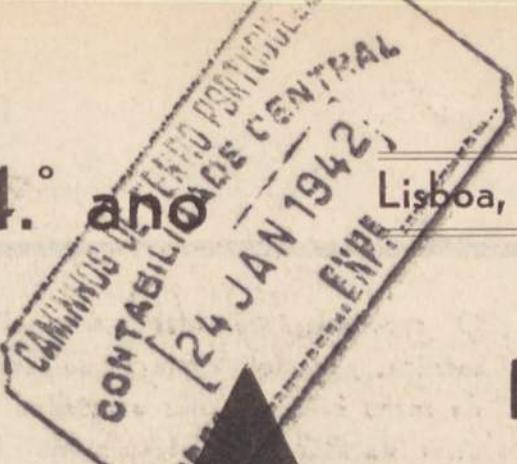


2.º do 54.º ano

Lisboa, 16 de Janeiro de 1942

Número 1298



GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone: P B X 20158 — LISBOA



SINTRA — VISTA GERAL

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 AUSTRÁLIA e da ARGENTINA



2 ONÇAS



4 ONÇAS



8 ONÇAS



16 ONÇAS

Mantém 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.

À VENDA NAS FARMÁCIAS, DROGARIAS, MERCEARIAS, ETC.

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

Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia

B A D E N — S U I S S A

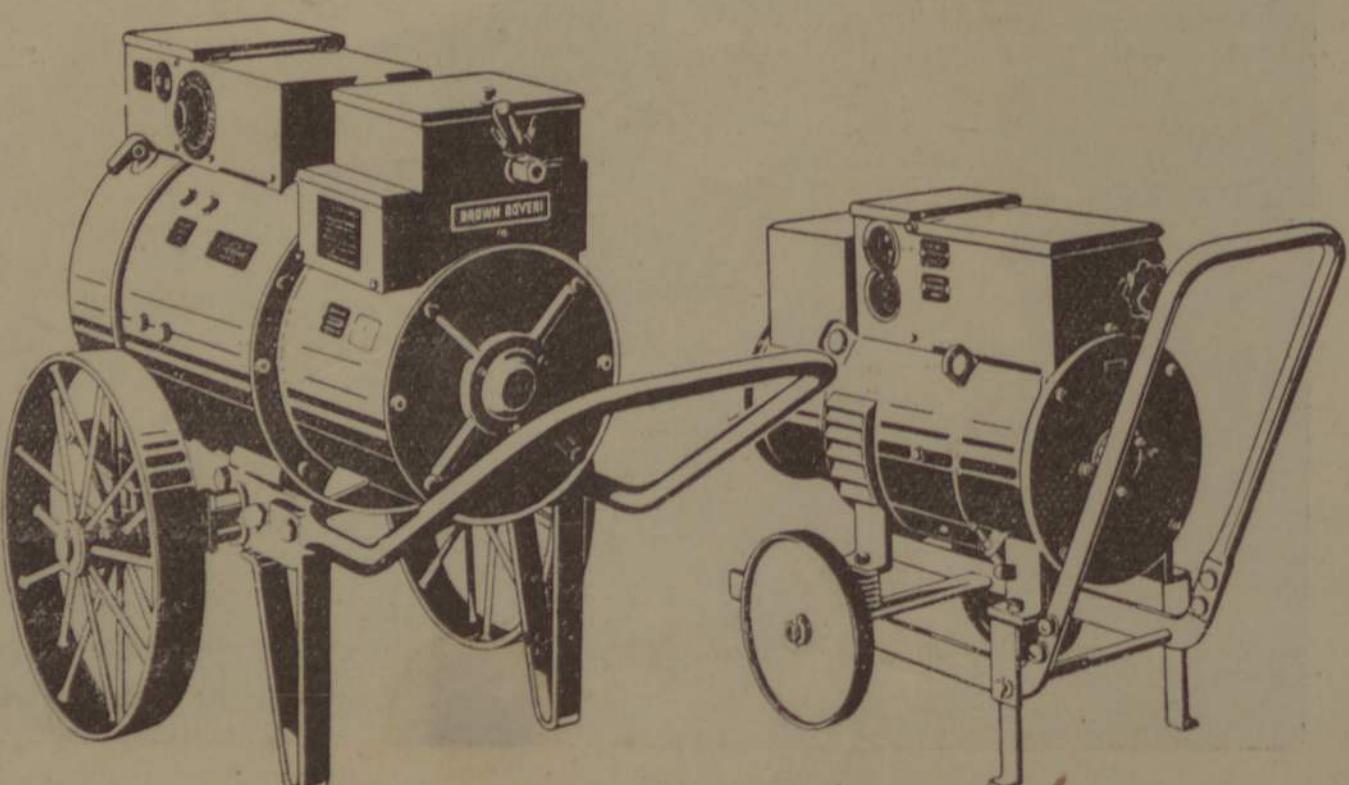
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.^o—PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
:-:- em corrente continua de 80-160 A e 240-300 A :-:-

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

— Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA —

Directores: J. FERNANDO DE SOUZA (Engenheiro) e CARLOS D'ORNELLAS (Jornalista)

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P BX 20158; Direcção 27520

Premiada nas exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897 e 1934; Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Delegado em Espanha: D. EUGENIO DEL RINCON, Calle de Fermin Salvochea 7, hotel (Colónia Itorbe)

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1298

16 — JANEIRO — 1942

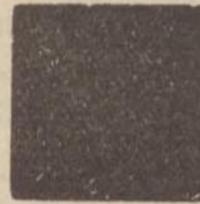
A N O L I V

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00.
Estrangeiro (ano) £ 1.00. França (ano) francos 100. — África (ano) 72\$00.
Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrasados 5\$00.

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:
Eng.º ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

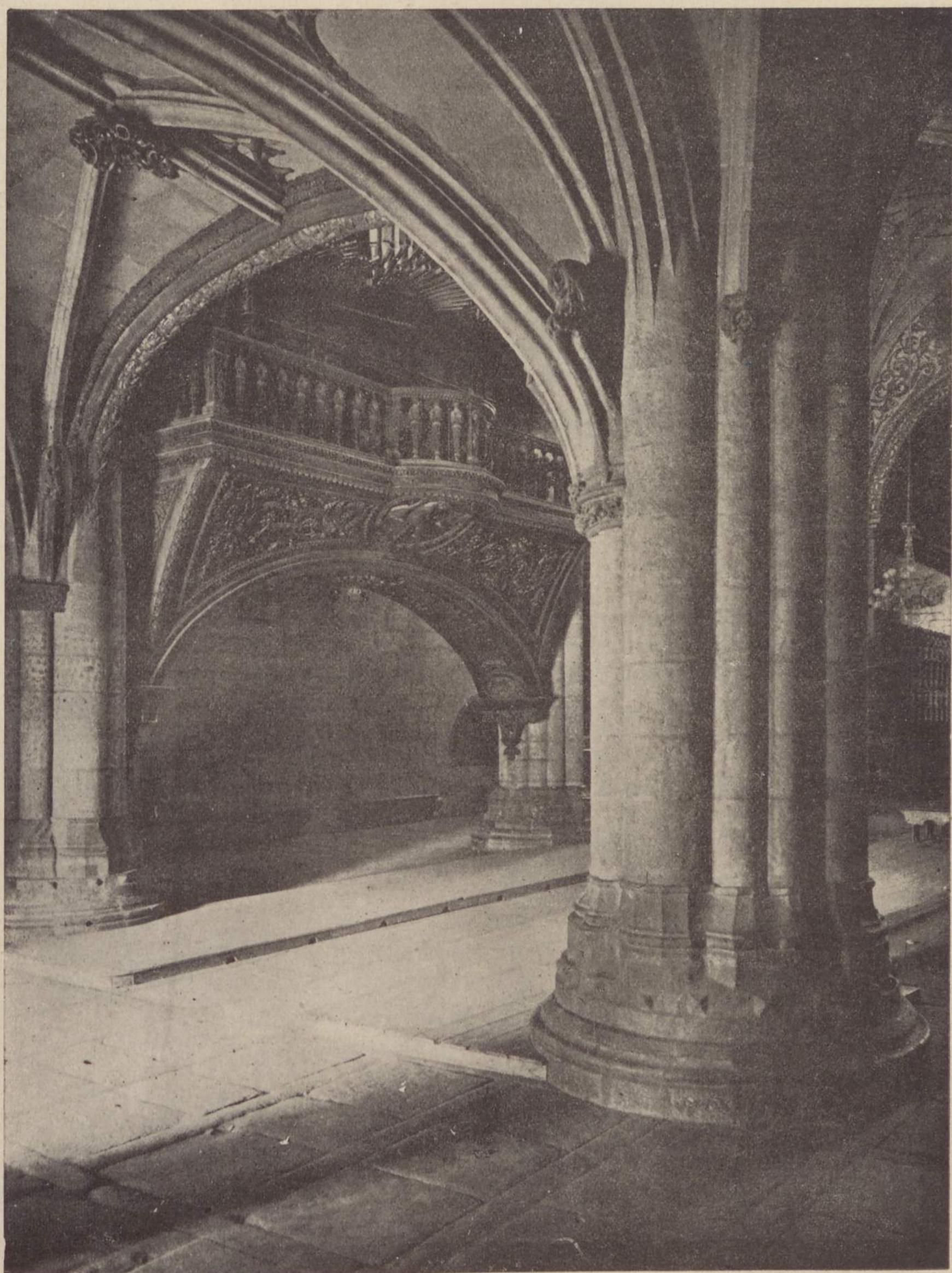
REDACÇÃO
Eng.º AMÉRICO A. VIEIRA DE CASTRO
MIGUEL COELHO
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ALEXANDRE SETTAS
Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ A. DA COSTA PINA
Dr. ALFREDO BROCHADO
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:
General JOÃO DE ALMEIDA
General RAUL ESTEVEZ
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Capitão HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ



S U M A R I O

Sé de Vizeu	83
António Sardinha	85
Monografia profissional do Revisor de Bilhetes, pelo Professor <i>José F. Rodrigues</i>	86
Engenheiro Fernando de Souza	90
Dr. José Pontes	90
Conselho Superior de Caminhos de Ferro	90
O Egipto, pátria do transporte transitário, pelo Eng.º <i>Manitto Torres</i>	91
Brindes & Calendários	93
Os primeiros passos da locomotiva, por <i>Raul Esteves dos Santos</i> Teófilo Braga, por <i>Rebelo de Bettencourt</i>	94
A Guerra e os Caminhos de Ferro	97
Imprensa	99
Há 50 anos	100
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» e as aspirações dos nossos con- celhos	100
Panorama da temporada teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	101
Publicações recebidas	102
Parte oficial	103
Linhos Portuguesas	104



SÉ DE VIZEU



Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)

N.º

António Sardinha

*É*M 10 do corrente fecharam-se 17 anos sobre a morte de António Sardinha, figura das mais altas, inconfundíveis e originais da literatura contemporânea, a tal ponto que, ainda hoje, lendo-o, nós sentimo-lo vivo no entusiasmo quente das suas páginas de prosa ou na carne vibrante dos seus versos tão portugueses, em que o homem e a sua paisagem natal se encontram e confundem. Foi um dos mestres da geração nova, mestre de pensamento e de sensibilidade, e daquêles que actuam, não só enquanto vivos, mas, principalmente, após a sua morte. Falecido em plena juventude, apenas com 37 anos de idade, a sua obra é, todavia, de uma beleza sem par. Como político, ele foi, indubitavelmente, o chefe dum grande movimento nacionalista e procurou, além disso, contribuir, com inteligência e lealdade, para um melhor estreitamento de relações entre Portugal e Espanha. Ensaista notável que ele foi, não teve ainda quem o estudasse desapaixonadamente. Os depoimentos dos seus amigos, dos seus discípulos, dos seus admiradores serão de alto interesse. Mas o estudo que a sua obra e a sua personalidade exuberante requerem — tem que ser levado a cabo por alguém que, sem facciosismo, coloque o integralista e o poeta no seu verdadeiro, no seu definitivo lugar. Quais foram as influências estranhas mais profundas e decisivas que actuaram na sua obra? Em que ideias António Sardinha está mais vivo e actual? Quando surgirá esse estudo, tanto mais que a sua obra está à ser reeditada? E agora, para rematar esta nota, formulamos mais esta pregunta: Não teria Sardinha, com o seu integralismo monárquico, influído no pensamento de alguns sectores republicanos? Nós cremos que sim.

monografia profissional

do Revisor de Bilhetes

Pelo Professor JOSÉ F. RODRIGUES

I — Objecto e natureza da profissão de revisor

O primeiro caminho de ferro inaugurou-se na Inglaterra a 25 de Setembro de 1825. Deve-se ao engenheiro Georges Stephenson a construção da primeira locomotiva. O monstro que vomitava fogo e arrastava após si uma quantidade enorme de *casas* rolantes foi olhado com supersticioso receio pelos homens dos primeiros tempos da *era da máquina*. Em breve imporia os seus direitos e, passado pouco mais de um século, nós podemos verificar que o combóio constitue um valor insubstituível na organização social, superando, pelos seus serviços, todos os meios de transporte mecânico.

Os transportes ferroviários utilizam múltiplas profissões desde o emprêgo de escritório até às funções mais especializadas da técnica, e deram origem a outras. Uma destas profissões é a do *revisor* cuja função é *velar pelo cumprimento das prescrições regulamentares em vigor para o transporte de passageiros e bagagens, evitando que as empresas sejam lesadas nos seus interesses*.

2 — O trabalho do revisor; os instrumentos que emprega

O trabalho do revisor de bilhetes consiste em:

1.º — Verificar se todos os passageiros se encontram munidos de bilhetes ou passes e se êstes são utilizados nos devidos dias, combóios, classe e percursos, efectuando, em caso negativo, as cobranças correspondentes em conformidade com as tarifas e instruções em vigor.

2.º — Verificar se viaja qualquer indivíduo nos engates das carruagens, debaixo dos bancos, nas guaritas dos guarda-freios, etc. No caso de encontrar qualquer indivíduo nessas condições deve entregá-lo ao chefe da primeira estação de paragem para lhe ser levantado o respectivo auto.

3.º — Impedir que entrem nas carruagens ou nelas permaneçam passageiros munidos apenas de bilhetes de "gare".

No seu trabalho o revisor utiliza apenas uma tenaz para furar os bilhetes, um lápis e a mala onde transporta os livros de bilhetes e de tabelas, o dinheiro cobrado, etc.

3 — As aptidões necessárias para ser revisor

Assim como cada indivíduo tem as suas aptidões, as suas qualidades físicas, intelectuais e morais, também cada profissão tem as suas exigências, isto é, requere do profissional um certo número de aptidões.

Conseguir uma harmonia, uma correspondência quanto possível perfeita entre as qualidades que o indivíduo possue e aquelas que a profissão exige é o objectivo essencial da *orientação e da selecção profissionais*.

Para ser bom revisor é necessário um conjunto de qualidades que nem todos reúnem. Daí resulta que nem todos poderão e, por conseguinte, não deverão sê-lo. Quem não possua tais qualidades melhor fará em não tentar seguir essa profissão e escolher outra para que seja mais bem dotado. Só os que têm aptidão, um *jeito* especial para um trabalho, é que o executam com perfeição, sentindo nele prazer e amando-o. Os outros vêem no trabalho o seu suplício, nunca passarão de profissionais medíocres e, através da sua carreira, nunca experimentarão o sadio gôsto de *vencer*, mas terão só desânimos, dissabores e, quase sempre, o fracasso final.

Eis porque a escolha da carreira é dos problemas mais graves da vida duma pessoa.

Mas vejamos, afinal, quais são as qualidades necessárias para ser um bom revisor:

1.º — Ter boa apresentação, saúde e robustez física; coração e pulmões em bom estado. O revisor está em contacto com toda a espécie de pessoas: sãs e doentes. A debilidade física expô-lo-ia, por isso, a ser prêsa fácil de doenças contraídas nesse contacto.

2.º — Ter um bom aparelho digestivo. Devido à irregularidade dos horários a que está sujeito, o revisor tem, freqüentemente, que alterar as horas das refeições, o que agra-

- varia o estado de quem sofresse das vias digestivas.
- 3.^º — Possuir membros superiores e inferiores normais, sem qualquer lesão ou deformação. O revisor tem que percorrer as carruagens, descer e subir, às vezes com o combóio em andamento, picar os bilhetes, escrever, etc.
- 4.^º — Ter mãos ágeis e certeza nos movimentos.
- 5.^º — Ver bem. É preciso verificar se o bilhete apresentado pelo passageiro corresponde ao prazo, combóio, classe e percurso em que é utilizado. A fixação da vista com o combóio em andamento e muitas vezes em más condições luminosas, é trabalho que exige grande esforço visual.
- 6.^º — Ouvir bem. Embora a falta de agudeza auditiva não seja incompatível com a profissão, há toda a conveniência em ouvir bem por causa das relações com os passageiros.
- 7.^º — Possuir um grande poder de atenção distribuída: aos passageiros que entram e saem; aos que já têm o bilhete visado e aos que não. Grande capacidade de observação que saiba notar as alterações provocadas nas carruagens pela entrada e saída dos passageiros.
- 8.^º — Excelente memória visual das fisionomias; boa memória auditiva, para reter e executar os pedidos dos passageiros, os serviços a efectuar nas estações e qualquer recomendação dos seus superiores.
- 9.^º — Ter tacto, habilidade, prudência no trato com o público. Ser afável, delicado, obsequioso com os passageiros. Quando tiver de fazer alguma observação ou efectuar qualquer cobrança, comportar-se por forma a que o passageiro fique bem disposto.
- 10.^º — Possuir energia e paciência para suportar todas as contrariedades sem deixar de cumprir os seus deveres.
- 11.^º — Ter honestidade, para nunca prejudicar nem os passageiros nem a emprêsa, e saber harmonizar os interesses mútuos.
- 12.^º — Ter a inteligência necessária à boa compreensão e execução do trabalho. Requer-se não só inteligência *social*, mas ainda inteligência *matemática* que lhe permita compreender e aplicar convenientemente as tabelas ou tarifas.
- 13.^º — Possuir conhecimentos bastantes. A instrução primária é indispensável como mínimo necessário para alicerçar a preparação profissional. Terminada esta deve merecer especial atenção o aperfeiçoamento em aritmética e redacção e a prática das regras de sociabilidade, do trato com as pessoas. Isto é tam necessário quam raro é encontrar-se entre nós um empregado público ou parti-

cular que saiba atender amavelmente quem se lhe dirige.

Convém, para mais, ter presente que, como muito bem deixou escrito o meu saudoso mestre doutor Faria de Vasconcelos, *o profissional é tanto melhor quanto maior for a sua cultura geral*.

4 — Idade mais favorável à aprendizagem e a sua duração

A idade mais favorável para fazer a aprendizagem é aos 21 anos. Antes não é lícito esperar do indivíduo o senso necessário à compreensão exacta das suas obrigações.

O praticante é empregado inferior e trabalha na companhia e sob a vigilância do revisor em serviço mais antigo e mais categorizado que segue no combóio. A prática dura uns dois anos.

Embora no fim desse tempo o revisor tenha obrigação de saber trabalhar, 2 anos não são suficientes para preparar um revisor absolutamente conhecedor do serviço. Isso, porém, não o impede de trabalhar porque em todos os combóios vai sempre um revisor de categoria superior e com autoridade e competência para solucionar qualquer caso difícil.

5 — Condições de trabalho; horário e salários

Em princípio, a duração do trabalho é de oito horas diárias. Na prática, porém, não pode efectuar-se tal princípio. Pretendendo segui-lo, haveria que substituir o pessoal em plena marcha com manifesto prejuízo das emprêsas e até dos próprios revisores. Além disso as emprêsas não possuem o número de revisores necessários para assegurar a execução dos horários aprovados. Por esse facto a média diária é, regra geral, bastante superior pelo acréscimo de horas suplementares às estabelecidas por lei.

O vencimento é mensal e consta de: vencimento fixo (categoria e subvenção), diurnidades, prémios de percurso, percentagens das cobranças que efectuam e abonos de horas suplementares.

Os revisores dividem-se em classes e os vencimentos fixos (categoria e subvenção, sem diurnidades) constam da tabela seguinte:

Revisor principal	672\$00
" de 1. ^a classe	584\$00
" " 2. ^a "	505\$00
" " 3. ^a "	465\$00

O mínimo que ganha um revisor de 3.^a sem diurnidades é, pois, de 465\$00.

Com os abonos extraordinários a que atrás nos referimos, os vencimentos médios mensais dos revisores atingem, segundo as categorias, as cifras seguintes:

Revisor principal	1.062\$00
" de 1. ^a classe	961\$00
" " 2. ^a classe	846\$00
" " 3. ^a classe	737\$00

Esta profissão oferece ainda algumas regalias dignas de consideração: além das viagens em serviço, o revisor tem os tempos de descanso, os dias de folga semanal e 20 dias de licença por ano. Durante esse tempo pode viajar gratuitamente, o que lhe facilita mudar de ares, adquirir géneros de boa qualidade e mais baratos, etc. Nas estações mais importantes tem dormitórios alguns dos quais com todas as comodidades: banheiras, aquecimento...

O praticante de revisor é, como já se disse, empregado inferior na empresa. Ganha, por isso, segundo a sua categoria e trabalha durante o mesmo tempo que os revisores.

6 — Aspecto social da profissão; organização corporativa; número de operários; futuro da profissão

A profissão de revisor data, como é natural, do aparecimento do caminho de ferro. Inaugurado em Portugal no ano de 1856, ocasionou, como em todo o mundo, uma revolução profunda na vida económica e social.

Veio depois o automóvel, o caminhão e o aeroporto. O combóio, embora ressentindo-se dos concorrentes, mantém-se e manter-se-á porque é insubstituível em serviços como os da defesa nacional, tráfego de mercadorias, etc.

Os revisores, como outros profissionais ferroviários, estão integrados em sindicatos que constituem a organização permitida por lei.

Dentro da C. P. existem ainda diversas instituições com fins culturais, recreativos e desportivos como o Ateneu Ferroviário, Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide, o G. D. do Barreiro. A filiação nestes é facultativa.

O número de revisores adstrictos às estações de Lisboa é de 105. Em todo o país deve haver aproximadamente 250.

O futuro da profissão está na dependência directa do desenvolvimento dos caminhos de ferro no país. Presume-se, porém, que se mantenha sem alteração sensível.

7 — Indivíduos que não devem seguir a profissão de revisor

Há indivíduos que não devem de modo algum seguir a profissão de revisor. Tais são:

- 1.º — Os que têm alguma lesão nos membros superiores ou inferiores.
- 2.º — Os que sofrem das vias digestivas ou têm predisposição para isso.
- 3.º — Os que são atreitos a gripes e constipações ou sofrem de reumatismo.
- 4.º — Os que têm um aparelho cárdo-pulmonar fraco: que sofrem do coração ou têm predisposição para a tuberculose.
- 5.º — Os que sofrem da vista.
- 6.º — Os impulsivos, irascíveis nervosos; que não têm presença de espírito.

Todas estas contra-indicações ficaram suficientemente justificadas ao tratar das qualidades necessárias a um bom revisor. Dispensável, portanto, repetí-lo.

8 — O que é necessário fazer para saber se se tem ou não as aptidões exigidas

Quem desejar ser esclarecido sobre as suas aptidões para qualquer profissão, portanto, implicitamente, para a de revisor, deve sujeitar-se às provas psicotécnicas adequadas. Em Portugal existe uma instituição com competência para as realizar: O Instituto de Orientação Profissional "Maria Luiza Barbosa de Carvalho", de Lisboa. Mais adiante estão as qualidades sobre que deve incidir esse exame: À frente de cada uma está um número. Devido a dificuldades de composição os números vêm dispostos em coluna e não damos ao profissiograma a disposição que desejariamos e que apenas exemplificamos, para melhor compreensão.

A cada número podemos com propriedade fazer corresponder um conceito:

O número 3 representará o *normal*, a *mediana*, no significado que em estatística se atribue a estas expressões; ao 4 e ao 5 corresponderão, respectivamente, o *médio superior* e o *superior*; o 2 representará o *médio inferior*; o 1, o *inferior*; e o 0 indicará o *nulo*.

Uma característica seguida de um 5, significa que é absolutamente necessária ao exercício da profissão e que o sujeito a deve possuir em grau elevado, superior para dar um profissional. Está neste caso a *memória visual de fixação*.

Seguida, porém, de um 3, significará que, sendo uma qualidade necessária à profissão, não é, contudo, preciso possuí-la em grau tão elevado e satisfaz o *médio*, o *vulgar*. Por fim o 2 e o 1 indicam respectivamente a melhor e quase nula importância que a qualidade indicada tem na profissão; e o 0 exprime a inexigência absoluta.

Não quero de modo nenhum dizer que essa qualidade seja prejudicial ao bom desempenho da profissão, mas sómente que se dispensa por completo, isto é, que, o indivíduo pode perfeitamente dar um óptimo profissional sem a possuir. Haja-se em vista a *imaginação*, para o revisor.

Assim poder-se-á facilmente compreender o que segue:

PERFIL PROFISSIOGRÁFICO DO REVISOR

Características Subjetivas						
	0	1	2	3	4	5
Anatómicas	1. Tronco					
	2. Mão direita					
	3. Mão esquerda					
	4. Braço direito					
	5. Braço esquerdo					
	6. Pernas					
	7. Altura					
	8. Índice de robustez					
Fisiológicas	1. Ósseo-articular					
	2. Muscular					
	3. Nervoso					
	4. Respiratório					
	5. Circulatório					
	6. Digestivo					
	7. Funções de eliminação					

Profissiograma do revisor (*)

I - CARACTERÍSTICAS SUBJECTIVAS		Índice na escala profissiográfica
Fisiológicas		
<i>Anatómicas:</i>		
1 — Tronco	3	
2 — Mão direita	4	
3 — Mão esquerda	3	
4 — Braço direito	4	
5 — Braço esquerdo	4	
6 — Pernas	3	
7 — Altura	3	
8 — Índice de robustez	4	
<i>Funcionais:</i>		
1 — Ósseo-articular	3	
2 — Muscular	4	
3 — Nervoso	5	
4 — Respiratório	4	
5 — Circulatório	4	
6 — Digestivo	5	
7 — Funções de eliminação	3	
<i>Sensoriais:</i>		
1 — Agudeza visual	5	
2 — Sentido cromático	3	
3 — Campo visual	3	
4 — Agudeza auditiva	3	
5 — Sensibilidade táctil	2	
6 — " olfativa	2	
7 — " gustativa	1	
8 — Sentido do equilíbrio	3	
Motrizes		
<i>Tempo:</i>		
1 — Rápido	4	
2 — Seguro	2	
3 — Preciso	3	
4 — Simultâneo	1	
5 — Rítmico	0	
<i>Espaço:</i>		
1 — Precisão	3	
2 — Amplitude grande	1	
3 — " pequena	3	
4 — " micrométrica	2	
5 — Reiteração	4	
<i>Esfôrço:</i>		
1 — Precisão	4	
2 — Sensibilidade	2	
3 — Fôrça de tracção	3	
4 — " de impulsão	1	
5 — " de torsão	1	

Mixtas:

1 — Resistência ao esfôrço instantâneo	1
2 — " " " continuado	3
3 — Automatização	3
4 — Coordenação dinâmica	2
5 — Rapidez selectiva	1
6 — Habilidade manual	2

Psicomotrizes

Reacção:

1 — Visual simples	5
2 — " selectiva	2
3 — " discriminativa	4
4 — Auditiva simples	4
5 — " selectiva	1

Psicológicas

Inteligência:

1 — Geral	4
2 — Abstracta	2
3 — Especial	0
4 — Verbal	3
5 — Prática	3
6 — Técnica	0
7 — Associativa	0

Memória:

1 — Visual de fixação	5
2 — " de associação	1
3 — " de conservação	3
4 — Auditiva de fixação	4
5 — " de associação	1
6 — " de conservação	3

Atenção:

1 — Perceptiva	4
2 — Concentrada	1
3 — Distribuída	5
4 — Contínua	2

Imaginação

Percepção:

1 — Visual:	
a) espaço	2
b) velocidade	1
c) Cores	3
2 — Auditiva	4
3 — Táctil	3

Personalidade

Expressão:

1 — Alegre-sério	3
2 — Reservado	2
3 — Dinâmico	4

4 — Sereno	5
5 — Atractivo	4
6 — Concentrado	2
7 — Calado	3

Sociabilidade :

1 — Simpático	5
2 — Desconfiado	3
3 — Sugestionador	3
4 — Compreensivo	5
5 — Cooperador	4

Conduta :

1 — Atenta	5
2 — Pronta	4
3 — Activa	3
4 — Segura	2
5 — Responsável	4
6 — Valente	2
7 — Audaz	1

Ética :

1 — Ambição	3
2 — Altruismo	4
3 — Veracidade	3
4 — Clareza	2
5 — Honradez	5

II — CARACTERÍSTICAS OBJECTIVAS**A — Higiénicas e de ambiente**

- a) *Atmosfera* — exterior — variada.
- b) *Temperatura* — irregular.
- c) *Iluminação* — luz solar — luz artificial empírica.
- d) *Posição* — de pé — lugar variável — pode sentar-se.
- e) *Acidentalidade* — reduzida — catastrófica — quedas.
- f) *Morbilidade* — normal — reumatismo — constipações — doenças gástricas.
- g) *Mortalidade* — normal.
- h) *Excitabilidade* — trepidação — velocidade — acumulação de pessoas — questões.
- i) *Riscos morais* — dinheiro — estímulos sensuais.

B — Técnicas

- a) *Elementos espaciais* — pequenas dimensões.
- b) " *de tempo* — rápido — preciso.
- c) " *de coordenação* — livres.
- d) *Distribuição* — diurna — nocturna — contínua.
- e) *Materiais* — leves — brandos.
- f) *Ferramenta* — manual.

C — Económico-Sociais

- a) *Finalidade* — serviço público.
- b) *Intensidade* — concentrada — empresas.
- c) *Valorização* — remuneradora.

Engenheiro Fernando de Souza

Está já felizmente melhor da doença que o acometeu, o nosso querido director sr. Conselheiro Fernando de Souza.

Fazemos votos pela continuação das suas melhorias.

DR. JOSÉ PONTES

A comissão organizadora do banquete de homenagem ao dr. José Pontes, que está marcado para o próximo dia 22 no Hotel Parque, Estoril, começou já a receber adesões aos convites enviados.

Os amigos do dr. José Pontes e as pessoas que responderem aos convites podem dirigir-se à comissão organizadora por intermédio do telefone 24377.

Conselho Superior de Caminhos de Ferro

Foram nomeados para exercerem o cargo de vogais do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, durante o corrente ano, os srs. engenheiros Lima Henriques, Cancela de Abreu e Vasconcelos Pôrto, pelas empresas ferroviárias; o sr. engenheiro Mário de Sousa Drumond Borges, pelas Associações Industriais de Lisboa e Pôrto, e o sr. António de Oliveira Calem, pelas Associações Comerciais de Lisboa e Pôrto.

- d) *Interesse* — de classe — variado.
- e) *Tendência* — estacionária.
- f) *Admissões* — abertas.

D — Jurídicas

- a) *Condições gerais* — legislação geral.
- b) *Condições corporativas* — sindicação facultativa.
- c) *Condições consuetudinárias* — prática de admissão e promoção.

III — CARACTERÍSTICAS FORMATIVAS**A — Instrução** — Primária.**B — Forma de instrução** — No trabalho.**VISTA GERAL****Carácter — Moral — Interesse económico — Simpatia**

(*) Organizado segundo o modelo do «Instituto Nacional de Psicotécnica» de Madrid, de que são autores R. Ibarrola, director do Instituto; Y. Mollart, chefe de Departamento e L. Ruiz-Castillo, engenheiro industrial. (Com algumas alterações).

O EGIPTO,

pátria do transporte transitário

Pelo Engº M A N I T T O T O R R E S

(Conclusão do número anterior)

Período europeu

O Egipto, tornado assim ponte transitária entre o Ocidente e o Oriente — mais precisamente entre a Inglaterra e a India — experimenta depois alternativas de melhoria com as tentativas de organização regular do trânsito de Henry Tistew (1698), James Bruce e Carlo Rosetti (1768) e George Baldwin (1780), verdadeiros antecessores dos transitários de hoje.

Tratava-se já de europeus, ingleses quase todos, os métodos e os tempos eram outros e o êxito pareceu coroar por vezes o esforço destes novos precursores.

O objectivo era sempre o mesmo: *Inglaterra-India pelo Egipto*.

Mas a concorrência da via Cabo e, mais do que isso, obstáculos ponderosos — como a oposição otomana à navegação cristã no Mar Vermelho, a agitação política do Egipto e as rivalidades entre as autoridades britânicas, indianas e europeias — inutilizaram, uma por uma, estas fugazes tentativas!

É curioso notar que o barco a vapor, nascido por então (1803), popularizava cada vez mais a via Cabo, mas — coincidência interessante — foi ele também a chave da reintegração do Egipto no seu antigo papel!

De facto, a "ideia da velocidade sobre o mar" raiara aos homens como uma coisa nova e preciosa! Com ela — como é lícito pensar — o desejo de encurtar ao mínimo a distância e o tempo fêz abandonar, pouco a pouco, a via do Cabo, depois a própria via do Eufrates, e voltar de novo todas as atenções para o Egipto, isto é, adoptar em princípio o caminho transitário depois consagrado sob a designação de "Via Continental".

A glória de ter dado o primeiro passo neste sentido coube a um inglês enérgico, o tenente Thomas Waghorn, cuja tenacidade os seus compatriotas mediam com dizer que não tinha no seu vocabulário a palavra "impossível"!

Não é descabido, neste momento, insistir um

pouco sobre o que foi a "Via Continental", já porque representa o primeiro esforço mundial, a sério, do transporte transitário organizado, já porque, uma vez adoptada, foi ela a causa, premente e irresistível, que trouxe ao Egipto o caminho de ferro.

Thomaz Waghorn, verdadeiro precursor dos transitários actuais, sentia a *alma do transporte*!

Todos nós, ferroviários, se o somos de coração e a valer, se tivemos o contacto e o exercício da profissão, sabemos bem o que isso é e como esta função aliciante apaixona e absorve, se incorpora em nós mesmos com as suas dificuldades, os seus sacrifícios e os seus triunfos, nos cria, através da vida, uma psicologia especial que nunca mais se perde, nem se esquece!

Waghorn era, pois, um *transportador*!

Oficial distinto, que trocara a sua farda brilhante pela modesta jaqueta de comissário de trânsito, quiz ele próprio organizar as linhas marítimas complementares da "Via Continental".

Os apoios e os recursos, largamente prometidos, faltaram-lhe, porque não falta, essa nunca, a maldade dos homens!...

Voltou ao Egipto e como a deficiência do transporte terrestre do carvão tivesse sido um dos maiores obstáculos à navegação que tentara organizar — ele só, com os seus "fellahs" e os seus camelos, conseguiu pôr o carvão em Suez pela quarta parte do preço anterior!

E de facto, a 20 de Março de 1830, um intrépido vaporzinho construído em Bombaim, de boa téca da India, chegava a Suez em 30 dias!

Estava lançada a "Via Continental", começava o triunfo de Waghorn, que se consolidava em 1833, quando ele próprio — doido de alegria — chegou ao Cairo, transportando por suas mãos e brandindo em ar de vitória uma mala postal vinda de Londres em 60 dias!

Estava também lançada a sua desgraça porque, tomado pela "engrenagem" do transporte, não mais pôde fugir-lhe e tudo lhe sacrificou!

Na parte marítima, os serviços aperfeiçoaram-se com o concurso do Almirantado Inglês, da marinha mercante francesa, dos veleiros e vapores da marinha indiana, com a criação das companhias de navegação Peninsular & Oriental (P. & O.) e da India e com a celebração de acordos com a França para o serviço transitário europeu.

Fôsse através dêste país até Marselha e daí a Alexandria, fôsse inteiramente por mar, de Falmouth a Cadiz ou Gibraltar, daqui a Malta e a Alexandria e depois de Suez à India, o serviço — não isento de peripécias que omitimos — melhorou de modo que em 1835 se gastavam dois meses de Londres a Bombaim e em 1846 a viagem Londres-Calcutta se cumpría em 40 dias!

A parte continental do trânsito — que é a que nos interessa — melhorou também muito, proporcionando um transporte, tão cómodo quanto possível para a época, entre Alexandria e Suez, terminus da "Via Continental".

Nestes serviços encontramos de novo empenhado o incansável Thomaz Waghorn e, sucessivamente, os transitários Raven & Hill, a P. & O., a Companhia de Trânsito Egípcio e, finalmente, em 1844, a Administração do Trânsito, instituição pública fundada por Mohamed Ali e servida por francês, que trouxe ao serviço, juntamente com o cunho oficial, um notável progresso.

A princípio, por 1835, utilizava-se o camelo (e, um pouco menos, o cavalo e o burro) entre Alexandria e Rosetta e entre o Cairo e Suez, trajecto desértico e mais penoso; de Rosetta a Boulack (Cairo) aproveitavam-se os veleiros tradicionais do Nilo.

Em 1840 melhorou-se o trânsito, utilizando-se para o transporte fluvial, na primeira parte do caminho, o canal Mahmoudieh, que Mohamed Ali construiria em 1820; dêste modo o trajecto terrestre limitava-se ao trôço da capital a Suez.

A parte do canal competia a um grande batelão — parente próximo dos "dahabiahs" que tantas vezes vimos no Cairo — rebocado por um pequeno vapor; no Nilo completavam o serviço vapores da P. & O. que giravam entre Aft e a capital.

Pela mesma época o infatigável Waghorn — que veio a morrer abandonado e empobrecido! — inaugurava o seu serviço de côches tirados a cavalos ou mulas, e o de liteiras a burros; os veículos eram classificados em três classes, com os preços de 8 a 12 £, mas a maioria dos viandantes preferia, como anteriormente, seguir a cavalo, em burro ou camelo, e o sucesso inicial não pode taxar-se de famoso.

Ao passo que se desenvolvia a navegação fluvial, melhoraram-se as estradas, tendo, em 1841, Mohamed Ali custeado a refacção completa e o serviço de guarda da estrada desértica do Cairo a Suez.

As estações — incluindo cocheiras para os carros, cavalariças para o gado de posta, albergues de repouso e mesmo hoteis de certa comodidade — ampliaram-se

e multiplicaram-se ao longo dos caminhos e estradas. O hoteleiro de maior nomeada de então era Shepheard, que nos seus "omnibus" de mulas recebia, ao desembarque em Boulak, os viajantes vindos de Alexandria e os conduzia ao seu hotel no Cairo, de onde, dias depois, tomavam os carros e camelos que — através do deserto — os levariam a Suez.

Os que se inebriam com as sumptuosidades do "Shepheard" de hoje — o segundo hotel do Cairo e um dos melhores do mundo — acharão interessante recordar a sua origem tradicional e nada menos do que histórica nos fastos do transporte egípcio!

No mesmo período de intenso melhoramento, o local do desembarque em Boulak foi transformado numa verdadeira estação de trasbordo.

Cercado o recinto por alta vedação — ao passo que os passageiros, carreadas por Shepheard, seguiam logo para o Cairo — ali se descarregavam os barcos em cais apropriados, se alinhavam e conferiam as mercadorias que, de novo carregadas sobre camelos, metódicamente seguiam a caminho de Suez, em caravanas que os guardas turcos custodiavam, de escopête aperrada.

Os progressos sucediam-se e em 1849, morto já o inolvidável Mohamed, estabeleceu-se em Gabbaria uma estação análoga à de Boulak, iniciou-se às portas do Cairo a cultura intensiva de legumes e árvores frutíferas para abastecimento exclusivo dos viajantes em trânsito, e Abbas Pachá, o novo soberano, começou a construção duma excelente estrada empedrada, de 30^m de largura, do Cairo a Suez, trabalho ciclópico em que se empregaram, desde logo, milhares de "fellahs" e soldados!

A verdade, porém, é que a nova fase do transporte transitário egípcio, inaugurada em 1830 pelo bravo vaporzinho hindú, começava declinando a seu turno!

E como não, se principiava então no Egipto o reinado do caminho de ferro (1852) e todas as esperanças se voltavam para ele, como resolutor definitivo, que então começava a ser por todo o mundo, das mais complicadas questões do transporte?

Por isso mesmo, aquela estrada-modélo não vingou e veio a morrer com o seu fundador, em 1854, sem que tivesse avançado além da oitava estação!

A seu turno a Administração do Trânsito, cujo pessoal viria a ser absorvido pelo caminho de ferro de Suez em 1858, desaparecia ingloriamente, iludindo as esperanças que chegara a despertar e abandonando à sua sorte o trânsito por água e estrada!

É que nascia outro sol, empalideciam os de menor brilho e — como é da história humana — debandava célere a corte dos aduladores!...

Período ferroviário

Já vimos que o Egipto se apresenta, em geral, como o tipo de tradição do país transportador.

A mesma circunstância ideal que vimos aplicar-se ao transporte, generalizado no espaço e no tempo,

veremos — detalhando — que se ajusta perfeitamente à construção do caminho de ferro, graças às condições naturais que, regra geral, não exigem mais obra de arte que a ponte ou o pontão!

A introdução no Egipto do novo sistema de transporte, menos de 30 anos após a invenção de Stephenson, foi imposta, êste é o termo, pela urgência premente de arrancar a "Via Continental" — ou seja a função transitária — à estagnação e aos sacrifícios da parte desértica, para os quais, à custa embora de esforço desmesurado, não se vira mais do que melhoria ínfima.

Representados os seus auspícios na linha tradicional de Alexandria a Suez pelo Cairo, foi, portanto e mais uma vez, a sua condição transitária internacional que trouxe ao Egipto — bem depressa — o novo progresso.

Mas não só isto.

É preciso dizer-se que, uma vez mais também, a argúcia de Mohamed Ali, cujo nome anda indissoluvelmente ligado à história do trânsito egípcio, viu para além do seu tempo!

Fôra êle, de facto, quem em 1834 — nove anos, não mais, após a histórica inauguração de Stockton a Darlington — resolvera substituir a penosa travessia do deserto pelo novo meio de transporte, no momento incerto em que adoptá-lo significava clarividência notável.

Mas o Egipto foi sempre alvo dos apetites internacionais; tendo de lançar-se na mão de estranhos para construir o seu primeiro caminho de ferro, isto explica que se houvesse desencadeado, entre a Inglaterra e a França, uma pugna mal dissimulada de interesses, que não pouco retardou o seu advento.

Primeiro a simples ideia, depois o início da construção do canal de Suez (1854-1869), entraram por muito na intriga desenvolvida. Canal e caminho de ferro degladiaram-se míticamente, a princípio, em uma luta a que não foram estranhos a política, a diplomacia, os interesses e até um pouco daquêle ridículo com que, mesmo nas suas maiores obras, o homem vinha sempre a sua irremediável pequenez!

Se se quizer — fora dos meandros da política e dos interesses — localizar êste litígio no campo técnico e personificá-lo em duas grandes figuras da época, poremos dum lado Roberto Stephenson, o engenheiro eminentíssimo, e do outro Fernando Lesseps, o notável cônsul de França, que apaixonadamente defendiam, aquêle o caminho de ferro, êste o canal!

Venceu primeiro o carril — é certo — mas o canal não tardou em vingar-se!

Libertos hoje da mesquinha pugna de outrora, cumpre cada qual seu destino e afirmam, um a influência e a galhardia da França, o outro a tenacidade e o predomínio inglês!

Pelo que respeita à população e, portanto, à riqueza económica do país, a rôde egípcia é bastante deficiente, correspondendo a menos de metade da italiana que é, sob êste ponto de vista, a mais reduzida dos países europeus; pelo que respeita à área do território na-

cional, aproxima-se bastante da francesa, excedendo, quase dum terço, a italiana; no que se refere à sua implantação, reflecte, naturalmente a fertilidade do país.

Como se sabe, o Nilo e o sistema de canais do Delta comandam a zona fértil e dão-lhe, na parte norte, o aspecto dum quadrilátero irregular, cujos vértices se apoiavam em Alexandria, Port-Saïd, Ismailia e Cairo, englobando a parte feracíssima a que chamamos Baixo Egipto. Da capital desce depois a fita de fertilidade que é o vale do Nilo e que, com êste e através do Alto Egipto, serpeia até Shellal.

Acrescentem-se a isto as manchas férteis do Fayoum (implantada na ilharga oeste da fita fértil) e do oásis de Kharga (perdida esta no deserto líbico, ainda a oeste do Nilo) e ter-se-á dito tudo sobre a fertilidade egípcia.

Pois bem: o caminho de ferro constitue o esqueleto da parte fértil e a sua planta simula perfeitamente uma árvore cujo tronco, enraizado em Shellal, cresce para o norte e, depois de dar para oeste os rebentos de Kharga e do Fayoum e para leste o da renovada linha de Suez, termina no Cairo, de onde braceja em copa frondosíssima, que abrange o Delta e quase todo o Baixo Egipto.

Tal é o "facies" do aparelho ferroviário, que serve hoje o trânsito egípcio, de par com a primazia incontestada do canal, um serviço fluvial ainda valioso e um transporte automóvel, naturalmente restrito às condições naturais, mas em plena evolução.

E agora, passado a correr, através do tempo, êste diorama colorido do Trânsito, é tempo de acentuar — como homenagem inteiramente devida — que à glória transitária do velho Egipto responde bem a profunda significação económica e política do trânsito dos nossos dias!

Tão profunda, com efeito, que não é difícil conceder que uma origem transitária esteja na base próxima da grave situação actual do Mundo!

De facto, se é certo que causas remotas, fatais, quase eternas, a vinham gerando desde recuados tempos, recordemos que uma questão "nítidamente transitária" — a incrustação duma nação poderosa à ilharga da Via Continental — foi a pólvora que, inflamando o rastilho através das sanções e da consequente união de dois grandes países, veiu, por fim, a deflagrar nêste choque irremediável de ideias, interesses e imperialismos que esperavam apenas, para explodir, o pretexto próximo!...

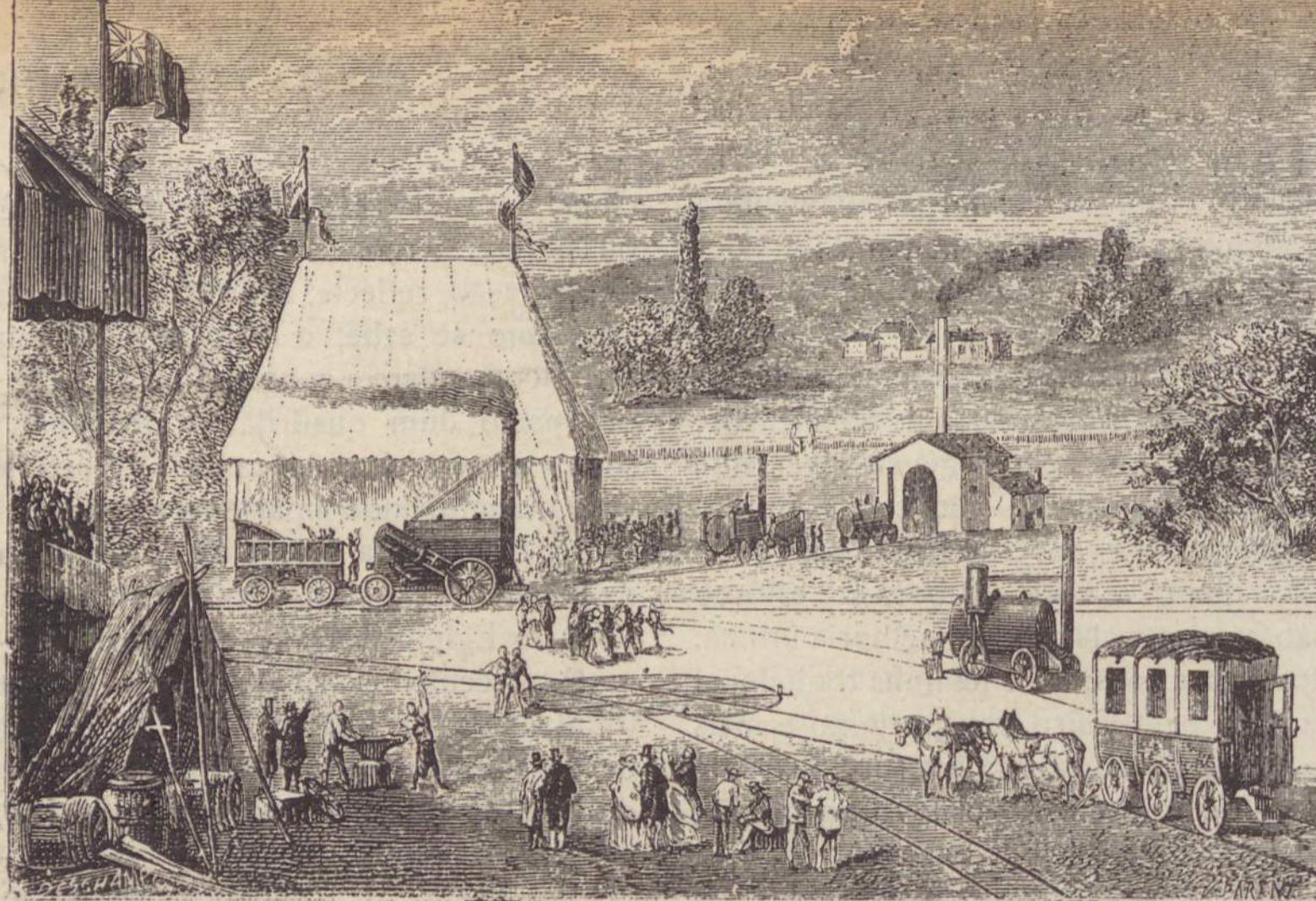
BRINDES & CALENDÁRIOS

Com um cartão de Boas Festas recebemos do Adido da Imprensa Inglêsa em Portugal um artístico calendário.

Também recebemos da Sociedade Revendedora de Papeis, L.^{da}, e do nosso antigo assinante Pimentel & Casquilho, L.^{da}, alguns calendários.

Da Emprêsa Geral de Transportes, Rua do Arsenal, 146, 1.^o-D. recebemos uma agenda.

A todos os nossos agradecimentos.



Um curioso aspecto do concurso de locomotivas realizado na planície de Rainhill em 6 de Outubro de 1829

Os primeiros passos da locomotiva

Da experiência de Cugnot efectuada no Arsenal de Paris em Novembro de 1770, ao concurso de locomotivas realizado em Rainhill em Outubro de 1829

Por RAUL ESTEVEZ DOS SANTOS

II

O sucesso obtido permite a Stephenson ir mais além no aperfeiçoamento da locomotiva, o que tornou possível poder afoitamente encarar-se a possibilidade de construir um caminho de ferro entre Darlington e Stokton, num percurso de 61 quilómetros. As obras iniciaram-se em 1821 e terminaram em 1825. Na convicção de que a região se desenvolveria e que o tráfego ocorreria, dois terços do percurso foram construídos em via dupla. O custo da construção foi de 250.000 libras esterlinas.

A inauguração efectuou-se em 27 de Setembro de 1825, sendo a locomotiva *Locomotion*⁽¹⁾ tripulada pelo próprio construtor, George Stephenson. A composição, como hoje diríamos, compunha-se de seis vagons carregados com mercadorias; uma carruagem especialmente destinada ao elemento oficial mais representativo e vinte e um vagons a que se haviam adaptado bancos para convidados. O número de passageiros foi de 450 e o peso total do combóio 30 toneladas.

A parte financeira de tão difícil emprêsa ficou-se devendo à poderosa iniciativa de Eduard Pease, que com um alto sentido prático organizou

também a sua exploração comercial, criando a primeira tarifa ferroviária que se conhece.

Não foi, porém, o caminho de ferro Stockton-Darlington que decidiu completamente das vantagens do novo meio de transporte. Entre outras deficiências verificadas, uma houve que necessitava remédio; refiro-me ao facto de embora a *Locomotion* que rebocou o primeiro combóio e que Stephenson, em pessoa, como já disse, pilotou, haver cumprido o seu dever, não explodindo, o certo é que a chaminé se tornou quase rubra, o que prova haver o seu esforço sido levado ao máximo.

Foram os resultados do concurso realizado para a escolha da locomotiva que devia ser utilizada no caminho de ferro de Liverpool a Manchester, quem decidiu a questão, demonstrando cabalmente que o caminho de ferro possuía as qualidades necessárias para o transporte de toda a série de mercadorias pesadas, ou leves, e de passageiros em condição de substituir com vantagens todos os outros meios de locomoção até então existentes⁽²⁾.

⁽¹⁾ A gravura desta locomotiva vem publicada na primeira parte deste artigo inserto no número anterior.

⁽²⁾ Como no artigo anterior dissemos, até então o transporte de vagões em caminhos de ferro de pequena extensão fazia-se no norte de Inglaterra com o emprêgo de cavalos. Estes caminhos de ferro das minas de carvão para os rios Tyne e Wear são ainda hoje chamados «caminhos de vagões».

Mas façamos o relato de tão importante acontecimento:

Havia já longos anos que a velha cidade de Manchester, conhecida como a primeira cidade manufactureira do Mundo, reclamava contra os péssimos caminhos que a ligavam a Liverpool. E assim, o transporte das mercadorias que exportava, as matérias primas que importava, eram oneradas com fretes excessivos, agravadas ainda com uma demora injustificada para a distância que as separava.

O preço de transporte por tonelada entre Liverpool e Manchester era de 50 francos, o que representa 90 centimos por quilómetro, quantia elevadíssima e que muito sobrecarregava as mercadorias.

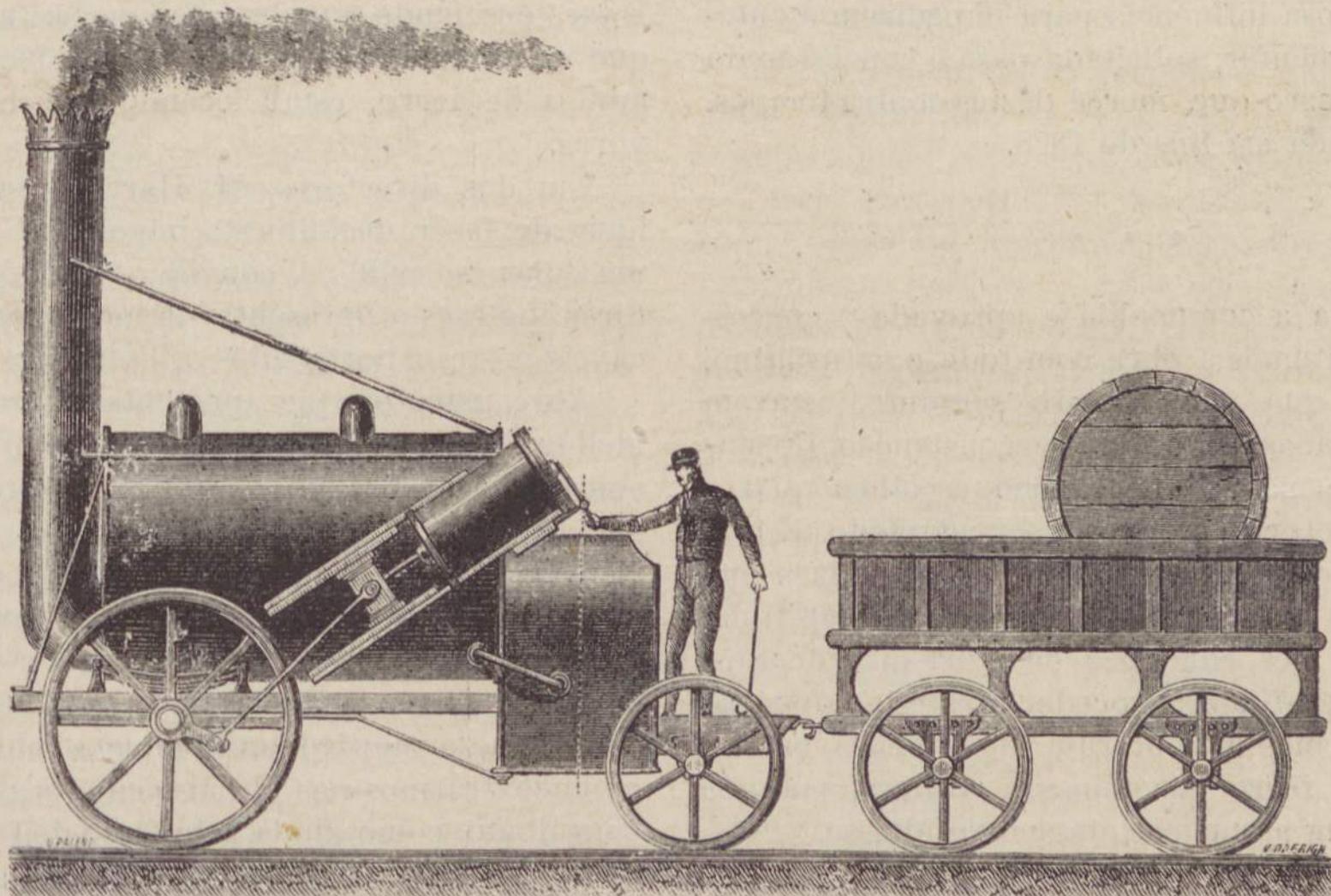
Mas como melhorar os caminhos intransitáveis, aperfeiçoar o processo rotineiro do transporte, que se fazia em grandes carros puxados por cavalos?

de concorrência regular, motivo porque se começaram organizando companhias de canais que monopolisando todo o tráfego, aumentavam constantemente os fretes.

Para se conseguir um justo equilíbrio de tarifas, autorizou o governo o estabelecimento de novas companhias para o transporte de mercadorias nos canais, certo como estava de que a concorrência produziria o lógico abaixamento tarifário.

Tal, porém, não se deu, o interesse comum fêz reünir as novas às velhas companhias e a indústria e o comércio voltaram a sentir-se asfixiados com preços incompatíveis, que lhes faziam lembrar os tempos passados.

Por seu turno, a velocidade também não aumentava. Um carregamento de fardos de algodão, vindos dos portos da América, chegava a Liverpool com 21



A *Rocket*, locomotiva de George e Roberto Stephenson vencedora do concurso de Rainhill

Este deplorável estado de cousas, era nessa época, um dos maiores obstáculos ao desenvolvimento industrial e comercial de ambas as cidades. Algumas soluções se tinham estudado, mas nenhuma tinha atingido um objectivo concreto e realizável.

Esta situação parecia eternizar-se quando o Duque de Bridgewater, homem de fortuna e iniciativa, auxiliado pelo engenheiro Brindley, resolveu construir um canal, que interessando as minas que possuía em Worsely, cerca de 3 léguas de Manchester, ia simultâneamente resolver o velho e difícil problema dos transportes entre Manchester e Liverpool.

Durante algum tempo, este novo meio de transporte muito beneficiou a indústria de Manchester, mas porque as estradas se encontravam quase destruídas, impossível se tornava qualquer processo

dias de viagem, enquanto que de Liverpool a Manchester (16 léguas apenas) levava cerca de 45 dias.

Os protestos e as reclamações começavam a fazer-se ouvir subindo até ao Parlamento. Em diversas cidades efectuaram-se *meetings* e o resultado continuava a ser nulo. Afirmava-se que os protestos e as reclamações adormeciam nas estâncias oficiais, porque as companhias dos canais dispunham de grandes influências.

Dominava já uma certa agitação nos espíritos, quando um grupo de pessoas da maior influência em ambas as cidades, resolveu efectuar uma reunião magna, onde se tomasse uma resolução enérgica e definitiva. Essa reunião de grande importância, pela categoria das pessoas que a ela assistiram, efectuou-se em 20 de Maio de 1816, em Liverpool. Nessa reunião, alguém mais ousado apresentou aos

assistentes o exemplo do caminho de ferro Stockton-Darlington, 61 quilómetros de linha destinada ao transporte de carvão, cuja solene inauguração, como atrás digo, se havia realizado alguns meses antes, em 27 de Setembro de 1825, cobrindo de glória o antigo ajudante de fogueiro das minas de Newcastle, George Stephenson.

Em tal exemplo estava o remédio, e surge uma proposta, logo agravada, para a organização de uma companhia destinada à construção de uma linha férrea que ligasse as duas cidades fazendo concorrência aos três canais existentes⁽¹⁾.

Contra esta deliberação, protestaram as companhias dos canais. E logo em seguida reúniram, para abaixarem as tarifas, mas o resultado destas reuniões foi justamente o contrário: as tarifas dos transportes passaram a ser mais elevadas ainda. Depois, recorreram a todos os meios, valendo-se da sua poderosa influência para impedirem a autorização parlamentar, solicitada para a concessão do caminho de ferro que, mercê d'estes contra-tempos, só foi concedida em fins de 1828.

* * *

Constituída a companhia e aprovada a concessão, lançaram mãos à obra com todo o entusiasmo, de maneira que, em Janeiro seguinte, estavam quase terminadas as obras de construção. Nestas condições, tornava-se necessário escolher qual o género de motor que deveria ser adaptado. E esta escolha parecia ser o mais difícil de toda a empresa, pois já no ano anterior, uma comissão tinha sido enviada aos condados de Durban e de Northumberland, a fim de proceder a estudos sobre os diversos sistemas de motores, que se aplicavam nos caminhos de ferro das minas, e voltara, sem que da sua viagem alguma vantagem resultasse.

Considerando-se impossível a utilização de cavalos, dado o desenvolvimento previsto para a nova linha, tinham que escolher entre os dois restantes sistemas, a máquina fixa ou locomotiva. Para esta nova missão, foram escolhidos M. M. Walker e Rastick, que se dirigiam ao norte a visitar demoradamente os caminhos a *rails* de Darlington e Newcastle. De regresso, apresentaram as vantagens da máquina fixa e da locomotiva⁽²⁾. Desses dois relatórios, algumas páginas se encontram no precioso livro de Nich Wood, que serviu de base a este trabalho, e por elas se vê, com rigor absoluto, a quantidade de trabalho fornecido por cada um d'estes dois géneros de motores como resultado do seu exame, ambos expuseram que as vantagens e

os inconvenientes dos dois sistemas pareciam equilibrar-se; mas que em suma, e sob o aspecto das despesas de exploração, as máquinas fixas pareciam preferíveis.

Os directores da companhia não se consideraram suficientemente elucidados por este relatório. George Stephenson, fundamentado na sua magnífica experiência e no êxito das últimas experiências a que tinha procedido, afirmava, por seu turno, que as locomotivas eram mais económicas e possuíam outras qualidades que as impunham para o serviço.

A-pesar-das conclusões dos já citados relatórios dos dois engenheiros, os dirigentes da companhia não se acharam habilitados a decidir a questão.

A maioria pendia para máquinas locomotivas, mas desejava que, conservando-lhes igual potência à das máquinas então em uso, se diminuisse o seu peso, que se elevava geralmente a sete e oito toneladas, desejando igualmente que se respeitasse o que se encontrava estipulado na concessão do caminho de ferro, estabelecendo-se caldeiras fumívoras.

Um dos directores, M. Harrison, teve então a ideia de fazer decidir esta importante questão por um concurso público, convidando todos os construtores ingleses a apresentar diversas máquinas aplicáveis ao transporte sobre a linha férrea.

Ao construtor que apresentasse a máquina que melhor realizasse os desejos da companhia, seria concedido um prémio de 500 libras esterlinas e fornecido material para os caminhos e para as experiências.

Na reunião dos directores triunfou o ponto de vista defendido por M. Harrison e, a 20 de Abril de 1829, foram publicadas as condições do concurso, que a seguir transcrevemos, não só por não as encontrarmos nas obras portuguesas que temos consultado, como ainda pelo facto de terem servido de base a um acontecimento de excepcional importância para o futuro dos caminhos de ferro:

«1.º — A locomotiva deve consumir o seu fumo, conforme as indicações para a concessão do caminho de ferro.

2.º — A locomotiva, pesando 6 toneladas, deve poder rebocar, numa linha bem construída e horizontal, um combóio com o peso total de 20 toneladas, incluindo a água e o apropriaçãoamento de carvão a sua velocidade será de 10 milhas (16^k,093) por hora, e a pressão da caldeira não excederá 50 libras 22^k,670 por polegada quadrada (3 1/2 atmosferas).

3.º — A caldeira será munida de duas válvulas de segurança, uma das quais estará fora do alcance do maquinista, não podendo qualquer delas fechar-se quando a locomotiva estiver funcionando.

(1) Quando da ascenção ao trono da Rainha Victória, existiam na Inglaterra, mais de 2.500 milhas de vias artificiais de comunicação sobre água.

(2) As conclusões d'estes dois relatórios, motivaram uma interessante contraversia entre os seus autores e M. M. Looke e Stephenson (*Annales des Ponts et chaussées* 1831) n.º 2 e 5 do ano.

Teófilo Braga

Por REBELO DE BETTENCOURT

III

EM «As modernas ideas da literatura portuguesa», também Teófilo Braga já defendia a descentralização do poder. Oiçâmo-lo agora:

«Enquanto Portugal se apoiava na sua organização rudimentar foraleira, existiu vida local, espírito de resistência, e a unidade política fazia-se sentir na necessidade da convocação de cōrtes; desde que os forais foram abolidos, a pretexto de codificação geral por D. Manuel, as cōrtes foram caindo em desuso, e a nação tornando-se em mísero rebanho de quem o rei, segundo a frase dos éclogos quinhentistas, era o maioral».

Quem conhecer regularmente as obras de Teófilo Braga e António Sardinha, encontrará muitos pontos de contacto e muitas conclusões equivalentes, não só sob o ponto de vista literário, mas, também, sob o aspecto político. Teófilo é um continuador de Garrett, que é quem, em pleno romantismo, proclama a necessidade de sermos nós — mesmos, e ressuscita para a emoção e para a inteligência dos portugueses Gil Vicente, Camões e a literatura popular e tradicional. Sardinha, mais tarde, reconhece no auctor do «Frei Luís de Sousa» — *o nosso mestre e nosso precursor*. Se Teófilo deixou um formidável libelo de acusação à dinastia bragantina, António Sardinha veio, como integralista, completar-lhe o processo com as suas memoráveis campanhas anti-constitucionalistas; ambos se insurgem contra o pessimismo perigoso de Oliveira Martins; ambos atacaram a *Carta*; e se Teófilo analisou duramente a personalidade de Alexandre Herculano, Sardinha por sua vez vem definí-lo como «uma vítima dos defeitos de uma doutrina incompleta».

É um estudo interessante a fazer, o da influência de Teófilo Braga nas modernas ideas da literatura portuguesa. Demoremo-nos, por isso, um pouco mais neste cotejo das soluções do nacionalista republicano e do nacionalista monárquico. Teófilo defendeu sempre a tese de que «Portugal é uma nação por condicionalismo geográfico e étnico» e não uma nação moral, uma nação de consciência, como pretendia e compreendia Oliveira Martins. António Sardinha, anos depois, na sua conferência «O Território e a Raça» acumula depoimentos sobre depoimentos, de Elisée Reclus, de D. António Garcia del Real e outros, para provar igualmente que a nossa nacionalidade é o produto natural de um território e de especiais condições étnicas.

Sabe-se que António Sardinha era anti-parlamentarista, como de igual modo são todos quantos no integralismo militam. Pois bem: Teófilo foi também anti-parlamentarista. É de interesse, pois, o seu depoimento:

«O constitucionalismo é a ditadura dos faladores, que visam únicamente ao triunfo da palavra, impregnada de sentimentos liberais, mas vazia de opiniões definidas, sérias, peremptórias, que dirijam as reformas de que a sociedade moderna tanto precisa.

O parlamentarismo é a forma clara e bem característica da hipocrisia liberal; é a liberdade da palavra, acobertando a irresponsabilidade do governo monárquico — constitucional, que enquanto se exerce no arbítrio e na sofismação das garantias, deixa à larga abrir-se essa válvula de segurança aos descontentamentos e às ambições das personalidades.

O parlamentarismo tornou-se uma necessidade geral; freqüentam-se as Câmaras para ouvir os oradores mais pomposos, como quem vai disfrutar um actor ao espectáculo; os discursos imprimem-se como peças de literatura. Esta circunstância explica-nos a razão da persistência do constitucionalismo; esta forma de governo pertence exclusivamente à Inglaterra, e depois da preconização que fizeram dela Montesquieu e Voltaire, Luís XVIII pô-la em moda em França, e daí se propagou por toda a Europa ocidental, com uma facilidade contagiosa, sem que existissem nem na França, nem na Itália, nem na Espanha, nem em Portugal as condições sociais e orgânicas para a implantação desta forma de governo. Faltava a estes povos uma forte aristocracia territorial, e um elemento popular poderoso pela indústria; porque se propagou pois o constitucionalismo? Unicamente pela macaqueação parlamentar».

E Teófilo remata a sua acerada crítica d'este modo:

«Nós concluimos com o dito de Proudhon: — *Maldizemos este odioso engenho de mentira a que se dá o nome de Parlamentarismo, e que tira aos homens toda a coragem e toda a dignidade*».

Os que se julgam republicanos não concordarão com o libelo de Teófilo. Mas os integralistas e todos aquêles que colocam acima dos interesses dos partidos, os interesses e o entendimento mútuo das classes, darão ao sábio republicano toda a sua concordância.

António Sardinha pugnou pela descentralização administrativa, e Teófilo Braga igual defesa já fizera no seu já esquecido opúsculo, publicado em 1879, com o título — *Soluções positivas da Política portuguesa*. Republicano, e admirador confesso de José Félix Henriques Nogueira, autor dos «Estudos sobre a Reforma em Portugal», Teófilo adopta

e desenvolve a ideia municipalista do maior teórico do sistema republicano, entre nós.

São de Teófilo e daquêle seu citado livro estas palavras:

«A centralização administrativa foi com justiça considerada uma nova forma de feudalismo, e todos aquêles que compreendiam a origem falsa e o poder abusivo das monarquias constitucionais, acharam que o município, que se mantivera através de todas as transformações sociais, devia desenvolver-se, como núcleo de vida local, para educar os povos a resistirem contra a absorção centralista».

Estabelecido o cotejo entre o nacionalismo de Teófilo e o nacionalismo de António Sardinha, comprehende-se agora porque é que este classificou um dia o velho republicano de «Mestre da Contrarrevolução».

Os sentimentos nacionalistas de Teófilo são evidentes em toda a sua obra política e literária. As suas teorias políticas não serão eternas, mas o seu lusismo, a sua esperança num destino melhor ficarão como uma lição de pensamento, de beleza e virtude. É esse forte e consciente sentimento de nacionalidade que dirige a sua vida e inspira o seu vasto labor literário. Por ele e com ele, Teófilo estuda a nossa etnografia, a poesia popular, os contos e as lendas e põe em relevo as figuras de maior personalidade. É ainda Teófilo quem, no estudo dos velhos «Cancioneiros», encontra a nossa originalidade lírica de povo criador; é ele quem reivindica para Portugal a autoria do *Amadis de Gaula*. É ele ainda quem, na organização do centenário de Camões, amplia e fortalece, não apenas com uma esperança, mas, principalmente, com uma consciência mais viril, o sentimento e o orgulho da nossa pátria.

Porque votou Teófilo às nossas tradições tanto interesse e à literatura tradicional e popular especial carinho? Porque, responde-nos ele nas *Moder-nas Ideas*, sem o trabalho prévio sobre a Literatura oral nunca teria compreendido a Literatura escrita.

Noutro passo da sua obra deixa-nos este comentário precioso:

«A investigação das tradições populares e a história da Literatura Nacional são dois factos de tal forma conexos e solidários, que encerram a luz filosófica de todas as criações literárias. Rigorosamente, nas tradições populares conserva-se uma *Literatura oral*, não fixada pela escrita, a qual se transmite através de todas as modificações sociais e históricas, até chegar a inspirar a elaboração do génio individual, que funda sobre ela a obra prima que sintetiza uma civilização. Mitos, lendas, contos, superstições, cantigas, jogos, anexins, adivinhas, formam essa matéria complexa da tradição, umas vezes transmitida de idade em idade pelo encanto

sugestivo da frase rítmica determinada pela melodia, outras vezes entregue ao efeito casual da linguagem pitoresca e improvisada do narrador. Lirismo, Epopeia e Drama, são as formas universais das Literaturas escritas, que em cada raça e nacionalidade dos génios individuais foram constituindo com esse fundo primitivo, e pelo qual conseguiram despertar a simpatia social, e dar expansão ao génio e aspiração de um povo no momento em que entrava na vida histórica. A relação entre estas duas literaturas, a oral e a escrita, constitue a história de todas as manifestações do génio estético, desde a mais vigorosa fecundidade criadora até às imitações servis e inexpressivas dos produtos aca-démicos».

E Teófilo, em seguida, escreve estas palavras que nenhum escritor deve perder de memória:

«A aproximação entre o povo e o escritor provoca a bela eflorescência literária, como na Grécia; a separação destes elementos reduz a literatura a uma hábil curiosidade, como se vê no período do pseudo-classicismo das literaturas românticas».

Na verdade, os escritores e os poetas não devem nunca andar longe do povo. «Nada é nacional se não é popular», ensinára-nos já Almeida Garrett, com a sua genial intuição. O verdadeiro artista não é um ser isolado, é, porém, a voz e a consciência com que o povo se exprime, afirma e escreve com emoção, com mais ritmo e beleza a sua história, a sua história que vêm do passado, que é uma herança sempre viva. E Teófilo aprendeu em Augusto Conte que o passado não morre por completo e que os mortos igualmente não morrem de todo e não deixam já mais de comandar os vivos. E é só compreendendo esse sentimento de solidariedade entre o passado e o presente, entre os mortos e os vivos, que alcançamos o valor e o sentido das tradições.

Há quem classifique de doutrina perigosa, tanto o nacionalismo de Garrett e de Teófilo, como o nacionalismo de António Sardinha. Doutrina perigosa, porquê? Não é por ela que nos colocamos frente a frente de nós mesmos? Não será com ela que poderemos colaborar dignamente na grande obra de progresso humano?

Nacionalismo português não implica, nem exclusivismo nem isolamento. É também universalismo, compreensão, colaboração. Foi por ele que, embora povo peninsular, criámos uma literatura própria, e tão representativa que uma das suas maiores figuras, Camões, não só é o poeta dos nossos descobrimentos marítimos mas, também, o exaltador das grandes epopeias náuticas de toda a Hispânia. Poeta do amor, foi, igualmente, o poeta celebrante das grandes epopeias marítimas. Nunca, como nos «Lusíadas», epopeia e lirismo andaram tão ligados.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XLV

A «D. N. B.» informa que várias linhas de caminho de ferro na Rússia foram inutilizadas por bombas lançadas em série. Alguns comboios em marcha foram incendiados ou descarrilados e destruídos. Sobre uma destas linhas, as bombas atingiram um comboio que transportava munições, o qual explodiu e causou grandes danos nas imediações.

— Diz a «D. N. B.» que a perseguição ininterrupta dos bolchevistas, que retiram, em debandada, na Crimeia, atinge agora, numa larga «frente», as vertentes setentrionais das montanhas de Iaila Dagh. Ali se encontra a primeira grande cidade da península, Simferopol, que é o centro da rede ferroviária e das estradas da Crimeia. O caminho de ferro divide-se ali em dois ramos: um segue para Sudoeste, em direcção ao pôrto de guerra de Sebastopol. O outro encaminha-se para o Norte, via Dianko, onde há três ramificações em direcção a Kerson, a Kharkov e a Kertch, isto é, para Noroeste, Nordeste e Leste. Além disso, a cerca de 25 quilómetros ao Norte de Simferopol existe um ramal em direcção ao pôrto de Eupatoria. A rede de estradas parte, em todos os sentidos, de Simferopol.

— Informa a «D. N. B.» que formações da aviação finlandesa bombardearam mais uma vez o caminho de ferro de Murmansk, ao Norte da cidade do mesmo nome. Instalações ferroviárias, «gares» e comboios de transporte foram atingidos em cheio. Além disso, acampamentos inimigos foram bombardeados e metralhados.

— Pela «E. T.» sabe-se que foram feitos novos ataques, a tiro de metralhadora, contra comboios de mercadoria, em Noto e Rosolini. Destas e outras operações não regressaram dois aparelhos.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que durante os combates de rotura e perseguição na Crimeia foram feitos, até agora, 53.175 prisioneiros e tomados ou destruídos 230 carros blindados, 218 canhões, vários comboios blindados e grande quantidade de outro material de guerra. Além disso, foram removidas mais de 13.000 minas que tinham sido colocadas com o fim de impedir o avanço alemão. No sector

central da «frente» Leste, a cidade de Kursk, muito importante sob o ponto de vista industrial e por ser entroncamento ferroviário e capital de província, foi ocupada por formações de infantaria e por tropas blindadas.

— Informa a «D. N. B.» que de 1 de Outubro a 7 de Novembro, a aviação alemã destruiu, na «frente» oriental, segundo os números conhecidos até agora, 460 comboios (além de 604 avariados), 221 locomotivas, 122 estações e 6.354 veículos automóveis. Tendo em conta que o comboio normal de mercadorias tem 45 vagões, chega-se a um resultado de 20.700 vagões destruídos, para os 460 comboios aniquilados. Como cada vagão tem uma capacidade de carga de 15 toneladas, perderam-se 372.000 toneladas. Esses vagões podiam transportar 621.000 homens. A perda de 460 comboios de mercadorias representa uma perda irreparável para as possibilidades de transporte, devendo acrescentar-se que as vias férreas ficaram destruídas em vários pontos.

— A «D. N. B.» diz que um dos oficiais presos pelos alemãis é o general Sivaiov, um grande perito em assuntos ferroviários.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que foram atingidas, em cheio, pelas bombas, muitas vias férreas importantes, sob o ponto de vista do abastecimento dos russos. As destruições causadas cortaram as linhas. Foram destruídos quatro comboios de transporte, e mais trinta e dois ficaram seriamente danificados e parcialmente incendiados.

— A «D. N. B.» diz que as linhas de caminho de ferro que ligam o Donetz e o Volga assim como as da região de Moscovo sofrem, dia e noite, os ataques dos aviões alemãis.

Os soviets ofereceram no sector de Tichvin uma resistência tenaz ao ataque alemão por aquela cidade ser um importante entroncamento de comunicações. Por lá passa não só a última via férrea, já, de resto, tornada inutilizável, que seguia para o Ladoga, mas, principalmente as estradas ainda praticaveis do referido lago para Este. Esta região constituia, também, a última via de comunicação utilizável com Leninegrado. Por isso, a perda de Tichvin tem graves consequências para os soviets, sob o ponto de vista estratégico e produção de armamentos.

— A «E. T.» diz que um avião do Comando Costeiro em serviço de reconhecimento ao largo da costa holandesa, bombardeou e afundou um pequeno navio de abastecimento inimigo. Aviões «Spitfires» e «Hurricanes», adaptados ao transporte de bombas do Comando Costeiro, atacaram objectivos na França ocupada. Os «Hurricanes» bombardearam uma linha ferroviária e os «Spitfires» incendiaram o hangar de um aeródromo inimigo metralharam uma fábrica e reduziram ao silêncio postos de artilharia adversária.

Imprensa

«VIDA FERROVIÁRIA»

Com o seu número de Janeiro, entrou no oitavo ano de publicidade o orgão do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal — «Vida Ferroviária». É com simpatia que saudamos o seu aniversário e lhe desejamos longa e próspera existência. «Vida Ferroviária» tem motivo de justo orgulho pela acção que tem desenvolvido desde o seu primeiro número até hoje, em favor da família e dos interesses dos ferroviários.

«O BARREIRO»

Completou em 23 de Outubro mais um ano de existência, o semanário «O Barreiro», que em 10 anos soube conquistar na imprensa do país um lugar de destaque e erguer, na sua localidade, uma obra de interesse geral.

A todos quantos nêle trabalham desinteressadamente e em especial ao seu director, sr. Aníbal Pereira Fernandes, as nossas sinceras felicitações.

«VIDA RIBATEJANA»

«Vida Ribatejana», que tem à frente dos seus destinos e do seu programa regionalista o espírito empreendedor de Fausto Nunes Dias, publicou pelo Natal, à semelhança dos anos anteriores, um número extraordinário, de óptima colaboração e numerosas ilustrações. Esse número, que marca um esforço e atesta a competência e o bom gosto de um verdadeiro homem de imprensa, vale como um hino de louvor a Vila Franca de Xira e demais terras do Ribatejo.

Aos seus director e redactores as nossas felicitações sinceras pelo seu novo triunfo jornalístico.

«BEIRA VOUGA»

Este magnífico quinzenário, que se publica em Albergaria-a-Velha, sob a direcção do sr. dr. Vasco de Lemos Mourisca, publicou, pelo Natal, um número extraordinário, com varia e distinta colaboração. Nesse número presta-se homenagem a Augusto Martins Pereira, que fez de Albergaria-a-Velha um grande centro industrial e a Bernardino Máximo de Albuquerque e seu filho Dr. Bernardino de Albuquerque que na Câmara Municipal realizaram obras notáveis de utilidade pública.

A «Beira Vouga» apresentamos os nossos cumprimentos de bôa camaradagem.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* 16 de Janeiro de 1892)

Concorrente da linha de Lourenço Marques

Informam alguns collegas que a companhia neerlandesa, que tem por fim construir o caminho de ferro que segue da fronteira de Lourenço Marques em direcção a Pretoria, só conseguiu obter o capital necessário para a continuação d'esta linha por um empréstimo que foi feito ou garantido pela colonia do Cabo da Boa Esperança. Acrescenta-se, porém, que a condição essencial d'este empréstimo fôr que a companhia construiria dentro de poucos meses a secção do caminho de ferro desde o rio Vaal até Pretoria, com a qual se estabelecerá a ligação do capital do Transvaal com o Cabo da Boa Esperança.

Assim é, com efeito, porque o *Journal des Mines* folha que tem grandes ligações com tudo que se refere a South-Africa, dá a seguinte noticia em que se detalha aquella operação:

Reina uma grande satisfação na colonia do Cabo e na república do Transvaal, devida aos resultados das deliberações, entre os representantes da colonia e os do governo da Republica Sul-Africana e da companhia neerlandesa dos caminhos de ferro sul-africanos, sobre o prolongamento da rede do Cabo a partir de Bloemfotein. Segundo o acordo tomado, o governo do Cabo faz um adiantamento de 7 1/2 a 10 milhões ao paiz, com a garantia de 4 % do governo do Transvaal, e a companhia neerlandesa compromette-se a acabar a linha até Johannesburg nos oito meses que seguirem a conclusão da ponte sobre o Vaal, ou em dez meses, a datar do dia em que o governo do Cabo abrir á exploração a secção de Bloemfontain ao rio Vaal.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» e as aspirações dos nossos concelhos

Do sr. José da Costa Guerreiro recebemos um ofício, no qual, com expressões que muito nos sensibilizaram, nos agradece, em nome da Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Loulé, de que é muito digno e dedicado Presidente, tudo quanto a nossa «Revista» tem feito pelos interesses do seu importante concelho, e principalmente pelo magnífico artigo «Variantes no Sul e Sueste», do nosso ilustre colaborador sr. Eng.º Jayme Galo, publicado no nosso número extraordinário de 1 de Janeiro, e em que o problema ferroviário de Loulé é de novo tratado.

Agradecemos ao sr. Presidente da Câmara Municipal de Loulé as suas palavras de simpatia pela nossa «Revista» e pelo nosso ilustre colaborador sr. Eng.º Jayme Galo.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

O Leão da Estrela... no AVENIDA

Esta comédia-farsa de Ernesto Rodrigues (já falecido), Felix Bermudes e João Bastos, é daquelas que nunca perde a oportunidade, enquanto houver, é claro a mania do jôgo da bola e adeptos desse jôgo.

«O Leão da Estrela» foi representado convenientemente, sem cortes nem modificações, a não ser a supressão da película cinematográfica que não pertence à peça e a eliminação de algumas passagens alusivas ao físico do falecido actor Chaby Pinheiro, para quem foi propositadamente escrita. Há uma frase de ligação entre essa época e a de Assis Pacheco, que é um verdadeiro «achado».

A peça tem graça, muita graça mesmo, espírito, trocadilhos, situações tudo no intuito de fazer rir, mas, sem ditos nem atitudes falsas e equívocas, podendo assim ser vista por todos.

O espectáculo de sábado 27 de Dezembro no teatro Avenida, teve fôros de primeira representação e o êxito obtido agora é precisamente igual ao de há 15 anos quando representado no Politeama.

Maria Matos que ensaiou a peça, tem relativamente pouco trabalho, no entanto, mestra como é, representou na perfeição o seu pequeno papel de «Carlota Silva», esposa bondosa e condescendente. Contudo estou convencido de que Maria Matos aceitou este papel, por ser a directora da Companhia, dando assim o exemplo de disciplina, e pela muita consideração que tem pelos autores e público.

Assis Pacheco, interpretou o «Anastácio Silva». Todos mais ou menos estavam à espera de ver como este artista encarnava a figura criada por Chaby Pinheiro. Mas, como Assis Pacheco não emita, mas, cria, por isso deu à personagem uma feição muito sua, fazendo rir, se bem que não seja um actor cómico. Dispensava contudo a cena final de 1.º acto, em que se envolve no pano do piano, fingindo de «guarda-pó», que não é necessária e não surtiu o efeito desejado.

Erico Braga teve uma criação estupenda no «Lima Barata», negociante de azeites na capital do norte. O seu sotaque, a maneira como desenhou o tipo caricatural, colocam-no na primeira linha dos bons actores, para este género de

papéis. E senão veja-se aquela outra figura que ele creou no guarda livros do «homem das cinco horas».

Sigamos a ordem do programa:

Amélia Pereira, correta na «Tereza Barata» criatura que admira a sociedade. Georgina Cordeiro, com a voz um pouco roufenha, representou o melhor que pôde a «Juju» menina romântica e sonhadora, com a mania das grandezas. Lúcia Mariani na «Genoveva» foi uma visinha bastante prestável. Eunice Colbert, deu uma futura boa dona de casa na «Branca», devendo corrigir o defeito de falar para o público. Hortense Rizzo foi uma gentil credadita. Maria Ruas foi outra criada um tanto ou quanto labrega. Alfredo Ruas fez um motorista amigo do «foot ball». Álvaro Benamor correcto no galã que namora por correspondência. Carlos Batista muito cómico no «Filipe da Costa». Mendonça de Carvalho muito refilão, como manda a rubrica. Seixas Pereira, sóbrio e José Morais discreto. José Manuel teve duas râbulas insignificantes.

Enfim: quem já viu o «Leão da Estrela» recorda bons tempos. Quem ainda não o viu, não deve deixar de ver uma das mais engraçadas comédias portuguesas.

Maria Matos e a sua companhia, muito mais homogénea do que aquela que há 15 anos representou o «Leão da Estrela» deu as boas festas ao público lisboeta com um espectáculo muitíssimo bom, visto que as atenções do público não recaem apenas sobre um artista, como antigamente.

Sonho de Valsa... no COLISEU

A opereta de Óscar Straus «Sonho de Valsa» não é tão conhecida do público lisboeta como a «Viúva Alegre», por isso não admira que a expectativa do público fosse, como direi, mais reservada.

A «Viúva Alegre» quer ouvida directamente, quer através de discos e de orquestras, fazia com que o povo trauteasse, mais ou menos, melhor ou peor, as passagens principais da magistral partitura de Franz Lehár.

Com a opereta «Sonho da Valsa» levada à cena no Coliseu em 31 de Dezembro, já não acontece o mesmo. A não ser os que frequentam assiduamente o teatro de opereta, a grande massa do público desconhecia esta obra de Óscar Straus e o espectáculo apresentado no Coliseu é novo, mas novo em tudo.

Desde a maneira como foi cantada até à montagem que é rica, luxuosa e deslumbrante, muito superior à da «Viúva Alegre».

Cenários em sêda; guarda roupa caro e vistoso; uma

excelente orquestra de senhoras; quatro trombeteiros afina-díssimos; bailados dirigidos por Lina Duval e Eugénio Salvador; coros ensaiados por Cruz Braz; poema sob a direcção de Armando Vasconcelos; regência de Rene Bohet; tudo isto contribui para a magnificência do espectáculo.

A parte cantada está a cargo de Mina Braga, Luiza Nobre, Violante Montanha e Guilherme Kjolner. Todos êstes artistas fizeram ouvir as suas magníficas vozes. No entanto a representar, é que é necessário ser indulgente para com êles, visto que não teem o treino de palco suficiente, a-pesar-de estarem à vontade em cena, o que já é uma grande coisa. Contudo, na maneira de representar, salienta-se Mina Braga, que foi uma «Franzi» desenvolta.

Os outros artistas Sofia Santos e Álvaro Pereira, na parte cómica, êste último continuando a julgar que está a representar revista, Elisa de Guisette, Carlos Viana, Albino Gomes, muito pretencioso, Carlos Barros e Alfredo Pereira, deram bastante relevo aos papéis que lhes foram distribuídos.

Foi pena que no segundo acto, o coreto não ficasse um pouco mais afastado, tanto mais que o palco do Coliseu é espaçoso e assim escusavam os artistas, coristas e comparsas, de ficarem quase uns em cima dos outros, sem se poderem mexer convenientemente.

Há muita gente que se revolta contra os cortinados nesta opereta. E no entanto não se preocupam com êles quando são apresentados no nosso primeiro teatro de declamação e em peças históricas.

Quem como Ricardo Covões gastou rios de dinheiro na montagem do «Sonho de Valsa», não pode merecer censuras ou reparos por isso, que é nada, comparado com o brilhantismo do espectáculo.

Tenho visto e ouvido o «Sonho de Valsa» algumas vezes e posso garantir que nunca se apresentou tão ricamente posta em cena e com gosto.

Ricardo Covões quiz estrear esta peça no fim do ano, a-fim-de que os espectadores terminassem e começassem o novo ano, no seu grandioso teatro onde conseguiu apresentar uma magnífica companhia de opereta, sómente com elementos portugueses.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL - 21,45 - «Horizonte».
AVENIDA - 21,30 - «O Leão da Estréla».
APOLO - 20,45 e 23. - «A Marcha de Lisboa».
VARIEDADES - 20,30 e 23 - «Manda ventarolas!».
MARIA VITORIA - 20,45 e 22,45 - «Essa é que é essa!».
COLISEU - 21,30 - «Sonho de Valsa».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN - 21,30 - «Ilusões perdidas».
OLÍMPIA - 14,45 e 20,45 - «O poder do inimigo invisível».
POLITEAMA - 21,30 - «Vitória negra».
S. LUIZ - 21,30 - «Dois contra o Mundo».
TIVOLI - 21,30 - «Sangue e arena».
PALÁCIO - 21,30 - «Supremo castigo».
CONDES - 21,30 - «Os quatro filhos de Adão».
ODÉON - 21,30 - «Supremo castigo».
CHIADO TERRASSE - 21,15 - «A batalha de Trafalgar».
CENTRAL - 21,15 - Programa duplo.
PROMOTOR - 21 - «Três sem juiz».
MAX-CINE - Rua Barão de Sabrosa.
JARDIM-CINEMA - Aos domingos.
PAVILHÃO PORTUGUÊS - 21 - Cinema e Variedades.

JARDIM ZOOLÓGICO - Exposição de animais.

Publicações recebidas

Alguns trabalhos de vulgarização científica, pelo Dr. Armando Narciso

O dr. Armando Narciso enviou-nos algumas separatas de artigos seus publicados na revista «Clínica, Higiene e Hidrologia», de que é director. Entre êles, avulta pela importância do assunto e desenvolvimento que lhe foi dado o que se intitula «Quisto hidático do pulmão», e constituiu o texto dum a lição a um curso de férias, da Faculdade de Medicina de Lisboa, feita no Hospital Escolar de S.ª Marta.

Anuário dos Correios, Telégrafos e Telefones

Está já em distribuição o Anuário dos Correios, Telégrafos e Telefones, referente ao ano de 1938. Como nos anteriores, o movimento postal e telegráfico acha-se desenvolvidamente exposto, acompanhado de vários mapas estatísticos, de grande interesse. E como os anteriores anuários, o que temos presente é também um modelo de composição gráfica.

Liga dos Combatentes da Grande Guerra — Relatório da Gerência de 1940

Recebemos nesta redacção um exemplar do Relatório da Gerência da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, referente a 1940.

Continua a ser grande e prestável a actividade da Liga, quer no que respeita a assistência, quer no que se refere a outros problemas, como o da instrução aos filhos dos sócios.

Contém o volume várias fotogravuras, sendo a primeira do comandante Fernando Augusto Branco, que foi presidente da Liga e faleceu em 1940.

Agradecemos o exemplar oferecido.

Administração Geral do pôrto de Lisboa Relatório de 1941

Em grosso volume de 534 páginas, saiu, há pouco, das oficinas da «Imprensa Nacional», o Relatório da Administração Geral do pôrto de Lisboa, com as contas e elementos estatísticos referentes ao ano de 1939.

Lisboa, chave e cabeça do Império, tinha ainda nesse ano de 1939, um grande movimento, que nos relacionava com todo o mundo.

Lendo as suas estatísticas é que temos uma ideia certa da importância comercial do pôrto de Lisboa e da capacidade produtora de todas as nossas províncias ultramarinas. Somos na verdade, uma nação dotada de extraordinárias possibilidades económicas. Finda a guerra, conciliados, finalmente, todos os interesses desencontrados, o pôrto de Lisboa, não será, apenas, a chave do Império, mas também um dos mais importantes impérios do Mundo.

Agradecemos o exemplar que nos foi remetido.

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 280, II série, de 2 de Dezembro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja trespassada a José Pinto Caeiro a empreitada n.º 44 da linha de Évora, na importância de 335.000\$, de fornecimento de 20.000 metros cúbicos de pedra britada para balastro de via férrea, posta sobre vagões na estação de Estremoz, que primitivamente tinha sido adjudicada a Ernesto Vieira.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a realizar com José Pinto Caeiro, de fornecimento de 20.000 metros cúbicos de pedra britada para balastro de via férrea, postos sobre vagões na estação de Estremoz, pela importância de 335.000\$00, empreitada n.º 44 da linha de Évora.

O «Diário do Governo», n.º 293, II série, de 17 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de Ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro no contrato a celebrar com José dos Reis Sanches para a execução da empreitada n.º 45 da linha de Évora, de fornecimento de 30.000 metros cúbicos de pedra britada para balastro de via férrea

O «Diário do Governo», n.º 297, II série, de 22 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer n.º 1:242 do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o projecto da estrada de acesso entre o apeadeiro de Vale do Guiso, da linha férrea do Sado, e a estrada nacional n.º 20-1.^a, e bem assim o respectivo orçamento, na importância de 313.689\$42.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, aprovar, para o efeito do disposto no artigo 7.º do referido decreto, o projecto de contração de uma linha de resguardo na estação do Vale de Santarém, da linha férrea do Leste e declarar sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 24 metros quadrados, à esquerda da linha férrea de Guimaraís, entre os quilómetros 41,513 e 41,529, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar da Estação, freguesia de S. Miguel das Aves, concelho de Santo Tirso e distrito do Pórtico, e confronta ao norte e nascente com o Largo da Estação, ao poente com a Rua Conde de Vizela e ao sul com o caminho de ferro.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Junta de Freguesia de S. Miguel das Aves em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 280, II série, de 2 de Dezembro de 1941, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de Sua Excelência o Sub-Secretário das Obras Públicas e Comunicações os seguintes projectos:

De aviso ao público apresentado pelos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga pelo qual é anulada a actual tarifa especial interna n.º 11, de grande velocidade «Bilhetes de ida e volta para viagens de recreio Fim de Semana», sendo substituída pela tarifa especial n.º 2-C de serviço combinado com as diferentes empresas ferroviárias;

De aviso ao público apresentado pelo Caminho de Ferro do Cais do Sodré a Cascais sobre a aplicação de multiplicadores aos transportes de combustíveis de origem vegetal.

O «Diário do Governo», n.º 298, II série, de 23 de Dezembro, publica o seguinte:

De harmonia com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despachos de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, de 16 do corrente, os seguintes avisos ao público:

Apresentado pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, pelo qual são anuladas e substituídas pelas que nela se dispõem as taxas por cargas e descargas fora do recinto das estações, constantes do A. n.º 333, datado de 24 de Maio de 1937, que é também anulado;

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, pelo qual são eliminadas as bonificações concedidas no transporte de «Emulsão betumino-

Rocha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES

P. B. X.-28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

sa para reparação de estradas», pelo E. n.º 1:518, de 9 de Outubro de 1934, que é anulado;

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, pelo qual é anulado o aviso ao público E. n.º 1:573, de 3 de Abril de 1940, que isentou da aplicação do adicional de 10 por cento criado pelo decreto n.º 20:702 os transportes das mercadorias que dêle constam, mantendo-se porém a isenção para quaisquer mercadorias que transitem de Pampilhosa-T para Guarda-T ou «vice-versa» e todas as mercadorias sujeitas à incidência do multiplicador 11 procedentes ou destinadas ao pôrto de Figueira da Foz e que tarifariamente não tenham qualquer tratamento especial.

O «Diário do Governo», n.º 3, II série, de 5 de Janeiro de 1942, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Para os devidos efeitos se publica que, por despacho desta Direcção Geral de 24 de Novembro findo, foi rescindido, a contar de 1 do corrente mês, o contrato celebrado em 15 de Fevereiro de 1938 com Manuel Martins Pontes para exercer, ao abrigo do artigo 36.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, as funções de fiscal de obras a executar por conta do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Transportes Manuel B. Vivas

A conhecida firma Manuel B. Vivas, L.º, com sede em Lisboa, na Rua do Arsenal, 124-1.º, nos termos da escritura lavrada nos autos do notário Dr. Noronha Galvão, foi transformada em Sociedade Anónima, que passou a girar sob a denominação de Transportes Manuel B. Vivas (S. A. R. L.).

A nova Sociedade, segundo a circular distribuída, mantém todos os ramos da indústria de transportes.

Linhos Portuguesas

Pelo Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas, foram aprovados os projectos de construção de linhas de resguardo nas estações de Azambuja e Povoa, da linha férrea de Leste, e no apeadeiro de S. Torcato, da linha do Setil a Vendas Novas; e o de ampliação duma linha de resguardo já existente e assentamento de outra, na estação de Mato de Miranda, da linha de Leste.

Quereis dinheiro?
• JOGAI NO

Gama

Henrique Gonçalves

COM

CAMIONETES E CARROÇAS DE ALUGUER

ENCARREGA-SE DE TODOS OS TRANSPORTES

MUDANÇAS PARA LISBOA OU FORA

— Praça: RUA MARIA PIA, 4 —

Residência: RUA C (à R. DOS LUZIADAS), 6, 1.º

TELEFONE 6 2674

L I S B O A

Companhia de Moçambique

Território de Manica e Sofala

Africa Oriental Portuguesa — Capital: Beira

Esta região, com a superfície de 134.000 quilómetros quadrados, é considerada uma das mais férteis do continente africano, destacando-se na sua produção agrícola, o milho, o açúcar e o algodão. O pôrto da Beira, dotado de cais acostável e magnificamente apetrechado, é servido por duas linhas férreas que ligam o território às regiões lixitrofes de Oeste e do Norte. — A construção da ponte sobre o Zambeze aumentou a zona de influência económica do pôrto, facilitando as suas comunicações com a Niassalândia

P A R A I N F O R M A Ç Õ E S

EM LISBOA

L. da Biblioteca Pública, 10
(Sede da Companhia)

NA BEIRA

Secretaria Geral do Governo
do Território

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 2 6519

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sifilis — às 6 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. Mendes Belló — Estômago, fígado e intestinos — às 4 horas
Dr. Francisco Calheiros — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,50 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Silva Nunes — Doenças das crianças — às 5,50 horas
Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese — às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Laboratório ESTEMIL

(do Escritório Técnico Mineiro, Lda.)

ANÁLISES DE MINERAIS, ROCHAS, TERRAS, CARVÕES, ARGILAS, ÁGUAS, METAIS E SUAS LIGAS

Rua Alexandre Braga, 52-1.º — PORTO — Telef. 1065 — Teleg. ESTEMIL

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!