

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES ECONOMIA E FINANÇAS—ELECTRICIDADE E TELEFONIA—OBRAS PÚBLICAS
—NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO—AGRICULTURA E MINAS—ENGENHARIA—INDÚSTRIA E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898;—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897;—Liège 1906;—Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934;—MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º—Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Sintra, Castelo da Pena (Visto de avião).—Uma homenagem do mais antigo jornal português ao nosso director Carlos d'Ornellas.—Transportes colectivos no Pôrto.—Balanço de 1938.—Gazeta dos Caminhos de Ferro.—Em que sumariamente se fala do viver de Lisboa e dos seus meios de transporte no passado, por RAÚL ESTEVES DOS SANTOS.—Para a história dos caminhos de ferro.—«O Movimento da Orientação Profissional e da Seleção Profissional», pelo Dr. FARIA DE VASCONCELOS.—Há quarenta anos.—Dr. Alfredo Cortês.—Efemérides.—O Ateneu Ferroviário, por ALEXANDRE SETTAS.—O nosso número comemorativo.—Imprensa.—Coisas do passado.—Brindes e Calendários.—Grémio dos Importadores, Agentes e Vendedores de Automóveis e Acessórios do Sul.—Congresso Açoreano.—Linhas Portuguesas.—Caminhos de Ferro Coloniais.—Parte oficial.—Linhas Estrangeiras.—Os nossos mortos.—Publicidade

1 9 3 9

ANO 51.º

16 DE JANEIRO

NÚMERO 1226

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIROCARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSE DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL ESTEVESCoronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MÁRIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.º JAIME GALO

Coronel de Eng.º ABEL URBANO

Capitão HUMBERTO CRUZ

Engenheiro AVELAR RUAS

ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON

Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £ . . .	1.00
FRANÇA () fr.º . . .	100
ÁFRICA () . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00



*Uma homenagem da mais antiga
jornal português ao nosso director
Carlos d'Ornellas*

Pela pena de Victor Cruz, distinto jornalista que visitou recentemente Lisboa, presta o mais antigo jornal português "O Açoreano Oriental", que se publica há 104 anos em Ponta Delgada, homenagem ao nosso querido director, sr. Carlos d'Ornellas.

Os açoreanos, sempre gratos, não se esquecem nunca da contribuição valiosa de Carlos d'Ornellas prestada à propaganda do arquipélago açoreano, nem se esquecem, também, de que partiu dêle a iniciativa da criação do "Grémio dos Açores", que tantos serviços tem prestado às nossas ilhas.

Do artigo de Victor Cruz, que vem ilustrado com a fotogravura do nosso director, desejamos arquivar os seguintes períodos:

"É necessário que a gente dos Açores saiba quem é o mais ferrenho dos Açoreanos.

O que os defende sempre, é calorosamente, em todos os lances, o que mais os enaltece.

Um dos que mais se tem sacrificado por este "rosário de nove contas".

E a sentinela vigilante do bom nome dos Açores.

— Esse Açoreano é Carlos d'Ornellas.

Oriundo de Angra do Heroísmo, viveu alguns anos em S. Miguel e, muito novo ainda, foi residir para a Capital.

Activo como poucos, leal e valente, foi um dos bravos combatentes da Grande Guerra.

Publicou em Lisboa, mercê de muito boa vontade e muito espírito de sacrifício, por estes rochedos e por estes ilheus a "Revista Insular e de Turismo" — magnífica publicação no seu género, tôda pró Açores, num hino perene e constante.

Essa manifestação do seu açoreanismo, trouxe-lhe um prejuízo de milhares de escudos, porque nem todos compreenderam o seu gesto e sofreu grandes decepções por ter pensado ingenuamente, que todos os açoreanos queriam tanto a estas ilhas como ele queria.

Carlos d'Ornellas está hoje à frente da "Gazeta dos Caminhos de Ferro", da qual é director.

Em Lisboa, Carlos d'Ornellas é sempre a alma de todas as organizações de que faz parte, mercê da sua febril actividade, do seu espírito irrequieto e aguerrido, da sua lealdade e camaradagem!

Por este conjunto de raras qualidades, Carlos d'Ornellas tem em Lisboa valiosas relações nas principais esferas e conhece o meio em que vive como as pontas dos seus dedos.

Todo o valimento de que dispõe, está sempre às ordens dos Açoreanos que a ele recorrem. E, muito embora, por vezes não tenha recebido a gratidão como paga, Carlos d'Ornellas não fracassa, nem se arrepende e é sempre o mesmo, pronto a servir os Açores e os Açoreanos."

A homenagem de "O Açoreano Oriental" sensibilizou-nos em extremo. A Ferreira de Almeida, seu director, e a Victor Cruz, os agradecimentos da Redacção da "Gazeta dos Caminhos de Ferro".

TRANSPORTES COLECTIVOS NO PORTO

O Comércio de Leixões publicou uma série de proficientes artigos acerca das facilidades que importa dar ao tráfego de passageiros suburbanos do Pôrto, seriamente estorvado pelo exagero das tarifas tanto da Carris de Ferro, como da Companhia do Norte de Portugal.

Vamos reproduzir a parte essencial dos artigos, chamando para êles a atenção do sr. Ministro das Obras Públicas, visto que a companhia só existe de nome e é gerida por uma Comissão delegada do Governo.

Precederemos as transcrições de algumas reflexões preliminares acerca do momento problema das tarifas e que devem ser suficientemente remuneradoras de modo que não impeçam nenhum transporte. Chega-se a esse resultado pela variedade de preços com as circunstâncias dos transportes mediante tarifas especiais, quer de passageiros, quer de mercadorias.

São principalmente os transportes a pequenas distâncias que mais podem ser influenciados pela redução de preços, o que se verifica nas linhas suburbanas. A modicidade dos preços atrai os passageiros e permite melhor aproveitamento da capacidade de transporte dos comboios.

É esse critério que judiciosamente orienta os artigos cuja parte essencial vou transcrever e que foram originados pelo salutar empreendimento da construção de casas económicas nos arredores do Pôrto, que devem ter por complemento a facilidade e barateza dos transportes quotidianos dos inquilinos-proprietários.

Vamos reproduzir a parte essencial de cada artigo.
27-11-38

F. de S.

I — A Carris e suas tarifas

As tarifas dos eléctricos são elevadíssimas e com zonas muito curtas.

Achamos caras as tarifas ferroviárias; mas, se as compararmos com aquelas, temos, evidentemente, de considerá-las baratíssimas. As vantagens concedidas pelos Caminhos de Ferro, em bilhetes de assinatura, são muito apreciáveis; o mesmo já não acontece com a Carris.

Esta enferma do «mal-de-avença»; aqueles, não. Quere dizer: a linha do Douro tem 200 quilómetros; todavia, se se quiser um bilhete de assinatura entre Pôrto-Rio Tinto, ou entre Pôrto-Régua, esse bilhete é concedido, pagando-se, sómente, pela distância utilizada e não pelos 200 quilómetros que a linha mede. Cada passe tem, portanto, seu preço.

Com a Carris do Pôrto, o caso muda de figura. Se se quiser um bilhete de assinatura Praça-Foz ou Pinheiro Manso-Batalha, ela não o vende. Vende sim, um bilhete de assinatura que concede o direito de viajar em muitos carros, dentro de certa área, numa grande área de quilómetros; afinal sem vantagem, porque só se necessita da viagem Praça-Foz ou Pinheiro Manso-Batalha.

Aprecemos, agora, as tarifas:

Caminho de Ferro — Bilhete de assinatura, 3.^a classe, sem limite de viagens: Pôrto-Rio Tinto, 8 quilómetros; custo anual, 195\$00. Pôrto-Espinho, 26 quilómetros; custo anual 373\$00.

Carris do Pôrto — Praça-Foz, 6 quilómetros (3 zonas), 26 viagens mensais de ida e volta; custo anual; (a) bilhete avulso, 748\$80; (b) bilhete de

assinatura, 892\$00 (é certo que êste bilhete dá direito a viajar noutras linhas e não tem limite de viagens. Note-se, porém, que para outros pontos da cidade, por exemplo Praça-Ameal — linha 7 — as mesmas 3 zonas — indicadas no caso da Foz, o bilhete de assinatura já custa 1.000\$00... e a distância Praça-Foz é superior à distância Praça-Ameal...)

Estes números são concludentes e, por isso, dispensam comentários. Reforçam, no entanto, a opinião de que os novos bairros a construir, deveriam, ser servidos por Caminhos de Ferro.

Hipotéticamente, o transporte de operários no Pôrto, em carros eléctricos está resolvido... e com preços relativamente razoáveis em relação aos da venda avulsa, mas de facto mais caros cerca de 280% (!) do que os do Caminho de Ferro (complicando as 3 zonas avulsas, Praça-Foz, 6 quilómetros, com os 8 quilómetros Pôrto-Rio Tinto) com a agravante de, na Carris, o número de viagens ser limitado, isto é, uma por dia e nos Caminhos de Ferro ser ilimitado.

Mas, como se ia dizendo, o transporte de operários está hipoteticamente resolvido, porque a concessão de tal abatimento é ilusória — e para a maioria não existe — uma vez que... é necessário os passageiros estarem nas barreiras, o mais tardar às 7,45 da manhã!... e regressarem, pouco mais ou menos, à volta das 18 horas.

Os marçanos, os caixeiros, os escriturários ou guarda-livros, os amanuenses, os oficiais de diligências e tantos outros, não serão, também, operários? Ora, se o trabalho destes principia às 9, 10 e 11 e termina depois das 19, podem utilizar-se de tal pseudo-regalia?!

Não andaria bem a Carris, dentro do seu próprio interesse (quanto mais barato se gasta) criar passes para linhas ou zonas?

4-12-38

II — A Companhia do Norte e Matozinhos Obras — Ramal da Trindade

Refere o artigo a expectativa jubilosa dos que esperavam ter transportes baratos no Ramal de Leixões.

Atenta a relativa barateza da habitação nos diversos locais, servidos pelo ramal de Leixões, muitos moradores de casas insalubres da Cidade Invicta, não obstante situados em bairros típicos e históricos... planeavam deixar a cidade.

Os proprietários do concelho já viam as suas propriedades mais valorizadas pela procura de habitações.

A construção civil também lucraria com o levantamento de novas casas.

Mas, não aconteceu assim, infelizmente para todos, inclusivè os accionistas; e como já se disse, vivemos uns momentos de dôce ilusão, apenas porque, como é notório, a Companhia do Norte encarreou escandalosamente as suas tarifas, no momento em que tinha caducado o ultimo adicional de 10%, cuja validade as Companhias Ferroviárias reconheceram útil não prorrogar, e a C. P. estabelecia tarifa especial para todas as estações distantes do Pôrto, até 40 quilómetros!!

Para a sua decisão administrativa, que se nos afigura incongruente, anómala e absurda, não achamos explicação plausível.

Vejamos como se fundamenta a nossa asserção: Antes do combóio chegar à Trindade, custava um bilhete de assinatura (anual-séries) entre Boavista-Senhora-da-Hora, 4 quilómetros, 180\$00. Pois bem; inaugura-se a estação e aquele mesmo trajecto passa a custar 205\$00. Aumento de quase 15 %, porquê?

Mas há mais e melhor. O preço do percurso Trindade-Boavista, 2 quilómetros, custa também, 205\$00. Quere dizer: Tanto se paga por 2 como por 4 quilómetros!

Mais concludente: Um passageiro da Senhora da Hora que queira utilizar-se da estação da Trindade, passará a pagar 410\$00, isto é, 230\$00 por 2 quilómetros!! Note-se, porém, que antes de 1 de Novembro, o percurso de 4 quilómetros custava 180\$00!!

Do exemplo citado, servindo-nos da aritmética, apuramos que o custo por quilómetro sofreu o aumento de 52 % aproximadamente!!

Resultados de tais desatinos: Os passageiros das linhas da Povoa e Guimarãis, reclamaram, junto dos poderes públicos, por meio de representação enviada ao sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações, e continuam a servir-se da Boavista, em sinal de protesto. Para êles, a estação da Trindade não existe. Não erraremos muito, se calcularmos em mais de 90 por cento o número daqueles que assim procedem. Excluímos, bem entendido, o movimento domingueiro.

Para a população da nossa terra, mercê da ridícula diferença de preço nas passagens (comparado com a Carris) a abertura do túnel das Aguas Férreas, em nada a beneficiou. Daí advém o facto de continuar a preferir o transporte eléctrico, se bem que caríssimo, vagaroso e irritante.

Não é, porém, com preços caríssimos, que a Companhia consegue chamar o público aos seus combóios de material pouco limpo, sem aquele asseio que a locomoção a vapor não pode fornecer-lhe! O grande público vai, sim, mas só quando puder dizer: «O serviço é mau, mas o preço convide e por isso se desculpam as deficiências».

Para rematarmos as nossas palavras de hoje, apresentamos a seguinte comparação de tarifas:

C. P.: Pôrto-Ermezinde, 12 quilómetros, Esc. 265\$00;
C. do Norte: Trindade-Matozinhos, 12 quilómetros, Esc. 783\$00. Cerca de 200 por cento mais!!

Estes preços são para bilhete anual, 3.ª classe, sem limite de viagens. Pusemos de parte, na comparação, o sistema de séries, em virtude de, praticamente, não existir na C. P., em face da modicidade dos preços da já, referida tarifa, e querermos ser justos, colocando os dois percursos em perfeita igualdade de circunstâncias.

De igual modo procedemos com a Carris. Saliencemos, todavia, que ela, *pela ida para o emprêgo, nos chupa, anualmente, 936\$00* (26 viagens por mês, a 3\$00).

O leitor viu bem?!

Dispensamo-nos de comentar...

11-12-38.

III — Confrontos de tarifas e serviços

Escolhemos, propostadamente, a Linha de Cascais-Estoril, cujos serviços, comodidades e asseio, são modelares, para provarmos quão justos são os nossos reparos.

Assim, informamos o leitor que o percurso Cais-do-Sodré a Caxias, 12 quilómetros, custa por assinatura anual, em 3.ª classe, sem limite de viagens, 583\$55, contra 783\$00, da Trindade a Matozinhos;

mais caro, como se vê, em igual distância, 200\$06!! No sistema de séries, o aumento ultrapassa aquela importância!!

Além do exagerado aumento verificado nas tarifas da Companhia do Norte, esta tem, ainda, em seu desabono, deficiente serviço de exploração e material muito inferior, da grande maioria dos seus combóios que, de modo algum, se podem pôr em confronto com os da sua congénere da Costa do Sol, onde temos a comodidade e o asseio próprios de linha moderna de tracção eléctrica.

Ficamos, dêste modo, a saber que a Sociedade Estoril nos oferece combóio cómodo (boas carruagens) e limpo (não ha faúlhas, nem fumo, nem pó de carvão), por preço inferior ao da sua colega do Norte, onde falta a comodidade e essa limpeza.

Ultimamente, têm-se dado casos pitorescos nos seus serviços. Há cerca de duas semanas, avariou o apito da locomotiva de certo combóio; e, para a sua substituição, um carregador, de corneta em punho, foi encarrapitado no topo da máquina!... E' frequente, os lampeões substituirem as lampadas eléctricas; e, algumas vezes, quando estas funcionam, serem acesas depois da passagem do túnel! Com respeito ao cumprimento dos horários, também não há razão de estar calado...

Segue a crítica acerba da chamada estação de Matozinhos e do apeadeiro do Padrão.

Quere dizer: a Companhia do Norte tratou de intensificar o seu serviço de combóios para Matozinhos, sem se importar em melhorar as suas instalações nesta vila, pois tudo quanto existe é do tempo das espingardas de carregar pela bôca; nem o público, que porventura utilize os seus combóios, nem a categoria da vila, lhe mereceram consideração.

A partir do momento em que a Companhia queira clientes para a sua linha, isto é, quando os preços forem razoáveis, afiguram-se-nos que o citado apeadeiro há-de vir a ter movimento regular.

Seguem vários alvitres acerca do serviço na Rua S. Salvador.

18-12-38.

IV — A linha de circunvalação

Em presença destes casos e, como ainda não há mercadorias, a C. P. podia entreter-se a transportar passageiros. Aumentaria, assim, as suas receitas e concederia ao infeliz trabalhador a deslocação diária e forçada, para o seu emprêgo, por preço humano e justo, aplicando, bem entendido, a tal tarifa de que temos falado.

Se o custo do bilhete de assinatura anual, sem limite de viagens, entre Pôrto e Espinho, 26 quilómetros, é de 373\$00, ou seja 1\$02,2 por dia, para o percurso Leixões-Pôrto, o preço deveria ser igual.

Não é pedir demais, nem desejar excepções para a nossa terra; simplesmente se pede que a C. P. nos conceda aquilo que concede aos outros.

Supor-se que, pelo motivo da grande volta a efectuar para se atingir a cidade, o alvitre que vimos desenrolando não terá êxito, é erróneo; o tempo gasto no trajecto é igual ao do carro eléctrico.

O tempo é o menos: o preço é tudo...

Não seria, sómente, a população de Matozinhos-Leça, a servir-se da Linha: Santa Cruz do Bispo, Leça-do-Balio e S. Mamede de Infesta, também pesam...

O horário deveria ser estabelecido de harmonia com as necessidades do maior número de passageiros — os trabalhadores em geral da Indústria e Comércio. Assim, teríamos:

De manhã, ida para o trabalho: 3 combóios, a chegar a S. Bento às 7,30, 8,40 e 9,40;

À tarde, para regresso: 3 combóios, a partir de S. Bento às 17,45, 18,30 e 19,30.

No caso de esta tentativa vir a ser coroada de êxito mais 3 combóios, pelo menos, seria preciso pôr em circulação: 1 a partir de Leixões, por volta das 14 horas; e 2 para o teatro (ida e volta).

O que acaba de ler-se é quase a cópia do que já existe para os felizardos das linhas do Norte, Minho e Douro, até certa distância do Pôrto.

Quanto à Linha de «Cintura», impõe-se, portanto, a remodelação do sistema de exploração adoptado até agora, e a modificação dos horários.

Não faz sentido que, em País tão pequenino como é o nosso e sob a administração da mesma Empreza concessionária, na mesma região, as diferenças das tarifas, impostas ao público, se mostrem tão absurdas, como presentemente se verifica.

Mas nada de confusões: a remodelação que pedimos consiste *'em pôr-nos a nós, iguais aos outros; e nunca os outros iguais a nós.'*

Para complemento do nosso alvitre, lembramos a necessidade de criar, até com carácter provisório, o apeadeiro de Santo Amaro, junto à doca. Esta é a parte que reputamos principal, para se alcançarem resultados satisfatórios.

O horário vigente, de pouco ou nada serve o público; aliado aos preços altos (de assinatura) parece verificar-se insucesso na exploração. Os combóios domingueiros actuais — se foram criados para recreio — não correspondem, na realidade, a esse fim, pois, como todos sabem, o domingo é o dia de descanso; de almoçar mais tarde e com mais *cavaco*; de carícias mais ternas aos filhos; de *arranjo pessoal* mais cuidado, etc. Por estas razões, os referidos combóios deveriam partir depois das 14 horas.

Salientamos que o modelo do horário apresentado na nossa sugestão, visa principalmente servir os trabalhadores que têm as suas ocupações no Pôrto; mas a C. P., pelos seus serviços especializados, deve mandar proceder ao estudo das necessidades das relações dos vários centros populacionais servidos pela linha, com a sede do concelho. As leiteiras, hortaliçeiros, lavadeiros, também não são clientes de desprezar.

V-25-12-28

Conclusão

Depois da construção das duas novas linhas, onde se gastaram dezenas de milhar de contos, vemos, com mágoa, continuar-se a permitir o sacrifício da população, com manifesto prejuízo das Companhias Concessionárias e, sobretudo, do Estado que, no ano económico corrente, inscrevem no seu orçamento a dotação de cerca de 36 mil contos para *cousas ferroviárias*.

Não ignoramos o que sobre resultados de exploração, em Caminhos de Ferro, se tem passado nos últimos anos; mas, além de outros, um dos factores principais do insucesso reside, em grande parte, no regime tarifário.

Parece que a C. P. tendo dado fé, agora, do mal, está a fazer *coisas interessantes* sobre o assunto; e assim, não só tem baixado sensivelmente os preços dos bilhetes de assinatura, como ainda tem criado

novas modalidades de chamariz; a concessão de bilhetes especiais em determinados dias da semana, de férias, etc. E é ver, como nesses dias a lotação é insuficiente.

Nunca fomos partidários do preço alto e proibitivo; preferimos — como o povo — a possibilidade de aquisição pelo duplo fim atingido: servir bem e dar lucro ao empresário.

Em certa região da América, segundo lemos algures, havia uma linha férrea em estado de verdadeira ruína. Henry Ford, conhecedor do facto, adquiriu por baixo preço as acções da Companhia falida e... com grande espanto dos administradores, a sua primeira medida foi reduzir de 50% as tarifas vigentes... Meses depois — antes de dois anos — as acções eram cotadas na Bolsa e a Companhia principiava a ter resultados positivos.

Ocorre-nos neste momento, caso fresquinho, passado entre nós, aqui ao pé — Braga.

A capital do Minho tinha carros eléctricos para... circularem vazios, tal a suavidade do preço das passagens e o número de turistas da linda cidade minhota ser insuficiente para equilibrar os encargos da exploração. Resultado: Os deficits acumulavam-se de forma assustadora e criaram embaraçosa e séria situação económico-financeira aos Serviços Municipalizados, seus concessionários.

Para evitar a extinção dos serviços de viação, alguém, muito prudentemente, alvitrou a seguinte tentativa de reabilitação: Redução das tarifas. Assim se fez. E a população bracarense é mais feliz: serve-se dos carros; o pessoal ficou contente por por não aumentar o desemprego; a cidade movimenta-se; o fornecedor da energia está satisfeito por não perder tão bom cliente e... o Município alegre por ter acertado na experiência e ver sensivelmente melhorada a situação económica dos Serviços Municipalizados, com tendências muito favoráveis para extinção próxima dos prejuízos sofridos.

Neste século de mecânica — não o ignoremos — há ainda quem palmilhe seis e oito horas diárias para ir e regressar do trabalho!!! Trajectos de três e quatro horas, são vulgaríssimos!!!

Amigo nosso, com quatro filhos, morador no Bairro da Telheira, ganha 800\$00 mensais (vencimento considerado razoável por... quem dispõe de três e cinco contos para gastar num mês...), nos dias em que janta em casa e volta ao centro, *percorre a pé, aproximadamente, dezoito quilómetros!!* (Fica entendido que almoça no escritório). Combóio não tem; o carro eléctrico, custar-lhe-ia, por assinatura, 85\$00 mensalmente; ele paga de renda 99\$00!!...

Quem supuser este caso isolado, erra.

— O momento problema dos transportes colectivos no Pôrto — urbanos e suburbanos — precisa ser enfrentado a sério e resolvido conforme os superiores interesses da Nação o determinarem.

Como não existe o Sindicato dos Consumidores e na nossa terra não temos uma Sociedade de Defesa e Propaganda de Leixões, entregamos, para prestígio do Estado Novo e honra dos concelhos atingidos, a defesa do assunto aos insignes representantes do Poder Central, no Distrito, sem esquecer, é claro, as vereações interessadas — Pôrto, Matozinhos e Maia — e a notável pleia de distinatos deputados que, na Assembleia Nacional, representam o Pôrto, confiados no seu elevado patriotismo e na sua vontade de bem servir.

BALANÇO

D E

1938

O que foi o ano de 1938 em todos os sectores da actividade portuguesa? Vamos procurar fazer um resumido balanço dos principais factos do ano pretérito.

No que diz respeito aos caminhos de ferro, apesar da crise que os avassala, construiram-se alguns novos troços, melhoraram-se muitas linhas, renovou-se material e beneficiaram-se algumas estações. A Companhia Portuguesa, a quem se deve a iniciativa das viagens turísticas em combóios expressos populares, organizou novas excursões a preços módicos, acessíveis a todas as bolsas, contribuindo, assim, para que os portugueses conheçam melhor a sua terra maravilhosa.

O caminho de ferro, que veiu dar ao país um notável impulso no seu progresso — industrial e agrícola — começa a ser, também, com os Expressos Populares, um factor importante do turismo nacional.

O português em geral não viaja, sobretudo o português de Lisboa. Vai, é certo, a Sintra, ao Estoril, a Cascais, em combóio, e, em paquete, só vai a Cacilhas, nos "transatlânticos" da Parçaria... Daí para além, é o Mar Tenebroso... E Portugal é um museu de coisas belas, museu vivo onde os próprios documentos do passado conservam a sua poesia e o seu encanto. Mostrar Portugal aos portugueses é uma obra meritória, patriótica, que os Expressos Populares estão realizando sempre com êxito crescente.

No que se refere a teatros — há pouco, infelizmente, a assinalar. Escasseiam os originais portugueses. A bem dizer, só temos um teatro e uma companhia: O Teatro Nacional e a companhia Amélia Rey Colaço. As outras companhias tão depressa se formam como rapidamente desaparecem. Há que pôr em relevo a boa vontade de José Loureiro, que tem teimado em reunir bons artistas no Teatro da Trindade. Temos bons artistas — o que é preciso é dar-lhes direcção e disciplina. Não há países adeantados sem bons teatros. E Portugal não é um país decadente.

Chamem-se os mestres para ensinar e obriguem-se os discípulos a venerá-los. Porque é que Alves da Cunha, o maior actor português, não trabalha?

No cinema há que registar alguns filmes portugueses: "Canção da Terra", de Jorge Brum do Canto, que constituiu um êxito enorme; a "Rosa do Adro",

de Chianca de Garcia e "Os Fidalgos da Casa Mourisca", de Artur Duarte. Preparou-se nesse ano ainda "A aldeia da Roupa Branca", que se estreou há dias e está despertando um justificado interesse.

Os melhores filmes estrangeiros continuam a exhibir-se nas nossas casas de espectáculo, e é digna de registo especial a iniciativa do emprezário Lopo Lauer que no Eden Teatro introduziu uma modalidade interessante, os "Complementos vivos". No Coliseu dos Recreios, apresentaram-se várias companhias de circo e números de variedades.

Em literatura, alguns livros enobreceram a intellectualidade portuguesa, como "A aliança inglesa", do prof. Dr. Marques Guedes, as "Peregrinações", de Norberto de Araujo, o romance "Ana Paula", de Joaquim Paço de Arcos, o romance "A Ilha Verde", de Maria Lamas, e o romance humorístico "Amor de Perdigão", de Armando Ferreira.

Em arte — fizeram-se muitas exposições de pintura e desenho, na Sociedade Nacional de Belas Artes e outros salões.

Inaugurou-se em Outubro um templo, na Avenida Berne, consagrado à Senhora de Fátima, que é uma maravilha no género modernista. É o primeiro no estilo, que se constroe em Portugal.

No que diz respeito à política colonial, o ano de 1938 notabilizou-se com dois acontecimentos de alta importância: a viagem do venerando Chefe da Nação a Angola e a I Exposição-Feira de Angola, que constituiu uma manifestação consoladora das possibilidades daquela nossa província.

No sector industrial há a registar novas actividades e no que diz respeito a melhoramentos públicos, tanto em Lisboa como no Pôrto, os jornais deram-nos conta de muitas realizações. Portugal renova-se, e ao mesmo tempo conservam-se com carinho as coisas belas do passado.

Feito este ligeiro balanço do ano que expirou apenas há 15 dias, podemos afirmar que o ano de 1939 não nos reservará surpresas, mas desde já começa a dar-nos a certeza de que a vida em Portugal continuará a registar progressos.



Gazeta dos Caminhos de Ferro

Ainda por ocasião da passagem do ano tiveram a gentileza de nos enviar cartões de saudação e telegramas os srs.: Eng.º Carlos Manito Torres, Governador civil substituto de Setúbal; Manuel Guedes, director-gerente da Fundição Tipográfica Gini; Romão Pereira Cardoso; João Coimbra, combatente da Grande Guerra; Francisco do Carmo, director da Escola Comercial Portuguesa; Júlio Cayola, Agente Geral das Colónias; Alexandre Benech Pomarède; A. Monte, director da antiga casa G. Heitor Ferreira; Bertrand (Irmãos) L.º, etc.

Dêste rigor se exceptuavam os coches reais e dos embaixadores e ministros das cortes da Europa e os cardinais patriarchas, arcebispos e bispos.

Estas loucas prodigalidades⁽¹⁾ punidas pela pragmática e pelos alvarás já referidos, ampliando penalidades cominadas nas Ordenações do Livro V título 100, estavam bem longe do preceituado num dos primeiros documentos reveladores da vida do soberano, o Regimento de 11 de Abril de 1258 firmado em Guimarãis por D. Afonso III e pelo qual o rei tinha apenas para seu uso pessoal seis cavalos.

Mas deixemos em paz as quase inúteis providências régias; as castas privilegiadas de geração em geração calcurriarem, entre outros, os caminhos de Alcântara, Belém, Palhavã, Bemposta, Benfica, Caxias, Queluz, Ramalhão, Necessidades, Ajuda e Sintra, para quem a vida era um delicioso paraíso e esqueçam-nos do Niza, do Farrobo, do Penafiel e do Viana que dissiparam enormes fortunas em loucas prodigalidades para observarmos o povo.

* * *

Os moradores de Alfama e dos arruamentos excêntricos, compostos na sua quase totalidade por gente humilde, que albergavam no vezo das ruelas estreitas e sombrias onde o Sol parecia entrar a medo, a miséria do seu viver, êsas, fora a caminhada diária, a pé, para o seu trabalho, sempre distante do seu tugúrio, raro se abalancava a um passeio até à Baixa.

Havia exceções, é bom que se diga, a estas normas usuais, mas elas só se davam em dias de festejos populares em que o povo — a eterna criança — se divertia alegremente, ou quando de acontecimentos que lhe impressionassem a alma ou a que a sua curiosidade não pudesse resistir.

Estavam nesses casos as noites dedicadas aos três santos de feição genuinamente popular, em que, pela força da tradição, os habitantes dos bairros pobres afluiam pressurosos ao Rossio em busca de umas horas de alegria que lhe fizessem esquecer as agruras da vida.

Ali, nesse lendário Rossio, era vê-los entregues aos bailados e descantes da moda, numa sólida concórdia que durava até ao romper da manhã. Depois, após a compra, nos mercados improvisados, do indispensável mangerico, ei-los de abalada, sempre contentes, cada um em debanda do seu lar...

Meses volvidos, muitos deles lá voltavam a reunir-se em ruidosos folguedos com o advento do

Entrudo, que os esperava barulhento — o Carnaval tumultuoso do Chiado em que os estroinhas, os fidalgos turbulentos e os endinheirados ansiosos de dar nas vistas, se divertiam, gastando enormes quantias nas compras de ovos e tudo quanto de alguma maneira, pudesse sujar e molestar o pacato transeunte.

Também, se pudessem, não faltavam às feiras, mercados do povo, com os seus ingênuos divertimentos e apreciados petiscos, mercados cuja origem se perde na noite dos tempos. Primeiro era nos Prazeres, depois, pelo Espírito Santo, nas Amoreiras, em Outubro no Campo Grande e mais tarde em Belém nos meses de veraneio, Agosto e Setembro.

Para estas feiras, partiam em ranchos de famílias, alugando no Pôco do Borratim os burros que os conduziam e os farneis respectivos. Lá faziam as compras indispensáveis adquirindo na do Campo Grande — a mais importante como centro comercial — entre outros géneros, briche, nozes e passas para todo o ano.

Igualmente se faleciam pessoas da família real, personalidade de vincada influência na política, ou alta patente militar, o povo que podia não faltava à passagem do cortejo a manifestar a sua saudade ou a observar interessado as pompas, as fardas vistosas dos dignatários do Paço, as vestes roçagantes dos prelados, os arminhos dos senhores do pariato e o, para ele sempre atraente, aspecto marcial da tropa.

Fora estes magnos dias, a que podemos juntar, depois do advento do constitucionalismo, as cerimónias referentes à abertura das Cortes, mas a que assistiam quase sómente funcionalismo civil e militar, a vadiagem elegante que nada produzia e as mulheres para quem a curiosidade e o desejo de se mostrarem é tudo; o povo de Lisboa era concentrado como nenhum outro; dir-se-ia recear o contacto com todos aqueles que não fossem os vizinhos do pé da porta.

(¹) Segundo nos relata o escritor brasileiro Noronha Santos, as leis e alvarás punidoras do luxo das carruagens motivaram no Brasil ao Vice-Rei, D. António Álvares da Cunha, em 1767, enérgicas providências.

Profligando o luxo e as despesas excessivas que se faziam no Rio de Janeiro, abatendo e arruinando casas nobres, lamentava o Conde da Cunha a precária situação de chefes de família que endividados, se viam constrangidos a deixar a cidade, retirando-se para os engenhos e fazendas da Capitânia. Viviam ali — acrescentava o Vice-Rei — sem nenhuma aparência, tal a pobreza a que os arrastaram, o luxo das carruagens e o desperdício.

TEMPOS IDOS

Em que sumariamente se fala da viver de Lisboa e das seus meios de transporte : - : na passada : - :

Por RAÚL ESTEVES DOS SANTOS

II

E para que tal sucedesse, muito deveria contribuir, como vimos expondo, os hábitos recolhidos da maioria da população, transmitidos de família a família, e a insuficiência de transportes compatíveis com a bolsa das camadas de meios recursos, facto que só se começou a dar com a inauguração dos ómnibus em 1852 e especialmente muito mais tarde, em 1872, com o aparecimento dos primeiros carros americanos.

* * *

Falámos do povo, da classe média, da burguezia, da nobreza e dos reis. Os fidalgos perdulários, os filhos pródigos e os boémios, todo o cortejo de estroïnas e de gosadores para quem a vida era apenas um pretexto para o prazer, êsses atinham-se primeiro aos recursos da sege bamboleante, do cavalo de raça ricamente ajaezado, quando desejavam alasdear na cidade e que lhes servia para todo o género de aventuras.

Mais tarde, anos decorridos, utilizavam-se da tipoia ligeira para visitar, numa patuscada alacre, as locandas afamadas que havia para lá das portas, onde se serviam bons piteus regados com vinhos de optimas cépas e se batia o fado, ou para entrevistas amorosas em refugios apropriados nas quintas solarengas dos arrabaldes.

Era ainda do mesmo modo, na sege desengonçada, no cavalo de bom ferro com arreios à marialva, ou na tipoia veloz guiada por batedor de renome, que os grandes amadores tauromáquicos desciam a Carriche, passavam ao Senhor Roubado numa carreira vertiginosa, para cobertos de poeira, ascenderem acompanhando os toros de bela casta vindos das lezírias, ao redondel, primeiro e por pouco tempo ao Salitre, depois ao Campo de Santana, no propósito de cobrir de aplausos, sagrando-o por tardes quentes—as tardes de sol e moscas—o artista perdileto.

* * *

Mas no que a diversidade de meios de condução que o progresso ia fazendo surgir assumia aspecto mais grave e conselheiral, era quando transportava famílias de pretencioso bom tom aos lugares de veraneio burguês—convindo notar que todos estes locais de eleição se acham há muito incluídos na vasta área de Lisboa, como parte integrante da cidade de *mármore e granito*.

O que vimos de dizer dava-se por exemplo com os lugares de Campolide, Ajuda, Laranjeiras, Carnide, ou ainda Benfica, Campo Grande, Lumiar, Charneca e Ameixoeira, sítios de magníficas águas, ares sádios e sombras acolhedouras.

Para Belém e Pedrouços, as praias da *élite* desse tempo, usava-se seguir pela via fluvial, para o que havia carreiras estabelecidas, embora a maioria dos seus frequentadores dessem a preferência à carruagem.

Interessante é conhecer que havia famílias de pe-

quenos burgueses ricos de prosápia que, ao transpôr a velha estrada da circunvalação, quer utilizando qualquer dos veículos em voga, ou a vulgar tipoia reboçada por pilecas, se julgavam a caminho de alguma das já então celebradas termas do estrangeiro.

E se os nossos olhos os seguissem de perto, notaríamos que a embaladora ilusão dêsse luxo prolongava-se, para muito dos veraneantes por toda a duração das férias, finda a qual regressavam a penates conduzidos pelo mesmo auriga de cuja mão experimentada fiavam a existência, saturados de oxigénio que os alentaria até ao verão seguinte.

De Sintra e Cascais, que ficavam longe, nem vale a pena falar. As pessoas *chiques*, de grandes teres, a velha e privilegiada fidalguia, familiares da corte e uns poucos negociantes de grosso trato, iam a ares, em dóce vigilatura para qualquer destas magníficas vilas, onde possuiam casa própria e que se encontravam situados muito distante das sessenta portas da cidade, que o zêlo do fisco avaramente defendia.

As esplêndidas localidades situadas entre Benfica e Sintra, Pedrouços e Cascais, só mais tarde, com o caminho de ferro, tiveram o merecido desenvolvimento visto que o ómnibus e o vapor tornavam demoradas e incomodas essas viagens.

* * *

Mas o Tejo procurará o leitor? Quem atravessaria o Tejo em direcção a Aldegalha, Alcochete, Barreiro ou com destino à Outra Banda? Fácilmente se encontrará a resposta à pergunta formulada, se o leitor se lembrar que o lisboeta tem horror ao mar e pensa que os que o sulcaram, os que deram à capital o nome de cidade marinheira não nasceram em Lisboa e não se esqueceram ainda do embaraço que qualquer pessoa punha em transpôr os confins da sua rua.

De forma que além dos arrais e mais tripulação que, por dever de ofício o cruzavam em todas as direcções, com excepção dos dias de nevoeiro, raros eram os alfacinhas que se aventuravam a irem contemplar o espectáculo de maravilha que é o panorama da cidade, visto do alto do forte de Almada.

A navegação àquem da barra fazia-se em magestosas faluas de brancas latinas enfunadas, esbeltas fragatas, ligeiras canôas e uma sorte de frágeis barquitos como os varinos, bateiras, lanchas e catraios, levados pelo manso esvoaçar dos remos; mas quem havia de arriscar a pele em tão fálieis meios de condução tinha de possuir a témpera de um lídimo pôstero do Gama. Não podia ser por menos.

É que, para o critério simplista dêsse nossos avoengos, atravessar a bacia do Tejo em certos dias ventosos, de tantos que o ano têm, era emprêsa nada inferior à da passagem do Cabo Tormentoso, cujas lendas ainda pululam na razão, no entendimento de muitos velhos do Restelo.

Era assim na época distante que vimos de evocar, antes da fundação da primeira companhia de navega-

ção, em 1852 com os seus barcos a vapor para Cacilhas, Belém, Cascais, Vila Franca, Carregado e Azambuja e do forte impulso que ao recreio náutico trouxe o rei marinheiro D. Luiz.

* * *

Ocupamo-nos especialmente nesta rápida digressão pelo passado, da vida que levavam os habitantes de Lisboa e das dificuldades nos meios de transporte de carácter acentuadamente popular em tempos que já lá vão.

Citamos o horror ao movimento e a repugnância que a burguezia tinha em sair de casa, em conviver com o mundo. O comércio ia às residências vender as suas fazendas quando não atendia a freguezia mais ousada dentro das próprias carroagens à porta dos estabelecimentos, mas isso só se dava com gente nova que teimava em romper com êsses preconceitos e por isso era alva de censuras.

Comportando agora, pelo que se vê o espírito irrequieto dos lisboetas dos nossos dias, dir-se-ia que tudo isto decorreu há séculos e, no entanto, toda esta evolução não ultrapassou cento e trinta anos.

Apontar a diversidade dos meios de condução que durante o espaço de tempo compreendido no estudo que vimos fazendo, existiam, é o mesmo que registrar o nome da sua quase totalidade, pois a não ser o *palanquim* e as *andinhas*, todos os outros em constante aperfeiçoamento chegaram a ser vistos pelos nossos avós.

A simples título de curiosidade, vamos no entanto relembrar alguns desses interessantes veículos:

Liteira, côche, carroção, churrião, cadeirinha, estufa, estofimi, florão, carrocim, caleça, carroça, paguebote, berlinda, sege, carrinho de arruar, traquitâna, vinagreira, carrichoche, caleche, char-à-banc, cabriolet, mail-coach, vilbury, cab, phaeton, daumond, americana, vitória, landeau, mylord, coupé, aranha, carrinha, tipoia, touneau, breack e charret.

Para os transportes em comum, hoje denominados colectivos, lembra-nos; o *ómnibus* soberbo de imponência, a *mala-posta* com a sua estação no Carregado, a que não faltava a respectiva alfândega, e o enlace por via marítima com Lisboa, e a *deligência* ligando as malhas de uma viação insipiente.

Também se não deve esquecer os primitivos *velocípedes* e as rudimentares *bicicletes*, assim como as primeiras *moto-cicletes*, ruidosas mas úteis, com as cadeirinhas à ilharga que fizeram época e que ainda hoje cumprem a sua obrigação em certos serviços públicos e em algumas empresas industriais.

Da infenidade de veículos que citamos, uns pesados e rastejantes para viagens longas, outros mais leves, para pequenos percursos e para as exigências da vida citadina, quase todas foram já imoladas às necessidades imperiosas do progresso.

Dos que restam, os que resistiram à acção do tempo e do caruncho, encontram-se, os de maior ri-

queza e arte nos museus, ou vivem como recordação em casas da velha nobreza, servindo alguns de transportes fúnebres e um ou outro apenas, menos arcaico, válido ainda, vimo-los em serviço moderado, espalhados por essa província, vivendo uma vida semi-activa, empregados com êxito na lavoura e nos nossos maus caminhos vicinais.

Os triunfadores de ontem: o *lamarjant*, o *americano*, o *rippert*, o *salazar*, o *florindo*, o *jacinto*, a *luisitana*, o *chora* e os *ascensores*, foram também já vencidos, pelo hausto brilhante do *combóio* e do *eléctrico*, e êstes, começam já coitados, a preocuparem-se seriamente com a concorrência da *camioneta*, do *automóvel* particular, do *taxi* e do *avião*, que se apresentam como seus terríveis competidores.

Todo este progresso de viação concorreu para mudar completamente a fisionomia da cidade, onde hoje reina a febre excursionista, uns em grupo com o seu título simbólico, viajando em camionetas e automóveis, outros em conjunto, nos chamados *expressos populares*, ou com bilhetes de excursão em combóios ordinários.

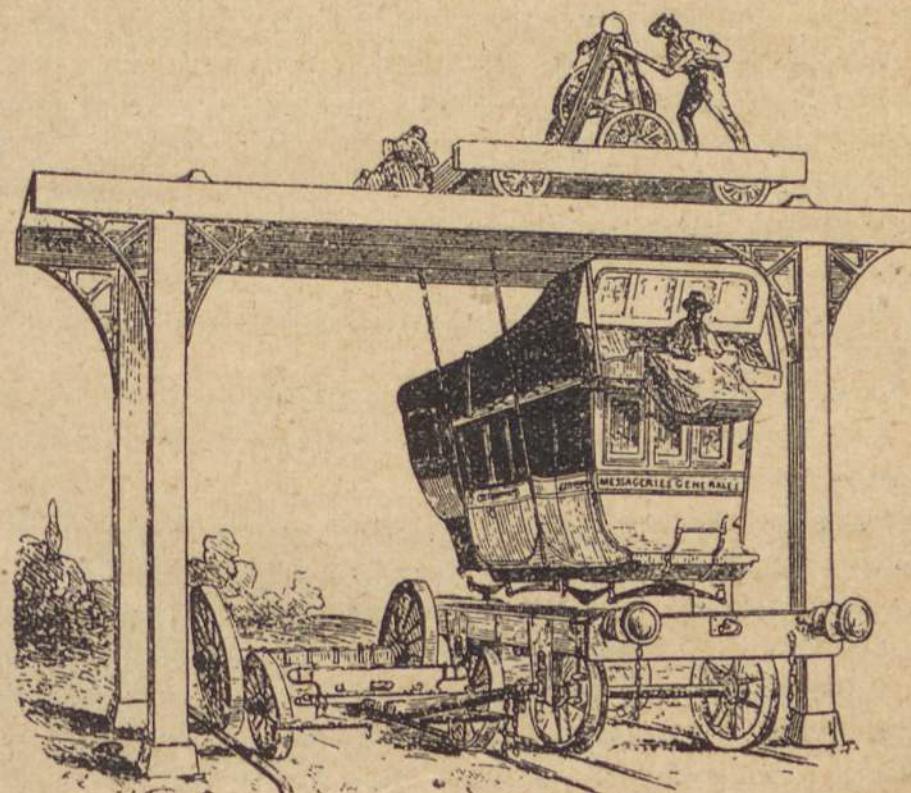
Lisboa, assim, internacionaliza-se. Já ninguém se restringe ao seu bairro como a dóninha à sua toca. A mesma população, que dantes hesitava em sair à rua, não hesita presentemente, num anseio de cosmopolitismo, a sair por esse mundo além. Mas mesmo assim, poucos se conhecem e quase nenhuns se estimam...

(Conclusão)

Para a história dos caminhos de ferro

“DILIGÊNCIAS” EM LINHAS FÉRREAS

Em 1840, na linha férrea Paris-Orleans, empregou-se um guindaste especial, para colocar sobre os



rails pesadas diligências, o que evitava o trasbordo de passageiros e respectivas bagagens.

Por aquêle processo, os passageiros não se davam ao incomodo de descer das diligências em que viajavam.

“O Movimento da Orientação Profissional

e da Seleção Profissional”

Pelo DR. FARIA DE VASCONCELOS

(Conclusão)

Entre as raparigas as profissões escolhidas e as respectivas percentagens são as seguintes:

Modistas	43,4 %	Bordadoras	3,7 %
Correios e Telegrafos	13,8 »	Telefones	2,7 »
Professorado	13,0 »	Dactilógrafas	1,9 »
Comércio	8,5 »	Belas Artes	1,0 »
Costureiras	5,5 »	Enfermeiras	1,0 »
		Ajuntadeiras	1,0 »

Alguém disse um dia, e com razão, que se se realizassem os desejos dos pais e dos filhos quanto à escolha da profissão produzir-se-ia no mundo uma verdadeira revolução económica. É a impressão com que igualmente se fica ao examinar o quadro das percentagens das profissões escolhidas pelos rapazes e raparigas que prestaram as suas provas no Instituto. De facto, elle não corresponde às necessidades do mercado do trabalho: há profissões que são excessivamente procuradas, há outras cuja procura é extremamente limitada e outras por fim inteiramente abandonadas. Não há proporção, não há equilíbrio neste quadro profissional, em que a repartição dos indivíduos se faz cegamente, sem conhecimento das necessidades da orgânica e da fisiologia industrial. De-certo os erros individuais ou inevitáveis num sistema que não tem por base a orientação profissional organizada, acabam, depois de muito tempo, por neutralizar-se, segundo as leis dos grandes numeros. Mas isso não constitue uma compensação nem para os indivíduos vítimas da sua ignorância, dos seus desacertos, nem para um grande número de actividades industriais que muito sofrem com a instabilidade profissional, a mão de obra escassa ou de qualidade inferior, por carência de órgãos de filtração e de regulação que intervenham na escolha da carreira, tomando em conta não sómente as aptidões dos indivíduos mas também as condições do mercado do trabalho, as necessidades da produção.

Examinando as percentagens dos ofícios escolhidos pelos rapazes e raparigas que vieram ao Instituto deparamos com os factos que atrás apontámos.

Entre os rapazes a profissão mais escolhida é a de serralheiro; um terço dêles quere seguir êste ofício. Esta percentagem coincide com as percentagens obtidas no estrangeiro e cuja explicação é atribuída pelos autores à atração que os progressos da mecânica sobre êles exerce. Entre nós, porém, embora êste factor intervenha na escolha desta profissão, a principal razão é outra, pois um inquérito complementar permitiu-nos chegar a saber que a grande maioria dos rapazes escolhe a carreira de serralheiro com a esperança de poderem ser admitidos nos arsenais do Estado e de por conseguinte passarem a ser, de certo modo, funcionários públicos. Se acrescentarmos à percentagem — 30,2 % — dos que querem ser serralheiros, as percentagens das profissões relativas à indústria dos metais, grossos e finos, chegamos

a um total de 38,8 %. Ora se nos países de intensa vida industrial — e onde a percentagem dos candidatos à metallurgia e indústrias de metais, orça também por 40 % — há entre 10 a 20 % de indivíduos a mais do que pede o mercado do trabalho, que não sucederá entre nós, onde a actividade industrial é mais escassa e menos intensa.

Fica um pouco mais de metade para as restantes profissões. O desequilíbrio é manifesto. Assim na indústria dos transportes, uma das mais consideráveis e de efectivos mais importante apenas 5 % de candidatos, nos trabalhos agrícolas 2,1 %, na indústria do vestuário 1,4 %, na indústria da alimentação 0,4 %, etc. O mesmo desequilíbrio se nota dentro dos próprios ramos da mesma indústria. Mas não é sómente a flagrante desporporção entre ofícios procurados que fere a atenção. Como se sabe, contam-se por centenas as profissões que existem: compare-se essa prodigiosa abundância e diversidade com o probríssimo, insignificantíssimo quadro das 40 profissões procuradas pelos nossos rapazes.

As observações que acabamos de fazer, com mais rigor cabem ainda ao quadro das profissões escolhidas pelas raparigas. O ofício em voga, omnipotente, é o de modista: 43,4 %, ao qual bem pode acrescentar-se ainda a percentagem de 7,5 % de candidatos ao comércio, porque é ainda a moda que as solicita para esta carreira. Compare-se esta percentagem com a percentagem quase ínfima da costura modesta, 5,5 %, cujas especialidades são tão diversas e de tantas aplicações! Na enfermagem apenas 1 % de candidatas; inteiramente abandonados os serviços domésticos, os serviços da alimentação e tantos outros onde a mulher encontra compensadora remuneração.

Imaginem-se estes rapazes e estas raparigas entregues soberanamente à sua decisão ou à das famílias. Nas escolas — a questão é de mais ou menos anos e de mais ou menos valores — terminam a sua preparação. Ei-los lançados na vida. Os rapazes — em pequeno número — triunfam, mas os outros, a grande maioria, os mediocres e os inaptos, vegetam miseravelmente, saltitam de ofício para ofício, arrastam lamentavelmente a sua existência e prejudicam as próprias actividades profissionais. A lei férrea, brutal, da oferta e da procura não cuida de desgraças, não se compadece das vítimas.

De aí, a necessidade amplamente justificada, de organismos especializados que esclarecendo os indivíduos sobre as suas aptidões profissionais e as condições do mercado do trabalho procurem colocá-los nas situações que mais lhes convêm a estabelecer um equilíbrio tanto quanto possível normal entre a oferta e a procura.

Examinemos agora um outro aspecto do problema. É necessário escolher a carreira conveniente. Será possível fazer com acerto essa escolha? É, desde que se empreguem métodos científicos, que hoje se possuem para êsse efeito.

É doutrina aceite por todos quantos se ocupam destes problemas que, para poder orientar convenientemente um

adolescente para uma profissão ou grupo de profissões, duas condições são necessárias:

1.º — Estudar e conhecer o adolescente que queremos dirigir;

2.º — Estudar a conhecer a profissão que ele deseja exercer.

O problema da orientação profissional pode ser formulado nestes termos:

Conhecidas as aptidões que caracterizam uma profissão e conhecidas as aptidões que possue um determinado indivíduo, importa determinar se este indivíduo convém para a profissão que deseja seguir e, no caso negativo, qual a profissão para a qual deve ser encaminhado. O problema está pois no conhecimento do orientado e no conhecimento das profissões e do mercado do trabalho.

Para chegar a este duplo conhecimento, é preciso, pelo que respeita ao orientado, sujeitá-lo a uma série de provas destinadas a determinar as suas aptidões características, bem como as suas inaptidões.

Em primeiro lugar procede-se a um exame clínico, antropométrico e fisiológico rigoroso, que recaia não só sobre o estado somático e funcional actual do orientando e seleccionando, mas também sobre os seus antecedentes hereditários e pessoais. Como se sabe, há taras, afecções dos diferentes aparelhos, — respiratório, circulatório, ósseo, digestivo, muscular, nervoso, etc., — que constituem contra-indicações absolutas ou relativas para o exercício de determinadas profissões. É preciso pois investigar, o adolescente não possue alguma das contra-indicações físicas para a profissão que pretende seguir e que comprometeriam a sua saúde ou o seu êxito na profissão que escolheu, bem como determinar as aptidões somáticas e funcionais características para a carreira em vista.

Vem em seguida o exame psicológico, da mais alta importância, que se compõe dumha série numerosa e variada de provas devidamente estabelecidas destinadas a estudar a forma, o grau, a extensão, a força, as características que revestem as diferentes capacidades e incapacidades mentais do indivíduo — inteligência, atenção, observação, memória, imaginação, percepção, reactividade, iniciativa, temperamento, etc.

Esta série de exames é completada por informações e inquéritos feitos junto dos pais, dos professores, dos empresários, de todos quanto possam fornecer elementos sobre o orientando ou seleccionando.

Mas para a prática da orientação e da selecção não basta conhecer o orientando e o seleccionando. É preciso conhecer as profissões nos vários aspectos que as caracterizam; tais são sob o ponto de vista psicológico as funções psíquicas que a profissão põe particularmente em jogo, em ação, a forma destas funções que conduz à superioridade profissional, etc.; sob o ponto de vista técnico os gestos, atitudes e movimentos característicos, a estrutura e funcionamento dos instrumentos de trabalho, as suas possibilidades de adaptação às forças físicas e mentais do homem, etc., sob o ponto de vista económico e pedagógico, as possibilidades de desenvolvimento da profissão, coeficiente de desemprêgo, salários, organização corporativa, doenças profissionais, fadiga, oferta e procura, aprendizagem, métodos de trabalho, etc..

Graças a valiosos trabalhos de investigação e análise científica realizados nos mais diversos países, encontram-se já hoje devidamente estabelecidas com precisão as características físicas, mentais, técnicas, económicas e pedagógicas de centenas de profissões. Do mesmo passo os métodos da psicoteenia, graças a aturados estudos, permitem dum modo experimental e objectivo fazer com rigor científico o exame das capacidades e inaptidões dos indivíduos.

A orientação e a selecção profissional tem pois um sólido fundamento científico. Mas, a-pesar-de tudo, dirão alguns:

ver e crer como S. Tomé. Que valor têm os métodos psicotécnicos? A que resultados positivos conduzem êles? Os métodos psicotécnicos apresentarão ou não vantagens de segurança, de rapidez, de rendimento, sobre os métodos empíricos geralmente utilizados para recrutamento e selecção do pessoal? Como respondem a esta pregunta os técnicos, os empresários, as administrações que empregam métodos psicotécnicos?

Citemos entre centenas de exemplos apenas uma pequena série, de valor probatório no campo da técnica.

Comecemos por algumas grandes empresas e passemos depois a alguns serviços públicos.

a) — As fábricas metalúrgicas de Witkowitz, que ocupam mais de 20.000 operários e perto de 2.000 empregados, têm, como aliás a maioria das grandes empresas modernas, um laboratório psicotécnico cuja tarefa principal consiste em seleccionar as diferentes categorias de pessoal. Cêrca de 5.000 indivíduos por ano são submetidos a estes exames psicotécnicos. Os resultados obtidos são mais que satisfatórios: correlação boa entre os resultados dos *tests* e valor profissional dos operários, eliminação dos inaptos e diminuição dos acidentes em «proporções consideráveis».

b) — Não são menos sugestivos os estudos de Kellner: Nove anos de experiência de selecção psicotécnica na indústria metalúrgica de Berlim mostram que esta selecção representou uma economia de 300 marcos-ouro por aprendiz e que aumentou a qualidade e a quantidade do trabalho de 15 %. Vêr M. Kellner Neun Jahre Prüferharungen en Berliner Metallindustrie.

c) — As célebres fábricas de material eléctrico da A. E. G., de Berlim foram das primeiras a introduzir, desde 1923, a selecção psicotécnica do pessoal. Os inquéritos feitos ultimamente sobre diversos grupos de operários especializados, com o fim de comparar o valor profissional com os valores do exame psicotécnico, deram resultados muito satisfatórios: numa escala de 4 pontos as divergências entre a nota do «atelier» e a nota psicotécnica oscilaram em média em volta de meio ponto e não foram além dum ponto senão muito raramente.

d) — Passemos a outro género de actividades.

As investigações de Pond e Bills e que recaíram sobre 2.133 empregados de escritório e mostraram uma boa correlação entre o rendimento dos *tests* utilizados e o rendimento profissional, provando assim a validade do psicotécnico no dizer dos autores dos estudos.

e) — Poderíamos seguir multiplicando as citações de investigações sobre o acôrdo, a boa ou alta correlação entre os métodos psicotécnicos e o rendimento profissional: 1) Zirn, sapateiros; 2) Diez Gasea, modistas; 3) Bolt, perfuradores de fichas; 4) Bayer, dentistas; 5) Buffer, operários das fábricas de lampadas Osram; 6) Lahy, condutores de carros, agulheiros; 7) Miles e Vincent, condutores de taxis; Treat, operadores a máquina na indústria do vestuário, etc., etc..

Passemos agora aos serviços públicos em vários países e citemos alguns exemplos típicos.

f) — Já tive ocasião de chamar há pouco a atenção para o facto de os Estados Unidos terem durante a Grande Guerra organizado os seus quadros de oficiais, seleccionado os recrutas, submetendo perto de 2 milhões de homens ao exame psicotécnico. O que me resta agora dizer é quais foram os resultados obtidos com esta experimentação psicológica. Pois os resultados incontestados e incontestáveis desta experiência atrevida foram os seguintes:

1.º — Quando os oficiais foram encarregados ulteriormente de classificar os soldados segundo o valor do seu serviço, a nova classificação foi idêntica à dos «tests» em 49 % dos casos e diferia apenas de uma unidade em 88 % dos casos restantes; 2.º — inversamente, em diversos regimentos que não foram submetidos aos «tests» os homens

apresentados como inaptos pelos oficiais foram classificados pela comissão de «tests» como tendo em média uma idade mental de sete anos. Em presença destes resultados, do mais alto rigor científico, ninguém pode negar o valor dos «tests» desde que êles sejam elaborados, aferidos, aplicados por pessoas idóneas.

g) — Os serviços valiosíssimos prestados pelos *tests* no exame psicológico dos recrutas norte-americanos contribuíram poderosamente para difundir nos Estados Unidos e na Europa os princípios e os métodos da psicoteenia. Assim o reconhece a portaria do Ministério da Guerra de 3 de Janeiro de 1936, que nomeia uma comissão encarregada de estudar a aplicação ao nosso exército dos métodos do Instituto de Orientação Profissional, quando diz: «depois de largas experiências feitas durante a Grande Guerra e sucessivamente ampliadas e intensificadas desde então, os processos e exames psicotécnicos têm actualmente uma aplicação corrente aos serviços militares em vários países».

h) — Há vários anos que o Instituto que tenho a honra de dirigir, trabalha com a nossa Marinha de Guerra na selecção do seu pessoal: candidatos a pilotos aviadores, apontadores, telemestristas e radiotelegrafistas. Que valor têm os métodos empregados? É o próprio Ministério da Marinha que, num ofício de 7 de Julho de 1936, o diz nos termos seguintes: «Há oito anos que o Instituto vem prestando à Marinha valiosíssimos serviços na selecção do seu pessoal para diversas especialidades».

i) — Consideremos agora outros serviços públicos. Assim, o estudo de T. Seracky sobre os exames psicotécnicos dos funcionários do Serviço de Segurança Pública na Checoslováquia mostra que existe uma alta correlação entre os métodos psicotécnicos e o valor profissional dos funcionários.

j) — O serviço psicotécnico dos Correios e telégrafos alemães, criado em 1930, comporta uma organização importante com uma estação central em Berlim e 13 serviços psicotécnicos em várias grandes cidades do Reich.

Perto de 4.000 indivíduos foram submetidos aos exames psicotécnicos durante os 3 primeiros anos de funcionamento do laboratório; deste número, perto de 1.500 foram admitidos nos empregos de telegrafistas e de motoristas. No conjunto dos indivíduos admitidos mediante provas psicotécnicas, só 23 foram despedidos, o que prova a validade do exame psicotécnico.

l) — Passemos a outro serviço público:

Carros eléctricos e «autobus». Do estudo sobre a selecção psicotécnica dos condutores de carros eléctricos e «autobus» feito pelo próprio Director Geral da Exploração destes serviços na Região de Paris, vamos extraír dados eloquêntissimos. Ninguém está melhor colocado do que o Director Geral destes serviços para dar indicações precisas sobre os resultados que se puderam registar de 1923 a 1933, isto é, em 10 anos de aplicação dos métodos psicotécnicos à selecção dos condutores de carros eléctricos e «autobus»; os números obtidos são os mais sugestivos quanto à diminuição dos acidentes depois da introdução da selecção psicotécnica. Citemos os principais números: número médio de acidentes por condutor em 1923 — início da selecção psicotécnica — 1,53, em 1933; depois da aplicação de métodos de selecção psicotécnica, 0,27. Em 1933 circularam 3.710 veículos da S. F. C. R. P. e 90.083 veículos automóveis que não lhe pertenciam, e cujos condutores não são seleccionados psicotécnicamente, com a produção respectiva de acidentes de 15.777 e 69.346. Em 1933 as cifras são: veículos 4.824 e 295.347, acidentes 9.995 e 176.437. Por conseguinte, em relação ao aumento de 218 % dos veículos privados cujos condutores não são seleccionados psicotécnicamente, o número dos acidentes aumenta de 155 % ao passo que, em relação a 30 % de aumento de veículos da Companhia, cujos condutores são seleccionados psicotécnicamente, o número de acidentes diminuiu de 37 %. Enfim indiquemos que o número de acidentes por 100.000 Km. —

veículo é de 7,70 em 1923 e de 1,37 em 1933 e que o número de passageiros transportados por acidente, que era em 1923 de 105.200, passa em 1933 a 464.000. Estes números não necessitam comentários, são a demonstração do valor dos exames de selecção psicotécnica.

Os exemplos que tenho citado são suficientemente probatórios, altamente eloquentes acerca do valor, da segurança, do alcance dos métodos psicotécnicos.

Como vêem, a orientação e a selecção profissionais possuem técnicas que lhes permitem realizar com segurança os objectivos que se propõem.

Necessário se torna para terminar, fazer algumas brevíssimas considerações sobre a *psicoteenia ferroviária*, entendendo por este termo o conjunto das aplicações da psicologia aos serviços dos caminhos de ferro.

São numerosos, variados e altamente complexos os problemas de psicoteenia ferroviária.

Assim, como sucedeu num grande número de empresas industriais, comerciais, etc., de serviços públicos, de instituições variadas, a psicoteenia penetrou também nos serviços ferroviários, tendo adquirido dentro dêles uma importância e um desenvolvimento consideráveis.

A intervenção da psicoteenia nos serviços ferroviários data de 1917. A Companhia dos Caminhos de Ferro da Saxónia, altamente impressionada com o número de acidentes que se produzia na rede ferroviária, resolveu, desde 1917, exigir dos alunos da Escola Ferroviária de Dresde, não só conhecimentos práticos, mas também e sobretudo a posse de aptidões mentais consideradas indispensáveis de percepção rápida, de espírito de decisão, de calma, de perseverança, de memória. Em resumo, instituiu ao lado dum exame pedagógico semelhante àquele que se praticava nos laboratórios alemães para a selecção profissional dos aviadores e motociclistas. Para o efeito do exame psicológico, foi instalado em Dresde um laboratório psicotécnico. Passados alguns anos, em 1925, os métodos psicotécnicos eram aplicados a todo o pessoal ferroviário, inclusivamente aos empregados de escritório. Além do laboratório de Dresde, convém mencionar os grandes laboratórios de Berlim e de Munique e numerosas carruagens psicotécnicas bem apetrechadas para toda a espécie de exame. A Alemanha possue, além disso, centros de educação onde os princípios psicotécnicos são aplicados e abreviam a aprendizagem. Nos laboratórios psicotécnicos empregam-se um número considerável de *tests* e de aparelhos para medir as aptidões psicofísicas dos examinados e estabelecer o seu perfil profissional.

Na Suíça, que debutou em 1925 com a aplicação aos aprendizes das escolas ferroviárias dum «test» de capacidade, existem hoje, além do laboratório central de Berna, centros psicotécnicos ferroviários em várias cidades Suíças. Na Checoslováquia, a introdução dos métodos psicotécnicos data de 1926. Na Letónia, foi criado em 1927 um laboratório psicotécnico, segundo o modelo alemão.

Na Polónia o Ministério dos Transportes, depois de ter verificado que a maior parte dos acidentes eram devidos ao factor humano, introduziu os métodos psicotécnicos para a selecção do pessoal. A Polónia possue hoje 2 excelentes laboratórios psicotécnicos, em Varsóvia e Poznan, e um certo número de carruagens psicotécnicas. Na Finlândia, há o laboratório, modelo alemão, de Helsingfors. A Iugoslávia e a România introduziram igualmente os métodos psicotécnicos no serviço dos caminhos de ferro. Em França, devemos assinalar o laboratório psicotécnico dos Caminhos de Ferro do Norte, dirigido por Lahy.

Esta rápida resenha mostra a extensão que tem a psicoteenia ferroviária, hoje adoptada oficialmente num grande número de países. A razão do facto reside na importância primordial do factor humano numa exploração ferroviária. A aplicação dos métodos psicotécnicos tem trazido vantagens enormes quanto à prevenção dos acidentes, à melhor selecção

do pessoal, a maior eficiência da aprendizagem, do aumento do rendimento, a organização mais perfeita do trabalho.

Foram os acidentes ferroviários que, como vimos, determinaram a introdução da psicotécnica nos serviços ferroviários, em 1917, na Saxónia.

A Direcção dos Caminhos de Ferro de Dresde, prosseguindo no seu vasto inquérito sobre os acidentes ferroviários e suas causas, apurou que, em 1163 acidentes, ocorridos de 1 de Abril de 1925 a 1 de Abril de 1926, 457 casos são devidos a falta de atenção do agente.

O estudo psicotécnico dos acidentes, que pôs em relévo a importância dos factores psicológicos, chamou a atenção para um certo número de problemas e de factos particularmente interessantes, que rapidamente vamos enumerar.

As estatísticas sobre acidentes têm verificado a lei de Merbe, da *susceptibilidade aos acidentes*, segundo a qual o indivíduo tem tantas mais probabilidades de causa ou vítima de acidentes quantas mais vezes tiver sido causa ou vítima dêles. Assim, os estudos de Schmitt sobre os agulheiros numa estação de Munique permitem classificá-los em 4 categorias, segundo o número de acidentes que tenham causado em 6 meses: 0, 1, 2 ou mais vezes e estabelecem que, durante os seis meses seguintes, a média de acidentes por agulheiro foi nas 4 categorias: 0,36, 0,64, 0,70 e 2,17. Quanto aos empregados vítimas de acidentes, aqueles que não o tinham sido nenhuma vez ou o tenham sido só uma vez durante um período de seis anos, tiveram nos seis anos seguintes uma média de 0,36; aqueles que tinham sido vítimas de dois acidentes ou mais tiveram uma média de 1,06.

Entre outros factos postos em destaque pelas estatísticas de Schmitt, mencionemos os seguintes: o maior número de acidentes produz-se nas segundas e terças, depois do domingo de descanso e na sexta, dia de pagamento; o número de acidentes é maior nos dias de bom tempo do que nos dias de chuva, provavelmente porque os operários são mais prudentes e estão mais atentos quando as condições atmosféricas são mais desfavoráveis; em terceiro lugar, o facto de que o número de acidentes não varia em função do número de carruagens em serviço é uma outra prova do papel importante que desempenha o factor humano.

Outras estatísticas de acidentes, como as de Kolodnaia, põem em relévo outras causas dependentes do factor humano, tais como as possibilidades de memória para a retenção das instruções, as insuficiências funcionais do sistema nervoso, o carácter, as oscilações diárias da capacidade de trabalho, a incapacidade de lutar contra o sono, etc.

A profilaxia dos acidentes baseia-se na psicotécnica, como observa Moede, um dos mestres desta ciência, porque é pela selecção psicotécnica do pessoal ferroviário que os acidentes podem ser prevenidos. Os estudos feitos nesta matéria revelam, como por exemplo o trabalho de Nestor sobre o *tests* vacacionais nos caminhos de ferro europeus, que a aplicação dos métodos psicotécnicos teve por resultado, na Alemanha, uma diminuição considerável dos acidentes — 40 a 50 %.

A selecção do pessoal é um dos problemas magnos da psicotécnica ferroviária. É do mais alto interesse escolher para as diferentes actividades ferroviárias os indivíduos mais capazes. Esta escolha assenta no exame psicotécnico, no diagnóstico das aptidões.

Vejamos alguns destes tipos de exames: começemos pelo exame para a selecção psicológica dos aprendizes das oficinas dos caminhos de ferro do Estado alemão.

Este exame comprehende as provas seguintes:

1.º — Agudeza visual — 2.º Sentido cromático — 3.º Golpe de vista — 4.º Agudeza auditiva — 5.º Sensibilidade tactil — 6.º Sensibilidade muscular e articular — 7.º Habilidade manual: compreendendo a coordenação vísuo-motriz, a precisão e a destreza — 8.º Tempos de reacção — 9.º Instituição do espaço — 10.º Aptidão técnica — 11.º Inteligência.

Entram em linha de conta para a admissão:

1.º O número de pontos obtidos no exame psicotécnico de aptidão; 2.º a nota de inteligência; 4.º a ficha de observação do professor; 4.º a certidão escolar; 5.º pequeno relatório fornecido pelo candidato.

O tipo de exame para a selecção profissional dos agulheiros no serviço dos caminhos de ferro do Norte da França comprehende as seguintes provas: 1.º Inteligência — 2.º Distribuição da atenção — 3.º Memória — imediata e de associação — 4.º Rapidez de decisão — 5.º Rapidez de movimentos — 6.º Sangue frio — 7.º Resistência à fadiga — Os resultados destes exames psicotécnicos permitem estabelecer uma classificação dos candidatos.

O exame adoptado em Dresde para o diagnóstico das aptidões para condutor de locomotivas comprehende as provas seguintes:

1.º Capacidade de percepção rápida do que há na linha, aptidão para tomar uma decisão, calma e tenacidade — 2.º Vontade e resistência à fadiga — 3.º Aptidão para conservar na memória as impressões a-pesar-de percepções novas — 4.º Aptidão para avaliar o curso de fenómenos em movimento e para reter na memória o lugar dum corpo em movimento no momento dum acontecimento inesperado — 5.º Memória do espaço — 6.º Calma e tendência para se atermorizar — 7.º Exame da actividade respiratória — 8.º Exame de actividade cardíaca.

Para terminar com a série de alguns tipos de exame psicotécnico ferroviário, consideremos por exemplo aquêle que se utiliza na Polónia para a selecção dos chefes de estação e que comprehende as provas seguintes: 1.º Memória associativa de nomes de cidades e de números, memória de pessoas — 2.º Atenção concentrada, distribuída e simultânea — 3.º Inteligência geral — 4.º Provas de trabalho: *test* do quadro de bilhetes, *test* das linhas, classificação de chapas metálicas — 5.º Prova sobre o carácter.

Que resultados têm dado os métodos psicotécnicos?

As opiniões dos técnicos são altamente favoráveis e concludentes. Vamos citar algumas.

Dobrowolski e Hudima afirmam no seu estudo sobre exames psicotécnicos do pessoal russo de locomotivas — mecânicos, ajudantes dos mecânicos, fogueiros — que há 83 % de concordância entre os resultados dos *tests* e as apreciações da administração.

Heydt, no seu estudo sobre os exames de aptidão do pessoal ferroviário alemão, mostra que há 95 % de concordância entre os resultados da investigação laboratorial e os resultados da prática profissional.

Audewrieth e Rupp, no seu estudo sobre o exame psicotécnico dos aprendizes dos caminhos de ferro austríacos, põem em relévo a superioridade evidente dos aprendizes seleccionados sobre aqueles que o não são.

No estudo de Sedlaczek, sobre os resultados dos exames psicotécnicos dos alunos da Escola Nacional dos Caminhos de Ferro de Varsóvia, encontra-se igualmente afirmado o valor das provas psicotécnicas. À mesma conclusão chega R. Lupold no seu estudo sobre a selecção dos aprendizes nos caminhos de ferro suíços.

Lahy, um dos grandes Mestres da psicotécnica, encontrou uma elevadíssima correlação positiva, 0,97, entre o rendimento profissional dos agulheiros dos caminhos de ferro do Norte de França e os resultados dos exames psicotécnicos.

Targonske no seu trabalho sobre os resultados na Polónia dos exames psicotécnicos de chefes de gare — ao todo mil chefes — diz o seguinte: a concordância entre os métodos psicotécnicos e o êxito profissional foi considerável.

Nestor, no seu estudo de conjunto sobre os métodos psicotécnicos nos caminhos de ferro europeus — Alemanha,

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Janeiro de 1899

O Elevador de S. Sebastião da Pedreira

Realisaram-se as experiencias definitivas do ascensor de S. Sebastião da Pedreira, com bom resultado.

Compareceram por parte da camara municipal os engenheiros srs. Avellar, Augusto Cesar dos Santos, vereador Alves do Rio e fiscal Cunha.

Por parte da companhia assistiram os srs. José d'Azevedo Castello Branco, Raul Mesnier, dr. Vianna de Lemos e Delphim Guimarães.

Todos entraram no carro n.º 2, o qual foi posto em andamento às 11 horas e um quarto, chegando ao largo de S. Sebastião da Pedreira às 11 horas e 33 minutos. Durante a viagem não houve incidente algum.

Em seguida os mesmos cavalheiros visitaram as instalações, as machinas e officinas, ficando todos agradavelmente impressionados.

A machina e caldeiras são como as do elevador da Estrella, do sistema Ten Brink duplas, trabalhando cada uma com dois volantes e duas caldeiras, normalmente. A sua installação é magnifica.

Finda a visita ás machinas e depois de indicadas algumas ligeiras modificações que podem fazer-se mesmo depois da linha ser aberta á exploração, todos se dirigiram para o carro n.º 3, onde se fez a experencia da descida, effectuando-se esta em quinze minutos, sem o menor incidente.

Os resultados, foram pois, muito satisfatorios.

Terminadas as experiencias officiaes os carros estiveram patentes ao publico.

O serviço começou hoje, 15, com extraordinária concorrencia.

Felicitamos o nosso amigo engenheiro Raul Mesnier pelo exito de mais este trabalho seu.

Contamos dar larga noticia sobre esta notavel construcção, logo que o estado de saude do sr. Mesnier o permita.

Dr. Alfredo Cortês

Por iniciativa do distinto advogado, dr. Ferreira Deusdado, vai ser promovida uma justa homenagem ao ilustre dramaturgo dr. Alfredo Cortês, cuja última peça, "Saias", representada, ha pouco, com exito extraordinário, no Teatro Nacional, pela notável companhia Amélia Rey Colaço, constituiu mais uma afirmação de talento.

Para levar a efeito essa homenagem, que constará da imposição da "Capa de honra", no Teatro Nacional, após a representação da sua peça "Saias", constituiu-se uma grande comissão, formada, além do sr. dr. Ferreira Deusdado, pelas seguintes individualidades:

Capitão Salvador Teixeira, governador civil de Bragança; dr. Duarte Figueira, presidente da Câmara de Miranda do Douro; prof. dr. José Leite de Vasconcelos; dr. José Pontes; António Guilherme Furtado; dr. Joaquim da Costa Pina, presidente da Câmara Municipal de Vila Pouca de Aguiar; dr. Manuel Murias; D. Elisa de Sousa Pedroso; dr.ª D. Regina Quintanilha; drs. João Couto, Júlio Lopes, Sousa Costa, Abreu Lopes, Luiz Chaves, Mendes Bragança, António Ferreira, Manuel Fernandes, Santos Vila e Sousa de Aguiar; Alvaro Pereira Lacerda; dr. Rafael Salinas Calado e Jaime de Carvalho.

A homenagem, que terá logar nos primeiros dias de Fevereiro, associa-se o Grémio de Trás-os-Montes, da presidência do dr. Júlio Cruz, com um almôço, para o qual poderão inscrever-se não só os trasmontanos mas também os admiradores da sua obra teatral.

A inscrição para esse almôço encontra-se já aberta na sede do Grémio.

Áustria, Suíça, Rússia, Checoeslováquia, Letónia, França, Finlândia, Polónia, Jugoeslávia e Romania — conclue assim: todos os laboratórios criados funcionam com muito êxito e os resultados dos «tests» aplicados provaram um correlação de mais de 90 % com o rendimento profissional.

De quanto dissemos, das investigações citadas, ressaltam com evidência as altas vantagens da psicoteenia, cuja aplicação tem tido por resultado: diminuição considerável dos acidentes, redução das despesas, abreviação do período de aprendizagem, aumento do rendimento profissional, melhor selecção técnica do pessoal.

Mas além da psicoteenia do indivíduo, do sujeito, há como diz um dos mestres alemães desta ciéncia, uma psicoteenia do objecto. A primeira, tem por finalidade a adaptação do profissional ao trabalho, a segunda, a adaptação do ambiente, dos meios de trabalho ao trabalhador, ao homem. A psicoteenia do objecto ferroviário tem a seu cargo a investigação, o estudo de problemas do mais elevado interesse. Entre êles, destacaremos os seguintes: estudo dos tempos e movimentos mais úteis e adequados nas diversas actividades ferroviárias; posições e atitudes de trabalho mais conve-

nientes, condições mais favoráveis de temperaturas, iluminação e organização dos locais de trabalho; fadiga, meios de evitá-la, distribuição das pausas e do descanso; prevenção dos acidentes; estudo dos problemas relativos a monotonia; problemas relativos à percepção dos sinais de tóda a ordem; problemas relativos à psicologia do anúncio, de reclamo, que, neste tempo de luta entre vários meios de transporte, constitue um auxiliar precioso, etc..

Dêstes problemas, uns encontram-se resolvidos, outros em via de solução e outros estão apenas formulados.

A indicação dos problemas que a psicoteenia ferroviária tem que estudar e resolver mostra bem a sua elevada importância, o seu alcance técnico e as suas valiosas projecções sociais.

Do mesmo passo, a psicoteenia ferroviária como capítulo apenas da psicologia aplicada, é por si suficiente demonstração da extensão e do valor crescentes da ciéncia de que faz parte e que, embora de data recente, está produzindo resultados fecundíssimos nos variados e complexos sectores da vida onde intervém.

EFEMÉRIDES

1888

1938

(Continuação)

1893

- 1 de Janeiro. É resolvida a fusão das Companhias Carris de Ferro e da Carril Americana, do Pôrto.
—Prepara-se para muito breve a abertura da linha da Beira Baixa.
- 16 de Janeiro. Foi prorrogado por mais um ano o prazo concedido à Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondêgo para a construção do ramal do Caminho de Ferro de Coimbra a Arganil.
- 1 de Fevereiro. Foram aprovadas obras de vulto na linha da Beira Alta.
- 16 de Fevereiro. Toma-se conhecimento que a linha férrea de Buenos-Aires até à base da Cordilheira dos Andes é a mais rectilínea que se observa, pois que num percurso de 340 kilómetros não tem uma única curva.
- 1 de Março. A Companhia Real resolveu estabelecer nas suas estações a venda de tabacos por conta da Caixa de Socorros e Reforma dos Empregados.
- 16 de Março. Foi pedida ao governo central a concessão de uma linha férrea de via reduzida entre Luanda e S. Salvador do Congo.
- 1 de Abril. O sr. Barão de Merk apresentou ao governo uma proposta para a compra da linha de Lourenço Marques, por conta de uma companhia que se formará para esse fim.
- 16 de Abril. O Tribunal Arbitral, de Berna, concedeu às partes adversas a Portugal o prazo de 3 meses para responderem à nota do Governo Português.
- 1 de Maio. Fazem-se os acôrdos entre a Companhia Real e a da Beira Alta para a exploração em conjunto.
- 16 de Maio. Foi aprovado o projecto de alargamento da estação da Tôrre das Vargens.
—Adeantam-se os trabalhos de ampliação da estação ferroviária de Abrantes.
- 1 de Junho. Fazem-se ensaios de combóios eléctricos entre Charleroi e Paris e vice-versa.

16 de Junho.

Notícias do Cabo dizem que a poderosa Companhia concessionária da linha da Beira projecta estendê-la de Pungue até Fontesvilla.

1 de Julho.

Nos trabalhos do pôrto de Lisboa entre Alcântara e a Tôrre de Belém acham-se já quase extintas todas as poças onde existiam águas reprezadas.

16 de Julho.

Foi inspeccionada a segunda via da linha de cintura de Lisboa, pelos engenheiros Srs. Tavares Trigueiros, Almeida Eça e Silveira, que igualmente verificaram a construção da ponte de Chelas.

1 de Agosto.

Começam os estudos do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, principiando em Espinho e terminando em Vizeu.

16 de Agosto.

Foi inaugurado uma parte do Caminho de Ferro de Monte, no Funchal, destinado a facilitar a ascensão dos *Touristes* ao passeio da Senhora do Monte.

1 de Setembro.

Por proposta do Ministério das Obras Públicas vão ser restabelecidos os combóios expressos na linha do Douro.

16 de Setembro.

Na Bélgica, projecta-se a concessão dum Caminho de Ferro aéreo com tracção funicular, entre a passagem Saint Hubert, e a praça Belliard, em Bruxelas.

1 de Outubro.

Continuam os estudos da nova linha do Vale do Vouga.

—Vai ser requerida a concessão de uma linha americana entre a estação do caminho de ferro e a cidade de Aveiro.

16 de Outubro.

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro foi entregue um agradecimento colectivo, assinado por mais de cem indivíduos residentes nas povoações intermédias entre Sacavém e Lisboa, no qual, em frases lisonjeiras e de muito reconhecimento se mostram credores dos benefícios concedidos pela referida Companhia com o estabelecimento dos combóios ligeiros ao serviço das mesmas localidades.

1 de Novembro.

Mais uma vez ficou adiada a construção da estação do Pôrto e o acabamento da linha urbana da mesma cidade.

16 de Novembro. O Governo da República do Transváal confirmou oficialmente perante o Governo Português a declaração já feita de que nenhum Caminho de Ferro será construído em direcção a Pretória, enquanto não estiver concluída a linha que deve ligar aquela cidade com Lourenço Marques, o que se espera sucederá em 1895.

1 de Dezembro. Projecta-se fazer o estabelecimento de uma linha americana do Funchal a Câmara de Lobos.

16 de Dezembro. Está-se construindo na estação da Sabugal uma estufa para o aquecimento dos caloríferos que vão ser empregados nos comboios das linhas da Beira Baixa, já durante o inverno corrente.

1894

1 de Janeiro. Caducou a concessão feita ao sr. Henry Black para a construção de uma linha americana a vapor entre Faro e Lagos e entre Faro e Vila Real de Santo António.

16 de Janeiro. Principiaram os trabalhos de assentamento dos carris da linha férrea americana, que a Companhia Carris de Ferro do Pôrto projecta estabelecer pela rua do Bonfim e o centro da cidade.

1 de Fevereiro. São estudadas as tarifas por zonas em Portugal cuja idéa foi inspirada na Hungria.

16 de Fevereiro. A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» declara ser completamente falsa a notícia publicada na imprensa, de oposição política, de uma suposta nota diplomática do Governo Francês sobre a questão da Companhia Real.

1 de Março. A Câmara de Coimbra concedeu provisoriamente o estabelecimento de um ascensor mecânico entre a Rua Ferreira Borges e o Largo da Feira.

16 de Março. Começa o serviço subterrâneo para a construção do túnel de Alcântara.

1 de Abril. Primeira batalha de flôres efectuada em Lisboa, no dia 27, na Avenida da Liberdade.

16 de Abril. Foram presentes ao Governo os projectos de ampliação do Cais da estação de Évora e o da construção de um novo cais da estação de Cuba.

1 de Maio. Foi submetido à aprovação do Governo, pelo sr. Frederico Pereira Palha, o anteprojecto da primeira secção do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, compreendida entre Espinho e o rio Caima.

16 de Maio. Abre à exploração a nova estação provisória em Cabrela.

1 de Junho. Começam as instalações de luz eléctrica na estação central do Rossio.

16 de Junho.

Projecta-se inaugurar a linha férrea Lobito a Caconda e a de Mossamedes ao alto de Chella.

1 de Julho.

Foi muito festejada a inauguração da nova linha de Bonfim (Pôrto).

16 de Julho.

Trata-se da organização de uma companhia para construir e explorar em Lisboa uma linha férrea americana, que, partindo da Praça de D. Pedro vá terminar no Castelo.

1 de Agosto.

De Espanha são recebidas notícias, por via telegráfica, que, fôra naquela capital largamente distribuído um projecto governamental classificado como anti-económico, anti-patriótico e anti-liberal.

16 de Agosto.

Foi pedida a concessão de uma linha férrea de via reduzida entre Cacilhas e Lazarêto.

—Inaugura-se o Caminho de Ferro do Monte no Funchal.

1 de Setembro.

Foi requerida ao Governo a concessão de uma linha férrea de via estreita, que, partindo do pôrto de Calinda, siga por Molembo, atravessando o rio Chilvango e percorrendo a região de Massabi, até à fronteira.

16 de Setembro.

É requerida à Câmara a concessão de licença para o assentamento e exploração dum ascensor mecânico de sistema funicular entre a rua do Salitre, na avenida da Liberdade, e Campo de Ourique, em frente da rua Ferreira Borges, passando pelo largo do Rato, rua do Rato e rua do Sol ao Rato.

1 de Outubro.

Anuncia-se que vai começar em breve a construção de uma linha americana entre Valença e Monsão.

16 de Outubro.

Continuam sem interrupção os trabalhos da linha férrea urbana da cidade do Pôrto.

1 de Novembro.

Segundo notícias telegráficas está em construção na Hungria, um tranvia eléctrico subterrâneo, o menos subterrâneo possível, porque entre o nível da rua e a abóbada do túnel, não há mais que 60 centímetros.

16 de Novembro.

O apeadeiro de Seixas, na linha do Minho, a 108 quilómetros do Pôrto, foi transformado em estação, unicamente para a grande velocidade.

1 de Dezembro.

Foi requerida uma linha férrea de sistema americano com tracção a vapor entre Queluz à Ericeira, servindo também Mafra.

16 de Dezembro.

O avançamento da galeria do túnel da Ave-Maria, no Pôrto, atinge 102 metros, faltando para a completa perfuração 35 metros.

1895

- 1 de Janeiro. A Companhia Real recomendou ao seu pessoal que se reduza quanto possível o prazo de transporte das mercadorias em pequena velocidade.
- 16 de Janeiro. Sabe-se que a construção da secção do Vale Maior a Vizeu e ramal de Aveiro levará dois anos a construir.
- 1 de Fevereiro. É aprovado o projecto para a exploração da estação central do Pôrto.
- 16 de Fevereiro. As chuvas causam grandes prejuízos nas linhas de Cascais e do Sul.
- 1 de Março. A «Gazeta» cobre-se de crepes pela morte do seu muito querido colaborador sr. Carlos Alberto da Silva.
- 16 de Março. Fica definitivamente assente a construção da linha férrea de Valença a Monsão.
- 1 de Abril. O Ministro dos Correios e Telégrafos da Itália tenciona introduzir uma útil inovação no serviço das ambulâncias postais em comboios expressos.
- 16 de Abril. O sr. Conselheiro Augusto de Castilho, distinto oficial de Marinha, proferiu uma notável conferência, na Sociedade de Geografia, acerca dos Caminhos de Ferro da África Austral.
- 1 de Maio. O Ministro das Obras Públicas pensa em estabelecer várias reformas relativas a bilhetes de Caminho de Ferro.
- 16 de Maio. Os concessionários do Caminho de Ferro de Benguela a Mossâmedes requereram ao Governo a prorrogação do prazo fixado no respectivo contrato, o qual terminou há poucos dias.
- 1 de Junho. Envidam-se todos os esforços por parte da Companhia Real para a construção da linha provisória do Cais do Sodré a Alcântara-Mar.
- 16 de Junho. Acham-se quase concluídos os estudos definitivos do Caminho de Ferro do Vale do Vouga.
- 1 de Julho. A nova linha de tranvias eléctricos, do Pôrto, mede 2.800 metros de extensão.
- 16 de Julho. Está resolvida a formação de um novo distrito em Angola, compreendendo as terras portuguesas de Luanda, do Cuango e Cassai.
- 1 de Agosto. A Companhia South África vai construir com a maior brevidade possível a linha entre Massica, Mutari e Salis-Cury.
- 16 de Agosto. Projecta-se construir a linha férrea de Guimarãis a Famalicão.
- 1 de Setembro. A Companhia Real acaba de conceder que os seus empregados e operários, de qualquer categoria, gozem do direito de realizar uma viagem anualmente, bem como suas famílias.
- 16 de Setembro. Foram dadas ordens para se dar começo à construção da Avenida do Toural à estação do Caminho de Ferro de Guimarãis.
- 1 de Outubro. Estuda-se a construção de uma nova linha férrea em Angola.
- 16 de Outubro. Foi concedida licença para se estabelecer um tranvia entre a avenida superior esquerda da ponte D. Luís I e a estação de Gaia.
- 1 de Novembro. Um record de 80 milhas inglesas foi sustentado por uma locomotiva eléctrica da linha de Montucket Beach, Branch de Nova York, New Haven é Hartford Raylway.
- 16 de Novembro. Manifesta-se incêndio na linha de viaturas dos Caminhos de Ferro.
- 1 de Dezembro. A Companhia dos Wagons-Lits promete a melhoria do serviço nos seus comboios.
- 16 de Dezembro. Segundo as estatísticas dos Caminhos de Ferro Ingleses, em 1894, a receita líquida foi de 37.102, 518 libras.

1896

- 1 de Janeiro. Tem sido vivamente comentada em França a nova organização dada pelo nosso Governo aos Caminhos de Ferro do Estado.
- 16 de Janeiro. É concedida a exploração da linha do Zaire.
- 1 de Fevereiro. Realiza-se na América a experiência de velocidade dos comboios. Resultado: Ganhou o prémio o que partiu de Chicago para Buffalo, percorrendo 817 quilómetros em 8 horas, 1 minuto e 7 segundos.
- 16 de Fevereiro. Anuncia-se que os Caminhos de Ferro Internacionais vão aumentar de preço, mormente as tarifas de mercadorias.
- 1 de Março. O Governo Mexicano concedeu autorização para a construção de uma linha férrea de Tonala, na costa do Pacífico, até Tuxtla Gutiérrez e Chap de Corso, numa extensão de 273 quilómetros.
- 16 de Março. A Câmara aprova a substituição do sistema de tracção animal pelo eléctrico.
- 1 de Abril. Projecta-se a construção da linha de Mirandela até à capital de Traz-os-Montes. — A Companhia Real autoriza a colocação em todas as carruagens de 1.ª e 2.ª classes de fotografias dos principais pontos do País.
- 16 de Abril. Procede-se com toda a actividade à construção da ponte sobre o rio Jamor.

- 1 de Maio. Deve-se à iniciativa do sr. engenheiro Paiva d'Andrade a construção da linha férrea do Quelimane.
- 16 de Maio. Começam os trabalhos do Caminho de Ferro Central Eléctrico de Londres.
- 16 de Junho. Já estão quase concluídos os trabalhos de estudo da linha do Vale do Corgo, na parte compreendida entre Régua e Vila Real faltando depois dar realização ao projecto do seu prolongamento até Chaves. — Começaram a fazer serviço na linha de Sintra novas carruagens para combóios tranvias, saídas das oficinas da companhia.
- 1 de Julho. São substituídas as duas vigas metálicas que formam a ponte de Arzila.
- 16 de Julho. Entrou no Ministério das Obras Públicas o projecto definitivo do Caminho de Ferro de via reduzida do Alto Minho, cuja extensão é de 19 quilómetros.
- 1 de Agosto. Conclui-se a linha férrea entre a Beira e Fontesvila.
- 16 de Agosto. Inauguraram-se os trabalhos de construção do projectado ascensor mecânico entre o Largo de S. Domingos e S. Sebastião da Pedreira.
- 1 de Setembro. A rede de linhas férreas da colónia do Cabo eleva-se em fins de 1895 a 2.253 milhas, divididas em quatro grupos:
 Oeste 865 milhas
 Centro 696 " "
 Leste 331 "
 Norte 361 "
- 16 de Setembro. Vão começar os trabalhos de construção do túnel maior que se conhece, o qual é o que atravessa Pikes Peak.
- 1 de Outubro. Continuam com actividade os trabalhos para o assentamento da via ascendente na ponte da Cruz Quebrada, contando-se que no próximo mês de Agosto a circulação de combóios fique assegurada pelas duas. — É colocada a nova bascula na estação da Figueira da Foz.
- 16 de Outubro. Trabalha-se activamente para a inauguração da linha urbana do Pôrto.
- 16 de Novembro. O rendimento da linha de Mormugão continua a descer.
- 1 de Dezembro. Vai ser construída uma linha férrea eléctrica entre Roma e Frascati.
- 16 de Dezembro. As linhas americanas do Pôrto às Devesas e Grijó ficam a fazer parte da Companhia Carris de Ferro da capital do Norte.
- 16 de Janeiro. É criada em Londres uma emprêsa para a construção e exploração de omnibus automóveis.
- 1 de Fevereiro. Dá-se por concluída a segunda via entre o Cais do Sodré e Alcântara-Mar.
- 16 de Fevereiro. Um grande sindicato inglês prepara-se para construir uma linha férrea de uma a outra margem de África, desde Luanda, por Malange e Cassange.
- 1 de Março. Vai ser feita a concessão da linha Vale do Corgo.
- 1 de Abril. A Companhia Real acaba de tomar uma resolução de perfeita equidade para o comércio, barateando as tarifas.
- 16 de Abril. Vai ser requerida por um grupo de capitalistas de Viana do Castelo a concessão de uma linha pelo Vale do Lima, em condições idênticas às que foram adoptadas para o Vale do Corgo.
- 1 de Maio. Enlutou-se a «Gazeta» pela morte de Alberto Urban, seu redactor na Bélgica.
- 16 de Maio. Está negociado um empréstimo sobre as linhas do Estado a um grupo estrangeiro. A imprensa comenta o facto. — Foram concedidas ao sr. Barão de Matosinhos três novas linhas férreas no Alentejo para serem exploradas pelo sistema americano com tracção a vapor.
- 1 de Junho. Anuncia-se que vai reabrir à exploração o ascensor Município-Biblioteca.
- 16 de Junho. Comenta-se o facto do arrendamento das linhas do Minho e Douro.
- 1 de Julho. Fala-se na fusão das duas importantes companhias espanholas: Madrid-Zaragoza e Barcelona-França.
- 16 de Julho. A companhia exploradora do Minho e Douro estabelece bilhetes colectivos para colegiais.
- 1 de Agosto. O Governo realiza o contracto para a construção e exploração do Caminho de Ferro de Régua a Chaves.
- 16 de Agosto. No vapor D. Maria chegaram de Nova-York 44 volumes com material para os carros eléctricos da Companhia Carris de Ferro de Lisboa.
- 1 de Setembro. Acentua-se de uma forma assustadora o decrescimento do tráfego na linha férrea de Mormugão.
- 16 de Setembro. Foi assinado, em Londres, o contracto provisório entre os representantes do Governo brasileiro e um grupo de importantes casas bancárias para o arrendamento das linhas férreas do Estado naquele País.
- 1 de Outubro. Reacendeu-se no norte do país, a campanha a favor da redução de preços de tarifas, nos Caminhos de Ferro do Estado.

16 de Outubro. Começam a funcionar, com óptimos resultados, os semáforos eléctricos das estações do Pôrto.

1 de Novembro. A Companhia dos Caminhos de Ferro da Zambézia estuda actualmente a realização do projecto da construção de uma ponte cais em Quelimane.

16 de Novembro. A Companhia Através de África requereu ao Governo a prorrogação do prazo para a conclusão da linha até Ambaca.

1 de Dezembro. A importante Companhia Através de África requere ao Governo Central a prorrogação do prazo para a conclusão da linha até Ambaca.
—Avançam rapidamente as obras da estação central do Pôrto.

16 de Dezembro. Está em projecto o prolongamento da actual estação de Setúbal à margem do Sado e do Barreiro a Cacilhas.

1898

1 de Janeiro. Foi concedida pelo Governo português a patente de invenção, por cinco anos, ao engenheiro holandês Christiaem Cornélius para uma disposição destinada a abrir e cerrar automáticaamente, por meio de electricidade, as cancelas de passagem de nível nas vias férreas.
—Vão recomeçar os trabalhos de reconstrução da linha de Vendas Novas a Santarém.

16 de Janeiro. Foi aprovado o projecto da companhia de viação urbana de Múrcia.

1 de Fevereiro. Anuncia-se a inauguração do posto de manobra conjugada das alavancas e sinais, instalada na bifurcação da linha de cintura, e do ramal que a liga com a linha de Sintra.

16 de Fevereiro. Vai entrar em discussão na Câmara o projecto de lei sobre o arrendamento de linhas de Minho e Douro e Sul e Sueste.

1 de Março. A Companhia Carris de Ferro do Pôrto, segundo o seu relatório anual, completa uma boa administração.
—Isto é: os lucros foram em conta redonda de 69.197\$786.

16 de Março. É oficialmente confirmada a proposta feita à comissão de pontes metálicas do Algarve ou seja a ponte de Portimão, cuja realização é um facto.

1 de Abril. A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte Francês tem procedido a umas longas e interessantes experiências para determinar o valor da resistência do ar nos seus combóios de passageiros.
—A Câmara Municipal de Lourenço Marques concedeu a um particular inglês a construção e exploração de uma rede de tremvias nas principais ruas.

—Projecta-se construir a linha férrea que deve ligar as minas de Moncorvo à do Moncorvo.

16 de Abril.

É introduzido no mercado a nova indústria para o fabrico de material de Caminhos de Ferro destinado ao transporte de passageiros e mercadorias.

—A Câmara dos Deputados aprovou o projecto da linha de Inhambane ao Inharrime.
—O Ministério das Obras Públicas aprovou o projecto do lanço de Faro a Olhão, na linha de Faro a Vila Real de Santo António.

1 de Maio.

É apresentado no parlamento um projecto de lei determinando a abertura do concurso para a concessão de um canal de navegação e irrigação do Tejo ao Guadiana com ramal para o Sado.

16 de Maio.

Toma-se telegráficamente conhecimento de que o canal industrial de Ticino, na Itália, pode fornecer 20.000 cavalos de vapor.

1 de Junho.

Instalam-se os novos carros do ascensor do Lavra.

—A Companhia Carris de Ferro do Pôrto, trata da proposta da Companhia Thomson Houston para a transformação de todo o material, adaptando-o à tracção eléctrica.

16 de Junho.

O governador de Lourenço Marques concede, com grande imprevidência, ao Americano Mac Murdo a linha férrea daquela importante capital.

1 de Julho.

Tem-se desenvolvido cada ano mais, ultimamente, as excursões em Caminhos de Ferro promovidas por associações populares.

16 de Julho.

É oficialmente nomeada uma comissão de tarifas, para, tratar de todas as linhas férreas do País.

1 de Agosto.

Estabelece-se o seguinte: nos contractos de concessões de linhas haverá uma cláusula que dispõe que as tarifas de transporte terão de ser revistas de cinco em cinco anos.

16 de Agosto.

É aprovado pelo Governo o contracto entre a Câmara Municipal e a Companhia Carris de Ferro, para a exploração, por 99 anos, das linhas existentes e de muitas mais por meio de tracção eléctrica, por cabo aéreo.

1 de Setembro.

O Conselho Comercial de Monza, Itália, aprovou a proposta do comércio com a sociedade Edison para utilização de tracção eléctrica entre Milão e Monza.

16 de Setembro.

Está definitivamente constituída a Companhia de Transportes eléctricos da exposição de Paris, em 1900, cujo capital é de 2 milhões de francos, ou 20.000 acções de 100 francos.

(Continua no próximo número)

O Ateneu Ferroviário

Ainda a propósito do seu 4.º aniversário — Breves considerações acerca desta agremiação de ordem cultural

Por ALEXANDRE SETTAS

Incontestavelmente o Estado Novo tem exercido tão benéfica influência nas classes trabalhadoras que a todo o passo se depara com realizações só possíveis de conseguir num meio ordeiro, disciplinado e progressivo.

Em tempos idos seria ousada veleidade admitir o criar-se qualquer agremiação de trabalhadores sem que o terrível vírus das falsas ideias, inflamadas e tendenciosas, de inconscientes, malévolos, ou simples lunáticos, pseudo-reformadores, eleitos quase sempre por motu-próprio, se inoculasse desgraçadamente no espírito daqueles que de ânimo leve, por débil reacção mental, ou tácita concordância baseada em comodismo ou vãs ilusões, se animavam a suportar o contágio de tenebrosas teorias, disfarçadas de tentadoras miragens dum idealismo irrealizável, mas suficientes para aliciar a turba sedenta do realismo prático dessas revelações utópicas, que em tantos cérebros se albergaram.

Agora, felizmente, o povo trabalhador, mais consciente dos seus deveres, sabendo atingir as aspirações, possíveis por moderadas, por caminho diverso daquele por onde seguiu erradamente durante longos anos, vive num ambiente salutar de consciência e trabalho, renegando convictamente as teorias absurdas dos agitadores dessa ordem social que periclitou vacilante até ruir no afrontoso caos que a sua incapacidade gerou e sabendo agora conhecer e estimar os direitos que de justiça lhe são conferidos.

É que aos gestos irrefletidos e violentos de outr'ora se opõem a ponderação e a recta consciência que guia o operariado português para bem melhores desígnios. De facto, a ordem social não é presentemente um mito, existe, visível e palpável em todas as manifestações da actividade nacional, em todos os campos de labor e no espírito de todos os portugueses dignos d'este nome.

O proletário desta época de ressurgimento geral encontra na actualidade mais democracia na sua vida

de produtor do que nos tempos idos em que se degladiava a força de encontro à razão e, se sabe reconhecer os seus direitos, também estes lhe são conferidos justamente.

De entre muitos mais exemplos e como excelente prova da compreensão nítida d'esses direitos se poderá apresentar que, se o simpático pensamento de quem aspirou fundar o Ateneu Ferroviário teve feliz realização prática, tal facto se deve à circunstância da idea embrionária ter encontrado valoroso aplauso e indefectível apoio moral e material no Conselho de Administração da digna Direcção Geral da Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro que, logo no início dessa organização começou a dispensar ao Ateneu o mais desinteressado auxílio.

É certo que essa obra de honestas aspirações, foi-lhe submetida à sua superior apreciação por um grupo de homens cotados pela sua confiança, empregados de bom carácter, idoneidade, e com rija témpera de trabalhadores que, arcando com o pesado encargo de demoverem dificuldades inerentes em empresas d'este jaez, se mostraram à altura de serem considerados dignos baluartes na defesa duma classe que sempre se impoz à consideração pública pelo seu mérito próprio.

Historiemos, pois, sucintamente — visto que a falta de espaço nos reduz o muito que haveria a dizer — como se organizou este núcleo cultural, o já tão considerado Ateneu Ferroviário.

* * *

Estava naturalmente indicado que para o fim em vista ouvissemos o digníssimo presidente da Direcção do Ateneu Ferroviário, sr. Mário José de Sousa Diniz, pessoa de cativante amabilidade e que gentilmente se prestou a dar-nos todos os esclarecimentos solicitados, quando o informamos de que a "Gazeta dos Caminhos de Ferro", desejava relatar aos seus leitores o que tem sido no meio agremiativo o Ateneu Ferro-

viário, como se fundou êsse núcleo de educação e recreio que conta agora cerca de 2.500 associados, o que já tem realizado de apreciável vulto e mais o que projecta fazer.

Assim, em breves palavras, repassadas de grato reconhecimento para com as entidades superiores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses fomos dado a conhecer o seguinte:

A idea, merecedora dos mais louváveis intuítos, de se criar entre os ferroviários uma agrerniação cultural e simultaneamente recreativa impulsionou quâsi no fim do ano de 1934 (2-XII) José Frederico dos Santos Aguiar, Laurentino de Serra e Moura, Joaquim dos Santos Júnior e Delfim de Lemos, homens de iniciativa e de boa vontade, à frente dos quais se contava o funcionário superior da C. P., sr. Felix Perneco a assentarem entre si quais as bases em que poderia vir a ser constituído um núcleo associativo, arredado de toda e qualquer manifestação de carácter político, onde confraternizassem, se instruissem e recreassem os componentes da grande família ferroviária.

Porém, para a realização dêsse empreendimento seria indispensável, não só pela manifesta carência de recursos materiais como também pela necessidade de apoio moral que a Administração da C. P. concordasse com o objectivo em vista. Para êsse fim foi solicitada a valiosa interferencia dos dignos Presidente do Conselho de Administração, sr. engenheiro Vasconcelos Correia e Director Geral, sr. Engenheiro Álvaro de Lima Henriques que, patrocinando os desejos manifestados pela comissão organizadora lhe prometeu as necessárias ajudas, os quais se dignaram logo pouco depois nomear delegado da Companhia o sr. Vasco de Moura, secretário da Direcção do mesmo organismo.

E do prometimento à efectivação de auxílio nada medeiou, pois pouco depois eram cedidas ao Ateneu, as instalações, aliás provisórias, para que pudesse funcionar, as quais, seja-nos permitido dizer de passagem, são demasiado modestas para uma tão importante associação e de tão lato desenvolvimento.

É mesmo de prevêr que a C. P. continuando a dispensar ao Ateneu Ferroviário a mesma simpatia de sempre não deixará, a dentro das suas possibilidades, de lhe destinar como preito à sua actividade cultural uma sede ampla, apropriada à função a que se destina nas várias modalidades culturais e que simultaneamente seja um padrão honroso do auxílio que vem prestando em prol de quem a serve dedicadamente.

Para se pôr em relêvo toda a excelente acção desenvolvida pelo Ateneu seria preciso relatar-mos pormenoradamente, desde o inicio, a marcha sempre progressiva do seu desenvolvimento e essa circunstância, embora nos agradasse, é incompatível, como acima dizemos, com a escassez do espaço de que dispomos.

Contudo, não deixamos de em breves notas deixar transparecer a evidente importância desta associação que conta, actualmente, cerca de 2.500 associados, re-

presentando tôdas as categorias, desde as dos mais humildes agentes da C. P. até aos mais categorizados cargos técnicos e administrativos. Das realizações muito há a louvar o Ateneu pois mantém para uso de sócios e suas famílias os seguintes cursos regidos por competentes professores, os quais no ano transacto funcionaram com geral aproveitamento e onde se contaram 217 inscrições: comercial, de música, e de ginástica êste último desdobrado em duas classes, de senhoras e infantil.

Tem também uma magnifica banda musical, que com notável agrado tem feito exibições públicas em vários pontos do País e à frente da qual se encontra o distinto músico sr. Luiz Boulton, laureado pelo Conservatório de Música, do Pôrto, o qual além de regente é o director do curso musical onde conscientemente prodigaliza aos alunos os ensinamentos da sua sublime arte.

Ainda no ramo recreativo, sub-dividido em várias secções tem o Ateneu mais as seguintes: o grupo cénico, sob a proficiente direcção do sr. Heitor de Vilhena, o qual tem representado já em várias localidades do País e sempre de molde a satisfazer a crítica, pouco tolerante para as representações de amadores mas que, nas apreciações feitas, confere justos elogios ao admirável elenco, onde sem desdouro para os restantes se devem destacar D. Natália Pereira, Lia Stella e Gabriel Paiva, os valores efectivos e mais aproximados da competência cénica do seu ensaiador e director.

A secção de excursões pode orgulhar-se de as ter realizado todas de molde a satisfazer os excursionistas e seja-nos lícito acentuar que as mesmas foram realizadas no meio da mais completa harmonia e distinta correção, com âmbito fraternal e simpático a todos os excursionistas.

Tem uma pequena biblioteca, de livros escolhidos, onde a par de obras de assuntos técnicos se enfileiram o que de melhor existe na literatura clássica e moderna e onde pelos verbetes de consulta se nota um movimento de leitores digno de registo.

Dirige esta secção o sr. Manuel Joaquim Mota pessoa instruída e de fino trato que a esta função alia a de vice-presidente da Direcção.

Por fim o grupo desportivo que briamente tem pugnado pelos bons créditos do desporto nacional conta nas suas vitrines, um apreciável número de trofeus alcançados ardorosamente.

Por se tornar indispensável à conveniente marcha dos serviços do Ateneu foi recentemente criada no Pôrto uma delegação, sita na Rua de Almeida Garrett, 105 e que funciona na antiga sede da Tuna dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro assim integrada agora no Ateneu e por mútua concordância estabelecida, o que certamente traz incontestáveis e recíprocas vantagens.

A actual direcção é composta pelos seguintes srs.: Mário José de Sousa Diniz, presidente reeleito, o que

Gazeta dos Caminhos de Ferro

O NOSSO NÚMERO COMEMORATIVO

A imprensa portuguesa tem-se referido, com louvor e as mais significativas palavras de excelente camaradagem ao nosso número especial de 1 de Janeiro do corrente ano, comemorativo das nossas bôdas de oiro.

Na impossibilidade de transcrever todas as referências amáveis que nos foram dirigidas, limitamo-nos hoje a arquivar, com os nossos agradecimentos, a notícia do velho e conceituado defensor dos interesses insulares — "Portugal, Madeira e Açores":

"Com um número luxuoso — a que uma linda capa a côres, de Stuart Carvalhais, dá especial relevo — a "Gazeta dos Caminhos de Ferro" comemorou, no dia 1 de Janeiro, as suas "Bôdas de Oiro".

Dirigida pelos srs. conselheiro José Fernando de Sousa e Carlos d'Ornellas — "Gazeta dos Caminhos de Ferro" não só tem prestado, na sua especialidade, excelentes serviços à Metropole, mas também se tem dedicado à propaganda turística das mais belas regiões do País.

Carlos d'Ornellas, açoreano da gema, mas que, como ilheu, sente também pela Madeira entranhado afecto, não esqueceu por isso nem os Açores nem a "Perola do Atlântico" nas suas belas páginas gráficas, nas quais tem reproduzido as mais sugestivas paisagens insulares.

Felicitamos os directores da "Gazeta dos Caminhos de Ferro" pelas suas "bôdas de oiro", luxuosamente celebradas num número de perto de 100 páginas."

Engraxe só com
M I M I
a pomada preferida
União Industrial de Graxas, L.^{da}
Avenida 24 Julho, 16



LISBOA

por isso prova a simpatia e competência registada na direcção anterior; Jacinto Fernandes de Almeida, 1.º secretário; Duarte Avelino da Silva Matos, 2.º secretário; José Júlio Fernandes, 1.º vogal; José da Paz Branco, 2.º vogal; Manuel Joaquim Mota, vice-presidente, e Raúl Mário de Sousa Magalhães, tesoureiro.

Muito há ainda a esperar dos homens a quem os destinos do Ateneu estão entregues, mas seja-nos permitido acentuar que a C. P. continuando a facultar a esta agremiação a sua valiosa ajuda, auxiliando-a como convém, lucrará sem dúvida bastante, pois, por reflexão, os benefícios que presta a quem a serve com denodada penetração dos seus deveres muito a significam.

Imprensa

"VIDA RIBATEJANA"

Recebemos o número especial do Natal do nosso presado colega de Vila Franca de Xira — "Vida Ribatejana", de que é director e proprietário o sr. Fausto Nunes Dias.

Marca um grande esforço esse número — só possível numa terra que tem pela sua imprensa um especial carinho e comprehende que os jornais regionais são imprescindíveis ao seu progresso.

"Vida Ribatejana" é um semanário com 12 anos de serviço activo à formosa região, e tanto a colaboração como a publicidade dêste número extraordinário do Natal documentam a simpatia de que gosa em terras e arredores de Vila Franca de Xira.

Agradecemos o exemplar oferecido e felicitamos vivamente, com a nossa melhor camaradagem o seu director sr. Fausto Nunes Dias.

"RENASCENÇA"

Saíu o n.º 187 da revista "Renascença" que, como sempre, traz crónicas e fotografias da actualidade, e, cujo sumário é o seguinte:

O Cruzeiro da Independência; O que foi o ano de 1938, Agostinho Silva; Nossos amores, A. S.; Resposta a tempo; As Sete Palavras de Nossa Senhora, poemas do P.º Moreira das Neves; Arco-Iris, Maria dos Milágres; Cinema e Rádio; Actualidades; Crónicas de... Vista Alegre, Mafino Mendes; Quinzena artística, Adelaide Félix; Crónica musical; Vida dos Organismos da Acção Católica Portuguesa; Dom António Coelho; Bispado de Aveiro, Tomada de posse do venerando Administrador Apostólico; Crónica do Pôrto, O aniversário da caridade, Frederico de Monte; Secção feminina, dirigida por Nelly. Na capa "A Cruz de Portugal", de Silves, (Foto San Payo).

"CORREIO PORTUGUÊS"

O nosso presado colega do Rio de Janeiro o "Correio Português" diário que é o órgão da Colónia Portuguesa no Brasil e de que é representante em Lisboa o sr. dr. Carlos Cilia, tem a sua agência montada na Rua Ivens, 28.

O "Correio Português" que tem um serviço bi-semanal aéreo de todos os factos importantes portugueses, acompanhado de fotografias, encontra-se à venda na sucursal do "Diário de Notícias" do Rocio e nas tabacarias Mónaco e Neves.

— ÉSTE NÚMERO FOI VISADO —
— PELA COMISSÃO DE CENSURA —

Coisas do passado

As duas primeiras locomotivas portuguesas foram construídas em Lisboa, há 43 anos

A crise será, de facto, uma calamidade irremediável, ou, pelo contrário, poderá servir de estímulo para o exercício de novas actividades e para despertar energias adormecidas e ignoradas?

Não será, também, a abundância fácil das coisas, um factor de indolência?

Escrevemos estas perguntas após a leitura dum artigo publicado em 28 de Fevereiro de 1897, naquela excelente e saudosa revista «O Ocidente», e no qual se registava a construção das duas primeiras locomotivas portuguesas, nas oficinas de Santa Apolónia da Companhia dos Caminhos de Ferro, sob a direcção de Luciano Mathiote, sendo o projecto das máquinas do engenheiro João Ferreira de Mesquita.

Vale bem a pena transcrever alguns períodos desse artigo, publicado há 42 anos:

«Há males que vêm para bem, diz o ditado, que não deixa muitas vezes de ter fundo de verdade.

A crise financeira e económica que atravessamos desde 1890, tem sido estímulo para muita iniciativa e para muito desenvolvimento do trabalho nacional, e parece que quanto mais sobem os câmbios e o prémio do ouro, mais se desenvolve o trabalho nacional suprindo todas as necessidades do país, o que bem mostra os extraordinários recursos deste, tanto na riqueza do seu solo como na inteligência da raça que o habita.

A indústria metalúrgica que por muitos anos apenas vegetava em Portugal, é uma das que, nos últimos anos, mais incremento tem tido; e se considerarmos que este ramo é hoje um dos mais importantes em toda a parte, hoje que a maquinaria e os produtos metálicos ocupam o primeiro lugar na indústria universal, devemo-nos aplaudir pelos progressos que ela tem feito entre nós, chegando a competir com os centros produtores mais adiantados.

O progresso que hoje temos a registar, é dos que melhor podem satisfazer o nosso orgulho nacional, tratando-se de um produto que só se fabrica nos grandes centros industriais metalúrgicos. Trata-se de locomotivas de caminhos de ferro, que até aqui eram importadas do estrangeiro, e que a

indústria nacional provou poder fornecer com vantagem, nas duas locomotivas agora feitas nas oficinas da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

É animador este grande passo dado para a emancipação da nossa indústria da dependência estrangeira.

As duas locomotivas portuguesas já elevam os seus penachos de fumo por essas linhas fora, afirmado o progresso nacional.»

Em seguida o articulista apresenta as características das novas construções, que eram do tipo de três eixos conjugados, com *tenda* independente, também de três eixos. A distância entre os centros dos eixos extremos era de 3^m,43, o diâmetro das rodas tinha 1^m,30; e comprimento total da máquina era de 8^m,50, e o seu peso era de 35 tomeladas, quando vasia, e de 38 com água e carvão.

As duas locomotivas, que tinham os números 110 e 117, eram destinadas aos combóios mixtos e de mercadorias, e podiam atingir a velocidade de 40 quilómetros, puchando um combóio de 300 toneladas.

Essas locomotivas foram feitas em menos de sete meses, de 1 de Junho a Dezembro de 1896. A actividade das oficinas era já grande, ao tempo, pois tinham ao seu serviço 425 operários.



Brindes e Calendários

Com cumprimentos de feliz ano novo, recebemos vários exemplares de brindes e calendários das seguintes firmas: Siemens, C. N. Kopke e C.ª L.da, Francisco Bernardino (Rua do Telhal), e Sociedade Portuguesa de Graxas, L.da.

Agradecemos.



Grémio dos Importadores, Agentes e Vendedores de Automóveis e Acessórios do Sul

Pelo sub-secretário de Estado das Corporações e Previdência Social foram já aprovados os estatutos do Grémio dos Importadores, Agentes e Vendedores de Automóveis e Acessórios do Sul, cuja sede ficou instalada em Lisboa, na Rua de S. Nicolau, 13-2.º.

Fazem parte da Comissão Directora os srs.: J. M. d'Orey, A. M. d'Almeida e J. Coelho Pacheco, a quem desejamos as maiores felicidades.

Congresso Açoreano

O Grémio dos Açores editou um opusculo de grande formato e 23 páginas, com o Relatório Geral e Votos Finais do I Congresso Açoreano, realizado, com grande êxito, em Maio do ano passado, por iniciativa do sr. dr. Armando Narciso.

É um resumo notável de toda a grande actividade do Congresso, que teve o mérito de colocar a Metrópole em frente dos principais problemas açoreanos e de chamar para êles a atenção das altas repartições do Estado.

Linhos Portuguesas

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, linha da Santa Comba Dão a Vizeu

A partir de 1 de Janeiro, foram suprimidos os combóios n.ºs 61, 62 e 63, que se efectuavam no segundo e quarto domingo de cada mês para servir a feira de Tondela.

Como esta passou agora a realizar-se todas as segundas-feiras, o público pode utilizar-se, à ida, do combóio n.º 52, que chega a Tondela às 9,54 e, no regresso, do combóio n.º 53, que parte daquela estação às 14,18, continuando a ser válidos os bilhetes das tarifas especiais n.ºs 4 e 9.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Foi determinado que o director geral dos Caminhos de Ferro outorgue, em nome do sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações, no contrato a celebrar com a firma suíça Ateliers de Construction Oerlikon, para execução do fornecimento de diversos motores, os quais se destinam às oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro. O referido fornecimento importa em 42.300 francos suíços, «cif» Tejo, e no contrato a celebrar com Edouard Dalphin (como representante da casa suíça Brown, Boveri & C.ª, com sede em Baden) para execução do fornecimento dos motores e mais material, pela importância de 26.780 francos suíços, «cif» Tejo.

Caminhos de Ferro Coloniais

Reconstrução dos caminhos de Ferro de Angola

Realizou-se em Angola um concurso para aquisição de material destinado aos caminhos de ferro de Loanda e Mossamedes, tendo sido definitivamente adjudicados os fornecimentos às seguintes firmas locais: Electro Mecânica, Limitada, um fornecimento computado em 240 mil angolares; à The Angola Coaling, & C.ª Ltd., 226.915 angolares; à Venâncio Guimarãis, 662.929 angolares; à Robert, Hudson & Sons, Ltd., 480.143 angolares. O crédito autorizado para êste fim era do valor de 2.500 contos.

Caminho de ferro de Mormugão (Índia)

Vai ser liquidada à «West of Índia Portuguese Railways» uma prestação da garantia de juro, na importância de 3.432 contos.



A Victória de Berlim

Foi fundada em 1853

especialmente para riscos de caminho de ferro : : :

Hoje

mercê das garantias oferecidas pelas suas modalidades de seguros de vida, todos podem viajar, sem receio que uma fatalidade leve a desgraça ao seu lar. : : :

A VICTÓRIA DE BERLIM
possui um activo de cerca de
TRÊS E MEIO MILHÕES DE CONTOS
e administra uma carteira de seguros superior a
DEZ MILHÕES DE CONTOS

Direcção para Portugal:

RUA DE S. JULIÃO, 190
LISBOA

P A R T E O F I C I A L



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 299, II série, de 26 de Dezembro, publica o seguinte :

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral de 22 do corrente o projecto de aviso ao público estabelecendo condições especiais para o transporte de árvores de fruto de viveiros, com torrão, para plantar, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral de 22 do corrente o projecto do 1.º aditamento à tarifa especial n.º 1—Passageiros—, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 292, II série, de 17 de Dezembro, publica o seguinte :

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por portaria de 7 do corrente mês, visada pelo Tribunal de contas em 14, sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257 :

Promovidos a fiscais de 1.ª classe do quadro transitório desta Direcção Geral, mediante concurso de provas práticas, ao abrigo do disposto no artigo 10.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, e parte final do artigo 57.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, os fiscais de 2.ª classe do mesmo quadro a seguir mencionados :

Francisco de Castro Freire.
António Bergano Fialho Prego.
Avelino Vaz.
Fernando Pinto da Mota.

O «Diário do Governo», n.º 299, II série, de 26 de Dezembro, publica o seguinte :

Por parecer da junta médica oficial de 21 do corrente mês, homologado nesta data por S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações :

Ricardo Pinto da Costa Leite, engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente — concedida a prorrogação,

por mais 30 dias, da licença para tratamento, ao abrigo do artigo 13.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, a contar de 20 de Novembro findo.

Por despacho de 22 de Dezembro :

Manuel Alexandre Paixão, escrivário de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos nove dias de licença, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo», n.º 3, II série, de 4 de Janeiro, publica o seguinte :

Por portaria de 29 de Dezembro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 2 do corrente mês, sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257

Promovidos a fiscais de 1.ª classe do quadro transitório desta Direcção Geral, mediante concurso de provas práticas, ao abrigo do disposto no artigo 10.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, e parte final do artigo 57.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, os fiscais de 2.ª classe do mesmo quadro a seguir mencionados :

António Moreno Lagarto Júnior.
Alfredo José da Luz.

O «Diário do Governo», n.º 4, II série, de 5 de Janeiro, publica o seguinte :

Declara-se, para os fins convenientes, que Francisco Xavier de Moraes Pinto Malheiro, eugenheiro mecânico, classificado em 2.º lugar no concurso documental para engenheiros mecânicos de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, conforme lista publicada no «Diário do Governo» n.º 78, 2.ª série, de 5 de Abril de 1938, desistiu da nomeação que lhe cabia pela sua classificação.

O «Diário do Governo», n.º 5, II série, de 6 de Janeiro, publica o seguinte :

Por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 15 de Dezembro findo, visado pelo Tribunal de Contas em 31 do mesmo mês, não sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257 :

Concedido, a contar de 19 de Agosto findo, nos termos da alínea b) do artigo 15.º da lei n.º 403, de 31 de Agosto de 1915, ao segundo oficial do quadro permanente António Augusto da Fonseca Marinhão e Silva, que acumula as funções de proposto pagador, o abono do vencimento de exercício que, a partir da data acima mencionada, deixou de ser abonado, por motivo de doença, ao pagador de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, Luiz Ferreira Lima.



O tempo passa...
...mas os saltos **GALO** ficam!
prefira pois os saltos **GALO**
Leacock (Lisboa), L.ºda
AVENIDA 24 DE JULHO, 16
LISBOA

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

Linhos Estrangeiros

ARGENTINA

Foi lento o desenvolvimento económico da Argentina. Em 1800 a sua população era apenas de 900.000 habitantes. 53 anos depois não ultrapassa 1.200.000. No mesmo lapso de tempo, a população dos Estados Unidos da América do Norte quadruplica, passando de 5 a 23 milhões.

Só a partir da segunda metade do século XIX é que a Argentina ocupa na América do Sul um lugar principal, e no limiar do século XX já é, por tudo, pela sua população, pelo seu desenvolvimento económico, pelas suas indústrias, uma das mais progressivas nações do mundo. São factores desse progresso a estabilidade política, a conquista do território ocupado pelos Indios, o desenvolvimento dos caminhos de ferro, que abriram extensas estradas aos emigrantes, que em grande escala se estabeleceram no país, o impulso que recebem a criação de gado e a produção extensiva de cereais. Começam a «fluir os capitais estrangeiros».

O desenvolvimento da rede ferroviária, ocupa, no progresso da Argentina, um lugar de singular importância, senão o mais importante.

É em 1885, precisamente quando começam a cultivar-se os cereais em grande escala, que os trabalhos de assentamento de novas linhas tomam extraordinária actividade. De 4.502 quilómetros de linha chega-se, em 1915, a 33.709.

Os trabalhos afrouxam durante a guerra, depois continuam lentamente, e a rede em 1935 registava 41.338 quilómetros.

Os capitais empregados nos caminhos de ferro elevam-se a 4.500 milhões de pesos argentinos, na maior parte de origem inglesa, sendo por isso a principal indústria do país.

Exercem, em várias funções, a sua actividade 130.000 empregados e operários, que representam cerca de meio milhão de seres que desta indústria vivem.

O tráfico de passageiros, num país essencialmente agrícola, de dilatada extensão e de população relativamente diminuta, é, como não podia deixar de ser, inferior ao dos productos agrícolas. O movimento de passageiros entre os subúrbios e a Capital Federal, vai, todavia, tomando cada vez maior incremento, à medida que se desenvolve a zona suburbana. Esses subúrbios formam com Buenos Aires um núcleo de três milhões de habitantes, sendo, por isso, considerada a oitava grande cidade do mundo.

No transporte de cargas ocupam o principal lugar os cereais, que em 1927 foi de 19.238.000 toneladas. Em 1930 baixou para 10.881.000 tone-

ladas, mantendo-se nos últimos anos o nível normal de mais de 15 milhões de toneladas.

O transporte de gado em pé sofre em geral poucas variações. Assim em 1918 os caminhos de ferro transportaram animais em pé, representando um peso de 5.700.000 toneladas. Em 1925 a cifra máxima alcança 5.800.000 toneladas, baixando lentamente a 4.300.000 em 1932, para subir logo até 4.890.000 em 1935.

O problema das tarifas justas e razoáveis é de grande importância. Na sua fixação intervêm diversos factores, que dependem dos gastos da exploração, do valor específico das mercadorias a transportar, das distâncias a percorrer e da maior ou menor necessidade social e económica do seu transporte.

Quanto mais baixas forem as tarifas tanto para passageiros como para as cargas, tanto mais beneficiam directamente os capitalistas e, portanto, o país em geral. Porém, não devem descer até ao ponto que não permitam pagar as obrigações e distribuir um dividendo razoável.

Tanto para as empresas como para o país, é necessário que a indústria ferroviária prospere, quere dizer, se modernize e estenda as suas rôdes. Nos três milhões de quilómetros quadrados, que possue a Argentina, na sua maior parte produtivos, uma rede de 40 mil quilómetros de linhas férreas não pode preencher as necessidades de muitas regiões do seu território, ainda hoje inexplorados por falta de meios de comunicação com os centros de consumo e os portos.

Os poderes públicos da Argentina preocupam-se actualmente com esse problema.

ESTÓNIA

A Estónia, situada na costa oriental do mar Báltico, entre o Golfo da Finlândia e o Golfo de Riga, tem de superfície 47.548,7 quilómetros quadrados e a sua população atinge o número de 1.126.410 habitantes.

Os caminhos de ferro têm-se desenvolvido extraordinariamente desde 1919, em que se construíram 409,61 quilómetros de linhas novas, com 362 pontes e 65 estações.

Todos os caminhos de ferro da Estónia, com poucas excepções, são pertença do Estado e por él dirigidos. O material empregado compunha-se, em 1 de Abril de 1934, de 211 locomotivas, 2 automotoras eléctricas, 489 carruagens para passageiros e 6.644 vagões de carga.

O movimento de passageiros em 1933/34 é expresso pelo número de 7.843.000, que fizeram um total de 219.330.000 quilómetros, mas em 1929/30 o número de passageiros tinha sido de 9.513.000 e os quilómetros percorridos atingiam a cifra de 293.114.000.

Em 1933/34 os caminhos de ferro transportaram 1.926.000 toneladas de carga.

O tráfego da camionagem faz, como de resto acontece em quase todos os países, uma grande concorrência aos caminhos de ferro.

Os nossos mortos

CAPITÃO JOÃO DE DEUS PIRES

Sabemos que faleceu em Dezembro do ano findo um velho amigo e assinante desta Revista, que foi o capitão João de Deus Pires.

Oficial distinto no Ultramar era também uma pessoa com qualidades, que foram apreciadas por figuras marcantes nas Colónias Portuguesas, como por exemplo Mousinho de Albuquerque e o actual general João de Almeida.

O capitão João de Deus Pires tem uma folha de serviços exemplar, da qual damos algumas notas:

Alferes para a guarnição do Estado da Índia por decreto de 10 de Fevereiro de 1893. Desembarcou no referido Estado em 6 de Junho vindo da província de Macau, corpo de polícia. Passou à companhia de polícia civil como chefe da 1.^a divisão, ao batalhão de infantaria em 16 de Novembro de 1894. Seguiu viagens para o reino a-fim de ser presente à Junta de Saúde Naval em 7 de Março de 1895. Passou ao quadro das comissões em 6 de Abril. Apresentou-se neste Estado vindo do Reino em 25 de Setembro. Passou a fazer serviço na companhia de polícia de Nova Goa em 1 de Outubro.

No dia 21 fez parte do reconhecimento de Amonã na província de Satary. No mesmo ano tomou parte nas operações na dita província desde 31 de Outubro a 23 de Dezembro, entrando no combate de Gutnem em 4 de Novembro. No ano de 1896, tomou parte nas operações na província de Embarbosem desde 14 de Fevereiro até 8 de Março entrando no encontro e tiroteio do desfiladeiro de Ambégante em 17 de Fevereiro. Tenente para a referida guarnição, por decreto provincial de 28 de Setembro, colocado nas companhias de polícia de Mormugão, no quadro de comissões em 1 de Janeiro de 1897. Nomeado adjunto do Estado Maior do comando em chefe, na mesma data. Exonerado em 5 de Outubro, ordem do exército n.^o 18 de 1897. Passou ao batalhão de infantaria na referida data, às companhias de infantaria de Damão em 1 de Janeiro de 1898. Nomeado para exercer interinamente os cargos de secretário do governo do distrito de Damão e administrador do concelho, por portaria n.^o 206 de 30 de Março de 1898. Exonerado dos cargos de secretário do governo do distrito de Damão e administrador do concelho. Seguiu viagem para o reino em 1 de Junho com destino para a província de S. Tomé e Príncipe, onde foi servir em comissão. Nomeado administrador interino dos correios e telefones. Nomeado secretário da comissão encarregada de reunir em um só diploma os regulamentos e mais disposições relativas a correios e telefones. Exonerado destes dois últimos cargos em portaria provincial n.^o 16 e 19 de 11 de Janeiro de 1899. Nomeado aju-

dante do major inspector da companhia de guerra. Nomeado para fazer parte da comissão encarregada de elaborar um regulamento para a padaria militar. Nomeado pagador das obras públicas e exonerado de ajudante do inspector à companhia de guerra. Nomeado promotor de justiça militar, portaria provincial de 24 n.^o 263. Exonerado de encarregado da padaria militar e de promotor de justiça militar. Exonerado da comissão para que foi nomeado em portaria n.^o 253 de 19 de Junho. Exonerado, a seu pedido, de pagador das obras públicas. Nomeado chefe interino da repartição de fazenda militar. Nomeado encarregado do material de guerra. Nomeado comandante de corpo de polícia civil. Seguiu para o reino a-fim-de ser presente à junta de saúde do Ultramar em 26 de Agosto. Desembarcou na província de S. Tomé vindo do reino em 8 de Maio de 1901. Nomeado chefe da repartição militar e ajudante de Campo de Sua Ex.^a o Governador. Nomeado interinamente comandante do corpo de polícia civil. Nomeado ajudante do inspector da companhia de guerra. Exonerado de comandante interino do corpo de polícia civil. Nomeado governador do forte de S. João Baptista de Ajudá. Mandado fazer serviço na província de S. Tomé e Príncipe por determinação inserta no Boletim Militar do Ultramar em 1906. Nomeado defensor oficioso dos conselhos de guerra, no quadro de comissões da província. Nomeado condutor auxiliar das obras públicas. Nomeado comandante do forte de S. João Baptista de Ajudá. Capitão por decreto de 6 de Maio de 1909. Exonerado de comandante do forte de S. João Baptista de Ajudá. Seguiu para o reino a fim-de ser presente à junta de saúde do Ultramar em 22 de Junho de 1909. Colocado na província de Moçambique. Desembarcou em Lourenço Marques em 3 de Março de 1910. Nomeado comandante da 4.^a Companhia Indígena de Infantaria, em 3.

Condecorações e louvores: Medalha de prata da Rainha D. Amélia, expedição à Índia 1895, Boletim Militar do Ultramar n.^o 11 de 4 de Novembro de 1896. Louvado pelas provas de boa vontade com que tem desempenhado as funções de adjunto do comando em chefe, decreto provincial n.^o 33 de 11 de Fevereiro, ordem do exército n.^o 8 de 1897. Louvado por se ter distinguido na extinção do incêndio que houve nas cavalariças do esquadrão de lanceiros, decreto provincial n.^o 64 de 26, ordem do exército n.^o 11. Louvado pelo zélo e inteligência que mostrou no desempenho da comissão encarregada de elaborar o regulamento da padaria militar, portaria provincial n.^o 361 de 29 de Setembro. Medalha de prata Rainha D. Amélia por ter tomado parte nas operações de guerra, no Estado da Índia, em 1916 B. M. U. n.^o 11 de 1905. Cavaleiro da Ordem da Estréla Negra, ordem à força armada n.^o 12 de 1909. Medalha militar de prata da classe de comportamento exemplar. Ordem à Fôrça Armada n.^o 3, de 31 de Março de 1910.

SINGER

A máquina
de costura
Universal

Séde: Avenida 24 de
Julho, n.º 42 - Lisboa

Ler a

"A. D. 2230"

por Amilcar de Mascarenhas

é viver daqui a 3 séculos!...

Romance de prodigiosa imaginação, comparável à de Wells ou de Julio Verne. — A política, o amor, a espionagem, as intenções, o progresso e o prestígio de Portugal no século XXIII

1 vol. br., 10\$00; pelo correio, mais 1\$50; envia-se à cobrança.

EDIÇÃO DA

Parceria António Maria Pereira

R. AUGUSTA, 44 A 54

CORDY

A melhor espingarda de Stand e Caça



ARMAS DE DEFESA E RECREIO,
DOS MELHORES FABRICANTES

Reparações em armas de qualquer sistema

Espingardaria Central

G. HEITOR FERREIRA, Sucessor

A. MONTEZ

Praça D. João da Câmara, 3 — Telef. 25731

L I S B O A

CERA 33

Incomparavelmente
a melhor

Brilho instantâneo duradouro e sem esforço, em móveis, soalhos, oleados, corticetes, etc. Não tem cheiro activo nem incomodativo

Usá-la Se não conhece, informe-se dos seus consumidores, que são a nossa melhor garantia

Pedidos ao depositário, Rossio, 93, 1.º andar, porta 9. Tel. 28421

Motores industriais «CROSSLEY», a oleos e a gaz pobre, terrestres e marítimos. Locomóveis e Caminheiras «CLAYTON». Tractores «OLIVER-HARTPARR», «ALLIS-CHALMERS-MONARCH» e «CLETRAC», a petróleo e a oleos, de rodas ou de rasto contínuo. Camions «CONDOR» a oleos e «LATIL» a gaz pobre. Motores «WAUKESHA-HESSELMAN», a oleos, para substituição de motores a gasolina de camionettes. Gazogénios a carvão «GOHIN-POULENC» para viaturas automóveis. Rolamentos «S. R. O.». Correias de transmissão «GOODRICH» para todas as indústrias. Debulhadoras «CLAYTON» e «AJURIA». Maquinas agrícolas e produtos para a Agricultura. Maquinas a vapor «WOLF». Maquinas «DANCKAERT» para trabalhar madeira.

FASSIO, LTD.

Rua Jardim do Regedor, 20-32
Telefone 20004/5

LISBOA

MANUAL
DO
VIAJANTE
EM
PORTUGAL

Telefone 20158

A 7.ª edição a sair
no corrente ano

Rua da Horta Seca, 7 - LISBOA



A ESTAÇÃO DO CAIS DO SODRÉ