

Arquivo

C.P.

# BOLETIM

15

JANEIRO DE 1929

11º ANO

# BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL  
DA DIRECÇÃO GERAL DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES  
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL

## Problemas recreativos

Resultados do n.º 113

### QUADRO DE DISTINÇÃO

Sanaújo, 12 votos — Produção n.º 15

Outras votações:

Visconde de Cambolh, 8 votos — Produção n.º 11  
Zéfran Cisco, 4 votos — Produção n.º 7

### QUADRO DE HONRA

Alerta, Bandarra, Britabrantes, Cagliostro, Marcial,  
Mefistófeles, O Profeta, Paladino e Zéfran Cisco (20).

### QUADRO DE MÉRITO

Costasilva, Cruz Kanhoto, Fred-Rico, Novata, Otrebla,  
P. Rêgo, Roldão, Sanaújo e Veste-se (19).  
Barabás, Diabo Vermelho, Marquês de Carinhais, Manelik,  
Preste João, Radamés, Visconde de la Morlière  
e Visconde de Cambolh (18).

### Soluções:

- 1 — Lucia-lima, 2 — Luneta-Luta, 3 — Obreiro-oro,  
4 — Eirado-eido, 5 — Paragão-pagão, 6 — Veias-veios,  
7 — Destro-destra, 8 — Parvo-parva, 9 — Cachorra-  
-cachorro, 10 — Matame-Aleli-Teca-Ala-Mi-E, 11 —  
Malferido. 12 — Charybdis ou fortuna, 13 — Mercedes  
14 — Retos, 15 — Nemine discrepante, 16 — Erebo-obere,  
17 — Ordem-medro, 18 — Lide-edil, 19 — Entornada  
20 — Lasca.

### Novíssimas

1 — Tenha mão seu «animal». De que lhe serve estar  
a dar pateada! — 1 — 1.

Sempre fixe

2 — Aqui as mulheres de má nota usam como mascote  
uma espécie de tartaruga — 1 — 2.

Sempre Fixe

3 — Toda a gente «nota» que a preparação farmacéutica  
não cura a doença da azeitona que não vinga — 1 — 2.

Zéfran Cisco

4 — O homem estúpido bate na «mulher» e faz dispara-  
-rate — 3 — 2.

Mefistófeles

### Electricas

5 — «Lance» num livro, enquanto eu «risco» no outro — 2.

Costasilva

6 — De lãs menos grossas se veste o algoz — 2.

Zéfran Cisco

### Biformes

7 — No sapato de mulher antigo, cai a faiasca que salta  
do ferro em brasa quando o malham — 2.

Elmíntos

8 — Gosto de ver um salto largo de cavalo em frente  
do obstáculo — 2.

Britabrantes

9 — Fazer esta marcha sem descanso, é para mim uma  
coisa trivial — 3.

O Profeta

### Aumentativas

10 — Deixa estar o penedo... — 2.

Otrebla

11 — Faz cava com parapeito, velho mansarrão! — 4.

Marcial

12 — O boi anda devagar e por isso se diz que é pachor-  
-rento — 3.

Veste-se

### Sincopadas

13 — Sobre a rodela do joelho tinha o sacristão o qua-  
-drado de pano de linho com que se cobre o cális — 3 — 2.

Sanaújo

14 — As coisas que sustentam grande força são peças de  
mármore — 3 — 2.

Alerta

15 — Foi num lugar de refugio que eu fiz neste livro  
uma nota marginal — 3 — 2.

O Profeta

16 — Oh! com a brecha, lá se partiram os bancos em aspa  
de que usam os serradores — 3 — 2.

Cruz Kanhoto

17 — Com esta massa de açucar, para fazer doce, faço  
um presente de anos — 3 — 2.

O Profeta

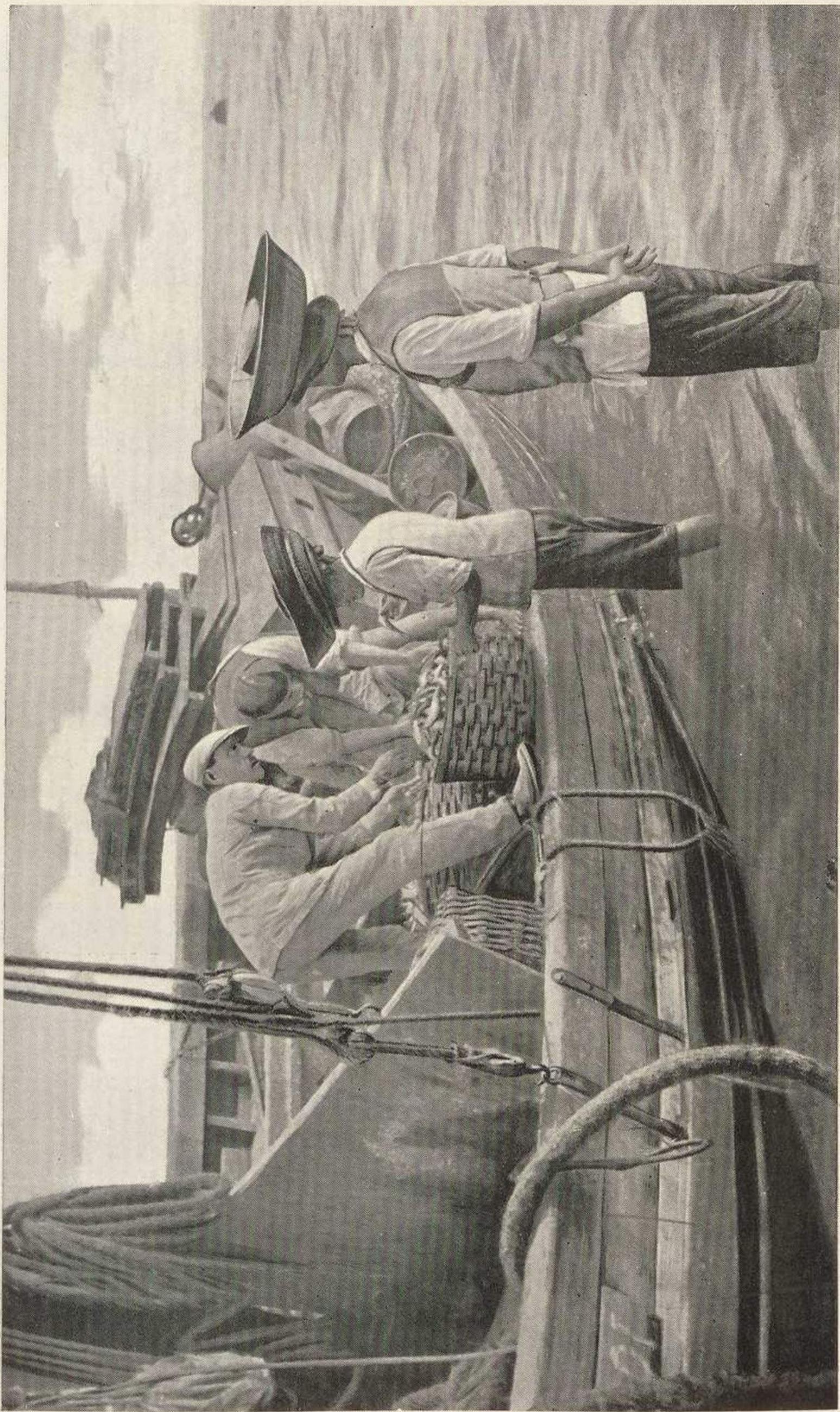
18 — Pela porta que está por baixo do alpendre pode  
entrar a pouco e pouco toda a gente — 3 — 2.

Sanaújo

(Continua na outra página interior da capa)

*Fotog. de José Fernandes da Silva, bobinador nas  
Oficinas Gerais de Lisboa P.*

SETÚBAL — Descarga de peixe



# BOLETIM DA C.P.



**ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DA PESSOAIS DA COMPANHIA**

PROPRIEDADE  
DA COMPAÑHIA DOS CAMINHOS DE FERRO  
PORTUGUESES

Editor: Comercialista *Carlos Simões de Albuquerque*

DIRECTOR  
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA  
*Engenheiro Alvaro de Lima Henriques*

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

ADMINISTRAÇÃO  
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação  
de Santa Apolónia

**SUMÁRIO :** Caminhos de Ferro da Índia Inglêsa. — Os transportes aéreos da «Deutsche Luftansa». — O movimento de orientação profissional e da selecção profissional. — Recordando... — Consultas e Documentos. — Festa do Natal no Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro. — Fotoescultura. — Pessoal.

## Caminhos de Ferro da Índia Inglêsa

Pelo Snr. Eng.<sup>o</sup> *Jáime Martins*, Sub-Chefe de Serviço na Divisão de Via e Obras

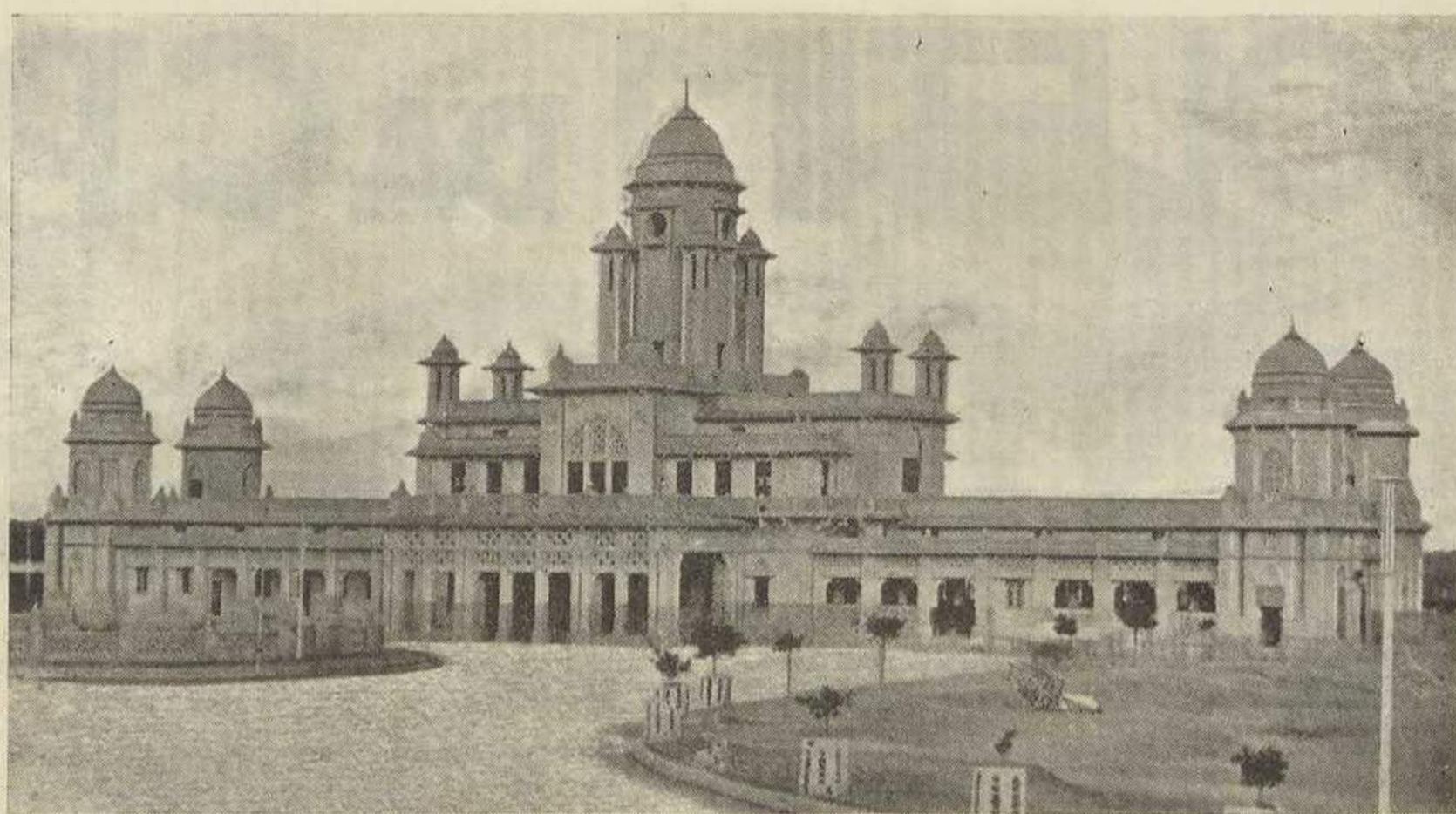
A grande península da Índia, ao sul da Ásia, onde outrora os portugueses exerceram a sua soberania, hoje limitada à posse dos pequenos territórios de Gôa, Damão e Diu, constitue actualmente um grande império sob o domínio da Inglaterra.

Sulcam esse grande território numerosas linhas de caminho de ferro, abrangendo uma rede total de 66.075 Km. dos quais 34.111 são de via larga, 25.272 de via de metro e 6.692 de via reduzida de menores larguras.

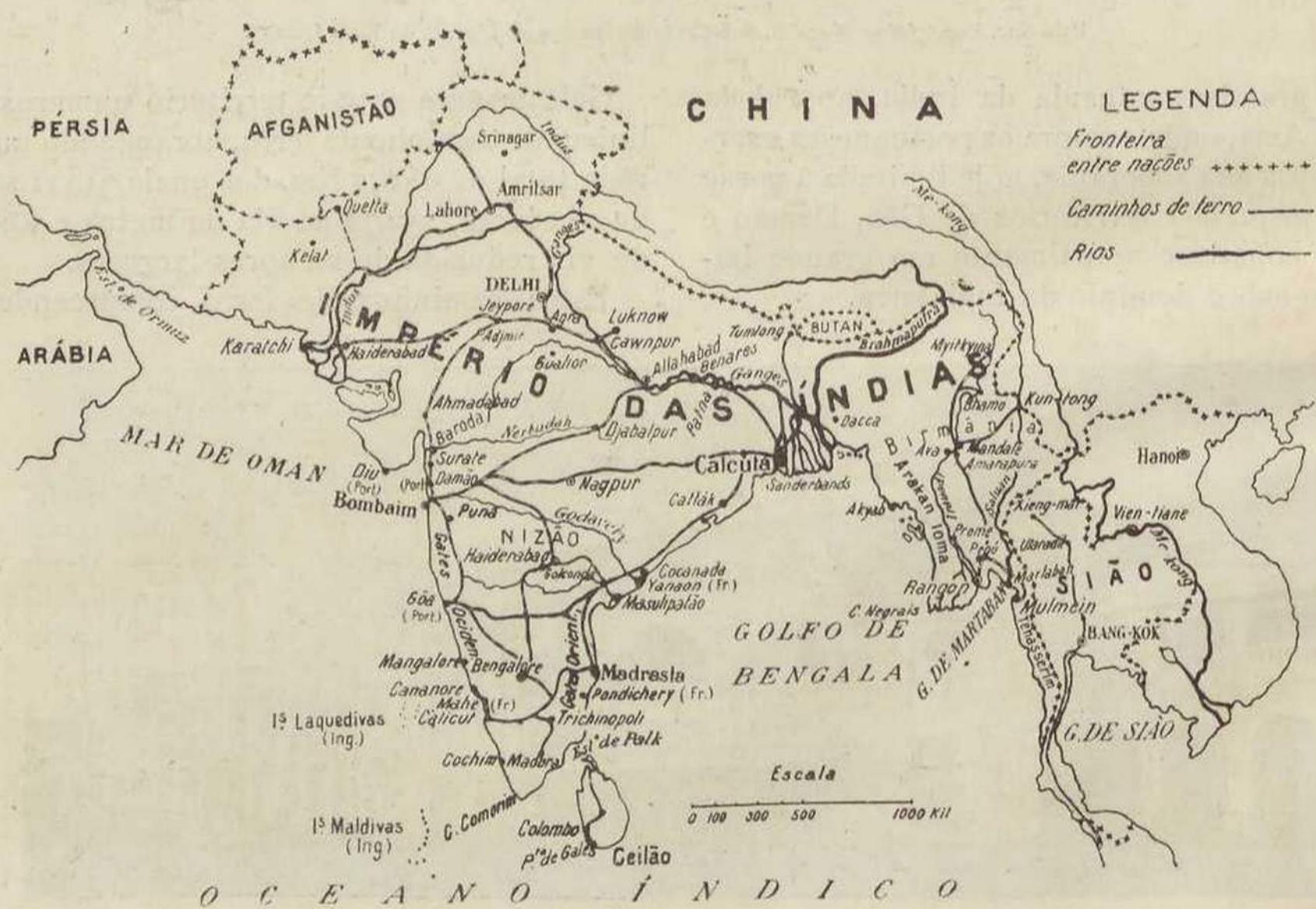
Estes caminhos de ferro compreendem



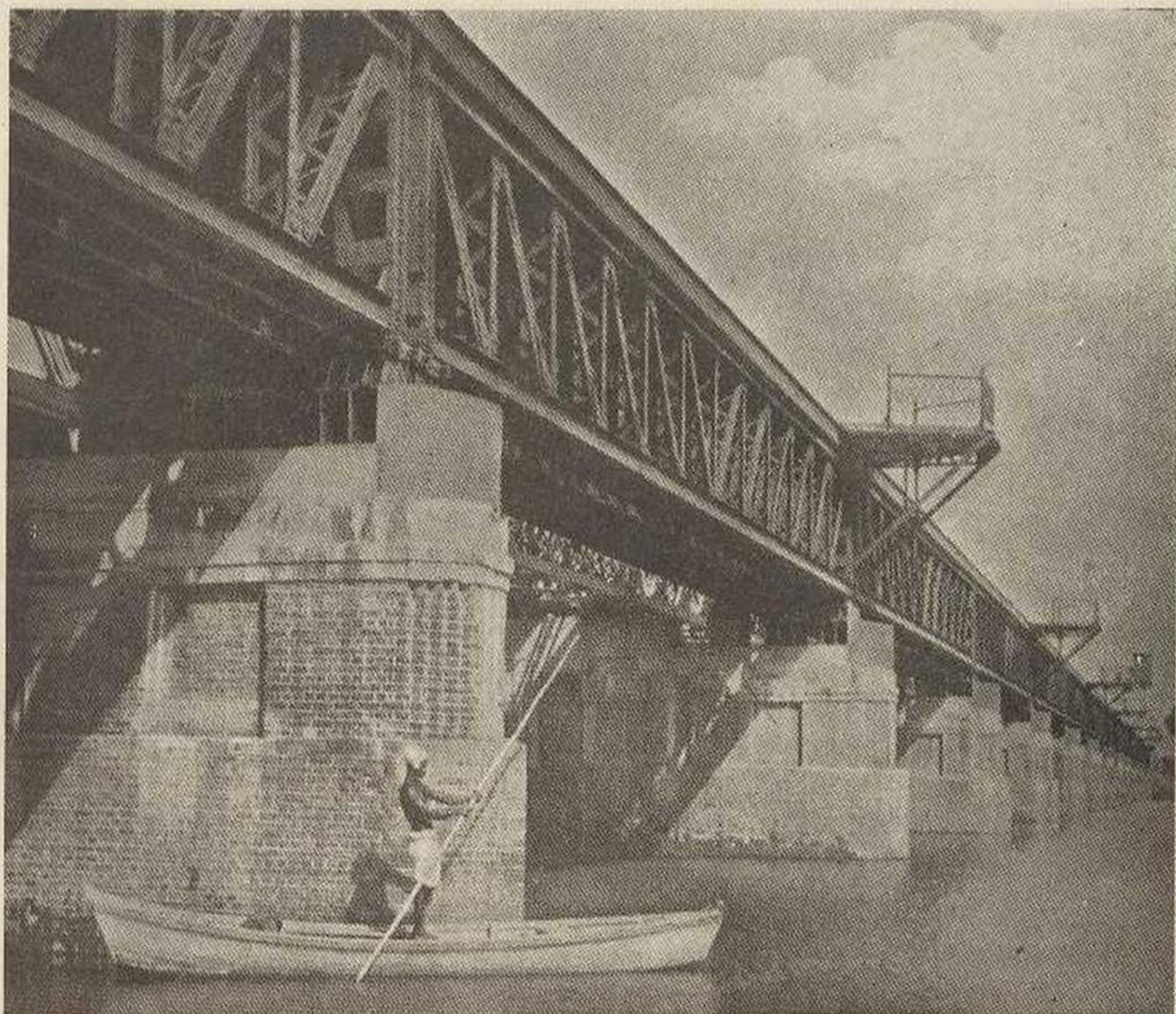
Fachada principal do edifício de passageiros da estação de Trichinopoly, dos Caminhos de Ferro do Sul da Índia



Vista do lado da cidade, do edifício de passageiros da estação de Haiderabad, pertencente aos Caminhos de Ferro do Estado de Nizão a Haiderabad, na Índia Inglesa. Este caminho de ferro serve lugares de grande interesse histórico da antiguidade tais como Ellora, onde há o famoso templo de Kailasa, cortado na rocha e as célebres grutas de Ajanta



Fotografia da ponte de Jhelum, dos Caminhos de Ferro do Norte da Índia. Os tabuleiros desta ponte foram levantados de 1<sup>m</sup>,20 para evitar que, durante as cheias, as águas do rio as possam atingir. Vêem-se na fotografia os grupos de vigas de ferro paralelas que foram intercalados para aquêle fim, entre o coroamento dos pilares e os tabuleiros.



várias administrações, umas pertencentes a Companhias particulares, outras ao Governo da Índia Inglesa, outras ainda a estados indianos autónomos, como por exemplo o Estado de Haiderabad, e tomam diversos nomes, conforme a região a que dizem respeito, o estado a que pertencem, etc..

Citaremos, por exemplo, os Caminhos de Ferro do Noroeste da Índia, com uma rede de 11.400 Km.; os Caminhos de Ferro do

Leste da Índia, com 6.962 Km. e o Caminho de Ferro do Estado de Haiderabad com 2.169 Km.

Conforme os relatórios dos seus directores, publicados na revista «The Railway Gazette» de 24 de Novembro de 1937, estes caminhos de ferro têm progredido bastante nestes últimos dois anos, tendo as suas receitas aumentado em relação aos anos anteriores, facto que atribuem a uma intensa



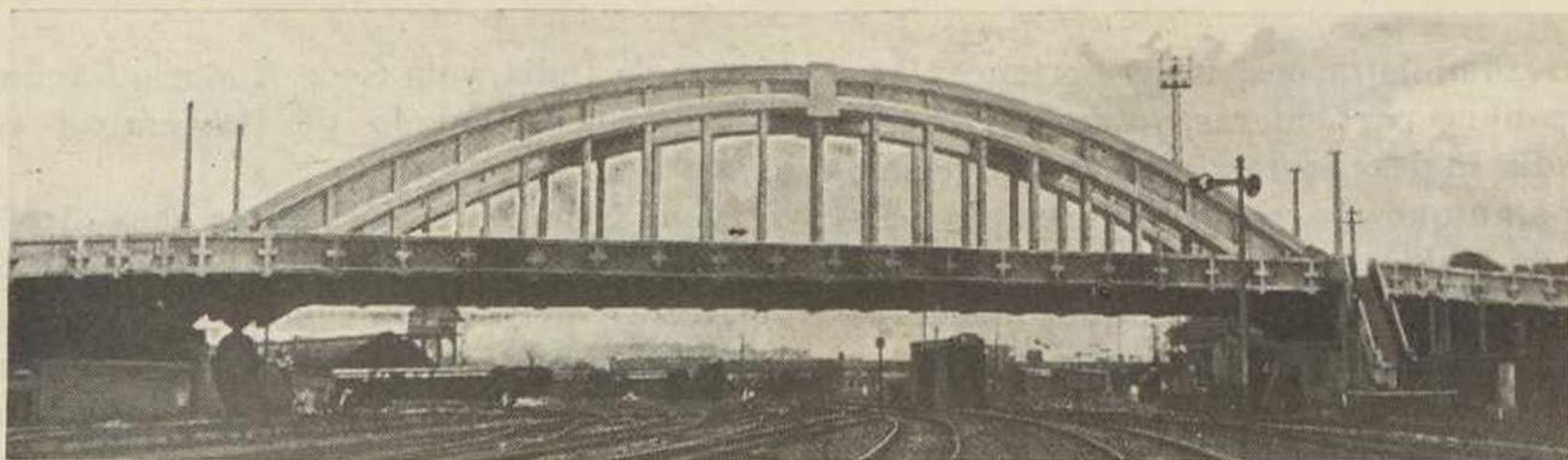
Ampliação, recentemente construída, dos escritórios centrais da Administração dos Caminhos de Ferro do Sul da Índia, em Trichinopoli



Acesso do lado norte à ponte-estrada de betão armado de Chandmari, na Índia Oriental Inglesa.

propaganda do caminho de ferro, acompanhada de um conjunto de medidas acertadas tendentes a combater a concorrência da camionagem.

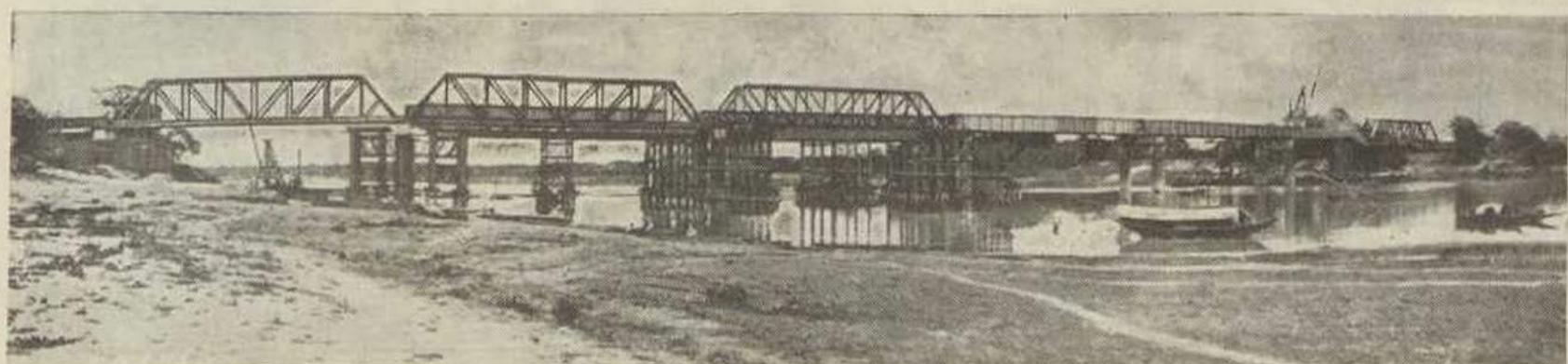
e do caminho de ferro, tomando a administração do caminho de ferro a seu cargo a quase totalidade das carreiras de caminhetas nas estradas desse Estado.



Vista do conjunto da ponte-estrada de Chandmari e das linhas do Caminho de Ferro da Índia Oriental que aquela atravessa, vendo-se ao fundo as instalações da estação de Howrah

No Caminho de Ferro do Estado de Hyderabad foi até possível estabelecer uma completa coordenação do tráfego da estrada

O material circulante dos caminhos de ferro da Índia inglesa tem sido modernizado com o emprêgo de automotoras e de carrua-



Montagem dos novos tabuleiros da ponte de Gorai, em Kustia, dos Caminhos de Ferro Orientais de Bengala, Índia Inglesa

gens para viagens de longo curso dotadas de tôdas as comodidades e em especial com o moderno sistema de ventilação de ar arrefecido e filtrado, o qual permite viajar com comodidade, no verão, em regiões onde há muitas poeiras e temperaturas muito elevadas.

Vários troços das linhas têm sido electrificados e a maioria da sinalização é eléctrica, permitindo assim marchas mais aceleradas e menos intervalo entre os combóios.

Algumas obras de arte importantes foram concluidas recentemente e, entre elas, citaremos a grande ponte metálica sobre o rio Meghna, dos Caminhos de Ferro de Bengala, a qual tem um comprimento total de 890<sup>m</sup>, dividido em sete tramos de 100<sup>m</sup> e seis de 31<sup>m</sup> de vão, e a ponte para estrada de

Chandmari, de arco de betão armado, de 66<sup>m</sup> de vão, a qual passa sobre as linhas da estação de Howrah, dos Caminhos de Ferro do Leste da Índia.

Citaremos ainda as duas pontes sobre o rio Jhelum, a dos Caminhos de Ferro do Noroeste da Índia e a da estrada que lhe passa ao lado, constituidas por 50 tramos de 30<sup>m</sup> de vão, foram levantadas de 1<sup>m</sup>,20, em toda a sua extensão, para assim evitar que as águas das cheias atingissem a parte inferior dos tabuleiros.

Alguns edifícios importantes foram também concluídos há pouco tempo. Entre estes, podemos indicar o edifício de passageiros e a ampliação do edifício dos escritórios centrais do Caminho de Ferro do Sul da Índia, em Trichinopoli.



Curiosa nota etnográfica dum pátio de Lisboa

# Os transportes aéreos da «Deutsche Luftansa»

Pelo Sr. António Monteiro, Chefe de Secção de Conservação da Divisão de Via e Obras

O pitoresco das antigas viagens, através de estradas esburacadas, teve a sua época. Poucas recordações ficaram dos fátigantes passeios em diligência, que levando dias e dias, deixavam o passageiro estafado por muito tempo...

Menos de cem anos nos separam da época em que a «mala-posta» cruzava velhas estradas e, em tão pouco tempo, pasma-se com o que a ciência tem inventado para transportar pessoas e mercadorias:—caminhos de ferro, automóveis, vapores, aviões, que com segurança, rapidez e comodidade, transformam a viagem tormentosa doutro tempo, num verdadeiro prazer.

Dos transportes aéreos, dum modo geral, já o *Boletim da C. P.* se tem ocupado em números anteriores. Vamos tratar hoje, embora superficialmente, dos transportes aéreos, que na Alemanha estão a cargo da «Deutsche Lufthansa».

\*

Dá nas vistas, a quem chegar a Berlim de noite, um projector potente, que, num rodar constante, ilumina o vasto aeroporto do «Tempelhof», onde pousam e descolam diá-

riamente, nem mais nem menos do que cem aviões!

Levado pela curiosidade, visitei um dia o monumental edifício que o Ministério do Ar anda a construir para instalação da base comercial aérea de Berlim. A nova base aérea faz parte do programa de realizações

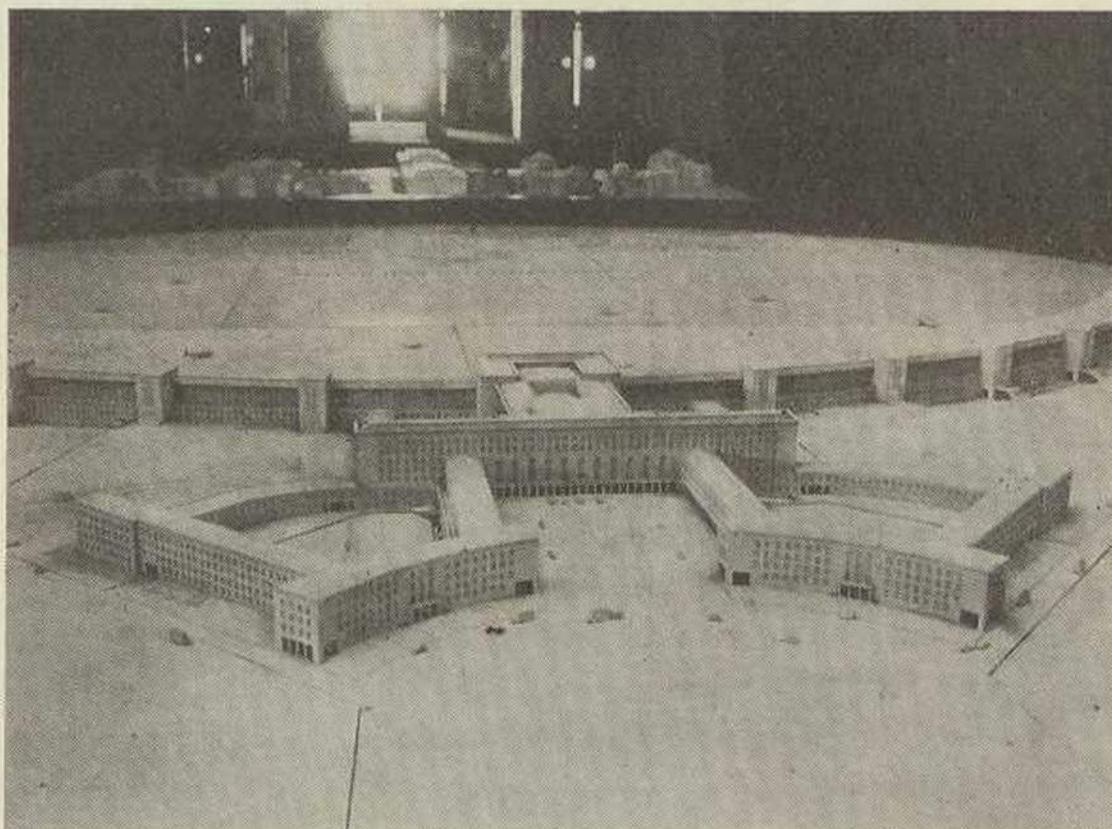
estudado por Hitler, e merece, pela clara visão, pelas proporções notáveis e pelo equilíbrio de linhas arquitetónicas, uma visita cuidada.

Um pátio enorme, dá entrada às viaturas e bagagens e noutro encontrarão lugar os passageiros, que a Alfândega procura sem demora. Num

amplo vestíbulo, onde dentro em pouco não faltarão notas de bom-gôsto, os parentes e amigos aguardam os viajantes.

Grandes abas de ferro abrigam os aviões que chegam e partem, de forma a fazer-se o embarque com a mesma comodidade que nas estações ferro-viárias. Sob estas abas, estão construindo um vasto anfiteatro, onde podem instalar-se 60.000 pessoas, que, depois de verem partir os aviões, podem seguir-lhe o voo até desaparecerem no horizonte.

Numerosos elevadores conduzem os passageiros aos terraços, e por toda a parte se encontram notas de arte e conforto, num



Modernas instalações da base aérea do «Tempelhof», que devem ficar concluídas dentro de poucos meses



Cem aviões largam e pousam diariamente no aeroporto da «Deutsche Lufthansa» em Berlim

edifício de linhas moderníssimas, com ar sério e sóbrio, como tudo o que se vê na «Nova Alemanha».

\*

A «Deutsche Lufthansa», fundada em 1926, começou por fazer serviço aéreo na Alemanha, mas logo no fim daquele ano, estendeu as suas carreiras a Paris.

No segundo ano da exploração, a rede foi consideravelmente ampliada, chegando a Londres, Marselha, Viena, Milão, Barcelona, Moscovo e Leninegrado.

Em 1928, iniciou a «Deutsche Lufthansa» o transporte de correspondência aérea entre a Europa e a América do Norte, por meio de hidro-aviões catapultados pelos transatlânticos «Europa» e «Bremen».

Ano a ano, o material ia melhorando, os serviços iam-se aperfeiçoando e, em 1933, a modelar empresa adquiriu os esplêndidos aviões «Heinkel» para o serviço postal, comprando ao mesmo tempo 63 trimotores para passageiros.

O serviço postal para a América do Sul, em meados de 1934, começou a fazer-se duas vezes por mês. Os aviões não possuíam o raio de acção suficiente para, dum salto, fazerem a travessia do Atlântico. Por isso, pousavam a meio da distância entre os dois mundos, em pleno mar, junto do avião catapulta «Westfalen», onde outro aparelho recebia o correio, para o levar a terras de Santa Cruz.

Não satisfeita com este importante melhoramento, a «Deutsche Lufthansa» adquiriu o navio catapulta «Schwabenland», e com este barco já não havia necessidade dos hidro-aviões

pousarem a meio do Atlântico, pelo que a travessia passou a ser feita até Fernando Noronha — as célebres ilhas, tão faladas quando da viagem de Gago Coutinho e Sacadura Cabral.

A-pesar-das dificuldades surgidas, realizaram-se nesse ano 46 travessias do Atlântico, sem o menor acidente, sendo percorridos 400.000 Km. Em 1935, os serviços postais aéreos tomaram grande desenvolvimento, fazendo a ligação entre Berlim e Rio de Janeiro em 3 dias, e entre Berlim e Buenos-



Um dos hidro-aviões da «Deutsche Lufthansa» empregados na travessia do Atlântico

-Aires em 3 dias e meio. Recentemente, a «Deutsche Lufthansa», terminou o período experimental de carreiras de passageiros entre a Europa e a América do Norte, as quais deram o melhor resultado, fazendo-se a ligação entre os dois continentes, em pouco mais de 11 horas.

Estas carreiras, têm, para nós portugueses, uma grande utilidade, por os hidro-aviões que nelas tomam parte tocarem em Lisboa e nos Açores.

\*

Por motivo da guerra de Espanha, a «Deutsche Lufthansa» estabeleceu ligações para Lisboa, pelo que o nosso país ficou ligado à rede aérea da Europa.

Para se avaliar do interesse despertado por esta carreira, basta dizer que, em 1937, se transportaram de Lisboa para Berlim:

1.020 passageiros  
2.646.630 quilos de mercadorias  
6.246.465 quilos de correspondência

e de Berlim para Lisboa:

831 passageiros  
5.745.905 quilos de mercadorias  
11.857.832 quilos de correspondência

Trata-se dum percurso de 2.800 Km., que os trimotores da «Deutsche Lufthansa» percorrem em 13 horas, atravessando a Espanha, a França e a Suíça,— viagem encantadora de que nos ocuparemos noutro dia.

Antes de terminar, a indicação de alguns números expressivos, que mostrarão aos leitores do *Boletim da C. P.* o desenvolvimento, sempre crescente, dos serviços aéreos da «Deutsche Luftansa».

Assim:

Em 1926 transportaram-se ...	37.605 pessoas
» 1927 » ... 81.623 »	
» 1928 » ... 85.833 »	
» 1929 » ... 63.094 »	
» 1930 » ... 55.584 »	
» 1931 » ... 63.030 »	
» 1932 » ... 67.745 »	
» 1933 » ... 94.872 »	
» 1934 » ... 130.758 »	
» 1935 » ... 163.988 »	
» 1936 » ... 231.900 »	
» 1937 » ... 277.000 »	

Em 1936, os aparelhos da notável organização, percorreram 5.971.700 quilómetros, número que em 1937 se elevou a 18.684.608.

Para que se avalie a extensão percorrida, basta dizer-se que os quilómetros voados em 1936, pelos aparelhos da «Deutsche Lufthansa», davam 365 voltas ao mundo. As mercadorias e a correspondência transportadas, carregariam 20 comboios com 10 vagões cada.

Estes simples elementos bastam para mostrar aos leitores do *Boletim da C. P.* o que é a «Deutsche Lufthansa», cujos serviços modelares atraem dia a dia os viajantes. A comodidade, organização, disciplina, segurança e a rapidez, justificam plenamente os números indicados.

Maior servidão é mandar homens  
que servi-los.

Padre ANTÓNIO VIEIRA

# O movimento da orientação profissional e da selecção profissional

*Na Escola Profissional de António de Vasconcellos Corrêa, em Campolide, o Snr. Prof. Dr. Faria de Vasconcelos fêz, em 10 de Dezembro findo, como noticiámos, uma conferência sobre O movimento da orientação profissional e da selecção profissional.*

*O Snr. Dr. Faria de Vasconcelos formou-se em Direito na Universidade de Coimbra e doutorou-se na Faculdade de Ciências Sociais da Universidade Nova de Bruxelas, onde veio a rege a Cadeira de Psicologia.*

*Em 1912 fundou a Escola Nova de Bierges-lez-Wavre, que dirigiu. Em virtude da invasão da Bélgica, no comêço da Grande Guerra, passou à Suíça, onde foi 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. Em 1918, convidado pelo Governo da Bolívia para professor e director da Escola Normal Superior de la Paz, nela organizou e dirigiu a secção de Psicologia. Ainda naquele país, reorganizou a Escola Normal Primária de Sucre, da qual foi director e professor.*

*Em 1925 o Snr. Dr. Faria de Vasconcelos voltou a Portugal, e logo ingressou como professor na Escola Normal Superior de Lisboa; fêz depois concurso e entrou para a Faculdade de Letras desta cidade, onde actualmente é professor de Psicologia, de História da Filosofia Medieval e da Teoria do Conhecimento.*

*É de grande valor a bibliografia do Snr. Dr. Faria de Vasconcelos: além de *Une École Nouvelle en Belgique, das Lições de Pedologia e de Psicologia e dos Problemas Escolares*, tem divulgado, através da «Biblioteca de Cultura Pedagógica», que já conta 15 volumes da sua autoria, os mais interessantes assuntos sobre medição da inteligência, fadiga escolar, arte de estudar, etc..*

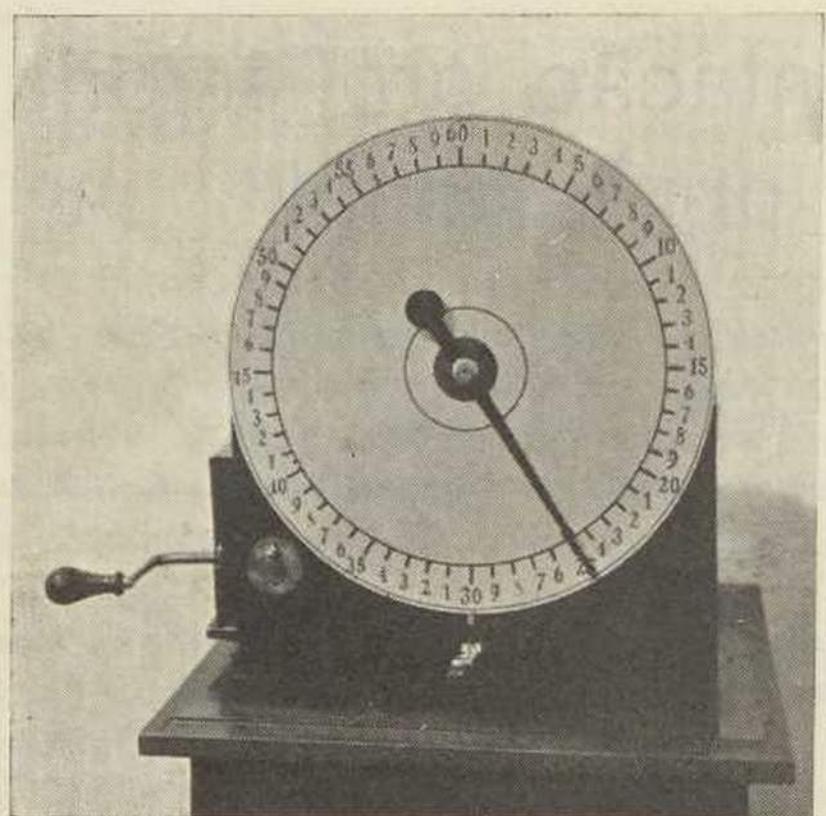
*Há treze anos que dirige o Instituto de Orientação Profissional «Maria Luiza Barbosa de Carvalho», que organizou e que é a sua mais gloriosa obra. Naquele modelar estabelecimento científico — considerado um dos melhores da Europa — efectuam-se por ano, em média, 1444 exames de selecção mental, de orientação e de selecção profissionais, o que dá bem idea da sua acção.*

*O Boletim da C. P. congratula-se com a feliz lembrança da Escola Profissional de António de Vasconcellos Corrêa ter convidado o Snr. Prof. Faria de Vasconcelos a realizar a notável lição que a seguir reproduzimos.*

**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.

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

O nosso Frei Luiz de Sousa consagrou em termos 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 fihos. Em nacendo, já fazem a um clérigo, 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



Aparelho para a capacidade de coordenação viso-auditiva-motriz

o que fora bom capateiro 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 termos 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 de trabalho. Por *selecção profissional*, entende-se a escolha do indivíduo para a carreira. Suponhamos que numa empresa 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 de pessoas que os carros eléctricos ocasionavam — algumas Companhias registavam 56.000 por ano —, convidou o professor Münsterberg, 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 constituição psicológica dos condutores. Münsterberg 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 é devida 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 Lannelongue e do Conservatório de Artes e Ofícios de Paris — chegou, num estudo feito sobre 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 diminuir sensivelmente a percentagem de acidentes, comprehende-se a necessidade da orientação e da selecção profissional como um dos meios de combater este flagelo, como lhe chama Lahy, e que ele 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 malogradas, 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 Estados Unidos verificou-se 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 sobre 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% destes adolescentes ocupam mestres não qualificados. Poderíamos alargar a lista com outros inquéritos. A causa da mudança de profissão reside ou no aborrecimento ou numa inaptidão real, física ou psíquica, em todos os casos é um sintoma de



Aparelho para apreciação da capacidade de decisão

insuficiência de aptidão e por conseguinte um erro na escolha da carreira. A percentagem considerável de carreiras malogradas, 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 contribuiu 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 força 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 força e resistência dos operários, foi substituída por uma selecção científica baseada nas aplicações da fisiologia e da psicologia. Assim, devido às investigações da fisiologia e da psicologia aplicadas ao trabalho, resultados do mais alto valor relativos a melho-

ramento 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 objetiva, a aplicação da experimentação científica, tornaram possível o aparecimento da psicotecnia, que é o fundamento da orientação e da selecção profissional. A *psicotecnia* é o 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 ele 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 constituir 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 belligerantes procuraram tirar dos seus efectivos, dos seus recursos, o maior e o melhor rendimento e evitar tudo quanto pudesse, em consequência de falsas manobras 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, psicologicamente, cerca de 2.000.000 de homens, mediante as técnicas de selecção que actualmente se praticam num número considerável de empresas 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, facilmente, como o movimento da orientação e da selecção profissional, alimentado por tantas e tão diversas nascentes, adquiriu hoje uma extensão, um volume e uma força consideráveis que cada dia crescem e se alargam.

Este movimento tem as suas raízes profundas no desenvolvimento científico da psicologia e da fisiologia, nas exigências e na estrutura 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.

(Continua)

# RECORDANDO . . .

Pelo Snr. Carlos Parreira, Sub-chefe de Serviço da Divisão do Material e Tracção

Estávamos no verão de 1903.

Numa tarde de domingo, houve na Praça do Campo Pequeno uma corrida de touros, na qual tomava parte o afamado «espada» Fuentes, que naquela época muito se celebrou em Lisboa na arte de colocar bandarilhas.

Aquela corrida assistiram o rei D. Carlos, a rainha Senhora D. Amélia e o infante D. Afonso, os quais tinham vindo propostamente de Sintra, onde estavam veraneando, em comboio real e ali deviam regressar, ao fim da tarde, pelo mesmo meio de transporte.

Naquele tempo os comboios reais eram sempre acompanhados pelo Director da Fiscalização do Governo, o qual era então o Snr. general Paiva Couceiro.

Embora já com uma idade muito avançada, o ilustre general jamais faltava ao que ele considerava um dos seus maiores deveres, que era acompanhar a família real nas suas viagens em caminho-de-ferro. E, assim, embora chovesse a potes, aparecia ele na estação, muito antes da hora da partida, sempre muito apressado e sempre muito amável, dentro da sua grave sobrecasaca preta abotoada quase até ao pescoço, no qual sobressaía um colarinho de alvura impecável. Na cabeça, trazia o clássico chapéu alto, cujas abas quase descansavam sobre as orelhas.

Nada escapava ao rigoroso exame que fazia a todos os veículos que compunham o comboio real. Começava pelo interior dos salões, vendo a disposição da mobília, mandando sempre avançar ou recuar esta ou aquela cadeira, a-fim-de melhorar a estética interior. Depois, passava os dedos pelos estofos, para se certificar de que estavam limpos. A seguir, calculava o grau de temperatura, mandando abrir ou fechar esta ou aquela janela, segundo o que melhor lhe parecia.

Terminado o exame interior, sem deixar de conversar muito amavelmente com os empregados, descia e percorria todo o comprimento dos veículos, verificando a engatagem até à locomotiva, junto da qual se informava do nome do maquinista.

Terminada a sua tarefa, o Snr. general Couceiro, satisfeito pelo que havia notado, despedia-se sempre com palavras de elogio para aqueles que tinham intervindo na formação do comboio e ia depois, muito sorridente, colocar-se junto da porta do salão, onde esperava os régios viajantes.

Naquela tarde, à hora da partida do comboio real para Sintra, o maquinista foi prevenido de que teria que parar no apeadeiro de S. Domingos, a-fim-de receber passageiros.

Logo que o comboio parou naquele apeadeiro, o Snr. general Couceiro apeou-se do salão e, atravessando a linha descendente, foi colocar-se junto da porta principal do edifício, olhando com muita atenção para a rua, numa atitude de quem espera alguém.

Passaram-se alguns minutos sem que aparecessem as pessoas por que o comboio esperava. No apeadeiro havia grande silêncio. O general, fazendo gestos de descontentamento por tamanha demora, continuava olhando para a rua, com grande ansiedade. O rei D. Carlos, abrindo de súbito a porta do salão, desceu para a gare ascendente, começando a dar largos passos, numa atitude de impaciência.

Nisto, o infante D. Afonso, surgindo numa das janelas do salão, exclamou para o rei, numa voz galhofeira:

— Não há dúvida. O Figueiró encalhou...

O rei, parando de súbito, apenas respondeu ao irmão com um encolher de ombros e continuou o seu agitado passeio.

Do outro lado do comboio, a rainha D. Amélia, também impaciente e receosa, preguntava ao general:

— Oh Couceiro, o que teria havido, para esta demora?

O velho general, para não desaninar, respondeu, curvando-se:

— Não deve demorar, não deve demorar.

De-facto, momentos depois, do lado da estrada de Benfica, rompeu com grande alarido de pragas e chicotadas, uma velha *tipóia* de praça, puxada por duas pobres pilecas muito suadas, que o cocheiro impiedosamente fustigava.

Da velha caleche apearam-se apressadamente os Snrs. Condes de Figueiró e, mesmo da porta da estação, o Snr. Conde exclamou para o rei, que já estava à janela do salão:

— Meu senhor, nada menos que um eixo partido no nosso carro, ali a S. Sebastião. O que valeu foi encontrar êste carro de praça que nos trouxe.

Logo que os Snrs. Condes tomaram lugar no salão, o comboio recomeçou a sua marcha a caminho de Sintra. Na gare do apeadeiro, o pobre cocheiro das pilecas suadas, de chicote ao ombro, numa atitude de muda e aflitiva interrogação, estendia o braço na direcção do comboio que desaparecia na curva.

\*

Estávamos em Agosto de 1918.

Numa das noites dêste mês, saiu de Lisboa R. um comboio especial constituído por carruagens de 1.<sup>a</sup> e alguns salões que se destinavam a Badajoz, a-fim-dos seus passageiros assistirem, no dia seguinte, naquela cidade espanhola, a uma tourada, na qual tomava parte o famoso toureiro Belmonte.

Em Lisboa R., dizia-se á boca pequena que êste comboio tinha sido alugado pelos proprietários das casas de tavolagem de Lisboa, para irem a Badajoz com todo o seu pessoal dos dois sexos, não só ver a tourada, como também para exercer a indústria do jôgo.

De-facto, o aspecto da maioria desta gente, em especial do elemento feminino, parecia confirmar o que se dizia.

O comboio tinha poucas paragens, mas como circulava na rectaguarda do comboio 121, a sua marcha era um tanto morosa.

Como no Entroncamento tivesse alguma demora, os seus passageiros invadiram, em massa, o restaurante da estação, fazendo enorme algazarra e estabelecendo a confusão com pedidos das coisas mais extravagantes que se podem imaginar.

A profusão de notas de cem escudos que agitavam, convencia de que não tinham falta de dinheiro, mas, segundo a opinião do arrendatário do restaurante, a maioria dessas notas acompanhou o vôo da maior parte dos géneros fornecidos, sem pousarem na gaveta.

Para lá de Entroncamento, a ruídos alegria desta gente foi sossegando, de maneira que, em Abrantes, o comboio ia quâsi adormecido com as luzes de gás fechadas. Dali em diante o avance foi difícil, devido ao muito serviço do comboio 121, que, como já se disse, seguia à frente.

Em Santa Eulália vieram dizer, à locomotiva, que o comboio especial teria que esperar por algum tempo a saída do comboio 121, de Elvas.

A manhã já vinha rompendo dos lados de Espanha, mas a estação de Santa Eulália tinha ainda a frouxa claridade do crepúsculo. O comboio continuava adormecido. Nem uma luz, nem um ruido sequer lhes perturbava o sono da madrugada. Junto ao furgão, encontrava-se o inspector da Exploração e o chefe-maquinista, que acompanhavam o comboio, a trocar impressões.

De súbito, êstes dois agentes foram surpreendidos por um vulto que alvejava na penumbra da madrugada e, vagarosamente, caminhava para o centro da gare.

O inspector e o chefe-maquinista, com a curiosidade aguçada, foram-se aproximando do vulto e, com espanto, puderam verificar que se tratava de um homem muito volumoso e de enorme ventre, que vestia apenas uma camisa e umas cuecas, cobrindo a cabeça com um chapéu de côco, de abas quâsi direitas. As patilhas, de um corte caprichoso, desciam-lhe até ao meio da face.

Por fim, esta figura exótica, parou sob a cobertura da estação e logo de seguida, levantando a cabeça e alteando o robusto peito, soltou um tão forte e prolongado rugido, que ecoou de tal maneira por toda a estação, que, momentos depois, todas as janelas do combóio estavam ocupadas.

As *damas*, numa descuidada *toilette* (mesmo muito descuidada) gritavam furiosamente:

— Oh Romão, bis, bis. Oh Romão repete!

Estava finalmente desvendado o mistério. A criatura grotesca que acabava de rugir mais forte que um leão, era um conhecido boémio e cantor dos *cabarets* de Lisboa, que havia soltado o seu famoso dó de peito, com o fim de despertar os seus companheiros de viagem.

— Oh Romão, bis! continuavam a insistir as *damas*.

Mas ele, muito risonho, num riso que escancarava a enorme boca, ia exclamando:

— Não, não é já preciso. Já acordou toda a

fina flor da sociedade lisbonense que viaja no combóio — e, mais baixo, como quem fala para o lado, acrescentou:

— Safa com tal sociedade!

À noite, em Badajoz, quase à hora do combóio especial regressar a Lisboa, notou-se a falta de alguns dos seus passageiros. Soube-se depois que já se encontravam na estação de Elvas, à espera do combóio.

Parece que as autoridades espanholas, por qualquer razão, tinham apontado, a esta gente, a estrada da fronteira do Caia, não lhe dando tempo a recalcitrar: obrigou-a a palmilhar aqueles 17 quilómetros, à falta de meios de condução.

Em Elvas, o tal cantor de *cabarets* exclamava, com ar importante:

— Não, não! Isto não fica assim! Temos com certeza uma questão diplomática muito séria...



Fragatas no Tejo

# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### Movimento

#### Livro 2

*P. n.º 742.* — O combóio n.º 2254 cruza na estação de Quinta Grande com o combóio n.º 2253. Sucede, porém, que frequentes vezes a composição do combóio n.º 2253 não cabe dentro dos limites da linha I ou II, pelo que o combóio n.º 2254 é recebido com o limite de saída interrompido, acrescendo a circunstância desfavorável de a entrada do lado de S. Torcato ser em declive.

O combóio n.º 2254 parte, segundo o horário às 23-39 de S. Torcato e o combóio n.º 2253, parte às 23-55 de Coruche.

Quando o combóio n.º 2254 sai de S. Torcato ignora, muitas vezes, ainda a quantidade de veículos do combóio n.º 2253, em virtude de Coruche avisar em geral dessa quantidade só depois da saída desse combóio.

Peço esclarecer-me quanto às medidas de segurança a adoptar para a recepção do combóio n.º 2254, no caso de eu ter conhecimento do excesso da composição do combóio n.º 2253 e no caso contrário.

*R.* — Se a estação souber, antes de conceder avanço ao combóio n.º 2254 que a composição do combóio n.º 2253 não cabe dentro dos limites da linha onde é recebido, deve proceder em conformidade com o artigo 19.º do Livro 2.

Como os combóios n.º 2253 e n.º 2254 têm cruzamento nessa estação e, portanto, são recebidos com os discos fechados, se só após a concessão de avanço ao combóio n.º 2254, souber que o combóio n.º 2253 não cabe dentro dos limites da linha onde é recebido, manterá o sinal de paragem junto da primeira agulha, do lado de S. Torcato isto é, procederá exactamente como se o 2.º combóio não estivesse ainda resguardado.

A estação deve esforçar-se, no entanto,

por saber antecipadamente, sempre que seja possível, qual o número de veículos do combóio que normalmente impede o limite de saída.

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

**3.º Aditamento à Circular n.º 839.** — Torna extensivas às estações de Olivais, Queluz, Barcarena, Cacém, Sintra, Sabugo, Mafra, Malveira, Bombarral e S. Mamede, as disposições da Circular n.º 839, de 5 de Agosto de 1935, relativa às disposições legais sobre o comércio e trânsito de frutas.

**Circular n.º 879.** — Determina que os aparelhos receptores de T. S. F. podem ser transportados ao abrigo da Tarifa n.º 8/108 de G. V.

### II — Fiscalização

**Comunicação-Circular n.º 108.** — Dá esclarecimentos acerca do disposto no n.º VIII da Circular n.º 875, quanto à devolução dos bilhetes de assinatura.

**Comunicação-Circular n.º 109.** — Comunica a supressão das carruagens de 1.ª classe nos combóios que circulam na linha de Cintura do Pôrto — trôço de Leixões a Contumil e a Ermezinde.

**Comunicação-Circular n.º 110.** — Indica as condições a que está sujeita a condução a domicílio de telegramas de serviço.

**Comunicação-Circular n.º 111.** — Esclarece como deve ser feita, nos mensais de bilhetes (F 6), a divisão, por rôdes, das importâncias respeitantes aos bilhetes vendidos ao abrigo das novas Tarifas Especiais de Passageiros.

**Comunicação-Circular n.º 112.** — Indica as Tarifas de Passageiros, em vigor nas linhas do Vale do Vouga, cujos preços continuam cativos do adicional de 10% a que se refere a Comunicação-Circular n.º 88, de 18 de Abril de 1938.

**Comunicação-Circular n.º 113** — Insere a tabela de preços dos bilhetes inteiros e meios da Tarifa Geral, para a linha do Vale do Sabor, em vigor desde 1 de Dezembro.

**Comunicação-Circular n.º 114.** — Dá instruções sobre a forma de proceder com relação à cobrança do complemento para 50 ou 100 quilómetros a efectuar aos portadores dos bilhetes da Tarifa Especial n.º 9.

**Comunicação-Circular n.º 115.** — Indica os comboios que podem ser utilizados pelos portadores de bilhetes da Tarifa Especial n.º 9 fora das horas estabelecidas nesta Tarifa.

**Carta-Impressa n.º 166.** — Refere-se à concessão da redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral, nas viagens efectuadas na Rêde Geral, aos congressistas, e pessoas de suas famílias que os acompanharam, que tomaram parte no V Congresso Internacional da Vinha e do Vinho, realizado em Lisboa nos dias 17 a 25 de Outubro de 1938.

**Carta-Impressa n.º 167.** — Diz ter sido concedida a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte das pessoas que foram assistir ao I.º Congresso International do Crédito Agrícola, realizado em Roma nos dias 18 a 23 de Outubro de 1938.

**Carta-Impressa n.º 168.** — Refere-se à redução de 50% concedida sobre o preço de transporte dos cãis que figuraram na Exposição Canina International de Outono, em Lisboa, realizada nos dias 5 e 6 de Novembro de 1938.

**Carta-Impressa n.º 169.** — Relaciona os bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados durante o mês de Outubro de 1938 e que devem ser apreendidos.

**Carta-Impressa n.º 170.** — Diz ter sido concedida a redução de 50% sobre o preço da Tarifa Geral para o transporte das pessoas que assistiram ao I.º Congresso Médico Nacional dos Desastres do Trabalho, realizado em Lisboa, nos dias 17 a 20 de Novembro.

**Carta-Impressa n.º 171.** — Diz ter sido concedida a redução de 50% sobre o preço da Tarifa Geral para o transporte das pessoas que assistiram à Semana Internacional contra o Cancro, realizada em Paris, nos dias 23 a 30 de Novembro.

**Carta-Impressa n.º 172.** — Relaciona os bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados durante a 1.ª quinzena de Novembro de 1938 e que devem ser apreendidos.

### III — Movimento

**Comunicação-Circular n.º 667.** — Instruções às estações quanto ao transporte de maços de jornais devolvidos à Redacção.

**Comunicação-Circular n.º 668.** — Cargas dos vagões de 9 metros.

**Comunicação-Circular n.º 669.** — Refere-se a alterações havidas em vagões de propriedade particular.

**Comunicação-Circular n.º 49.** — Recomendações ao pessoal das estações sobre carregamento e cobertura de remessas.

**Comunicação-Circular n.º 50.** — Faz recomendações quanto à aplicação de calços em bidões, tambores, cascos, etc.

**Comunicação-Circular n.º 51.** — Sobre participações em R 8 e envio de R 8 (A) — Conferência dos cais aos domingos.

**Comunicação-Circular n.º 52.** — Sobre o envio de modelos R 22 ao Serviço do Movimento (Reclamações e Leilões) e venda de objectos de fácil deterioração.

Quantidade de vagões carregados e descarregados  
em serviço comercial

Mês de Outubro de 1938

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Período de 1 a 8 ..	5.478	5.129	2.054	2.262	3.868	2.960
> > 9 > 15 ...	4.706	4.788	1.528	1.782	3.446	2.723
> > 16 > 22 ...	4.701	4.614	1.643	1.823	3.305	2.693
> > 28 > 31 ...	5.571	5.802	2.040	2.160	3.433	3.145
Total .....	20.456	20.333	7.265	8.027	14.052	11.521
Total do mês anterior	18.886	17.877	7.360	8.189	12.317	10.095
Diferenças ...	+1.570	+2.456	- 95	- 162	+1.735	+1.426

Mês de Novembro de 1938

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Período de 1 a 8 ..	5.072	5.335	1.768	1.843	2.879	2.641
> > 9 > 15 ...	4.633	4.554	1.602	1.684	2.481	2.001
> > 16 > 22 ...	4.677	4.694	1.564	1.774	2.398	2.017
> > 28 > 30 ...	5.339	5.333	1.801	1.769	2.438	2.127
Total .....	19.721	19.916	6.735	7.070	10.136	8.786
Total do mês anterior	20.456	20.333	7.265	8.027	14.052	11.521
Diferença...	- 735	- 417	- 530	- 957	- 3.916	- 2.735

Estatística referente a Julho, Agosto e Setembro de 1938

Percorso quilométrico

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1938		Percorso efectivo em		Diferenças em 1938		Percorso efectivo em		Diferenças em 1938		
	1937	1938	A mais	A menos	1937	1938	A mais	A menos	1937	1938	A mais	A menos	
Julho .....	De passageiros.	390.813	387.793	-	3.020	135.556	129.935	-	5.621	137.189	135.830	-	1.359
	De mercadorias	214.448	194.258	-	20.190	36.675	35.488	-	1.187	195.524	101.710	-	33.814
	Em manobras..	70.573	64.980	-	5.598	26.914	27.194	280	-	83.960	29.126	-	4.894
	Totais..	675.834	647.031	-	28.803	199.145	192.617	280	6.808	306.673	266.666	-	40.007
Total das diferenças em 1938			A menos:		28.803		A menos:		6.528		A menos:		40.007
Agosto .....	De passageiros.	407.966	407.002	-	964	139.272	134.239	-	5.038	140.935	140.643	-	293
	De mercadorias	227.593	204.347	-	23.246	41.148	36.941	-	4.207	134.312	111.563	-	23.749
	Em manobras..	75.652	68.618	-	7.034	28.298	28.294	1	-	36.865	31.784	-	5.081
	Totais..	711.211	679.967	-	31.244	208.713	199.474	1	9.240	312.112	283.989	-	28.123
Total das diferenças em 1938			A menos:		31.244		A menos:		9.239		A menos:		28.123
Setembro .....	De passageiros.	412.918	410.085	-	2.893	138.971	136.039	-	2.932	142.737	141.860	-	877
	De mercadorias	231.985	213.731	-	18.254	47.059	43.463	-	3.597	147.126	121.640	-	25.486
	Em manobras..	75.240	69.195	-	6.045	30.883	29.180	-	1.703	38.853	34.550	-	4.303
	Totais	720.143	693.011	-	27.182	216.913	208.681	-	8.232	328.716	298.050	-	30.666
Total das diferenças em 1938			A menos:		27.182		A menos:		8.232		A menos:		30.666
Desde Janeiro .....	De passageiros.	3.555.499	3.528.704	-	26.795	1.192.269	1.178.193	-	14.077	1.244.309	1.243.792	-	517
	De mercadorias	1.994.952	1.073.532	-	121.420	379.977	358.478	-	21.499	1.179.367	1.009.814	-	169.553
	Em manobras	659.909	1.425.156	-	34.753	247.817	249.350	1.533	-	318.533	279.855	-	38.678
	Totais	6.210.360	6.027.392	-	182.968	1.820.063	1.786.020	1.533	35.576	2.742.209	2.533.461	-	208.748
Total das diferenças em 1938			A menos:		182.968		A menos:		34.043		A menos:		208.748

# Factos e informações

## Festa do Natal no Grupo Desportivo dos Ferro-viários do Barreiro

A exemplo dos anos anteriores e organizada pela Direcção do Grupo Desportivo dos Ferro-viários do Barreiro, realizou-se na tarde da ante-véspera do Natal, na ampla sala do edifício das Oficinas Gerais, onde funciona a Escola de Ensino Primário Elementar do referido Grupo Desportivo, uma interessante festa infantil, que constou da inauguração duma linda Árvore do Natal e da distribuição de bolas e brinquedos aos 76 alunos da escola, todos filhos de ferrovários.

Sob a presidência do Snr. Engenheiro D. Francisco de Assis de Almeida de Mendia, secretariado pelas professoras Snr.<sup>as</sup> D. Suzana da Conceição Xavier Rosa e D. Maria Adelaide Morato e pelos Snrs. Engenheiros Valentim Bravo e Manuel da Silva Bruschi, Chefes de escritório Snrs Américo Paiva e João Costa e vários outros agentes superiores da Companhia, deu-se início, pelas 17-30 horas, à encantadora festa, encontrando-se a vasta sala completamente cheia de crianças, respectivas famílias e bastantes convidados.

O Snr. Engenheiro Mendia, como Presidente do Conselho Técnico do Grupo Desportivo, historiou então as várias fases por que o mesmo Grupo tem passado através dos seus oito anos de existência, enalteceu a acção que a C. P. tem benèficamente desenvolvido a favor do Grupo, congratulou-se pelo período de franco desenvolvimento que o Grupo Desportivo atravessa e prestou as suas homenagens, propondo um voto de louvor — o qual foi aprovado por

acclamação — aos Snrs. Engenheiros Vasconcellos Corrêa, Lima Henriques e Pedro de Brion, pela protecção que sempre têm prestado ao referido Grupo.

Em nome da Direcção do Grupo Desportivo, composta pelos Snrs. João da Silva Júnior, Presidente; Arnaldo da Silva Mendes, Secretário, e João Casimiro Paulos, Tesoureiro, falou depois o Snr. Arnaldo da Silva Mendes, que agradeceu ao Snr. Engenheiro Mendia ter presidido àquela festa, agradecendo igualmente tôda a boa-vontade, dedicação e estímulo que ele, assim como aos seus colaboradores, Engenheiros Valentim Bravo, Adriano da Silva Baptista e Manuel da Silva Bruschi, tinham sempre manifestado, de forma a tornar exequível e a ser coroada de pleno êxito aquela iniciativa do Grupo Desportivo, proporcionando-se assim aos pequenos alunos da Escola alguns instantes de verdadeiro e intenso prazer com a oferta de interessantes brinquedos e bolas. Apresentou, também, os seus agradecimentos à Comissão que auxiliou a Direcção nesta festa, constituída pelos Snrs. Américo Luiz de Paiva, Artur Leal de Oliveira e Manuel Martins Rosa Júnior.

De seguida e por entre um entusiasmo infantil próprio destas ocasiões, procedeu-se à inauguração da Árvore do Natal, a qual constituiu uma linda surpresa para todos os assistentes visto que aquela se encontrava já iluminada e repleta de brinquedos, mas ainda oculta por uma cobertura lindamente decorada. Após se ter apagado a iluminação da sala, e no meio de enorme expectativa, a referida cobertura abriu-se, deixando então ver-se a linda Árvore do Natal, cheia de pequenas lâmpadas de variegadas cores, de

pacotes com bolos e de inúmeros brinquedos.

Feita a distribuição destes, por entre um entusiasmo ainda maior, foi restabelecido por momentos o silêncio, tendo então sido oferecido à gentil filhinha do Snr. Engenheiro Bravo, por uma aluna da Escola e em

nome de todas as suas colegas, um lindo ramo de rosas. Prolongada salva de palmas sublinhou este acto.

E, pouco depois, terminou a interessante festa que a Direcção do Grupo Desportivo dos Ferro-viários do Barreiro ofereceu aos pequeninos alunos da sua Escola, no Natal de 1938.



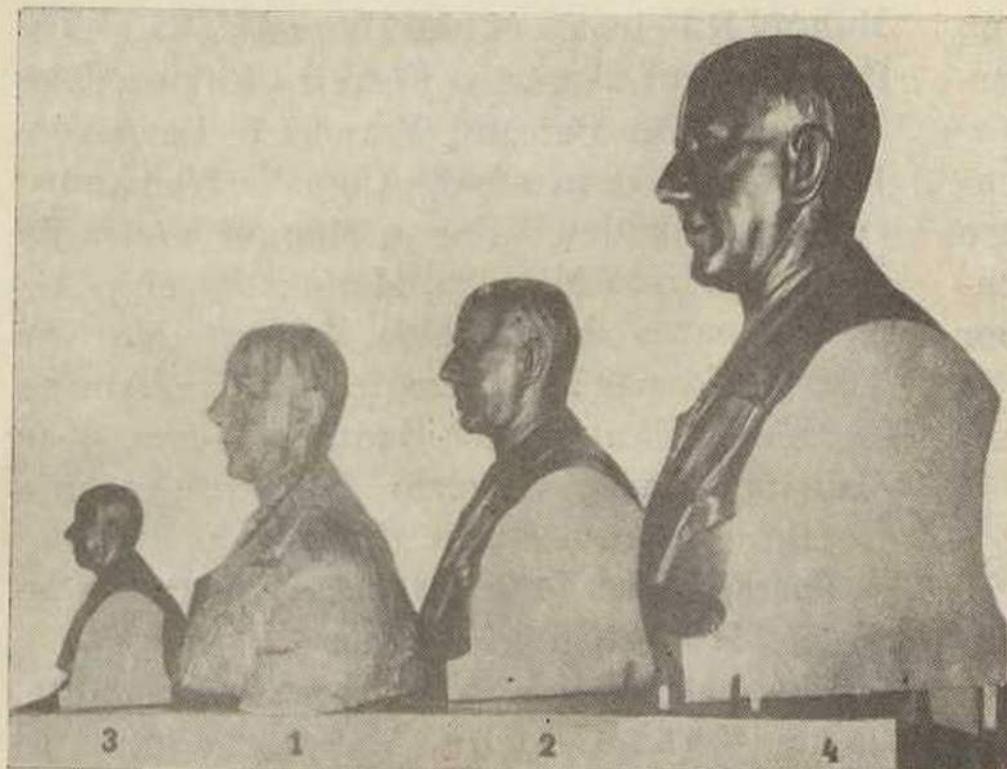
Claustro da Igreja de Santa Cruz — Coimbra

*Fotog. de Manuel Gonçalves, empregado de 2.ª classe  
da Divisão de Exploração.*

## Fotoescultura

Um japonês, chamado Isao Morioka, inventou recentemente um aparelho por meio do qual pode facilmente obter esculturas.

Os elementos essenciais desta prodigiosa máquina são: um projector, um aparelho fotográfico (escultográfico) de película e um



Fotoescultura: 1 — As 456 cérceas reunidas por ordem de exposição para servirem de modelo; 2 — A fotoescultura de grandesa natural; 3 — A fotoescultura reduzida ou miniatura — 4 — Fotoescultura ampliada

disco rotativo, para instalação do modelo, sincronizado com a câmara fotográfica.

A exposição dura sómente quatro segundos.

O funcionamento é simples; o projector traça sobre o modelo a reproduzir uma linha vertical que mantém imóvel; enquanto o

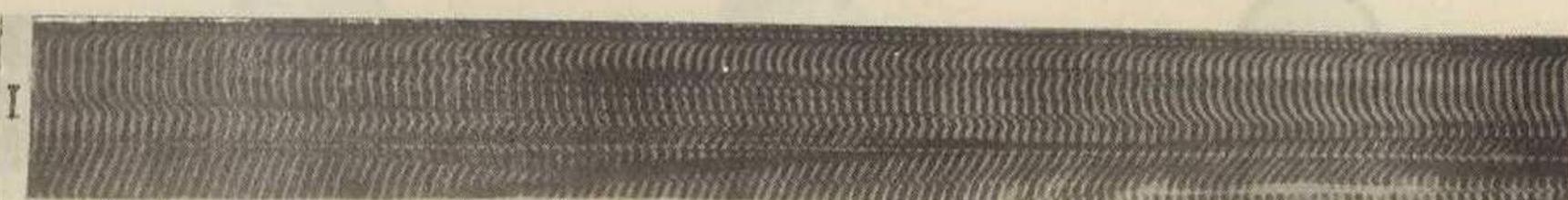
disco-poltrona trabalha executando um giro completo, a película fotográfica recebe 456 impressões diversas das diferentes posições indicadas pela linha luminosa do projector.

O trabalho continua no laboratório: a película é revelada e seguidamente impressa em papel. Depois as 456 cérceas fotográficas são recortadas, coladas sobre folhas de zinco ou de outro metal e reúnidas pela ordem como foram tiradas pelo aparelho. Os interstícios entre as cérceas são, posteriormente, recheados com cera, obtendo-se assim uma perfeita reprodução do modelo.

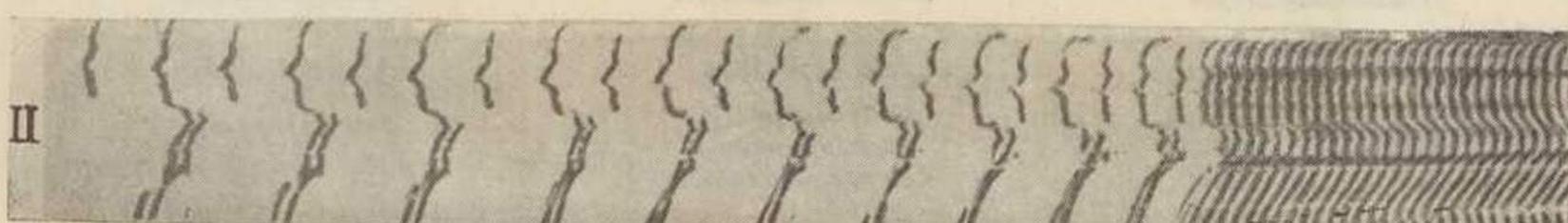
Além da fidelidade e precisão, o sistema oferece a vantagem de poder ampliar ou reduzir à vontade a grandeza da reprodução e de ser totalmente fotográfico.

Com este aparelho poderá conseguir-se de futuro não só importantes aplicações na própria arte de esculpir a pedra mas também se obterá uma documentação mais completa do que a singelamente fotográfica.

Observemos ainda que tal método tem um ponto de contacto com a «fotografia panorâmica» inventada pelo francês Luiz Lumière; no aparelho japonês, porém, o princípio adoptado por Lumière encontra-se invertido: no lugar da objectiva está o modelo e onde, no sistema francês, figura o panorama, no japonês está a máquina fotográfica.



I — Uma centena de cérceas das 456 necessárias para fazer uma fotoescultura



II — Algumas das cérceas fotográficas isoladas para melhor observação

# Pessoal.

## Actos dignos de louvor

Registamos com prazer este acto digno de louvor:

No combóio 51 de 24 de Outubro p. p., entre as estações de Chão de Maçãs e Albergaria, o cozinheiro do restaurante dos *Wagons-Lits*, Sr. José Martins Cardoso, encontrou num lavatório dois anéis de ouro com pedras preciosas, que prontamente entregou ao revisor daquele combóio, que, por sua vez, os entregou ao dono.

## Exames EXPLORAÇÃO

Agentes aprovados nos exames realizados no mês de Novembro findo

**Condutores de 2.<sup>a</sup> para 1.<sup>a</sup> classe:** Manuel Gonçalves Ferro, Manuel Vieira Amaro, Alberto dos Reis e Cunha, Silvestre dos Santos, Manuel Simões, Leopoldo dos Reis Calapez, António Marques Viegas e Augusto Almeida.

**Guarda-freios de 1.<sup>a</sup> para Condutores de 2.<sup>a</sup>**

**classe:** — *Distintos*: Manuel Gil, Ricardo da Silva e Bernardino Soares Couto.

**Aprovados:** Vitor Rodrigues Martins, Francisco Santos, António da Silva, João Horta, Manuel Ribeiro da Silva, Manuel de Oliveira Paulo Júnior, Américo Ferreira Ramos, José Simões, José Pereira, Francisco Bernardo, Joaquim Alexandre, Augusto Alexandre Guedes, Amadeu Vilares, Manuel Vieira de Melo, Américo Moreira, Manuel Pereira, Alfredo Soares de Almeida, Alberto Martins Tôrres, Gaspar Monteiro de Oliveira, Albino Teixeira, Manuel dos Santos Gomes, José Cabrita Neves, Silvério Gaspar, António Coelho Cabanita e José Rodrigues.

**Guarda-freios de 2.<sup>a</sup> para 1.<sup>a</sup> classe:** — *Distincto*: Manuel Chorão Nunes.

**Aprovados:** Manuel Matias, João Jacinto, Jaime Verão Caldeira, Matias Duque Fonseca, Angelo Mendes, Joaquim Anacleto Abreu, José Carvalho, Roque Marques de Oliveira, José Mano Agostinho, Alexandre Machado, José Maria Alves e José Gómes de Sousa.

**Agentes com cartão para guarda-freios de 3.<sup>a</sup>**

## AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



**Alfredo Fernandes Pereira**  
Chefe de repartição principal  
Admitido como escrivário  
em 6 de Janeiro de 1899



**José Lopes Rosa**  
Chefe de repartição  
Nomeado amanuense  
em 1 de Janeiro de 1899



**Sebastião Bernardo**  
Nomeado ordenança  
em 15 de Janeiro de 1899

**classe:** — *Distintos*: Manuel Simões da Costa e Januário Rosa.

**Aprovados:** Francisco Rodrigues Boavida, José Miranda, António Alves, António Marques Couto Júnior, José Nogueira Gómes, Manuel Moraes Barreto, Francisco Baptista Relvas, José Duarte, António Monteiro Feijão, Afonso Henriques Nunes, António Pinto da Costa, Manuel da Costa Fonseca, Joaquim Duarte Monteiro, Manuel Dias, Manuel Seborro, António José Galego, João Lopes, António Pereira, António da Costa Farinha, Sebastião Cabrita, Vicente André de Oliveira, Isidro Gómes Ferrão, José Gonçalves, Alberto António Moreira, Manuel Antunes, João Maria Tarrafa, João de Sousa Mano, Higino Jorge de Almeida, Alfredo Luiz Coelho, Joaquim Miguel Ferreira, Orlando Pereira Mendonça, Carlos da Silva, António Mendes, Manuel Martins Cravinho, António da Cruz Coelho, José Ferreira Félix, António Palha Ruivo, Mário da Silva Couto, Raúl Nunes José Pedro Romano, Fernando Jorge e Manuel Bicho.

**Revisores de 2.<sup>a</sup> para 1.<sup>a</sup> classe:** Alfredo de Figueiredo, Alberto José de Almeida, António Augusto e António da Silva Moreira.

**Revisores de 3.<sup>a</sup> para 2.<sup>a</sup> classe:** Artur Fernandes Teixeira, Pedro Francisco, Alfredo Prudêncio Soares e Teodoro da Costa Ratão.

**Agentes com cartão para revisores de 3.<sup>a</sup> classe:** André Parracho, Manuel Fernandes, Álvaro Martins, Elísio de Jesus Mendes, Amadeu Cabrita, João da Costa Guterres, Armando Gameiro, José Ribeiro, João Martins, Mário de Oliveira Santos, Manuel Dias, Basílio Pimenta Velhinho, José Ferreira, José Joaquim Baptista, Ricardo dos Santos Torgeira, António Alves, Alexandre Pinto, Joaquim Domingos e Frederico dos Santos.

**Para conferentes:** João Francisco, Manuel Fernandes, e Jerónimo da Silva.

### Promoções

### EXPLORAÇÃO

Chefes de estação promovidos a Sub-inspectores no mês de Novembro findo

Raimundo Duarte Geral de Oliveira, Ma-

nuel da Costa Neves Júnior, Galiano Trindade da Silva e Antero Martins Gama.

### Nomeações

### EXPLORAÇÃO

Carregadores nomeados no mês de Outubro p.<sup>o</sup> passado

Jaime Ferreira Espiga e João Dias.

### Mudanças de categoria

### EXPLORAÇÃO

Para:

**Guardas de estação:** o *Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe*, António Amaro e o *Engatador*, Manuel Rufino Pereira.

**Servente de dormitório de trens:** o *Servente de estação*, José Ribeiro.

**Servente de estação:** o *Servente da Fábrica de Bilhetes*, Manuel da Silva Purvis.

### Reformas

Mês de Novembro

### EXPLORAÇÃO

*Gabriel da Silva Tavares Russel*, Chefe de Repartição do Serviço do Movimento.

*António Matias de Figueiredo*, Enpregado de 1.<sup>a</sup> classe, da 1.<sup>a</sup> Circunscrição.

*José dos Santos Pacheco*, Chefe Principal, de Lisboa T. P.

*José Joaquim Quintens*, Chefe de 2.<sup>a</sup> classe, de Sacavém.

*Deodato Alves*, Chefe de 2.<sup>a</sup> classe, de Esmoriz.

*Luiz Marques de Moraes*, Chefe de 3.<sup>a</sup> classe, de Praia.

*Tomas António Lopes Cachopo*, Factor de 1.<sup>a</sup> classe, de Beja.

*José Gómes Júnior*, Telegrafista Principal, de Covilhã.

*Manuel Pereira*, Agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe, de S. Gemil.

*José Bárbara*, Guarda de estação, de Setúbal.

*Olivio Dias Pereira*, Carregador, de Ermezinde.

## MATERIAL E TRACÇÃO

*Luiz Rato*, Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe.

*Manuel da Cruz*, Maquinista de 3.<sup>a</sup> classe.

*Manuel Fernandes*, Maquinista de 3.<sup>a</sup> classe.

*Joaquim da Silva*, Maquinista de 3.<sup>a</sup> classe.

*António Rodrigues Cardoso*, Maquinista de Manobras.

*Bernardo Matias Ferreira*, Ensebador de material de 1.<sup>a</sup> classe.

*Alfredo Viana*, Contramestre de 1.<sup>a</sup> classe.

## VIA E OBRAS

*Jerónimo Augusto*, Chefe do distrito 428 Régua.

*Bernardo da Silva*, Assentador do distrito — 82 Gaia.

*Luiz António*, Assentador do distrito 3 5.<sup>a</sup> Secção — S. Martinho.

*Maria do Rosário*, Guarda do distrito 79 Espinho.

*Leopoldina Rosa*, Guarda do distrito 412 Viana do Castelo.

*Mariana Izabel*, Guarda do distrito 244 C. Marim.

## Falecimentos

Em Novembro

## EXPLORAÇÃO

† *Amadeu de Magalhães*, Factor de 2.<sup>a</sup> classe, de Braga.

Admitido como Praticante de estação em 6 de Novembro de 1920, foi nomeado Factor

de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1929 e promovido a Factor de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1935.

† *Artur de Almeida*, Guarda-freio de 3.<sup>a</sup> classe, de Barreiro.

Admitido como Carregador suplementar em 8 de Agosto de 1927, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Agosto de 1928 e finalmente Guarda-freio de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Julho de 1938.

† *Serafim Diniz*, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, em Pampilhosa.

Admitido como Carregador suplementar em 23 de Agosto de 1917, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Maio de 1918 e promovido a Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe em 24 de Outubro de 1920.

## MATERIAL E TRACÇÃO

† *Américo Duarte dos Santos*, Empregado Principal.

Admitido em 8 de Agosto de 1919 como Limpador de máquinas suplementar, nomeado Empregado em 24 de Outubro de 1920 e promovido a Empregado Principal em 1 de Janeiro de 1935.

## VIA E OBRAS

† *Maria dos Anjos Mendes*, Guarda do distrito 80 — Granja.

Admitida como guarda de P. N. em 21 de Maio de 1930.



† Américo Duarte dos Santos  
Empregado Principal



† Amadeu de Magalhães  
Factor de 2.<sup>a</sup> classe



† Artur de Almeida  
Guarda-freio de 3.<sup>a</sup> classe



† Serafim Diniz  
Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe

Senhora porque não «vamos» - 2  
 Procurar o mais barato? !  
 Não vê que gastar assim  
 É gastar ao desbarato?

Porque é que não *experimenta* - 2  
 Diga lá, minha senhora,  
 Deixar de ser o que é:  
*Mulher muito gastadora.*

*Sempre Fixe*

• • • • • Cabeleira postiça  
 • • • • Terra vegetal  
 • • • Intimo  
 • • Milha maritima  
 • • Vogal

*Marquês de Carinhas*

## Enigmas tipográficos

**FACE MAL BEM**

17 letras

*Sanaujo***CAN**

Nota

9 letras

*Costasilva**Alerta*

## Tabela de preços dos Armazéns de Víveres, durante o mês de Janeiro de 1939

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Nacional branco kg.	2\$60	Far.ª de milho amarelo. kg.	1\$30	Queijo da Serra ..... kg.	13\$50
» » Mate.. »	2\$70	» » trigo ..... »	2\$30	Sabão amêndoas..... »	1\$10
» » glacé »	2\$90	Farinheiras .....	6\$50	» Offenbach..... »	1\$80
Açúcar de 1. <sup>a</sup> Hornung »	4\$35	Feijão branco redondo.. lit.	1\$50	Sal..... lit.	\$20
» 2. <sup>a</sup> » »	4\$15	» frade..... lit. 1\$40 e	1\$50	Sêmea..... kg.	\$85
» pilé .....	4\$35	» manteiga..... »	1\$90	Toucinho ..... 4\$90 e	5\$20
Azeite de 1. <sup>a</sup> ..... lit.	6\$60	» avinhado..... »	1\$80	Vinagre -Li., Gaia e Camp.º. lit.	1\$20
» 2. <sup>a</sup> .....	6\$00	Lenha..... kg.	\$20	» -rest. Armazéns »	\$90
Bacalhau inglês kg. 4\$60 5\$25 e	5\$80	» de carvalho..... »	\$25	Vinho branco - Campanhã e Lisboa ..	1\$20
» Sueco 4\$70 - 4\$90 e	5\$20	Manteiga .....	17\$50	» » -Ent.º e T. Vedras..	\$80
Banha..... kg.	6\$00	Massas .....	3\$60	» » -Rest. Armazéns....	\$85
Batatas..... » variável		Milho .....	\$85	» tinto - Campanhã, Lisboa e Gaia »	1\$20
Carvão sôbro..... kg. \$50 e	\$60	Ovos ..... duz. variável		» » -Ent.º e T. Vedras... »	\$80
Cebolas..... kg. variável		Presunto..... kg.	11\$00	» » -Rest. Armazéns.... »	\$90
Chouriço de carne .....	13\$50	Petróleo .....	1\$40		
Far.ª de milho branco .. kg.	1\$35	Queijo flamengo .....	23\$00		

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

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

Além dos géneros acim<sup>a</sup> citados, os Armazéns de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres e mais, tecidos de algodão, atoalhados, malhas, fazendas para fatos, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

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

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

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