GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES - ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS — 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. Luíz, (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

SUMÁRIO

Retrato e autógrafo do Ilustre Chefe do Estado, General OSCAR DE FRAGOSO CARMONA. — Autógrafos de: Eng.º ANTÓNIO DE VASCONCELOS CORREIA, Eng.º JOSÉ FERNANDO DE SOUSA e General RAÚL ESTEVES. — Uma Obra de Cincoenta Anos de Dedicação, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA. — Ano que Passa, por CARLOS D'ORNELLAS. — Retratos do Fundador, Corpo Redactorial e Colaboradores actuaes da «Gazeta». — O Ano de 1938 e os Nossos Caminhos de Ferro, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA. — ...De Ferro..., pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA. — Pessoal do quadro da «Gazeta dos Caminhos de Ferro». — «Gazeta dos Caminhos de Ferro». — Montepio Ferroviário. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Evocando o Passado, por ALEXANDRE SETTAS. — Pela Agricultura e pela Pátria, pelo Engenheiro-agrónomo PALMA DE VILHENA. — Os Caminhos de Ferro e a Defesa Nacional, pelo Capitão JAYME GALLO. — Os Grandes Problemas Ferroviários. — Em que sumàriamente se fala do viver de Lisboa e dos seus Meios de Transporte no Passado, por RAÚL ESTEVES DOS SANTOS. — Os Caminhos de Ferro na Tchecoslováquia, pelo Dr. GUSTAVO DE FREITAS. — Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro da Bélgica. — Temas da Actualidade, por ANTÓNIO GUEDES. — Os Caminhos de Ferro na Finlândia. — Aviação Desportiva, pelo Capitão-aviador HUMBERTO CRUZ. — A Arte de Viajar, por NATIVIDADE GASPAR. — O Expresso das 10,30, pelo VISCONDE DE ALCOBAÇA. — Os Combóios em 1837. — Um Documento Inédito para a História dos Caminhos de Ferro em Angola, pelo Coronel de Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO. — Efemérides. — Pessoal do Tráfego da Antiga Companhia dos Caminhos de Ferro de Leste e Norte em Lisboa em 1890. — Caminhos de Ferro Franceses, pelo Eng.º AVELAR RUAS. — Castelos de Portugal, por ANTÓNIO MONTÊS. — D. Julieta de Mendonça e Costa. — Os Nossos Mortos. — Colónia de Angola. — O Estado Actual dos Caminhos de Ferro na Suíssa. — «O Movimento da Orientação Profissional e da Selecção Profissional», pelo Dr. FARIA DE VASCONCELOS. — A Suécia e os seus Caminhos de Ferro. — O cinema e a C. P. — Publicações Recebidas. — Há Quarenta Anos. — Parte Oficial. — Publicidade.

1939

ANO 51.º — 1 DE JANEIRO — NÚMERO 1225

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ
Engenheiro AVELAR RUAS

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .		30$00
ESTRANGEIRO (ano) £ . .		1.00
FRANÇA	(») fr.^{os}	100
ÁFRICA	(») . .	72$00
Empregados ferroviários (trimestre)		10$00
Número avulso.		2$50
Números atrazados.		5$00

PREÇO DÊSTE NÚMERO

20$00

(Para os assinantes, gratis)

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES { P B X 20158
Direcção 27520

A "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Deseja Boas Festas e um Novo Ano feliz

General Oscar de Fragoso Carmona

Ilustre Chefe do Estado

É com prazer que escrevo algumas palavras para comemorar o cincoentenário da *Gazeta dos Caminhos de Ferro.* Cincoenta anos de um jornal representam tanto trabalho, tanta tenacidade e tantas arrelias, senão desgostos, que a minha admiração é grande por todos os que cooperaram nesta magnífica obra.

Por isso, apresentando aos que actualmente lidam nessa obra, os meus cumprimentos afectuosos, faço votos para que o jornal continue prestando ao País os magníficos serviços que tem realizado até agora.

Belém, 7 de Dezembro de 1938.

General Carmona

Cópia do autógrafo arquivado no nosso LIVRO DE OIRO

SENDO um dos mais velhos ferroviários do País, que vejo tudo que se refere a caminhos de ferro com o maior interesse, não quero deixar de manifestar a minha simpatia pela Gazeta dos Caminhos de Ferro, que, em 50 anos de constante labuta, tem conseguido, com rara persistência entre portugueses, manter sempre êste jornal de especialidade, com notável brilho e seriedade.

Felicito-a por êsse grande esfôrço e faço votos por uma larga e próspera vida futura.

Lisboa, 12 de Dezembro, de 1938.

António de Vasconcelos Correia

COLABORADOR regular da Gazeta há 38 anos e há muito seu director nominal, é para mim verdadeiro tormento a aproximação do fim da quinzena com a exigência inexorável do artigo para o próximo número.

Velho ferroviário, que desde 1890 consagro a êsse ramo da minha profissão a minha actividade com entranhado amor, tenho tido sempre no devido aprêço e estima a Gazeta, suscitado pelo espírito de iniciativa de Mendonça e Costa, de saüdosa memória.

Ajudei-a por isso a singrar nos mares da publicidade durante quási meio século de honrado labor.

Associo-me pois à comemoração das Bodas de Oiro da Gazeta e presto homenagem ao esfôrço perseverante do continuador de Mendonça e Costa, Carlos d'Ornellas, que a tem mantido galhardamente e a rejuvenesce para a acção de propaganda ferroviária e turística.

Faço votos para que outro meio século decorra de prosperidade e acção fecunda para a velha Gazeta.

Lisboa, 13 de Dezembro de 1938.

José Fernando de Sousa

Cópias dos autógrafos arquivados no nosso LIVRO DE OIRO

NOS seus 50 anos de laboriosa existência a Gazeta dos Caminhos de Ferro tem representado sempre um apreciável e valioso elemento de cultura e divulgação dos assuntos que se referem aos caminhos de ferro, e designadamente à exploração das comunicações ferroviárias.

A Gazeta dos Caminhos de Ferro constitue assim, no nosso meio jornalístico, tão incerto e flutuante, um exemplo notável de firme perseverança no trabalho, e de perfeita correcção em satisfazer o fim a que se propoz.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1938.

Raúl Esteves

UMA OBRA

DE

Cincoenta anos de dedicação

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Manter durante cincoenta anos um quinzenário, como a Gazeta dos Caminhos de Ferro, consagrado à especialidade ferroviária, é verdadeiro milagre em meio pouco propício à cultura. Foi Mendonça e Costa o autor dêsse milagre.

Chamado muito novo ao serviço de caminhos de ferro, tinha amor à sua profissão. Inteligente e activo trabalhador, conquistou situação em que eram apreciados os seus serviços.

Concebeu a idéa de criar a Gazeta, para a qual obteve a colaboração valiosa dos principais engenheiros de caminhos de ferro. Nela eram versados os problemas ocorrentes da especialidade e publicados os respectivos diplomas oficiais. Tornou-se assim a Gazeta excelente repositório e arquivo de informações históricas. A sua colecção contém preciosos elementos de estudo.

A paixão das viagens e as facilidades que lhe dava a sua profissão levaram Mendonça a percorrer boa parte do mundo em excursões anuais e ida a Congressos, de cujas impressões dava conta após o regresso em séries de artigos, que, sem profundarem as impressões da história e arte recebidas, eram lidos com interêsse.

E assim foi singrando a Gazeta por muitos anos, até à morte do fundador, com várias alternativas, logrando obter certo apoio das emprêsas e do próprio Estado, emquanto êste não puniu a independência da

crítica pela eliminação de assinaturas, acto pouco elegante que não alterou a linha de conduta do quinzenário.

Todas as questões importantes eram nele conscienciosamente versadas.

Não morreu a Gazeta com o seu fundador. Carlos d'Ornellas continua com infatigável estôrço a Gazeta; angariou-lhe anúncios, amenizou a leitura pela introdução de novas secções e pela ilustração e assim logrou rejuvenescê-la sem lhe alterar a índole.

Pela minha parte, para lhe facilitar a tarefa, consenti na atribuïção do título de director, de funções meramente nóminaes, pois bem me basta a colaboração regular que se vem juntar às minhas múltiplas ocupações.

Escrevo na Gazeta há 38 anos. É quási sempre com o meu artigo que abre cada número. Nela tenho versado todas as questões que vão ocorrendo e que aos caminhos de ferro interessam. Afeiçoei-me assim a êste modesto e útil quinzenário.

* * *

Foi a assídua colaboração na Gazeta que levou Mendonça e Costa a solicitá-la para a obra, empreendida por êle com tanto amor, da criação da Sociedade Propaganda de Portugal, patriótica tentativa de união de esforços e boas vontades para tornar conhecido o país, fazê-lo estimar, atrair-lhe visitantes, suscitar as melhorias de tôda a espécie.

Fundada em 28 de Janeiro de 1906 com o concurso de homens de todas as côres políticas, teve a novel Sociedade um periodo de intensa e fecunda actividade durante os primeiros cinco anos da sua vida, em que tive a honra de presidir aos seus destinos.

Para ambos nós, o labor da Propaganda — que não era sinecura sem fadigas — não fazia esquecer os cuidados da redacção da Gazeta.

A memória de Mendonça e Costa fica indissoluvelmente vinculada ao nome da Gazeta, que, segundo espero, continuará a sua laboriosa existência e encontrará no meio ferroviário competências e dedicações que lhe vão mantendo o prestígio e a ajudem a desempenhar por largos anos a sua útil função.

ANO QUE PASSA

Acabaram-se as festas, descançam os carteiros, que devem estar fartíssimos de subir quintos e sextos andares para entrega dos tradicionais cartões com os desejos de festas felizes e ano novo próspero.

É, mais um ano que passa, é mais um ano que não deixa saüdades.

Pretendemos entrar no de 1939 de cabeça descoberta e levantando os crepes que durante o ano findo cobriram de luto pesado esta casa. Vamos continuar a luta para honrar o bom nome do fundador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro». O golpe sofrido e a prática de actos criminosos, idênticos aos que apareceram após o falecimento do nosso mestre, que foi Mendonça e Costa, actos que só a justiça pode punir, impossibilitaram-nos de levar a efeito, em devido tempo, a confecção do anunciado número especial para comemorar as nossas «Bodas de Ouro».

Apesar de tudo, esgrimindo a peito descoberto e auxiliados pelos nossos amigos — alguns ainda do tempo do fundador da «Gazeta» — conseguimos organizar o presente número especial que, apesar de modesto no seu aspecto gráfico, é colaborado por uma pleiada de jornalistas, ferroviários e algumas figuras marcantes da engenharia portuguesa, e representa um pouco de esfôrço e boa vontade dos que aqui trabalham e querem honrar as tradições do passado jornalístico da mais antiga revista portuguesa que se publica actualmente e que não teve nunca uma única interrupção.

Se não fôra também a amizade do nosso velho amigo sr. Conselheiro J. Fernando de Sousa, figura de prestígio no nosso país e o colaborador que conta perto de quarenta anos de dedicado trabalho à «Gazeta» e que a ela tem conseguido, com a sua tenacidade e honrado amor ao meio ferroviário, dar o relêvo que possue, manifestado nas suas colunas, difìcilmente destruiríamos os obstáculos que nos aparecem e marcaríamos a nossa posição dentro da imprensa do nosso país.

Há que fazer justiça a quem ela deve fazer-se. Não podemos deixar de manifestar a nossa amizade pelos tipógrafos que sempre de bom humor estão prontos a ajudar-nos e a compartilhar connôsco as agruras que se nos apresentam. Nos momentos de falta de trabalho, nos cortes com que às vezes a censura nos brinda e nas arrelias que aparecem, compartilham sempre a composição e a impressão.

E, assim, vamos caminhar um ano mais, se Deus o permitir.

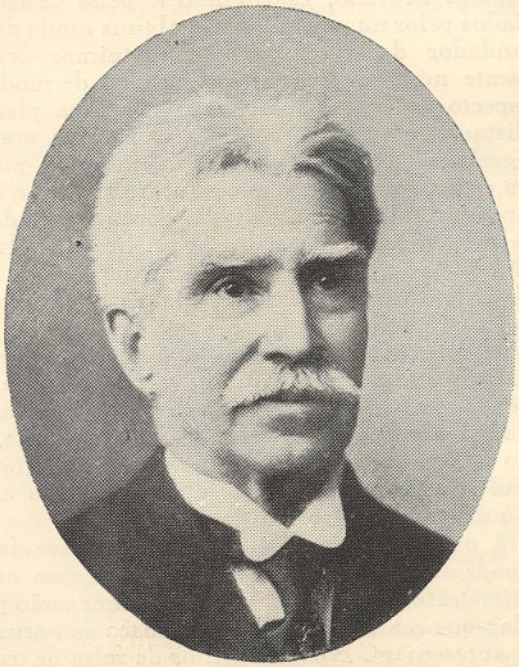
Continuaremos a contar com as amizades antigas, com os nossos colaboradores e com os anunciantes a quem a nossa anual circular não deixa de merecer uma resposta agradável como auxílio e apoio a uma «Revista» que tem vencido e quere continuar na rota a que o seu fundador a destinou.

CARLOS D'ORNELLAS

L. DE MENDONÇA E COSTA
Fundador

Eng.º ARMANDO FERREIRA
Secretário

CARLOS D'ORNELLAS
Director

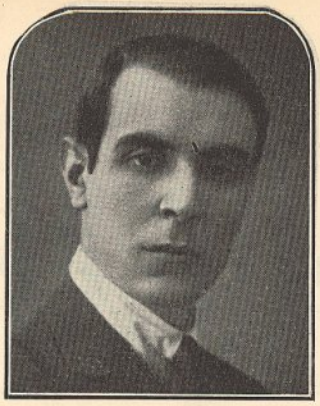


Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA
Director

OCTÁVIO PEREIRA
Secretário

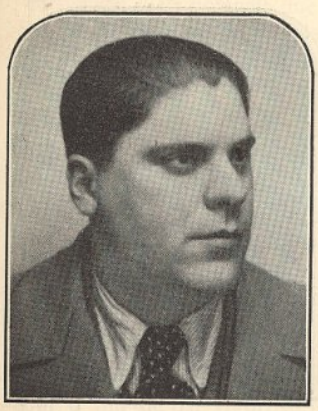
ALEXANDRE SETTAS
Redactor

COSTA E PINA
Redactor

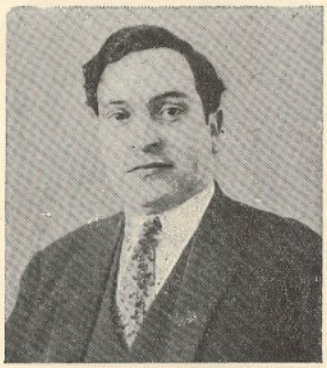


DR. ALFREDO BROCHADO
Redactor

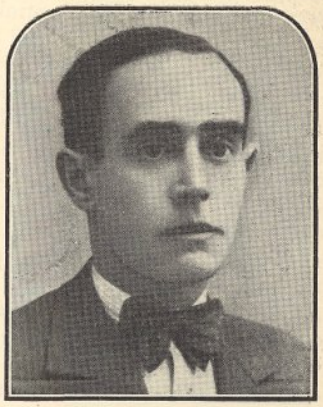
ANTÓNIO GUEDES
Redactor



NATIVIDADE GASPAR
Redactor



REBELO DE BETTENCOURT
Redactor



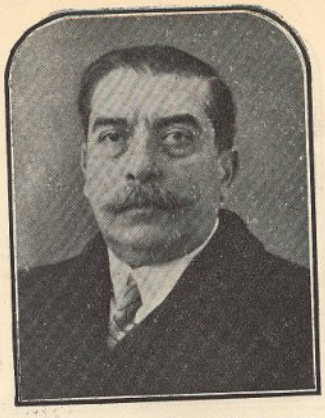
Eng.º MELO SAMPAIO
Redactor

Eng.º AVELAR RUAS
Colaborador

Dr. AUGUSTO D'ESAGUY
Redactor

Capitão de Eng.ª JAYME GALLO
Colaborador

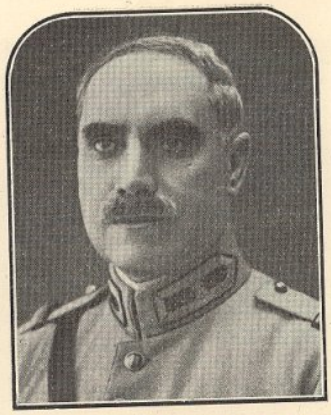
General RAUL ESTEVES
Colaborador



Eng.º VASCONCELOS CORREIA
Colaborador

Capitão MÁRIO COSTA
Colaborador

General JOÃO D'ALMEIDA
Colaborador



Coronel de Eng.ª LOPES GALVÃO
Colaborador

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Colaborador

Eng.º MANITTO TORRES
Colaborador

Capitão HUMBERTO CRUZ
Colaborador

Eng.º PALMA DE VILHENA
Colaborador

O ano de 1938 e os nossos caminhos de ferro

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

É velha usança abrir cada novo ano da *Gazeta* com o *juízo do ano anterior*, à moda do macróbio almanaque do «Borda de água». Êsse retrospecto anual da vida dos camiuhos de ferro recorda os factos mais notáveis que lhes interessam e patenteia as orientações ou desorientações da nossa política ferroviária, os progressos realizados... quando os tenha havido, a acção que importa exercer.

Êsse balanço, que é um exame de consciência publica, põe-nos em frente da realidade e esclarece o caminho que importa seguir.

O juízo do ano em 1938 abriu com a desoladora afirmação de que, se tinha sido esteril a gerência ferroviária de 1936, não fôra melhor a de 1937. Pois o o mesmo podemos dizer da de 1938.

O único sinal de vida foi a abertura de 27 quilómetros de via estreita de Mogadouro às Duas Igrejas na linha do Sabor após longo período de construção.

Em 1910 fôra apresentada uma proposta de lei com o fim de dar vigoroso impulso à construção de linhas, entre as quais figurava aquela, que em 1914 deveria ter chegado de Carviçaes ao seu termo e ultrapassado Duas Igrejas. Sem a queda da Monarquia êsse programa teria sido executado. Com o novo regime levou a construção 28 anos para realizar imperfeitamente aquela aspiração. Durante êsse período manteve-se a linha em exploração provisória e rudimentar.

Não consta que esteja elaborado o projecto do último trôço da linha, de Duas Igrejas a Vimioso e definido o modo como serão servidas as pedreiras de alabastros, directamente ou medíante um pequeno ramal.

Abriu-se igualmente a linha de circunvalação do Pôrto, com 20 quilómetros, de Contumil a Leixões, cuja construção teria sido iniciada em 1905, ano em que se iam fazer as expropriações, se não tivesse havido a ingerência ilegítima da política ao serviço de caprichosos interêsses particulares. Trinta e três anos decorreram pois para se levar a efeito um complemento necessário e importante das linhas do Minho e Douro, que as põe em contacto com o pôrto de Leixões.

Terceira e última abertura e essa mesmo para exploração provisória do pequeno trôço urbano da linha da Póvoa, da Boa Vista à Trindade, com a tentiva de afastamento da estação do local que lhe estava destinado no tôpo da Avenida dos Aliados, na orla da da Praça do Município.

Sem a desgraçada intervenção do Estado na vida da Companhia do Norte de Portugal, o trôço teria sido aberto em 1934. Perderam-se pois quatro anos e avultadas receitas, privando-se o público das vantagens inerentes ao prolongamento de uma linha suburbana ao centro da cidade.

O problema administrativo da Companhia do Norte de Portugal permaneceu no mesmo estado anómalo e sem solução racional. Passou o ano todo sem se reünir a assembleia geral, nem se dar forma definitiva ao regime da Companhia pela publicação de novos estatutos e eleição, aliás simulada, de corpos gerentes. Veiu a lume o decreto n.º 28.880 de 25 de Julho de 1938, que deu solução incompleta ao problema da linha do Tâmega e cerceou 44 anos à duração da concessão, o que representa grave prejuízo para a Companhia. Nada se fez para desdobrar as vias entre Lousado e Trofa, como é necessário e estava prescrito. O artigo que a *Gazeta* publicou em 16 de Novembro fez uma resenha, sumária mas completa, do procedimento havido para com a Companhia e os seus legítimos dirigentes e accionistas.

* * *

Continua acentuada a crise ferroviária, não só pelo reflexo da crise geral, como por efeitos da concorrência desordenada da camionagem, mormente no que respeita aos transportes de mercadorias. Nenhumas providências foram tomadas além da concessão de um adicional de 10 % temporário ás taxas das tarifas em condições que agrava o estimúlo à concorrência.

De nada serviram estudos anteriores, nem o ilucidativo parecer da Câmara Corporativa elaborado pela pena autorizada do sr. dr. Ruy Ulrich, que a *Gazeta* reproduziu na integra. É um excelente corpo de doutrina àcêrca da situação dos caminhos de ferro.

Outro estudo de valor foi completado: a revisão do Decreto de 1864, lei fundamental dos nossos ca-

minhos de ferro, por uma comissão técnica, de que foi relator o ilustre engenheiro Vicente Ferreira.

A Câmara Corporativa emitiu, àcêrca do projecto de lei de revisão do Decreto baseado no trabalho da Comissão, um notável parecer da autoria do sr. dr. Ruy Ulrich.

Para esclarecer o opinião foram feitas na Sociedade de Geografia quatro conferências pelos srs. General Raúl Esteves, engenheiro Fernando de Sousa, dr. Fezas Vital e engenheiro Vasconcelos Correia àcêrca do problema ferroviário e crise actual.

As três primeiras sairam em opusculo e foram publicadas na *Gazeta*. A última ainda não veio a lume.

Ficou ilucidada a situação das diversas empresas e o problema da reforma das tarifas e regulamentos.

Frizou-se a instante necessidade da aquisição de material ferroviário e a deficiência de recursos das empresas para o adquirir.

Uma única providência se tomou, fragmentaria e insuficiente. O Estado comprou à C. P. os terrenos terrenos na 2.ª Secção do pôrto de Lisboa entre Alcântara e a Tôrre de Belém sem vantagem para o pôrto. A parte que ficará disponivel da quantia recebida é destinada à compra de automotoras.

Isso não basta, porém. É necessário adquirir material circulante de tracção e transporte. Sôbre o assunto nada há feito além da aquisição, em andamento, de automotrises para a C. P., a que já nos referimos. A única solução prática foi proposta e analisada em artigo na *Gazeta* de 1 de Novembro último. Consiste na aquisição dêsse material por conta do Estado, que ficaria proprietário dêle e cobraria das companhias usufrutuárias um pequeno juro por aluguer.

Alvitrei ao mesmo tempo, como providência urgente para melhorar a exploração das linhas suburbanas, a electrificação da linha de Sintra, de Lisboa a Sintra, incluindo o tunel, até Lisboa-R.

É preciso que haja a coragem de o levar a efeito e para isso deve o Estado ministrar o capital preciso, de modo que em 1940 esteja efectuado êsse grande melhoramento.

* * *

Está em via de realização um melhoramento importante: a modificação da estrada marginal entre Lisboa a Cascais, que é entre Cascais e Belém construída de novo com a largura excessiva de 16m. Eliminam-se as passagens de nivel.

A êste propósito e contrastando veleidades de supressão do troço da linha de Cascais foi publicado na *Gazeta*, de 16 de Dezembro, um estudo notável do distinto engenheiro António Belo, que resolve cabalmente o problema da independência do pôrto de Lisboa e das estradas que à margem do Tejo afluem, das sujeições impostas pela linha.

Infelizmente parece que se não renuncia à construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, que vem favorecer a concorrência da camionagem e representa considerável dispendio dispensável, por ora pelo menos, quando se vai melhorar radicalmente e com largura excessiva a estrada marginal.

É despesa considerável que bem se pode ao menos adiar e que pode ser feita em termos económicos, passando na vertente Norte de Monsanto.

* * *

Surgiu em 1938 uma proposta americana para fornecimento de material circulante. Não a conheço nos seus pormenores, mas consta que se oferece o pagamento mediante fornecimento de madeiras africanas. Foi mandada aos Estados Unidos uma comissão técnica estudar o assunto, há muito esclarecido.

O material americano é feito para durar pouco e ser ràpidamente substituído com os melhoramentos que vão ocorrendo e por isso a sua perfeição de acabamento, que é uso exigir na Europa, não é exigida num país que dispõe de capitais abundantes. Não convém isso entre nós, que mantemos por economia o material em serviço durante largos anos, para fugir à despesa de freqüentes renovações.

Em 1902 a Administração dos C. F. E. mandou o hábil engenheiro Luiz de Orey examinar vagões americanos de 40 toneladas de carga para minério em serviço numa linha de Espanha. A conclusão a que chegou foi a da inconveniência, para nós, de material tão mal acabado.

Além disso a troca de madeiras computadas provavelmente a baixo prêço por material de custo elevado seria menos vantajosa que a compra com o pagamento em dinheiro mediante concurso limitado entre fábricas acreditadas da Europa.

* * *

Continuam arrastando-se as negociações para a fusão das três emprêsas de via estreita sôbre bases defeituosas, como se fôsse mirífica panacéa o que não passa de providência de secundário alcance para unificar a exploração de linhas que não estão ligadas entre si. O que urge é ajudá-las a vencer as dificuldades com que lutam e que se vão agravando com o tempo e a falta de providências.

Entretanto são proteladas providências mínimas para melhorar a situação das minas do Lena pelo melhor aproveitamento do seu caminho de ferro, conforme foi exposto em artigo de 1 de Fevereiro.

* * *

Pouco mais se poderá referir neste balanço de 1938.

Continuam infelizmente os caminhos de ferro votados ao ostracismo, como se fossem instrumentos caducos da vida económica nacional, que se deixem ao abandono, sujeitos à concorrência desordenada, e sem recursos para melhorarem a exploração e voltarem à conservação esmerada de outros tempos e renovação do material circulante.

Continuará essa situação em 1939?

Quem viver, verá.

...de ferro...

Pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA

Para êste número excepcional, comemorativo de 50 anos de dedicação aos assuntos de caminhos de ferro, e onde colaboram os melhores nomes da profissão, onde fala a técnica e a saüdade, e a esperança, e o amor ao *ferroviarismo*..., não posso senão levantar o braço em saüdação hodierna e conservar-me em silêncio, os minutos que me competiam na homenagem.

É de tal forma intenso o espírito do colectivismo entre os ferroviários, é de tal maneira avassaladora a organização monstra da vida dos caminhos de ferro, que, quem uma vez entrou na engrenagem, por curto período que fôsse, não pode deixar, toda a vida, de se interessar, de se impressionar, com os factos cotidianos que se relacionam com a sua existência.

6 meses da C. P. deram-me a visão perfeita dêsse organísmo, a enormidade do seu pezo económico actuando na vida da Nação; a percentagem de desenvolvimento social que lhe pertenceu no passado; a sua importância estratégica na defesa militar do país, o seu grau de importância como factor de civilização; e principalmente o potencial de dedicação de novos e velhos servidores, espalhados pelos quatro cantos de Portugal, mas ligados por liames... de ferro. Batalhões da paz, disciplinados, prontos para o trabalho mais árduo, de noite e dia em permanente labuta para que o *serviço* seja perfeito e eficiente, os ferroviários, que desde a longínqua leitura da *Bête Humaine* de Zola, constituiam para mim motivo de admiração, transformaram-se depois, ao seu contacto, com o conhecimento vivo das suas abnegações, dos seus sacrifícios e esforços, razão de estima e apreço.

Liga-os todos, une-os, essa imensa rêde de linhas paralelas, infinitamente percorridas nos dois sentidos e... de ferro: Caminhos de ferro...

Neste momento em que falam as sumidades, o mais modesto redactor da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, estende o braço e cala-se.

Perfila-se e saúda.

Pessoal do quadro da "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Primeiro plano — Da esquerda para a direita: *Bernardino José da Silva, Domingos Jorge, Eurico Francisco Ramos, José Rodrigues Alves*
Segundo plano — *José de Jesus Diogo, José António Freire Dias, Carlos Rodrigues Teixeira, António Jorge, Manuel Nunes, Cassiano Madeira da Silva, Carlos Antunes e João Francisco Duarte*

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Tiveram a gentilesa de nos enviar cartões e telegramas de Boas Festas, os srs.:

Oscar de Albuquerque, José Gerardi, Visconde de Alcobaça, Coronel-aviador Alberto Cifka Duarte, Capitão Humberto Cruz, Engenheiro Carlos Manito Torres, Pedro de Freitas, Dr. Alfredo Brochado, João Fernandes de Ascenção Horta, Belchior Fagundes, Gualter Tomé de Castro, D. Carmen de Jesus Paiva, Chester Merrill, Ramos & C.ª, Delegação da Liga dos Combatentes da Grande Guerra de Vila Franca de Xira, Emprêsa de Sacos de Papel, L.da, Conselho de Administração do Banque Franco-Portugaise d'Outre-Mer, de Paris, Grupo Charadístico «Os Alegres», Cooperativa Lisbonense de Chauffeurs, Grémio Luso-Alemão, Comissão Central da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, Sindicato Nacional dos Motoristas do Distrito de Lisboa, Ford Luzitana, A. Formigal, L.da, Impressora, L.da, Domingues & Lavadinho, etc.

MONTEPIO FERROVIÁRIO

ELEIÇÃO DE CORPOS GERENTES

Em assemblea geral do Montepio Ferroviário, de 16 do mês findo, elegeram-se os corpos gerentes do exercício de 1939, que ficaram assim constituidos:

Mesa da assemblea geral — Presidente, Francisco Gouveia da Silva; Vice-presidente, Fernando Soeiro Sarmento; 1.º secretário, Júlio Cesar Amaro; 2.º secretário, Francisco Gonçalves Lomelino.

Conselho Fiscal — Presidente, Rui Gomes dos Santos; Secretário, Antero Ribeiro; Relator, António Gonçalves Ribeiro; 1.º vogal, Artur Correia da Silva Cecilio; 2.º vogal, Vasco Varges.

Direcção — Presidente, António Augusto da Silva Ramos; Secretário, Joaquim Simplicio Júnior; Tesoureiro, Carlos Canuto Júlio de Almeida; 1.º vogal, José António de Patacho Ramos; 2.º vogal, Abilio Santos.

Caminhos de Ferro Coloniais

Província do Sul do Save

DISTRITO DE INHAMBANE

Êste distrito é servido por uma via férrea de bitola normal africana (1m,067) na extensão de 93 quilómetros, ligando a vila de Inhambane — sede do distrito — a Inharrime. A sua construção foi iniciada em 30 de Junho de 1910 e foi aberta à exploração em 1912, servindo as seguintes localidades: Guína, Mutamba, Jangamo, Madonga, Ravene, Salane, Nhaçongo, Chongola, Madovela e Inharrime.

Está projectada a sua ligação com a testa da linha férrea de Gaza, em Chicomo e desta com a rêde de Lourenço Marques, a entroncar em Magude, próximo de Xinavane, aonde já estão a executar-se os trabalhos de construção do primeiro trôço, numa extensão de 106 quilómetros até Lionde, circunscrição de Guijá.

Também se acha estudado o prolongamento da linha de Inhambane em direcção ao norte do distrito, servindo as regiões agrícolas de Homoíne, Morrumbene e Massinga, tendo-se já iniciado a construção da principal ponte, no rio Mutamba, de cuja estação derivará.

Bem apetrechado, com modernas carruagens, material circulante renovado e potentes locomotivas, o caminho de ferro de Inhambane, transportou no ano de 1937, 18:941 passageiros e 27:803 toneladas de mercadorias, tráfego êste que totalizou a importância de 1.279:392$79.

Expedição dos primeiros estudos do Caminho de Ferro entre Luanda e Ambaca

Evocando o passado

Notas sôbre uma época longínqua

Por ALEXANDRE SETTAS

AO comemorar o 50.º ano da sua publicação, a Gazeta dos Caminhos de Ferro *sente-se rejubilar e considera-se bem recompensada de todos os sacrifícios a que se votou, ao constatar o valioso conceito em que a opinião pública a classifica e também ao revêr-se na iniludível consideração com que as entidades ferroviárias justamente a destinguem e apreciam.*

Na sua vida publicitária, longa de dez lustros, inconcussa, activa e valorosa, nunca a Gazeta *regateou o seu auxílio aos assuntos ferroviários, nunca nas suas colunas albergou diátribes traçadas por detractores inconscientes ou despeitados, e nunca nela se pretendeu ofuscar essa preciosa manifestação da vida social — o caminho de ferro —, pois sempre se dispoz a bem servir as organizações ferroviárias, por quem terçou armas na intenção firme, clara e inequívoca de bem servir uma causa a que devotadamente se dedicara, livre de coacções, servida por vontade inflexível e sempre pugnando ardorosamente e com lídima feição pelo desenvolvimento constante dos caminhos de ferro em Portugal.*

Por isso, neste número comemorativo, onde certamente se recorda um passado que dista da época actual umas décadas de anos, não ficará deslocada uma evocação que seguidamente se faz acêrca da linha de Sintra.

A "Lisbon Steam Tramways Company, Limited", Empresa de Tracção Ferroviária entre Lisboa e Sintra

Muito embora só no ano de 1895 se houvesse inaugurado a via dupla entre Campolide e Cacém, para evidente melhoria dos serviços já estabelecidos, o certo é que a linha de Sintra, a que especialmente nos vamos referir, já fôra aberta à exploração do público em 2 de Abril de 1887, no percurso desde Lisboa, partindo de Alcântara-Terra e constituindo assim a primeira fase prática da construção da linha de Oeste, decretada pela lei de 2 de Maio de 1882 e levada a efeito pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro de Portugal.

Apesar disso o «Graphic News Paper» de 1871 (em número que temos presente) expõe num artigo em que se evidencía o futuro económico de Portugal pela introdução de vias aceleradas *por um sistema que não é dispendioso nem estorva o trânsito de outros quaisquer meios de condução nas próprias estradas em que estão assentes os rails* e diz em seu abono o seguinte:

O problema da exploração dos *tramways* por meio de locomotiva com carruagens e vagões de construção ligeira está próximo de ter uma solução em Portugal, onde a «Lisbon Steam Tramways Company, Limited» está actualmente construindo duas linhas assás extensas, uma na estrada de Lisboa-Sintra, na extensão de 27 quilómetros, e a outra na extensão de 52 quilómetros, de Lisboa a Torres-Vedras.

A linha de Sintra está quási concluida, e na outra linha estão iniciados dois terços dos trabalhos necessários. O *tramway* compõe-se de um *rail* central, (modêlo Vignoles), pesando dezoito quilogramas por metro linear e de duas longarinas de madeira, de vinte centímetros de largura, colocadas a 52 cm. de distância do *rail* central. Tanto o *rail* como as longarinas estão ligadas a travessas de madeira por meio de cavilhas de ferro, e sôbre esta tríplice linha movem-se as máquinas e as carruagens.

As locomotivas têm seis rodas, quatro ao centro,

no sentido longitudinal, duas a diante e duas atrás, as quais funcionam como guias, pelos seus rebordos que abraçam o *rail* e são ligadas duas a duas por caixilhos, tendo ao centro um espigão que permite o andamento em curvas de pequeno raio. As rodas laterais têm 30 centímetros de largura, transmitem o pêso da máquina às longarinas produzindo o movimento pelo atrito, o que é necessário sobretudo nos planos inclinados.

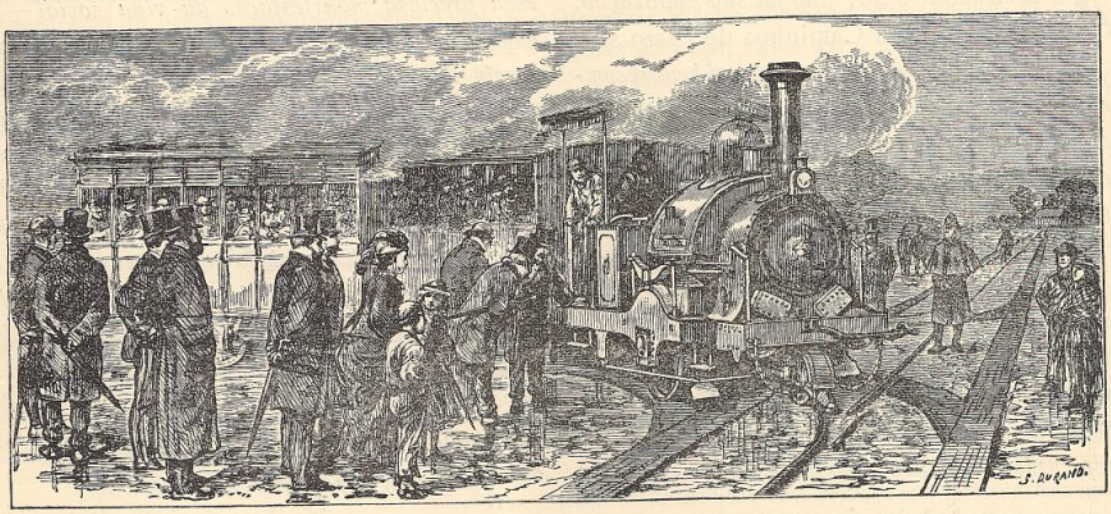
Nas carruagens é o inverso que se dá, pois o pêso actua sôbre o *rail* central, diminuindo o mais possível o actrito. As rodas laterais servem sòmente para equilibrar o sistema de locomoção. Os passageiros, assentados costas com costas, num banco colocado ao centro, no sentido longitudinal da carruagem, estão convenientemente colocados para que o seu pêso seja transmitido directamente sôbre o *rail*. As carruagens têm sòmente duas rodas centrais e duas laterais, de dez centímetros de largura. Evitam-se os grandes estremecimentos da caldeira pelo emprêgo de molas americanas, feitas de um rôlo de borracha. As rodas directrizes recebem a pressão por seis molas semelhantes. A largura da via é de $1^{m},27$.

Um engenhosa aparelho hidráulico, permite elevar ou abaixar a caldeira para esta conservar sempre a posição horizontal, quer suba ou desça as inclinações de modo que os tubos estejam sempre cobertos de água, cujo nível é indicado exteriormente. A fôrça da locomotiva foi sujeita a experiências, transportando esta trezentas toneladas inglesas em plano horizontal.

Os passageiros entram para as carruagens pelos lados e as mesmas estão divididas em três classes, as quais como acima fica dito têm os lugares com os espaldares dos assentos virados uns contra os outros.

No dia 28 de Dezembro findo (isto é, em 1870) fizeram-se em Inglaterra experiências notáveis a que assistiram muitos engenheiros e pessoas de ciência. O combóio compunha-se de máquina, de uma carruagem de 2.ª classe, uma outra de 3.ª e de um vagão, feito tudo conforme os modêlos descritos. Para êste fim escolheu-se uma faixa estreita de terreno da floresta de Eppingue, em Buckhurt Hill, na qual se assentou um *tramway* do comprimento de 521 metros e tendo a inclinação média de $0,44^{mm}$ e a máxima de $0,53^{mm}$. A máquina subiu e desceu estas inclinações, com curvas de pequeno raio, chegando mesmo a dar voltas com algumas de 10 metros. Repetiram-se as experiências bastantes vezes, ora com as carruagens cheias, ora com as mesmas vazias, e com velocidades várias, oferecendo sempre esplêndidos resultados.

Atendendo ao estado de humidade do terreno em que se construiu a linha, o combóio seguiu sempre com uma regularidade muito notável, sem grandes oscilações e fazendo prever um bom êxito em linha sòlidamente construída.



.... e os circunstantes, admirados, assistiam às surpreendentes experiências ....

O tempo gasto no trajecto foi exactamente 60 segundos, incluindo a partida e a chegada o que corresponde a uma velocidade de 31,25 quilómetros-hora.

O sistema foi levado ao actual estado de aperfeiçoamento pelo Sr. F. H. Trevethich, engenheiro da Lisbon Steam Tramway Company, Limited. A locomotiva foi construída pelos Srs. Sharp, Stewart, & C.º e é considerada como um excelente especimen que demostra perfeitamente a valiosidade da obra.

Como se vê pela transcrição supra se nem todas as suposições se admitem também nem todos os projectos se efectivam. O que apenas resta do projecto a executar pela *Lisbon Steam Tramway Company, Limited* é a evocação longíqua dum facto que veio a realizar-se, passados uns anos, sob os auspícios dum organismo similar, então ainda não constituido e que veio a chamar-se Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

PELA AGRICULTURA E PELA PATRIA

Pelo Engenheiro Agrónomo PALMA DE VILHENA

O momento que o Mundo atravessa, num eqüilíbrio instável, em todas as suas manifestações productivas, levam naturalmente o espírito e a actividade daquêles que governam as nações, à procura das soluções, praticas e viáveis, que possam dar a tranqüilidade proveitosa a esse conjunto de trabalhadores que lutam, num supremo esforço, pela vida que tão cara lhes é.

Em matéria agrícola, manancial de riqueza que tanto pode contribuir para a resolução dos problemas económicos actuais, muito se tem feito e está fazendo em Portugal, devido à inteligente orientação dos homens que nos governam e onde tem o maior destaque os nomes: Salazar e Lima Duque, ilustre Ministro da Agricultura.

Historiemos agora um pouco: Na nossa modesta acção oficial, fomos nós que, em tempos idos, de paz e de socego, iniciámos a montagem de campos de demonstração, então subsidiados pelo antigo e extinto Conselho de Agricultura do Distrito do Pôrto. A cultura cerealifera em linhas foi por nós efectuada com o valioso auxilio de colegas nossos, uns que ainda existem e outros que a morte infelizmente arrebatou.

Muitos foram os agricultores que, no aproveitamento desses ensinamentos, encontraram valioso auxílio para melhor resistirem às crises atravessadas.

Além destes trabalhos, foi pela Imprensa e por meio de conferências, que realizámos em quási todo o País, que despertámos iniciativas então dormentes, que muito contribuíram para aumento notável da nossa produção cerealifera, para melhoramentos viti-vinicolas, etc.

Esta segunda fase do trabalho efectuado, realizou-se pela brilhante iniciativa do sr. Tenente Coronel Linhares de Lima, quando Ministro da Agricultura.

Sem a exibição da menor soma de vaidade que preocupe o nosso espírito, apenas quizemos salientar o valor do produtivo trabalho exercido pelo Ministério da Agricultura. A todos, menos a nós, que nessa missão intervieram cabem os maís merecidos louvores e reconhecimento do País inteiro.

E agora que tão intensamente se estão efectuando trabalhos em tal sentido, onde um numeroso e competente grupo de técnicos exerce tão benefica acção, muito tem a Lavoura nacional a lucrar com o auxílio que assim lhe é dado pelo actual Govêrno.

* * *

Como acima dissemos, a situação internacional é duma gravidade máxima nas questões económicas e sociais que ora se debatem, a qual preocupa sériamente as atenções vigilantes de todos que procuram o restabelecimento duma paz duradoura, sucedanea das barbaridades praticadas em desabono da civilização que todos nós julgávamos conduzir a humanidade à sua possivel prosperidade e grandeza.

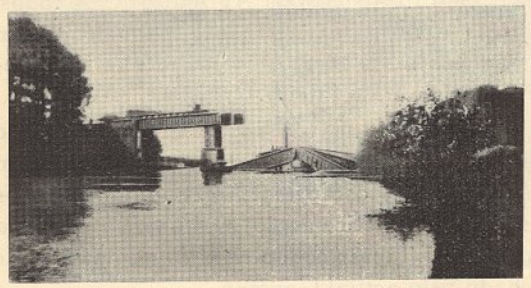
Obedece, porém, o homem à fôrça invencível do Destino, o qual, na ocasião presente, só tem espalhado desordem e a desgraça por quási tôda a parte, e oxalá que a Providência se compadeça da humanidade que tanto sofre neste período de incerteza e de aflições.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO Revista quinzenal

OS CAMINHOS DE FERRO E A DEFESA NACIONAL

Pelo Capitão AYME GALLO

A conflagração européa de 1914-1918, demonstrou de maneira categórica a importância decisiva dos caminhos de ferro nas operações militares. Sendo em tempo de paz um factor essencial da economia do país, os caminhos de ferro são na



OS CAMINHOS DE FERRO NA GUERRA DE 1914-1918 — Ponte metálica destruída pela engenharia para impedir o avanço inimigo

guerra um verdadeiro instrumento da manobra estratégica.

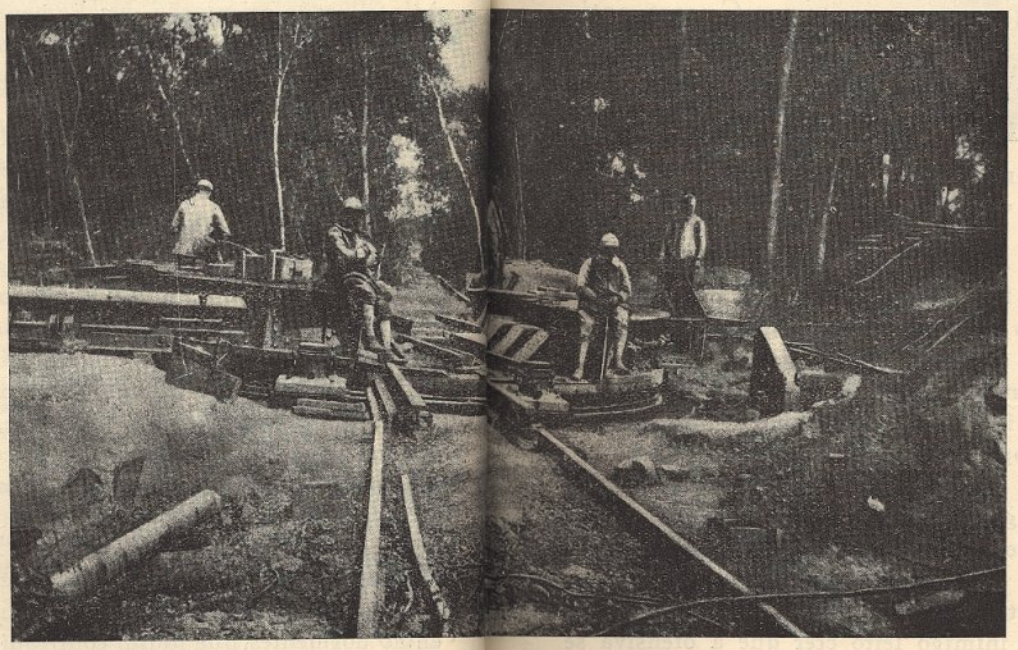
Não obstante os progressos nos outros meios de transporte sôbre terra, os caminhos de ferro constituem ainda um elemento imprescindivel da manobra, sabido que esta é uma luta de velocidade de transportes, tanto na ofensiva para levar as massas de choque onde mais convenha atacar, como na defensiva para cobrir e contra-atacar.

Quem presenciou, na Grande Guerra, o encarniçado ataque da artilharia pesada e dos aviões de bombardeamento sôbre as principais instalações ferroviárias (bifurcações, pontes, triagens, etc.) pode avaliar a enorme importância que os caminhos de ferro têm no desenrolar das operações militares.

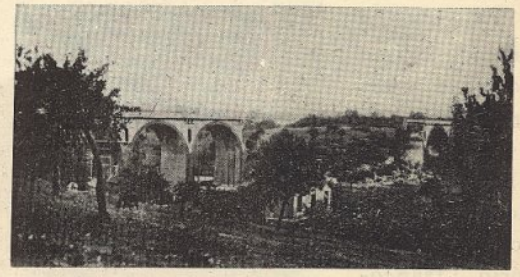
A todos os meios de transporte tem de recorrer-se para fins militares, podendo no campo tactico os transportes automóveis satisfazer melhor que o caminho de ferro para movimentos rápidos e inesperados exigidos por uma situação imprevista. É, porém, nos transportes por caminho de ferro que têm de assentar as bases fundamentais de todo o plano de operações, chegando mesmo a subordinar-se a zona de operações à rêde ferroviária.

O General Henaff que durante a Grande Guerra dirigiu os serviços dos caminhos de ferro do Grande Quartel General Francês, concluiu que *um exército privado duma rêde ferroviária bem organizada, achar-se-ia numa situação equivalente à que teria se lhe faltassem os canhões ou as munições.*

Ludendorf, Chefe do Estado Maior Alemão, afirma nas suas memórias da Grande Guerra, que *a conquista da vitória estava subordinada aos caminhos de ferro.* Já no periodo da guerra Von Falkenhay declarou que *a tentativa de envolvimento dos franceses faliu devido à superioridade da rêde ferroviária francesa;* e tal acontecimento levou os americanos a afirmar que *a França fôra salva pelos seus caminhos de ferro* (Railway Age de 21-3-935).



GUERRA DE 1914-1918 — Um canhão «Berta», que os alemãis utilisaram no bombardeamento e salvaram pela sua linha férrea



OS CAMINHOS DE FERRO NA GUERRA DE 1914-1918 — Viaduto de pedra destruído pela artilharia

No esplendido trabalho «Os caminhos de ferro na Grande Guerra» do major de engenharia J. Abranches, encontram-se preciosos ensinamentos, levando à conclusão de que os caminhos de ferro são o único meio de garantir a possibilidade de manobrar.

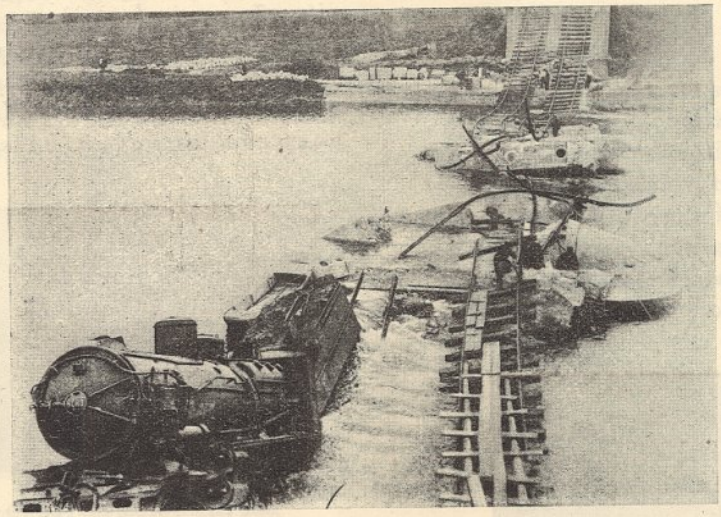
Em 1914 só os transportes de mobilização

em Inglaterra exigiram 1500 combóios, chegando a transportar-se num dia em 104 combóios 25.000 homens, 6.000 solípedes e 1.000 toneladas de bagagem. O auxílio dos americanos em Outubro de 1918, desembarcando em França uma média de 7 homens, 2 solipedes e 7 toneladas de mercadorias por minuto durante dia e noite (Henaff), pondo assim num curto prazo em território francês, 2 milhões de homens com todo o material de aprovisionamento necessário, exigiu 26.000 vagons e 2.500 carruagens; incomportável no enorme esfôrço que os caminhos de ferro franceses estavam desenvolvendo nessa ocasião, teve a América de concorrer para êstes transportes, desembarcando em França nos meses de Setembro e Outubro 258 locomotivas e 5.164 vagons.

Os alemãis, graças à importante rêde ferroviária de que dispunham, tanto no seu país como no território franco-belga conquistado, permitindo-lhes o movimento entre fronteiras Oeste e Leste em 11 linhas férreas independentes, tiveram até quási terminar a guerra a possibilidade de poder lançar de fórma quási instantanea, sôbre sectores escolhidos grandes massas de tropas reünidas à retaguarda.

Predominando na guerra moderna o caracter de «guerra de posição ou entrincheiramento» só os caminhos de ferro podem fornecer a necessária capacidade de transporte. De facto estabelecida uma frente de entrincheiramentos de grande extensão, guarnecida de milhares de homens e variadíssimo armamento, tal *front* exige um serviço de socorros e abastecimentos impossível de resultar eficaz sem a enorme capacidade de transporte que só o caminho de ferro pode oferecer. Sabe-se que durante o inverno de 1917-1918 os transportes de material de engenharia para a frente comportaram: 10.000 toneladas de cimento, 3.000 toneladas de vigas de ferro, 8 milhões de sacos de terra, 450.000 estacas metálicas e um milhão e quinhentas mil de madeira, 7.500 toneladas de arame farpado, 30.000 m/3 de madeira para entivações, 80.000 chapas de ferro, um milhão de barrotes e 100.000 m³ de madeira para construções diversas.

O auxílio prestado ao *front* italiano em Outubro de 1917 seria também impossivel sem caminhos de ferro, exigindo 1.500 combóios e, tendo tal *front* um consumo médio de 1.000 granadas por dia em cada 20 quilómetros de frente.



OS CAMINHOS DE FERRO NA GUERRA DE 1914-1918
— Ponte de via dupla destruída à passagem de um combóio militar

Como orgão de manobra os caminhos de ferro possuiram na Grande Guerra artilharia pesada (os célebres canhões 12 polegadas de calibre ingleses, os não menos célebres BERTAS alemãis que bombardearam Paris e também canhões franceses). Ainda como orgão de manobra os caminhos de ferro simulam ofensivas, fazendo convergir sôbre determinada região grande movimento de combóios; obrigava-se assim o inimigo a deslocar para esta região as suas tropas de defesa, e tal facto observado, fazia-se incidir sôbre os sectores deixados fracos, grandes massas de tropas transportadas de noite. Esta tática foi usada pelos alemãis em 1918 na grande ofensiva de Flandres (batalha de La Lys) tendo as observações sôbre o inimigo feito crer que a ofensiva se daria na região do Somme.

Observe-se finalmente que um combóio de

350 métros de extensão exigindo apenas 8 homens para sua condução, transporta a mesma tonelagem que um combóio automóvel de 180 camiões ocupando 4 quilómetros de estrada e empregando 360 homens.

Provado que um exército para ser válido necessita de uma rêde ferroviária adequada, compreende-se a absoluta necessidade de garantir desde o tempo de paz para a defesa nacional, uma tal rêde de transportes e, portanto quanto importa na política ferroviária de um país, não se pôr de parte o critério militar.

As precárias condições da nossa rêde de caminhos de ferro, sob o ponto de vista estratégico (já por nós focada em três números da *Gazeta* de 1925 e mais recentemente de forma proficiente indicando terapêutica, pelo ilustre coronel de engenharia L. Galvão no n.º 1177 de 1 de Janeiro p. p.) merecem sêr ponderadas, para que um plano geral de rêde ferroviária seja estabelecido, conjugando os interesses económicos e os da defesa nacional.

Se é certo que muito poderá fazer-se com fins estratégicos, após declaração de guerra, não devemos por isso esquecer que as linhas férreas que tenham de construir-se em tempo de guerra, também exigem trabalhos preparatórios que embora simplificados não excluem reconhecimentos de terreno para escolha de traçado, como se tratasse dum caminho de ferro comercial, podendo por isso tornar-se impraticável obtê-las no praso que as circunstâncias exijam.

Em Portugal o problema da cobertura, em vista da enorme extensão da fronteira, assume valor considerável e, assim votado o nosso país a um sistema de defesa estratégica, têm os caminhos de ferro, que já serviram como arma política, de ser encarados como verdadeira arma de defesa nacional.

Os grandes problemas ferroviários

Neste momento em que os problemas dos transportes estão a chamar a atenção dos técnicos e a merecer estudos dos economistas, reveste-se de grande interêsse a exposição de Raul Dautry, autoridade em caminhos de ferro, apresentada por ocasião da sua saída da direcção geral da rêde ferroviária do Estado francês, e de que vamos dar um resumo.

Há necessidade de determinar com cuidado qual o meio de locomoção mais qualificado, afirma Raul Dautry, porque se verifica que ninguém quere utilizar o caminho de ferro para pequena distância.

O caminho de ferro, que vai além dos arredores, tem ainda quem o prefira e em certos casos a sua qualidade e o seu preço valem os oferecidos pelos concorrentes.

Verifica-se que para «grandes» distâncias ou para transporte maciço de mercadorias a estrada de ferro está melhor apetrechada e possue preços mais económicos. É justo, pois, que o automóvel ceda o lugar ao caminho de ferro neste particular. Por isso esforcemo-nos por, para grandes distâncias e transporte maciço de mercadorias, fornecer rapidez, regularidade, segurança e preço barato.

Resta o transporte a «enormes distâncias». O avião é superior e cada vez o será mais, porque os aperfeiçoamentos técnicos não deixarão de ter um fito: o aumento da velocidade e da segurança e deminuïção do custo.

E como passar de 120 a 240 quilómetros à hora em estrada de ferro representa um esfôrço técnico e financeiro impossível, admito que o tráfego de Paris a Bagdad ou Xangai deverá fugir-nos para preferir o avião. Sintetiza, finalmente, Dautry as suas conclusões neste esquema:

VIAJANTES: «nunca» para pequenas distâncias, excepção feita para os arredores; «muitas vezes» para as distâncias médias com participação da camionagem; «sempre» para as grandes distâncias; «algumas vezes» para as distâncias longas (o avião é preferido).

MERCADORIAS: «quási nunca» para pequenas distâncias, salvo em transportes maciços; «algumas vezes» para as distâncias médias, com participação da camionagem; «quási sempre» para as grandes e longas distâncias.

Dautry fez, a propósito, êstes comentários:

«No que diz respeito, primeiro, aos viajantes far-se-ia circular sôbre o «rail», única e exclusivamente, combóios com paragem nas «gares» importantes; não haveria mais, por conseqüência, senão «expressos» no sentido actual do termo. Nas «gares» importantes, denominadas «gares-centros», os viajantes que se destinassem a pequenas linhas, tendo a sua origem nas «gares-centros», assim como os viajantes para pequenas localidades situadas na linha principal, entre duas «gares-centros», aproveitariam um serviço automóvel em estrada ou, sendo possível transporte automóvel em «rail». A escolha entre êstes dois meios far-se-ía tendo em conta o estado das estradas e a situação dos aglomerados populacionais em relação à via férrea, por um lado, e por outro, à preocupação do máximo de comodidade e de economia.

Os fardos pequenos, quer se tratasse de grande ou pequena velocidade — nós consideramos como muito possível a supressão desta distinção — seriam como os viajantes, trasbordados na «gare-centro» e transportados então pela via automóvel. Na maior parte dos casos, tomar-se-íam em casa do expedidor e seriam levados a casa do destinatário, isto é, seriam levados de «porta a porta» satisfazendo assim plenamente os que do meio de transporte se servissem e para o qual o automóvel está particularmente designado.

Os transportes por vagões completos ou, os mais maciços ainda, por combóios completos, continuariam a fazer-se pelo «rail» até à «gare» de destino.

E conclue o grande técnico:

Como êste sistema, a rêde ferroviária francesa apresentar-se-ía em breve sob a forma de grandes artérias percorridas ùnicamente por combóios rápidos ou combóios pesados, parando em pequeno número de «gares onde se continuará a efectuar um serviço completo; todas as outras «gares» ficarão desguarnecidas salvo para o tráfego de vagões completos, por meio de automóveis sôbre «rail» ou por automóveis em estrada, sempre tendo-se em vista as mais simples condições de tarifa e de exploração».

Em muitas circunstâncias, nesta conformidade, proceder-se-ía ao encerramento puro e simples de linhas curtas e de actividade medíocre e à sua substituïção por serviço de camionetas, camiões ou autobus. Não quere dizer-se que esta fôsse a fórmula taxativa, antes ter-se-ía de contemporizar tendo-se em vista a questão do desemprêgo, por exemplo.

Êste sistema permitiria aos caminhos de ferro franceses deixar de preocupar-se com 25 a 30 % das suas actuais linhas e «gares». Os serviços automóveis seriam assegurados e o caminho de ferro limitar-se-ía, perante estes, a vigiar a qualidade, regularidade e preços».

TEMPOS IDOS

Em que sumàriamente se fala do viver de Lisboa e dos seus meios de transporte no passado

Por RAÚL ESTEVES DOS SANTOS

DIFICÍLMENTE se poderá hoje fazer uma idéa precisa do que fôsse a vida exterior — a chamada vida de relações e de convivência — da grande maioria da população da capital em épocas que já lá vão. Antes do terramoto de 1755, as ruas estreitas e tortuosas, verdadeiros labiritos que constituiam a quási totalidade das artérias da parte mais central da cidade, impedindo o trânsito regular de carruagens, evitavam que a nobreza fizesse um maior uso dêsse meio de transporte.

Nesses tempos de antanho, poucas eram as ruas que tivessem uma largura igual ou superior a trinta palmos e algumas que possuiam dimensões razoáveis eram afuniladas e de piso inconsebivel, tornando o movimento difícil, senão perigoso.

A fidalguia, para atender ao seu fervor religioso, utilizavam, de preferência, nas idas para as cerimónias e práticas nas igrejas e para as constantes visitas aos inúmeros conventos que existiam em Lisboa, onde se encontrava recolhida muita da sua parentela, as liteiras e as cadeirinhas mais próprias para tão estreitos caminhos.

Dessas ruelas e becos, muitos que infelizmente escaparam ao traçado pombalino, aguardam ainda hoje o benéfico camartelo demolidor, que dê à cidade as condições de salubridade e a estética de que ela tanto necessita para dignamente poder ostentar o título de capital de um país civilizado.

Mas, o que mais fazia avolumar essas dificuldades não eram apenas os maus arruamentos que impossibilitavam a passagem em muitas das ruas de alguns dos luxuosos côches que Lisboa possuía, mas o horror que os alfacinhas tinham em se deslocar.

Êsses hábitos invetrados na vida da população, resistindo teimosamente à acção do progresso e ao embora parco desenvolvimento citadino, reduziam a cidade, cabeça pensante da Nação, a um burgo estreito e acanhado, onde poucos se conheciam e quási nenhuns se estimavam.

Não será exagero dizer-se que, durante tempos imemoráveis, Lisboa devidia-se em núcleos separados e alguns dêsses — aqueles que se encontravam fora do centro da cidade — apresentavam mesmo características muito especiais que eram a conseqüência do isolamento em que viviam.

Sendo assim, não era dificultoso encontrar pessoas que, semelhantes a velhas *tribus*, jamais haviam transposto os limites do bairro em que haviam nascido os seus antepassados e em que decorria a sua monótona existência, perpetuando-se por êsse motivo apelidos que deram nome a mais de que um arruamento.

* * *

Reportando-nos aos meios de transporte, notaremos que as famílias burguesas, as que podiam pagar, alugando os veículos que então se usavam, tão habituados estavam na sua maior parte a não treparem a um estribo nem saírem as barreiras do aglomerado onde residiam, que só coagidos por uma imperiosa necessidade o faziam.

Os mercadores, o baixo clero, os alveitares, os mestres e os cirurgiões, enfim tudo quanto hoje chamaríamos profissões liberais, como mais tarde os empregados públicos, e cuja vida obrigava a uma diária deslocação, serviam-se de alimarias de várias espécies.

Êste meio de transporte usado desde tempos recuados fez com que o negócio de alquilador e de alugador de bestas de sela se desenvolvesse largamente na cidade, tendo durante largos anos como quartel general o lugar hoje ocupado pelo Largo de S. Domingos, de onde transitou para junto do actual mercado da Praça da Figueira.

A tradição trouxe-nos mesmo o nome de algumas dessas alquilarias, que se encontravam situadas na parte baixa da cidade e de que ainda restam vestígios e que alcançaram grande nomeada, havendo nas suas proximidades, o que ainda hoje se verifica estabelecimentos de correeiro onde se fabricavam arreios a primor.

Nessas oficinas manufacturavam-se verdadeiras obras de arte, como selas acolchoadas, cabeçadas, testeiras, peitorais, guizeiras, esporas de prata, freios rédeas, esporas, tudo quanto a arte de equitação exigia. Esta indústria mais se desenvolveu ainda com o aparecimento de variadas viaturas que obrigaram a um maior consumo de rédeas, gamarras, cabeçadas e rabichos destinados a animais de tracção.

Entre as figuras típicas de viver modesto que utilizavam cavalgaduras e cuja existência Lisboa inteira conhecia, lembra-nos o talentoso maestro Joaquim Casimiro, célebre pelas suas composições musicais, e que, residindo no Campo Grande, se fazia transportar num animal de raça asinina.

Também madame Colaço, professora de línguas e de bordados, percorria a cidade na faina das suas lições, montando um burro que ela mesmo, à porta

da sua morada, em Santa Isabel, limpava e aparelhava perante os sorrisos trocistas do povoleu.

E para fechar êste parêntesis, recordamos ainda o simpático Manuel Inocêncio, que, montando um dócil cavalo, todos os dias de manhã ia a casa dos seus discípulos lecionar piano.

* * *

Segundo as mais auctorizadas opiniões, as carruagens impuseram-se mais intensamente nos usos da realeza no século XIII, quando a tranqüilidade se firmou nos povos originários da civilização romana. Mas de tal forma elas se multiplicaram e entraram nos hábitos, não só da nobreza, como da alta burguezia, que Filipe — o Belo — fez baixar um édito proïbindo o uso de carruagens que fica privativo ao rei e às pessoas de sua família.

Mas já anteriormente, em épocas muito recuadas, no oriente se conheciam carros cuja opulência a tradição nos trouxe, e do tempo do perdomínio romano bastas descrições nos falam do seu esplendor. Tornaram-se célebres os maravilhosos carros que serviam nos jogos, triumfos, combates, etc. Figuradamente se começou a dizer que os captivos seguiram o carro do triumfador, o que queria dizer: escravidão, dependência e dominação. Os coches que nos princípios do século XVI apareceram em Portugal, eram dos tipos usados em Castela e em Veneza, semelhantes aos de Roma, para dois e seis cavalos.

Portugal, ou para melhor dizer, a côrte portuguesa não só ombreou como por vezes suplantou em opulência, gôsto artístico e quantidade, as mais faustosas e exigentes côrtes estrangeiras. No sêculo XVIII a sua numerosa e magnífica colecção de coches reais, alguns dos quais de um esplendor sem igual atestam as prodigalidades régias, especialmente a de D. João V que adquiriu os mais sumptuosos.

De entre os riquíssimos coches que possuiamos, contam-se os que para Portugal trouxeram as princesas que vieram consorciar-se com os reis D. Pedro II, D. João V e D. José I, e o tantas vezes citado coche de D. Mariana da Austria, com pilares entrelaçados e figuras emblemáticas, que constituiam um verdadeiro primor de arte.

Mensão especial merece o que o papa Clemente XI ofereceu a D. João V, carro triumfal com vistosos paineis em alegoria e que serviu à recepção de D. Rodrigo de Menezes, quando êste fidalgo em 1716 chefiou uma missão diplomática à côrte pontífice.

Deslumbrantes também os que foram utilizados pelo Conde da Ribeira e comitiva, quando da sua entrada solene em França em 1715, como enviado especial e os que figuraram em Roma no cortejo do embaixador extraordinário junto do papa, André de Melo e Castro.

Dignos de referência os coches que o mesmo monarca, D. João V mandou fazer um em 1708, e especialmente destinado aos grandes cortejos de gala contendo na portinhola mitalógico painel e outro com lavores de fria talha e pintura. Além dêstes coches, vieram de Paris, da Casa Martin, viaturas diversas especialmente encomendadas para figurarem na coroação de D. João V, em 1706, todos êles de um luxo aziático.

Essa maravilhosa coleção que se foi juntando na posse da família reinante por sucessivas heranças, sofrera a sua primeira perda com o terremoto de 1755. Cinquenta e dois anos volvidos, quando da fuga da família real para o Brasil, para lá foram conjuntamente com muitos da nobreza, o que tínhamos de melhor [1], entre os quais se contavam os que pertenciam a D. Maria I e os que D. João VI mandou fazer em Paris e Inglaterra, a maioria dos quais não voltaram e a que se foram juntar, em 1834, os que por morte de D. Pedro IV couberam em partilhas à família real brasileira.

Mas o luxo e o esplendor não era só apanágio das pessoas reais, visto que o alto clero, os príncepes da igreja usavam carruageus semelhantes às da casa real, entre as quais devemos destacar o grandioso coche vermelho que só em dias excepcionais se via em público.

As parelhas que conduziam êste soberbo côche tinham as crinas engalanadas com fitas azues e traziam arreios de prata. O cocheiro, os trintanários e os criados de tábua que compunham a sua tripulação vestiam librês agaloadas e vermelhas.

O primitivo coche nasceu em Koszi, na Hungria, e embora noutros países já se usassem carros de variada espécie, alguns dos quais semelhantes. o certo é que o carro húngaro possuia características diversas. Avila em 1553 escrevia: «Um carro coberto que se chama na Hungria coche, o nome e o invento pertencem a êste país».

A sua nomenclatura era assim defenida: Carruagem grende de quatro rodas, com assentos para quatro ou mais pessoas, tirada por uma ou mais parelhas de cavalos, mulas ou machos, que consta de caixa jôgo, tejadilho, maçanetas, misulas, paineis, cadeiras, estribos, portinholas, pezebrão, asquinha, lança, casquilho, boleia mestra, cravija, argolão, braçadeiras tesouras, cabeçaes, aldrabão, eixo, viga, rodas e suas partes, cubo porcioneiros, corrião d'alçar, cataplasmas, mangotes, soleiro, tapadouro, etc.

---

[1] Araujo Viana calcula em quarenta e tantos os côches que, a êsse tempo foram para o Brasil. Noronha Santos diz, que no préstito da aclamação do 1.º Imperador e depois quando da sua coroação a maioria dêsses côches rodaram pelas ruas do Rio de Janeiro junto com outros adquiridos noutros países. H. M. Braskenridge incumbido pelo Presidente dos Estados Unidos, em 1817, de estudar o ambiente político e económico do Brasil no seu brilhante relatório julga demasiado e arrogante o luxo das carruagens e dos magníficos côches da fidalguia fugida de Lisboa.

A velha nobreza do reino ostentava belas carruagens dos mais diversos sistemas que do estrangeiro vinham surgindo, predominando no grande cerimonial da etiqueta o faustoso côche, de quem espirituosamente Francisco Manuel de Melo, na «Carta e Guia de Casados», dissera:

Por aquilo de ser engraçada e aguda na visita, na igreja, na côrte e no paço, traz grandes inconvenientes consigo.

Poéticamente, Francisco Manuel do Nascimento, nas suas obras, tomo 1.º, página 24, diz:

Ao ver descer o sono, que a teu lado
Vem inclinando no tardio côche
E derramar nos ares o recreio
Do plácido socego

O mundo femenino todo enlevado em frivolidades e galanteios, as carruagens de passeio, e as elegantes seges, motivaram a António Diniz da Cruz êste comentário satírico no canto 1.º do «Hissope»:

Aqui nasceu a moda, e aqui manda
Aos vaidosos mortais as várias formas
De seges, de vestidos, de toucados
De jogos, de banquetes, de palavras
Único emprêgo de cabeças ôcas

De longa data se pretendeu corrigir o luxo demasiado das carruagens que em determinadas ocasiões chegara a empanar o brilho das da casa real [1] o que motivou a promulgação de leis repressivas como a pragmática de 24 de Maio de 1749 que proïbia o excesso de trages, o luxo das carruagens e os móveis de lavor por forma a não permitir duvidosas interpretações.

Por êsse diploma ordenou D. João V que se não pudesse usar nas carruagens, liteiras e cadeiras de mão, cousa alguma de prata, ou de ouro fino, ou falso, nem bordados, nem metal dourado ou prateado, assim no corpo da carruagem como em seus jogos e das peças da armação e dos arreios.

Nesta proïbição estavam incluidas as guias e coberturas, com determinados ornatos. Os selins dos machos e de outras bestas seriam de couro negro de moscovia ou de oleado, conforme os serviços que prestassem.

Os tejadilhos — impunha a citada pragmática — não terão mais nenhuma ordem de pregaria, sòmente permito que no corpo da carruagem a quatro rodas, liteiras, seges de arruar e cadeiras de mão, possam pôr-se os filetes dourados ou prateados. As mesmas carruagens, cadeiras e liteiras, não trarão pintadas figuras, máscaras e países, mas sòmente escudos de armas ou cifras, com alguma moderada traga, o que não terá lugar nas seges de campo, porque nestas não permito cousa alguma dourada ou prateada, nem pintura mais que lisa, de uma só côr, com filetes de ouro.

Das cadeiras postas em uso, diversamente do que prescreve a lei, diz a pragmática — se poderão usar pelo tempo de dois anos e expirado êsse prazo, os que não atenderem à lei, serão punidos e privados de suas carruagens e da metade de comisso, em dinheiro. Esta tão curiosa pragmática vedava tambem a importação de carruagens, sob a severa pena de serem apreendidos os veículos aos transgressores.

No seu capítulo XI dispõe a respeito dos lacaios que acompanhavam os veículos, nestes categóricos termos:

Atendendo a muita despeza que se faz com os lacaios escusados e à falta que daí resulta à cultura das terras e outros ministérios necessários ordeno que as pessoas que forem em coches e liteiras se não façam acompanhar por mais de dois lacaios, além do cocheiro, sota-cocheiro ou litreireiro, nem os que andarem em seges, por mais de um, além do cocheiro, que se observará ainda que na mesma carruagem vá mais de uma pessoa. E tôda a pessoa que se fazia acompanhar por maior número de lacaios do que fica ordenado, pagará por cada um que trouxer a mais trinta mil réis, cada ver que fôr achado nesta transgressão.

O espírito severo desta lei não resolveu o problema, pais as contínuas transgressões tornaram impraticavel algumas das determinações que acabamos de transcrever, o que motivou a publicação do Alvará régio com fôrça de lei, de 21 de Abril de 1749, que alterou algumas das disposições da pragmática de 21 de Maio anterior.

Êsse novo alvará isentou das condenações, — o que trouxe um grande impulso à indústria nacional — as carruagens, arreios e guarnições fabricadas em Portugal, e estabeleceu pela primeira vez no país um registo para todos os veículos, em cada bairro com fiscalização permanente dos corregedores do crime em Lisboa, e as comarcas nas províncias.

Quanto aos lacaios alargou-se para dois o número dos que podiam acompanhar as seges.

No reinado de D. José I se sente a mão forte do Marquez de Pombal, quando por alvará de 2 de Abril de 1762 se proíbia a qualquer pessoa o transporte na cidade de Lisboa e na distâucia de uma légua em carruagem de mais de duas bestas, sob pena de perdimento da carruagem e dos animais e de um ano de degredo para fora da côrte, na distância de 20 léguas, sendo os transgressores moços fidalgos e daí para cima e, para o presídio de Mazagão, os de menor fôro.

---

[1] Os côches no tempo de Luiz XIV foram mais decorativos ainda de que os dos reinados de Luiz XII, Duque de Orleans e de Luiz XIII, apezar do luxo haver sido proscrito — claro que teóricamente — pela determinação de 16 de Abril de 1631.

(Conclui no próximo número)

Os caminhos de ferro na Tchecoslováquia

Breve História

Pelo Dr. GUSTAVO DE FREITAS

PERDIDA a sua independência em 1620, na batalha da Montanha Branca, a Boémia faz parte do Império Austro-Húngaro até 1918, ano em que, com a revolução de Outubro e a vitória dos Aliados em Novembro, recobra essa independência. O novo Estado adopta um novo nome, Tchecoslováquia, de acordo com a sua nova formação territorial, que engloba a Eslováquia e a província Subcarpática (rutenos), além das províncias, chamadas comummente históricas, da Boémia, Morávia e Silésia.

Ora para êste novo Estado, continental, centro-europeu, afastado do mar, numa encruzilhada da Europa, destinado a viver, pela sua forte indústria, da exportação, os caminhos de ferro têm uma importância extraordinária, quer do ponto de vista económico, quer do ponto de vista militar e político.

É certo que a Tchecoslováquia possui uma rêde fluvial importante, em que se destacam os rios Elba,

PRAGA — Rio Vitava, vendo-se à direita Mala Strana

PRAGA — Vista panorâmica

Danúbio e Moldava. Mas, se muito se espera dêsses rios, em especial do segundo, a verdade é que o seu tráfego não representa mais de qualquer coisa como uma vigésima parte da tonelagem de mercadorias transportadas por caminho de ferro.

O interêsse que para o Estado tinha a rêde ferroviária traduziu-se em duas providências sintomáticas: a criação dum Ministério dos Caminhos de Ferro, e a nacionalização (por compra ou outra forma de acôrdo com os proprietários privados, visto que no antigo Império só uma parte das linhas pertencia ao Estado) de todas as linhas ferroviárias principais, primeiro, e, depois, de quási todas as locais, de modo que hoje só uma pequeníssima parte dos caminhos de ferro está na propriedade e na exploração de particulares. De facto, dos 13.595 quilómetros de via férrea existentes na Tchecoslováquia (numeros de 31 de Dezembro de 1936), 11.213 quilómetros são do Estado, 2.037 pertencem a particulares mas são explorados pelo Estado por conta dos proprietários, e sòmente 225 quilómetros são explorados por particulares (dos 118 quilómetros restantes, 102 são de caminhos de ferro estrangeiros no território da República Tchecoslovaca e 16 de troços explorados por Estados estrangeiros).

Mas o Govêrno do novo país não podia limitar-se a nacionalizar as linhas: tinha — e isso fez — de modificar fundamentalmente e de completar o plano da rêde ferroviária e de substituir e aumemtar o material de tracção e circulante.

Na Austria-Hungria, de tendências centralizadoras, a rêde orientava-se do norte para o sul, convergindo para Viena e Budapeste, em forma de leque. A Tchecoslováquia precisava agora de fazer de Praga o centro ferroviário e de estabelecer uma ligação quanto possivel perfeita com a Eslováquia e a província Subcarpática. E visto que o novo Estado se estende, longo (1.000 quilómetros) e estreito (largura máxima de 300 quilómetros e mínima de 50), no sentido ocidente-oriente, houve que dar ao sistema de caminhos de ferro a direcção oeste-leste, em substituïção da norte-sul. Esta alteração de plano e a comunicação com os novos territórios orientais obrigaram não só a construção de novas linhas, como à construção de vias duplas, a trabalhos técnicos de refôrço de via, de terraplanos, de pontes, etc., à ampliação ou edificação de estações, etc., e ainda a nova organização dos serviços. O aumento da extensão das linhas (que era de 13.045 quilómetros em 1918) realizou-se, porisso, sobretudo, nos primeiros anos da independência, de dois periodos, 1919-1925 e 1926-1930, e tem-se feito depois mais lentamente.

A estação de Wilson, em Praga, passou a estação central, com 15 cais, e capaz de despachar 1.300 vagões em 24 horas. Depois construiu-se em Praga a bela estação de mercadorias Zizkov. E para instalação do Ministério dos Caminhos de Ferro elevou-se à beira do Moldava um enorme edifício.

Quanto ao material de tracção e circulante, basta dizer por agora que, enquanto em 1918 havia 3.424 locomotivas e 64.845 vagões (de passageiros e de mercadorias), em 1936 havia 4.773 locomotivas (locomotivas a vapor, automotrizes eléctricas, locomotoras com motor de combustão, etc.) e 110.500 veículos (dos quais 9.348 carruagens para passageiros, 100.633 vagões de mercadorias e fourgons de bagagens e 518 vagões-correio).

A rêde ferroviária

A espinha dorsal da rêde ferroviária tchecoslovaca é constituïda pela grande linha que liga em Cheb, na fronteira tcheco-alemã, com a linha internacional Paris--Strasburgo-Nuremberg-Cheb, passa por Praga, vai através a Morávia, por Olomouc, a Bohumín (fronteira Moravo-germano-polaca, ligação para Breslau e

para Varsóvia), desce a Ziline, atravessa a Eslováquia, descaindo lentamente do norte para o sul e servindo as estações termais, desportivas e turísticas dos Montes Tatras, e corre depois todo o sul da província Subcarpática, para afinal, inflectir no sentido setentrional até Jasina (de onde, por uma linha secundária, pode, de novo, entrar-se na Polónia). Esta linha é, na maior parte da sua extensão, de via dupla (de Pilsen a Poprad-Veiká, nos Tatras).

Em redor desta linha, a rêde é particularmente densa na Boémia, sobretudo na parte norte, convergindo sôbre Praga em 2 semi-circulos, um a setentrião ou meio-dia. Na Moravia mantem-se esta densidade de rêde, com 3 linhas principais e 3 secundárias de penetração na Eslováquia; hoje perfeitamente servida por comunicações ferroviárias, bem distribuïdas, embora a densidade da rêde principal seja aqui bastante menor mas completada por uma vasta rêde secundária. Nos Subcarpátos a penetração faz-se por ramais secundários perpendiculares à linha dorsal.

Êste conjunto de linhas tem, como já se disse, 13.595 quilómetros de extensão, dos quais 1.877 quilómetros de via dupla e 311 quilómetros de via reduzida. Como a superfície da Tchecoslováquia é de 140.493 quilómetros quadrados (com 15 milhões de habitantes), os caminhos de ferro tchecoslovacos ocupam, quanto à extensão relativa da rêde ferroviária, o nono lugar entre os países da Europa.

A infra-estrutura ferroviária tchecoslovaca acusa, para um comprimento de 13.485 quilómetros, 9.516 quilómetros (isto é 70,57 %) situados em talude e 3.975 quilómetros (ou sejam 29,48 %) em trincheira.

A rêde compreende 9.683 pontes com mais de 2 metros (das quais 8.256 com 2 a 10 metros, 1.128 pontes com 10 a 30 metros e 299 pontes com mais de 30 metros), numa extensão total de 93 quilómetros; 171 viadutos, com 16 e meio quilómetros; 171 viadutos, com 16 e meio quilómetros; 195 túneis, com 54.426 metros (o mais longo dêles com 3 quilómetros); 205 cruzamentos de caminho de ferro; e 29.790 cruzamentos de caminhos.

Êstes 13 e meio milhares de quilómetros de via assentam sôbre cêrca de 28 milhões de travessas de madeira, das quais 19.400.000 impregnadas, e quási 750.000 travessas de ferro. Em média cada quilómetro de via assenta sôbre 1.323 travessas de madeira ou 893 de ferro.

Em perfil, há 20,90 % (2.818 quilómetros de linhas horizontais e 79,10 % (10.666 quilómetros) de via inclinada; em traçado 59,72 % (8.053 quilómetros) de linha recta e 40,28 % (5.431 quilómetros) de curva. O maior declive é de 83 %.

A maior altitude dos caminhos de ferro é de 1.351 métros acima do nível do mar; a menor de 96m,900.

Os caminhos de ferro compreendem 1.836 estações e 1.925 apeadeiros; têm 20.368 edifícios; e ocupam uma superfície de 3:509.699 métros quadrados.

A conservação e reconstrução de cada quilómetro de via custa por ano 16.273 coroas tchecas (1 Kc.=$77).

Material circulante e percurso

Das 4.773 locomotivas dos caminhos de ferro tchecoslovacos, 25 são locomotivas eléctricas, 7 locotratores e 556 automotoras.

É, naturalmente, sôbre o material de tracção que tem, em especial, incidido o esfôrço de renovação técnica exigido pela rude concorrencia dos outros meios de transporte, automóvel e avião. O problema que esta concorrencia põe é o da maior velocidade e economia do transporte. E a técnica tchecoslovaca tem procurado resolvê-lo orientando as suas experiências em dois sentidos paralelos: construção de novos tipos de locomotivas a vapôr, e emprêgo das automotrizes e trens a motor, estas e êstes com caracter exterior da forma aerodinâmica.

Pensa-se, por outro lado, em dar a mesma forma às locomotivas a vapor, mas para êsse fim, e enquanto não estão terminados os necessários trabalhos de refôrço e renovação das superestruturas, procede-se a experiencias com a maquina a vapor dum combóio rápido revestida duma carapaça aerodinâmica.

Quanto às automotrizes, é de assinalar a inauguração em 1936 do serviço ultra-rápido, entre Praga e Bratislava, com a nova automotriz aerodinâmica chamada «A Flecha Eslovaca».

Das 9.349 carruagens de passageiros, 9.097 são de freio, 9.316 são de corredor e 33 de compartimentos, 8.652 têm aquecimento pelo vapôr, 643 aquecimento por fogão e as restantes aquecimento por outros sistemas, e 9.288 são preparadas para a travagem contínua.

Dos vagões de mercadorias, 36.499 são fechados e os restantes abertos. Êsses vagões têm no total um peso de 808.685 toneladas e uma carga normal de 1:541.198 toneladas.

As locomotivas (compreendendo as automotrizes, etc.) efectuaram em 1936 na Tchecoslováquia um percurso total de 185:658.020 locomotivas-quilómetros, com 72,49 % de Kms. uteis (134:588.786 combóios--quilómetros, ou sejam 26 combóios-Kms. por dia e Km. de extensão de via).

As carruagens efectuaram um percurso de 1.062.305.494 eixos-quilómetros, fourgons 242.142.642 de eixos-quilómetros e vagões 2.565.393.678 eixos-quitómetros.

Tráfego

Em 1936 os caminhos de ferro tchecoslovacos transportaram 251.647.325 passageiros dos quais 7.889 sòmente com bilhete de I classe, 2.115.467 com bilhete de II, 162.804.861 com bilhete de III, 85.164.046 com bilhete operário e 1.555.062 com bilhete militar, — o que corresponde a 18.551 viajantes por quilómetro e a 573 viajantes por cada lugar de carruagem, e dá a percentagem de 0,01 para I classe, 0,84 para a II, 64,69 para a III, 33,84 para os bilhetes operários e 0,62 para os militares, ou contando em passageiros-

quilómetros, respectivamente, 0,2 — 2,97 — 69,56 — — 24,44 — 3,01 %.

Do número total de passageiros, foram transportados em combóios rápidos 6.611.541 (I, II e III classe, pois os rápidos e os expressos têm também III classe, como em quási todos os países), em expressos 2.186.753 (das três classes) e em omnibus 242.849.031 (das três classes). O número de passageiros-quilómetros percorrido é de 6.860.942.260, isto é 505.786 por quilómetro de linha, tendo, pois cada, viajante percorrido em média 27,26 Km. Além disso, os combóios de passageiros transportaram 44.515 toneladas de bagagem (4.513.658 toneladas-quilómetros), 2.866 toneladas de mercadorias em grande velocidade (2.743.092 toneladas-quilómetros), e 99.743 cães.

As mercadorias carregadas em vagões representam um peso total de 69.505.594 toneladas por quilómetro), ou sejam 8.576.956.160 toneladas-quilómetros (627.105 toneladas-quilómetros por quilómetro de linha).

Receitas e despesas

As receitas de exploração, em 1936, somam 3.855.385,978 Kc. (corôas tchecoslovacas), (280.321 Kc. por quilómetro de linha explorada), das quais 3.624.164.878 são receitas de transporte (e destas, 857.376.715 Kc. de passageiros e bagagens e 2.449.466.914 Kc. de mercadorias). Quere dizer que das receitas de exploração 22,29 % provem do tráfego de passageiros e bagagens, 63,68 % do de mercadorias, e 14,03 % de outras receitas.

As despesas de exploração ascenderam, no mesmo ano, a 4.036.468.714 Kc. Destas despesas, 59,26 % são despesas com o pessoal.

Houve, pois, um «déficit» de exploração de 190.082.736 Kc., ou seja um «déficit» de 13.853 Kc. por quilómentro.

Carreiras automóveis

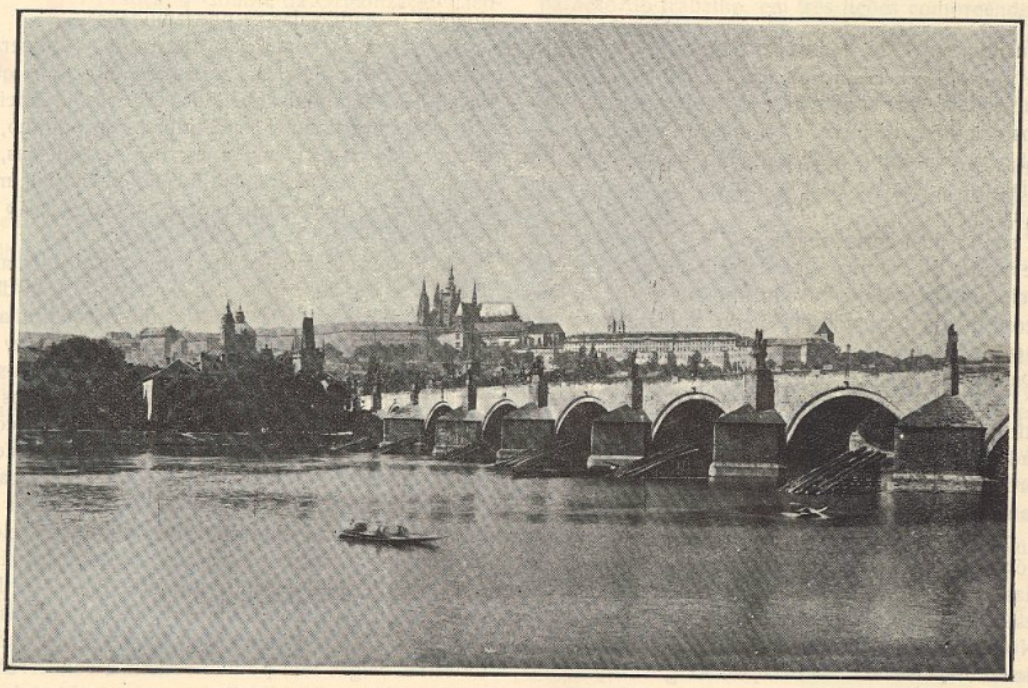
Além das carreiras automóveis exploradas por empresas privadas, há na Tchecoslováquia um certo número de carreiras exploradas pelos Caminhos de Ferro do Estado, em complemento das linhas férreas, ou até em substituïção de algumas linhas pequenas que não podiam deixar de dar prejuizo.

Para tal efeito, dispõem os C. de F. do E. de 671 veículos para o transporte de passageiros, que servem 275 carreiras, numa extensão total de 8.010 quilómetros. Êsses 671 carros percorreram, em 1936, 18.026.529 quilómetros, transportando 16.815.033 pessoas.

Por sua vez o tráfego automóvel de mercadorias é feito por 181 camiões, que, no mesmo ano, percorreram 2.277.812 quilómetros e transportaram 358.355 toneladas de mercadorias, com o peso de 126 quilogramas por quilómetro percorrido.

Organização administrativa

A administração geral dos Caminhos de Ferro do Estado compete a um Conselho de Administração,



P R A G A — Ponte Carlos IV, vendo-se ao centro o Castelo de Praga

SOCIEDADE NACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO DA BÉLGICA

Dez anos de exploração (1926-1936)

Quando, em 1926, a situação financeira do país era grave, tornou-se necessário, para consolidar a divida flutuante, mobilisar o activo importante que representam os caminhos de ferro, e criou-se a Sociedade Nacional para explorar a rêde, segundo os métodos industriais, mas sem se lesar os interesses da economia nacional.

A sua criação corresponde ao desejo, várias vezes expresso, de libertar a gestão da rêde de qualquer influência política e de dotar os caminhos de ferro belgas com uma autonomia que lhe permitisse uma exploração segundo os processos adoptados pela indústria particular.

Com efeito, a autoridade instável do ministro foi substituída por uma administração em que a continuïdade está assegurada, e foram atribuidos largos poderes ao Conselho de Administração, composto de personalidades escolhidas quer pela sua competência, quer pelo facto de representar grupos de interesses económicos (indústria, comércio, agricultura, classes médias, accionistas), quer ainda a título de representantes do pessoal.

No entanto, o Estado exerce sôbre a Sociedade Nacional uma severa fiscalização. O govêrno tem o direito de exigir a redução de tarifas e de proíbir a sua elevação. Os programas de trabalhos novos são comunicados todos os anos ao Parlamento. Nenhuma linha nova pode ser construída nem nenhum empréstimo contraído sem autorização da lei.

Para responder à sua missão, a Sociedade Nacional teve que melhorar os métodos de exploração da rêde e reorganizar os serviços; desenvolveu no seu pessoal o espírito indústrial e comercial e deu aos dirigentes o sentido das responsabilidades.

No domínio comercial, aumentou o número dos seus agentes na Bélgica e no estrangeiro, e no que diz respeito à reorganização dos serviços, a Sociedade esforçou-se por aumentar o trabalho produtivo, quer melhorando os serviços de escritórios, oficinas, quer ainda criando uma contabilidade indústrial moderna e serviços de estatística e de documentação aperfeiçoados.

A Sociedade aumentou o número das instalações abertas ao tráfico e procedeu à reclassificação das instalações existentes, de modo a dotar cada uma delas com pessoal adaptado, em número e qualidade, às necessidades do tráfico. De 1926 a 1936 abriram-se 160 instalações novas, o número e a velocidade dos combóios de passageiros foram aumentados, bem como a carga e a velocidade dos combóios de mercadorias.

O material foi considerávelmente melhorado. A Sociedade poz ao seu serviço 1.500 carruagens metálicas, locomotivas «Superpacific», combóios elétricos na linha de Bruxelas-Anvers e automotoras simples, duplas e triplas, a vapor, a motor Diésel ou Diésel-eléctrica. Destruiram-se mil locomotivas velhas.

Devido a esta admirável organização, os caminhos de ferro belgas têm podido resistir à concorrência da camionagem, quer em carga quer em passageiros.

---

assistido dum Conselho de Revisão, sob a superintendência do ministro respectivo. O Ministério tem um Gabinete do Ministro, incumbido da biblioteca, repartição de imprensa, administração do edifício ministerial e economato, serviço do Gabinete, serviços auxiliares, etc., com uma repartição dos negocios gerais e concretos de organização, com uma repartição dos negócios gerais e concretos de organização, outra de contabilidade para calculo dos preços de custo e estatística, e outra de saúde; uma Administração Central de Construções; e 7 secções respectivamente, do Pessoal, Jurídica e Administrativa, de Finanças, Comercial, de Vias e Obras, de Tracção e de Movimento.

O tráfego está descentralizado e distribuïdo por 7 direcções dos caminhos de ferro: a de Plzen-Pilsen, a de Hradec Králové, a de Brno, a de Olomouc, a de Brastislava e a de Kosice, cada uma delas com 8 repartições, Pessoal e higiene; jurídica e administrativa; de construção e manutenção de via; de tracção e oficinas; de movimento comercial; de fiscalização das receitas; de finanças.

Temas da actualidade

Cursos de Organização Científica

Por ANTÓNIO GUEDES

NA França, o Comité da Organização Científica do Trabalho, leva a cabo um intenso trabalho, digno do mais completo aplauso; celebra periòdicamente Congressos e reüniões nas quais põe a debate os pontos mais importantes ou de maior actualidade da organização científica; edita uma revista onde publica interessantíssimos trabalhos sôbre os mesmos temas; organiza conferências e exposições e finalmente estabeleceu uma escola na qual actuando como professores as personalidades mais em destaque na técnica e nos negócios, dão os mais preciosos ensinamentos que proveitosamente são utilizados na indústria e no comércio.

Já em vários números da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» temos tratado, embora com pouco brilho, dêste tão importante assunto. Não nos cansamos pois, de novamente manifestarmos o nosso interêsse por tudo quanto diga respeito à organização cientifca do trabalho, fazendo uma ligeira exposição do plano de estudo, dos cursos estabelecidos pelo citado Comité de Organização Científica.

O referido curso está dividido em quatro partes: uma diz respeito à vulgarização geral, que é obrigatória a todos os alunos e três de especialização, na indústria, comércio e administração.

O curso de vulgarização está constituïdo por trinta lições aproximadamente, todas respeitantes à organização científica no seu aspecto geral, compreendendo os seguintes temas: Método científico, que em duas lições se estudam as teorias de Bacon, Descartes, Stuard Mill, Claud Benard, Taylor, Fayol e o que constitue os métodos abstractos de organização e ainda a análise e a hipótese creadora; Princípios gerais da organização científica do trabalho e sua evolução, em dés lições tratando da emprêsa, classificação, função totalitária ou administrativa, função orgânica dos serviços, organografia, Henry Fayol e sua doutrina, Frederico Winslow Taylor e seu sistema de trabalho e a propagação da organização científica na Europa; Preparação do trabalho, em três lições compreendendo a previsão e a coordenação das operações industriais, processo habitual de especialização nas ciências e na técnica, exemplos de aplicação e necessidade imperiosa de um estudo prévio do trabalho para as emprêsas que não trabalham em série; Aplicação dos princípios da organização científica nas operações comerciais, em duas lições nas quais se trata da função do serviço comercial, compras racionais, previsão, «stoks», diferentes aspectos do problema de venda, o produto e seus mercados, etc.; As relações com o pessoal, em três lições, que entre outros assuntos se tratará do recrutamento, selecção estímulos, formação intelectual, remuneração, jerarquias, castigos e prémios; Estudo dos tempos, em duas lições para ensino da cronometrização do trabalho, afim de determinar a ficha individual de actividade e, contabilidade industrial, em duas lições tratando dos aspectos mais importantes da administração das emprêsas manufactureiras.

O curso de organização industrial compreende umas vinte lições nas quais se desenvolvem os temas seguintes: Lançamento técnico de um produto, que compreende a análise dos serviços de estudos (determinação das condições do produto a fabricar, aperfeiçoamentos e oficina de desenhos); métodos (determinação dos processos de fabrico, obtenção da superior qualidade e o mais baixo preço do custo; Análise do trabalho em cinco lições; Normalização industrial, uma lição e Estudo dos tempos e prática da cronometragem, em dés lições.

De bastante interêsse é também a parte comercial, que está constituïda por mais de vinte lições, nas quais se desenvolvem os temas seguintes: A venda e distribuïção, analizando a função da venda na economia geral e das emprêsas, importância da distribuïção, etc.; Estudo do mercado, em que se tratará do mercado real e do mercado potencial, estudo da mercadoria, características, estatísticas da produção, o consumidor, diversos modos da distribuïção, a concorrência, diversas fontes estatísticas, processos de investigação, en-

saios e resultados obtidos pelo estudo do mercado; A emprêsa comercial, o preço de venda; A publicidade, tratando das funções económicas, função da publicidade, fundamentos psicológicos, fundamentos técnicos, etc.; Psicologia da venda e psicologia do vendedor, em que se analizará a psicologia do comprador, formação do pessoal vendedor, suas características: As compras, rotação do capital, armazenagem, sua relação com o lucro e as modalidades que se apresentam segundo a natureza da emprêsa, Análise das despesas comerciais, sua função como meio de verificação da emprêsa, classificação das despesas, armazenagem e circulação dos produtos; Os serviços comerciais em que se estudam o valor dos sistemas de classificação, máquinas de calcular, ficheiros, duplicadores, etc.

Por último há o curso de trabalho administrativo e organização de oficinas, compreendendo mais vinte lições, divididas em três grupos: Secretariado, trabalhos de oficinas e estudo dos tempos,

Pelos temas tratados e ainda pela minuciosidade de estudo de alguns, observa-se a grande importância e o cuidado que merecem estes assuntos na formação de operários e sobretudo dos dirigentes. O dirigente, aquele que verdadeiramente se deve chamar chefe, necessita de qualidades de inteligência e vigor intelectual que o coloquem em grau de superioridade sôbre todos os subalternos. É portanto de primacial importância, o recrutamento dos agentes necessários para a direcção duma emprêsa. Os antecedentes do indivíduo e a selecção por concurso é talvez a maneira mais séria dêsse recrutamento.

Com tal procedimento evitar-se-ia o que freqüentemente se observa: Subalternos de elevada categoria mental, serem dirigidos por chefes de inteligência anémica e competência duvidosa.

Há que evitar estes graves defeitos de organização, preenchendo os «lugares de mando» por agentes de reconhecida competência profissional.

O estabelecimento de cursos à semelhança do criado pelo Comité da Organização Científica do Trabalho, de França, muito contribuïria para evitar os graves erros apontados e de que tanto enfermam muitas emprêsas.

Aqui deixamos novamente o nosso brado a favor da organização do trabalho e agora que entramos num período de ressurgimento nacional há tôda a conveniência que os métodos modernos de organização e administração científica se estabeleçam em todas as actividades comerciais e industriais que tenham influência na economia da Nação.

OS CAMINHOS DE FERRO NA FINLANDIA

A Finlândia, ou, na língua própria, Suomi, apesar da sua situação setentrional, possue um belo clima, e é dotada de belezas naturais que fazem do país um notável centro de turismo.

Paisagens maravilhosas e hoteis de grande confôrto atraem os viajantes e proporcionam-lhes comodidade.

País novo, cheio de extraordinárias possibilidades, o caminho de ferro desempenha ali um grande papel na indústria do turismo e no fomento comercial, industrial e agrícola.

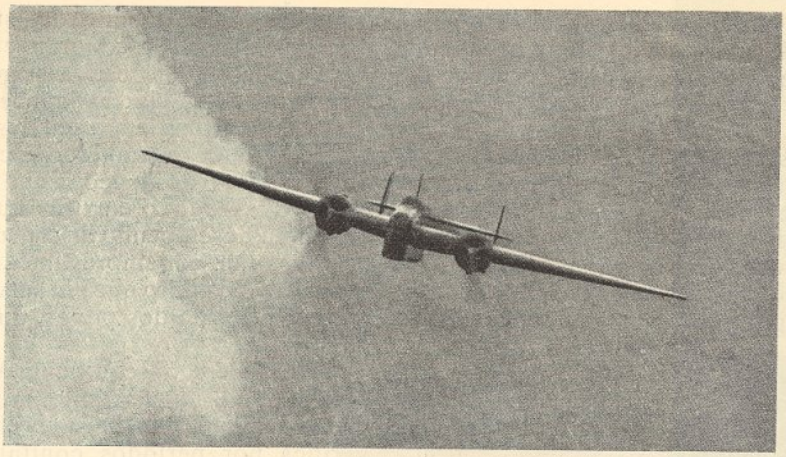
A sua superfície é de 388.801 quilómetros quadrados, sendo a sua população de cêrca de 3.800.000 habitantes, do que resulta uma densidade de 11 habitantes por quilómetro quadrado.

Na Finlândia, como nos demais países, o caminho de ferro encontra grande concorrência na camionagem e nos transportes efectuados pelos seus canais e rios, cuja rêde é consideravelmente vasta e importante.

A rêde actual dos caminhos de ferro finlandeses abrange 5.785 quilómetros, dos quais 5.530 são explorados pelo Estado e 225 por emprêsa particular. A bitola da linha é de $1^{m},524$.

O edifício da estação da capital da Finlândia-Helsinki — é um verdadeiro monumento de arte moderna.

Os preços das passagens são surpreendentemente baixos e os combóios possuem excelentes carruagens-restaurantes e, quando é necessário, confortáveis vagons-leitos.



Aviação desportiva

Pelo Capitão-aviador HUMBERTO CRUZ

A aviação não pode ser bem aceite por todos os indivíduos. Aqueles, cuja vida decorreu, na quadra de maior actividade, sem dela poderem tirar qualquer partido de beleza, confôrto e utilidade, por ser ignorado ou nascente o seu valôr, já não podem conseguir integração nas suas possibilidades sem que uns laivos de descrença amorteçam, aparentemente, as suas possibilidades reais. Olham para ela com dúvida, com relutancia, temendo deixar-se envolver por ela, pela época em que ela vive, já bem diferente da outra em que prestaram as provas da sua mocidade. Não lhes podemos levar a mal, mas temos que vencer a sua respeitável teimosia, deixando passar as recordações, muitas delas de acentuada beleza, aquelas recordações que registam habitos que nos permitiram chegar aos que hoje defendemos e devemos cultivar.

Para os que já cumpriram, a nossa tolerancia; para os que se estão formando, a nossa tenacidade.

Os que ainda nos acompanham na vida, foram obreiros ou espectadores duma época aeronáutica de sacrifício e tentativas; nós, que acompanharemos ainda a vida de outros, somos obreiros e espectadores duma época de realidades.

Esta distinção de gerações obriga a que sentimentos diferentes se encontrem, travando uma luta já bem perto da vitória dos que querem sentir e aproveitar o valor da Aviação.

A ameaça vai dando as suas garridas côres ao desejo.

É uma metamorfose mais, das muitas que o progresso sempre apresenta nas suas variadas manifestações.

A Aviação conseguiu já firmar-se, assim nô-lo dizem as suas admiráveis realizações.

A simpatia que dela emana invade já as mais tenras gerações.

Pois bem! Então eduquemos os nossos costumes e os dos que nos sucedem, na prática do seu domínio.

. . . . . .

Os Aero-Clubs protegidos e fiscalizados pelos Governos desempenham um papel interessante no desenvolvimento da Aviação.

É necessário que êles se formem nas mais populosas terras, muito principalmente nos centros académicos, para que cheguem a todos os novos as facilidades que lhes são

precisas para poderem cultivar o gôsto pela arte de voar. A sua existência, bem orientada e devidamente subsidiada, presta serviços de elevado relêvo, que é indispensável aproveitar.

Os concursos de modêlos de aviões e planadôres, em terras várias do país, sempre interessantes para educação do espírito realizador dos mais novos, devem ser feitos com o patrocínio dos Aero-Clubs, com a colaboração de todos os estabelecimentos de ensino, dando vigôr às aptidões que se comecem a definir.

Entre os vários desportos que despertam na mocidade o desejo duma vida sã e activa, pode bem meter-se o desporto do vôo sem motor, sem planadores.

Para tal, não bastam palavras de boas vontades, nem mesmo âmbitos acanhados. É preciso que se crie um escol de instructores competentes, que pelo seu saber, dêem a certeza de resultados convenientes e seguros.

Os melhores cultivadores destes vôos de tão conhecida beleza nas terras onde se praticam — deverão receber o duplo comando em aviões com motor. Os detalhes apresentados já, da nova organização do nosso exército, dizem-nos que será aberto, na Escola Militar, um novo curso da arma de Aeronautica, onde poderão ingressar os concorrentes que apresentem a carta de pilotos civis. Como é desejo da Nação que se colham resultados práticos desta formula, é de preguntar o seguinte: Devem ou não, na verdade, criar-se junto dos mais populosos centros académicos, os Aero-Clubs ajudados financeiramente pelo Estado, que facilitem a freqüencia dos cursos de Aviação?

Sem dúvida: O Govêrno não esquecerá êsse natural prolongamento das suas novas determinações.

A Aviação desportiva, dando aos rapazes possibilidades de modernizarem a sua ansia de luta, oferece à Nação, às suas forças militares e às suas actividades, possibilidades de recrutamento indispensáveis para as suas exigências.

Os aviadores fazem-se com tempo, com aturado treino, e só uma cuidada preparação pode fornecer elementos que convenham. Não há economia que possa acobertar-se com improvisações.

A parcimónia sem método sai sempre cara, e quantas vezes bem cara por impossibilidades de remedeio.

As necessidades aeronáuticas duma Nação não podem ser alimentadas só com o produto conseguido das iniciativas pessoais, sempre acanhadas em quantidade quando as não dilatam com auxílios morais e materiais.

A Aviação desportiva só resulta, quando é amparada com ajudas financeiras e compensações que estimulem o seu desenvolvimento.

Era grande o número de citações que eu poderia fazer, das Nações que dão à Aviação desportiva todo o auxílio que ela requere para bom desempenho da sua missão, doações que resultam em empréstimos de farta remuneração pelo muito que ela serve os interêsses inerentes à vida dos povos, quer na paz quer na guerra.

Não é fácil conseguir uma Aviação Militar, ou Civil, de bom arranjo, de possível renovação sempre que seja preciso — o que se verifica por periodos contínuos — sem que haja o melhor amparo para a Aviação desportiva.

Os incitamentos aos novos para que sirvam na Aviação só tem cabimento quando ela existe para os acolher.

Por isso eu não aproveito esta ocasião para lhes dizer que se dediquem à Aviação, uma vez que não existe ainda uma maneira franca e fácil de o poderem fazer em todos os principais centros do país.

É preciso criar a Aviação desportiva em moldes razoáveis de vida para que a mocidade a encontre pronta a dar-lhe bom acolhimento.

Bem a podemos considerar indispensável para que a formação das nossas fôrças aéreas da paz e da guerra encontre nela uma base firme de modelagem e selecção. As universidades sem a existência do ensino secundário e primário seriam inconcebiveis. Tudo tem um princípio de arranjo e uma caminhada de desenvolvimento. Os Estados devem intervir ùtilmente em todos os domínios de actividade das Nações procurando reduzir os entraves que nas grandes emergencias sempre aparecem como reflexo turvo das despreocupações geradas em tempos de calma. Temos de ir ao encontro dos naturais defeitos de organização que as situações pacificas permitem.

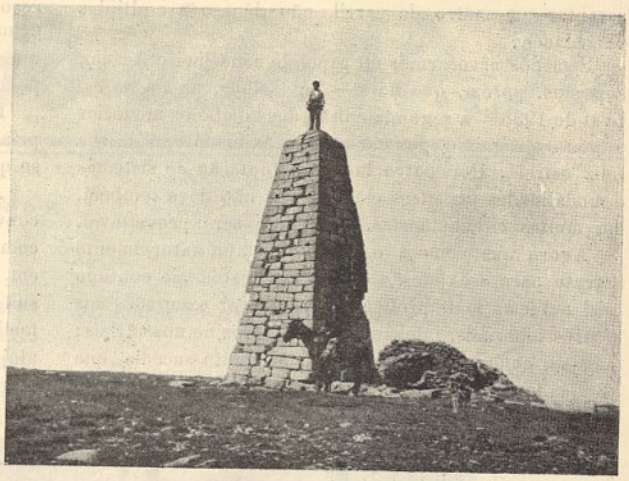
Tudo se deve preparar para que seja vitorioso o embate com a incognita, que é sempre o dia de amanhã. A Aviação desportiva é sempre uma força amiga que muito oferece à Nação do seu valor pessoal e material.

Por ela devemos começar quando nos lembremos de preocupações construtivas do nosso valor aéreo.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

A arte de Viajar

Por NATIVIDADE GASPAR



SERRA DA ESTRÊLA
Marco Geodésico

ARTE é tôda a criação de beleza. Viajar, portanto, é uma arte. Outros preferir-lhe-ão chamar, talvez, desporto, mas o própri desporto é, por sua vez, uma maneira de cultivar e aperfeiçoar a estética. Quem viaja ilumina o espírito à luz radiosa do Belo. Caminhar de olhos no Sol, ao encontro da Natureza em festa, é indiscutivelmente cultivar a Arte. Ora tal culto dulcifica as asperezas da vida, torna os homens melhores, cobre as rugosidades da existência com um setim suave. A Arte é a única coisa «pálpável», dêste mundo, que nos aproxima do Sobrenatural; é a ponte de marfim, o arco-íris que liga o Humano ao Divino.

Na hora espiritual do extase artístico, e esteta como que pressente as venturas do Eden, como que prelíba a serenidade da eterna felicidade paradisíaca.

A arte de viajar é hoje, em todo o mundo, um facto que se convencionou classificar sob a designação tolerável de «turismo». O caminho de ferro, na cultura dessa arte, tem papel de vulto, e não dizemos o primacial, pois o automóvel, de dia para dia, lhe tem sabido empalmar adeptos num campo em que, neste prélio do raile e da estrada, já difícil se torna designar de antemão o vencedor. A navegação aerea ganha terreno, mas naturalmente, com menos ameaça para os combóios. O turismo marítimo representa igulmente factor importante, mas a sua concorrencia aos transportes terrestres nunca pode vir a ser de molde a motivar apreensões aos segundos.

Cultivar o turismo significa pois aprimorar o culto por uma arte, e quando, como nos últimos anos, os grandes centros da civilização irradiam admiráveis exemplos de propagação do gôsto pela viagem, por mil e uma formas, tôdas elas interessantes e atraentes, libertando-o do circulo de oiro em que há uma duzia de anos o tinhamos encerrado como prazer só concedido aos nababos, hoje o encanto de viajar é proporcionado até as classes menos favorecidas da fostuna.

Ora como conquistar almas para a religião do belo é evangelizadora missão de paz e de bondade, é sacrossanta a cruzada que cada vez mais permite a qualquer, com pouco dispêndio, deslocar-se algumas dezenas ou centenas de quilómetros do lugar a que a dura necessidade da vida cotodiana o agrilhoa, e festejar o espírito com a visão de belezas novas, de panoramas lindos, de ignoradas preciosidades artísticas.

Depois, viajar é servir a sua Pátria, é aprender práticamente a adorá-la, é passar a querer lhe com o amor sincero e convicto que a visão directa daquilo que é nssso nos concede, e não através das teorias dogmáticas e frias dos insípidos de educação cívica, dos nossos tempos de escola.

A arte de viajar na nossa terra, e em relação à exigüidade do meio, está hoje num grau de alentador desenvolvimento e de plausível orientação, que é dever nosso registar. Não estamos, é claro, a entoar encomiásticos hinos a uma perfeição que ainda não existe, já que as deficiencias e os pequenos senões de todo não foram expurgados. Contudo, a verdade é que, estando as duas primeiras cidades do País, em todos os domingos de verão, servidas, pelo menos, por um combóio-turístico, a preços modicíssimos; de vez em quando organizando-se, para as classes um pouco mais favorecidas, expressos de excursão com maior soma de comodidades, maiores facilidades de alojamento e boas refeições asseguradas, são isto vantagens que merecem inteiro louvor.

Do muito que no género lá fóra se pratica — e que interessantes coisas pelo estrangeiro os caminhos de ferro oferecem! — algo se decalcou em Portugal. É possível criarem-se novas formas de turismo ferroviário? E' isso viável, embora na verdade a rêde de caminhos de ferro na nossa terra, em que se leva um ano para

assentar um metro de carril, não dê aso a multiplas variedades?

Sem nos arvorarmos no papel de conselheiro Acácio, supomos, porém, que hoje, — ou melhor, na época estival de 1938 — a segunda edição dos combóios-mistérios talvez conseguisse, por exemplo, o êxito do ano da sua feliz estreia. Por outro lado, a adaptação de sistemas e modalidades turísticas estrangeiros não deve também, em muitas circunstâncias, deixar de ser aproveitável.

Agora que começa o inverno, tempo naturalmente ingrato para a expansão do turismo, estude-se contudo qual a forma mais profícua de promover excursões aos centros hibernais, infelizmente bem raros no nosso País; evite-se, como por exemplo não há muito sucedia, que os amadores da neve percam seis horas de combóio para só estarem meia hora no gelos, discutindo com os motoristas malcreados de camionetes desconfortáveis e pagando jantares famélicos a preços de banquetes.

Já que existem entidades oficiais de turismo, sem dúvida animadas dos melhores desejos de trabalho; já que se verifica em tôdas as cidades a existência de comissões de iniciativa, tôdas elas envidando sinceros esforços no sentido de proporcionar aos forasteiros o melhor confôrto e as mais gratas impressões da terra que visitam; logo que essas entidades consigam generalizar a sua acção disciplinadora a todos os estabelecimentos da indústria hoteleira, evitando que ainda um outro membro deste importante sector de turismo, seja desagradável excepção à delicadeza com que já hoje, felizmente, o viajante é por quási tôda a parte recebido; logo que plena harmonia reine no capítulo de parte de transportes o restante problema a inteiramente resolver na propaganda turística, cujas condições já acimas recordamos, escusadamente, aliás, pois todos os que nos lêem sabem, por própria experiência, como se pode viajar em Portugal.

Insinuamos atrás a existência de deficiencias. As principais, para não dizer tôdas, são as mesmas de que se queixam os frequentadores de combóios portugueses.

Assim recordemos, como uma das arestas que convem limar, a pouca atenção que por vezes é usada com o público, da parte de um ou outro funcionário, em geral daqueles com maiores responsabilidades pela sua posição, e freqüentemente também pelos de sexo feminino. Temos depois a morosidade injustificada na alojamento e recepção de forasteiros, fica reservado à marcha de alguns combóios, o atrazo na introdução de melhoramentos que já é tempo de se trazerem aos caminhos de ferro nacionais, tais como modernização de material, comodidades nas estações, electrificação de troços, finalmente — este «finalmente» não é empregado, é claro, na absoluta propriedade do termo... — a muito frequente falta de limpeza no material, particularmente no de terceira classe.

Podem não existir verbas para compra de automotoras, para furar passagens subterraneas entre as plataformas das gares — que me recorde só Ermezinde se gaba dêste luxo tam vulgar nas estações francesas e espanholas —, para electrificar o túnel do Rocio, para desenhar linhas aerodinâmicas nos rápidos. Porém água para lavar as carruagens, essa, felizmente, não falta, principalmente na diluviana quadra que ora começa.

E a verdade é que a arte de viajar dificilmente se cultiva em carruagens sujas...

SERRA DA ESTRÊLA — Floresta Nevão

O expresso das 10,30

Pelo VISCONDE DE ALCOBAÇA

TENDO sido instado para colaborar no número comemorativo das Bodas de Ouro da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», quem com tanta amabilidade da parte do seu falecido fundador Mendonça e Costa, foi recebido há quinze anos como modesto colaborador que era e ainda é nas colunas da «Gazeta» e que o incansável labor de Mendonça e Costa ergueu a prestimosa publicação profissional, não posso deixar de o fazer, sem primeiro saüdar o seu actual director Carlos d'Ornellas, que tem sabido manter as honrosas tradições da casa e igualmente o sr. conselheiro Fernando de Sousa, décano dos engenheiros portugueses e a alma técnica da referida publicação.

Ad multos annos!

Na carência de assunto digno para êste número comemorativo, assunto original que não desilustre as suas páginas, creio que não ficará mal verter aqui alguns tópicos referentes à exploração actual duma companhia de caminhos de ferro estrangeira, modelar na sua organização e que tenho a oportunidade de respigar numa brochura com o título «Um livro de caminhos de ferro para rapazes de todas as idades» e publicado pela GREAT WESTERN, de Inglaterra.

* * *

Apezar da fascinação da aviação, da T. S. F. e de outras maravilhas dêste século XX, os caminhos de ferro de Inglaterra ainda merecem grande estima e afeição a muitos admiradores.

Para satisfação e conhecimento dêstes, vamos aqui tratar de explicar e responder a preguntas formuladas no espírito de muitos a respeito da moderna exploração em caminhos de ferro.

Por conveniencia, a explicação será dada como narrativa duma viagem de Londres a Penzance no no expresso das 10 ½ da manhã, conhecido pelo «Expresso da Riviéra da Cornuália.

Escolhe-se êste combóio pelo motivo, entre outros, que o percurso «sem paragens de 362 quilómetros» de Londres a Plymouth, feito todos os dias no tempo de tabela de quatro horas e sete minutos, constitue um recorde mundial.

Supõe-se que o autor e o leitor são companheiros de viagem e aproveita-se o trajecto para explicar a prática e a circulação dêste combóio.

A Estação de Paddington em Londres

Os ponteiros do relógio de trez mostradores na estação, marcam 10 ¼ quando chegamos à plataforma n.º 1. Há tempo para ver a locomotiva possante que reboca doze carruagens e que é, sem dúvida, o combóio mais maravilhoso do mundo: o Expresso da Cornuália.

Observamos, ao percorrer a plataforma, a beleza das carruagens com 21 metros de comprimento pintadas na côr de chocolate e creme, que é a côr-padrão da Great Western para as suas carruagens. Nota-se que as carruagens da cauda trazem dísticos indicando destinos diversos e devemos explicar que o combóio é composto de 3 porções que são «desligadas» no trajecto, em Westbury, em Taunton e em Excter respectivamente, emquanto o combóio corre a grande velocidade. Examinando-se a composição, repara-se que a primeira caaruagem de cada porção está ligada por um engate especial, sôbre o qual falaremos na devida altura.

É curioso notar que o combóio tem carruagens que circulam ou seguem para nada menos de nove destinos diferentes. Êste facto de haver tantos destinos para um só combóio é quási único na exploracão de caminhos de ferro. O peso total do combóio excede 500 toneladas inglesas ou 508 toneladas.

A máquina «Princeza Maria», é uma locomotiva de quatro cilindros do tipo 4-6-0. Esta nomenclatura representa o sistema e neste caso significa que há um bogie da frente de quatro rodas, seis rodas motoras acopladas e nenhumas de traz.

Como todas as máquinas da G. W., é pintada a preto e verde, a caixa de fumo e a chaminé a preto e a caldeira a verde com linhas pretas, assim como o tender da máquina.

Na viagem examinaremos alguns diagramas e fotografias de vários tipos de máquinas e falaremos da condução. Agora só há tempo para admirar a graça e a dignidade dêste «gaigo da estrada de ferro», que é a imagem de fôrça concentrada e que parece puxar a cadeia desejoso de dar largas à sua impetuosidade.

O maquinista e os fogueiros estão nos seus postos, atentos e ansiosos de começar a corrida de quatro-horas. Estão satisfeitos e orgulhosos do encargo e o brio é sobejamente jstificado com um exemplar tão nobre e poderoso de máquinas modernas.

Graças ao sistema de reserva de lugares da Great Western, não temos pressa de ir ocupar os lugares que nos foram reservados.

Nos poucos minutos que restam antes da partida, dêmos uma vista de olhos à estação de Paddington, cujo telhado ou cobertura em arcaria faz parte da estação que foi projectada pelo célebre engenheiro Brunel. Decerto não deixou de reparar no quadro pintado por Frith que representa «A estação de caminho de ferro» e mostrando a estação de Paddington. Mostra-nos a arquitectura do edifício e o movimento da estação em 1860 e diz-se que quando êste quadro foi exposto pela primeira vez terem passado perante o quadro 31.000 pessoas para o admirar. A estação foi muito ampliada desde o tempo de Brunel e tem agora 13 plataformas.

A plataforma n.º 1 está agora movimentada. «Pressa sem confusão» são as palavras que a descrevem. Os carregadores ocupam-se de bagagens. Os amigos aparecem para se despedir. Vendem-se jornais e revistas e os empregados da Companhia, de uniforme impecável, procuram atender o melhor possível os passageiros. Há um certo ar de amizade na G. W. e de boas maneiras nos seus empregados.

Vamos aproximando-nos da carruagem e passamos em frente do monumento ou padrão da Grande Guerra para comemorar os 25.479 empregados da Companhia que serviam no exército e na marinha, bem como a memória dos 2.524 que deram a vida pela pátria.

Apezar da saída de 150 combóios diários da estação e da chegada de outros 160 num dia vulgar de verão; êste não é o único movimento em Paddington. Em cada 24 horas chegam e são levantadas cêrca de 4.400 bilhas de leite ou 1.606.000 bilhas no ano e a mesma quantidade de taras em retorno são despachadas. Cêrca de 42.000 toneladas de peixe chegam por ano à estação, nas horas da manhã. Numa manhã de tráfego chega-se a 500 toneladas às vezes. Para o mercado de Covent Garden tem havido 370 toneladas diárias ou sejam 17.500 caixas.

Todas as madrugadas às 2,30 há um combóio especial para a condução de jornais, com uma carga média de 2.600 volumes, pesando 42 toneladas, emquanto por outros combóios da manhã seguem 3.950 volumes de jornais, com um pezo de 55 toneladas: um total de cêrca de 100 toneladas por dia.

O facto mais interessante é com o movimento dos jornais de domingo, quando nada menos de 7.600 volumes com o pezo de 170 toneladas são despachadas no sábado à noite o mais tarde ou mais cedo no domingo de manhã.

Isto não conta o movimento geral de volumes, que é cêrca de 15.000 despachados e 9.500 recebidos diàriamente, além de muitos cavalos, vagões de companhias de teatro e ambulências postais, etc.

Tivessemos tempo à disposição, pois há muito que observar em Paddington, mas os ponteiros do relógio marcam quási a meia hora e temos que ir tomar os lugares na carruagem.

* * *

As portinholas das carruagens fecham-se. Á cauda do expresso levanta-se ou agita-se uma bandeira verde, ao mesmo tempo que se ouve um assobio, o qual é correspondido pela máquina e então, tão devagar, que é quási imperceptível, o expresso começa a mexer-se. Saímos da estação, acompanhados pelo agitar de lenços e despedidas rápidas dos passageiros que vão a caminho do Oeste e das pessoas que ficam.

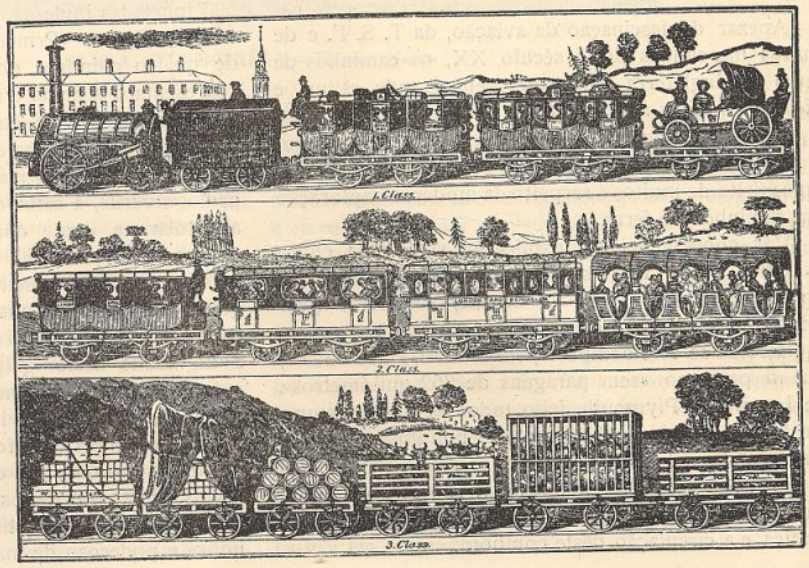
Vamos fazer um percurso de «362 quilómetros sem paragem até Plymouth. São 10,30 exactas. Esplêndido!

Para a história dos caminhos de ferro

Os combóios em 1837

A gravura que publicamos, é reproduzida dum número da revista inglesa «The Mirror of Literature, Amusement, and Instruction», datado de 22 de Julho de 1837. São três aspectos curiosos que ela nos dá dos combóios daquele tempo. Cada classe tinha a sua locomotiva, que não aparece repetida na segunda e terceira classes, visto os desenhadores terem pretendido apenas mostrar todas as variedades de carruagens.

A terceira classe destinava-se sòmente ao transporte de carga geral e gado.



Um documento inédito

para a história dos caminhos de ferro em Angola

Pelo Coronel de Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

PEDIRAM-ME à última hora a minha colaboração para o número especial que a *Gazeta* publica, comemorativo de seu cincoentenário.

Como se trata de registar uma data histórica notável na vida da *Gazeta*, fundada pelo saudoso Mendonça e Costa, dar-lhe-hei também uma colaboração histórica apresentando um documento inédito muito interessante para a história da vida dos caminhos de ferro de Angola.

A cidade de Loanda fundada por Paulo Dias de Novais está edificada à beira de uma baía de águas tranqüilas onde é possivel fazer um belissimo pôrto comercial.

Como pôrto natural não há outro melhor em toda a África Ocidental.

A configuração da baía de Loanda é sensivelmente a do Lobito e ainda a da mais ampla baía dos Tigres. Mas Loanda tem sôbre as duas a grande vantagem de umas margens alcantiladas, onde foi possível construir uma bela cidade em magnificas condições de salubridade.

Há ainda hoje quem suponha que foram estranhos que nos deram a conhecer a baía do Lobito, com o que querendo significar que se pelos portugueses não foi hà mais tempo aproveitado, foi por ser ignorada.

Até já se disse que foi «Sir» Robert Williams quem a descobriu!

Esta notícia deve ser de origem britânica, demonstrando da parte de quem a pôs a correr, ignorância dos feitos que aos próprios ingleses são atribuídos. Com efeito, já em 1840, o comandante do barco «Waterwitsh» da Marinha de Guerra inglesa de «sir» Matson se queria enfeitar com a glória da prioridade da descoberta, sem se lembrar que negreiros de várias nacionalidades e entre os quais se encontravam certamente ingleses, a utilizava desde longa data para embarcar escravos, que do interior eram recebidos por via Catumbela.

A verdade é que antes das facilidades que hoje ha para as obras de saneamento, não era de recomendar a construção de uma cidade no Lobito, estreita restringa dominada por extensos mangais e terrenos pantanosos.

O Governador da Colónia Manuel Bernardo Vidal quiz em 1836 (e portanto 4 anos antes do comandante Matson ter aportado ali), transferir para o Lobito a cidade de Benguela, ao tempo muito insalubre pelos pantanos que a rodeavam e que não era facil drenar.

Reconheceram porém as entidades competentes que não havia vantagem na transferência. E o governador deu as razões, absolutamente aceitáveis.

Assim, a baixa contigua à praia era inundada na estação das chuvas e transformava-se em mortifero pantano; não tinha água potável e por isso só com muito trabalho e despesa se poderia fundar ali uma cidade.

Apesar disso, o governador que se lhe seguiu teimou em fundar ali uma cidade. Começou por construir um forte na baía e uma casa para residência da autoridado que para lá devia ir.

Mas a ideia não vingou. O governador Vidal tinha razão.

É certo que hoje se fêz ali uma cidade porque foi possível fazer desaparecer os inconvenientes com que naqueles tempos não era possível lutar.

Ora em Loanda, Paulo Dias de Novais encontrou um magnifíco local para construir a cidade que havia de ser a capital da Colónia. Solo permeavel; disposição em amfiteatro, facilitando os esgotos e a drenagem das águas das chuvas; bôa exposição; arredores produtivos capazes de todas as culturas horticolas e outras, etc., etc.

A cidade desenvolveu-se e bem mereceu, através dos séculos, a honra de ser a capital de uma grande colónia. Mas o pôrto é que se conservava virgem de melhoramentos. É que não se criam orgãos para funções que não existem. E o intercâmbio maritimo que começou por não existir, tal qual como o direito romano, teve uma evolução tão lenta que se contentou sempre em serem modestas pontes de cabotagem.

Quando surgiu a navegação a vapor e se montou uma carreira de vapores entre o pôrto fluvial de Dondo e Loanda é que no pôrto de Loanda se construiu uma doca sêca para os navios que se empregavam no tráfego fluvial e se fizeram outras pequenas obras.

Não era, porém, possível fazer de Loanda um grande pôrto comercial. Faltava-lhe a grande navegação e faltava-lhe a mercadoria. Não havia intercâmbio nem de passageiros nem de mercadorias. E também não ser pôrto de escala das grandes linhas de navegação.

Loanda só pode ser um grande pôrto:

a) Ou Colonização do seu «hinterland» que fixa ao solo centenas de milhar de colonos que façam essa agricultura intensiva em terrenos que são feracissimos, o que não se dá;

b) Ou por um intenso intercâmbio comercial com o interior o que também, infelizmente, se não dá porque a população, só indigena, além de ter um pequeno poder de compra é escassa;

c) Ou pela descoberta de zonas mineralizadas, que também não foram encontradas;

d) Ou atraindo ao pôrto de Loanda parte do comércio da bacia do Zaire, o que se não fêz.

* * *

Mas o problema de atrair a Loanda o comércio da bacia do Congo de há muito foi posto e pode dizer-se que só não foi resolvido em devida altura por culpa nossa, como se provará com o documento a que já se fêz referencia.

As entidades que em 1857 tomaram a iniciativa de construir um extenso caminho de ferro Americano a partir de Loanda queriam atingir as terras do Cazembe no centro de África. A sua linha devia ter um mínimo de 2.000 quilómetros de extensão.

E as suas aspirações eram mesmo chegar à costa de Moçambique. Foi nessa altura que apareceu a ideia do Trans-africano.

A iniciativa não conseguiu reünir os capitais necessários; o govêrno de então não a quiz auxiliar e dela só ficou uma ideia, ideia que sobreviveu e foi aproveitada, para rótulo, pela companhia de caminhos de ferro de Ambaca, que adoptou o nome pomposo de Companhia de Caminhos de Ferro através de África.

A ideia era fundamentada.

Desde que em Loanda havia uma grande cidade como outra não existia nem existe em todo o litoral africano do atlantico e como essa cidade tinha á sua disposição um grande pôrto, era natural que o comércio do interior do continente até à região do grande lago ali afluisse. Dos lagos para o oriente iria naturalmente para a África Oriental.

E muitas das entidades que estudaram o desenvolvimento económico da bacia do Congo assim o pensaram também.

À Companhia do Ambaca não faltou também vontade de prosseguir com a construção para além de Lucala, justificando com obras as suas palavras. Mas o dinheiro é que não acompanhava os seus desejos. E o caminho de ferro sòmente poude ser continuado pela intervenção do Estado que o mandou prolongar até Malange à sua custa.

De Malange para diante nada parece se fez. O Estado ainda mandou estudar por várias vezes o prolongamento da linha; mas porque lhe faltava o estímulo e um tráfego prometedor quedou-se por ali; não passou da fase dos estudos.

O estímulo para ir até Malange forneceu-o o comércio da borracha que fazia a fortuna dos comerciantes que nêle se metiam e dava fartos reditos ao Tesouro nas alfândegas. Mas a borracha desvalorizou-se e o comércio prometedor morreu.

Mas a bacia do Congo tinha muitas riquezas naturais a explorar e tinha uma população bastante densa que permitia o seu aproveitamento intensivo.

E como a saída natural para essa enorme bacia era Loanda, à porta desta se bateu para se vêr se o tráfego de tão vasto «hinterland» ali poderia ser recebido.

Mas a porta estava fechada. De dentro ninguem responde. E o resultado foi intensificarem-se as relações de troca com o pôrto artificial de Matadi.

O que é Matadi, metido entre fragas pedregosas donde a cidade tirou o seu nome? Nada.

Mas a persistência belga aliada ao desejo de encontrar no seu próprio território uma porta de saída já que a de estranhos se não podia forçar, levou à presente situação.

Em 1910 o sr. I. Evenpoel, director de uma Missão Cientifica Belga à Katanga, depois de tomar conhecimento das condições em que o Congo Belga se encontrava e das possibilidades de escoamento dos seus produtos agrícolas e sobretudo mineiros para o mar, endereçou uma carta ao director dos Caminhos de Ferro de Ambaca em que lhe dizia o seguinte:

«J'ai l'honneur de porter à votre Connaissance qu'il entre dans l'intention de plusieurs capitalistes belges et autres de faire construir em chemin de fer partant de la Coste Overt jusqui au Cassai et au Katanga.

Il serait préférable, à certains poïnts de vues de continuer la construction du chemin de fer existant, vers Cassange et aussi vers le sud du Cassai pour se rendre ensuite au Katanga.»

Costa Serrão deu, como lhe cumpria, conhecimento dêste notável documento ao Govêrno. Êste porém... nem lhe acusou a recepção!

EFEMERIDES

1888 - 1938

O Tempo, na sua função normal, matemática e sempre activa, corre célere e deixa da sua passagem a remeniscência de factos que apenas se recordam por evocações mais ou menos afastadas da época em que se vive.

Ao apresentarmos neste número da «Gazeta» uma breve resenha do que se passou durante o período de meio seculo, no ambiente ferroviário nacional e estrangeiro, conjuntamente com outros acontecimentos de vulto e interêsse geral no nosso País julgamos contribuir agradavelmente para recordar a vida de há cinqùenta anos, que tanto representa um sumatório de curtas existências com um ínfimo lapso de tempo no rodar incessante dos anos.

1888

15 de Março. Acabou de completar-se o *Sud Express*, com o último trem de luxo adquirido pela Companhia Internacional de Wagons-Lits. que se propõe melhorar consideràvelmente os seus serviços.

1 de Abril. Registaram-se os falecimentos dos srs. Engenheiro Miguel Carlos Correia Pais, antigo chefe da exploração dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e Francisco de Oliveira Chamiço, antigo administrador da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

15 de Abril. O *Diário do Govêrno* regulamenta a fiscalização da construção de caminhos de ferro.

Acaba de se construír uma draga a sêco que levanta os entulhos dos barcos.

1 de Maio. Foi aprovado o projecto do sr. Manuel José Monteiro para a fachada da estação central dos Caminhos de Ferro de Lisboa.

A Companhia Internacional dos Wagons-Lits e dos grandes Expressos Europeus dá a lume o relatório do Conselho de Administração, no qual se verifica um aumento de 12 °/o sôbre o de 1886.

16 de Maio. Formou-se no Reino Unido uma sociedade que faz uma activa propaganda, acêrca do projecto de ligar a Inglaterra ao Continente, por meio de uma passagem submarina.

O Govêrno Espanhol em testemunho do reconhecimento pelos altos serviços prestados a Salamanca pelo presidente do conselho de administração da Companhia dos Caminhos de Ferro de Salamanca à fronteira, sr. Ricardo Pinto da Costa concedeu-lhe o título de Conde de Lumbrales.

—Experimentou-se em França, com magnífico resultado, um sistema pelo qual os viajantes podem fazer parar os combóios, puchando por uma argola colocada em cada compartimento das carruagens.

1 de Junho. Determinou S. M. El-Rei D. Luiz, que a fiscalização da exploração do ramal de Santa Apolónia a Bemfica, ficasse a cargo da fiscalização das linhas férreas de Lisboa e Torres Vedras à Figueira, isto é, de Lisboa a Sintra e Tôrres Vedras, e de Tôrres Vedras à Figueira da Foz e Alfarelos.

—Começaram a vigorar nas linhas do Sul e Sueste as novas tarifas especiais de transportes em pequena velocidade.

—Dá-se por concluída a perfuração do túnel do Rossio uma das glórias da Engenharia Portuguesa.

15 de Junho. Foi apresentado à câmara electiva o projecto da lei para a construção e exploração da rêde complementar das linhas férreas ao norte do Mondêgo, pondo em relação as mais importantes localidades das províncias de Trás-os-Montes, Douro, Minho e Beira Alta.

1 de Julho. Deu entrada no Ministério das Obras Públicas o projecto da linha do Algarve, que

foi elaborado pelo sr. Engenheiro Pinheiro Borges, por conta da companhia concessionária.

—Os jornais ingleses começam a protestar contra vexames, porque o sr. Dr. Bismark faz passar os viajantes na fronteira de Alsácia-Lorena.

16 de Julho. A Câmara dos Comuns, francesa, por 305 votos contra 165, regeitou o *bill* relativo aos trabalhos da construção do túnel da Mancha, grande empreendimento que traria uma completa transformação ao sistema de transportes Europeus.

1 de Agosto. Começou a construção de uma linha americana a vapor na província de Tolêdo, destinada a dar saída aos seguintes produtos: madeiras de construção, carvão, lenhas e cortiças.

16 de Agosto. Foi discutida em sessão municipal os pareceres da comissão executiva e da repartição técnica da mesma câmara, para a construção do grande viaduto de Lisboa, sob proposta do sr. Camilo Verdier.

—Foi requerida concessão para estabelecer um ascensor que partindo da Rua do Príncipe, vá terminar no Largo de S. Roque. Representava um grupo de capitalistas o sr. António Inácio da Fonseca.

1 de Setembro. Chega a Lisboa um engenheiro americano, representante de um importante grupo de capitalistas do seu país, bem como da França, Inglaterra e Alemanha, a fim de apresentar ao govêrno uma proposta para a construção de uma ponte ligando as duas margens do Tejo.

16 de Outubro. Anuncia-se oficialmente que será inaugurado o novo Caminho de Ferro de Zafra a Helva.

1 de Novembro. Estão sendo feitas experiências para iluminação eléctrica dos combóios.

16 de Novembro. Toma-se conhecimento de que durante o exercício de 1886-87 a rêde do Caminho de Ferro da Índia foi aumentado com 1.632 kilómetros, ficando a sua extensão total em 21.545 kilómetros.

1 de Dezembro. Dá entrada no Ministérios das Obras Públicas o projecto do Caminho de Ferro de Mirandela a Bragança.

16 de Dezembro. A Companhia dos Caminhos de Ferro de Coimbra e Arganil escolheu para seu director o engenheiro sr. Vasconcelos Pôrto.

1889

1 de Janeiro. A Companhia Real dos Caminhos de Ferro resolve pôr em vigor a nova tarifa que estabelece de uma forma muito liberal, para todo o público, os preços do transporte do gado vacuum para abastecimento de Lisboa.

16 de Janeiro. O Caminho de Ferro da P. L. M. procede, na estação de Génova, ao acabamento do edifício de chegada das bagagens, o qual é todo construído em ferro e tejolo.

1 de Fevereiro. Está sendo cuidada, activamente em Leiria, a construção de um Caminho de Ferro, de via reduzida, entre aquela cidade e a Batalha, com o seu ramal para o Reguengo.

—A «Gazeta» publica a gravura de uma das muitas máquinas que a acreditada casa Neville fornece a tôda a indústria Europea, aplicáveis aos diversos ramos da exploração agrícola e fabril.

16 de Fevereiro. Encontra-se em serviço o ascensor hidráulico colocado no interior do monumento a Colombo, em Barcelona.

1 de Março. A inauguração da linha do Algarve constituíu um grande êxito popular. Foi hoje o dia em que chegou o primeiro combóio a Faro, vindo directamente do Barreiro.

16 de Março. A assembleia geral do Caminho de Ferro de Guimarãis autorizou a promoção do prolongamento da via férrea até Fafe, sem auxílio do Estado.

1 de Abril. O comércio relaciona-se com as linhas férreas portuguesas, propondo a reforma das tarifas especiais internas da Companhia Real.

16 de Abril. Pede-se a concessão de uma linha que partirá do Largo do Camões em túnel, a ligar com o de Sintra.

1 de Maio. Está a concluir-se a linha que deve estabelecer a ligação mais curta e mais rápida entre a nossa capital e a Europa Central.

11 de Maio. Na linha da Beira Baixa acaba de construir-se uma elegante ponte em Abrantes.

—É pedida a concessão da construção de uma linha americana, para tracção a vapor da estação da Malveira, ao Caminho de Ferro de Lisboa a Tôrres, a Mafra e à Ericeira.

24 de Maio. Acham-se muito adiantadas as obras de construção do primeiro trôço de via férrea de Huesca a Turuñana e França, por Canfranc.

—Foi encomendado no estrangeiro um novo vapor para aumentar o serviço das linhas do Sul e Sueste entre o Barreiro e Lisboa, fazendo-se combóios nocturnos.

1 de Junho. Projecta-se a construção do Caminho de Ferro que, partindo de Recareira, na linha do Douro, siga pelo vale do Paiva, S. Pedro do Sul e Vizeu, indo terminar em Mangualde.

11 de Junho. É inaugurada festivamente a nova iluminação electrica na cidade de Lisboa.

—O govêrno resolveu tomar definitivamente posse do Caminho de Ferro de Lourenço Marques.

21 de Junho. É votado o projecto das duas linhas férreas Arganil - Covilhã e Mirandela - Bragança.

1 de Julho. O govêrno resolveu rescindir o contacto com a Companhia Ferroviária de Lourenço Marques ao Transwal.

11 de Julho. Foi estabelecida a continuação dos combóios operários.

21 de Julho. Foi concedida ao sr. Frederico Palha a construção e a exploração, sem encargo algum para o Estado, de um Caminho de Ferro de via reduzida, que partirá da estação de Espinho e seguirá por Vila da Feira, S. João da Madeira, Oliveira de Azemeis, Sever do Vouga, Couto de Esteves, Oliveira de Frades e Vouzela, a entroncar com o ramal de Santa Comba Dão a Vizeu nas proximidades da Tôrre Deita.

1 de Agosto. É apresentado, no Ministério das Obras Públicas o projecto da nova linha de Braga a Monsão.

11 de Agosto. Estão a concluir-se em Madrid os trabalhos de construção do Caminho de Ferro Aéreo que vai instalar-se no passeio da Gracia.

21 de Agosto. A Companhia dos Caminhos de Ferro dos Estados Unidos acaba de fazer construír um *wagon*, munido de todos os aparelhos necessários para improvisar uma iluminação a luz eléctrica num ponto qualquer da sua rêde, para o caso dum acidente, manobras extraordinárias ou trabalhos urgentes.

1 de Setembro. Concluiu-se com o melhor exito a comissão pública aberta pela casa Martins & C.ª, de Londres, e o Banque d'Escompte, de Paris, por conta da Emprêsa concessionária dêste Caminho de Ferro.

11 de Setembro. Acaba de se fundar em Paris, A Companhia Geral Francesa dos Caminhos de Ferro Secundários.

21 de Setembro. Os engenheiros alemãis fazem uma série de experiências para a aplicação da luz de magnésio nos sinais marítimos.

1 de Outubro. Verifica-se que o movimento dos combóios operários postos em circulação tem sido de 21.809 passageiros.

—É feito o projecto das linhas ferroviárias do norte do Mondego, nas quais está compreendido a que há-de ligar Chaves aos grandes centros do país.

16 de Outubro. A engenharia portuguesa perde um dos seus brilhantes orçamentos: o sr. Alexandre da Conceição, director das Obras Públicas de Vizeu.

1 de Novembro. Regista-se o falecimento de S. M. D. Luís I, em cujo reinado as linhas ferreas portuguesas, que, em 1861 apenas contavam 132 kilómetros em exploração desenvolveram-se a ponto de subirem hoje a 2.090 kilómetros.

16 de Novembro. Toma-se conhecimento da morte do sr. D. Vicente Querol, que era cavaleiro de Carlos III da Espanha e da Conceição de Portugal.

—Vai completar-se a dupla via na linha de Cascais, entre esta estação e a de Caxias.

1 de Dezembro. Estão muito adiantados os trabalhos das linhas da Beira Baixa, em tôda a sua extensão de 215 kilómetros.

—Anuncia-se que no próximo verão seja aberta à exploração, a linha desde Abrantes até Covilhã.

1890

1 de Janeiro. Entram em actividade os trabalhos de fundação, por ar comprimido, na ponte do Mondêgo, para a linha de Arganil.

16 de Janeiro. A Companhia Nacional de Caminhos de Ferro rescindiu o seu contracto com a emprêsa construtora do ramal de Vizeu.

1 de Fevereiro. O comércio corta por completo as suas relações com o govêrno inglês, por êste ter praticado contra Portugal um verdadeiro crime: tomar-nos um pedaço de terreno no Chire.

16 de Fevereiro. Começou a tocar com as suas carreiras em Lisboa a Companhia Transatlântica, pondo-a assim em relações directas com o sul da América, Antilhas, Filipinas, Gôlfo, Pérsico, etc.

1 de Março. Na sessão celebrada na Câmara dos Comuns, em Londres o sr. Fergusson declarou que, segundo o parecer dos jurisconsultos da corôa, o rei de Portugal não tinha direito a anular a concessão da Companhia do Caminho de Ferro de Lourenço Marques.

16 de Março. Foi pela terceira vez apresentado ao parlamento espanhol um projecto de lei, destinado a regularizar definitivamente as concessões dos Caminhos de Ferro de via reduzida.

1 de Abril. A Companhia Real dos Caminhos de Ferro realizou mais um contrato para o transporte de farinhas, das estações entre Lisboa e Póvoa para as de Coimbra e Pôrto.

16 de Abril. Adeantam-se consideràvelmente os trabalhos de complemento do ramal de Cascais, entre Alcântara e Pedrouços.

1 de Maio. Por telegrama recebido pelo govêrno sabe-se que no dia 27 de Abril foi inaugurada a linha de Lourenço Marques até à fronteira. (Transvaal).

16 de Maio. É grande a actividade que actualmente se desenvolve no país vizinho, com o fim de se aumentar a rêde ferroviária.

1 de Junho. Está em estudos um Caminho de Ferro económico de Cabañas a Tolêdo.

11 de Junho. Foi agraciado com a comenda de Aviz o sr. Tavares Trigueiros, director dos serviços dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

1 de Julho. Projecta-se a execução de um grande túnel central e dois túneis laterais que hão-de de ligar a estação de S. Bento com o túnel da Ave-Maria, já em via de conclusão.

2 de Outubro. É creado o serviço postal ambulante nos combóios da linha Luanda a Ambaca.

16 de Julho. O deputado por Bardez, sr. Cristóvão Aires chama a atenção do govêrno para a questão da linha férrea tão prejudicada em virtude do tratado da India.

1 de Agosto. Morreu o sr. Jacinto Heliodoro da Veiga, coronel de engenharia e director da fiscalização do govêrno junto da linha de leste, norte e Beira Alta.

16 de Agosto. Os banheiros da praia de Ourigo, à Fôz do Douro, resolveram solicitar dos poderes públicos para que seja alterado o traçado do ramal do Caminho de Ferro da Alfândega a Leixões.

1 de Setembro. Fica completamente terminada a fachada monumental da Estação do Rossio.

16 de Setembro. Foi inspeccionada por engenheiros oficiais, a ponte do Almondra, situada nas proximidades do Vale da Figueira e destinada ao serviço de segunda via.

1 de Outubro. Faleceu o sr. Francisco Felipe Pereira, sub-chefe do serviço da Contabilidade Geral da Companhia Real.

16 de Outubro. Estão prontos para abrir à exploração os 5 kilómetros da linha, desde a estação provisória de Alcântara a Pedrouços.

1 de Novembro. O movimento de passageiros na estação do Rossio desde 11 de Junho, em que foi inaugurada, até 30 de Setembro, foi o seguinte: Passageiros saídos 71.426, Passageiros entrados 35.574.

16 de Novembro. São aprovados os estatutos da caixa de socorros dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

1 de Dezembro. Foi inaugurada festivamente a linha de Santa Comba a Vizeu.

16 de Dezembro. Foi presente ao Ministério da Marinha a memória descritiva e respectivo projecto de um torpedeiro-submarino, invenção do 1.º tenente sr. João Fontes Pereira de Melo.

1891

1 de Janeiro. Estão quási concluídos os trabalhos de construção do ascensor do Guindais, um dos mais importantes melhoramentos que a cidade do Pôrto vai possuir.

—Consta que se vai emprender a construção de um ascenssor, na cidade de Coimbra. A linha funicular ligará o Largo do Castelo com a rua da Calçada.

16 de Janeiro. O contracto realizado entre a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses e a da Grande Central Espanhola tem sido bastante discutido na Imprensa Financeira Francesa por motivos diferentes.

1 de Fevereiro. Estão fixadas as bases para a fusão da Companhia Carril Americana com a Carris de Ferro do Pôrto.

16 de Fevereiro. Foi agraciado com o grau de cavaleiro da Ordem de Cristo o sr. Gustave Pessard, distinto escritor francês e correspondente financeiro, em Paris, da Gazeta.

—Está quási pronta a ligação do ramal de Braço de Prata.

1 de Março. Conclue-se o trabalho de substituïção das pontes de 10 metros da linha do norte.

16 de Março. Foi pedida pela Companhia autorização ao Govêrno para a abertura à exploração da 4.ª secção do Caminho de Ferro de Luanda a Ambaca, na extensão de 40 km.

1 de Abril. Propõe-se fazer um Caminho de Ferro que, partindo da embocadura do rio de Pungue, em Moçambique, vá terminar no limite da linha mochana inglesa.

16 de Abril. Foi concedida licença ao Caminho de Ferro de Guimarãis poder construír e explorar o prolongamento da sua linha até Fafe, em leito próprio.

1 de Maio. Os srs. Barão de Kessler e Bosset pedem a concessão de um americano por tracção e vapor, de Santarém a Almeirim, Alpiarça e Chamusca.

—Os srs. Barão de Kessler e Carlos Ferreira Pinto Basto cedem a uma Companhia os seus direitos de concessão da linha funicular projectada da praça dos Restauradores a Campolide.

16 de Maio. Anuncia-se que no próximo mês começará o serviço de combóios correios do Norte e Leste na Estação Central.

—Estão muito adeantados os trabalhos de construção e instalação do ascensor da Bica.

1 de Junho. A «Gazeta» publica os alçados e a planta de um dos mais notáveis trabalhos que a engenharia moderna tem produzido: o ascensor do Município — Biblioteca.

16 de Junho. Inaugurou-se no Pôrto, o ascensor da Ribeira à Praça da Batalha.

—Foi ganho pela Companhia Atravez de África o processo que corria nos tribunais ingleses entre esta Companhia e o sr. João Burnay, o qual foi condenado como ex-sub-empreiteiro.

1 de Julho. Está-se construindo o Caminho de Ferro de Luanda a Ambaca, que atravessa países riquíssimos e em plena exploração.

16 de Julho. O Caminho de Ferro de Luanda a Cassóneca transportou desde o dia da inauguração até 31 de Março 64.388 passageiros que pagaram pelo transporte a quantia de 31.516$95.

1 de Agosto. Apuradas as receitas definitivas das linhas da Companhia Real até ao fim de Maio apresentou o saldo de 121.947$864 sôbre igual período do ano 1890.

16 de Agosto. Tem continuado activamente as experiências da linha da Beira Baixa.
—Fazem-se novas experiências da linha de Cintura de Lisboa, que brevemente vai ser aberta à exploração.

3 de Setembro. Está realizada, em parte, a justa aspiração dos povos de uma das mais ricas, populosas e férteis províncias do nosso país: a inauguração da linha da Beira Baixa.
—Tem tomado notável incremento os trabalhos do Caminho de Ferro directo de Barcelona a Madrid.

16 de Setembro. A Emprêsa Industrial Portuguesa continua dando grande desenvolvimento aos trabalhos da montagem do Taboleiro Metálico da ponte de Vila do Conde, sôbre o rio Ave.

1 de Outubro. Um jornal inglês, interessado nos manejos bolsistas contra o crédito do nosso país, inventou a notícia de que o tribunal suíço dera já sentença sôbre a nossa questão de Lourenço Marques, condenando-nos em seis mil contos de indemnização aos representantes de Mac-Murdo.

16 de Outubro. Organiza-se em Paris um sindicato com o fim de obter e explorar concessões de Caminhos de Ferro secundários no país vizinho.

1 de Novembro. Começam as obras de assentamento da via do ascensor da Bica.

16 de Novembro. Foi pedida à Câmara Municipal de Almada concessão para se construír e explorar uma linha férrea americana, por tracção a vapor, que, partindo de Cacilhas, irá, por Almada, até ao sítio dos Capuchos, próximo da Costa da Caparica.

1 de Dezembro. Faleceu o sr. Ernest Polack, administrador dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha e da Companhia dos Departemanteaux, da França, um dos mais probos e inteligentes financeiros.

16 de Dezembro. A Companhia do Ascensor de Lisboa resolveu que as polícias, nos seus carros, paguem como qualquer outro passageiro.

1892

1 de Janeiro. Vai ser restabelecido o serviço dos combóios correios na linha da Beira Baixa.
—Foi dada ordem para se proceder aos trabalhos da linha Tôrres Novas-Alcanena.

16 de Janeiro. Por empréstimo feito pela Colónia do Cabo da Boa Esperança prosseguem os trabalhos da construção do Caminho de Ferro que segue da fronteira de Lourenço Marques em direcção à Pretória.

1 de Fevereiro. Progridem satisfatòriamente as negociações a respeito do Caminho de Ferro da Beira Baixa a Massikessi.

16 de Fevereiro. Acabam de chegar a Lisboa as carruagens para o nosso ascensor da Graça.

1 de Março. Fazem-se repetidas experiências no elevador da calçada das Freiras, em Vila Nova de Gaia.

16 de Março. O conselho da administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses resolveu não confirmar o contracto que estava feito com a Companhih dos Caminhos de Ferro Meridionais.

1 de Abril. Pelo sr. Conde do Paço do Lumiar foi requerida a falência da Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego.

16 de Abril. Consta, pelo meio da imprensa, que a questão do Caminho de Ferro de Lourenço Marques, que está sujeito ao tribunal arbitral do Berne, foi resolvida contra Portugal.

1 de Maio. Faleceu o distinto engenheiro Augusto Carlos e Sousa Lobo Poppe, deputado por Setúbal e antigo secretário do Ministro das Obras Públicas.

16 de Maio. Um grupo de comerciantes das freguesias do Bomfim e de Campanhã representou à direcção da Companhia Carris de Ferro do Pôrto, pedindo a construção de um ramal da linha americana que, pela rua do Bonfim, siga até S. Roque da Lameira.

1 de Junho. Um grupo financeiro, à frente do qual está colocado o Banco de Brabant, Sociedade Anónima com sede em Bruxelas, pretende tomar do arrendamento a exploração das linhas da Sociedade Ferroviária Madrid-Cáceres-Portugal

16 de Junho. A «Gazette des Eaux», de Paris, diz que entre Espanha e Portugal existe um conflito diplomático, por ter o govêrno português sequestrado as linhas da Beira Alta na parte compreendida entre a fronteira a Salamanca, e sôbre êste tema, borda umas explicações de sua fantasia.
Comenta a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» pela pena do seu director:
«Não só, que nos conste, nada há sôbre

reclamação diplomática, como na notícia o nosso colega mistura alhos com bogalhos, dando a linha de Salamanca como pertencente à Beira Alta, o que achava perfeitamente extraordinário no erúdito autor da guia de Espanha e Portugal, o nosso bom amigo Germond de Lavigne.

1 de Julho. O prosseguimento da linha de Lourenço Marques a Pretória começa a produzir as conseqüências favoráveis que eram de esperar no movimento de Caminho de Ferro.

16 de Julho. Concluem-se as negociações para a construção do Caminho de Ferro da Beira (África).

1 de Agosto. Vai ser aberta à exploração o apeadeiro de Mouriscas entre as estações de Alferrarede e Alvega-Ortiga, a 14 kilómetros de Abrantes.

16 de Agosto. Os trabalhos de estudos para o prolongamento da linha do Barreiro a Cacilhas estão muito adeantados.

1 de Setembro. Continua a discutir-se na Imprensa o inconveniente dos rigores alfandegários, exercidos pela Guarda Fiscal com os passageiros entrados do estrangeiro no nosso país.

16 de Setembro. Noticia-se o falecimento do sr. general de engenharia Luís Victor Lecos, antigo director de Obras Públicas e da fiscalização por parte do govêrno, junto da Companhia Real dos Caminhos de Ferro.

16 de Outubro. Continuam com rapidez as obras da linha férrea de Madrid a Barcelona.

1 de Novembro. Vão ser largamente introduzidas, a partir de hoje, em França, os caminhos de ferro de cremalheira.

16 de Novembro. Concluem-se os trabalhos da linha de Tôrres Novas-Alcanêne.

1 de Dezembro. É requerido como concessão a linha férrea entre Monchique e Silves.

16 de Dezembro. Está concluído o novo trôço da linha da Beira Alta, Covilhã a Guarda.

(Continua no próximo número)

Pessoal do Tráfego da antiga Companhia dos Caminhos de Ferro de Leste e Norte em Lisboa em 1890

Da esquerda para a direita e de cima para baixo. – 1.º Plano: Alfredo Plantier Damião, Rafael de Almeida (falcido), Justino Gomes Fernão Santos, Manuel Costa Primo, João Ferreira Russel, Augusto Gonçalo de Oliveira (falecido), João Alves do Couto e Carlos Leão Correia de Lacerda. – *2. Plano:* Henrique Bernes, Alvaro de Sousa Vasconcellos, Ricardo Paraíso, Francisco de Almeida Soares e Simas (falecido), Augusto Maria de Carvalho, Fernando da Silva Lopes (falecido), Joaquim Lopes, António Rosendo, Luiz Gallis. – *3.º Plano:* Caetano José Pacheco, Manuel Guimarães (falecido), Agostinho Garibaldi Galvão Cid, José Sanches, Manuel de Andrade Gomes (falecido), Joaquim Pedro Falcão, Pedro dos Santos Vitória (falecido), António Brandão e Jacinto Soares. – *4.º Plano:* Joaquim Costa (falecido), Francisco Nicolau de Araújo (falecido), Leonildo de Mendonça e Costa (falecido), Alfredo Cruz (Chefe de Serviço) (falecido), Alfredo E. Morais Sarmento (falecido), Angelo Pimenta dos Santos (falecido) e Francisco Soares Brandão (falecido).

CAMINHOS DE FERRO FRANCESES

Pelo Eng.º AVELAR RUAS

PELA convenção de 31 de Agosto de 1937 as linhas de interêsse geral em França, quer do Estado quer das Companhias, com uma extensão de aproximadamente 43.000 quilómetros, passavam a ser exploradas pela Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro a partir de 1 de Janeiro de 1938.

Antes de nos referirmos ás condições em que esta Sociedade foi organizada vamos procurar dar uma idea da situação das quatro grandes Companhias — Leste, Norte, P. S. M. e Orleans Midi — que com os caminhos de ferro do Estado e os da Alsacia Lorena constituïram a Sociedade Nacional.

* * *

Os resultados da exploração do conjunto das quatro Companhias nos anos 1913-1930 e 1936, representando por 100 os numeros relativos a 1913, foram:

	1913	1930	1936
Receitas	100	730	467
Despesas.	100	1005	823

e os coeficientes de exploração foram, respectivamente:

58,86 84,80 103,72

Os resultados obtidos estão um pouco de harmonia com a variação da produção industrial cujos indices, nos anos indicados, foram:

100 140 98

Os resultados da exploração dos Caminhos de ferro do Estado e da Alsacia Lorena foram peores que os das companhias, sendo os seus coeficientes de exploração de:

106,25 e 91,58 em 1930
120,38 e 120,06 em 1936

* * *

As receitas e despesas variaram em proporções muito diferentes, pois estas, de 1913 para 1930, aumentaram muito mais do que aquelas e deminuïram muito menos, como é natural, de 1930 para 1936.

O tráfego total — passageiros quilómetros mais toneladas quilómetros — foi, em 1936, sensivelmente igual ao de 1913 pelo que o desiquilibrio entre as receitas e despesas parece dever-se atribuir ou a um excesso injustificado de despesas ou a uma insuficiencia de tarifas.

Nas despesas há a considerar principalmente, as do pessoal que representam, em relação às despesas totais, as seguintes percentagens:

1913	56 %
1930	59,45
1936	63,95

Em relação a 1913, a despesa feita com pessoal em 1936 é representado pelos numeros índices:

100 e 940

e se notarmos que o número indice das receitas, em 1936, é de 467 e tivermos em atenção a proporção em que as despesas com pessoal entram na despesa geral, teremos em parte a participação dos resultados obtidos na exploração.

O agravamento das despesas com pessoal, em 1936, resultou principalmente das chamadas leis sociais votadas em Junho e Julho de 1936 e especialmente da semana de 40 horas que originou um aumento de 19,5 % na quantidade de pessoal e de 1.600 milhões de francos da despesa anual. Estes encargos não se fizeram sentir completamente em 1936 por terem entrado em vigor no meio do ano mas sentir-se-ão em 1937.

* * *

O Estado, além de não pagar determinados Serviços prestados pelas Companhias e pagar mal outros, cobrou impostos avultados que, em relação ás receitas totais, atingiram:

9 %	em	1913
16,8	em	1930
16	em	1936

A parte destes impostos que incidem directamente sôbre os transportes é representada pelos seguintes indices:

1913	100
1930	1431
1936	537

Os resultados financeiros de 1936 são representados por um saldo negativo de perto de três biliões de francos. Não conhecemos ainda os resultados de 1935 mas devem ser peores, pois o pequeno aumento que houve nas receitas não compensará a despesa resultante da aplicação, durante todo o ano, das leis sociais e do aumento dos preços dos materiais e mão de obra que em relação a 1936 atingiu os seguintes valores:

Carvão	48 %
Materiais diversos	58
Mão de obra.	29

Assim, o Estado, pelas disposições que tomou e pela falta de protecção contra a concorrencia, levou as Companhias a uma situação insustentável que pretendeu remediar com a organização da Sociedade Nacional.

É para lamentar que a falta de providências oficiais tenha levado ao desaparecimento de Companhias que, como a do Norte, tenham brilhantes tradições e conseguido, debaixo do ponto de vista técnico, uma situação de destaque.

* * *

A Sociedade Nacional é constituïda de modo que, na realidade, passa a ser um serviço do Estado.

Efectivamente o Estado fica com a maioria do Capital e com a direcção efectiva dos Caminhos de ferro pois nomeia o presidente e vice-presidente do conselho de administração, a maioria dos membros dêste e dêle depende a nomeação do Director e seu adjunto.

A creação da Sociedade Nacional foi decretada no fim de Agosto de 1937 e portanto projetada e estudada meses antes e é interessante notar os cuidados que, desde então, mereceram ao Estado os caminhos de ferro.

Assim em Julho de 1937 as tarifas foram elevadas, de 18 % para as mercadorias e 15 a 25 %, conforme as classes, para os passageiros.

Em Agosto do mesmo ano houve novo aumento das tarifas de mercadorias que com êle ficaram, em media, mais altas 20 % do que em 1936.

Por último em 1 de Janeiro de 1938 entraram em vigor novas tarifas que, relativamente ás de Junho de 1937 apresentam um aumento de 25 % para as mercadorias e de 33,3 a 57,3, conforme as classes para os passageiros.

Êste último aumento de tarifas, se o tráfego não fugir, deve dar, em 1938, um aumento de receitas avaliado em 3.320 milhões de francos.

Não se limitou porém ao aumento de tarifas, a acção do Estado a favor da Sociedade Nacional. Com a lei que criou esta Sociedade publicou-se uma outra relativa à coordenação dos transportes e que defende, muito melhor do que até então, os transportes em caminho de ferro.

Além disto, o caderno de encargos da Sociedade dá-lhe facilidades que as Companhias nunca obtiveram:

Assim:

Dispensa, em certos casos, a manutenção de cancelas e guardas nas passagens de nível;

Dispensa de ter a linha vedada;

Dispensa dos combóios terem 3 classes para os passageiros;

Autorisa preços especiais para expedidores em determinadas condições e dá-lhes preferência no seguimento das remessas em casos de grande afluencia no tráfego;

Autorisa, mediante certas condições a redusir ou suspender o serviço de caminhos de ferro nas linhas em que julgue poder ser êle assegurado por outros meios de transporte;

Por outro lado devendo a Sociedade ter receitas pelo menos iguais ás despesas, o Estado, quando não aprove qualquer aumento de tarifas proposto pela Sociedade fica com a obrigação de dar à Sociedade a importância do aumento previsto das receitas como também fica com o encargo relativo à deminuïção de receitas provenientes da baixa de tarifas impostas por êle.

Além disso os serviços do Estado e muito especialmente os Correios passam a pagar aos caminhos de ferro o que for acordado com a Sociedade Nacional.

* * *

Tôdas estas medidas tendem a aumentar receitas e deminuir despesas, algumas das quais atingindo importâncias avultadas como a da supressão de combóios de passageiros. Como isso não bastasse, os decretos-leis ultimamente publicados, relativos à situação financeira do País, deu à Sociedade Nacional as seguintes vantagens:

Transporte obrigatório em caminhos de ferro das mercadorias destinadas a serviços publicos quando o percurso seja superior a 50 quilómetros;

Dificuldades para a concessão de reduções nos transportes de passageiros além de 50 %;

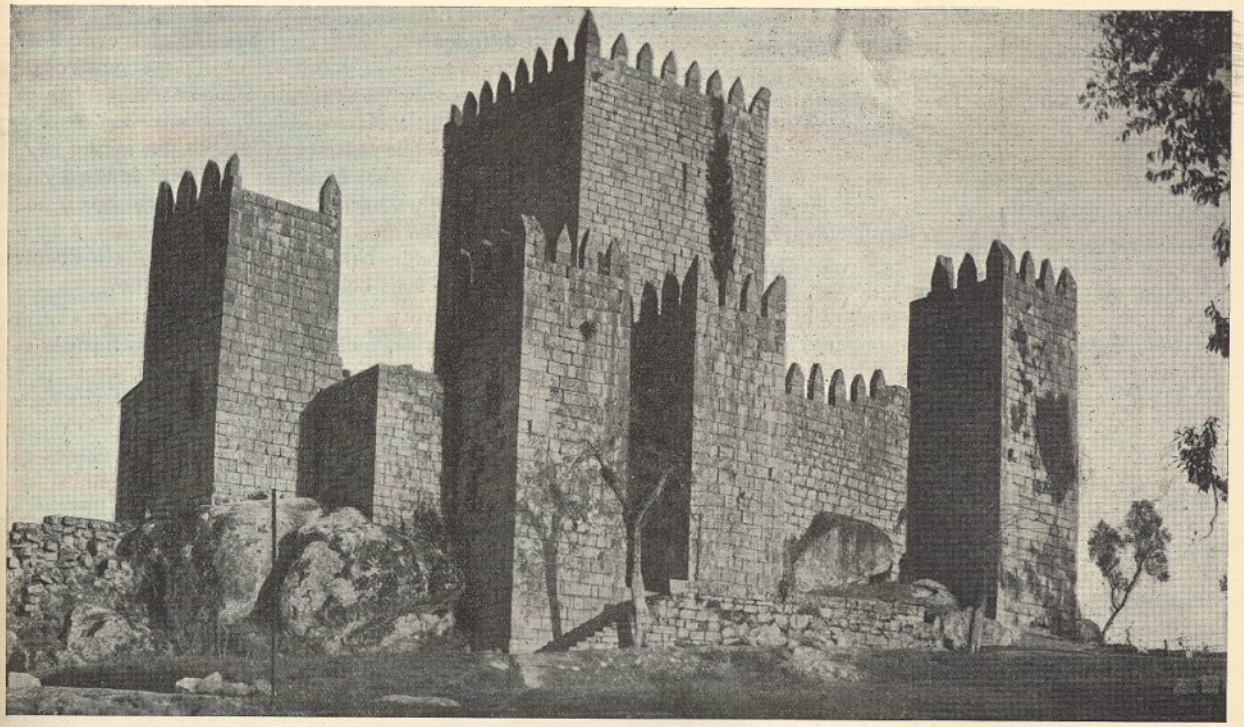
Possibilidade de destacar para trabalhos de defesa nacional o pessoal dos caminhos de ferro;

Reforma obrigatória dos agentes com direito à sua reforma normal.

* * *

Com tôdas estas vantagens e facilidades concedidas à Sociedade Nacional é natural que as Companhias se tivessem conseguido aguentar.

Resta ver se a Sociedade se conseguirá manter, cobrando, como lhe é imposto, receitas pelo menos iguais ás despesas.



CASTELO DE GUIMARÃES

Castelos de Portugal

Por ANTÓNIO MONTÊS

Portugal, que na hora presente realiza uma era de ressurgimento notável, que aos olhos do mundo vem elevando a terra bendita de Santa Maria, prepara-se para festejar solenemente os centenários da Fundação da Nacionalidade e da Restauração.

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, *ao comemorar o seu 50.º aniversário, não pode deixar de referir-se com admiração e entusiasmo a mais esta brilhante inciativa de Salazar.*

São os castelos de Portugal padrões memoráveis da nossa história, intimamente ligadas às comemorações a efectuar, e por isso mesmo, é com grande prazer que publicamos o artigo do nosso prezado amigo e colaborador António Montês, sôbre tão interessante assunto, que mostrará aos nossos leitores que à Gazeta dos Caminhos de Ferro *não podem ser indiferentes as cerimónias que vão efectuar-se para celebrar os oito séculos da mais bela história do mundo.*

Um dia, deu-nos para visitar os castelos da nossa terra, os castelos de Portugal. Da viagem que fizémos, ficaram recordações que não mais esqueceram, tal a lição de história recebida!

Havia muitos anos, que as muralhas altaneiras se erguiam na crista dos montes, tristes e abandonadas. Quem nunca tivesse ouvido os seus segrêdos, mal adivinhava o que representavam os padrões de glória, que ora evocavam as aguias romanas, ora recordavam as duras pelejas em que o crescente foi vencido pela cruz.

Os castelos de Portugal, tão nobres, tão vélhinhos, mas sempre fortes e altivos, mostram nas linhas sugestivas, as melhores páginas de Epopeia. Sérios, graves, lindos e evocadores, lembram iluminuras ricas, da

mais linda história de todo o mundo! Todos têm as suas páginas de glória, de tal forma notáveis, que não há ninguem que ao peregrinar pela terra portugueza, não vibre de comoção ao olhar as pedras doiradas, que no alto de outeiros se desenham no ceu azul, parecendo soltar brados de Independência!

Espalhados ao longo da fronteira, debruçados à beira dos rios, olhando outros os mares distantes, lembram sentinelas dispostas a soltar o grito de álerta, quando preciso fôr.

Alta noite, quando a terra dorme, estendem os olhos de monte em monte, segredam uns aos outros os seus feitos, e quando ao romper d'alva o sol da nossa terra os ilumina, refulgem esplenderosamente, e de tal forma, que parecem fazer parte da paisagem quente e vibrante, da linda terra portugueza!

* * *

A viagem patriótica, começou pelo norte, pelo castelo de *Melgaço*, que a debruçar-se no Minho, recorda a página memorável em que a «Inez Negra», rodeada de bésteiros, arvorou o pendão das quinas, no mesmo mastro onde na vespera tremulava a bandeira leoneza. Logo ao pé, as muralhas de *Monsão* lembram a alma patriótica das suas mulheres, figuras galantes e decididas a que pertenceu a valorosa heroina Deu-La-Deu Martins.

A *«Torre da Lapéla»*, detalhe pitorêsco na paisagem campezina, com as armas lusas na porta ogival, parece apregoar aos que passam os oito séculos da Nacionalidade, e logo ao pé a cinta de muralhas de *Valença* nos conta os mais heróicos feitos militares!

Depois, descêmos ao *Lindôso*, onde o castelo, abraçado por espigueiros rubros, olha serenamente as terras de Espanha, e em Montalegre, vila barrosã por onde andou Frei Bartolomeu dos Mártires, admirámos a torre de Menagem dum castelo magestôso.

O de *Chaves*, no meio da veiga formosíssima, parece olhar pela paz da terra transmontana, esquecido das lutas doutro tempo, e de quando em quando, as ameias doiradas, voltadas para o céu, soltam o brado de regionalismo vibrante: «Para cá do Marão, governam os que cá estão...»

Mais acima, triste, solitário, a debruçar-se na fronteira, avista-se o castelo de *Monfórte, de Rio Livre*, tão belo e altivo, que o povo diz: — «Fórte por fórte, o de Monfórte».

* * *

E o de *Guimarães*, que pela sua história, pelos acontecimentos que nêle se desenrolaram, pelas tragédias que ocorreram à volta das suas muralhas, pelas suas linhas elegantes, é de todos os castelos de Portugal o mais evocador?

As suas pedras sagradas, são capítulos sugestivos de história, recordam os encontros memoráveis sobre os quais se talhou a Nacionalidade, ali nascendo o soberano intrépido que venceu em Ourique, que tomou *Santarém*, alargando até Lisboa as fronteiras de Portugal!

Á beira de Barcelos, o *Castélo de Faria*, diz-nos a fidelidade da gente portuguesa e traz-nos à lembrança o alcaide Nuno Gonçalves, página brilhante que nos dá a mais bela lição de patriotismo.

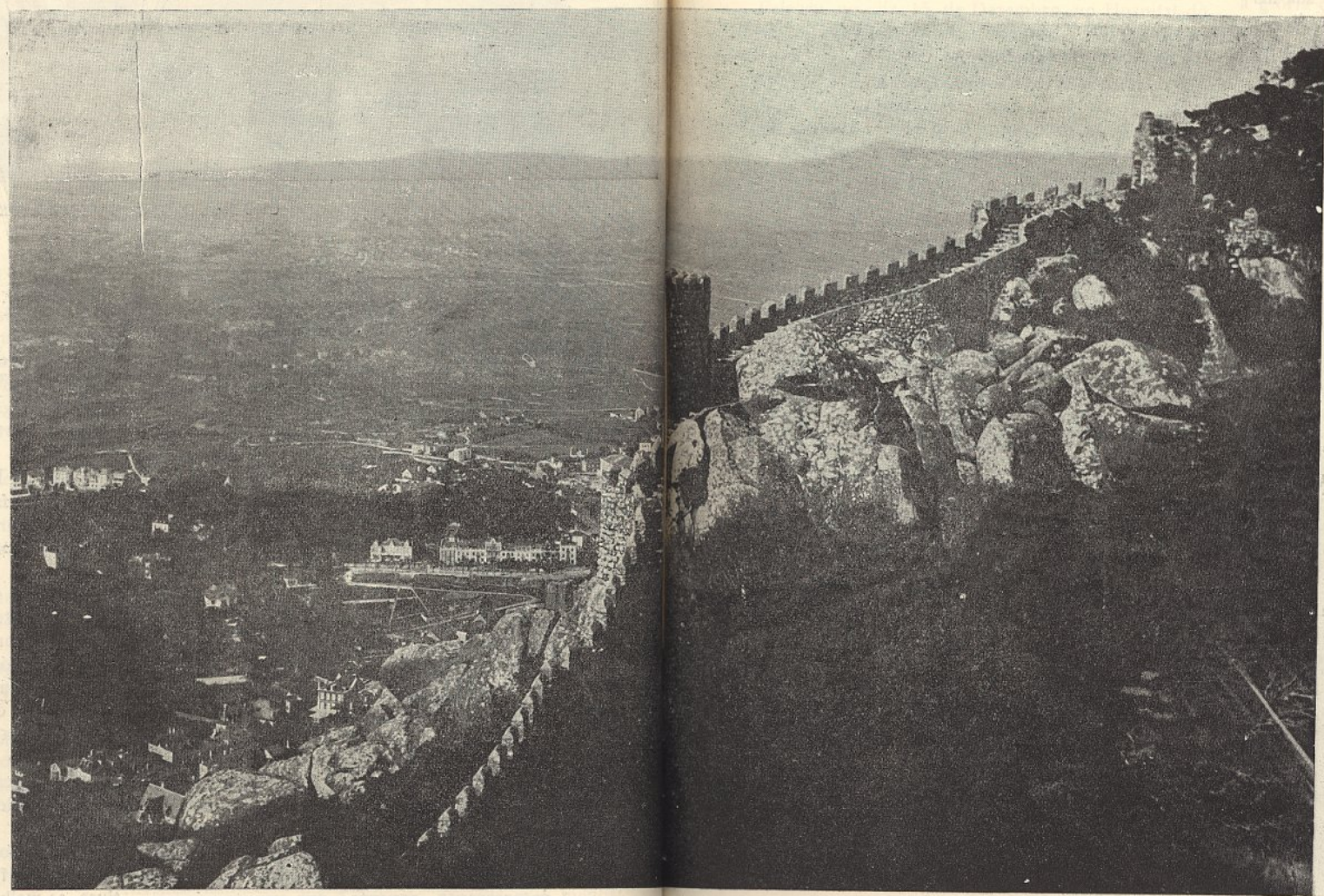
Mais abaixo o da *Feira*, erguido na antiga «Terra de Santa Maria», mal denuncía nas linhas fidalgas as lutas tremendas com os árabes. Antigo, de recórte airôso, a poderosa fortificação feudal é uma das mais belas e magestósas!

O castelo de *Celorico da Beira*, recorda-nos as águias romanas, conta-nos admiráveis exemplos de fidelidade, e segreda-nos as dificuldades da guarnição quando do cêrco castelhano. Um dia, esgotados os mantimentos, pensava o alcaide na rendição, quando viu voar sobre as muralhas uma águia real, que transportando no bico uma truta, a deixou cair dentro da praça. O alcaide D. Fernando Rodrigues Pachêco, apressou-se a enviar o saborôso peixe a D. Afonso de Bolonha, que julgando bem abastecidos os sitiados, entendeu inutil prolongar o cêrco, partindo para terras de Espanha...

* * *

Do castelo do *Sabugal*, com a linda torre das cinco quinas, diz o povo: «não há outro em Portugal». Lendário e pitoresco, tem no fecho da abóboda o escudo real, com os seguintes dizeres:

«Esta fez El-rei D. Diniz
Que acabou tudo o que quiz;
Que quem dinheiro tivér
Fará quanto quizer».



SINTRA—CASTELO DOS MOUROS

E o de *Leiria*, no alto de penhascos, alcácer encantado onde o «Rei Trovador» compoz endeixas e «cantares de amigo», preciosa iluminura perfumada pelo sabôr delicioso das lendas?

Ali se reüniram côrtes, ali nasceu o 1.º Duque de Bragança, ali se deu um dos mais lindos milagres da nossa terra, e quantas vezes os cavaleiros d'antanho rezaram sob as nervuras góticas da abóbada de Nossa Senhora da Pêna, antes das horas sangrentas dos assaltos e incursões!

E o de *Tomar*, tão ligado à formação da Nacionalidade, a lembrar nos fortes a alma de gigante de Gualdim Pais, Mestre da Ordem dos Templários?

* * *

O castelo da *Amieira*, como o mosteiro de *Flôr da Rosa*, fala-nos de Frei Alvaro Gonçalves Pereira, Pai do Condestável.

Magestoso e poético, erguido em rochedos caprichosos, o castelo de *Almourol*, ao espelhar-se nas águas do Tejo, recorda-nos as vestes brancas dos cavaleiros da Ordem do Templo com a cruz de sangue sobre o peito, e o de *Óbidos* conta-nos corajosas provas de fidelidade, que deram ao burgo notável o título, de «mui nobre e sempre leal»!

Escondido em pinheiraes, o de *Ourem* lembra-nos a prisão de D. Mécia Lopes de Haro, mulher de D. Sancho II e o de *Monsanto*, é bem o ninho de águias onde foram vencidos os melhores generais romanos.

O castelo de *Palmela*, com a ampla cinta de muralhas e suas linhas elegantes, conta-nos duros combates com os mouros, e fála-nos da doação aos cavaleiros de de S. Tiago pelo nosso primeiro rei, para que olhassem pela sua defeza, e defronte, à beira-mar, o de *Cezimbra*, erguido pelos sarracenos a 333 metros de altitude, donde se disfruta um panorama empolgante.

Nas terras alemtejanas, o de *Castelo de Vide*, onde o Rei D. Diniz recebeu os embaixadores aragoneses que vinham ratificar o casamento com Izabel de Aragão, ergue-se no burgo onde nasceu o bravo Gonçalo Annes, brioso cavaleiro da «Ala dos Namorados», o heroi que em Aljubarrota fez voto de ser o primeiro a ferir de lança os castelhanos, e logo ao pé o castelo de *Marvão*, com as ameias vetustas a beijarem o ceu, fála-nos das duras contendas que deram páginas brilhantes à história de Portugal.

E a torre donairosa de *Estremoz*, a contemplar os campos de Ameixial e Montes Claros, onde as nossas tropas se

cobriram de glória? E o castelo de *Alvito*, a lembrar-nos o feudalismo e a segredar-nos conspirações poderosas tecidas nos seus salões fidalgos? E do de *Beja*, onde a torre de Menagem nos recorda as lutas com os moiros e as quarentas torres da cidade galocelta? E o de *Silves*, evocador da armada dos cruzados que se dirigia à Palestína, e que por ordem de D. Sancho I tomou aquela praça, depois dos mais violentos assaltos? E as muralhas de *Lagos*, tristes, desmanteladas, que ao olharem a baía luminosa, nos falam da partida das caravelas para «mares nunca dantes navegados»?

* * *

Por tôda a parte, os castelos de Portugal nos afirmam, com eloqüência, as mais justas aspirações, mostrando-nos em iluminuras de expressivo recórte, as mais belas páginas de Epopeia.

Nenhum ha que não tenha a sua lenda, a sua história, o seu feito glorioso, o seu episódio heróico, o seu exemplo de lealdade e nobreza. Em muitos dêles se alojaram reis e rainhas, noutros reüniram côrtes, noutros ainda se celebraram pazes e se realizaram serões fidalgos e festas galantes. E todos, estejam no Minho, em Traz-os-Montes, nas Beiras, na Extremadura, no Alentejo ou no Algarve, nos falam de duras pelêjas, de cêrcos sem fim, de dolorosas capitulações, mas dizem-nos, também, nas suas linhas simples, as origens remótas da Nação Portugueza, contando-nos o que foram os oito séculos da nossa existência.

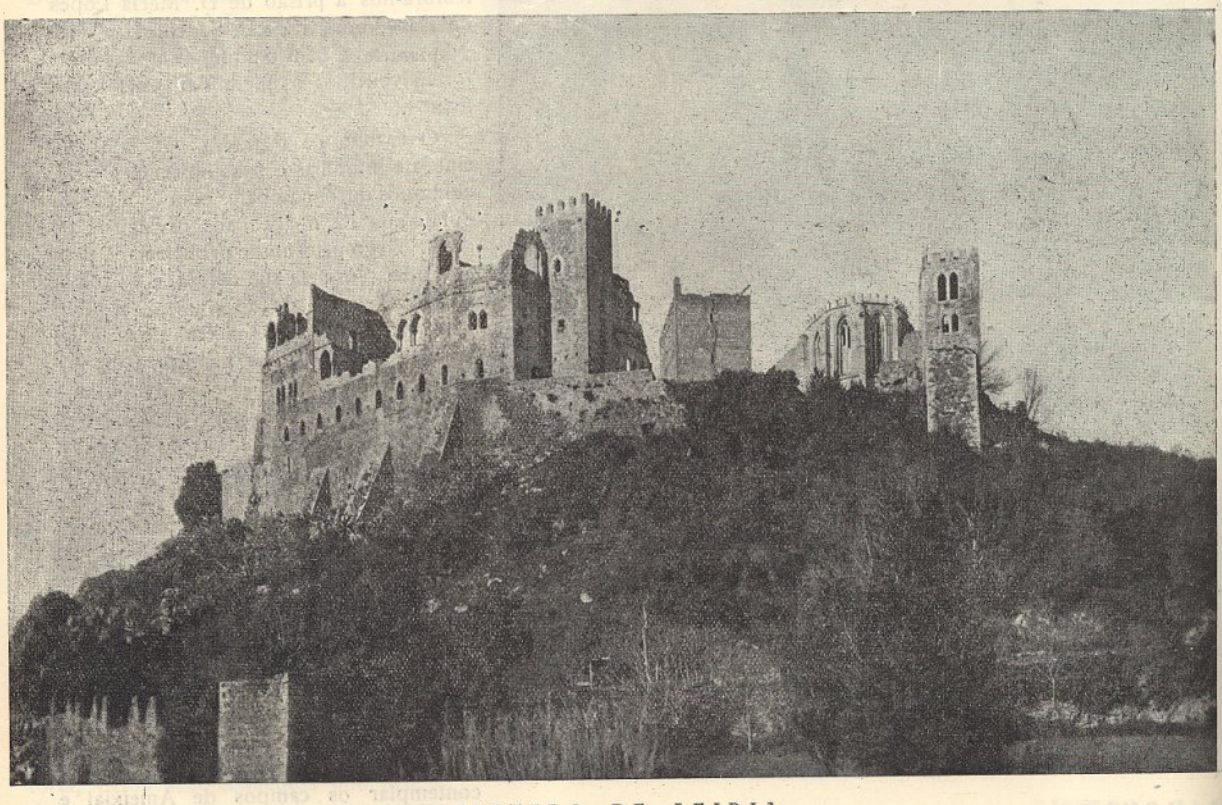
Merece a pena correr as estradas de Portugal, para admirar as pedras votivas dos nossos castelos, para ouvir seus feitos nobres, suas páginas patrióticas, seus segredos memoráveis. E então

«Á meia noite, quando dorme a terra
os castelos, de monte em monte olhando,
lembram histórias doutras eras, quando
serviram de defeza em dura guerra.

E cada qual a bôca então descerra
e parece-me ouvi-los conversando.
Cada palavra ou frase o vento brando
leva de val em val, de serra em serra.

Álerta! Diz o vento de Leiria
e estende-se do norte ao meio dia
fazendo ouvir o éco em Moutemór.

Álerta! vão à igreja escura e fria
pedir à Virgem Mãe Santa Maria
que faça breve um Portugal Maior.»



CASTELO DE LEIRIA

D. Julieta de Mendonça e Costa

Passando no dia 5 o primeiro aniversário do falecimento da bondosa senhora D. Julieta de Mendonça e Costa, filha única do falecido fundador desta Revista sr. L. de Mendonça e Costa e de D. Maria José Ferreira de Mendonça e Costa, já falecidos, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» manda rezar nesse dia, na Igreja dos Mártires, às 9 horas, uma missa sufragando a sua alma.

Os nossos mortos

IVO DE MONFORTE

Faleceu no dia 15 de Dezembro, no Hospital do Rêgo, o jornalista Ivo de Monforte, tendo ficado sepultado no cemitério de Bemfica, na manhã de 17.

Ivo de Monforte teve, há anos, um lugar distinto na imprensa profissional. Vivo e espirituoso, sabia animar as suas reportagens, dar interêsse aos casos do dia. Fez também versos e se tivesse obedecido a uma disciplina mais rígida, podia ter legado uma obra curiosa. Foi um vencido, mas, mesmo no período mais agudo da sua desdita, não deixou nunca de ser um caracter.

A morte de Ivo de Monforte deixou, por isso, sincera mágua em quantos o conheceram e o seu funeral foi muito concorrido, tendo-se feito representar a Caixa de Previdência dos Profissionais da Imprensa.

Paz à sua alma.

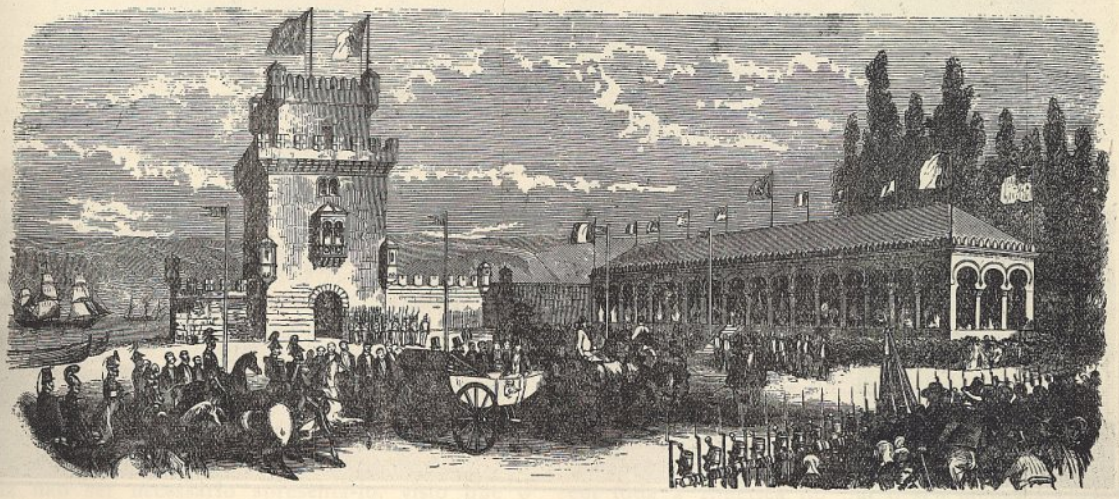
COLÓNIA DE ANGOLA

A Repartição Central de Estatística Geral, de Angola, em edição da Imprensa Nacional, daquela província, distribuiu diversos folhetos, de alto interêsse, sôbre o território e clima, administração pública, população, comunicações, exportações, comércio externo, indústria, produção, consumo e importações, que nos colocam em frente de todas as excepcionais possibilidades da nossa colónia.

Essas possibilidades não são uma afirmação optimista e enganadora, mas, pelo contrário, assenta em números e estatísticas que não devem ser desconhecidos por aqueles que se preocupam com o destino e a glória de Angola — terra de promissão.

A população branca, que era no ano de 1846 apenas de 1830 indivíduos de ambos os sexos, contava já, em 1913, 13.800 almas e em 1934 ascendia a 58.098 (32.952 varões e 25.146 femeas). Estes números levam-nos à conclusão de que a vida ali para o homem se tornou menos áspera e oferece actualmente condições de fixação.

O movimento de mercadorias e passageiros nas linhas férreas é também importante, e se nos anos de 1934 a 36 sofreu uma baixa importante, no ano de 1937, porém, o número de passageiros sobe a 259.568, em todas as linhas, e a 566.746 o número de toneladas das mercadorias transportadas nas suas linhas férreas.



A inauguração da construção da linha de Sintra, em 1855

O estado actual dos Caminhos de Ferro na Suissa

Em fins de 1935 — os números mais recentes não foram ainda publicados — a rêde ferroviária da Suissa possuia uma extensão de construção total de 5.857 quilómetros, assim repartidos:

Vias normais	3.606 km.
Vias estreitas	1.614 km.
Vias de cremalheira.	109 km.
Tramways	471 km.
Funiculares	57 km.

Esta rêde pertence a 204 emprêsas, das quais a mais importante é a administração dos caminhos de ferro federais, régie do Estado, porque o comprimento das suas linhas é de 2.852 km. dos quais 2.780 são de via normal.

Se no ponto de vista económico, os Caminhos de Ferro Federais desempenham um papel de primeiro plano, os caminhos de ferro particulares, ao examinarmos a extensão da sua rêde desempenham também papel de considerável importância.

Caminhos de Ferro Federais

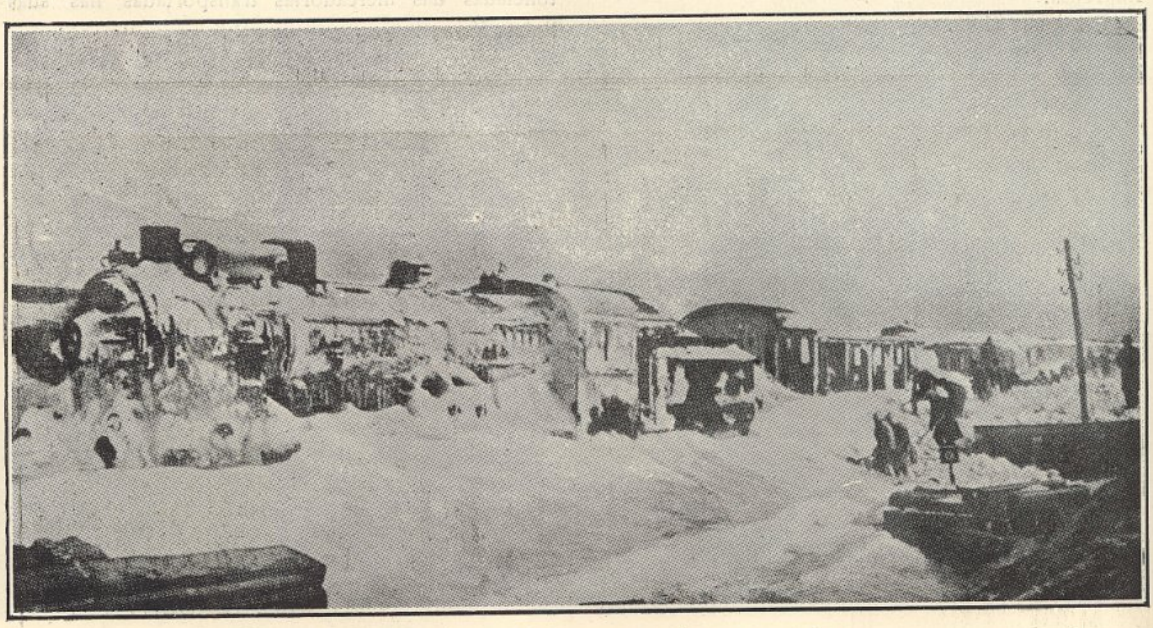
As dificuldades que rodeavam as companhias particulares não pouparam a rêde nacionalizada. Ás causas já assinaladas dos embaraços nos quais se debatem todos os caminhos de ferro vieram ajuntar-se outras para os C. F. F., tais como o excedente do preço pago por ocasião do resgate das linhas privadas, a aplicação de tarifas extremamente baixas antes da guerra, a dilação dos aumentos de tarifas durante a guerra, a insuficiência da remuneração para os transportes postais, as desvantagens da primeira organização da administração, as prestações extraordinárias pagas antes e depois da guerra.

A configuração particular do solo suisso contribuiu para que o estabelecimento da rêde dos caminhos de ferro custasse caríssima, pois foi preciso abrir numerosos túneis.

Para reduzir as suas despesas e melhorar os serviços começou-se, já no tempo da guerra, a electrificação das linhas, que constitue uma medida de nacionalização de primeira ordem. Em 1935, os percursos electrificados absolveram 85 % de todos os km.-carruagens e 929 do total das toneladas quilométricas brutas. Desenvolveu-se, com o mesmo fim, o horário dos combóios para passageiros, aceleraram-se os combóios, diminuíu-se o tempo das paragens, introduziram-se automotoras ligeiras, que atingem a velocidade de 125 quilómetros à hora.

E, finalmente, fez-se a política do barateamento das tarifas, crearam-se bilhetes para excursionistas, fins de semana, bilhetes para família, etc.

A Suissa é um dos países onde mais se viaja.



Um combóio bloqueado pelo gêlo e impossibilitado de seguir viagem

"O movimento da Orientação Profissional e da Selecção Profissional"

Pelo DR. FARIA DE VASCONCELOS

Na noite de 10 de Dezembro último, realizou-se na sala das sessões da «Escola António de Vasconcelos Corrêa», no Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide uma conferência sôbre «O Movimento da Orientação Profissional e da Selecção Profissional», conforme anunciámos no nosso penúltimo número. Foi conferente o Sr. Dr. Faria de Vasconcelos, ilustre Director do Instituto de Orientação Profissional.

Presidiu o sr. engenheiro António de Vasconcelos Corrêa, presidente do Conselho de Administração da C. P. e patrono da escola, secretariado pelos srs. Drs. Oliveira Guimarãis, Inspector Geral do Ensino Particular, e Vieira de Almeida, Director da Faculdade de Letras; professor Manuel Subtil, do Instituto de Orientação Profissional e Carlos Parreira, presidente da assembleia geral do Grupo Instrutivo Ferroviário.

O Sr. Eng.º Vasconcelos Corrêa, apresentando o conferente à numerosa assistência que enchia a sala, diz não ser necessário apresentá-lo, visto que o Dr. Faria de Vasconcelos é um nome ilustre, bem conhecido tanto no nosso país, como no estrangeiro pelas suas altas qualidades de saber. E continua dando algumas notas biográficas, que transcrevemos:

Formou-se em Direito na Universidade de Coimbra. Partindo para a Bélgica, doutorou-se na Faculdade de Ciências Sociais da Universidade Nova de Bruxelas, onde veio a ser professor, regendo a Cadeira de Psicologia. Em 1912 fundou a Escola Nova de Bierges-les-Waure, que dirigiu com elevada competência. A invasão da Bélgica no começo da Grande Guerra, aniquilou a sua obra, causando-lhe avultados prejuízos morais e materiais. Passou depois à Suíça, onde foi devidamente apreciado, sendo encarregado de Curso no Instituto de Ciências de Educação de Genebra (1914-15). Em 1915, a pedido do Ministério de Beneficência e Saúde da República de Cuba, foi ali organizar uma Escola Nova, igual à de Bierges, sendo nomeado Inspector de Beneficência em Cuba. Conhecido e apreciado em tôda a América do Sul o seu nome, já então consagrado, e bem merecidamente, foi, em 1918,

Um aspecto da assistência à conferência

convidado pelo Govêrno da Bolívia para Professor e Director da Escola Normal Superior de La Paz, na qual organizou e dirigiu a secção de Psicologia. Reorganizou também na Bolívia a Escola Normal Primária de Sucre, da qual foi Director e Professor, produzindo ali uma obra notável. Na Bolívia recebeu as mais inequívocas provas oficiais e particulares de subido aprêço pelas suas notáveis qualidades de inteligência e de carácter e pelas suas faculdades de trabalho e de organização. Em 1925, saüdoso da Pátria, voltou a Portugal e logo entrou para professor da Escola Normal Superior de Lisboa; ingressou naquele estabelecimento de ensino superior em virtude duma representação da «élite» do nosso País. Fez depois concurso e entrou para a Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, onde actualmente é Professor de Psicologia, de História da Filosofia Medieval e Teoria do Conhecimento. Como escritor é vasta e de grande valor a bibliografia do Sr. Dr. Faria de Vasconcelos: além de *Une Écolle Nouvelle en Belgique* e das *Lições de Pedologia e de Psicologia*, S. Ex.ª publicou os seus *Problemas Escolares* e tem divulgado, através da «Biblioteca de Cultura Pedagógica», que já conta 14 volumes da sua autoria, os mais interessantes assuntos sôbre medição da inteligência, fadiga escolar, arte de estudar, etc.

Mas a sua grande, a sua mais gloriosa obra é o Instituto de Orientação Profissional «Maria Luíza Barbosa de Carvalho» que organizou e dirige há treze anos com a maior dedicação, competência e proficiência e ao qual se deve a elaboração de mais de uma centena de inquéritos às condições económicas, técnicas, sociais e pedagógicas das profissões exercidas em Lisboa.

Um dos colaboradores do Sr. Dr. Faria de Vasconcelos — o distinto professor Manu l Subtil — escrevia em Dezembro do ano passado: «O número de exames de selecção mental, de orientação e de selecção profissionais efectuados, na sede do Instituto, até Dezembro de 1936, inclusivé, foi de 15.884 ou seja uma média de 1.444 exames por ano...» É de notar que para se chegar a êste resultado foi necessário efectuar cêrca de 200.000 provas.

Sôbre o valor do Instituto são bem significativos os depoimentos dos organismos que dos seus serviços têm beneficiado e os de tôdas as individualidades, nacionais e estrangeiras, que o têm visitado e o consideram um dos melhores da Europa. Entre os primeiros, figuram as escolas primárias e profissionais, os liceus e a Tutoria Central da Infância de Lisboa, que ali mandam os seus alunos para serem submetidos a provas de orientação profissional. O Instituto faz também selecção profissional do pessoal da Aviação, apontadores e telemetristas, da Marinha de Guerra; de enfermeiras do Instituto de Oncologia; de «chauffeurs» e de pilotos da aviação civil, etc.

Finalmente, o I. O. P. procede a exames de orientação e selecção profissional a qualquer particular que o requisite.

Não quero prolongar por mais tempo as minhas palavras, pois V. Ex.as estão anciosos por ouvir o trabalho do insigne orador que é o Sr. Dr. Faria de Vasconcelos, que tem a palavra:

O movimento da orientação profissional na sua fase de investigação e aplicação científica é recente, embora pensadores de todos os tempos se tenham dado conta de que a escolha da carreira é assunto da maior gravidade.

Poderiamos entre estes remontar até Platão. De Pascal é conhecido o pensamento modelar: o problema mais sério de tôda a vida é a escolha da carreira, mas é o acaso que dispõe.

O nosso Frei Luiz de Sousa consagrou em têrmos lapidares a necessidade da orientação profissional nos passos seguintes da *Vida de D. Frei Bartolomeu dos Mártires*, que vale a pena citar: «Dura jurdição, por não dizer tyrania, exercitão oje muitos pays sobre as condições e natureza dos filhos. Em nacendo, já fazem a um clerigo, a outro frade, a outro soldado: de espreitar a inclinação e geito que cada um tem pera as cousas, não ha tratar. Asi fica mao letrado o que fora bom çapateiro e não he bom soldado, o que fora bom religioso.»

Assim o movimento da orientação profissional tem a sua história. É dos nossos tempos porém a satisfação, em têrmos científicos, da sua necessidade há séculos já experimentada, mas que modernamente se tornou cada vez mais imperiosa.

Antes de irmos mais longe, digamos desde já em que consistem a orientação e a selecção profissionais.

Por orientação profissional, entende-se a escolha duma carreira ou dum grupo de carreiras que mais convêm a um indivíduo, dadas as suas aptidões físicas e mentais, diagnosticadas mediante uma série de exames apropriados, tendo em conta não só as exigências características da profissão como também as condições do mercado do trabalho. Por selecção profissional entende-se a escolha do indivíduo para a carreira. Suponhamos que numa emprêsa ou numa administração há vinte vagas a preencher e que se apresentam cem candidatos. Mediante uma série de exames apropriados verifica-se se os candidatos possuem as aptidões exigidas pela profissão e entre os cem escolhem-se os vinte melhores, os vinte mais aptos.

O movimento da orientação e da selecção profissional passou do campo da teoria para o campo das realizações práticas, sob o impulso de causas diversas, que é interessante conhecer.

Há uns vinte e tantos anos, a «American Association for Labor Legislation», impressionada com o número considerável de acidentes que os carros eléctricos ocasionavam — algumas Companhias registavam 56.000 por ano — convidou o professor Munsterberg, Director do Laboratório de Psicologia da Universidade de Harvard a estudar o problema e a determinar quais podiam ser as causas psicológicas das falsas manobras dos condutores, pois se havia verificado que estas eram menos devidas à fadiga do que à constituïção psicológica dos condutores. Munsterberg empreendeu investigações para evidenciar as aptidões necessárias aos condutores e elaborou as provas para as diagnosticar. Aplicadas as provas, a quarta parte dos condutores teve que abandonar a profissão.

Estatísticas ulteriores vieram confirmar o facto de que uma percentagem considerável de acidentes profissionais são devidos às condições físico-mentais dos indivíduos que as professam.

A estatística elaborada em 1918 pelas escolas da Aviação

da Baviera mostrou que 53 % dos acidentes de aviação são devidos a causas que se relacionam com as aptidões ou predisposições individuais dos aviadores.

O engenheiro Marcelo Frois — do Instituto Lonnelongue e do Conservatório de Arte e Ofícios de Paris — chegou, num estudo feito sôbre as causas de acidentes de trabalho em França, às seguintes conclusões:

Em 100 acidentes mortais:

25 % são devidos a causas fortuitas;

32 % são devidos a uma protecção incompleta do trabalho;

43 % são devidos a uma má adaptação técnica, fisiológica e mental do operário ao trabalho. Se se tiver em conta por um lado o custo total dos prejuízos dos acidentes em salários, em dias de trabalho, em prémios de seguro, em perdas de produção, prejuízos avaliados em 5 biliões de francos e por outro lado que é possível deminuir sensìvelmente a percentagem de acidentes, compreende-se a necessidade da orientação e da selecção profissional como um dos meios de combater êste flagelo, como lhe chama Lahy e que êle qualifica de tão grande como a tuberculose, a sífilis, o cancro.

Mas além dos acidentes de trabalho, há que considerar o número considerável de carreiras fracassadas, o número elevado de indivíduos adolescentes e adultos que no fim de certo tempo mudam de profissão por falta de aptidões necessárias para exercer aquela que primitivamente haviam escolhido. A instabilidade da mão de obra que resulta em parte da má adaptação do trabalhador ao seu ofício, custa à Inglaterra, em média, 100 milhões de libras por ano. Uma estatística alemã de Bernay mostra que os indivíduos dos 14 aos 21 mudam de profissão uma vez 32 % e duas vezes 8 %, dos 22 aos 30 mudam uma vez os homens 25 % e as mulheres 38 %, duas vezes 3 e 2 %, 3 vezes 6 % e 1 %, dos 31 aos 40 uma vez 36 % homens e 21 % mulheres, duas vezes 11 e 5 % 3 vezes 6 %.

A Repartição Departamental de colocação e estatística do departamento do Sena avaliou em 12 % os indivíduos que mudaram de profissão uma ou mais vezes no decurso de 1919.

Num inquérito feito pelo professor Ervin Lewis em 1.000 adolescentes dos 16 aos 20 anos de idade em Iowa nos E. U. verificou que em média um adolescente passa por 3 ofícios em dois anos. O inquérito feito pela Comissão de Educação Militar do Estado de Nova Yorque sôbre 245.000 adolescentes de 16, 17 e 18 anos chegou à conclusão de que 90 % deixam a escola antes de terminar os estudos, 50 % não se conservam nos ofícios de que lançaram mão mais de 6 meses e 75 a 80 % dêstes adolescentes ocupam misteres não qualificados. Poderíamos enriquecer a lista com outros inquéritos. A causa da mudança na profissão reside ou no aborrecimento ou numa inaptidão real, física ou psíquica, em todos os casos é um sintoma de insuficiência de aptidão e por conseguinte um êrro na escolha da carreira. A percentagem considerável de carreiras fracassadas, a acentuada instabilidade da mão de obra não podia deixar de fazer sentir a necessidade de determinar e diagnosticar as aptidões e inaptidões para o exercício dum ofício.

O taylorismo foi um outro factor que contribuíu para o estudo dos problemas de orientação e selecção profissional, para o apuramento das suas técnicas e proveitosas aplicações no mundo do trabalho. Como se sabe, F. W. Taylor, impressionado com as perdas consideráveis de fôrça e de tempo verificadas na produção industrial, procurou anular ou diminuir estes defeitos por meio duma melhor organização do trabalho, cujos princípios fundamentais eram os seguintes: estudo científico dos tempos mínimos para o trabalho, instrução técnica dos operários, reorganização da direcção técnica e selecção dos trabalhadores oferecendo maiores aptidões físicas para realizar o trabalho nas melhores condições. O sistema de Taylor aperfeiçoou-se, graças a várias modificações e a selecção tayloriana que assentava apenas na fôrça e resistência dos operários, foi substituída por uma selecção científica baseada nas aplicações da fisiologia e da psicologia. Assim, graças às investigações da fisiologia e da psicologia aplicadas ao trabalho, resultados do mais alto valor relativo a melhoramento do ambiente material do trabalhador, da adaptação da maquinaria, das ferramentas e dos utensílios do trabalho não só às leis da mecânica e da fisiopsicologia, mas às capacidades individuais, à determinação dos movimentos, gestos, posições, ferramentas e métodos mais adequados para cada trabalho, à organização eficiente das pausas e descansos, à determinação das qualidades físicas e mentais exigidas pelos vários ofícios, havendo já hoje centenas de monografias das principais profissões com a indicação das capacidades fisiológicas e psicológicas necessárias para as exercer, etc.

O desenvolvimento da psicologia, particularmente da psicologia diferencial e objectiva, a aplicação da experimentação científica tornaram possível o aparecimento da psicotécnia, que é o fundamento da orieutação e da selecção profissional. A *psicotecnia* é conjunto das aplicações da psicologia à actividade profissional. Sem a psicologia é impossível diagnosticar, determinar e compreender as capacidades do indivíduo, interpretar a sua conduta, saber aquilo que êle é e aquilo que é capaz de fazer.

Fazer orientação e selecção profissional que não assente na psicologia, no conhecimento das aptidões e inaptidões mentais do indivíduo, seria caminhar de olhos vendados, às cegas. O desenvolvimento da psicologia e da psicotecnia, o apuramento dos seus conceitos e técnicas, a prática da observação e experimentação psicotécnica, permitiram constituír uma base sólida para a solução dos problemas da orientação e da selecção profissional.

Para terminar com os principais factores do movimento da orientação e da selecção profissional, diremos que a grande guerra o impulsionou, acelerou e pôs em magistral relêvo a sua importância. Movidos pelas necessidades técnicas e pelas exigências imperiosas duma acção rápida e eficaz, os beligerantes procuram tirar dos seus efectivos, dos seus recursos o maior e o melhor rendimento e evitar tudo quanto pudesse, em conseqüência de falsas monobras ou de acidentes inúteis, estorvar o êxito das suas armas. Assim se foram criando nos exércitos os serviços de selecção profissional, que se aplicaram na Europa ao exame das aptidões psicofisiológicas dos aviadores, dos automobilistas, radiotelegrafistas, tripulantes de dirigíveis e submarinos, tropas de assalto, etc. Nos Estados Unidos foi-se ainda mais longe. A selecção não foi apenas utilizada nos serviços especiais que acabamos de referir, foi empregada para classificar os soldados conforme a sua capacidade mental, escolher os oficiais, eliminar os débeis mentais, despistar os indivíduos de habilidade especial, etc. Foram examinados, com o melhor êxito, psicològicamente, cêrca de 2:000.000 de homens, mediante as técnicas de selecção que actualmente se praticam num número considerável de emprêsas industriais e comerciais e de serviços públicos.

As perdas e as ruínas que a guerra causou, as perturbações económicas que dela provieram, as crises de quantidade e de qualidade na produção, colocaram no primeiro plano das realizações mais instantes o problema da orientação, da selecção profissional da organização científica do trabalho. Reconheceu-se que entre os factores que contribuem para a reparação das perdas e ruínas, para aperfeiçoar a produção, organizando-a em termos eficientes, desempenha um elevado papel a utilização racional e científica dos indivíduos de harmonia com as suas aptidões e o melhoramento científico das técnicas do trabalho.

Compreende-se assim, fàcilmente, como o movimento da orientação e da selecção profissional, alimentado por tantas e tão diversas nascentes, adquiriu hoje uma extensão, um

volume e uma fôrça consideráveis que cada dia crescem e se alargam.

Êste movimento tem as suas raízes profundas no desenvolvimento científico da psicologia e da fisiologia, nas exigências e na estructura do mundo do trabalho, nas necessidades da economia e até nas aspirações da consciência moral para a humanização da produção.

Compreende-se a elevada importância da escolha da profissão.

A profissão, é com efeito, o fulcro em tôrno do qual gira tôda a vida o indivíduo, sendo por um lado um instrumento que lhe permite assegurar a sua própria subsistência e a da família que constituiu e por outro lado uma função exercida no interêsse da colectividade de que faz parte.

Ao par do dever pessoal que ela implica para cada indivíduo, o dever de bastar-se a si próprio, o dever de «levantar o seu próprio pêso», a profissão implica um alto dever social: ninguém pode ser um cidadão útil, se não desempenhar na sociedade uma actividade que directa ou indirectamente concorra para o bem comum.

A profissão, actividade fundamental ao serviço directo ou indirecto das necessidades do homem como dos interêsses da comunidade, é pois um dever primacial, individual e social, e a sua escolha, que interessa do mesmo passo ao indivíduo, à família e à sociedade, constitue um grave e complexo problema que, por conseguinte, deve ser rodeado de todos os cuidados e solicitudes.

Ora, a verdade é que a escolha da profissão na grande maioria dos casos, não se realiza nas condições devidas, sendo feita ao acaso, ao sabor das contingências, e determinada por motivos estranhos aos verdadeiros interêsses do indivíduo, às suas disposições originárias, às suas tendências profundas.

A moda, a fantasia, a vaidade, a preocupação exclusiva do ganho, a ignorância, o empirismo, o arbítrio, em suma, presidem à escolha da carreira, decidem do futuro do indivíduo.

A experiência tem demonstrado que, se uma quarte parte dos adolescentes desejam seguir carreiras que parecem convir-lhes, metade dêles escolhem profissões que não lhes convêm de modo algum e a última parte é composta de indecisos, dispostos a seguir tôdas as correntes.

O desatino na escolha da carreira produz resultados lamentáveis que representam um considerável desperdício de tempo, de fôrça viva, de capital humano, como verificamos superabundantemente nos acidentes de trabalho, na instabilidade profissional, na qualidade deficiente da produção, no rendimento inferior do trabalho, etc.

A escolha de carreira é mal feita, os métodos de escolha são deploráveis porque os adolescentes e os pais não reünem as condições indispensáveis para a efectuar convenientemente.

Os adolescentes, por um lado, não têm a idade, o discernimento e o conhecimento, de si próprios, e em segundo lugar nada sabem do mundo variadíssimo e complexo do trabalho, das suas condições técnicas, económicas e sociais para que possam acertadamente escolher a carreira que lhes convém.

Os pais, na sua grande maioria, tampouco são juízes imparciais capazes de apreciar devidamente as aptidões de seus filhos: o seu carinho excessivo ou mal compreendido, o seu exagerado optimismo quanto ao futuro dos pequenos, certas preocupações ou de ganho imediato ou de posições brilhantes, o desconhecimento das condições técnicas, económicas e sociais das actividades profissionais, são outros tantos obstáculos que os impedem de fazer uma escolha acertada da carreira.

No grave momento de dirigir os filhos para uma carreira, quantos pais pensam em mandá-los examinar sèriamente por um médico? Raros são aqueles que procuram saber se os filhos têm a robustez e a resistência necessária para fazer face a tais ou tais fadigas, se a carreira não comprometerá definitivamente algum órgão já abalado. E contudo estes cuidados são dos mais elementares. Quanto às disposições naturais dos filhos, serão elas tomadas em devida conta? Ainda menos. Os desejos não são aptidões; se se consultam aqueles, ignoram-se estas. O rapaz quere ser chauffeur: mas possuirá êle aquelas capacidades fisiológicas e mentais que lhe permitam sem perigo para si e para o público conduzir o seu auto através do tumulto duma cidade? Os pais não cuidam de sabê-lo.

O mesmo desleixo e ignorância se nota quanto às possibilidades de futuro dos diversos ofícios: escolhe-se cegamente um caminho sem saber se êle conduz ao desemprêgo, aos salários decrescentes ou pelo contrário à prosperidade.

Diferentes investigadores têm procurado pôr em evidência as percentagens dos principais motivos que intervêm na escolha da profissão.

Nós fizemos um estudo de 600 processos de alunos que foram examinados no Instituto.

Agrupando os resultados a que chegámos nas nossas investigações, encontramos como motivos da escolha do ofício os seguintes, que vão acompanhados das respectivas percentagens:

		Percentagens
1	Por gôsto	52,0 %
2	Por ser de bom salário e de bom futuro	12,8 »
3	Por vontade dos pais	5,9 »
4	Por ser o ofício dos pais ou de pessoa de família	4,4 »
5	Por motivo indeterminado	3,7 »
6	Por estar já aprendendo êsse ofício	3,1 »
7	Por se sentir com habilidade	2,6 »
8	Por debilidade orgânica	2,5 »
9	Por ser de aprendizagem fácil e rápida	2,5 »
10	Por motivos diversos	2,8 »
11	Para ter depois outro ofício	1,6 »
12	Por não poder seguir outro ofício	0,4 »

As profissões mais escolhidas são as seguintes entre os rapazes:

Serralheiro	30,2 %	Pintor	0,8 %
Carpinteiro	11,5 »	Chapeleiro	0,4 »
Sapateiro	10,4 »	Fundidor	0,4 »
Comércio	7,9 »	Polidor	0,4 »
Marceneiro	6,4 »	Niquelador	0,4 »
Marinha	2,9 »	Relojoeiro	0,2 »
Música	2,3 »	Dentista	0,2 »
Agricultura	2,1 »	Padeiro	0,2 »
Engenharia	2,0 »	Canalizador	0,2 »
Electricista	1,9 »	Caminhos de Ferro	0,2 »
Funileiro	1,9 »	Caldeireiro	0,2 »
Chauffeur	1,9 »	Estofador	0,2 »
Torneiro	1,7 »	Colchoeiro	0,2 »
Condutor de máquinas	1,7 »	Galvanizador	0,2 »
Correios e Telegrafos	1,5 »	Artista de cinema	0,2 »
Tipógrafo	1,5 »	Joalheiro	0,2 »
Encadernador	1,0 »	Gravador	0,2 »
Belas Artes	1,0 »	Vidreiro	0,2 »
Barbeiro	1,0 »	Carvoeiro	0,2 »
Militar	1,0 »	Carpinteiro de moldes	0,2 »
Alfaiate	1,0 »	Medicina	0,2 »

(Conclue no próximo número)

A Suécia e os seus caminhos de ferro

A Suécia compreende a maior parte da península escandinava e cobre uma superfície de 488.000 quilómetros quadrados, com seis milhões de habitantes: — um povo feliz cuja civilização, jamais interrompida ou perturbada, remonta a milhares de anos.

A Suécia não é atingida pelo rigor do inverno europeu. As influências do Atlântico e do mar do Norte regularizam o seu clima, e graças à benignidade dêste cultivam-se cereais no norte, até ao círculo polar, e no sul amadurecem, sôb as latadas, uvas de várias espécies, bem como os damascos, e outras frutas preciosas.

As indústrias do ferro e do aço são importantes.

As numerosas quedas de água são transformadas em energia eléctrica, que não só contribue para o confôrto de cada qual, como serve a indústria, e acciona, em grande parte, os caminhos de ferro do país, que atingem uma extensão total de cêrca de 15 mil quilómetros, e são administrados duma maneira exemplar.

A Suécia possue três excelentes cidades: Stockholm, capital do reino, com 500 mil habitantes; Göteborg, com 300 mil habitantes, e Malmö.

Viaja-se por preços módicos nos Caminhos de Ferro do Estado. Graças a um sistema de tarifas «por zona» o preço do quilómetro diminue, à medida que a extensão do percurso aumenta.

As carruagens são cómodas e modernas e o acesso das carruagens-salões não comporta suplemento.

Os Caminhos de Ferro do Estado da Suécia são em grande parte electrificados. A inauguração da primeira linha eléctrica remonta ao ano de 1915. Hoje, a electrificação engloba todas as linhas principais da rêde dos Caminhos de Ferro do Estado, accionando cêrca de 80 % do tráfico total.

A electrificação tornou as viagens rápidas e agradáveis. No verão de 1936, o tempo do percurso entre Trälleborg (ao sul) e Riksgränsen (ao norte) sejam 2.122 quilómetros, foi reduzido de 10 horas, e pode efectuar-se actualmente em cêrca de 33 horas.

País de grande actividade comercial e industrial, é também um centro de turismo sendo a sua maior atracção o sol da meia noite, fenómeno maravilhoso.

A Suécia acha-se ligada directamente a Berlim e Hamburgo, fazendo-se a travessia do mar por magníficos ferry-boats, que dão a ilusão de se estar a bordo de modernos transatlânticos.

A electrificação dos caminhos de ferro vem trazer ao turismo um grande alento e extra ordinário impulso. Com efeito, não só se encurtaram as distâncias, como se melhoraram notavelmente as acomodações. As salas de jantar nas carruagens-restaurantes caracterizam-se pelo bom gôsto e comodidade; os vagões-leitos são excelentes, e existem não só nas 1.ª e 2.ª classes, como os há também na 3.ª classe. Em todas as classes há confôrto e os preços são moderados.

O CINEMA E A C. P.

DOCUMENTÁRIOS CULTURAIS

Na noite de 23 de Dezembro, pelas 18 horas, em sessão privada, realizou-se no S. Luís a exibição de três filmes culturais, editados pela Sociedade Universal de Superfilmes, com a colaboração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguêses, sendo a execução do ilustre arquitecto sr. Cottinelli Telmo.

O documentário n.º 1, tem por assunto «Máquinas e maquinistas», o 2.º apresenta «Gente da via» e o 3.º mostra-nos como se realizam as «Obras de arte».

Cottinelli Telmo, que é um admirável conversador, dá um grande interêsse às palestras elucidativas que acompanham os três filmes culturais.

A «S. U. S.» não quiz, evidentemente por economia, exceder a metragem mínima, imposta por lei, aos filmes nacionais que têm de ser integrados nos programas cinematográficos. A vida e os trabalhos ferro viários podiam fornecer assunto para uma produção de longa bobinagem, com aspectos curiosos e inéditos para a maioria dos portugueses.

É certo, todavia, que um grande número de pessoas que freqüentam os cinemas, como declarou o sr. Cottinelli Telmo, ao abrir da sessão privada, no S. Luís, detestam todos os filmes culturais, sejam êles portugueses, sejam êles estrangeiros. A «S. U. S.» conseguiu, no entanto, realizar em cada filme, um aspecto curioso, de alto interêsse da vida e da gente dos caminhos de ferro.

A fotografia, de Octavio Bobone, é excelente.

Publicações Recebidas

Entre nós, que ninguém nos ouve,
por *Luiz de Oliveira Guimarãis*

Foi pôsto à venda pela livraria *«Portugália, Editora»*, um novo volume do ilustre escritor, dr. Luiz de Oliveira Guimarãis, constituído por seis ensaios que foram motivo de outras tantas conferências.

Prosador elegante, duma nobre e sobria elegancia,

Dr. Luiz de Oliveira Guimarãis

que o aproxima, por vezes, de Júlio Dantas, Luiz de Oliveira Guimarãis possue o segredo de saber conversar, com eloquência e interêsse, com os seus leitores.

Todos os seus ensaios se lêem com agrado e proveito, desde o primeiro que se ocupa da vida dos castelos, até ao último, que encara a personalidade de Gil Vicente, como revisteiro.

«As mulheres na política», são um trecho admirável de humorismo e merece ainda atenção o ensaio sôbre Santo António e o povo.

A Luiz de Oliveira Guimarãis enviamos as nossas felicitações pela publicação do seu livro encantador e os nossos agradecimentos pela dedicatória amável do exemplar.

«O Vinho de Colares», Edição da
Adega Regional de Colares—1938

A Adega Regional de Colares editou um magnifico documentário de propaganda, com texto de Raúl Esteves dos Santos, direcção gráfica do artista Martins Barata, sendo as gravuras e a impressão de imagens da Neogravura, L.da.

O volume presente não só nos dá esplendidas imagens da linda região de Colares, fornece-nos dados estatísticos de produção, estudos e análises da casta ramisco, ensina-nos como se deve fabricar o vinho e arquiva opiniões ilustres sôbre as suas excepcionais qualidades.

Estamos, portanto, pelo texto, em prosa excelente, e pelas gravuras, de notável nitidez e, ainda, pela artística apresentação gráfica, na presença dum livro que serve ao mesmo tempo a propaganda dum reputado vinho e duma linda região de Portugal.

A literatura turística tem neste volume uma das suas mais interessantes obras. Livro de propaganda — é também — e isto sem lisonja — um belo livro de arte.

Agradecemos o exemplar que nos foi remetido.

Boletim da Junta Nacional da Cortiça

Com excelente apresentação gráfica e notável colaboração técnica, a Junta Nacional da Cortiça, iniciou, em Novembro, a publicação dum Boletim.

O sr. dr. João Pinto da Costa Leite, ilustre Ministro do Comércio dignou-se anteceder a apresentação do primeiro número do Boletim com algumas palavras sôbre a organização corporativa, que, segundo S. Ex.a, «não pode actuar apenas como um elemento de disciplina e defesa das actividades estabelecidas, antes tem de ser um elemento vivo da prosperidade da Nação».

O Boletim insere a fotogravura do sr. Presidente do Conselho de Ministros. A colaboração é subscrita pelos srs. Conde de Tovar, eng. J. Vieira Natividade, eng. I. Katel e advogado Alfredo Manuel Pimenta. Há outros artigos da redacção sôbre propaganda no estrangeiro, assistência e estatística.

A cortiça é, sem dúvida, uma das maiores riquezas do país, e a única fonte de riqueza de algumas regiões. Se a Junta vem defender os seus interêsses, o Boletim procura melhorar a sua produção.

Agradecemos o exemplar que nos foi remetido, desejando longa vida ao Boletim, que, na verdade, corresponde a uma necessidade que se fazia sentir.

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Janeiro de 1899

Commissão ferro-viaria

Já foram expedidos ás camaras municipaes os questionarios para os estudos da rêde complementar de caminhos de ferro a que estão procedendo as commissões para esse fim nomeadas. As perguntas são as seguintes:

1.º Quaes são os principaes productos agricolas d'esse concelho?

2.º Que quantidades, approximadamente, d'esses productos expedem para consumo em outras partes do paiz e quaes as que exportam?

3.º Quais são as principaes industrias que se exploram n'esse concelho? Na resposta a este quesito deverá designar-se a grande industria e a exercida por operarios não assalariados.

4.º Que quantidades, approximadamente, dos productos d'essas industrias expedem para consumo em outras partes do paiz e quaes as que exportam?

5.º A expedição dos productos quer agricolas quer das industrias extractivas, fabris ou piscatoria que, porventura, explorem, é feita pela via maritima ou terrestre?

6.º De que meios de transporte se servem, e quanto lhes custa a condução de um passageiro e de um peso de 15 kilogrammas, por carga completa, desde a séde d'esse concelho até a estação do caminho de ferro ou porto de embarque?

7.º Quaes são os principaes productos que importam?

A resposta a este quesito deverá comprehender os productos para consumo directo dos habitantes d'esse e d'outros concelhos ou povoações que se vão abastecer a algum centro commercial d'esse concelho, ou materiais de construcção, adubos e materias primas ou subsidiarias das industrias que exploram.

8.º Quaes são as estações do caminho de ferro ou porto de embarque de que se servem para as suas relações commerciaes?

9.º Que communicações julgam necessarias para ampliar as suas relações com os concelhos circunvizinhos e facilitar os transportes para as estações de caminho de ferro em exploração?

10.º A rêde de linhas ferreas projectada poderá influir no progresso economico d'esse concelho, isto é, promovorá o desenvolvimento da agricultura e de outras industrias já em exploração, e incitar á cultura de novos productos, a extracção de minerios, a organisação de novas companhias de pesca e a montagem de novas fabricas?

A resposta a este quesitos deverá ser fundamentada. Se houver no concelho minerios, indicar-se-ha a situação dos jazigos; se existirem costas maritimas, onde a industria da pesca não tenha podido desenvolver-se por falta de communicações, mencionar-se-há a sua posição; se a agricultura, por elevado custo dos transportes, não tenha podido progredir, dir-se-ha quaes são as culturas que, com vantagem d'esse concelho, poderão desenvolver-se ou iniciar-se com a abertura de novas vias de communicação e as industrias em geral que, realizado este melhoramento, ficarão em condições de concorrer com os productos similares estrangeiros ou de outras partes do paiz.

11.º Quer esta administração contribuir para a construcção da parte da rede que interessa a economia d'esse concelho?

12.º Qual é a natureza de subsidio com que deseja contribuir?

Com uma somma entregue por uma só vez? Com uma percentagem a addicionar sobre as contribuições que paga ao estado? Encarregando-se de fazer as expropriações á sua custa?

Engraxe só com
MIMI
a pomada preferida
União Industrial de Graxas, L.da
Avenida 24 Julho, 16 LISBOA

Para tapetes, passadeiras e alcatifas
Há só uma casa especialisada
QUINTÃO
Apresenta Beiriz, Arraiolos, Persas e Turcos, tudo marcas de garantia
RUA IVENS, 32

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL
Telefone 20158
A 7.ª edição a sair no corrente ano
Rua da Horta Sêca, 7 - LISBOA

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Govêrno», n.º 279, II série, de 2 de Dezembro, publica o seguinte:

Por ter sido publicado com inexactidões no «Diário do Govêrno» n.º 273, 2.ª série, de 24 do corrente mês, novamente se publica o seguinte:

Por portarias respectivamente de 20 e 27 do mês findo, visadas pelo Tribunal de Contas em 15 do corrente mês, sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:557:

Augusto Miguel Teixeira, empregado de escritório de 2.ª classe, adido, dos Caminhos de Ferro do Estado, em serviço na delegação da Inspecção do Comércio Bancário no Pôrto — concedido o 4.º período de diuturnidade, ao abrigo do artigo 315.º da organização anexa ao decreto n.º 8:924, de 18 de Junho de 1923, a contar de 4 de Setembro do corrente ano.

Artur Marques Fernandes, empregado de escritório de 2.ª classe, adido, dos Caminhos de Ferro do Estado, em serviço na delegação da Inspecção do Comércio Bancário no Pôrto — concedido o 4.º período de diuturnidade, ao abrigo do artigo 315.º da organização anexa ao decreto n.º 8:924, de 18 de de Junho de 1923, a contar de 3 de Outubro do corrente ano.

O «Diário do Govêrno», n.º 280, II série, de 3 de Dezembro, publica o seguinte:

Por portaria de 17 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 24:

António Pereira Dâmaso, maquinista de 3.ª classe da rêde do Sul e Sueste, dos Caminhos de Ferro do Estado — concedida a reforma, nos termos dos artigos 26.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos mesmos Caminhos de Ferro, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, ficando com a pensão mensal de 417$91. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Govêrno», n.º 282, II série, de 6 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 2 do corrente, o projecto de aviso ao público anunciando o serviço que prestam as estações, apeadeiros e paragens, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

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 2 do corrente, o projecto de tarifa especial de reembolsos, combinada com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta e a Sociedade Estoril, em substituïção da actual tarifa n.º 20/120 de grande volocidade, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Govêrno», n.º 288, II série, de 13 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 8 do corrente, o projecto de aviso ao público, substituindo os avisos E n.º 1:525, de 11 de Setembro de 1935, relativo ao transporte de cãis de caça, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

O «Diário do Govêrno», n.º 293, II série, de 19 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, aprovar a conta da garantia de juros da linha férrea do Vale do Vouga, apresentada pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, referente ao 1.º semestre do ano de 1938 (período decorrido desde 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 18.042$66(4) como complemento da citada garantia.

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 15 do corrente, o projecto do 1.º aditamento à tarifa especial interna n.º 9 de grande velocidade, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Baterias alcalinas de ferro-nickel
EDISON
Tintas anti-corrosivas
BITUMASTIC
C. SANTOS, L.DA
57, Rua do Crucifixo, 59 — LISBOA

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

Quereis dinheiro?
JOGAI NO
Gama
Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

OFICINAS GRÁFICAS

Bertrand (Irmãos), L.da

Fotogravura em todos os géneros. Reprodução de Aguarelas, Oleos, etc. Trabalhos tipográficos em todo o género. Offset, Fotocromo, Cartazes, etc. :-: :-: :-:

Travessa Condessa do Rio, 27

L I S B O A

Peçam Orçamentos

CERESIT

SÓ É VENDIDO POR BIELMAN-PORTO

Impermeabilisação perfeita de Habitações, Caves, Armazens, Celeiros, Tanques, Terraços, etc.

IMPORTADOR EXCLUSIVO:

Bielman

R. Sá da Bandeira, 189 = PORTO

DEPOSITÁRIOS EM LISBOA:

SERAFIM RAMOS, L.da

R. CAIS DO TOJO, 71

BOVRIL

O reconstituinte ideal, aconselhado pela classe médica, por ser o extracto da melhor carne de vaca de raças seleccionadas e criadas nas férteis pastagens da IRLANDA e da ARGENTINA

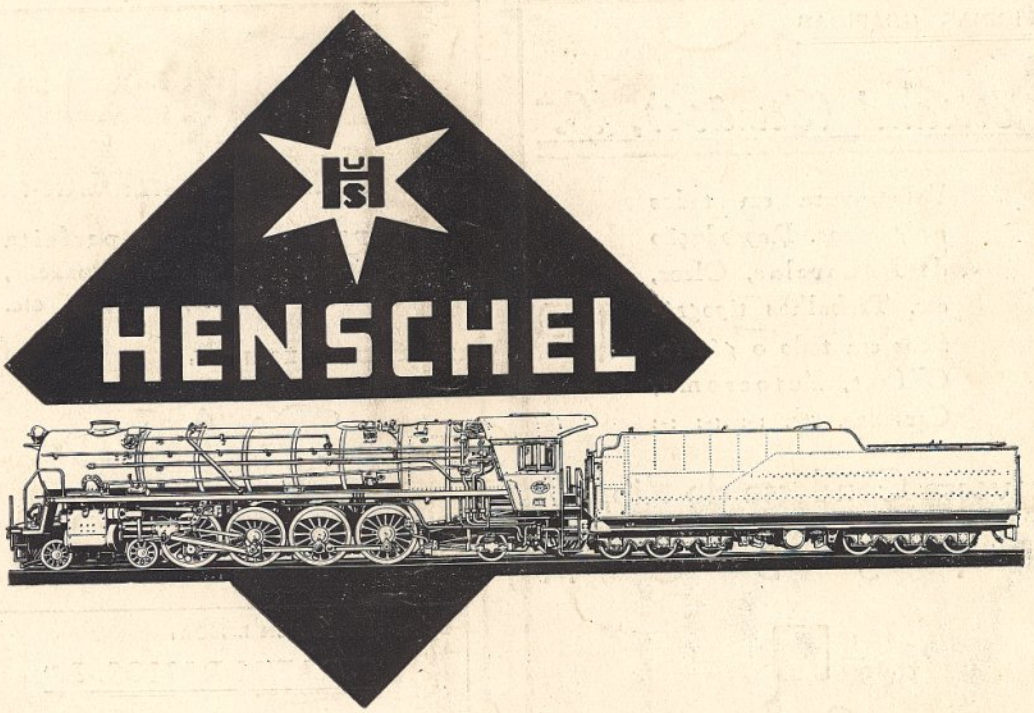
2 ONÇAS 4 ONÇAS 8 ONÇAS 16 ONÇAS

Mantêm inalteráveis todas as suas qualidades conservando-se o frasco hermeticamente fechado com a tampa, de sistema patenteado. **A economia exige** a compra do frasco maior.

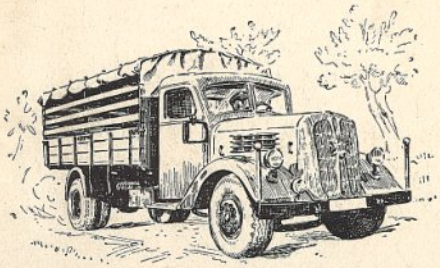
Gostosamente fornecemos amostras, aos Ex.mos médicos para ensaios clínicos.

Á VENDA NAS FARMÁCIAS, DROGARIAS, MERCEARIAS, ETC.

A. L. SIMÕES & PINA, L.DA — RUA DAS FLORES, 22 — LISBOA



LOCOMOTIVAS A VAPOR
LOCOMOTIVAS ELECTRICAS
LOCOMOTIVAS DIESEL-ELECTRICAS
LOCOMOTIVAS DIESEL-MECHANICAS
CAMINHÕES E OMNIBUS de 2 até 12 toneladas de carga util
ROLOS COMPRESSORES a vapor e com motor



31a

HENSCHEL & SOHN GMBH KASSEL
ALLEMANHA

REPRESENTANTE GERAL:
Carlos Empis
Rua de S. Julião, 23-1.º LISBOA