6.º Ano — N.º 59 Maio de 1934

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes e do turismo. — O «ferry-boat» Scilla. — Higiene. — O Palácio da Pêna em Sintra — Consultas e Documentos. — Automotora Breda dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano — Curiosidades Estatísticas — Pessoal.

Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes e do turismo

Conferência realizada na Câmara Municipal de Lisboa em 22 de Janeiro último, pelo Snr. Eng.º *Vicente Ferreira*, Sub-Director da Companhia

(Conclusão)

III — A função da rêde portuguesa na economia nacional e no turismo

11. — Meus Senhores! Como tive a honra de lhes dizer, numa organização racional dos transportes terrestres, considerados como «serviço público», só temos a considerar, — no estado actual da técnica —, os caminhos de ferro e a camionagem. Demonstrei também, que, no plano de racionalização dos transportes, os dois sistemas não se excluem; completam-se. Ambos são indispensáveis.

Na minha demonstração, deixei também antever esta outra verdade: que ainda não está inventado o sistema capaz de substituir os caminhos de ferro, na sua tríplice função, económica, política e militar. Acrescentarei agora, — com evidente risco de verem na profecia um paradoxo —, que o perigo para os caminhos de ferro não está na terra, mas no ar. Não está no automóvel, sempre ligado à estrada; mas no avião e no dirigível. O automóvel, como disse, não pode bater o caminho de ferro, senão assemelhando-se a êle; ao passo que, para a navegação aérea, as possibilidades são ilimitadas.

Entrementes, como temos de nos governar com os nossos prosáicos, mas seguros, caminhos de ferro, direi algumas palavras sôbre o que êles são em Portugal.

12. — Não cansarei a atenção de V. Ex.as, com a descrição minuciosa das nossas linhas férreas, nem do plano da rêde complementar. Permitam-me, entretanto, algumas observações sôbre a parte construída.

Como todos sabem, o nosso território continental é de forma alongada e cortado, transversalmente, pelos dois grandes vales do Tejo e do Douro. Pois bem; considerado no aspecto ferro-viário, são três países distintos, quási isolados: um que fica ao Norte do Douro; outro

entre o Douro e o Tejo; o terceiro ao Sul do Tejo.

O Norte está ligado ao Centro por uma única ponte, a do Pôrto, pois não conto a da Régua, de construção recente, e que apenas serve o curto ramal de via estreita da Régua a Lamego. O Centro está ligado ao Sul, também por uma só ponte, a de Muge, na linha de Vendas Novas, pois não conto a da Praia, que dá ligação para Espanha, mas não serve a rêde do Sul.

A rêde do Minho e Douro tem duas ligações com Espanha; a do Centro possue três; a do Sul está isolada. No total temos mais ligações com Espanha do que entre as três parcelas do território português. Em compensação o tráfego entre duas quaisquer destas parcelas é consideràvelmente superior ao tráfego total com Espanha pelas estações fronteiriças (1).

O contrasenso económico e político, que representa tal sistema, é evidente. Sob o ponto de vista militar constitue um perigo; sob o ponto de vista económico é um obstáculo para o desenvolvimento do País. Dispusemos a nossa rêde para servir um grande tráfego internacional que não existe, nem podemos criar; deixamos incompletas as rêdes destinadas a servir o tráfego interno que nos convém criar e desenvolver.

Se quisermos esvaziar o País dos seus habitantes, temos portos numerosos e linhas férreas hàbilmente dispostas para êsse fim; se quisermos mantê-los no território para explorarem os seus recursos, só encontramos obstáculos.

Como estamos em época de exaltação nacionalista, ofereço êste problema à consideração dos nossos homens públicos.

Na verdade, começa a fazer-se alguma coisa, para reduzir a anomalia. O prolongamento da linha de Sousel a Portalegre, vai ligar, num segundo ponto, a rêde do Sul com a do Centro; a C. P. projecta uma segunda ponte sôbre o Douro, em frente do Pôrto; mas falta construir uma segunda ligação de via larga, da rêde do Centro com a do Norte (1). A ligação de Lisboa com Montijo afigura-se-me, nesta ordem de ideas, uma das obras mais úteis; ela comporta, como é sabido, a construção de uma grande ponte sôbre o Tejo, alguns quilómetros, apenas, a montante do Terreiro-do-Paço. Feitas estas ligações, suponho que em matéria de construção de novas linhas, nos devemos limitar ao fechamento de certas malhas das rêdes do Sul e do Centro, e pouco mais.

13. — Há, porém, uma série de trabalhos que eu reputo muito mais urgentes, — se quiserem de uma urgência de ordem superior: a restauração e aperfeiçoamento das linhas existentes, sobretudo as da antiga rêde do Estado. Também, para êste mal, já se ministrou algum remédio: 100.000 contos para refôrço das linhas e pontes; mas é muito pouco. Por um estudo minucioso que destas linhas fiz há tempos, julgo necessários mais uns 300.000 contos, pelo menos. Neste caso, como no das estradas, temos de recuperar grandes atrasos.

Dizia há tempos um notável engenheiro inglês, que nos caminhos de ferro do seu país, as vias, as locomotivas e o material de transporte eram os mais perfeitos do século XX; as estações eram tôdas de 1830. Em Portugal, com mais forte razão, podemos dizer o mesmo. As linhas da Companhia Portuguesa, da Beira Alta e algumas outras são das melhores, e as da antiga rêde do Estado, com os trabalhos que nelas se estão executando, ficarão menos más. As locomotivas, de um modo geral, são modernas e até moderníssimas e podem rebocar combóios de 300 toneladas, com a velocidade de 110 Km. p. hora, como sucede com o rápido do Pôrto e o «Sud-Express». O material circulante é de todas as épocas e há excelente, medíocre e mau. Mas as estações são, em regra, más e, muitas delas, péssimas.

---

(1) Em 1932 registou-se o seguinte movimento: 1.º) entre o Norte e o Centro: 1.028.780 passageiros e 551.826 ton. de mercadorias; 2.º) entre o Centro e o Sul: 694.920 passageiros e 390.600 ton. de mercadorias; 3.º) entre Portugal e Espanha: 79.849 passageiros e 55.520 ton. de mercadorias.

(1) Está indicada no *Plano da Rêde Complementar*. Vai de Vila-Nova-de-Foscoa a Vila-Franca-das-Naves.

A explicação da anomalia é fácil. Uma estação não é apenas o edifício, (temos alguns excelentes), mas o conjunto de linhas, disposições de segurança e instalações diversas para serviço dos combóios, passageiros e mercadorias. Ora, nestas linhas e instalações, os erros iniciais são muito difíceis de corrigir, porque em volta de cada um dêstes postos de tráfego, — ou portos secos —, acumularam-se edificações particulares e os terrenos adquiriram grande valor, de modo que, para modernizar as estações, o dispêndio é sempre considerável. Nos países progressivos, as administrações não recuam, a-pesar-da crise, perante o vulto da despesa, porque os benefícios directos e indirectos, materiais e morais do aperfeiçoamento das estações são consideráveis, embora não seja possível orça-los com exactidão. Assim têm procedido as grandes emprêsas na Inglaterra, na França, na Alemanha e na própria Espanha.

Em Portugal carecemos, notòriamente, de novas estações em Lisboa e Pôrto; mas podemos asseverar que tôda a exploração dos nossos caminhos de ferro é deficiente, por causa das estações; sobretudo no Minho e Douro, e no Sul e Sueste. Problema grave; porque se o refôrço das linhas aumenta a segurança da marcha e permite maiores velocidades de percurso, todo o benefício da obra será perdido, se as estações retiverem os comboios, com manobras complicadas e transbordos morosos. *Melhorar as estações é condição essencial para acelerar e embaratecer os transportes.*

E pois que estamos em sazão de turismo, permitir-me-ei lembrar que as boas estações tornam agradáveis as viagens e auxiliam a propaganda do País.

14. — E' evidente que não bastam as bôas linhas e as bôas estações, para resolver o problema da modernização dos nossos caminhos de ferro, e adaptá-los à função de grandes artérias, na organização racional dos transportes. Em todos os países, a técnica dos caminhos de ferro está numa fase de revisão geral. Mantendo o princípio essencial da circulação sôbre carris, todos os problemas relativos ao traçado das vias, aos sistemas de tracção e à energia utilizada, aos tipos e à construção das viaturas, aos métodos de exploração e às medidas de segurança, estão sendo reestudados e resolvidos segundo novas directrizes. As nossas administrações de caminho de ferro não descuram êstes progressos e procuram realizá-los, nos limites que as incertezas da época e as suas possibilidades financeiras lho permitem. Como estas são pequeníssimas, os progressos são lentos. A C. P., que melhor conheço, tem o seu plano que abrange, designadamente: as novas estações de Lisboa e Pôrto; a electrificação das linhas nas zonas de tranvias, em tôrno destas cidades; a nova ponte do Douro; a nova estação marítima de Santa-Apolónia; a *gare* de classificação de Sacavém; nova sinalização; adquisição de automotrizes; e outras obras de interêsse meramente técnico. A execução dêste programa, só para a antiga rêde, exige uma despesa da ordem de 300.000 contos.

15. — Todavia, a transformação mais radical, que todos os caminhos de ferro exigem, é a do seu regimen jurídico, — do seu Estatuto, como hoje se diz.

¿Sabem V. Ex.as de que ano é a lei que, ainda hoje, regula a «Polícia e Exploração dos Caminhos de Ferro», em Portugal? E' de 1864! Curvemo-nos respeitosos. E' o decano dos diplomas legislativos vigentes! O Código Civil é de 1867 e o Código Comercial de 1888.

De 1864 até hoje, por quantas transformações não passou a vida nacional! Reformou-se a Carta; reformaram-se e deformaram-se os serviços públicos e as instituïções particulares; desapareceu a Monarquia e instituíu-se a República e promulgaram-se duas constituïções políticas. Os próprios caminhos de ferro modificaram por completo a economia do País, e também os usos, os costumes e até a mentalidade dos seus habitantes. Nestes 70 anos apareceram o telégrafo, o telefone, os «raios X», a rádio-telegrafia e a rádio-telefonia; inventaram-se os aviões, os dirigíveis, os submarinos e os automóveis. Tudo se moveu e transformou, só, no meio desta agitação febril, conservou-se inalterável e firme, como velha catedral, o venerando regulamento de 1864! Deram-lhe, — é certo —, alguns cautelosos retoques, em 1927, mas foi um simples trabalho de conservação.

Pode argumentar-se, talvez, que a longa duração é indício da sua perfeição inicial; mas eu contesto, perguntando se é lícito admitir que os legisladores de 1864 previssem tôda a evolução da técnica dos transportes e da vida social neste período? Perguntarei, ainda, se é lógico subordinar tôda a vida de um organismo, que por definição é fautor de movimento e progresso, a uma legislação mumificada e inerte?

Mas... estou equivocado! Em dois pontos, a legislação dos caminhos de ferro tem progredido: no apêrto da fiscalização e na carga dos impostos. Seja dito em louvor dos funcionários do Estado, que nada lhes escapa; nem um olhal de mola, nem um minuto de atraso dos combóios, nem o afrouxamento da luz numa lâmpada! Mas a fiscalização tam intensiva e miúda é paralisante, e fàcilmente ultrapassa o objectivo, interferindo com a própria administração e as suas responsabilidades. Como todos os excessos, deixa de ser útil para se tornar nociva.

Quanto aos impostos sôbre os transportes, considero-os como eficacíssima medida de contra-fomento; oneram os produtores, os consumidores e os viajantes; arruínam as emprêsas, dificultam o turismo e pouco auxiliam as finanças do Estado [1]. Promulgar medidas de fomento e anular os seus efeitos pelo encarecimento dos transportes, é trabalhar na tela de Penélope: — desfazer de noite o que se fez de dia.

Falando só com a autoridade da experiência, julgo que, em matéria de caminhos de ferro, se atingiu um estádio em que a legislação, ou se modifica radicalmente, ou mata por asfixia o organismo cuja vida pretende regular.

E' um novo e grave problema, de vasto alcance social e económico, que também submeto à prudente consideração dos estadistas portugueses.

16. — Meus Senhores! Acrescentarei ainda algumas considerações muito breves, sôbre turismo e meios de transporte.

Todos sabem que o turismo nasceu da acção conjugada dos caminhos de ferro e da navegação a vapor, e que, em Portugal, se devem aos primeiros, — sobretudo à C. P. —, as mais antigas e interessantes iniciativas para desenvolver o gôsto das viagens de recreio. Pois tenho a impressão, de que os organismos locais de turismo não fazem grande conta da cooperação dos caminhos de ferro, para a realização dos seus planos. E, todavia, os caminhos de ferro são, em matéria de turismo, não só instrumento de execução, mas órgãos de fomento e de propaganda. Muita gente conhece, hoje, o Algarve, as Beiras, a Serra da Estrêla, o Alto-Minho, graças às iniciativas da C. P.; é, porém, evidente que as emprêsas de transporte não podem assumir tôdas as iniciativas e encargos, sobretudo no que respeita a atractivos e hospedagem. Muito oportuna se me afigura, por isso, uma *Federação nacional do turismo*, ou instituïção semelhante, que englobe todos os meios de transporte e tôdas as entidades interessadas, para organizarem, em comum, a propaganda, e combinarem itinerários, épocas de viagem, festas e atractivos.

Resta ainda, a grave questão da hospedagem, que só as iniciativas locais podem resolver. E' tema para outro conferente. Por mim, limitar-me-ei a formular o seguinte postulado para uso das comissões de iniciativa: *onde não há hospedagem conveniente não pode haver turismo*, pelo que perdem o seu tempo e dinheiro, se limitarem a sua actividade a plantar jardins e levantar coretos. Ninguém lá vai!

17. — Estas breves considerações referem-se, bem entendido, ao que podemos chamar o *turismo interno*, ou seja a visita do País pelos seus habitantes.

Respeitando o intuito destas conferências, deveria ainda desenvolver dois temas: turismo internacional e trânsito cosmopolita. Não devo, porém, abusar da cortesia de V. Ex.as, e, por isso, se mo permitirem, limitar-me-ei a ler-lhes uma pequena dissertação sôbre a *Influência do «foot-ball» na governação dos povos*. Como o jôgo é universal, assim também a sua influência.

Nunca joguei o «*foot-ball*», mas diz-me alguém

---

[1] Desde 1 de Janeiro de 1927, incide sôbre tôdas as receitas de transporte o impôsto de 12 % (impôsto ferro-viário). Neste impôsto estão englobados todos os antigos impostos que oneravam os transportes por caminho de ferro.

que o tem visto, que reduzido à sua última expressão, êste jôgo consiste em atirar uma bola contra uma rêde. Já se vê, que o método mais simples de alcançar êste resultado consistiria em agarrar a bola com uma, ou com as duas mãos, e arremessá-la contra a rêde. Pelo menos assim procederia qualquer criatura natural, dotada de rudimentar senso comum. Pouco interessante, sem dúvida, mas lógico e simples!

Ora, a regra do jôgo consiste, precisamente, em complicar a operação. Em primeiro lugar não se toca na bola com as mãos, como o faria qualquer bípede racional; a bola deve ser lançada com os pés. Depois, colocam-se, entre a rêde e o lançador da bola, vários indivíduos ágeis e fortes, que procuram por todos os meios, sobretudo à fôrça de encontrões e pontapés, impedir que o lançador atire a bola, isto é, que êle execute o único acto útil de todo o jôgo, e para fazer o qual foi expressamente convidado.

Pois na governação dos povos sucede coisa parecida.

Vejamos, por exemplo, o que sucede no comércio internacional. Todos os países entendem que é necessário e urgente intensificar a circulação dos produtos, para aumentar o consumo e reduzir o número dos sem-trabalho. O método natural seria, — parece —, abrir as fronteiras e deixar passar. Mas isso seria lançar a bola com as mãos. É demasiado simples! A regra do jôgo consiste em opôr à circulação das mercadorias sucessivos obstáculos: direitos de alfândega, adicionais, certificados de origem, certificados consulares, licenças de trânsito, *permis* de exportação, diferenciais de bandeira, etc., etc., de modo que se torna indispensável, de vez em quando, um bom pontapé, para lançar na rêde do adversário umas garrafas de vinho do Pôrto e algumas latas de sardinhas.

Com o turismo internacional, a mesma regra. Todos os países desejam receber turistas, e as emprêsas de viagem lançam, para os tentarem, cartazes e folhetos com promessas de regalos e maravilhas, incluindo viagens por baixo preço e hospedagem barata.

À primeira vista, tudo parece simples e fácil: questão de comprar bilhete e fazer as malas. Pois tentem V. Ex.as fazê-lo e aprenderão, à sua custa, as regras do «*foot-ball*». Às vezes, elas vêm discretamente indicadas nos prospectos, por certas frases ambíguas: — «Os viajantes devem munir-se de passaportes com os visto de tais e tais autoridades», ou «o certificado de vacina é indispensável», ou ainda «os viajantes devem assistir, pessoalmente, à visita das bagagens nas alfândegas», etc.

Para tirar o passaporte são necessários dois ou três dias, com apresentação de muitos atestados, fotografias, testemunhas idóneas, etc.; depois, mais um ou dois dias, — se é o caso —, para os «vistos»; mais outros dois para a visita à polícia internacional que autoriza a Inspecção de Câmbios a autorizar a compra de cambiais.

Na fronteira, de cá e de lá, novas formalidades da polícia internacional, que pergunta ao forasteiro quem é, donde vem, para onde vai e o que tenciona fazer; seguem-se logo os funcionários aduaneiros que lhe perguntam, maliciosamente, se tem alguma coisa a declarar, sem explicarem o quê, e se levam escudos, pesetas ou marcos, e quantos e como. E quando o turista se julga fóra do jôgo, não é raro surgir um cavalheiro sorridente, que lhe mostra o fôrro do casaco e lhe intima, bruscamente: «o seu passaporte?».

Já vêem V. Ex.as que as regras do «*foot-ball*» não são, positivamente, as mais adequadas para fomentar o turismo.

E depois, se estas formalidades evitassem o contrabando ou a entrada de indesejáveis; mas todos sabemos, que o verdadeiro contrabando não vem na bagagem dos turistas; e que nenhum indesejável ainda ficou retido na fronteira, por falta de boa e autêntica documentação.

Creio que *o desenvolvimento do turismo internacional, no nosso e nos outros países, exige, como primeira medida a abolição dos passaportes e da visita obrigatória das malas.*

Quanto ao trânsito cosmopolita... talvez seja melhor contar uma anedota. Há tempos um sábio naturalista publicou um trabalho exaustivo sôbre a «Fauna da Irlanda». No índice figurava um capítulo com a rubrica: «As Serpen-

tes da Irlanda». Aberto o livro na página correspondente, lia-se: — «Capítulo tantos. — As Serpentes da Irlanda. — Na Irlanda não há serpentes».

Pois eu direi, imitando o sábio irlandês: «Trânsito cosmopolita em Portugal. — Em Portugal não há trânsito cosmopolita».

E tenho dito.

Sé de Lisboa — Túmulo de Lopo Pacheco

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS

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

Convento de Cristo
Túmulo de D. Diogo da Gama
no Claustro do cemitério

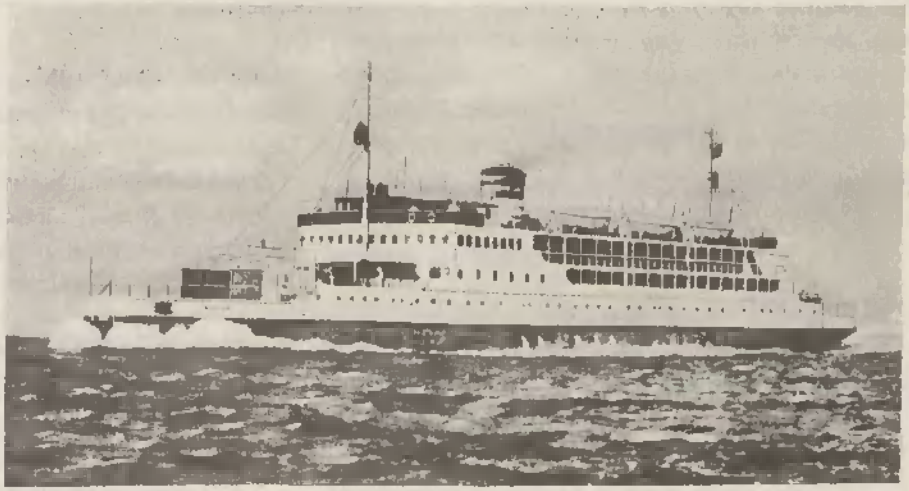
Concurso de Desenhos

Desenho do Snr. José Jorge Afonso Nogueira, chefe de desenhadores no Serviço de Estudos da Divisão de Via e Obras.

O «ferry-boat» Scilla

No seu número de Setembro de 1933, o *Boletim da C. P.* fez larga referência à utilização dos *ferry-boats*, que são barcos especialmente construidos para o transporte de carruagens, vagões e mesmo até de combóios completos com as respectivas locomotivas.

Vamos agora descrever sumàriamente um *ferry-boat* de grande tonelagem, o «Scilla», que acaba de ser construido pelos caminhos de ferro do Estado Italiano para assegurar a ligação entre o continente e a ilha de Sicilia.



O «ferry-boat» Scilla

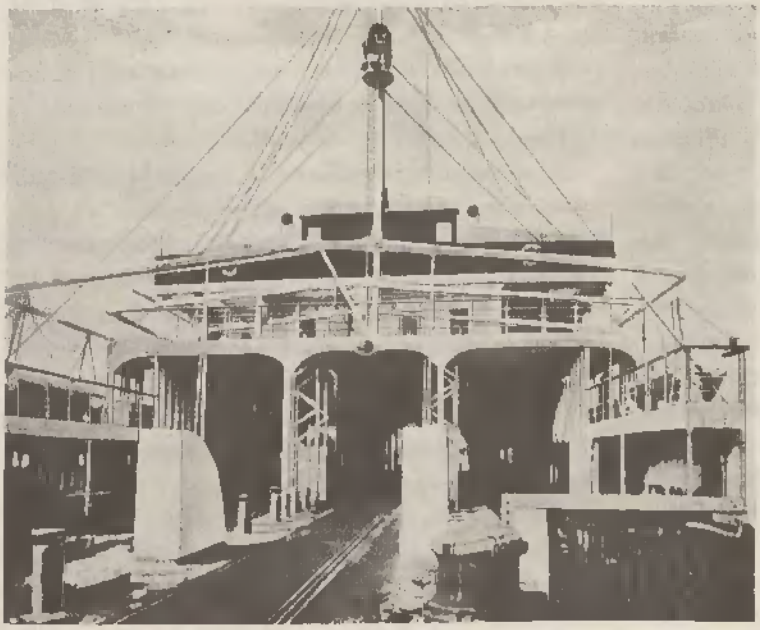
O novo barco pode transportar um combóio de 268 metros, composto de 14 carruagens, ou um combóio de mercadorias do mesmo comprimento, constituído por 28 vagões com um pêso total de 650 toneladas.

Para acomodação dêste material dispõe o *ferry-boat*, de três vias assentes paralelamente na ponte principal. As duas vias laterais ligam à central por meio de curvas de 150 metros de raio.

As principais características do «Scilla» são as seguintes:

Comprimento total	110,65	Metros
Comprimento entre perpendiculares .	109,10	»
Largura máxima ..	17,20	»
Largura na linha de água.....	16,10	»
Calado em carga ..	8,80	»
Comprimento útil das vias	268	»
Tonelagem.....	2.800	Toneladas
Potência	5.000	Cavalos

Aparelho motor Diesel-eléctrico Marelli-Fiat.



Vista do interior do «ferry-boat» Scilla

Além da ponte principal, onde estão assentes as vias, possui ainda, superiormente, mais duas pontes, a dos passageiros e a das embarcações. Sôbre esta última está colocada a *passerelle* do comando, o pôsto de T. S. F. e os diversos postos de comando de navegação.

HIGIENE

CAPÍTULO VII

DEFÊSA DAS DOENÇAS CONTAGIOSAS
(Profilaxia)

I

FEBRES ERUPTIVAS

Doenças contagiosas caracterisadas por uma erupção à superfície da pele, acompanhada de reacção febril

1) **Varíola.**

E' de tôdas as febres eruptivas a mais grave e a mais contagiosa, não só por poder causar a morte, mas ainda por deixar, quási sempre, vestígios permanentes que marcam, desfeiam e, algumas vezes, cegam as pessoas atingidas, Transmite-se pelo *contágio directo,* isto é, pelo contacto das pessoas sãs com as doentes ou, *indirectamente,* pelo ar ou por qualquer objecto sujo por elas.

O contágio dá-se em todas as fases da doença e, principalmente, durante a *seca,* quando começa a queda das crostas da pele *(descamação).*

A varíola existe em toda a parte sob forma endémica, dando lugar a verdadeiras epidemias que podem evitar-se e só nos países em que se não pratica devidamente a higiene ainda se observam.

Para isso, além da rigorosa aplicação das medidas de higiene geral já expostas, procede-se à *vacinação* como medida profilática de maior alcance.

Todos os pais têm a obrigação moral de promover a vacinação dos filhos nos primeiros mêses de idade.

Uma só vacinação não é suficiente, sendo preciso repetir-se de 7 em 7 anos *(revacinação)* para que se possa estabelecer a defesa completa.

As pessoas vacinadas podem ser atingidas pela varíola, mas sempre menos intensamente.

Por isso ninguém pode ser admitido ao serviço da Companhia, sem que prove ter sido vacinado ou revacinado.

Os agentes devem ter sempre em vista êstes conselhos e serem os primeiros a promover a sua revacinação e a das pessoas de suas famílias.

Quem assim não proceder comete um verdadeiro crime social.

2) **Escarlatina.**

Doença da infância, contagiosa desde o começo da erupção e, principalmente, durante o período de descamação.

Em alguns casos complicados, quando existem supurações do ouvido, por exemplo, o período de contagiosidade prolonga-se por dois ou três meses.

A erupção aparece, em regra, no fim de 20 a 48 horas e desenvolve-se ràpidamente, atenuando-se ao 6.º dia, dando-se a descamação da pele oito a dez dias depois.

O isolamento do doente é suficiente como medida profilática, dada a pouca difusibilidade da doença.

A-pesar-disso, devem ser postas em prática com todo o rigôr as desinfecções e cuidados já indicados.

A escarlatina é sempre acompanhada de *angina.* Cuidar-se-á, pois, especialmente da antisépsia da garganta, pincelando-a com glicerina boricada.

E' bom também untar todos os dias a pele dos escarlatinosos com essência de eucalipto.

As pessoas que tratam, ou lidam com os doentes, devem proteger-se dos produtos que a tosse pode arrastar.

No fim da convalescença está indicado o banho antiséptico.

As crianças, tendo sofrido de escarlatina, só devem voltar à escola passados 40 ou 50 dias

Os livros em uso devem ser queimados.

3) **Sarampo.**

A erupção do sarampo atinge todo o corpo sem poupar o rosto, e acompanha-se sempre de inflamação dos olhos, nariz e das primeiras vias respiratórias (catarro nasal e faríngeo), complicando-se, algumas vezes, de *bronco-pneumonia*, o que é sempre grave.

O agente do contágio, por emquanto desconhecido, reside no muco do nariz, dos brônquios e dos olhos.

E' a doença mais contagiosa da infância.

Transmite-se directamente pelo mais ligeiro contacto, aparecendo, quási ao mesmo tempo, nas crianças que freqüentam os mesmos colégios, asilos, jardins públicos, etc.

Reveste então a forma epidémica, também observada em adultos, nos quarteis, escolas, repartições públicas, etc.

O contágio indirecto é menos freqüente do que nas outras doenças transmissíveis.

Como medida profilática, há toda a vantagem em isolar os doentes e em proceder à desinfecção depois de terminado o período do contágio.

As crianças em contacto com os saramposos, durante os primeiros dias da doença, devem ser consideradas suspeitas e afastadas das escolas e asilos, etc., durante quinze dias, vigiando-se as que tiverem menos de 8 anos de idade.

A doença não defende de outra invasão. Crianças há que têm sofrido de sarampo muitas vezes, donde o ditado — *«sarampo e sarampêlo, sete vezes ao pêlo»*.

II

OUTRAS DOENÇAS INFECTO-CONTAGIOSAS

4) **Coqueluche.**

Doença das crianças, principalmente, entre os 2 e 5 anos.

Transmite-se directamente pela saliva, mucosidades e escarros, provenientes dos ataques de tosse que a caracterizam, e indirectamente, pelas roupas, brinquedos e outros objectos infectados.

E' no período catarral que a contagiosidade atinge o seu máximo desenvolvimento.

O isolamento das crianças infectadas deve fazer-se logo que se diagnostique a doença e deve ser individual para evitar o contágio da *bronco-pneumonia*, uma das suas complicações mais graves.

Além dos cuidados de higiene geral, deve fazer-se a desinfecção não só das narinas, nos doentes e das pessoas que deles tratam, mas das roupas sujas pelos escarros e vómitos dos coqueluchosos.

As crianças tendo sofrido de coqueluche não devem voltar à escola antes do desaparecimento completo dos ataques de tosse.

5) **Difeteria.**

O agente microbiano desta doença encontra-se, em geral, na garganta e nariz dos doentes, mantendo-se em plena actividade e virulência não só até à convalescença, mas ainda durante algumas semanas depois da cura.

O contágio faz se directamente pelo contacto com o doente ou, indirectamente, por intermédio de objectos sujos.

Os cuidados profiláticos compreendem o emprêgo rigoroso de todas as medidas aconselhadas para a varíola e difeteria: isolamento, desinfecção do mobiliário do doente, do pessoal, da carruagem que o tenha transportado, afastamento da escola durante 40 dias, devendo ali voltar, apenas, quando o exame bacteriológico da garganta ou do nariz, fôr negativo, vigilância bacteriológica das pessoas que o tratam e das que com ele vivam, a quem se injectará 5 a 10 c. c. de sôro a título preventivo.

6) **Febre tifóide.**

O agente microbiano desta doença encontra-se principalmente nos escrementos e nas urinas.

A água e as moscas são os principais agentes do contágio.

Mas a infecção também se pode adquirir levando à boca a mão que esteve em contacto com os tifosos, com objectos do seu uso ou sujos por eles.

Cuidados profiláticos. Para evitar esta doença deve beber-se apenas água considerada pura, ou esterilisada pela fervura, e fazer com que as

moscas não toquem nos alimentos, protegendo-os com rêdes apropriadas.

Os escrementos dos tifosos devem ser recolhidos num vaso de ferro esmaltado, de faiança ou de barro vidrado, contendo um líquido antiséptico (cal clorada, creolina, sulfato de cobre, etc.) e só depois de um contacto, algum tanto demorado, se podem despejar nas retretes, ou à superfície do solo, sendo preferível enterra-las numa cova que se cobre com cal e terra.

Se estas indicações forem seguidas poderá evitar-se que os escrementos e as urinas, infiltrando-se na terra, vão envenenar as águas das fontes e poços.

As roupas dos doentes e a da cama dêstes, os lenços, toalhas, de um modo geral, toda a roupa que neles tocar, deve ser metida num líquido desinfectante ou em água a ferver, antes de ir a lavar.

As pessoas que tratam ou lidam com os tifosos devem vestir uma blusa para proteger o fato e desinfectar-se convenientemente todas as vezes que toquem no doente ou nas roupas, quando saiam do quarto, antes de comer, lavando também varias vezes a boca com soluções apropriadas.

A *vacinação* é o meio mais eficaz de obter a profilaxia.

7) **Desenterias.**

A *desenteria bacilar* e a *amibiana* são produzidas por agentes que residem no intestino e que são expulsos nos escrementos dos doentes.

A água e os alimentos contaminados por esta, ou pelas mãos sujas ou pelas moscas, são os principais agentes de transmissão.

Os cuidados profiláticos recomendados para a febre tifóide são aplicáveis a estas doenças.

8) **Tifo exantemático.**

E' uma doença, quási sempre, mortal.

As epidemias de tifo exantemático, já observadas no nosso país, são, pois, de extrema gravidade.

A miséria física, a fome, a porcaria e a acumulação favorecem o seu aparecimento, desenvolvimento e propagação.

O seu agente microbiano, ainda desconhecido, encontra-se no sangue e transmite-se aos indivíduos sãos por intermédio dos piolhos e pulgas.

Em ocasião de epidemia devem evitar-se as aglomerações, conservando os locais no máximo estado de asseio, cuidados que devem estender-se ás pessoas.

Os doentes serão isolados, despiolhados, lavados com água e sabão, barbeados e rapados os cabelos, prèviamente desinfectados pela benzina ou xilol.

As casas habitadas pelos doentes devem ser desinfectadas e desinsectizadas; as roupas recolhidas em soluções desinfectantes ou em água fervente.

As pessoas sujeitas a ser invadidas pelos bichos devem proteger a cabeça, sovacos e verilhas com pedaços de fêltro, ou de algodão, impregnados em eucaliptol ou gomenol.

As pessoas pouco limpas e descuidadas com o asseio da cabeça devem ser despiolhadas.

A gente do povo tem o hábito de catar os bichos que infestam as cabeças dos adultos e crianças.

Nada se consegue com essa prática.

As crianças e os homens, nessas condições, devem cortar e usar o cabêlo o mais rente possível, lavando todos os dias a cabeça com água e sabão.

As mulheres usarão o cabelo curto, untando a cabeça durante alguns dias com pomadas que os médicos receitarão, lavando-a a seguir com água e sabão.

8) **Meningite cérebro-espinal epidémica.**

Esta doença dá lugar a epidemias observaveis nos grandes aglomerados e, de preferência, nos exércitos, sendo raros os contágios familiares ou hospitalares.

Transmite-se pelos convalescentes ou pelas pessoas sãs, portadoras de germenes, nas quais é difícil estabelecer a profilaxia, visto ser na nasofaringe que reside o micróbio *(meningococo)*.

Os cuidados profiláticos reduzem-se ao isolamento dos doentes e das pessoas que com eles cohabitem, as quais devem usar dos seguintes cuidados:

a) Pincelagens da garganta, de manhã e à noite, com glicerina iodada, a 1 %;

b) Gargarejos repetidos com água oxigenada diluída, a $^1/_{10}$;

c) Inalações lentas, durante três minutos, quatro, a cinco, vezes por dia, com a seguinte mistura aquecida:

Iodo	20	gramas
Gaiacol	2	»
Ácido tímico	25	»
Alcool a 60°	200	»

A aplicação do sôro anti-meningocico é empregada com êxito no tratamento desta doença e como medida profilática das pessoas que tratam dos doentes ou com eles tenham vivido, as quais devem pôr em prática todos os conselhos já expostos, a propósito das outras doenças contagiosas.

9) **Tuberculose.**

E' a mais terrivel e a mais espalhada de todas as moléstias contagiosas.

As mais destruidoras guerras produzem menos vítimas do que esta doença.

Basta dizer que em Portugal morrem de tuberculose cêrca de 20:000 pessoas por ano.

Invade todos os orgãos, mas é nos pulmões que ela se instala e desenvolve com mais freqüência.

O seu agente microbiano *(bacilo de Koch)* existe em todas as lesões tuberculosas.

Encontra-se aos milhares nos escarros que, depois de sêcos, se espalham pela atmosfera sob a forma de pó invisível, podendo atacar as pessoas de três maneiras:

Pelo ar respirado que os leva aos pulmões; pelos alimentos cobertos de poeiras ou pelo leite das vacas tuberculosas; ou pela pele quando se põe em contacto com uma ferida tuberculosa.

As particulas de saliva, projectadas pelos tuberculosos quando tossem, espirram ou falam, contém bacilos em grande quantidade.

As pessoas que têm o habito de molhar os dedos na língua expõem-se a que essa doença se lhes pegue.

E' igualmente perigoso ter entre os dentes objectos de uso corrente (moedas, lapis, alfinetes, etc.), os quais, passando de mão em mão, se sujam, acumulando micróbios dos mais variados e, por vezes, perigosos.

A permanência numa atmosfera viciada, húmida ou fria, a alimentação insuficiente, o abuso do vinho e das bebidas alcoolicas, do tabaco, dos jogos desportivos, numa palavra, todos os excessos que só servem para enfraquecer o organismo, favorecem o desenvolvimento dos bacilos da tuberculose.

As pessoas pouco robustas estão mais expostas do que as vigorosas.

O número de vítimas desta doença diminuiria consideràvelmente, se se deixasse de escarrar para o chão e se todos evitassem os abusos dos praseres, das bebidas e dos chamados vícios sociais.

Está averiguado que se herda a predisposição para adquirir a doença.

Ninguem deixa de estar sujeito e exposto aos ataques da tuberculose, dado o grande número de indivíduos atacados em todo o mundo e a enorme difusão microbiana.

O bacilo da tuberculose é fàcilmente recebido e aceito pelo organismo, mas, também fàcilmente, se imobiliza, sendo tolerado e destruido, o que prova que só é tuberculoso quem tem certas condições de receptividade.

Essa susceptibilidade pode igualmente adquirir-se.

As doenças que enfraquecem o organismo (diabete, sarampo, febre tifóide etc.), as más condições de vida, o alcoolismo, a miséria, a fadiga, a má alimentação, a habitação em locais insalubres, etc., podem predispor para a tuberculose.

Em resumo: o contágio proveniente da expectoração dos tuberculosos e a predisposição herdada, ou adquirida, e resultante das más condições de vida e dos excessos, devem ser consideradas como causas fundamentais desta temivel doença.

Deve-se, pois, procurar destruir, por toda a parte, os bacilos e proteger o organismo contra a sua invasão.

Sendo o escarro o principal factor do contágio deve promover-se a sua esterilização.

O doente de cama deve dispor de escarrador, contendo um antiséptico que destrua os bacilos.

Os outros, usarão escarradores de bolso que serão tratados como já foi indicado.

Evitar-se-á, quanto possível, o fornecimento de carnes de animais tuberculosos, proibindo expressamente os matadouros particulares.

Ferver-se-á o leite para o esterilizar.

O bacilo da tuberculose destroe-se em 10 minutos a 75°. Basta para isso deixar ferver o leite a 85°.

A manteiga, podendo conter os bacilos da tuberculose, submete-se à esterilização.

O creme aquecido a 85°, não perde nenhuma das suas qualidades.

Além destas medidas, devem proteger-se as crianças, oriundas de pais tuberculosos, tirando-as, o mais depressa possível, do meio contaminado e tratando-as convenientemente, nas primeiras idades, nos internatos infantis, verdadeiros ninhos de crianças, recolhendo-as, mais tarde, nos preventórios.

A luta contra a tuberculose é uma obrigação moral e um dever de humanidade, para a qual devem concorrer todos, pobres, remediados e ricos, em defêsa de si próprios, de seus filhos e da raça.

Por isso ela constitue o mais útil e interessante problema médico-social.

10) **Sífilis.**

Esta doença perigosíssima e que tanto contribue para o definhamento da raça, encontra-se muito espalhada e pode transmitir-se de várias maneiras. Basta que um objecto contaminado se ponha em contacto com a mais simples arranhadura para que esta se infecte e o mal se introduza no sangue.

Não se devem, pois, despresar as pequenas feridas que podem ainda envenenar-se pelos germenes de outras doenças, pelo da erisipela, por exemplo.

A sífilis também pode transmitir-se pelos objectos de uso vulgar (copos, chicaras, garfos, colheres, toalhas, lenços etc.) que tenham servido a qualquer doente. Por isso a louça e utensílios, que servem aos sifilíticos, devem ser lavados à parte e separados dos restantes.

E' uma doença muitas vezes ignorada das pessoas afectadas, que a podem ter herdado, sem que se manifeste durante muitos anos.

Os doentes esquecem-se de que a adquiriram e, como as suas primitivas manifestações desaparecem fácilmente com o primeiro tratamento, descuidam-se e não seguem à risca as indicações clínicas.

Mais tarde, sem que se espere, aparece com tal gravidade que difícilmente se pode combater, dando lugar a estados crónicos que impossibilitam para sempre.

Certas doenças nervosas e a loucura podem ser de origem sifilítica. A maior parte das paralisias é devida a esta doença e a cegueira tem, grande número de vezes, a mesma origem.

Para evitar todas as manifestações graves desta doença, que inutiliza o homem para a vida, devem seguir-se à risca os conselhos médicos.

Todo o sifilítico deve ter sempre bem presente que a sua doença, abandonada de cuidados, pode inutilizá-lo, de um momento para outro e que o tratamento evita, quási sempre, as suas mais graves complicações, não esquecendo que desprezada pode transmitir-se a toda a sua descendência.

FIM

Notas de Arte.

O Palácio da Pêna em Sintra

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

(Continuação)

Pelo que ficou explicado acêrca do processo de estratificação da crosta terrestre poder-se-ia ser levado a crer, à primeira vista, atenta a descrita regularidade da sedimentação devida na maior parte à acção mecânica, que à superfície da terra só se encontraria a última camada dos estratos, por ventura aquela que ficou concluida por assim dizer em nossos dias, e que o conhecimento das anteriores só o poderiamos obter perfurando-as com poços.

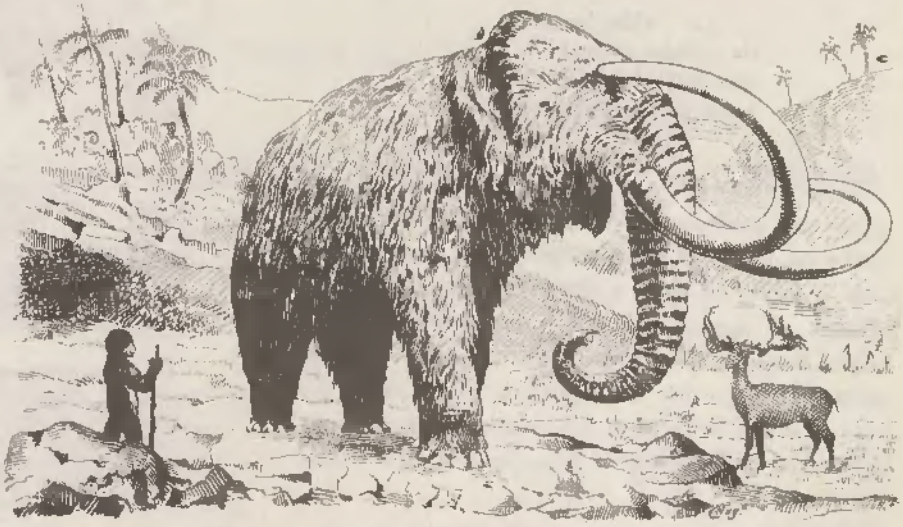
De facto, porém, não é assim porque o resfriamento progressivo do núcleo interno, que alguns afirmam já solidificado e outros querem ainda fluido, provocando um contínuo encrespamento e contracção sob a crosta sólida, tem causado nesta, numerosas pressões e conseqüentes flexões, fracturas e convulsões que muitas vezes trouxeram à superfície, como em Sintra, a série dos estratos formados nos períodos precedentes e mudaram repetidamente a posição dos mares e dos montes de modo a tornar acidentada a face do nosso planeta que no caso contrário, deveria ser uniforme.

Antigamente considerava-se que tais convulsões se manifestavam por meio de cataclismos violentos produzindo-se periòdicamente com correlativa destruïção dos organismos então existentes e criação de fauna e flora diversa da anterior.

Hoje julga-se que, ao contrário, se trata de movimentos de tal maneira lentos que são relativamente insensíveis num vulgar período histórico.

Laboriosos estudos feitos na região de Sintra levam à conclusão de que a Serra se formou nos fins da era mesozoica e começo da terciária devido a um dêsses movimentos de expansão da massa ígnea, que constitui, como disse, o interior do globo, a qual fez dobrar, levantar e quebrar as camadas sedimentares dos terrenos secundários que existiam então naquela zona do nosso país. E' o que em geologia se chama um lacolito.

Os desenhos da planta e do corte geológico da região de Sintra mostram claramente o fenómeno eruptivo referido. Os estratos formados pela deposição no fundo dos mares dos materiais em suspensão nas águas tomaram inicialmente a posição horizontal. Em virtude do esfôrço sofrido vêm-se os mesmos nos arredores da vila de Sintra quási verticais. A erosão cumprindo a sua obra milenária de destruïção fez desaparecer a cúpula do lacolito, certamente



Um mamute, o maior mamífero que existiu na era terciária

Desenho de *J. Nogueira*

Um braquiosáurio, o maior animal terrestre conhecido, cujo comprimento chegava a atingir 36 metros, comparado com um elefante africano actual (L. Joleaud — *Éléments de Paléontologie*, vol. I)

constituída pelos terrenos sedimentares envolventes, como alguns testemunhos ainda existentes no-lo provam, e poz a descoberto a rocha eruptiva — o granito — de que o seu esqueleto ou ámago é formado.

Ora é precisamente a litologia ou seja a qualidade das rochas predominantes na Serra de Sintra que, juntamente com as excepcionais condições geográficas e climáticas fez dela, na região onde bruscamente se eleva, uma zona verdadeiramente privilegiada, um autêntico retalho do paraíso no poético dizer de Gil Vicente — o famoso Pai do Teatro Português:

> ..... «Um jardim
> Do paraíso terreal
> Que Salomão mandou aqui
> A um Rei de Portugal» (1)

Uma vegetação luxuriante apossou-se de todos os terrenos vestindo os completamente desde os vales às mais altas culminâncias. Por toda a parte se ouve a água soltar o seu alegre, salutar e agradável gorgeio correndo entre flôres dos mais variados matizes que exalam aromas deliciosos, requintados e perturbantes cuja mistura envolve o ambiente numa aragem balsâmica inconfundível e justamente afamada.

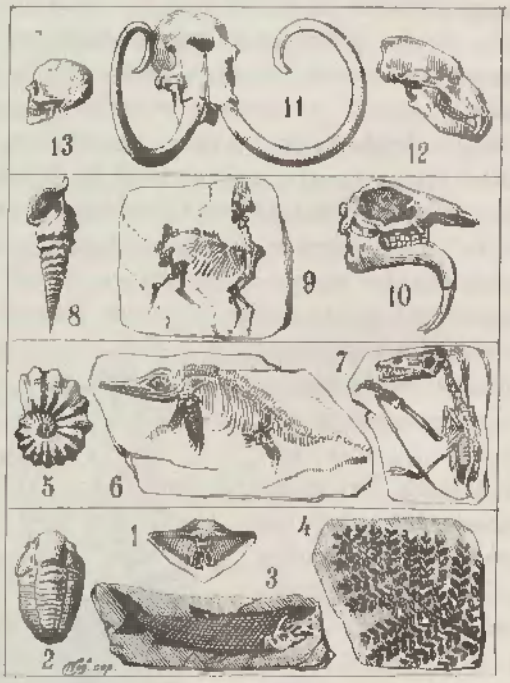
(1) Gil Vicente — *Triunfo do Inverno.*

«E' difícil encontrar em outra qualquer parte tão variada beleza, tão lindos horizontes e viçosos arvoredos, como se encontram no limitado espaço desta Serra; a própria aspereza dos penedos, contrastando com a amenidade dos bosques é talvez um dos seus mais belos ornatos».

«Tão variados os passeios que sempre é novo aquele que escolhemos; objecto de meditação para o sábio, êste solta as rédeas da sua imaginação e as suas sublimes cogitações; o amante encontra aí um novo Eden, o infeliz uma solidão amiga a quem confie as suas máguas, o poeta busca novas inspirações, reflectindo-se-lhe na mente alheada a cena multicolor, leda e deleitosa em que pascem uns olhos ávidos.

Sim! Ainda ó Sintra, por teus vales e grutas ecoam os versos divinos de Camões, do namorado Bernardim e do aventureiro Byron» (1).

De facto na estrofe XIX do já citado poema «*Child Harold Pilgrimage*» canta mais uma vez



Principais fósseis característicos das eras geológicas
Era primária: 1, Spirifer; 2, Trilobite; 3, Paleoniscus; 4, Feto
Secundária: 5, Amonite; 6, Ictiosáurio; 7, Pterodáctilo
Terciária: 8, Cerite; 9, Palaeotério; 10, Dinotério
Quaternária: 11, Mamute; 12, Urso das cavernas; 13, Homem

(1) A. A. R. da Cunha — *Sintra Pinturesca*, pág. 32.

o violento Byron as belezas da região que mais o fascinou na Europa:

«Os hórridos penedos coroados
São por conventos que o equilíbrio afrontam;
Debruçam-se em abismos que amedrontam
Sobros de muitos séculos contados;
O musgo a tudo veste e os afundados
Sombrios vales onde não despontam
Do sol os raios rubros, abrazados;
É doce o azul do mar em calmaria;
Dos pomos de ouro o ouro se alastrando
Doura os verdes viçosos e dourando
Segue a torrente como a penedia;
Galgando a rocha, orvalha a ramaria
A água despenhando-se em caudais;
Em cima a vinha — em baixo os salgueirais...
Eis o grandioso quadro de magia ..» (1)

Tão famoso recanto do ocidente europeu foi seguramente apetecido e disputado pela humanidade desde os mais remotos tempos, motivo por que ali se encontram abundantes vestígios do homem pré-histórico.

De ter sido afamada esta região durante toda a antiguidade existem não só provas documentais escritas mas também restos de desaparecidos monumentos.

Segundo parece os romanos chamavam a esta Serra o Promontório da Lua onde, por tal motivo, elevaram um templo dedicado ao Sol e à Lua que foi famosíssimo.

(1) A tradução e versificação é, como a anteriormente apresentada, da autoria do Snr Cottinelli Telmo.

«Da antiga posse dos árabes, disse Afonso Lopes Vieira, os voluptuosos de frescas sombras e de fontes cantantes, guardou indeléveis sinais a fisionomia de Sintra, que um poeta comparou a uma princesa moira rebuçada na fresquidão alva das brumas» (1).

Logo após a conquista de Lisboa aos Moiros por D. Afonso Henriques, em 22 de Outubro de 1147, entregou-se Sintra com o seu famigerado Castelo, ao Rei de Portugal que dando o devido valor a tão agradável conquista a repartiu com os seus melhores servidores sem esquecer os valorosos hospitalários, os invencíveis cavaleiros do Templo e os piedosos monges do Mosteiro de Santa Cruz de Coimbra cidade onde então se encontrava a côrte, razão por que era considerada a capital do recém-nascido Reino de Portugal.

Eis como Camões se refere a êste facto nos *Lusíadas:*

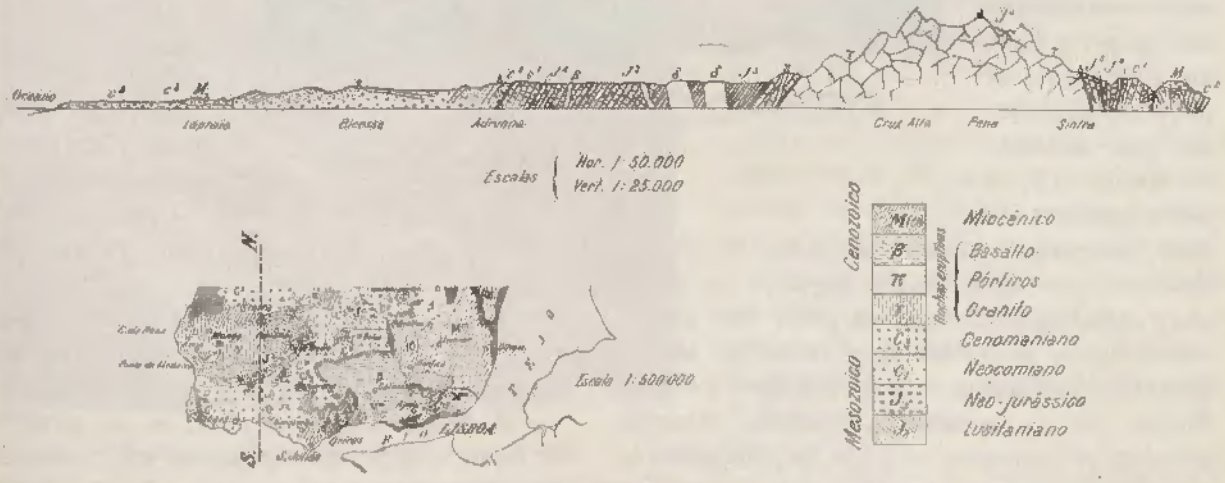
E nas serras da Lua conhecidas
Subjuga a fria Sintra o duro braço;
Sintra, onde as Nálades escondidas
Nas fontes, vão fugindo ao doce laço,
Onde Amor as enreda brandamente
Nas águas acendendo fogo ardente (2).

Não se passaram muitos anos sem que El-Rei mostrasse o seu interêsse por tão belos domí-

(1) *Guia de Portugal*, vol. I, pág. 478.

(2) Luís de Camões, — *Os Lusíadas* — Canto III estrofe LVI.

CORTE NORTE-SUL



Planta e corte geológico abrangendo a região de Sintra, segundo o geólogo Paul Choffat

nios outorgando à vila de Sintra um valioso foral, datado de Janeiro de 1154, e onde, a par da máxima clemência para com os vencidos, patenteia a sua capacidade administrativa e política e uma razoável liberalidade para os novos povoadores e colonos a quem concedeu não poucos privilégios, graças e isenções. Tal foral foi ampliado por D. Sancho I e mais tarde, em 1514, reformado por El-Rei D. Manuel I.

Demonstram não poucos documentos que desde a fundação da nacionalidade a maravilhosa Serra de Sintra tem sido sempre condignamente apreciada pelos monarcas portugueses que não raro fizeram dela a sua predilecta estância de repouso e folgança. E a tal ponto os seus invulgares encantos extasiam que chegou a fazer, por vezes, esquecer os seus deveres aos próprios Reis de Portugal. A propósito conta-se que andando D. Afonso IV, aí pelos começos de 1326, monteando feras na Serra de Sintra descurou por tal fórma os negócios da nação que, chamado com urgência pelos seus ministros a-fim-de providenciar e despachar acêrca de graves problemas da administração pública, tardou em se apresentar. Quando resolveu atender os instantes pedidos de comparência em conselho tão absorvido, entusiasmado e inebriado se apresentou que outro assunto não tinha que não fôsse referir desvanecido as belezas da Serra, os encantos das florestas com sua enorme riqueza venatória e as suas destemidas proezas de caça.

A Serra de Sintra — Uma vegetação luxuriante apossou-se de todos os terrenos, vestindo-os completamente desde os vales às mais altas culminâncias

Fotog. do Snr. Eng.º *Corrêa Mendes*

Tão enlevado ainda se conservava ao recordar as delícias de Sintra que se esqueceu não só das suas obrigações e responsabilidades mas também do fim para que, tão sobressaltadamente, ali o haviam chamado.

Breve, porém, um dos do seu Conselho usando das velhas, francas e irreprimíveis liberdades portuguesas o atalhou fazendo-lhe notar que «não era aquele o ofício de reinar, antes cuidar do bem da terra e da justiça dos vassalos; e que teria El-Rei de olhar mais a sério pelas cousas do Govêrno; quando não...

D. Afonso, impacientado, respondeu:

— ¿A mim, quando não? E quando não, quê?

— ¿Quando não, quê? — Senhor. Buscaremos outro Rei que nos governe.

Observou El-Rei.

— ¿A mim me hão-de dizer meus vassalos — quando não buscaremos outro Rei?

— A Vossa Alteza, Senhor, se no govêrno do reino e defensão dos povos não tomardes outra vereda; e quem assim vo-lo não disser,

nem é fiel a vosso serviço, nem zeloso de vossa honra» (1).

Eram assim, em Portugal, os homens e as instituïções dêsses tempos medievais que alguns teimam em classificar de opressivas e despóticas...

Não podia o brilhante e artístico espírito do Rei Poeta e Lavrador, filho de D. Afonso IV, encontrar mais digna e gentil exaltação dos deleitosos enlêvos da peregrina Sintra do que fazer a sua doação à excelsa espôsa que Deus lhe deu, a miraculosa Raínha Santa

(1) Fortunato de Almeida — *História de Portugal*, vol. I, pág. 259.

Na Serra de Sintra

«É por toda a parte uma explosão de vida, a vegetação dos trópicos misturada à dos países temperados: poucos capitais no mundo se podem orgulhar duma tão sedutora visinhança».

P. Jousset. (1)

Fotog. extraída da fita *A Canção de Lisboa*.

A Serra de Sintra — Um caminho através de admiráveis florestas

Fotog. do Snr. Eng.º *Corrêa Mendes*

Isabel. A partir dessa época ficou a afamada mansão pertencendo à Casa das Senhoras Raínhas que muito a enobreceram e estimaram.

Diz-se até que foi D. Denis o fundador do Palácio Rial da Vila que desde então denominaram Paço da Raínha. A maioria dos autores, porém, contesta tal origem pois afirma haver provas suficientes para recuar a sua fundação ao domínio muçulmano e considerar tal monumento como o sucessor da pequena Alhambra dos Walis moiros de Lisboa, devidamente ampliada por D. Denis, D. João I, D. Duarte, D. João II e D. Manuel I.

Não me ocuparei por agora de tal edifício nem de muitos outros monumentos da vila que aliás merecem detido exame e pormenorizada descrição.

Com tal introdução tive simplesmente em vista mostrar o aprêço em que o exuberante território onde se levanta o Palácio da Pêna sempre foi tido através de todos os tempos.

(1) P. Jousset — *L'Espagne et le Portugal illustrés*, pág. 348.

(Continua)

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 558. — Na Tarifa E. n.º 9 de G. V. está indicada na sua condição 3.ª a taxa mensal de $20 por cada cêsto tipo A e $30 por cada cêsto tipo B, para aluguer dos cêstos respectivos.

Não estarão êstes preços trocados, visto que os cêstos A são os grandes e B os pequenos?

R. — As taxas de que se trata não estão trocadas. A razão da aparente anomalia está em que os cêstos A, embora maiores que os cêstos B, são de custo inferior.

P. n.º 559. — Peço seja esclarecido se o processo de taxa que exemplifico está certo.

«Uma caminheira sôbre vagão, pêso 8.900 quilos, carga e descarga pelos donos, de Santa Eulália a Tramagal em p. v.»

Distância 117 Kms. — T. E. n.º 1, tabela 25, preço de detalhe (2.ª condição ao Capítulo I) sem aumento (Aditamento à T. E. n.º 1 de 8-7-933) e por V. C. 10 Ton. segundo a Classificação Geral.

Prêço 5$76×11×10	633$60
Sêlo sôbre 633$60	32$00
Evoluções e manobras: $40×11×10	44$00
Aviso, registo e assistência	1$25
Soma	710$85
Adicional de 10%	71$09
Arredondamento	$01
Total	781$85

R. — Está bem o processo de taxa apresentado.

P. n.º 560. — Havendo divergências de opiniões sôbre a forma a dar e aplicar à 7.ª condição da Tarifa E 3 de g. v. rogo seja esclarecido o seguinte:

Em determinada estação, ou apeadeiro, nas zonas alí designadas, aparece-nos a viajar um passageiro que se faz acompanhar dum cão, e pretende que o mesmo seguindo no canil do furgão aproveite para o seu despacho daquela condição e Tarifa, como pequeno animal doméstico.

Pode o passageiro referido e para o fim indicado aproveitar-se daquela vantagem?

R. — Os cães transportados nos canis não beneficiam dos preços a que se refere a condição 7.ª da Tarifa 3, tendo de se processar a taxa pela Base 7.ª da Tarifa Geral.

P. n.º 561. — A Tarifa Especial n.º 13 de G. V. em aplicação desde 20 de Janeiro de 1934, na sua condição 6.ª diz:

«Despesas acessórias — Estes transportes ficam sujeitos ás disposições da Tarifa de Despêsas Acessórias, excepto no que respeita ao prêço da manutenção, o qual está incluído na tabela».

Porém a tabela de preços diz:

(Incluídas as despesas de manutenção e todos os encargos que oneram as tarifas).

Peço, por isso, elucidar-me se se devem cobrar os prêços simples indicados na tabela, ou se se lhes deve ser acrescentado mais algum encargo.

R. — A frase *todos os encargos que oneram as tarifas* que encima a tabela de prêços da Tarifa n.º 13 de G. V., refere-se a multiplicador, impôsto ferroviário e adicional de 10% e de 5% para Sanatórios nas linhas do Estado. Os transportes ao abrigo da Tarifa n.º 13 de G. V., estão, pois, sujeitos a pagamento das despesas acessórias a que derem origem, excepto aos correspondentes a manutenção, nos têrmos da 6.ª condição da Tarifa.

P. n.º 562. — Por que distância quilométrica é processada uma remessa da Tarifa E. 10-G. V. de Santa Eulália, ou Coimbra para Tomar visto haver uns que supõem ser a distância de Tomar, outros a de Paialvo?

R. — Ás remessas expedidas para Tomar, ao abrigo da Tarifa Especial n.º 10, aplicam-se os

prêços correspondentes a Paialvo (vêr carta-impressa n.º 643 do Serviço da Fiscalização e Estatística, de 20 de Novembro de 1928).

P. n.º 563 — Desejo saber se a taxa que exemplifico está certa: «Um camião, pêso 3010 quilos, com motor, e um barco com 360 quilos de Almourol a Santarém em p. v. (Uma só expedição e carregados no mesmo vagão)» — Distância 44 Kms.

Como o Público é beneficiado com o 9.º aditamento à Tarifa Geral suponho que se lhe deve aplicar a taxa ao veículo que está ao abrigo do artigo 77.º da referida Tarifa por ser mais elevada.

Prêço Tarifa Geral 1.ª classe:

2$68 × 11 × 3,01 + 15 % (Art.º 65.º da Tarifa Geral)	102$05
Manutenção (§ 5.º do Art.º 3.º) camião $60 × 11	6$60
Manutenção (§ 5.º do art.º 3.º) barco $80 × 11	8$80
Aviso e registo	1$10
Soma	118$55
Adicional de 10 %	11$86
Arredondamento	$04
Total	130$45

R. — Está bem o processo de taxa apresentado.

P. n.º 564. — Peço seja informado se as condições do artigo 78.º da Tarifa Geral são aplicáveis só a veículos de 2 rodas ou também aos de 4 rodas, e se só a veículos nêsse artigo designado, ou a qualquer veículo das bases 28.ª a 31.ª, que não pesem mais de 350 quilos, nem ocupem espaço superior a 2 metros cúbicos.

R. — As disposições do artigo 78.º da Tarifa Geral, são aplicáveis não só aos veículos nele expressamente indicados, como a quaisquer outros que estejam nas condições descritas no mesmo artigo, sem dependência do número de rodas que possuam.

DOCUMENTOS

I — Direcção Geral

Ordem da Direcção Geral n.º 288 de 31/3/34. — Estabelece as regalias de caracter geral a conceder ao pessoal operário ao serviço da Companhia e a pessoas de sua família.

II — Tráfego

Tarifas Internacionais n.ºs 301-302. — Constituem a reimpressão actualizada das tarifas que anula.

Aviso ao Público A. n.º 397. — Anuncia a abertura à exploração do apeadeiro de Vila Pouca do Campo, situado ao Km. 208,550 da linha do Norte, entre o apeadeiro de Ameal e a estação de Taveiro.

Aviso ao Público A. n.º 398. — A-fim-de facilitar o serviço de manobras na estação de Alfândega, foi estabelecido por êste Aviso que as remessas destinadas a embarque ou à margem esquerda do rio Douro, deverão ser consignadas a Alfândega-Rio.

Aviso ao Público A n.º 399. — Precisa quais são os caminhos de ferro que observam as Disposições Complementares Especiais à C. I. M. (artigos 4.º e 6.º) nas relações entre os respectivos países e Portugal.

Aviso ao Público A n.º 400. — Com o intuito de procurarmos intensificar nas nossas linhas o tráfego de «palha de trigo prensada» e de «palha não designada prensada» para exportação pela barra do Tejo, estabeleceu-se por êste Aviso ao Público para as remessas procedentes das linhas do Sul e Sueste e destinadas a Barreiro-Mar, o preço de 30$00 por tonelada de vagão completo, e para as remessas cujos percursos estejam indicados na alínea *a)* do mesmo Aviso os preços máximos de concessão de 37$50 e 35$00 por tonelada, aplicados por meio de reembolso, quando forem atingidos respectivamente os mínimos de 2.000 e 3.000 toneladas.

Igualmente por êste Aviso ao Público foram concedidos na estação de Barreiro 12 dias de armazenagem gratuita limitado ao máximo de 20 toneladas por consignatário, sempre que se trate de remessas das mercadorias acima indicadas despachadas para Barreiro-Mar e destinadas a exportação pela barra do Tejo.

Êste Aviso anulou o A. n.º 350.

2.º Aditamento à Tarifa 401 G. V. — Modifica os preços respeitantes aos percursos belgas e reduz o prazo de transmissão das bagagens entre as estações de Paris.

Aditamento n.º 21 à Classificação Geral de Mercadorias, Animais e Veículos. — Como na actual C. G. M. não existia rubrica apropriada, ao abrigo da qual se pudessem aceitar a despacho os transportes de «tubos de fibro-cimento», foi por êste aditamento criada esta rubrica, atribuindo-se-lhe o mesmo tratamento estabelecido para os «tubos de cimento armado».

18.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial n.º 1 de P. V. — Antiga Rêde. — A-fim-de facilitarmos o transporte de resinas e seus derivados, quando destinados a exportação, foram por êste aditamento ampliados os escalões de bonificação que já tinham sido concedidos pelo 9.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial n.º 1 de P. V. em vigor na Antiga Rêde, que ficou anulado por êste novo aditamento.

III — Fiscalização

1.º Aditamento à Circular n.º 803. — Por se verificar que o preenchimento dos mapas mensais de bilhetes (mod. F 6), continua a ser feito por cópia do Registo (mod. F 4), contra o determinado no artigo 86.º do livro E 11 e na Circular n.º 803, êste aditamento proíbe terminantemente a continuação de tal prática.

1.º Aditamento à Circular n.º 808. — Determina que se podem fornecer bilhetes com redução aos passageiros portadores de passes ou de qualquer documento que lhes dê direito à viagem gratuita em qualquer das linhas das Emprêsas ferro-viárias portuguesas, a que se refere a Circular n.º 808, e presta instruções sobre o preenchimento dos mesmos bilhetes.

Circular n.º 813. — Prescrições a observar na execução do serviço relativo a passageiros e bagagens, reünindo vários documentos, parte dos quais de data já relativamente antiga.

Circular n.º 814. — Reproduz o espécime dos passes dos agentes da Companhia Europea de Seguros de Mercadorias e Bagagens, e presta várias indicações e instruções sôbre os mesmos.

Circular n.º 815. — Presta todas as instruções relativas a seguros de bagagens, mercadorias, animais e veículos e seguros contra acidentes de viagem em caminho de ferro.

Carta impressa n.º 1186. — Relação de passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura a apreender, extraviados na 2.ª quinzena de Fevereiro de 1934.

Carta impressa n.º 1187. — Determina que é obrigatória a presença de dois agentes da estação, dos mais graduados, ou, em casos absolutamente justificados, a presença de, pelo menos, um agente, à contagem da receita, à sua introdução na bolsa ou cofre e à selagem dêstes pelo chefes da estação ou substitutos.

Carta impressa n.º 1188. — Relação de passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura mensal, extraviados na 1.ª quinzena de Março de 1934.

Carta impressa n.º 1189. — A-fim-de se evitar o acréscimo considerável de requisições extraordinárias de impressos (mod. F 148), que é o resultado do deficiente preenchimento do F 146, chama se para êste assunto a atenção dos chefes das estações, assim como a dos Snrs. Inpectores, Sub-Inspectores e Verificadores de Contabilidade

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Março de 1934

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7...	4.588	5.034	2.016	2.034	2.135	1.715
» » 8 » 14	4.608	4.931	1.917	1.998	1.904	1.615
» » 15 » 22..	5.140	5.185	2.003	2.118	2.068	1.832
» » 23 » 31...	6.245	5.949	2.786	2.678	2.516	2.017
Total.....	20.641	21.099	8.781	8.818	8.623	7.179
Total do mês anterior	19.934	20.357	8.341	7.920	8.314	6.658
Diferença.....	+ 707	+ 742	+ 440	+ 898	+ 309	+ 521

Factos e informações

Automotoras Breda dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano

A casa Breda terminou recentemente a construção da automotora ligeira para os Caminhos de Ferro do Estado Italiano representada pela fotografia inserida nesta página.

É uma carruagem sôbre dois carros acionada por um motor a gazolina, tipo automóvel, que por meio de uma caixa de velocidades aciona o rodado dum dos carros. Pode dar 5 velocidades, tanto num como noutro sentido de marcha. A mudança de velocidades é feita por meio de ar comprimido.

Em cada uma das extremidades do veículo, há um pôsto de comando.

A iluminação da carruagem é obtida por meio dum dínamo e bateria, e o aquecimento por meio de água quente.

O leito da carruagem é de aço e a superestructura em alumínio para diminuir o pêso.

Esta automotora comporta 72 passageiros. Em cada extremidade existem portas para a sua entrada e saída.

As características principais são:

Comprimento entre barras de tamponagem, 16,2 m.
Largura máxima da caixa, 2,85 m.
Altura máxima da caixa, 3,10 m.
Distância entre centros do carro, 10,39 m.
Potência do motor, 120 HP a 2.500 rotações.
Velocidade máxima, 120 Kms. à hora.
Tara em ordem de marcha, 12.500 quilos.
Carga, passageiros, 6.500 quilos.
Capacidade do tanque de combustível 280 litros.
Raio de acção, 550/700 Kms.

As experiências foram efectuadas na linha *directíssima* entre Roma e Nápoles. A velocidade obtida foi de 130 Kms. á hora.

A carruagem está agora em serviço entre Florença e Siena. A distância de 100 Kms. que separa estas duas cidades é percorrida em 1 hora e 27 minutos incluindo paragens intermédias.

Automotora Breda

O combóio a vapor gastava 2 horas e 31 minutos.

Curiosidades estatísticas

«Armazém de Víveres»

Os «Armazens de Víveres», funcionam como uma enorme cooperativa, fornecendo aos agentes da Companhia não só os principais géneros de alimentação como também, fazendas, calçado e os mais variadíssimos artigos de uso doméstico.

Para se dar uma ideia dos importantes benefícios que os Armazens de Víveres representam para o pessoal, damos a seguir nota das quantidades dos principais géneros consumidos em 1933.

Arroz	145	Toneladas
Açúcar de 1.ª	285	»
» » 2.ª	68,2	»
» pilé	1,1	»
Azeite de 1.ª	46,1	Quilolitros
» » 2.ª	146,2	»
Bacalhau sueco	188,8	Toneladas
» inglês	3,7	»

Banha derretida	14	Toneladas
Batata	622,4	»
Carvão de sôbro	777,8	»
» » coque	290,7	»
Cebolas	36,5	»
Chouriço de carne	19,7	»
Café	22,8	»
Farinha de trigo	275,6	»
Farinheiras	8	»
Feijão branco	68,1	Quilolitros
» amarelo	24	»
» avinhado	9,2	»
» frade	7,5	»
» manteiga	20,8	»
» S.ta Catarina	2,8	»
» moleiro	9	»
Grão	29,4	»
Lenha	41	Toneladas
Manteiga	14	»
Massas	80	»
Milho	242,5	Quilolitros
Marmelada	8,6	Toneladas
Ovos	185.156	Dúzias
Petróleo	140,6	Quilolitros
Presuntos	8,4	Toneladas
Queijo da Serra	6,7	»
» flamengo	725,4	Quilos
Sabão Offenbach	163,7	Toneladas
» amendoa	28,6	»
Sal	56,9	Quilolitros
Sêmeas	165,3	Toneladas
Toucinho	36,5	»
Vinagre	16,3	Quilolitros
Vinho branco	129,4	»
Vinho tinto	502,1	»

Desastres de automóveis

Em Portugal continuam os desastres de automóveis.

No passado mês de Fevereiro houve **46** vítimas, das quais **4** mortos e **42** feridos. No mês de Março houve **79** vítimas, das quais **3** mortos e **76** feridos. Somando êstes números aos registados em Janeiro passado, temos já a lamentar **164** vítimas no 1.º trimestre dêste ano.

Pessoal

Agradecimentos

Pedem-nos a publicação da seguinte carta:

Por ter sido considerado incapaz pela junta do Serviço de Saúde devido a uma terrível doença que de mim se apoderou, deixei de fazer parte do pessoal das Oficinas Gerais a partir de 1 de Abril passando à situação de reformado. Por isso seria uma ingratidão se por intermédio do *Boletim da C. P.* ou de qualquer outra forma não prestasse os meus maiores agradecimentos a todo o pessoal superior pelas provas de deferência e de muita confiança que sempre depositou na minha humilde pessoa, aos meus colegas e mais pessoal pela lial cooperação na resolução de vários assuntos, facilitando bastante a minha missão, e ao pessoal operário pela forma correcta e dedicada como sempre acatou as minhas ordens, tornando-se credor da minha simpatia.

Aproveito a oportunidade para o aconselhar a que continue disciplinadamente a dar o seu maior esfôrço na execução dos trabalhos a seu cargo, para assim facilitar a missão de quem me substitue e dar ensejo a ser estimado pelos superiores.

Desejo, também, apresentar a êstes e ao inúmero pessoal, os protestos da minha gratidão pela forma como diàriamente se têm interessado pela minha incurável doença. — *José Pecegueiro Gonçalves*, Contra-mestre principal.

Também o factor de 3.ª classe na estação de Vila Franca de Xira, Snr. António Vaz Silva, nos pede a publicação do seguinte:

António Vaz Silva, vem agradecer muito reconhecidamente ao seu chefe Snr. António Lopes e seus colegas Snrs. Joaquim Nunes Bicho, José Luiz Forte, Martinho Maçaroco, José Maria Simões Pirra, Francisco C. Mendonça, Eduardo Gonçalves, Joaquim Veríssimo, Manuel Serrano, Carlos Valério, Alfredo Gomes, Joaquim Tomaz Gonçalves, Francisco Afonso, Vitor Manuel Matos e ao pessoal subordinado da estação de Vila Franca, o muito interesse que manifestaram pela sua saúde quando da grave doença de que foi vítima durante os meses de Dezembro a Fevereiro e o

desejo que sempre manifestaram pelo seu rápido restabelecimento.

O Snr. António da Cunha Peixoto, factor de 2.ª classe e encarregado da estação de Verdoejo igualmente nos pede a publicação do seguinte agradecimento:

António da Cunha Peixoto, vem por êste meio manifestar o seu maior reconhecimento aos Ex.mos Snrs. Drs. Manuel de Portugal Marreca, médico da 30.ª Secção, e Bernardino José Fernandes Ribeiro, Delegado de Saúde no Concelho de Valença, pela forma carinhosa como o trataram, quando do desastre, de que foi vítima em serviço, na estação de Verdoejo, no dia 28 de Agosto do ano findo.

Só a inteligência e carinho dêstes Ex.mos clínicos evitaram que lhe fôsse amputada a mão direita, tendo-lhe salvo a própria vida.

Agradece também a interferência do Ex.mo Snr. José Eduardo de Oliveira, quintanista da Escola Médica do Pôrto, que solicitamente auxiliou aqueles Ex.mos clínicos.

Para todos vai a expressão sincera do seu mais profundo reconhecimento e imperecível gratidão.

Reformas

Mês de Março

EXPLORAÇÃO

José Ricardo da Silva, Inspector de Contabilidade.
Henrique Isidoro Jorge, Arquivista de 1.ª cl.
João dos Santos Baptista, Chefe de 3.ª classe.
Fausto da Silva Gaspar, Telegrafista principal.
José de Matos Gaspar, Fiel de 1.ª classe.
Firmino Augusto Ferreira, Capataz principal.
João Mendes, Agulheiro de 3.ª classe.

MATERIAL E TRACÇÃO

Jaime Cardoso, Empregado principal.
Artur da Fonseca, Empregado principal.
Manuel Horta Rodrigues, Sub-chefe de Depósito.
Luís Ramiro de Carvalho, Vigilante.
Custódio Francisco dos Santos, Vigilante.
João Grilo, Maquinista de 3.ª classe.

VIA E OBRAS

Bernardo Barreiros, Chefe de Repartição.
Honório de Sousa, Chefe de distrito.
Abílio Martins, Chefe de distrito.
António Cardoso, Assentador.
Manuel Rodrigues Barge, Assentador.
João Gomes da Cruz, Assentador.
Dantel Rodrigues, Assentador.
Gaspar da Silva, Assentador.

Mudanças de categoria

EXPLORAÇÃO

Para:

Guarda de estação: O *agulheiro de 2.ª classe*, Manuel de Oliveira Paulo.

Reintegrações

VIA E OBRAS

Reintegrado no lugar de sub-chefe de distrito o assentador Francisco Martins Farias.

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO

Bernardo José Pires
Inspector Principal
Admitido como ajudante de montador em 19 de Maio de 1894

Artur Augusto de Oliveira Leitão
Encarregado da Contabilidade
Admitido como praticante em 8 de Setembro de 1893

Falecimentos

Mês de Março

DIRECÇÃO GERAL

† Joaquim Pereira Magalhães, Contínuo da Delegação da Companhia, no Pôrto.

Admitido como carregador eventual em 25 de Novembro de 1912, foi nomeado contínuo de 2.ª classe em 20 de Novembro de 1923.

EXPLORAÇÃO

† *Maria do Carmo Amaro Pinheiro,* Empregada de 2.ª classe em Lisboa-R.

Admitida como suplementar em 6 de Agosto de 1919, passou a empregada de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1927.

† *Sintio da Cruz,* Guarda-freio de 1.ª classe na 3.ª Circunscrição.

Admitido como carregador em 21 de Julho de 1920, foi promovido a guarda-freio de 1.ª cl. em 1 de Janeiro de 1933.

† *Júlio José Fernandes,* Engatador em Barreiro.

Admitido como carregador eventual em 17 de Janeiro de 1923, foi nomeado carregador em 21 de Agosto de 1928 e engatador em 21 de Julho de 1932.

† *António Lopes Pinto,* Guarda em Vila Franca.

Admitido como carregador suplementar em 21 de Maio de 1926, foi nomeado carregador em 21 de Dezembro de 1927 e passou a guarda em 21 de Outubro de 1930.

† *Manuel dos Santos Martins,* Guarda de P. N. em Olivais.

Admitido como limpador de carruagens suplementar em 11 de Março de 1923, foi nomeado limpador de carruagens em 26 de Março de 1924 e nomeado guarda de P. N. em 21 de Julho de 1932.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Bernardino Marques Júnior,* Maquinista de 2.ª classe no Depósito de Alfarelos.

Admitido como ajudante de montador em 27 de Maio de 1918, foi nomeado fogueiro de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1922 e promovido a maquinista de 2.ª classe em 1 de Março de 1931.

† *Francisco Pinto de Almeida,* Limpador de carruagens na Revisão do Douro.

Admitido como limpador de carruagens provisório em 24 de Novembro de 1920.

VIA E OBRAS

† *António Alves,* Chefe do distrito n.º 29.

Admitido como assentador em 21 de Abril de 1906 e promovido a sub-chefe de distrito em 21 de Janeiro de 1910 e a chefe de distrito em 10 de Agosto de 1921.

† Maria do C. Amaro Pinheiro
Empregada de 3.ª classe

† António Lopes Pinto
Guarda

† Manuel dos Santos Martins
Guarda

† Francisco Pinto de Almeida
Limpador de carruagens

VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA