência e entregando-se a condenáveis actos de violência, as estatísticas, se forem elaboradas com rigor, hão-de acusar, dentro em breve, igual recuo em todos os departamentos da saúde pública.

(Continua)



Figueira da Foz — Pescadores lavando as rês

## *Factos e informações*

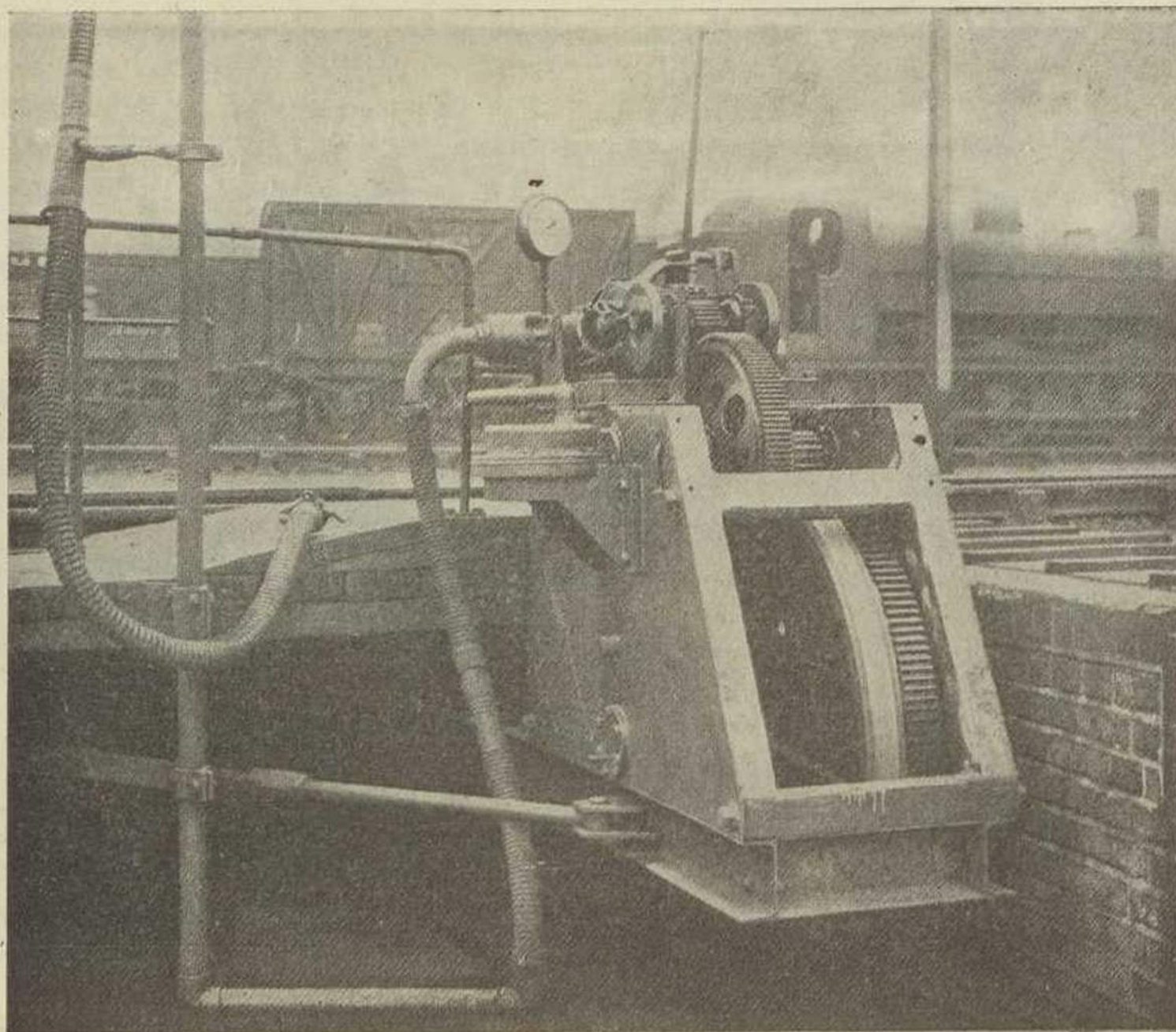
### **Manobra de placas giratórias pelo vácuo dos aparelhos de freio das locomotivas**

Em Inglaterra foi últimamente estudado um dispositivo para manobrar mecânicamente placas de virar máquinas, sendo a fôrça motriz fornecida directamente pela própria locomotiva.

Uma pequena máquina de 2 êmbolos trabalhando sôbre rolamentos de esferas e que está

representada na gravura, trabalha pelo vácuo produzido pelo ejector do freio. Uma mangueira do tipo de intercomunicação das carruagens, disposta convenientemente no extremo da placa, faz a ligação da instalação de vácuo da locomotiva com o aparelho.

Logo que esteja formado o vazio na conduta, pode-se proceder à manobra de virar a placa, permitindo êste dispositivo uma economia sensível de tempo.



Comando por engrenagens de uma placa de inversão acionada pelo vácuo

## A propaganda das viagens em Itália

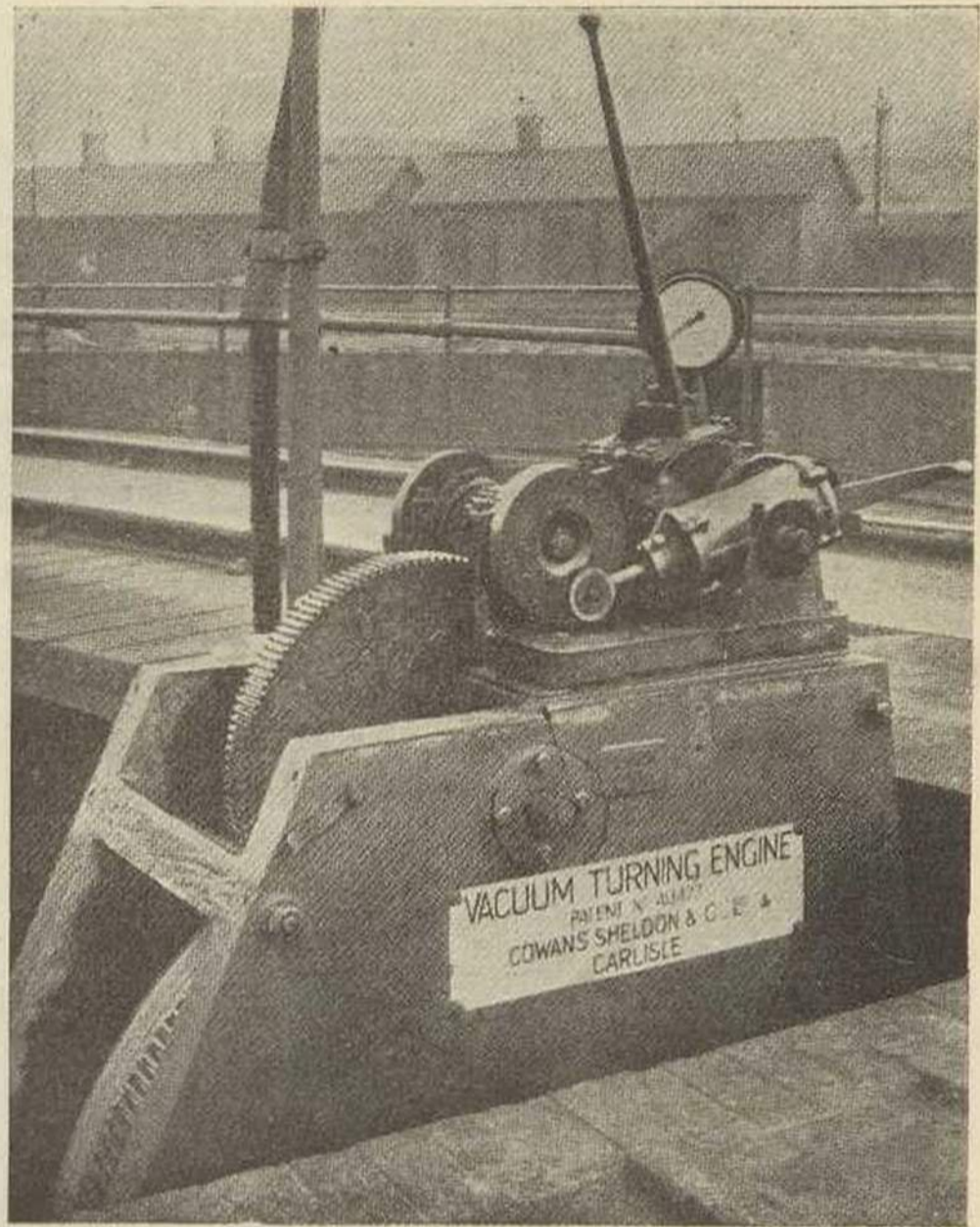
Os Caminhos de Ferro Italianos concederam, há tempos, um desconto de 70 % aos recém-casados, nacionais ou estrangeiros, nas suas viagens de núpcias.

Essa curiosa regalia foi depois ampliada, prevendo-se idêntico desconto para os casais que queiram repetir a mesma viagem, daqui a 25 ou 50 anos, quando festejarem as suas bôdas de prata ou de ouro.

## Caminhos de Ferro Egípcios

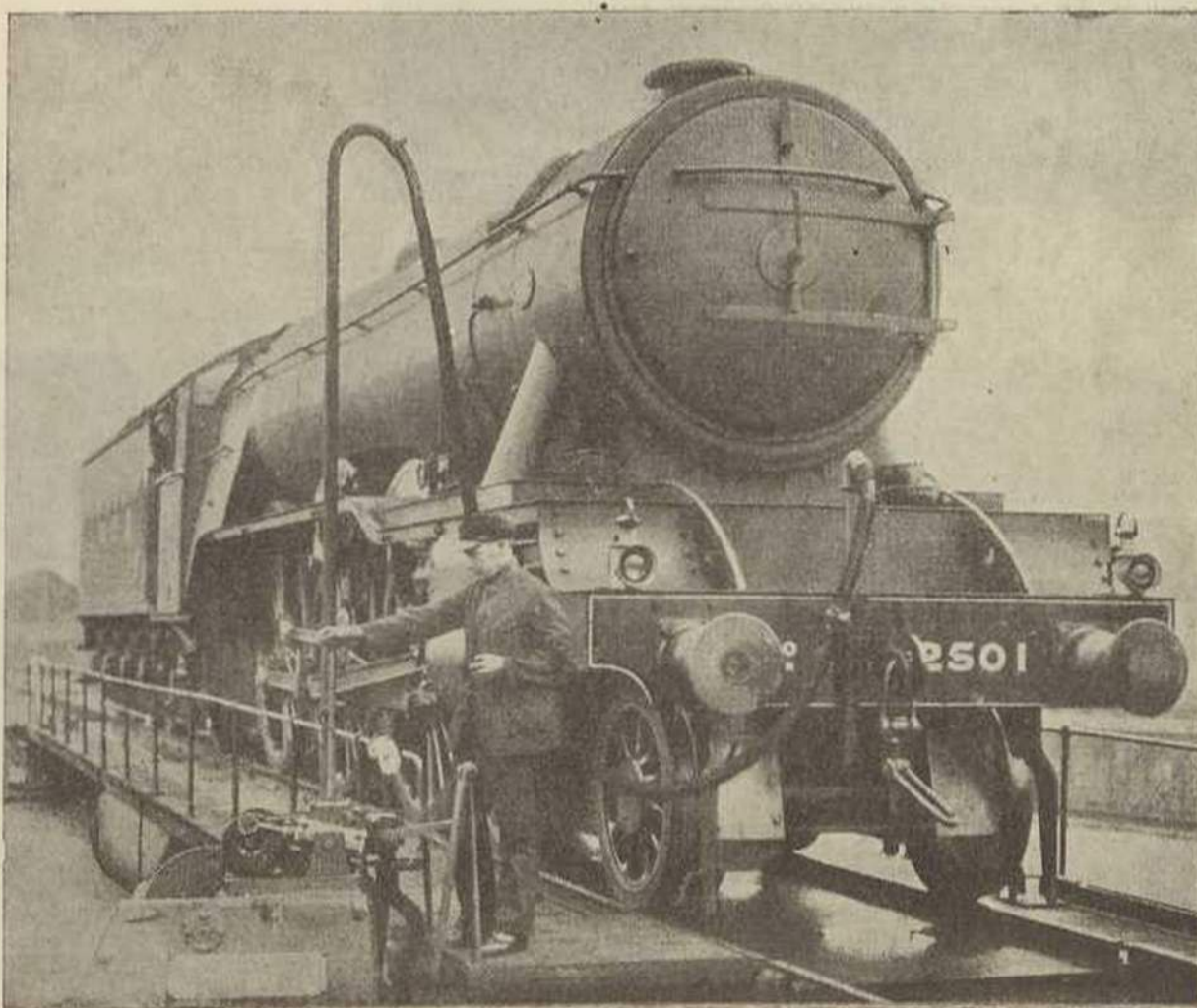
As fotografias que reproduzimos na página seguinte mostram-nos as novas automotoras a vapor, articuladas, dos Caminhos de Ferro do Estado Egípcio.

Estes veículos, que são de construção inteiramente metálica, estão montados em três «bogies», e dispõem de 16 lugares de 2.<sup>a</sup> classe e 98 de 3.<sup>a</sup>, de lavabos, compartimentos para bagagem e correio, etc., podendo atingir a velocidade máxima de 103 Km. p. h.

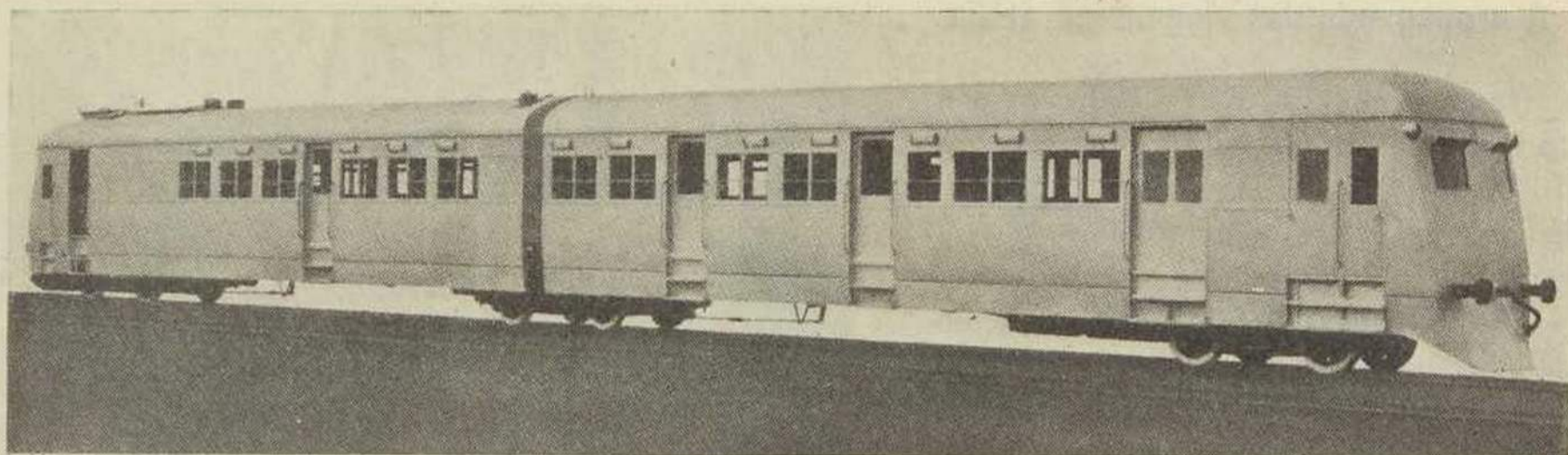


*Em cima* — Vista do cilindro oscilante que aciona o movimento

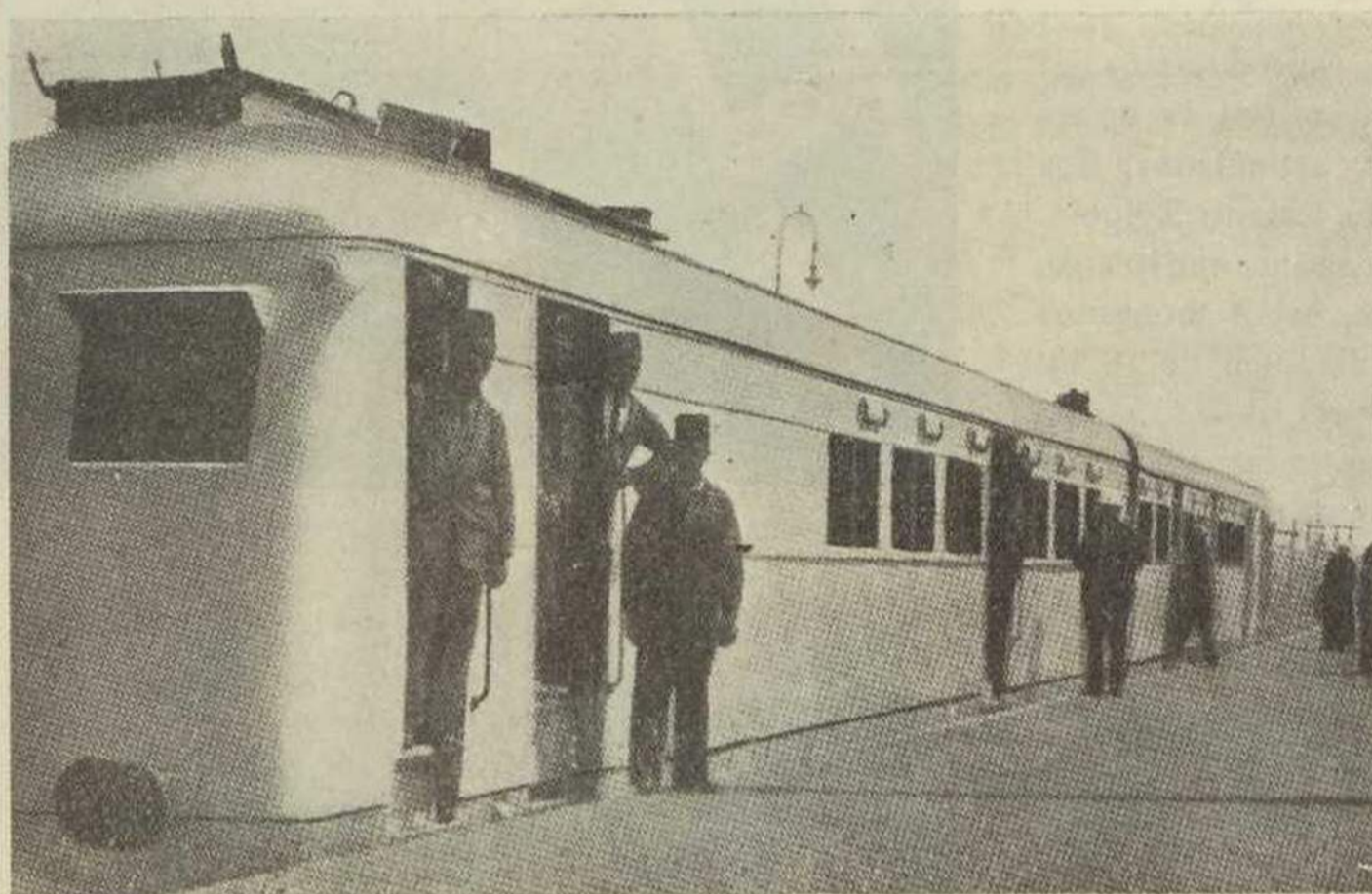
*Ao lado* — Inversão de uma locomotiva na placa acionada pelo vácuo. A mangueira que liga o freio de vácuo com o aparelho de inversão, está bem visível na gravura







Uma das automotoras a vapor que acabam de ser construídas para os Caminhos de Ferro do Estado Egípcio

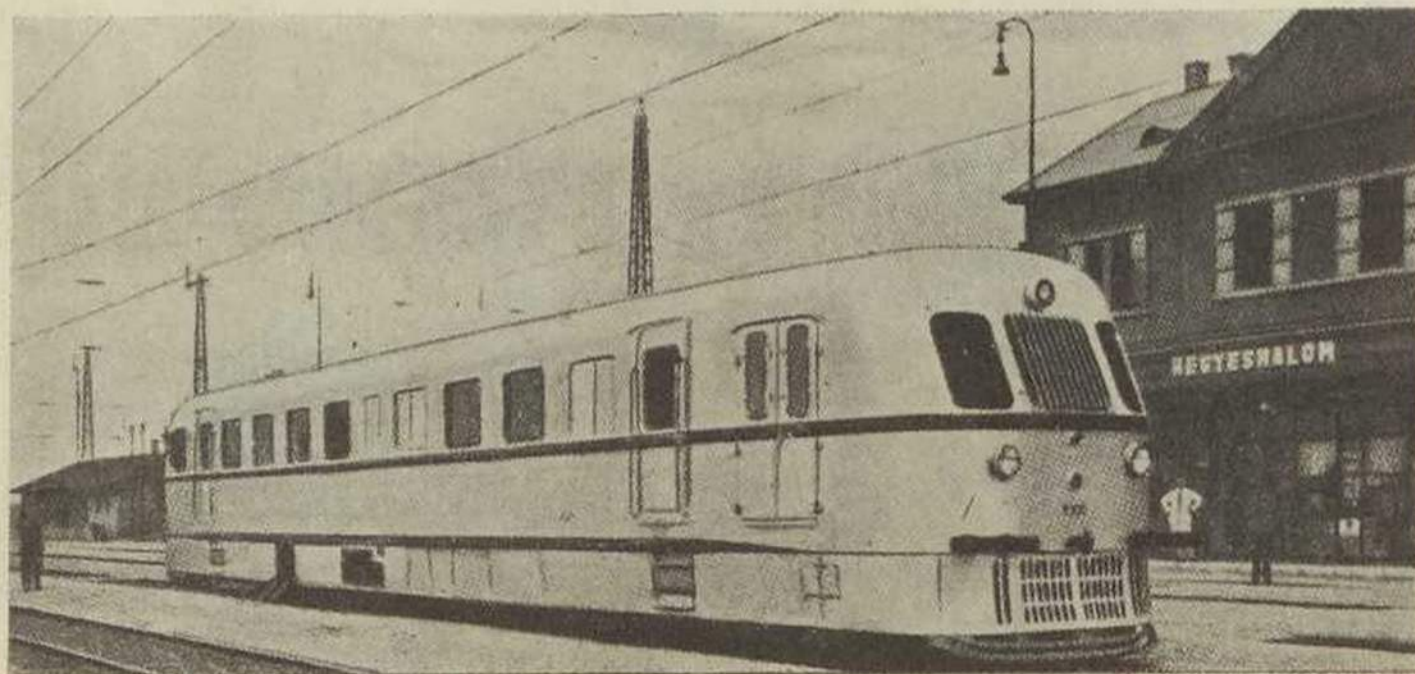


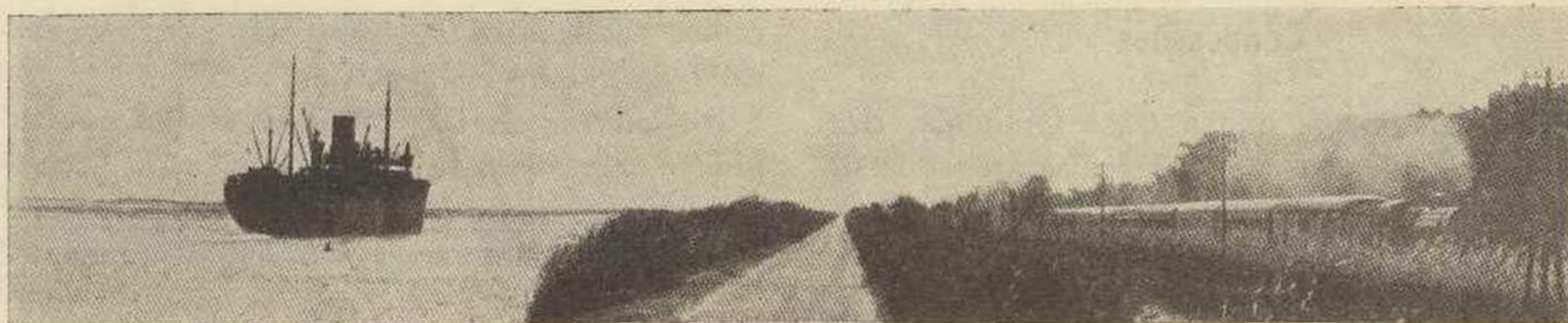
✕

O mesmo veículo visto de frente.  
 Nas duas gravuras notam-se os dois corpos distintos de que a automotora se compõe e cujos topos se apoiam no mesmo «bogie».

✕

Um outro tipo de automotoras dos Caminhos de Ferro do Estado Egípcio. Unidade «Diesel» construída nas fábricas húngaras de Ganz.



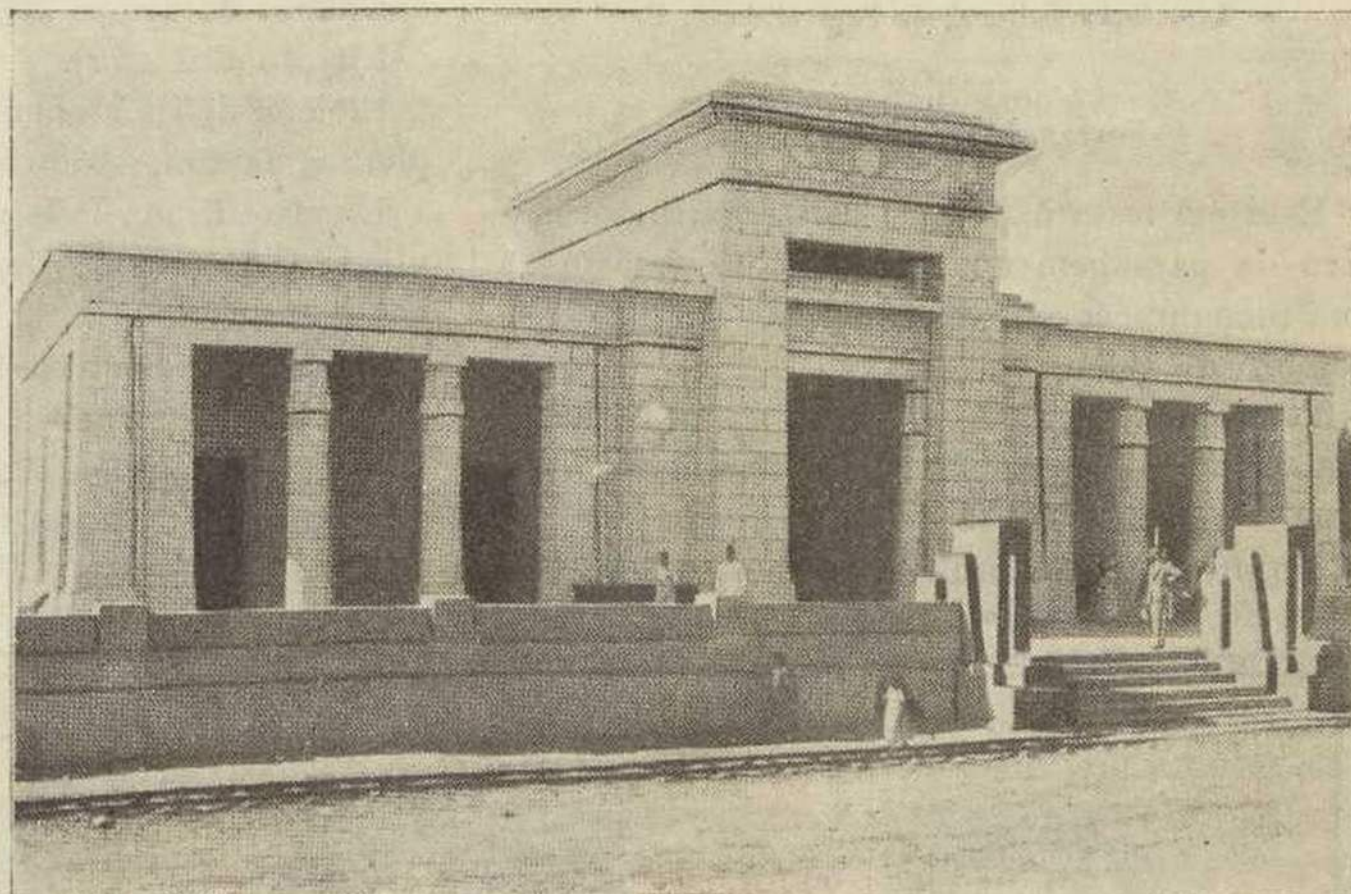


Vista de um navio atravessando o canal de Suez, agora tão em foco, em virtude do conflito Ítalo-Etíope  
À direita, ao lado da estrada, um comboio dos Caminhos de Ferro do Estado Egípcio



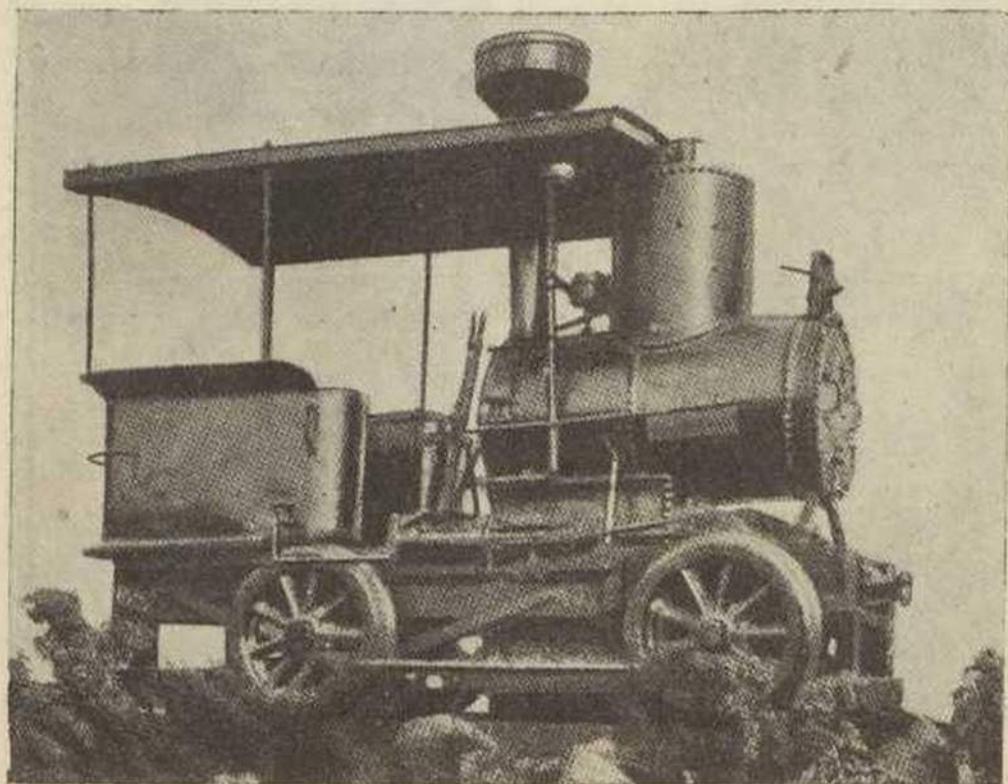
A estação ferro-viária de  
Komomb, no Egipto.

Uma feliz conjugação do es-  
tilo moderno com o  
velho estilo faraónico.



Uma relíquia ferro-viária

A primeira locomotiva que fez serviço na costa  
do Pacífico, e que actualmente se conserva  
na estação de Portland, nos Estados Unidos  
da América do Norte.



## Concessões

Comunicam-nos que a Casa Grandela, L.<sup>da</sup> resolveu conceder a todos os empregados da Companhia um abatimento de 5 0/0 nos preços marcados de todos os seus artigos, excepto os vendidos em saldo.

Para se obter esta concessão, é suficiente a simples apresentação do bilhete de identidade do empregado.

### Ateneu Ferro-viário

Associação Cultural do Pessoal da C. P.

\*\*\*\*\*

#### Festas do 1.º aniversário

Está em festa o Ateneu Ferro-viário por motivo da passagem do primeiro aniversário da sua inauguração oficial, efectuada em 2 de Dezembro de 1934.

Para comemorar esse facto, a sua Direcção elaborou um programa de interessantes festejos, que começaram em 30 de Novembro.

No próximo número relataremos como decor-

reram estes festejos, que estão sendo revestidos de grande brilhantismo.

O *Boletim da C. P.* aproveita esta oportunidade para endereçar felicitações à Comissão Instaladora do Ateneu Ferro-viário, por ter conseguido efectivar o seu empreendimento.

#### Eleição dos novos Corpos Gerentes

Em 26 de Setembro último, reuniu-se a Assembleia Geral, em sessão ordinária, com a seguinte ordem de trabalhos:

Eleição de sócios efectivos;  
Eleição dos Corpos Gerentes para 1935-36;  
Eleição de dois membros efectivos e dois suplentes da Comissão Consultiva e de Recursos;  
Eleição de um Delegado efectivo e outro suplente à Federação das Sociedades de Educação e Recreio.

Para sócios efectivos transitaram os Snrs. Bernardino Luís Coelho, Augusto de Mesquita Henriques Antunes, António Carlos de Oliveira Araújo, Mário Augusto Martins de Oliveira, Francisco Godinho e Francisco Pinto Bual.

### A Comissão Instaladora do Ateneu Ferro-viário



José F. S. Aguiar  
1.º Secretário



Félix Fernandes Perneco  
Presidente



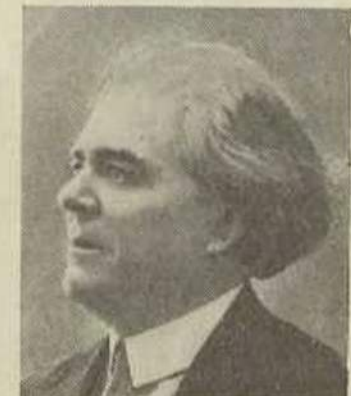
Delfim de Lemos  
2.º Secretário



Silvano A. Costa  
Vogal



Joaquim dos Santos J.º  
Tesoureiro



Maestro Serra e Moura  
Agregado à Comissão

Para a Mesa da Assembleia Geral foram eleitos: Presidente — Mário Augusto Martins de Oliveira; Vice-Presidente — José dos Santos Pacheco; 1.º Secretário — Amadeu Cândido Denis de Barros; 2.º Secretário — António Alves da Silva; 1.º Vice-Secretário — António da Silva Raposo; 2.º Vice-Secretário — Carlos de Mendanha.

Os sócios eleitos para membros efectivos da Direcção procederam entre si, de conformidade com o Estatuto, à distribuição dos cargos, que deu o seguinte resultado: Presidente — Félix Fernandes Perneco; Vice-Presidente — Bernardino Luís Coelho; 1.º Secretário — José Frederico dos Santos Aguiar; 2.º Secretário — Joaquim José Justo; Tesoureiro — Raúl de Sena Magalhães; Vogais — Pedro da Conceição Peres Sebes e António Carlos de Oliveira Araújo.

Para suplentes foram eleitos os Snrs. Francisco Godinho, Joaquim Marques de Oliveira, José Gaspar Pinto Correia e Raúl da Silva Ferreira.

Os eleitos para membros efectivos do Conselho Fiscal fizeram entre si a seguinte distribuição: Presidente — Augusto de Mesquita Henriques Antunes; Secretário — Alberto Matias; Relator — Delfim de Lemos. Para suplentes foram eleitos: Joaquim Ferreira de Almeida e José Maria de Figueiredo.

Na eleição para preenchimento das duas vagas, de renovação anual, da Comissão Consultiva e de Recursos, obtiveram, logo no primeiro escrutínio, a maioria absoluta de votos os Snrs. Alberto da Silva Viana e Jaime Garcia de Lemos.

Para suplentes foram eleitos:

Os Snrs. Francisco Pinto Bual e Joaquim dos Santos Rodrigues Malta.

Para Delegados à Federação das Sociedades de Educação e Recreio foram eleitos:

Efectivo — António de Quintanilha; Suplente — Arnaldo Baptista Pereira.

### Homenagem aos novos Corpos Gerentes

Na noite de 28 de Setembro, realizou-se no edifício do Gimnásio da Antiga Escola Académica, uma festa promovida pela Direcção transacta, de homenagem aos Corpos Gerentes eleitos para o ano social de 1935-36, constando o programa de um concerto pela Banda-Orquestra do Ateneu, sob a regência do Maestro Snr. Serra e Moura, seguido de baile, abrilhantado por uma Orquestra-Jazz. Esta festa, que foi imensamente concorrida, computando-se a assistência em mais de 600 pessoas, revestiu-se de grande brilhantismo, sendo muito aplaudidos todos os números do magnífico concerto e prolongando-se o baile, sempre com muito entusiasmo, até depois das 5 horas da madrugada.

### Novo ano escolar

Em 1 de Novembro findo, realizou-se, na séde do Ateneu, uma sessão para inauguração das aulas que funcionam no novo ano escolar, presidindo o Snr. Mário Augusto Martins de Oliveira, Presidente da Assembleia Geral, secretariado pelos Snrs. Manuel Raúl dos Santos, representante do Ateneu Comercial de Lisboa, e Félix Fernandes Perneco, Presidente da Direcção do Ateneu Ferro-viário.

Aberta a sessão, o Snr. Félix Perneco congratulou-se pelo muito interêsse que a classe



Assistência à sessão inaugural do novo ano lectivo



A Mesa e os Professores do Ateneu Ferro-viário,  
na sessão inaugural do novo ano lectivo.

Da esquerda para a direita — 1.º Plano: M. Raúl dos Santos, Representante do Ateneu Comercial de Lisboa; Mário A. Martins de Oliveira, Presidente da Assembleia Geral; Félix F. Perneco, Presidente da Direcção  
2.º Plano: António da Silva Ramos, professor de Contabilidade e Escrituração; António Guedes de Almeida Fonseca, professor de Aritmética e Geometria; Dr. Abel dos Santos, professor de Português e Francês (2.ª classes); Dr. António Nunes Gouveia, professor de Português e Francês (1.ª classes) e de Inglês; José Júlio Moreira, professor de Gimnástica

ferro-viária tem dedicado ao Ateneu, que já conta mais de 1.400 sócios e mais contaria se dispuzesse de melhores condições de instalação, que lhe permitissem cumprir mais cabalmente a sua função educativa e social; saudou a Imprensa, à qual agradeceu a propaganda que tem feito do Ateneu Ferro-viário, e o Ateneu Comercial de Lisboa, a cuja obra educativa teceu elogios, pelas amistosas relações existentes entre as duas colectividades congéneres, e terminou por agradecer ao Corpo Docente a dedicação desinteressada com que tem desempenhado a sua missão, exortando os alunos a estudarem para colherem os proveitosos benefícios da acção altruísta dos seus professores.

A seguir, o Snr. Dr. Abel dos Santos, em nome do Corpo Docente, agradeceu as palavras amáveis que foram dirigidas aos professores do Ateneu e saudou os antigos e novos alunos, dissertando sobre os seus deveres escolares, para maior rendimento e melhor aproveitamento do ensino.

Falou depois o representante do Ateneu Comercial de Lisboa, Snr. Manuel Raúl dos Santos, que historiou, a largos traços, a vida daquela importante e benemérita colectividade,

e terminou saudando a Direcção e o Corpo Docente do Ateneu Ferro-viário e afirmando a cordialidade de relações e a afinidade dos intuitos dos dois Ateneus.

Por fim, o Snr. Mário de Oliveira elogiou os esforços da Direcção e a dedicação dos professores do Ateneu, declarando que esta instituição não poderia existir se não fôsse a boa-vontade e o auxílio moral e financeiro do Conselho de Administração da Companhia e da Direcção Geral, pelo que pediu uma saudação para estas entidades. Tõda a assistência, que era numerosa, prorrompeu numa prolongada salva de palmas e vivas, terminando assim a sessão.

No actual ano lectivo estão matriculados no Ateneu 206 alunos, sendo 77 sócios e 129 filhos, irmãos e tutelados de sócios. A sua distribuição pelas diversas disciplinas e classes é a seguinte:

Português (1.ª classe), professor Dr. António Nunes Gouveia, 48 alunos, sendo 34 do sexo masculino e 14 do sexo feminino.

Português (2.ª classe), professor Dr. Abel dos Santos, 36 alunos, sendo 32 do sexo masculino e 4 do sexo feminino.

Francês (1.ª classe), professor Dr. António Nunes Gouveia, 53 alunos, sendo 40 do sexo masculino e 13 do sexo feminino.

Francês (2.ª classe), professor Dr. Abel dos Santos, 37 alunos, sendo 26 do sexo masculino e 11 do sexo feminino.

Inglês (classe única), professor Dr. António Nunes Gouveia, 39 alunos, sendo 30 do sexo masculino e 9 do sexo feminino.

Aritmética e Geometria, professor António Guedes de Almeida Fonseca, 83 alunos, sendo 68 do sexo masculino e 15 do sexo feminino.

Contabilidade e Escrituração Comercial, professor António da Silva Ramos, 40 alunos, sendo 33 do sexo masculino e 7 do sexo feminino.

Música, professor Maestro Serra e Moura, 89 alunos, sendo 64 do sexo masculino e 25 do sexo feminino. (Ainda não está terminada a divisão em duas classes).

Gimnástica (infantil), professor José Júlio

Moreira, 61 alunos, sendo 39 do sexo masculino e 22 do sexo feminino.

O Corpo clínico do Ateneu, para o exame sanitário dos alunos da classe de Gimnástica infantil, é constituído, obsequiosamente, pelos

médicos do Serviço de Saúde da Companhia, Snrs. Doutores Pacheco de Miranda, Matos Cid e Parreira Cabral.

A seguir publicamos o horário das aulas e classes que vigora no presente ano escolar:

## HORÁRIO DAS AULAS E CLASSES

DISCIPLINAS	2. <sup>a</sup> FEIRA	3. <sup>a</sup> FEIRA	4. <sup>a</sup> FEIRA	5. <sup>a</sup> FEIRA	6. <sup>a</sup> FEIRA	SÁBADO
Português . . . . .	—	—	20-20.50	—	—	20-20.50
			21-21.50			21-21.50
Francês . . . . .	—	—	21-21.50	—	—	21-21.50
			20-20.50			20-20.50
Inglês . . . . .	—	—	22-22.50	—	—	22-22.50
Aritmética e Geometria . . . . .	20-20.50	—	—	20-20.50	—	—
Contabilidade e Escrituração Comercial . . . . .	—	22-22.50	—	—	22-22.50	—
Música . . . . .	21-21.50	—	—	21-21.50	—	—
	22-22.50	—	—	22-22.50	—	—
Gimnástica infantil . . . . .	—	18-19	—	—	18-19	—
Ensaio da Banda-Orquestra . . . . .	18-19.15	—	—	18-19.15	—	18-19.15



Para solenizar o centenário dos Caminhos de ferro alemães, foi emitida uma série de selos comemorativos, que reproduzimos e que representam, respectivamente, a primeira locomotiva alemã, uma locomotiva a vapor, uma veloz automotôra «Diesel» e uma locomotiva aero-dinâmica.

# Pessoal

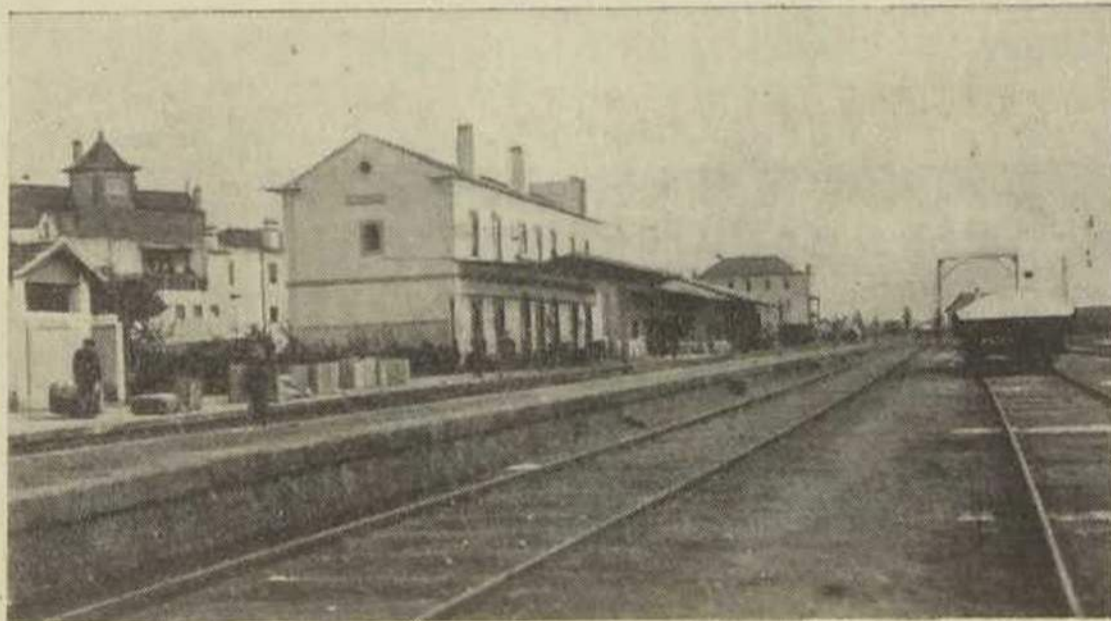
## Actos dignos de louvor

São dignos de registo os actos de honradez que a seguir referimos:

Em 21 de Setembro passado, o revisor de 2.<sup>a</sup> classe, Snr. Manuel Benjamim dos Santos, encontrou numa carruagem de 3.<sup>a</sup> classe do combóio 8 daquêle dia uma corrente de ouro, que imediatamente entregou na estação de Lisboa-Rossio.

Em 3 de Outubro, quando procedia à limpeza de uma carruagem, o limpador suplementar da Revisão do Material Circulante do Minho, Snr. Luís Coelho de Almeida, encontrou debaixo de um banco uma carteira contendo dinheiro, tendo feito entrega imediata do achado ao Chefe da estação de Campanhã.

Também o carregador suplementar da estação de Tôres Novas, Snr. António Raimundo, encontrou naquela estação uma nota de Esc. 20\$ que imediatamente a foi entregar ao Chefe da estação.



ESTAÇÃO DE ESTARREJA

Foto. do Sr. José Rodrigues P. S. Lima,  
factor de 3.<sup>a</sup> classe

No dia 7 de Novembro passado, quando o assentador do distrito n.º 30, Snr. António Ascensão, se dirigia para o serviço, achou uma bolsa com dinheiro que imediatamente entregou ao Chefe do seu distrito.

No dia 10 de Novembro passado o limpador de carruagens, Snr. Carlos de Azevedo, encontrou num compartimento do combóio n.º 801 uma carteira contendo entre vários documentos, dinheiro e um cheque, tendo feito imediata entrega do achado ao Chefe da estação de Fuzeta.

## Nomeações

Mês de Outubro

### EXPLORAÇÃO

**Empregada de 3.<sup>a</sup> classe:** Maria Joaquina Ribeiro.

**Guardas de estação:** Gaspar Leite e José Vieira.

**Carregadores:** Sebastião das Dores do Cabo, Augusto Alves, Manuel Monteiro, Mário de Sousa, Manuel Luís de Almeida, António Martins da Silva, Bernardino Ferreira, Bernardino Teixeira, António Moreira Malheiro, José Teixeira Pereira, João Lopes, Cândido de Sousa e Castro, António Raimundo, Manuel Pereira Garrido Junior, Serafim Ferreira dos Santos, Clemente Babo Mendes, Joaquim Vieira, Henrique Augusto Moreira e Carlos Ribeiro da Silva.

**Servente:** Luís Marques Pombo.

### MATERIAL E TRACÇÃO

**Empregado de 3.<sup>a</sup> classe:** Mário Parreira Alves,

## Promoções

Mês de Outubro

### EXPLORAÇÃO

**Capatazes de 2.<sup>a</sup> classe:** Pedro Carvalho, Joaquim Marques Lamedo, Manuel Mendes, Armando Nunes Aldeia e Américo da Assunção Pedro.

**Agulheiro principal:** Joaquim Mira.

**Agulheiros de 2.<sup>a</sup> classe:** António Saturnino Gomes, Manuel Luís Pimenta e Luís Martins.

**Agulheiros de 3.<sup>a</sup> classe:** José da Silva, Joaquim da Costa Faro, Frederico Alegria da Costa Barbilheiro, Joaquim Duarte Pedrinho, António Alves Ferreira, Florêncio Pinheiro Duarte, José Caramona e António da Cunha Santos.

**Conferente:** António Soares Barbosa.

### VIA E OBRAS

**Chefes de distrito:** Joaquim Rodrigues, António Farinha, João Baptista, Joaquim Dias, António Lopes, José Pereira da Costa, Manuel Oliveira Coruche, Domingos Ferreira da Costa e José Maria Pinto Martinho.

## Reformas

Mês de Outubro

### EXPLORAÇÃO

**Francisco Joaquim de Magalhães**, chefe de 1.<sup>a</sup> classe.

**Armando da Conceição Quina Almeida**, fiel de 1.<sup>a</sup> classe.

**Elias Cabral**, condutor de 2.<sup>a</sup> classe.

**José Moita**, capataz de 2.<sup>a</sup> classe.

**José Teixeira da Costa**, agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe.

**José Guerreiro**, carregador.

### VIA E OBRAS

**Joaquim Moreno**, Assentador de distrito.

**Joaquim Martins Amado**, assentador de distrito.

**Laura Angelina A. Barbosa**, guarda de distrito.

### MATERIAL E TRACÇÃO

**Adelino Pinto da Costa**, maquinista de 1.<sup>a</sup> classe.

**Manuel Teixeira Monteiro**, maquinista de 3.<sup>a</sup> classe.

## Mudanças de categoria

### EXPLORAÇÃO

Para:

**Guardas de estação:** o carregador Francisco Vaz Ferreira e o engatador Miguel Marques da Conceição.

## AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE QUADRO



**Artur José Severo de Oliveira**  
Chefe de Repartição  
da Secretaria da Direcção Geral  
Admitido como praticante de estação  
em 30 de Novembro de 1895



**António dos Santos**  
Chefe de 2.<sup>a</sup> classe em Dois Portos  
Admitido como praticante  
em 9 de Outubro de 1894



**João dos Santos**  
Ajudante de Secção  
do Serviço de Conservação  
Admitido como assentador  
em 26 de Novembro de 1895



## Falecimentos

Mês de Outubro

### EXPLORAÇÃO

† *Virgílio Coelho dos Anjos*, Chefe de 3.<sup>a</sup> cl. em Algôs.

Admitido como Praticante em 16 de Abril de 1910, foi promovido a Factor de 3.<sup>a</sup> classe em 19 de Abril de 1911 e a Chefe de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Março de 1928.

† *António de Jesus Faustino*, Aspirante em Amoreiras.

Admitido como Aspirante em 1 de Janeiro de 1935.

† *João Longo*, Guarda-freio de 2.<sup>a</sup> classe em Lisboa.

Nomeado Carregador em 21 de Setembro de 1923, foi promovido a Guarda-freio de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1933.

† *Silvério da Rocha*, Guarda-freio de 3.<sup>a</sup> classe em Gaia.

Admitido como Carregador eventual em 18 de Dezembro de 1919, foi nomeado Guarda-freio de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Julho de 1934.

† *Manuel Miranda*, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe em Outeiro.

Nomeado Carregador em 21 de Fevereiro de 1925, foi promovido a Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe em 21 de Janeiro de 1930.

† *José Alves*, Porteiro em Lisboa P.

Nomeado Carregador em 27 de Agosto de 1907, foi promovido a Agulheiro em 6 de Maio de 1911 e passado a Porteiro em 21 de Agosto de 1931.

† *Alberto Gonçalves*, Carregador em Gaia. Nomeado Carregador em 21 de Maio de 1920, † *João Duarte Ferro*, Servente em Lisboa P. Nomeado Carregador em 21 de Dezembro de 1920, passou a Servente em 21 de Julho de 1926.

### MATERIAL E TRACÇÃO

† *Jacinto Gonçalves da Silva*, Inspector do Serviço de Abastecimentos.

Admitido como Caixeiro do Armazém de Víveres em 28 de Janeiro de 1901, passou ao serviço de escritório da Divisão de Material e Tracção em 26 de Dezembro de 1911, foi promovido sucessivamente a diversas categorias, tendo sido nomeado Inspector do Serviço de Abastecimentos em 1 de Janeiro de 1931.

Funcionário cumpridor, activo e dotado de qualidades de organização, prestou valiosos serviços à Companhia, que lhe grangearam a estima e consideração dos seus superiores e a amizade e respeito dos seus subordinados.

### VIA E OBRAS

† *José António*, Assentador do distrito n.º 50. Admitido como Assentador em 21 de Setembro de 1908.

† *Acácio Domingos Margarido*, Assentador do distrito n.º 277.

Admitido como Auxiliar da Via em 22 de Outubro de 1918.



† *Jacinto Gonçalves da Silva*  
Inspector

† *Virgílio Coelho dos Anjos*  
Chefe de 3.<sup>a</sup> classe

† *António de Jesus Faustino*  
Aspirante

† *José Alves*  
Porteiro

**Charadas duplas**

11 — Isto é *piramidal e extraordinário!* — 6

Labina

12 — Este «peixe fluvial do Brasil» é muito *reles* — 3.

Labina

13 — Numa *canção plangente e executada por uma só voz* ha o sentimento empolgante dos *monólogos das antigas tragédias* — 4.

M. D. Coelho

(Ao ilustre confrade *Conde de Phenix*, com vénia)

14 — Foi *engano!* O que eles roubaram foi o *mosquiteiro* para fazer o *sobrecéu* — 3.

Pina

15 — Os bons *princípios* são *elementos* para uma boa *educação* — 4.

Britabrantes

**Sincopadas**

16 — 3-Na *mãosinha* tinha uma *ferida leve* — 2.

Mefistófeles

17 — 3-Uma *pessoa simplória* ofereceu-me uma *coisa excelente* — 2.

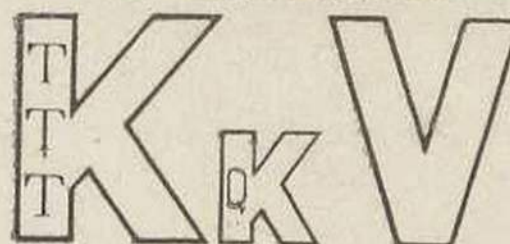
Visconde de la Molière

(Ao meu colega João A. Gomes)

18 — 3-*Todo o barrigudo* gosta de *regalo* — 2.

Roldão

**19 — Enigma tipográfico**



ii



25 Letras

Conde de Phenix

Biformes

20 — Troquei *astragal* por uma «*planta graminia*» — 2.

Marquês de Carinhas

21 — O *bojo* que faz a *parede* foi *sujo* com *fezes* do *breu* — 2.

Visconde de Cambalh

(Ao confrade *Sancho Pança*)

22 — Tomei finalmente esta *resolução* pois é bem *certo* que *vence* sempre quem *teima* — 3.

Roldão

**Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Dezembro de 1935**

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional. kg. 2\$70 e	2\$75	Far.ª de milho amarelo. »	1\$25	Queijo do Alentejo... kg.	14\$00
» Valenciano.....	2\$80	» » » branco .. »	1\$00	» flamengo .. 23\$60 e	24\$80
» Siao .. .. .	3\$30	» » trigo .. .. . »	2\$15	» da Serra. . . . . kg.	16\$50
Assucar de 1.ª Hornung kg.	4\$30	Farinheiras .. .. . »	8\$40	Sabão amendoa .. .. . »	1\$30
» » 1.ª manual . . »	4\$15	Feijão amarelo..... lit.	1\$60	» Offenbach .. .. . »	2\$50
» » 2.ª Hornung »	4\$05	» branco..... 1\$60 e	1\$70	Sal..... .. . lit.	\$16
» » 2.ª manual . »	3\$90	» frade .. .. . 1\$50 e	1\$25	Sêmea. . . . . kg.	\$65
» pilé .. .. . »	4\$25	» manteiga .. .. . lit.	1\$80	Toucinho .. .. . »	6\$20
Azeite de 1.ª..... lit.	7\$65	Grão de 1.ª .. .. . »	2\$25	Vinagre .. .. . lit.	\$75
» » 2.ª..... »	7\$25	» » 2.ª .. .. . »	1\$40	Vinho branco-Em Campanhã. »	\$80
Bacalhau Ingtez.... kg.	4\$00	Lenha .. .. . kg.	\$20	Vinho branco-Em Tunes... »	\$75
» Islandia .. .. kg.	4\$25	Manteiga..... »	19\$50	Vinho branco-Rest.ª Arma.ª »	\$70
» Sueco kg. 4\$55. 4\$60 e	5\$00	Massas .. .. . »	3\$40	Vinho tinto-Em casa... »	1\$10
Banha..... kg.	7\$60	Milho..... lit.	\$75	Vinho tinto-Em Campanhã.. »	\$80
Batatas..... »	variável	Ovos..... duzia	variável	Vinho tinto-Em Tunes . . . »	\$75
Carvão sôbro kg. \$80, \$55 e	\$60	Presunto..... kg.	12\$00	Vinho tinto-Restant. Arv.ª »	\$70
Cebolas .. .. . kg.	\$40	Petróleo .. .. . lit.	1\$10		
Chouriço de carne..... »	13\$00	» rest. Armazens »	1\$15		

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

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

Alem dos gêneros acima citados, os Armazens de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneros e mais, tecidos de algodão, atalhadós, malhas, fazendas para iatos, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

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

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

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

# ÍNDICE

Números de Janeiro a Dezembro de 1935

## QUESTÕES GERAIS

### Diversos

	Pág.
Tarifas .....	1 e 25
Ateneu Ferro-viário.....	8 e 36
Concurso de desenhos e fotografias .....	14 e 36
A Comunidade e a Educação.....	45, 65 e 85
O meu primeiro dia de combate .....	72
Caminhos de Ferro e Automóveis .....	105 e 129
O Exercício de 1931 .....	110
O Serviço de Obras Metálicas .....	153
A Bélgica e os seus Caminhos de Ferro....	173
Um monumento à Rainha D. Leonor.....	181
Desenvolvimento das reparações de locomotivas nas Oficinas Gerais de Lisboa.....	197
A nova locomotiva alemã de formas aerodinâmicas .....	221
Engenheiro Ferreira de Mesquita .....	241
O Pôrto de Setúbal.....	244
Viajar .....	255
Jardinagem .....	265

### Digressão literária

O vale de Santarém, por Almeida Garrett .....	75
A descoberta da Índia, por Manuel Pinheiro Chagas .....	94
Cenas delidas pelo tempo, por Lourenço Cayolla.	214
Ceuta, por Oliveira Martins.....	250

### Higiene

Conferências de higiene .....	5
A Higiene e a Civilização, conferência do Dr. Matos Cid.....	137, 159, 183 e 206
A Higiene e a Civilização, conferência do Dr. Azeredo Antas.....	228 e 267

## Prescrições para a segurança individual do pessoal

	Pág.
Circulação, estacionamento e trabalhos nos caminhos de ferro .....	10, 30, 49 e 71
Combóios em marcha ou em manobras .	91, 116, 135, 157, 179, 204 e 225
Serviço nos combóios em marcha .....	225

## CONSULTAS

### I — Tráfego e Fiscalização

Tarifas.....	16, 32, 52, 77, 96, 119, 142, 165, 187, 210, 231 e 260
Livro E 11.....	32 e 120

### II — Movimento

Livro 2.....	142 e 166
Livro E 6 .....	16
Livro E 7 .....	16

## DOCUMENTOS

### I — Direcção Geral

Direcção Geral.....	120
---------------------	-----

### II — Tráfego

Tráfego .....	17, 33, 52, 78, 98, 120, 143, 166, 187, 210, 232 e 262
---------------	--

	Pág.
<b>III — Fiscalização e Estatística</b>	
Fiscalização e Estatística .....	18, 33, 53, 79, 98, 121, 144, 166, 188, 211, 233 e 262

<b>IV — Serviços Técnicos</b>	
Serviços Técnicos .....	19, 34, 80, 145 e 233

### ESTATISTICAS

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial.....	19, 34, 53, 80 98, 121, 145, 166, 189, 213, 233 e 264
Percurso quilométrico.....	34, 145, 213 e 264
Curiosidades estatísticas.....	55

### FACTOS E INFORMAÇÕES

#### Ecos ferro-viários

Combóio rádio, na Bélgica .....	20
Como se pensava há um século.....	22
O Zéfiro de Burlington.....	38
Ha cem anos .....	39
Resenha dos principais trabalhos executados na Companhia durante o ano de 1934 .....	39
Combóio-reclamo .....	54
Desportos .....	54
Simpática homenagem .....	54
Ateneu Ferro-viário.....	56 191 e 274
Automotoras nos Caminhos de Ferro do Estado Francês .....	81
Venda de produtos farmacêuticos.....	82
Novo aparelho para manobras.....	99
O triunfo da organização .....	100
Casamento de príncipes .....	101
Inauguração do Campo de Jogos do Grupo Desportivo da C. P.....	122
Orfanato Ferro-viário da C. P.....	124 e 192
As grandes velocidades nos caminhos de ferro alemães .....	146
O Cortejo do Trabalho .....	146
Grandes festas no Entroncamento .....	148
Concurso de fotografias e de desenhos .....	167
O serviço de correio em combóios sem paragem .....	167
O Caminho de ferro do Vaticano.....	190
Justa homenagem .....	191
Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide .....	192
Novas locomotivas tipo «Pacific» dos Caminhos de Ferro Belgas .....	217

	Pág.
Grupo Desportivo dos Ferro-viários do Barreiro.	234
As mais rápidas ligações ferro-viárias do mundo em 1934 .....	238
Manobra de placas giratórias pelo vácuo dos aparelhos de freio das locomotivas .....	270
A propaganda das viagens em Itália.....	271
Caminhos de Ferro Egípcios.....	271
Concessões .....	274

### PESSOAL

#### Louvores

Actos dignos de louvor .....	22, 125, 149, 169, 218, 239 e 278
------------------------------	-----------------------------------

#### Agradecimentos

Agradecimentos ..	23, 42, 83, 102, 151, 169, 193 e 218
-------------------	--------------------------------------

#### Agentes com 40 anos de serviço

Agentes que completaram 40 anos de serviço.	43, 58, 126, 151, 170, 193, 218, 239 e 279
---	---

#### Exames

Resultado de exames .....	42, 58, 151 e 219
Concessão de prémios de instrução profissional ..	150

#### Nomeações e promoções

Nomeações e promoções .....	23, 59, 83, 102, 126, 151, 170, 194, 219, 239 e 278
-----------------------------	--

#### Reformas

Agentes reformados .....	23, 43, 63, 84, 103, 126, 151, 171, 195 e 219
--------------------------	--

#### Falecimentos

Agentes falecidos.....	23, 44, 64, 84, 104, 128, 152, 172, 196, 220, 240 e 280
------------------------	--

#### Diversos

Transferência .....	103
Admissão no quadro .....	151
Mudanças de categoria .....	63, 127, 172 e 195
Lourenço Cayolla ..	195

## GRAVURAS FORA-DO-TEXTO

	Boletim		Boletim
Tomar — Fachada Sul da Igreja do Convento de		Tomar — Janela do lado sul da Sala do Capitulo	72
Cristo .....	67	A máquina 185 .....	73
Castelo de Guimarães .....	68	O Castelo de Alvito .....	74
A máquina 204 (actualmente 1204) .....	69	Museu do Carmo em Lisboa .....	75
Festejando o S. Martinho .....	70	Tôrre de Menagem — Estremoz .....	76
Portel. ....	71	A locomotiva 2713 M. D. ....	77
		O Mosteiro da Batalha .....	78

---

## ERRATAS

No quadro que anuncia as conferências de hygiene social, na pág. 6, indica-se o Snr. Dr. Adriano de Figueiredo Fontes, como Director Clínico do Sanatório Rodrigues Semide, quando é Director de enfermaria no Hospital Geral de Santo António, no Pôrto.

A consulta n.º 509, do *Boletim* n.º 49, saíu errada, tendo sido substituída pela transcrita no *Boletim* n.º 71, pág 97.

Na linha 3 da nota <sup>(1)</sup> da pág. 175, onde está «Bruxelas» deve lêr-se «Brusselton».