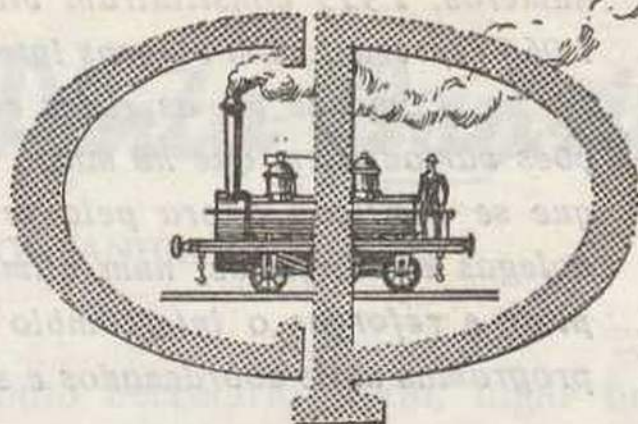


BOLETIM DA C.P.



Boletim da



N.º 408 • JUNHO 1963 • ANO XXXV • PREÇO 2750

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Estação de Santa Apolónia / Lisboa
Composto e Impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»—Rua da Horta Seca, 7—Tel. 320158—Lisboa

Nota de Abertura

COM a participação de mais de uma centena de ferroviários, representando vinte países europeus, esteve reunido, de 6 a 11 de Maio, em Madrid, no magnífico edifício-sede da Organização Sindical de Educação e Descanso do Trabalhador Espanhol, o XVII Congresso da Federação Internacional das Associações Turísticas dos Ferroviários.

Estas Associações — A.T.C. — criadas por exclusiva iniciativa do pessoal, no seio das suas próprias empresas e dirigidas por funcionários subalternos do caminho de ferro — que, por estarem em mais directo contacto com os interesses e hábitos do ferroviário, melhor representam as suas aspirações — propõem-se promover e intensificar a realização de viagens turísticas, dentro e fora de cada país. O objectivo é, evidentemente, facultar aos menos favorecidos economicamente, a possibilidade de participarem em excursões de preço o mais reduzido possível, sem prejuízo, é óbvio, da indispensável comodidade e conforto. Para tal, contam-se com as facilidades de transporte de que os ferroviários e seus familiares beneficiam e com o apoio das organizações públicas e privadas do turismo, ligadas ao caminho de ferro.

Desta forma, paralelamente com a faceta social, muito louvável, que é o proporcionar melhores férias ao trabalhador dentro do salutar princípio de «alegria no trabalho» — férias bem passadas traduzem mais forte ânimo do trabalhador para os misteres que lhe competem — pretende-se, igualmente, elevar o nível cultural e artístico do ferroviário, abrindo-o para os valores espirituais, com o manifesto propósito de aperfeiçoamento dos seus conhecimentos profissionais. Por outro lado, criando-se e estimulando-se o convívio entre os agentes europeus da via férrea — numa época, como a hodierna, em que tal aproximação mais importa a todos — estabelecem-se e reforçam-se amizades gradas, base fundamental para se manter a continuidade de uma união e solidariedade ferroviárias, existentes desde há muito entre todos os países do Velho Continente.

Um rápido relance pelas mais recentes iniciativas da Federação da A.T.C., permite ajuizar, imediatamente, do significado que este género de realizações pode tomar entre nós.

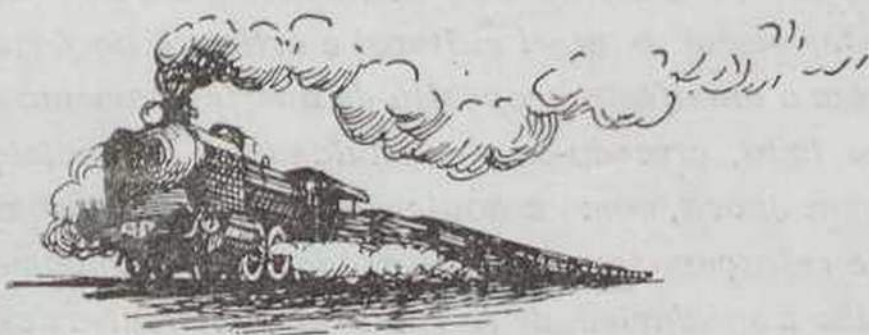
Só em 1962, promoveram-se 3 045 viagens, agrupando 130 168 participantes. Destes elevados números, 1 979 constituíram viagens internas em que tomaram parte 103 469 ferroviários e 1 066 representaram viagens inter-países que agruparam 26 699 excursionistas.

Como se vê, as redes europeias de Além-Pirenéus são hoje campo fértil de realizações variadas em que há muito a aprender. A nossa participação, assim, neste Congresso — que se verificou agora pela primeira vez — além de facilitar mais estreito contacto com os colegas estrangeiros, num clima propício a troca de impressões frutuozas, vai permitir ampliar e reforçar o intercâmbio turístico ferroviário nacional, através do estabelecimento de programas mais coordenados e sistemáticos.

* * *

Entre nós, a organização de excursões para o pessoal teve início em 1948, graças à vigorosa e entusiástica acção de António Montês, ao tempo prestigioso Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade. Organizaram-se, nessa altura, sob a égide do «Boletim da C. P.» — e com o mais vivo agrado dos participantes — diversas digressões ao estrangeiro. Visitou-se a França em 1949 e 50, a Suíça, em 1951, a Espanha, em 1952, e a Suíça e a Itália em 1953 e 54, marcando cada uma dessas viagens autênticos êxitos no aspecto da confraternização ferroviária europeia. Com a extinção do Serviço de Turismo e Publicidade da orgânica da Empresa, suspenderam-se estas úteis iniciativas que só em 1956, com a criação da Delegação Turística dos Ferroviários, em dependência desta Revista, puderam então prosseguir. Para a dirigir, encontrou-se, felizmente, «the right man in the right place»: Alberto da Silva Viana, fervoroso apaixonado do turismo ferroviário que, com decidida intervenção, não só conseguiu restabelecer a situação anteriormente alcançada, como enfrentou, sem deficiências, o extraordinário movimento atingido pelo turismo nos últimos anos. Bastará referir que desde a sua criação, em regime exclusivo de autofinanciamento e com um quadro de pessoal escasso a D.T.F. promoveu duas centenas de excursões com a participação de mais de cinco mil ferroviários, tendo recebido mais de dois milhares de estrangeiros — que percorreram a nossa terra e connosco confraternizaram, partindo, como disseram, com Portugal no coração. Evidencie-se que, só nos programas deste ano, consta a recepção de 22 grupos de além-fronteiras — número até hoje tido por máximo, dentro da modéstia dos recursos de que dispomos.

Últimamente, a forma eloquente como os ferroviários têm acorrido aos serviços da D.T.F., constitui o mais relevante penhor de que os futuros e promissores rumos da prestimosa organização são favoráveis às aspirações de lazer, de progresso e de melhoria social do nosso pessoal. Assistimos, por toda a parte, aos primórdios de uma nova ordenação social em que o trabalho é a actividade económica mais importante e a elevação do nível cultural do trabalhador a preocupação mais dominante. Também na C. P. assim começa a suceder. Neste sector do turismo do pessoal, a Companhia tem dado as mais inequívocas provas de interesse pela actividade da D.T.F. em prol dos ferroviários, acarinhando e robustecendo a sua missão. Cabe, pois, tão-somente, a todos nós — pelo melhor acolhimento e renovado interesse que lhe dispensarmos — consolidarmos a sua continuidade e garantirmos a sua utilidade.



Eng. Manuel José Pinto Osório

VICE-PRESIDENTE HONORÁRIO DA COMPANHIA

Com noventa e três anos de idade, faleceu no passado dia 18 de Maio, em Lisboa, o Senhor Coronel de Engenharia Manuel José Pinto Osório, antigo Vice-Presidente do Conselho de Administração da Companhia. Deixou-nos o exemplo admirável de uma dedicação extrema ao caminho de ferro—ao qual deu o melhor do seu esforço e da sua experiência, durante os 36 longos anos em que serviu a C. P. com raro brilho.

Quantos trabalharam com ele nesta Casa tiveram o privilégio de conhecer e admirar, durante um convívio diário de muitos anos, repassados de êxitos e de vicissitudes para a Empresa, o valor do seu carácter íntegro, a firme convicção das suas ideias e sobretudo os seus notáveis predicados de dirigente. Sabedor, bondoso, inteligente e pleno de bom senso, o Senhor Engenheiro Pinto Osório aliava aos primores do seu temperamento um espírito cintilante enriquecido pelo gosto literário—algumas vezes manifestado em artigos, de elegante recorte, publicados neste Boletim.

Tendo sido durante algum tempo Administrador Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, ingressou na Companhia em Janeiro

de 1923 como Secretário Geral, lugar onde firmou, com perfeita distinção e exemplar apuro, grandes qualidades de extrema meticulosidade e eficiência.

Eleito em Junho de 1931 Administrador da C. P., foi designado, quatro anos mais tarde, para exercer as funções de Vice-Presidente da Comissão Executiva e em Dezembro de 1946 a de Vice-Presidente do Conselho de Administração.

Por motivos de saúde, afastou-se do serviço activo em 1959, tendo sido então nomeado Vice-Presidente Honorário.

O Senhor Engenheiro Pinto Osório foi Governador Civil do Distrito do Porto em 1915,

deputado da Nação em 1918 e Ministro do Comércio em 1918 e 1919. Como militar fez parte do Corpo Expedicionário Português, na Grande Guerra de 1914/18.

Com o seu desaparecimento perde o caminho de ferro um Amigo—um Amigo que deixa saudades, porque para além das convicções que dividem os homens, ele soube sempre fazer perdurar as dedicações e os afectos.

O «Boletim da C. P.» apresenta à família enlutada a expressão do seu muito pesar.





OS TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES

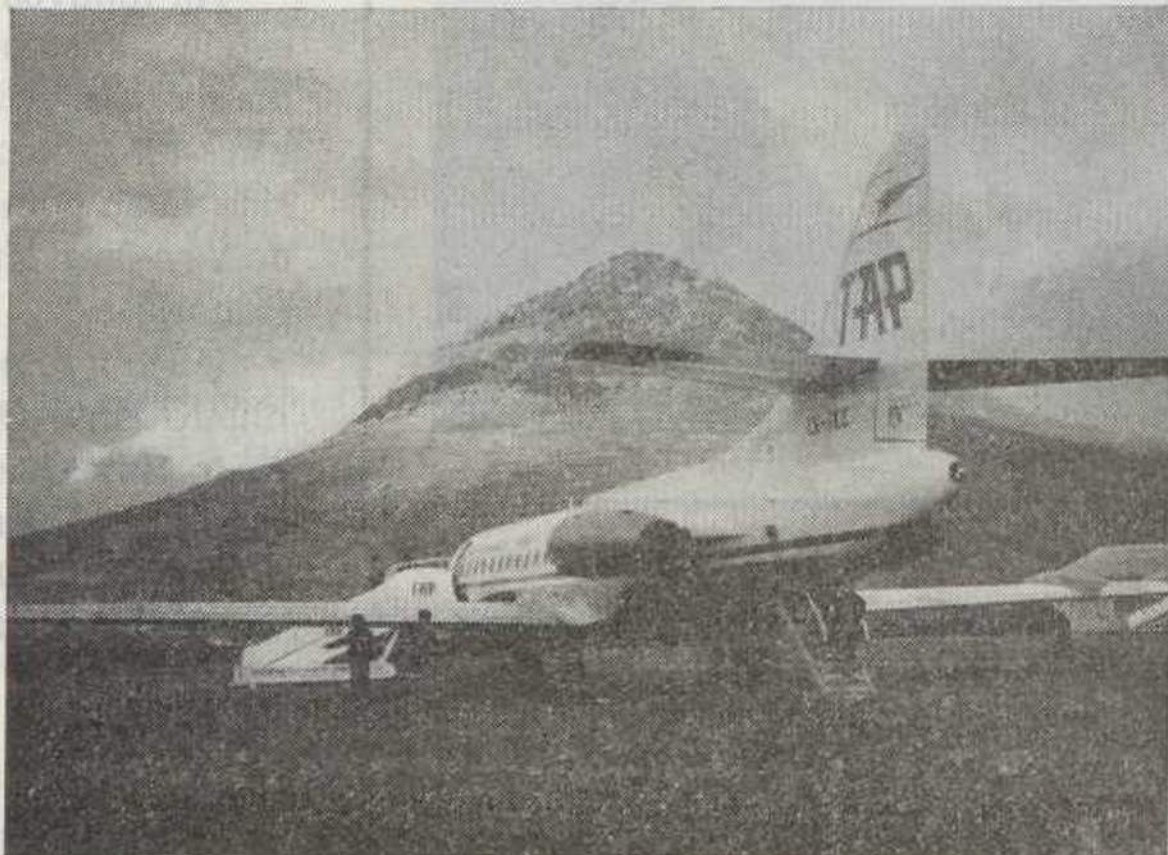
DE há muito que se não publica no *Boletim* qualquer artigo ou notícia referente aos transportes aéreos, em geral, nem ao seu desenvolvimento no nosso País, em particular. Afigurou-se-nos, pois, interessante oferecer hoje aos nossos leitores alguns breves apontamentos sobre a empresa concessionária nacional de transportes aéreos, conhecida de todos pelas iniciais TAP, que exactamente neste mês comemora o seu X aniversário.

À primeira vista, poderia parecer que o caminho de ferro e o avião são dois concorrentes irredutíveis, muito em especial no caso particular da C. P. e dos TAP; com efeito, ambas as Companhias exploram serviços internos e internacionais entre os mesmos

exemplo se nos pode patentear que o próprio caso das ligações Lisboa-Porto.

É sabido que o aeroporto das Pedras Rubras, que serve a laboriosa Capital do Norte, está, como aliás a própria cidade, sujeito a condições meteorológicas que frequentemente se revelam adversas, pela sua grande variabilidade, à regular exploração do serviço aéreo entre as duas nossas maiores urbes. O caminho de ferro, como é óbvio, não está sujeito a essas contingências e pode, mesmo em tais casos, assegurar normalmente e sem restrições o transporte.

Cientes desta limitação do transporte aéreo e procurando bem servir a sua clientela, os TAP logo encontraram a solução que se impunha para proporcionar aos seus utentes



Um dos recém-adquiridos aviões de jacto *Caravela-VI-R* dos TAP no aeroporto de Porto Santo. Por agora é este o aeroporto que serve a Madeira, mediante um serviço combinado de navegação. Em breve, porém, a Pérola do Atlântico terá um aeródromo próprio que muito virá beneficiar as suas ligações com o Continente.

pontos, circunstância que leva àquela precipitada conclusão. No entanto, ambos os transportes têm as suas vantagens, avultando, no caso do avião, a sua celeridade e, no caso do comboio, a sua capacidade de, no justo dizer do *slogan* francês, transportar tudo, em todas as quantidades e em todas as circunstâncias. E, a este propósito, nem melhor

um serviço a um tempo, cómodo, rápido, eficiente e sobretudo seguro, característica que é o timbre dos nossos serviços aéreos. Assim, concluíram um acordo com a C. P., pelo qual, quando, por razões técnicas, não se torna possível efectuar os voos previstos, logo são os passageiros trazidos aos comboios rápidos pelos próprios cuidados dos

serviços dos TAP, visto que, por uma feliz coordenação dos horários, as horas de partida destes são aproximadamente as mesmas que as daqueles.

Não desejamos alongarmo-nos mais em



Os TAP dedicam particular atenção à manutenção dos seus aviões. Nas suas oficinas, em Lisboa, todo o equipamento é cuidadosamente examinado para assegurar um conveniente funcionamento em voo

considerações sobre este interessante serviço combinado comboio-avião; sobre a eficiência do seu funcionamento (que, seja-nos permitido salientar, é felizmente bem superior à da generalidade dos chamados serviços combinados de camionagem em que a desenfreada ganância de alguns concessionários pretere os justos interesses dos passageiros para atender apenas aos seus exclusivos propósitos), damos a palavra a uma publicação oficial dos próprios TAP, na qual se lê textualmente: *o sistema tem funcionado eficientemente, sendo de registar a excelente colaboração recebida da parte da C. P., o que vem demonstrar que, longe de se tornarem concorrentes irreductíveis, os vários meios de transporte podem, pelo contrário, coordenar e oferecer serviços diferentes, em benefício da comodidade e interesse dos usuários*. Só um comentário: Não há dúvida, trata-se de um exemplo a todos os títulos notável que importa seja imitado!

Não fica por aqui a cooperação entre as duas empresas, fruto de uma inteligente compreensão mútua. Assim, os TAP, numa

iniciativa, a todos os títulos louvável, têm oferecido prémios constituídos por viagens à Metrópole aos Portugueses do Ultramar. A C. P., num gesto não menos digno de elogio, oferece aos contemplados uma viagem gratuita de ida e volta na sua rede.

* * *

No momento presente, a frota dos TAP compõe-se de cinco aviões *Super-Constellation* e de três aviões de jacto *Caravela-VI-R*. Com estas unidades, exploram as seguintes linhas: Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid, Lisboa-Paris, Lisboa e Porto-Londres, Lisboa-Madrid-Francfort, Lisboa-Genebra-Munique, Lisboa-Porto Santo-Canárias e Açores, Lisboa-Rio de Janeiro, além das linhas de África, que servem as nossas Províncias da Guiné, S. Tomé e Príncipe, Angola e Moçambique. Notemos também que a Província de Cabo Verde é servida pela linha do Brasil; e que, nalgumas linhas citadas, os TAP utilizam, mediante acordos de fretamento, aviões de outras empresas.

Dentre as linhas citadas merece especial referência a linha de África, que se pode



Carregamento de bagagem num *Caravela-VI-R* dos TAP. Notar o transportador utilizado para transferir as malas do carro para o porão do avião.

considerar a espinha dorsal de toda a rede aérea. Esta linha é do maior interesse nacional por aproximar da Metrópole todas as nossas Províncias do Continente africano. A acção dos Transportes Aéreos Portugueses,

na campanha de repressão ao terrorismo em Angola foi, desde o primeiro momento, notabilíssima, «na execução dos volumosos transportes de pessoal e carga militares», assegurados por voos suplementares, que, a despeito do seu número elevado, em pouco prejudicaram as carreiras normais.

Existem actualmente no território português oito empresas de transportes aéreos. Os TAP, dentro dos princípios que norteiam a política do nosso Governo, têm-se esforçado no sentido de conseguirem a unificação das empresas de navegação aérea nacionais. O primeiro passo consistiu na transformação dos Transportes Aéreos da Índia Portuguesa em sociedade concessionária e na associação desta com os TAP. Em virtude destas disposições, iniciou-se, em 20 de Junho de 1961, a exploração regular da linha Lisboa-Goa. Como é de todos conhecido, esta linha teve de ser interrompida pela brutal e selvática

dos TAP, pelo que é fora de dúvida que quaisquer outros que tivessem sido os tripulantes a sua acção teria obviamente sido a mesma.

Até fins de 1961, exploraram também os TAP uma linha entre Lisboa e Casablanca, aliás sempre deficitária. A sua exploração foi suspensa em 10 de Novembro daquele ano, depois de o avião em serviço nessa carreira haver sido assaltado à mão armada por um grupo de bandidos para fins de propaganda subversiva.

Têm um interesse particular as linhas que servem a Madeira e os Açores, pois aproximam do Continente as Ilhas Adjacentes. Actualmente procede-se à construção de um aeródromo no acidentado solo plutónico da Pérola do Atlântico (aeródromo de Santa Catarina) que virá encurtar grandemente a duração da viagem de Lisboa ao Funchal, bem como eliminar quase por completo as irregu-



Uma refeição servida a bordo de um avião dos TAP. Estas refeições, preparadas com cuidado, constituem um dos prazeres das viagens nas aeronaves das nossas linhas aéreas.

ocupação da nossa Província da Índia pelas tropas da União Indiana, em 18 de Dezembro do mesmo ano. Nesse dia, foi ainda atingido o avião da carreira que, apesar disso, logrou alcançar Caráchi, capital do Paquistão, em voo nocturno e em condições excepcionalmente difíceis, graças à «muita competência, dedicação sem limites e espírito de sacrifício» da sua tripulação, como justamente o salientou uma nossa alta entidade oficial. Talvez não seja, no entanto, ocioso recordar que se tratava de uma tripulação como muitas outras

laridades a que está sujeito o serviço combinado avião-barco ora vigente. O arquipélago é, com efeito, servido apenas pelo aeroporto de Porto Santo, fazendo-se a ligação com o Funchal por um pequeno barco, o *Cedros*. Infelizmente, não existe ainda cais acostável em Porto Santo, pelo que, quando as condições meteorológicas não são favoráveis, a realização da carreira daí para o Funchal se não torna então praticável.

Importa salientar o porfiado zelo que os TAP põem na manutenção dos seus aviões,

que se realiza em oficinas próprias, no aeroporto de Lisboa. A tais cuidados se deve em boa parte o facto de jamais ter ocorrido qualquer acidente nos seus serviços de exploração. É certo que, por vezes, se tem tornado necessário cancelar voos e atrasar as partidas, o que não raro ocasiona incompreensivos reparos por parte do público, quando, na realidade, é no seu próprio interesse que tais disposições têm de ser tomadas.

Para finalizar, mas sem nos alongarmos em demasia, não queremos deixar de indicar sumariamente alguns números que poderão dar uma ideia, digamos, um pouco mais quantitativa das actividades dos TAP. Assim, em 1962, transportaram os seus aviões quase duzentos mil passageiros, umas oitocentas toneladas de carga e mais de seiscentas toneladas de correio. A utilização das possibilidades oferecidas foi relativamente boa, pois, dos quinhentos e setenta milhões de passageiros-quilómetros oferecidos, foram utilizados mais de trezentos e cinquenta mil. Os aviões voaram cerca de dezóito mil horas e percorreram aproximadamente oito milhões de quilómetros. Dado que, na sua rede, se incluem linhas muito heterogêneas, não é de estranhar, no entanto, que no ano de 1961, por exemplo, se tenha registado um *déficit* de cerca de onze milhares de contos. E note-se, a propósito, que uma das linhas mais deficitárias é precisamente a do Porto, complemento no entanto indispensável da linha ferroviária do Norte — que importa manter para bem servir o País.

Porquê?

I

*Porquê? Sim, digo bem,
Há muita gente que tem
Tanto ódio à verdade,
Porque dela ter receio
Se sabê-la não é feio
Quando é pura realidade.*

II

*Se é verdade nua e crua
Cada um dirá a sua
Mesmo doa a quem doer.
Pois a nossa consciência
Segreda-nos com frequência
Deves dá-la a conhecer.*

III

*Terão sempre claridade
Os que vivem na verdade
Tendo por ela respeito.
De contrário a vida é escura
Para aquele que procura
Mentir a torto e a direito.*

IV

*Ainda há quem oculta
Uma verdade absoluta
Que a maioria já vê.
Tendo por ela desprezo
Suportando até um peso
Na consciência. Porquê?*

MACIEL NUNES

Factor de 2.ª cl. em Lagos

BOM
HUMOR...



Eng. António Ferreira de Almeida

A notícia do falecimento, no passado dia 10 de Maio, do sr. eng. António Ferreira de Almeida, subchefe da Divisão de Via e Obras, causou a maior e mais profunda consternação entre quantos trabalham na Companhia, habituados a apreciar não só o ferroviário dedicado, o chefe íntegro e o amigo sincero, mas igualmente as notáveis qualidades de trabalho, dinamismo e de isenção de que era dotado.

O seu desaparecimento inesperado — embora a sua saúde se encontrasse de há algum tempo um tanto abalada — veio criar um vazio que todos muito sentimos e roubou à Empresa um dos seus técnicos mais activos que, no decurso de uma longa carreira de engenheiro, consagrou ao Caminho de Ferro o melhor da sua inteligência, do seu esforço e do seu saber, não deixando de viver intensamente todas as missões de estudo



e de serviço que lhe estavam confiadas, sem desfalecimento ou desânimo, mesmo quando ultimamente sentia que a saúde já o não ajudava tanto quanto à sua actividade desejava poder dar.

O sr. eng. Ferreira de Almeida nasceu em Lisboa em 13 de Agosto de 1894 e diplomou-se em engenharia civil no Instituto Superior Técnico, escola em que mais tarde viria a exercer, durante largos anos, funções docentes, como assistente e regente das cadeiras de Geometria Descritiva e de Caminhos de Ferro.

Admitido ao serviço da Companhia em 28 de Outubro de 1919, como engenheiro praticante, foi colocado

no depósito de Campolide, transitando em 1 de Abril de 1920 para a Divisão de Via e Obras ao ser promovido à categoria de agente técnico.

Em Janeiro de 1922 foi nomeado engenheiro adido ao Serviço de Conservação, lugar que ocupou até ser transferido em Março de 1925 para o Serviço de Aproveitamentos de Materiais. Promovido em Agosto de 1927 a subchefe de Serviço, e em Janeiro de 1937 a chefe do Serviço de Abastecimentos da Divisão de Via e Obras, foi em Abril de 1938 transferido para a Divisão de Exploração e colocado no respectivo Serviço de Estudos.

Em 1956, após a reorganização dos Serviços da Companhia, o sr. eng. Ferreira de Almeida passou a fazer parte do Gabinete de Estudos da Direcção-Geral. Em Julho de 1960, regressou à Divisão de Via e Obras para ocupar o cargo de subchefe de Divisão.

Da competência e zelo demonstrados, e no decorrer desta multimoda actividade ao serviço da Companhia, são testemunho inequívoco as numerosas citações elogiosas com que foi distinguido e a responsabilidade de algumas missões que lhe foram confiadas, como a representação da Companhia em sucessivas comissões de estudo e peritagem dos Ministérios das Obras Públicas, Economia e Comunicações. O sr. eng. Ferreira de Almeida deixa o seu nome ligado a importantes estudos de caminhos de ferro, de que destacamos apenas alguns, como o dos nós ferroviários de Lisboa e Porto, o da nova estação de Coimbra, o das vias férreas de acesso à ponte sobre o Tejo, o das ligações ao porto da Figueira da Foz, o da travessia de Espinho, os da quadruplicação da linha do Norte na zona suburbana de Lisboa e o do estabelecimento duma nova via dupla da linha do Oeste até Cacém.

Como presidente da comissão que procedeu à abertura e apreciação das propostas para a construção do novo posto de manutenção e oficina de reparação de material diesel e eléctrico de Entroncamento, e que foi, seguidamente, encarregada de orientar a execução da obra, o eng. Ferreira de Almeida pôs, mais uma vez, ao serviço da Companhia a sua inteligência, experiência humana e profissional, as qualidades de comando, na orientação de um dos mais importantes trabalhos do seu género empreendidos pela C. P., e a cuja conclusão, já não distante, tanto desejava assistir.

Que esta resenha necessariamente sumária, do que foi a vida ferroviária do sr. eng. Ferreira de Almeida possa constituir modesta mas sentida homenagem à sua memória — perante a qual, respeitosamente, nos inclinamos em preito de saudade.



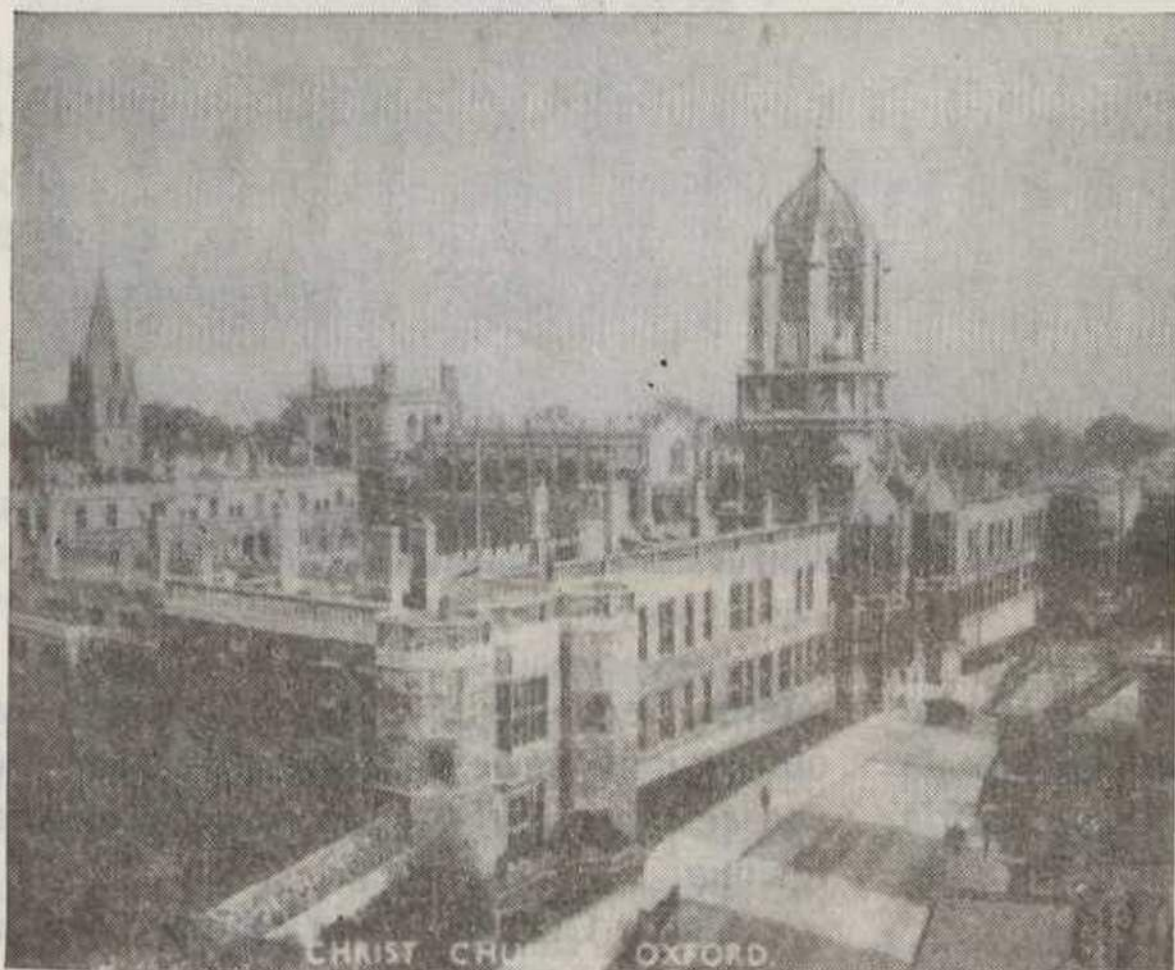
A Cidade Universitária de Oxford

Por ARMINDA GONÇALVES

PODEMOS, antecipadamente, contar com o favor do tempo na Grã-Bretanha? Não o permite o clima versátil. Já o calendário marcou a chegada do Verão? O calor aperta? Um raio de Sol vivificante que nos deslumbra e aquece de improviso, será o nosso desejado companheiro dumas horas, dar-nos-á a imponderável alegria de espalhar oiro em pó sobre os objectos e as casas, os

e um nevoeiro denso e irritante, roubar-nos-ão os rasgados horizontes, limitá-los-ão a um cenário cinzento e inexpressivo?

E, entretanto, de repente, não se mostrará o Sol em toda a sua magnificência para tornar mais inverosímil o verde das pradarias ainda húmidas, o verde das árvores pujantes, o azul dos lagos e dos rios quando reflectem o céu sem nuvens, os tons neutros das velhas casas



A grandiosidade de «Christ Church» em Oxford

lugares e as paisagens — todas as coisas onde buscamos, irresistivelmente, encontrar beleza?

Ou sumir-se-á, célere, esse raio de Sol deslumbrante entre as nuvens de tão estranhas formas, ameaçadoras ou subtis, suceder-lhe-á a chuva e o frio agressivo e depressor? Uma chuvinha fina e persistente

citadinas e das casas rústicas, muitas delas cobertas de trepadeiras e, portanto, revestidas de verde também?

Assim pensava eu recolhida em meu cismar, durante o trajecto que percorri de Londres a Oxford.

Pois fui encontrar a cidade mundialmente conhecida, cidade universitária famosa desde

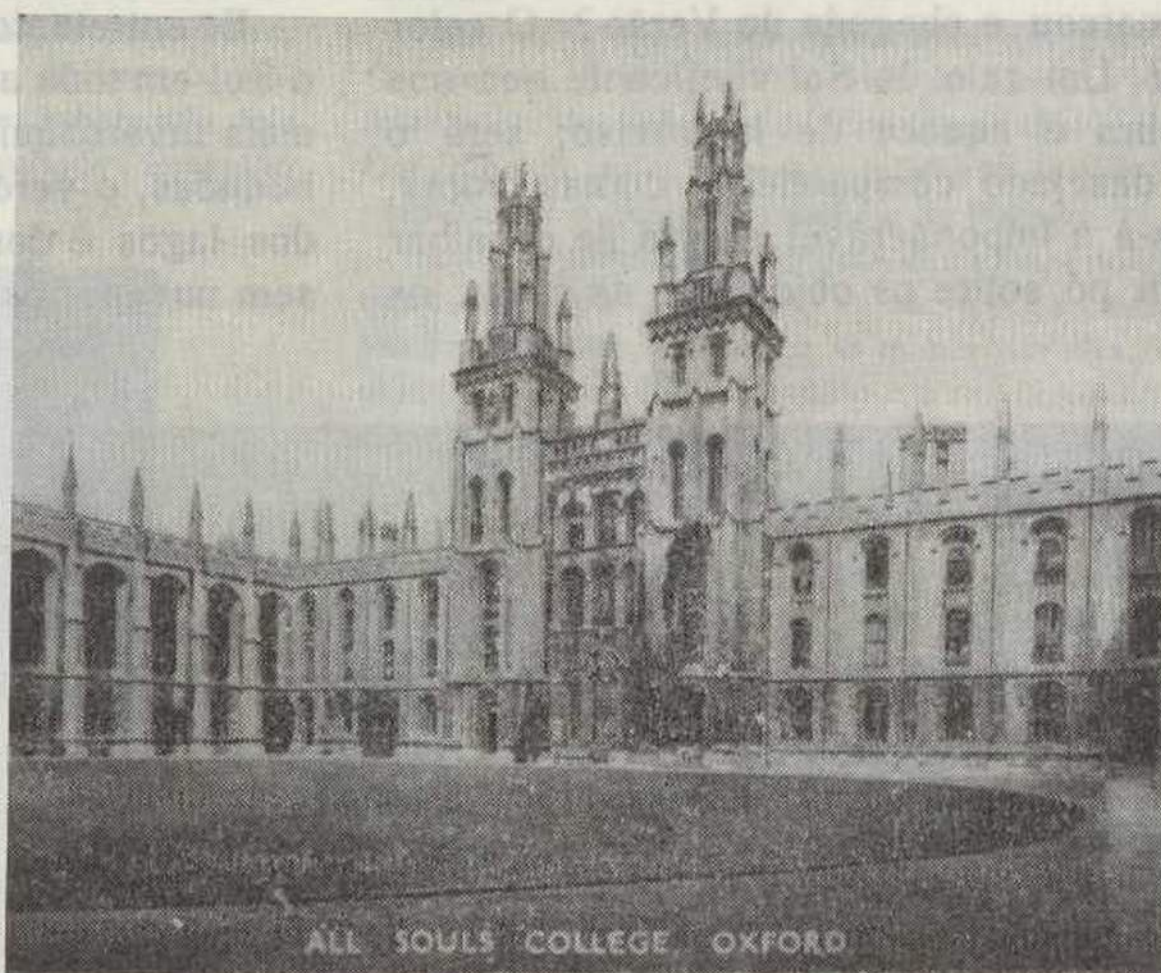
o século XII, numa expressão melancólica e dormente. Caía a chuva miudinha e irritante. A relva dos seus parques era dum verde húmido, muito húmido, muito verde. Nenhuma carícia de sol, nenhum pó de oiro sobre as gramíneas e sobre as velhas casas, sobre as cúpulas e as torres dos seus vinte e oito colégios espalhados numa vasta área.

O Tamisa, na sua descida para Londres e levando consigo, desde Oxford, as águas do seu afluente Cherwell, corria soturno sob o efeito neutralizador da atmosfera plúmbea. Caía uma chuva morrinhenta, exasperante para os nervos dos meridionais que adoram a claridade e o sol, como acontece comigo.

✱

«All Souls College» é uma das belezas de Oxford

✱



Visionei-a colorida e doirada com o Sol de Portugal, a linda e antiquíssima cidade da Inglaterra. Impossível, porém. É a própria humidade que faz a beleza paisagística do verde Albion.

Mesmo assim, como Oxford me aparecia, os meus olhos encantaram-se. É uma sucessão de curiosíssimos edifícios cada um ostentando a marca do tempo na sua vetusta arquitectura de variadas épocas e variados estilos.

Pela sua rua principal «High Street», conhecida em todo o mundo por «The High», correm os meus passos. O curioso e o pitoresco abrem alas para me dar passagem. Por

aqui passam também durante o ano lectivo, com seus sonhos de adolescentes, suas ambições, suas antecertezas de conquista do mundo no futuro que lhes pertence, legiões de estudantes não só britânicos e dos Domínios mas também estrangeiros.

Ser diplomado por Oxford confere importância. Quantos homens da Grã-Bretanha viveram ruidosamente a juventude na bela cidade universitária e ali receberam as lições que os engrandeceram e os tornaram célebres!

Quase todos os colégios têm grandes jardins e grandes parques; e também as suas capelas privativas. Uns são grandes quadri-

láteros, fechados à volta do terreno relvado; outros uma série de edifícios. Todos têm a sua feição própria, que em nosso espírito se insinua.

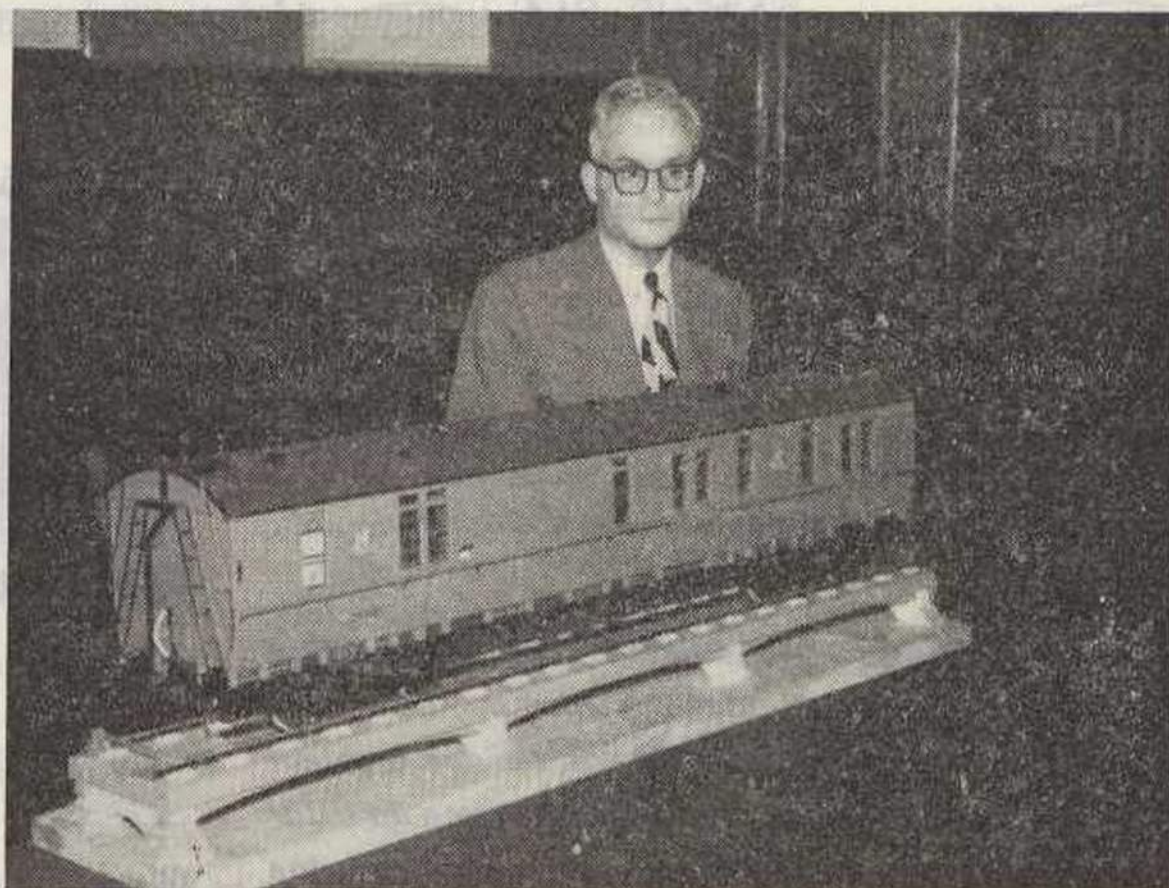
«Christ Church» é um grande quadrilátero e distingue-se dos demais colégios por a sua capela ser a Catedral de Oxford. Fundou-a em 1525 o cardeal Thomas Wolsey, o arcebispo de York que foi ministro todo poderoso do libertino Henrique VIII e veio a cair em desgraça por virtude do ódio que lhe tinha a ambiciosa Ana Bolena, que a todo o transe queria casar com o rei.

(O rompimento com a Santa Sé, conduzindo depois a Inglaterra à Reforma e ao

CURIOSIDADES FERROVIARIAS

A Administração dos C. T. T. encomendou à C. P. a execução, nas oficinas do Barreiro, de uma miniatura de ambulância postal ferroviária, para figurar no seu Museu. A obra foi executada, com notável mestria, pelo carpinteiro de moldes, sr. Ventura Levezinho, que já antes tinha modelado miniaturas perfeitas de camionetas, de barcos e de aviões utilizados no transporte, em território nacional.

A obra encomendada foi executada com tal perfeição artística que o Museu dos C. T. T. decidiu incluir o nome do seu executante no ficheiro dos miniaturistas do Museu e consignar à Administração da C. P. o seu grande apreço pela competência profissional demonstrada pelo ferroviário Ventura Levezinho



Anglicanismo deve-se a um acto de rebeldia de Henrique VIII contra o Papa que não lhe quis conceder o seu divórcio de Catarina de Aragão).

E continua a peregrinação pelos colégios. Vi-os todos exteriormente. Em alguns foi franqueada a visita interior. Assim, andei observando as salas de aulas, os auditórios famosos e as bonitas capelas...

«Magdalen College» com a linda «Magdalen Tower» na margem do rio Cherwell cercada por denso arvoredado, é, arquitectonicamente, uma das preciosidades de Oxford. «Merton College», muito antigo, foi fundado em 1264. «Queen's College» em 1340; «New College» (através de cujo jardim passa parte da antiga muralha da cidade) em 1386; «St. Edmund Hall» também de aspecto vetusto, em 1650. E, além destes: o grandioso «All Souls College»; o curiosíssimo «St. John's College», «Brasenose College», «Pembroke College», «University College»... ao todo vinte e oito. Bem poucos aqui são descritos.

A bela rotunda de «Radcliffe Camera», obra do arquitecto James Gibbs, destaca-se no meio da floresta de cúpulas com elegantes

zimbórios e de torres esbeltas e graciosas; a «Sheldonian Theatre», fundado em 1668 alia ao encanto estético a sedução da antiguidade e está rodeado de bustos de imperadores romanos.

Como é natural numa cidade universitária, Oxford tem uma valiosa biblioteca: a «Bodleian Library» fundada em 1602, que conta um milhão e quinhentos mil livros e quarenta mil manuscritos.

De impermeável, cabeça coberta e sapatos molhados na água da relva, andei pela cidade detendo-me nos pontos mais notáveis: tudo tão antigo e tão belo ainda na hora presente! Apenas um pouco triste.

Urgia terminar a deambulação pela cidade, aproximava-se a inevitável partida.

Os pés estavam cansados e o regresso à estação ferroviária foi feito de autocarro — um autocarro de dois pisos exactamente igual àqueles que circulam em Lisboa (é compreensível, os nossos são duma companhia inglesa) com a única diferença de ser pintado de encarnado.

A chuva havia parado por momentos mas o Sol continuara oculto, não se dignara aparecer.



Por J. MATOS SERRAS

Apontamento

Com a devida vénia temos a satisfação de transcrever do «Boletim do CNA» — Órgão de Cultura e Divulgação dos Colégios de Nun'Álvares de Tomar — um pequeno artigo intitulado «Aspecto instrutivo da filatelia»:

A generalidade dos coleccionadores de selos faz da Filatelia um simples passatempo, uma pura recreação do espírito. E a verdade é que o colecionismo, que tem a sua expressão máxima na Filatelia, sendo uma das maiores constantes de todos os indivíduos, constitui excelente distração, pausa e derivativo para os coleccionadores, cuja vida hodierna é cada vez mais intensa e agitada. Efectivamente, o homem, depois de um dia de fadiga, constrangimento e arrelias sente necessidade de repouso e de distração. E o sono nem sempre é conciliável nem suficiente enquanto no espírito se amontoam e entrechocam as contrariedades de cada dia.

Mas para além da pausa, do descanso e da recreação do espírito que o colecionismo dos selos proporciona, a Filatelia constitui poderoso elemento de instrução, alargando o índice cognitivo dos coleccionadores. Através das suas imagens, os selos dão-nos uma série infinda de conhecimentos de factos históricos e geográficos universais, de santos e heróis de todos os povos, de estadistas e cientistas de todos os países, de artistas e literatos, monumentos e paisagens, de todos os continentes. A importância deste aspecto da Filatelia é bem manifesta em todos os países. Nos Estados Unidos há escolas filatélicas, e no Brasil as secções de Filatelia estão hoje oficializadas pela legislação estadual.

Exposições

Por iniciativa da Academia de Santo Amaro, realizou-se, de 27 de Maio a 3 de Junho corrente, na Casa do Alentejo em Lisboa, a I Exposição Filatélica Nacional das Colectividades de Cultura e Recreio, denominada EXFINAR-63.

Assim vai a nossa temática...

Por ocasião da realização da Semana do Báltico a República Democrática Alemã emitiu uma série de 3 selos comemorativos. Num deles, com o n.º 621-Yvert, aparece a nova estação ferroviária da cidade de Rostock. Reproduzimos esse selo e o carimbo especial.



Para assinalar a passagem do 30.º aniversário de uma greve de ferroviários a Roménia emitiu um selo alusivo ao facto.



Marcofília

Apresentamos um interessante carimbo, que foi apostado no primeiro dia de circulação do selo emitido pela República da Mauritânia e que inserimos no mês de Dezembro último.



Convidam-se todos os ferroviários filatelistas a enviarem as suas inscrições para o recenseamento do BOLETIM DA C. P.

Estações Floridas

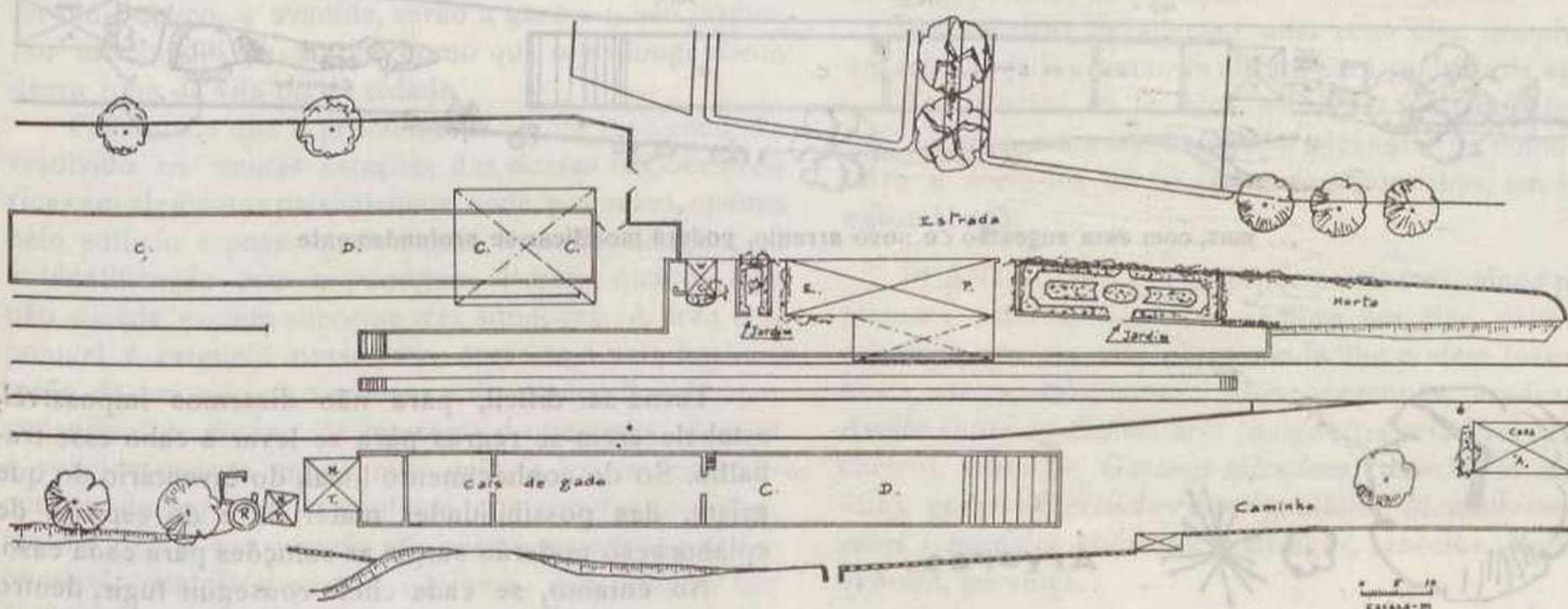
Coordenação do engenheiro-agrônomo SIMPLÍCIO DUARTE

Os aspectos utilitário e paisagístico do jardim ferroviário

QUANDO iniciamos esta série de artigos em que temos abordado algumas questões relacionadas com o jardim da estação de caminho de ferro, fizemos, nessa altura, uma previsão quanto à possibilidade de ele vir a sofrer, a pouco e pouco, algumas modificações que melhorassem o seu enquadramento na paisagem rural em que a maioria das estações se encontram instaladas. Essa ideia, patrocinada pelo Professor André Navarro e por ele exposta, já, nesta mesma Secção, surgiu, mais pela tendência

crescer, à vontade da própria Natureza, a erva, o matalgal, donde surgirão, ao cabo de alguns anos, uns arbustos espontâneos e até uma ou outra árvore, de presença inesperada, que reconstituam um primitivo revestimento vegetal, há muito desaparecido da região.

Evidentemente, o que se pretende não é isso, mas sim copiar a Natureza, adoptar as suas soluções, na forma e na disposição que ela dá aos agrupamentos de plantas, servindo-nos, sem dúvida, de artifícios que imponham uma certa ordem e consigam uma arrumação que satisfaça aos nossos objectivos. Ao contrário de anularem a expressão artística de cada um, esses artifícios mais a põem à prova, ao pretender-se dar ao jardim da estação uma certa harmonia e um certo



O recinto duma estação pode apresentar actualmente este aspecto aproximado...

hoje tão marcada, de se abandonarem os laboriosos artificialismos que procuram o inédito, o esquisito, o complicado, para se regressar à simplicidade das formas que a Natureza nos oferece e a arranjos mais leves, menos rígidos, desempoeirados e graciosos, já adoptados nas estações de alguns países da Europa, do que propriamente pelo insucesso dos jardins que hoje existem, os quais têm cumprido a sua missão, como nota de cor, e motivo de interesse, num ambiente outrora de monotonia fastidiosa, apenas quebrada pelos sinais de chegada e de partida, pelo movimento das entradas e saídas de passageiros e por uma ponta de curiosidade, esboçada em rápida espreitadela ao nome da estação, para se saber se estava próximo o termo da viagem.

Pode parecer, desde já, que o processo mais cómodo de regressar à paisagem é o de abandonar à sua sorte os espaços das estações, não edificadas, para deixar

equilíbrio da forma em relação ao espaço, satisfazendo simultaneamente as funções utilitária e estética, na ligação dos vários elementos do recinto entre si e destes à paisagem.

Analisado do ponto de vista utilitário, o jardim da estação comparticipa do jardim privado e do jardim público. Confere-lhe o carácter de jardim privado o uso que o pessoal da estação e seus familiares dele fazem, nas horas de folga e nos períodos de mais reduzida circulação dos comboios. A qualidade de jardim público, pelo menos, para aquele público que utiliza as gares, não pode também ser ignorada, embora essa ideia se mostre de difícil aceitação, por parte dos que, ao longo do ano, labutam e se esforçam pela manutenção dos seus canteiros e defendem justificadamente o fruto do seu trabalho contra algumas manifestações de vandalismo ou contra o excessivo apresto da flor, traduzido

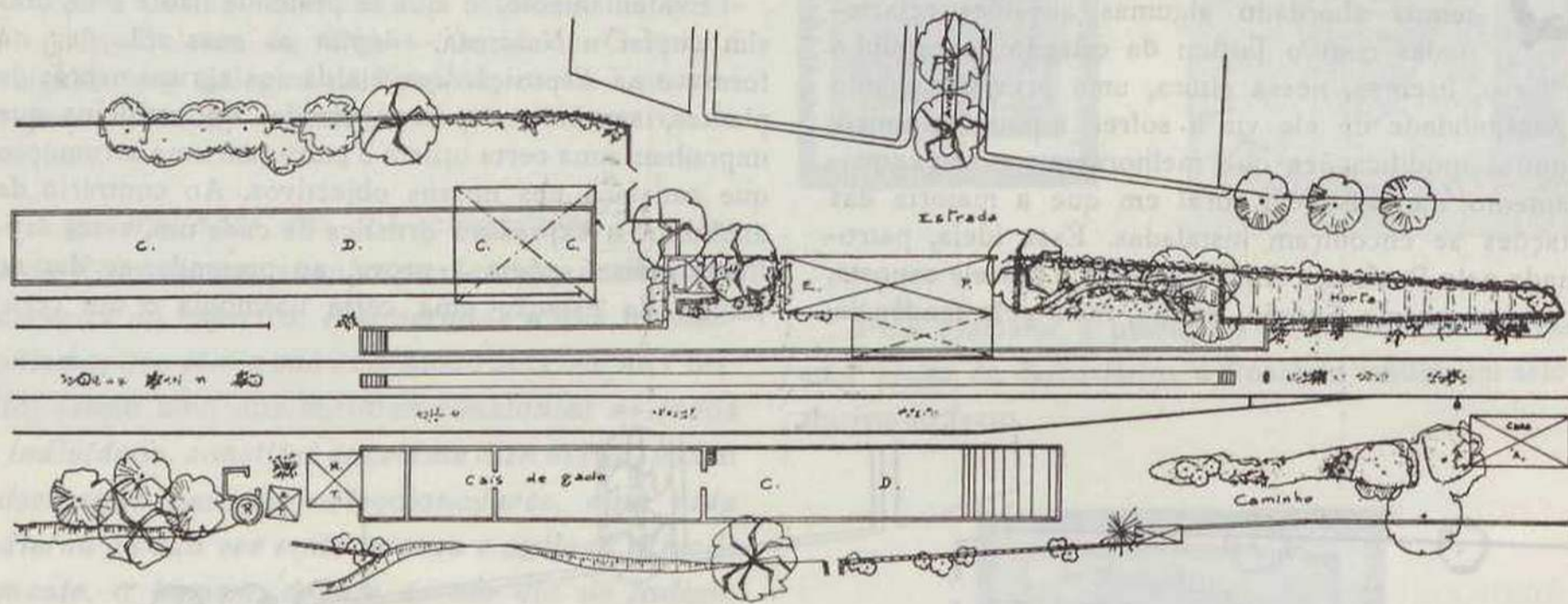
pelo acto de posse dos exemplares mais vistosos e cobizados.

Como jardim privado ele deve incluir um local para se estar, por mais pequeno que seja, a convivência de espécies floríferas arbustivas e herbáceas em mancha alegre, para a qual contribuem muitas plantas exóticas, e pode admitir uma certa intimidade com as residências quando elas se situam no piso térreo, em comunicação com o jardim, o que implica a interpenetração de elementos ornamentais e uma ligação que pode ser resolvida, tal como nos jardins privados, por meio do relvado.

Como jardim público ele não dispensa entrada

o depósito de água, as instalações sanitárias, etc., tudo isso são máculas, descontinuidades na paisagem, que poderão ser disfarçadas e ligadas, pelo menos nas áreas abrangidas pelas gares e zonas anexas.

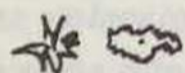
É provável que este programa ultrapasse as possibilidades e competência dos chefes, e seja demasiado pretensioso para o recinto duma estação, em especial quando ele possua área reduzida. Noutros casos, porém, em maiores extensões, já hoje ajardinadas, bastarão algumas alterações e a boa colaboração com outras Secções para se conseguir uma aproximação aos objectivos enunciados.



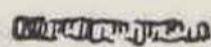
... mas, com esta sugestão de novo arranjo, poderá modificar-se profundamente



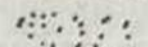
Árvores



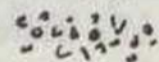
Arbustos



Sébe talhada



Relva



Flores

franca, sombra acolhedora, pontos de interesse formados pelas manchas de flores e um ou outro sítio de passagem que permita chegar-se, de perto, a esses pontos.

Sobrepondo-se a estas funções existe propriamente o aspecto paisagístico, de evidente valor para quem transita pela via férrea ou pelas estradas próximas. As trincheiras abertas no terreno, os taludes, por vezes escarpados, a via, os postes com os seus fios eléctricos ou telefónicos, a estação, os cais coberto e descoberto,

Torna-se difícil, para não dizermos impossível, estabelecerem-se regras para se levar a cabo esse trabalho. Só do conhecimento local, do inventário do que existe, das possibilidades materiais e do espírito de colaboração poderão surgir as soluções para cada caso.

No entanto, se cada chefe conseguir fugir, dentro do razoável, ao abuso da simetria, da forma geométrica pura, da esquadria, se puder criar placas de relva que liguem elementos dispersos da estação e do jardim, se plantar árvores e arbustos que encubram locais desagradáveis e os poupar ao castigo dos cortes intensos, dando-lhes feitios, na verdade curiosos, que requerem engenho e persistência, mas que estão em completa desarmonia com a forma natural, se eles evitarem a amálgama de espécies em pequeno espaço, se evitarem a «construção civil», delimitando a flor, se eles utilizarem espécies espontâneas, frequentes na região, estarão dando um grande passo para o jardim paisagista.

Já Wenceslau de Moraes, o poeta apaixonado das coisas do Oriente, citado pelo eng.º agrônomo Joaquim Rodrigo, sugeria, nas suas «Cartas do Japão», ao criticar a simetria da arquitectura e da arte ornamental do Ocidente: «Relancemos a paisagem: nota-se desde logo que as linhas rectas, os ângulos, as formas geométricas, em geral raramente se produzem na Natureza, a qual prefere, como limite de contornos a doçura das

curvas, que não há uma colina igual a outra ou fazendo com outra simetria; que cada árvore afecta uma forma particular; que ao lado da flor azul desabrocha a flor vermelha... sempre e por toda a parte, a assimetria, a variedade, a surpresa; a ordem na natureza é a desordem, isto é, a sucessão natural das coisas...»

Guiados pela própria inspiração e por um pouco de bom senso todos poderão tentar a adaptação proposta na medida em que ela melhor resultar. Em certos casos, a própria arquitectura dos edificios ditará essa medida. Assim, não se irá criar à roda duma estação de linhas direitas, modernistas, um jardim totalmente irregular e natural, ou ligar a um modesto edificio, sem pretensões, instalado numa paisagem bastante naturalizada, motivos geomêtricamente traçados, com bordaduras e contrabordaduras, impecavelmente aparadas, o que constituiria chocantes contrastes de mau gosto.

Limitando-nos, por agora, a discorrer sobre o emprego da árvore, diremos que ela é, no nosso País, o elemento mais indicado para a junção do jardim da estação à paisagem que o cerca, mesmo que esta não seja arborizada. Se ela é árida e despida, será a estação, com as suas árvores, o oásis, o espaço verde onde se poderá respirar com agrado e gozar a sombra reconfortante, que à roda não existe. Se a estação se encontra num centro populacional, e está próximo o parque, o jardim público, a avenida, serão a gare e o seu jardim, por intermédio da árvore, como que o prolongamento dessa zona da vila ou da cidade.

Felizmente que o problema da árvore já se encontra resolvido em muitas estações das nossas regiões mais ricas em elementos paisagísticos, onde, por vezes, apenas pelo edificio é possível distinguir a sua localização, tal a identificação com a paisagem. Porém, quando isso não sucede, podem supor-se três situações. A área disponível é exígua e, nesse caso, optar-se-á pela implantação de um ou outro arbusto e do espaço florido, que constituirá o motivo de interesse do passageiro. A área é suficientemente ampla mas nela já existe arvoredor constituído por bons exemplares, que convém respeitar, mesmo que a sua posição não seja a mais feliz; se for possível, completar-se-á o conjunto, constituindo um agrupamento que dê mais volume e melhore a perspectiva da zona verde. O espaço é suficiente mas não existem ainda as árvores que convêm. Neste caso o chefe poderá encarar a possibilidade de plantar alguns exemplares que estabeleçam a transição para a paisagem exterior. Em vista da forma quase sempre alongada e estreita dos terrenos que podem ser ocupados, será difícil de constituir grupos irregulares, com disposição diferente da fila indiana, que sejam formados, no mínimo, por 3 árvores da mesma espécie, suficientemente espaçadas para que possam perceber-se as respectivas silhuetas. É preferível recorrer-se então a indivíduos isolados que se imponham e vivam da forma da sua copa e por isso se escolherão espécies com características de interesse. Muitas vezes o lado oposto prestar-se-á a ser arborizado mas, quando existem pontos de vista panorâmicos, eles devem ser poupados, usando-se, quando muito, espécies que pela configuração dos seus ramos facultem uma suficiente transparência da paisagem.

Embora a árvore domine quase sempre, pelos tons da sua folhagem, e seja possível encontrar entre as espécies locais as que permitam alguns contrastes de cor e boa combinação de formas, pode aceitar-se a presença de uma ou outra espécie exótica, estranha à região, que se nota pelo colorido das suas flores ou pela permanência da folhagem, na altura em que as espontâneas se encontram despidas, usando-se então isoladamente ou incluída no centro dum dos grupos referidos, que se possam ter constituído.

O que poderá fazer este mês no seu jardim

NESTA época, não deverá descuidar as regas, que se efectuarão, se possível, duas vezes por dia. Continue os tratamentos indicados no mês anterior, contra as moléstias e as pragas mais vulgares dos jardins. Os piolhos ou afídeos, muito frequentes nas roseiras, são debelados com vários produtos comerciais, como o «Gammexane 50», o «Basudine», o «Malaxone» e outros.

Corte as flores velhas de espécies de floração prolongada, como algumas roseiras, para tornar mais duradouro o período de floração.

As roseiras agradecem uma rega com um nitrato em solução (200 gramas de nitrato para 10 litros de água).

Se os lírios, os jacintos, as tulipas e alguns gladiolos, se encontram secos, poderá levantar os bolbos da terra e deixá-los ao ar, durante alguns dias, em local ensombrado.

PLANTAÇÕES — Das espécies vivazes, ainda pode plantar: astéres, begónias sempre em flor, prímulas e outras que os viveiristas ainda lhe podem fornecer nesta altura, tais como: *Aloe*, anémonas, aspáragos, *Astilbe* (hoteia), *Convallaria* (muguet), *Cortaderia* (penacheiro), cravinas, *Gazania splendens* (estrela do meio-dia), gerberas, *Helichrysum* (gnafálio), *Mesembrianthemum* (chorão e chorina), saxifragas, senécios, *Verbena hybrida*, pervinca.

SEMENTEIRAS — *Em viveiro*: Espécies vivazes que só darão flor no próximo ano: aquilegias, árabetas, astéres, cinerárias, begónias sempre em flor.

Espécies anuais que também só florirão na Primavera seguinte; calceolárias e goivos.

Em local definitivo: Espécies anuais como: *Acrolinio*, *Convolvulus* (bons-dias), *Ipomæa* (campânulas), caracoleiro, chagas, cosmos, feijão de jardim, gipsófila, que darão flor ainda este ano, e miosótis que só florirão no próximo ano.

UMA HORA EM QUE CADA MINUTO É BEM
APROVEITADO RENDE MAIS DO QUE UM DIA
EM QUE AS HORAS SÃO DESPERDIÇADAS

Actualidades ferroviárias

VIAGEM PRESIDENCIAL A COIMBRA — O Chefe do Estado, senhor Almirante Américo Tomaz, utilizou o comboio, no passado dia 28 de Abril, para inaugurar em Coimbra o Instituto Maternal. Na gravura, um aspecto da partida, em Santa Apolónia, vendo-se em primeiro plano, além do senhor Presidente da República, os srs. embaixador José Nosolini, prof. doutor Mário de Figueiredo, dr. Lulz Supico Pinto, deputado dr. Nunes Barata e eng. Espregueira Mendes.



CONFERÊNCIA DE RELAÇÕES PÚBLICAS DO CIPCE — Como largamente noticiámos em número anterior, reuniu-se em Lisboa e em Montreux, sob a presidência do sr. dr. Max Strauss, secretário-geral dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, a Conferência anual do CIPCE — Centro de Informação e Publicidade dos Caminhos de Ferro Europeus, que abordou o tema das relações públicas no caminho de ferro. Na gravura, ao centro, o sr. eng. Branco Cabral, Secretário-Geral da Companhia, que representou a C. P. naquela importante reunião.

XVII CONGRESSO DE TURISMO DOS FERROVIÁRIOS — Realizou-se em Madrid, de 6 a 11 de Maio, com a presença de mais de uma centena de ferroviários, representando 20 países europeus, o XVII Congresso da Federação Internacional das Associações Turísticas dos Ferroviários (F. I. A. T. C.). A C. P. fez-se representar pelos srs. dr. Élio Cardoso, Alberto Viana e Manuel Leiria.



As Expectativas do Algarve

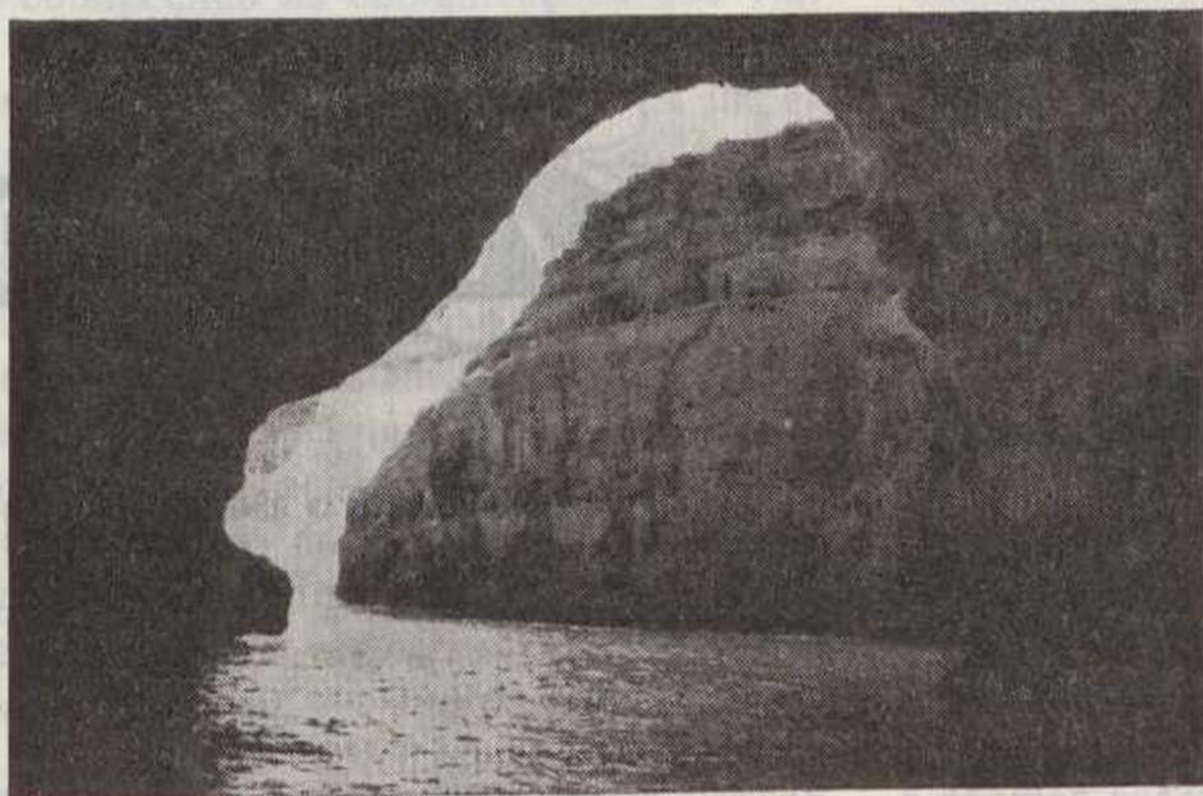
por MANUEL CARLOS DO VALE

Escriturário de 1.ª classe do Serviço dos Armazéns de Viveres

COM a construção do aeroporto de Faro, há pouco iniciada, abrem-se óptimas oportunidades para a intensificação e desenvolvimento do turismo nacional, e, nomeadamente, do turismo regional do Algarve.

Há muitos anos que tal empreendimento era reclamado pela numerosa população daquela província, que vê agora concretizada uma velha aspiração, que transcende do âmbito local para se enquadrar, em elevado lugar, no plano nacional. Desta forma, para o próximo ano, ficará o Algarve ligado com a nossa

grei, agora, em franca renovação e aperfeiçoamento, encarregar-se-ão de captar e distribuir, em larga escala, as correntes turísticas nacionais e estrangeiras menos privilegiadas, e das quais, salvo o devido respeito, me parece depender o êxito do nosso turismo. Fundamento este conceito no facto das estatísticas oficiais patentearem um número astronómico e a multiplicar-se ano após ano, da abundância de peregrinos das «classes médias». cada vez mais ávidos de recreio a tentarem viver um Mundo melhor e mais fraterno.



Furna da Praia de Vale Centiães — Lagoa — Algarve

Capital e com a de outros países, por meio de um novo transporte — o Avião. Estou certo de que este transporte, tão usual por outras bandas — levado nas mãos do vento —, canalizará para ali muitos turistas com uma vida desafogada e sem necessidades prementes na vida, visto que o avião e, sobretudo, o avião a jacto, comprimiu de tal forma, hoje, o Mundo, que pôs os lugares mais longínquos ao alcance de poucas horas de voo.

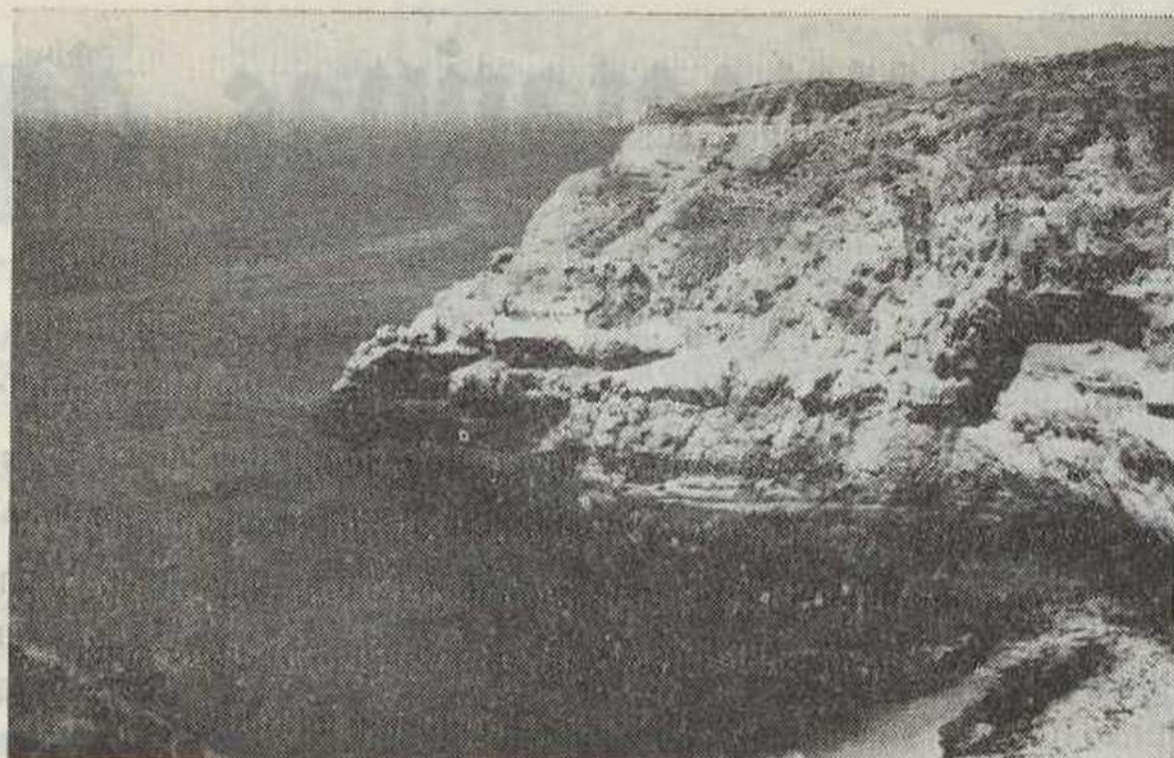
Paralelamente, os nossos transportes ferroviários na operante missão ao serviço da

Secundando a ideia das entidades responsáveis pelo nosso turismo, entendeu a nossa Empresa, e muito bem, reforçar o tráfego entre Lisboa e o Algarve e vice-versa, com um comboio diário, a circular pela Linha do Sado. Com esta medida melhorou o nível qualitativo ferroviário para o Sul, sem dúvida, porquanto, além de reduzir o trajecto em 50 quilómetros, aproximadamente, tornou a viagem mais aliciante porque pôs mais à distância o ambiente monótono do incomensurável deserto alentejano, onde as únicas notas vivas

✱

Vista Parcial da Praia do Carvoeiro

✱



que se vislumbram são os montes das herdades muito distanciados uns dos outros, os trabalhadores rurais e os enormes rebanhos amodorrados da calma à sombra dos sobreiros, os ranchos de mondadeiras seleccionando o trigo do joio. O resto, são os imensos campos de pão, desérticos, e a vastidão do horizonte.

Em regra, é sempre motivo de preferência para a maioria dos passageiros, as viagens efectuadas tanto quanto possível pelo litoral, e, neste caso, a Linha do Sado, já nos oferece alguns bocados de paisagens marítimas. Serão realmente reduzidas, mas talvez o suficiente para suavizar o prosseguimento da viagem, quando começa a derivar para o interior, até ao entroncamento da Funcheira. Daqui para diante, a descida para o Sul, faz-se numa impaciência quase febril, através do convulso ondular das serranias, semeadas de penhascos e pouco mais, em consequência do seu solo estéril mal consentir a charua. Entretanto, uma aragem fresca começa a bater-nos nas faces abrasadas, como uma carícia —, prenúncio da aproximação do Mar Algarvio. De um mar permanentemente equipado à «Belenenses» que, nos meses tórridos de Junho a Outubro, oferece-nos uma temperatura de 20 a 23 graus centígrados, e que, naturalmente, por encarnar este conjunto de virtudes monopolísticas, seja a razão de tanta procura e cobiça.

Tenho esperança de que o Algarve venha ser um dia, turisticamente, o nosso «prato forte», pela fascinação perene do seu clima, pelas suas belezas naturais iluminadas por

um Céu cravejado de estrelas, pelo seu litoral polvilhado de belas e inconfundíveis praias de areias doiradas, onde as águas límpidas e transparentes espelham o céu.

Para tanto, basta confiar, apenas, na inteligência e boa vontade dos homens.



Acordo Colectivo de Trabalho

Foi presente ao Conselho de Administração, com parecer favorável, uma proposta transmitida pela Direcção-Geral, para nomeação do Operário de 4.ª classe (grupo B) Francisco Leonardo Júdice Guerra, como Ajudante de Preparador, a partir de 1 de Fevereiro. A proposta foi baseada no facto deste operário ter estado na situação de destacado no Laboratório de Ensaios, dos Abastecimentos, desde 13 de Fevereiro de 1961 a 31 de Julho de 1962, enquanto frequentava o final do curso de Auxiliar de Laboratório Químico, e como estagiário a partir de 1 de Agosto seguinte por, entretanto, ter completado o mesmo curso e ter iniciado o estágio como Ajudante de Preparador.

Nos termos estabelecidos no n.º 3 da cláusula 13.ª do Acordo Colectivo de Trabalho, este estágio terminaria no fim de Fevereiro último. Como durante o estágio, o operário em referência, demonstrou possuir acentuada vocação e boa preparação profissional para os serviços que lhe foram confiados, e dado existir vaga no respectivo quadro, o Conselho de Administração resolveu anuir à nomeação proposta.

Sobre a preparação

Pelo Eng.º ARMANDO CAMEIRA

Da Divisão de Via e Obras

HÁ muito tempo li, num grande diário, um dos muitos artigos do académico francês André Maurois. Tinha por título «A preparação». A pena fina e experiente do insigne escritor, portadora de um estilo inconfundível onde a frase surge permanentemente nimbada por recortes de bela emoção, e o sentido humanista das ideias que sempre expõe, fazem a delícia de espíritos como o meu; habituei-me assim, desde que o «descobri», há já anos, a lê-lo sempre com deliciada avidez.

É conhecendo as comunicações dos vivos expoentes do pensamento, que muitas vezes somos chamados a meditar na imperfeição e nos erros humanos e aprendemos a actuar nas mais variadas situações do futuro. Cada novo ensinamento é então uma nova advertência. É analisando o comportamento daqueles que nos rodeiam que se denotam as passadas mais incertas e aprendemos a *reflectir* antes de *actuar*.

Reflectir antes de actuar — é uma medida que nos poderá evitar, talvez, muitos dissabores. *Actuar* sem *reflectir* é na maior parte dos casos a causa de muitos contratempos. Não é preciso possuir muita experiência da vida, nem são necessárias numerosas relações humanas, para reconhecermos que, por exemplo, um insucesso profissional ou um fracasso no campo social resultaram muitas vezes de uma falta de preparação.

«Devemo-nos conduzir na vida sem precipitações, prudentemente. Um bom cavaleiro não atira um bom cavalo extenuado ou mal treinado contra um obstáculo difícil» — diz o eminente académico. E, expondo ideias de Goethe quando dava conselhos aos jovens escritores, afirma ainda: É mais fácil escrever um curto poema, inspirado por uma emoção forte, do que compor um poema longo.

Portanto, nos vossos começos, escrevam composições curtas. Além disso, há mais possibilidade para que uma colecção dessa natureza, de poemas sinceros, seja bela, do que uma grande urdidura artificialmente composta. É mais tarde, em plena maturidade e na posse dos segredos do ofício, que se compõe o Fausto, desde que se tenha génio.

Nem você nem eu escreveremos o Fausto. «Mas nós temos como todos os seres humanos uma vida a organizar e planos a fazer.»

A máxima contida no último período é de um sentido profundo. Encerra o senso do homem amadurecido, e faz dele um organizador, um planeador, antes de o lançar num empreendimento. Possui já, adquirida pela experiência, a noção de que será, voluntária ou involuntariamente, um motor das acções que lhe estão ligadas e prevê o desfecho onde é amargo o travo do insucesso e aprazível o esplendor do triunfo. — *Nós temos, como todos os seres, uma vida a organizar* — é um princípio de base que deverá constituir um ponto de partida. Temos que organizar para empreender, quer na família quer na empresa. Preparar antes de efectuar. Raramente estaremos em condições óptimas de executar momentaneamente uma tarefa de certa envergadura e que seja diversa das que já estamos aptos a resolver no dia a dia.

Partimos, desta forma, do princípio que a ideia de preparação coincide com o acesso do homem à idade adulta.

Só à juventude, inexperiente, pode ser tolerada, no entusiasmo verde dos anos, a falta de preparação. Isso nem sempre é compreendido da parte dos mais velhos. Há uma certa intolerância, uma incompreensão para com o entusiasmo dos novos. A iniciativa e o desejo de empreender da juventude são recebidos com cepticismo e muitas vezes

NOVIDADES FERROVIÁRIAS

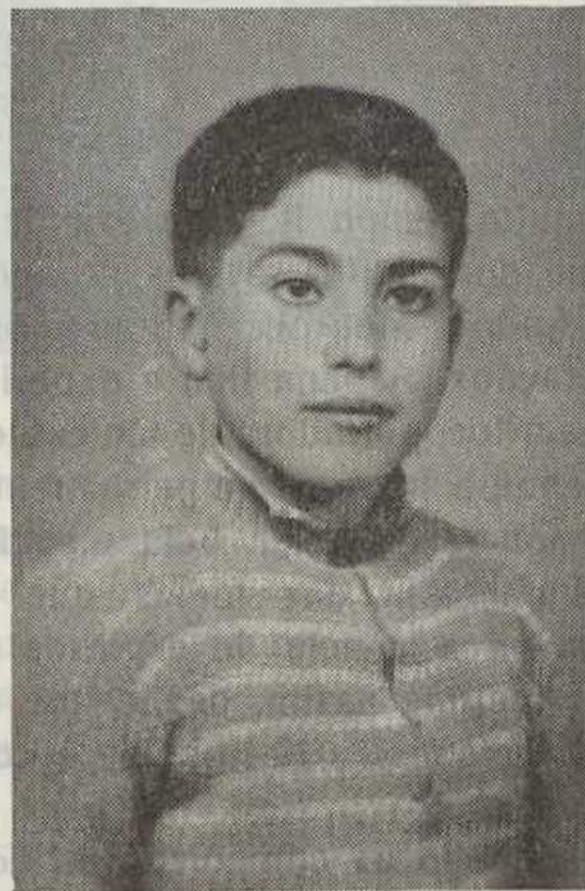


Os ferroviários ingleses—pessoal de estação e revisão de bilhetes—usam novos uniformes, segundo estudo e desenho conjunto da Direcção dos «British Railways» e do representante do pessoal junto daquela Administração ferroviária. Na gravura, um revisor de bilhetes com a sua nova farda—cujo boné, para o pessoal graduado, possui debruados semelhantes aos utilizados pelos oficiais superiores do Exército e da Marinha inglesas.

cerceados pelos responsáveis mais idóneos. Acusam-na de insensata se tem a ousadia de apontar erros aos que construíram o passado e apodam-na de ignorante quando pretende lançar novas bases que divergem das estabelecidas anos atrás como padrão. Esquecem-se que dos jovens sairão os responsáveis do «amanhã». Ignoram que os jovens reúnem ao louvável desejo de realizar, a falta de experiência e do controle do entusiasmo, que lhes tempere as iniciativas e as apoie numa preparação sólida. É por isso que devem ser perdoados nos seus erros.

Falando ainda sobre a vaidade e o orgulho «tão frequentes quando os notamos nos

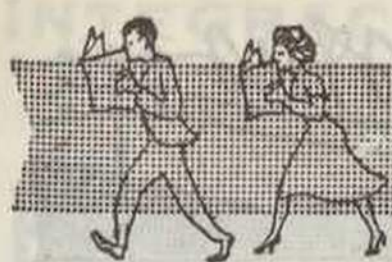
Louvores



A Direcção-Geral da Companhia, por proposta da Divisão de Via e Obras, louvou e recompensou com uma gratificação monetária, o menor Avelino Novais, de 12 anos, residente em Fafe, na rua Trindade Coelho, que presenciando, no dia 19 de Fevereiro, o desabamento de um muro, em grande extensão, sobre a linha férrea de Guimarães, no km. 80,185, imediatamente correu a dar o alarme na estação de Fafe, evitando assim um possível desastre ferroviário.

outros» o ilustre académico afirma que todos os seres humanos nos parecem orgulhosos. Comenta que o orgulho é a manifestação de um complexo: «Aqueles que parecem vaidosos, porque se vangloriam, são muitas vezes modestos, atacados de um complexo de inferioridade e tentam tranquilizar-se contando êxitos em que não acreditam».

Em suma, é preparando-nos sempre, num crescente desejo de melhorarmos, como devemos proceder antes de actuar, muitas vezes frente ao orgulho e à vaidade dos outros ou, ainda, frente aos parcialismos ou à injustiça de quem nos possa erradamente apreciar.



Contos e Novelas

Memórias de um suicida

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

TENHO ouvido várias vezes falar nos «Vencidos da Vida». Não sei bem quem fossem esses senhores, mas eu devo ser um desses. Volta e meia, oiço chamarem-me «pobre diabo». Pobre sou, disso não restam dúvidas, mas «diabo», com franqueza, é que não me pesa na consciência considerar-me, eu que não faço mal a uma mosca por mais varejeira que seja. Ainda assim, o que mais me magoou foi o meu patrão, o sr. André — conhecem?, o da loja de sola —, me ter berrado, muito vermelho e enchendo a boca: «— Você, seu Zacarias, é o maior pedaço de asno que tenho conhecido!». E despediu-me. Não sei quantos pedaços de asno o sr. André conheceu, mas se, mesmo assim, me pôs no olho da rua, nem sei o que me faria se eu fosse um asno inteiro.

Sem dinheiro, nem emprego, nem nada que comer, resolvi matar-me. Mas como? Parece que o mais em moda é a pistola, mas precisava de comprar uma. Para isso, necessitava de dinheiro, mas, se tivesse dinheiro, não precisava de me matar. Deste modo, sem posses nem sequer para adquirir na Feira da Ladra um revólver sem gatilho, optei pelo enforcamento. Optei, é como quem diz. Onde ia eu arranjar a corda? Se ainda existissem moços de fretes, talvez roubasse a corda a um deles. Às vezes, costumavam amarrar em laço, nos candeeiros da rua, esse seu instrumento de trabalho — instrumento de corda — para nele se sentarem, mas isso foi tempo! Hoje, para nos sentarmos num passeio, só à mesa duma esplanada. Resolvi procurar pelos estendais de roupa a enxugar, mas presentemente as donas de casa penduram-na mais em arames do que em cordas, e isso de uma pessoa se enforcar com arame deve magoar muitíssimo o pescoço.

Recordei-me então de que lera um romance em que um preso se enforcara com os lençóis da tarimba. E que os lençóis desse suicida não estavam como os da minha cama, que têm mais buracos do que lençol, embora nunca me atrevesse a reclamar à dona da casa com medo de que ela me voltasse a pedir a renda em atraso, do quarto.

Disse então com o meu botão — só tenho um pois os outros já me caíram há muito tempo — que podia, sem gastar dinheiro, matar-me, atirando-me, não do alto do elevador de Santa Justa, pois isso importar-me-ia em dois tostões e, além disso, há lá em cima uma

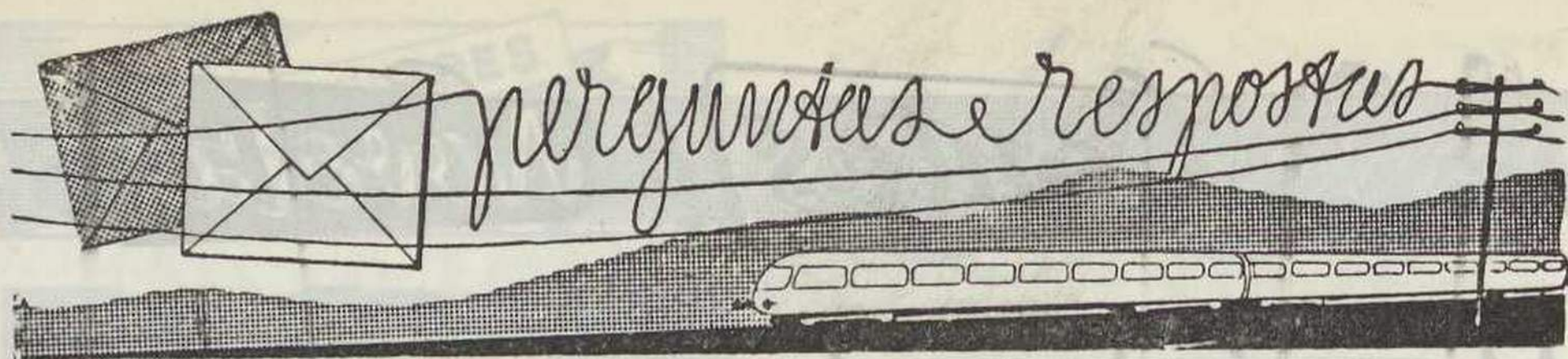
capoeira para os suicidas não magoarem os transeuntes e mirones da Rua do Ouro, mas sim precipitando-me no rio.

Pois sim, mas quem me garantia que, com o frio que agora faz, eu não apanharia uma constipação ou uma carga de reumático? Nada, mergulhos só no Verão, e, para atrasar a vida aos passageiros dos cacilheiros, já chegam os nevoeiros do Tejo.



A guarda da linha era viúva. Hoje está casada comigo.

Lembrei-me do gás, mas lá na casa da D. Leopoldina só se cozinha a carvão e banhos só se tomam no balneário municipal. Ainda pensei em engolir um tubo de comprimidos contra as insónias, mas, além de não me considerar estrela de cinema e não precisar de dro-



Divisão da Exploração

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2 259/Cons. n.º 428-F — Que cobrança se deve efectuar ao portador de um mod. D 5, de 3.ª classe, de Lisboa (T. Paço) a Funcheira, que solicita excesso de percurso para Garvão, na mesma classe:

Funcheira a Garvão. 3 Kms.

$3 \times \$30 = \90

ou o mínimo de cobrança 2.500, por inicialmente não ter havido qualquer cobrança?

Resposta — Conforme o disposto nas «Disposições

Gerais» dos Quadros das Distâncias, a cobrança a fazer é a que corresponde a 3 quilómetros (exacta distância).

///

Pergunta n.º 2260/Cons. n.º 429-F — Peço o favor de informar que cobrança se deve efectuar a um passageiro portador de bilhete da Tarifa Especial n.º 8 (Passageiros), de 3.ª classe, de Praias Sado a Pinhal Novo, e que é encontrado a viajar entre esta última estação e o apeadeiro do Penteado, onde deseja ficar.

Resposta — Deve ser efectuada a cobrança respeitante a um bilhete para o novo destino ao abrigo da Tarifa Geral, acrescido de 20 %.

gas para dormir, nunca gostei de tomar remédios e, para mais, as farmácias não fiam a qualquer suicida sem receita médica.

Quando li o «Quo Vadis?» achei deliciosa a maneira como o Petrónio abriu as veias na companhia duma apaixonada e formosa escrava. Se o pretendesse macaquear, tinha que abrir as veias sozinho, mas ainda não me esqueci da impressão que senti quando uma enfermeira me tirou sangue duma veia para eu e o médico ficarmos com a absoluta certeza de que eu era sífilítico.

Lembrei-me então duma coisa muito simples: meter-me à frente dum automóvel na altura em que estivesse a luz encarnada a proibir os peões de atravessarem a rua. Quase sem perder mais tempo em conjecturas, fui para a avenida e, na esquina da Rua das Pretas, atravessei na melhor das ocasiões «na melhor para quem se quisesse matar, é claro!».

Guinchos de travões a fundo, guinchos duma senhora muito gorda que receou uma tragédia, apitos do polícia sinaleiro, insultos do passageiro do táxi, roda de camelo da parte do motorista, que ainda por cima provou que me conhecia tão bem como a minha mãe — como estas coisas se sabem!... —, e um polícia a querer multar-me. Ora, se eu tivesse dinheiro para multas, não precisaria de recorrer ao suicídio.

Como não paguei, prenderam-me, e confesso que nunca passei vida mais descansadinha, nem dormi e comi mais regaladamente. Se aquilo tinha algumas parecenças com a espelunca da D. Leopoldina! É verdade que eu não lhe pagava a renda havia muito tempo, mas, na esquadra, também não me exigiram mais nada senão a multa.

Infelizmente, quando verificaram que de mim não apanhavam nem multa nem nada, resolveram pôr-me na rua. Desta vez, contudo, com muito mais delicadeza do que o fizera o sr. André.

Ao fim de dois dias, tornou-me a aparecer a ideia

do suicídio tal como nos reaparece a dor de um dente podre. Lembrei-me então de uma morte radical e económica: far-me-ia árbitro de futebol; no campo aplicaria castigos a torto e a direito e, pela certa, se os jogadores não me matassem, alguma pedrada ou garrafa me acertaria.

Também nada feito por esse lado. Como todos os demais empregos, estava-me igualmente vedado o de árbitro.

Só me restava um recurso para pôr termo à vida: o comboio.

Fui a pé pela Avenida da Índia fora, cheguei quase à noitinha ao Bom Sucesso — nome que me pareceu de bom augúrio — e sentei-me no meio da linha descendente. Dali a uns dez minutos, passou um comboio pela linha ascendente.

Ao ver que me enganara na via, fui sentar-me na linha ascendente. Um quarto de hora depois, passava um comboio pela linha descendente. Não estive para andar de um lado para o outro e não arrediei pé de onde me instalara. Passou-se meia hora, uma hora, duas horas, e nada de comboios, nem para cima nem para baixo. Estava escuro como breu e eu batia o queixo de frio. Resolvi ir apresentar reclamação a qualquer funcionário da companhia, por causa daquele lindo serviço. Assim como nas histórias infantis, avistei ao longe uma luzinha. Era a barraca duma guarda-barreira. Considerei essa ferroviária legítima representante da Companhia, para lhe manifestar o meu descontentamento. Pelos vistos, faltara a corrente. Ao mesmo tempo, contei-lhe francamente as minhas atribulações, o meu azar, os meus propósitos de vencido da vida e também vencido da morte, a qual parecia não querer nada comigo.

A guarda da linha deu-me uma sopa quente e palavras de consolação ainda mais quentes. Era viúva. Hoje está casada comigo. Não me tinha ocorrido essa forma de suicídio.

HÁ MAIS DE UM SÉCULO

que os Caminhos de Ferro constituíram o seu "Mercado Comum"

FALA-SE muito, nos nossos dias, no «Mercado Comum» e nas técnicas de integração económica europeia. Mas, sabiam os senhores leitores, que os Caminhos de Ferro foram, nesse domínio, os verdadeiros percursores de tal movimento? Pois saibam que foi há mais de um século que as Administrações ferroviárias do Velho Continente criaram o seu próprio «Mercado Comum»!

Em primeiro lugar, criaram a Comunidade técnica. Não será, em boa verdade, um grande êxito para o espírito de colaboração internacional a circunstância de, na Europa, os vagões de um país qualquer poderem livremente circular nos carris de outros países? Bitola, engate, travagem, sistema de aquecimento, tudo é, senão idêntico, pelo menos totalmente intermutável.

Existem, claro, duas excepções: a Península Ibérica e a Rússia, mas, tanto Portugal e a Espanha de um lado, como a Rússia, de outro, apenas puderam manter-se assim, porque estavam nos dois extremos do Continente. Aliás, o caso foi remediado como se sabe, e actualmente milhares de vagões espanhóis transportam laranjas de Valência através de toda a Europa, mudando de elxos na fronteira francesa. Por outro lado, uma caruagem-camas circula directamente entre Paris e Moscovo, mudando simplesmente de rodado na fronteira polaca.

Foi exactamente em 1882 que esta unidade técnica da via férrea foi definitivamente regulamentada e consagrada.

Mas, já dez anos antes, em 1872, se tinha efectuado a primeira conferência internacional de horários, que não cessou, desde então, de indicar todos os anos, os horários, as li-

gações e as composições das relações internacionais ferroviárias.

Em 1876, com a constituição da Companhia Internacional dos «Wagons-Lits», criou-se um novo «Mercado Comum».

Depois da guerra de 1914, esse Mercado foi novamente restabelecido, por uma nova iniciativa: em 1922 foi constituída a União Internacional dos Caminhos de Ferro, abreviadamente U. I. C., cuja sede é em Paris e cujo Secretário Geral — actualmente o Engenheiro Louis Armand — é obrigatoriamente, segundo os estatutos sociais, cidadão francês.

A U. I. C. é um cadinho onde permanentemente se funde o particularismo das Redes de cada País. Esta importante Organização emite continuamente decisões, das quais algumas são facultativas, mas muitas são de aplicação obrigatória pelos Caminhos de Ferro. Por exemplo, quando da supressão da 3.^a classe nos comboios de passageiros, a reforma efectuou-se, em quase todas as Redes europeias, na mesma data — só não o sendo naquelas em que circunstâncias anómalas o impediam totalmente.

Notemos, de passagem, que esta Comunidade ferroviária não pára sequer na «Cortina de Ferro»: as Redes de Caminho de Ferro do Leste e do Oeste participam, de igual maneira, na elaboração das decisões votadas e aplicam-nas da mesma forma geral.

A U. I. C. tem as suas filiais mais diversas: por exemplo, as operações de compensação financeira do tráfego inter-redes, são efectuadas pelo B. C. C. (Bureau Central de Compensation), cuja sede é em Bruxelas.

Outra filial: até há pouco, os diferentes países continuavam a estudar, cada um de «per si», o tipo de locomotivas, de vagões



e de carris a utilizar nas suas redes. Hoje à O. R. E. (Office de Recherches et d'Essais), cuja sede é em Utrecht, o problema simplifica-se. A O. R. E. acaba de erguer em Viena de Austria uma estação de ensaio, térmica e frigorífica, que comporta, entre outros empreendimentos, um túnel, onde correntes de ar projectadas a 120 km à hora, permitem estudar, eficazmente, o comportamento do material lançado a grandes velocidades.

É claro que nesta época de necessárias relações públicas directas, uma parte não foi, obviamente, esquecida: o CIPCE (Centre d'Information et de Publicité des Chemins de Fer Européens) pontifica nesse campo, editando material de publicidade comum e participando em Feiras e em Exposições de nomeada; a sua sede é em Roma.

Toda esta verdadeira Comunidade tem, pois, órgãos de execu-

ção eficientemente montados. Além disso, proporcionam a vantagem de consentir a alguns países que se associem, — sem romper tal Comunidade — para realizar outras comunidades restrictas, de objectivo limitado.

Quando se viaja de Paris a Amsterdão ou de Lião a Milão num comboio «Trans-Europ-Express» (T. E. E.), beneficia-se de uma dessas comunidades restrictas: 80 Centros europeus de 7 Países, ligados a grande velocidade, por uma composição Diesel, com um conforto, normas tarifárias e até cor, uniformes.

No campo das mercadorias, é bem conhecida a marca EUROP de certos vagões. É a marca de um «pool» ou parque de vagões que, há oito anos, agrupa, em propriedade comum, cerca de 200 000 vagões pertencentes a 10 países. Para esses vagões já não existe a questão do retorno em vazio ao seu país de origem.

Da mesma maneira, existem desde 28 de Maio de 1962, comboios «Trans-Europ-Express» Mercadorias (T. E. E. M.) que transportam muito rapidamente, em tráfego internacional, determinadas mercadorias, designadamente géneros perecíveis, nas vias férreas de 12 administrações europeias.

Existe, além disso, um «pool» internacional de «palettes» que se estende, desde o 1.º de Julho de 1961, à Alemanha, à Austria, à Bélgica, à Itália, à França, ao Luxemburgo, à Holanda e à Suíça. Este «pool» tem uma particularidade notável: é comum simultaneamente às Redes e aos seus clientes de todos os países dessas Redes.

Trata-se de vagões frigoríficos — por vezes denominados por «vagões brancos».

A sociedade Interfrigo, cuja sede é em Basileia, dispõe, em propriedade própria ou em «pool», de 16 000 desses vagões, adquiridos por 11 países.

Tais são, rapidamente esboçados, os traços essenciais desta Comunidade ferroviária. Não comprova tudo isto a existência de uma sólida vitalidade entre as Administrações ferroviárias da Europa?



DUAS LETRAS, UM BRASÃO
AO SERVIÇO DA NAÇÃO

O Prado e "El Greco"

Por EDUARDO O. P. BRITO

Escriturário da 1.^a Classe da Divisão de Exploração

DECIDIDAMENTE, visitar Madrid e não ir ao Museu do Prado — sem dúvida, dos mais fabulosos do Mundo, em obras de pintura — é como se ir a Roma e não visitar a Basílica de S. Pedro, ou a Paris e não subir à Torre Eiffel. Mas visitar-se o Prado e apreciar devidamente as suas preciosidades não é tarefa, tal como acontece com o Museu do Louvre, para umas simples horas ou mesmo para um só dia. Não. Essa catedral da Arte que imortalizou Miguel Ângelo, Leonardo da Vinci, Rafael, El Greco, Rubens, Goya e tantos outros, requer muito mais, pois as suas preciosidades — os seus tesouros em tela — são tantas e tão valiosas, que chegam ao ponto de.... quantas mais vezes as admiramos, mais temos para admirar, sempre com o mesmo sentir: extasiados, vergados, absortos com tanta Beleza, tanto Génio, tanta Arte!

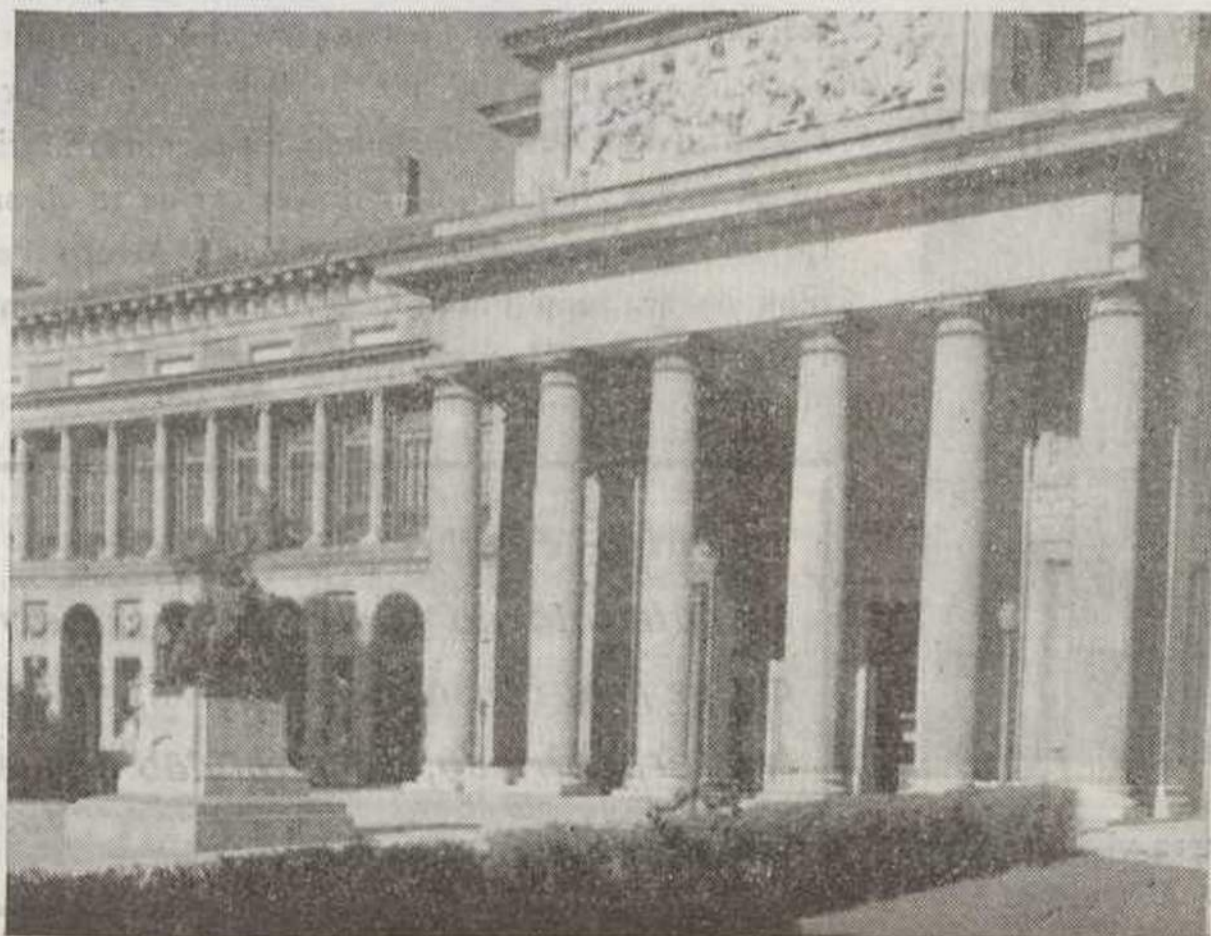
Todavia, o Prado tem para nós — que não temos a veleidade de ser um crítico de pintura, ou mesmo um simples entendido, mas sim, apenas, um grande, um imenso admirador dessa Arte extasiante... quando cultivada por pintores de génio — uma galeria à qual nos sentimos sobremodo presos mercê do flutuo de génio, do estilo, da *Verdade* — em suma — que emana das obras nela expostas. Referimo-nos à galeria onde predominam os quadros desse pintor inigualável em obras religiosas, que se chamou Domenikos Theotokopoulos, mais conhecido no mundo inteiro por *El Greco*, um dos génios da Pintura pelo qual sentimos maior admiração.

* * *

Nascido na Ilha de Creta, em 1541, e falecido em



«As lágrimas de São Pedro» — uma das mais belas pinturas de El Greco



Madrid — Museu do Prado

Toledo, em 1614, El Greco fora, portanto, grego de nascimento, mas «espanhol de alma e coração» — conforme confessava — visto ter vivido em Espanha a época áurea da sua vida de artista, por encontrar nesse belo país a fonte imorredoura dos costumes sacros, os quais foram, desde sempre, os motivos que mais inspiraram o genial artista para as suas obras mais famosas. E entre estas não podemos deixar de citar, por exemplo: a «Anunciação», «Maria Madalena», «São Domingos rezando», «Limpeza do Templo», «Vista de Toledo», etc.

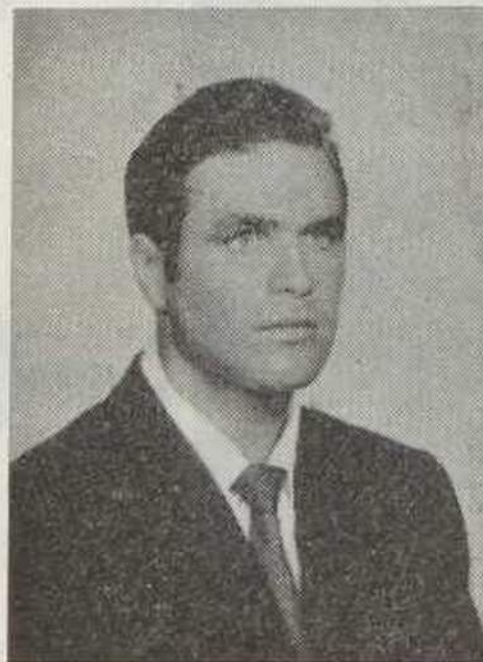
Estas e outras preciosidades provenientes também da sua paleta genial, são daquelas que nos esmagam ao admirá-las. Todas elas são tradutoras da forte marca espiritual do génio de El Greco, que o fazia distinguir-se dos demais pintores que até ali exploraram temas semelhantes. Tanto assim, que foi por mercê delas que todo o mundo o encarou como o «santo da moderna escola de Pintura».

Realmente, ninguém melhor do que El Greco conseguiu até hoje pintar céus como os seus, céus dum cinzento frio, com espasmos dum amarelo cor de limão; paisagens como as suas, paisagens angulares, como uma espécie de eco de agonia do seu povo. E as figuras?! Todas elas longas e lívidas, com rostos dum calor impressionante, sobrenatural e divino, traduzindo sofrimento ressaltado por uma *Beleza* sublime. Oh! senhores leitores! Todas as vezes que forem a Madrid, não deixem nunca de visitar o Prado, e, muito particularmente, admirar — mais uma vez! — as obras de El Greco.

Não que o famoso Museu não albergue muitas outras, e até mais valiosas que as do referido pintor... da nossa eleição, mas sim, pela *marca* espiritual, pelo estilo — eminentemente pessoal — pela *Arte* esmagadora que reflectem todos esses tesouros assinados por El Greco! E de resto — já dizia Goethe — se a Arte é o meio mais seguro para *fugirmos* ao mundo, também é o melhor meio para nos *unirmos* a ele...

Prémio Governador Geral de Angola

Mais um heróico militar, o 1.º cabo Armando dos Santos Teixeira, n.º 180, 60, do Batalhão C. 158 em operações no Ultramar, foi distinguido, por actos de bravura em combate, com o prémio «Governador Geral de Angola». Ao chegar à Metrópole, em gozo de licença especial, a Administração da Companhia, à semelhança do procedimento adoptado com outros militares e civis igualmente distinguidos com o prémio em referência, ofereceu-lhe um passe gratuito de Lisboa a Beja e volta para visitar a terra da sua naturalidade — Diogo Martins, Mértola.



Eleição da Rainha e Princesa

do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento



No salão de festas do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento realizaram-se, com muita assistência e animação, festas para eleição da «Rainha» e «Princesa» daquela colectividade no ano corrente. Foram eleitas, respectivamente, as meninas Maria Lucília Esteves Cardoso, filha do revisor de 1.ª cl. sr. Mário Morais Lopes Cardoso, e Maria Álvaro Pereira, filha do sr. João Pereira, ferroviário do Caminho de Ferro da Beira (Moçambique).

Dirigir é saber dar o exemplo do cumprimento do dever, é saber sacrificar-se pela causa que se serve, e é saber aceitar, sorrindo, a ingratidão daqueles que servimos.



DELEGACÃO Turística dos FERROVIÁRIOS

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

Chefe da Delegação Turística dos Ferroviários

O 17.º Congresso da F. I. A. T. C.

TIVERAM início em Madrid, a 6 de Maio, os trabalhos do 17.º Congresso da Federação Internacional das Associações Turísticas Ferroviárias em que compareceram Delegações da Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grã-Bretanha, Grécia, Holanda, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Noruega, Portugal, Suécia e Suíça, num total aproximado de 100 congressistas.

O acto inaugural celebrou-se na Casa Sindical de Madrid sob a presidência do Sr. Petric, da ATC Suíça, Presidente do Congresso e da FIATC. Tomaram lugar na mesa da presidência, entre outras individualidades, o Vice-Secretário Nacional das Obras Sindicais, D. Antó-

pelos Srs. Petric (ATC Suíça) e Keller (ATC Austríaca). Em todas as sessões foram debatidas problemas de particular interesse para o desenvolvimento e aperfeiçoamento do já vasto intercâmbio turístico existente entre os ferroviários das diferentes redes europeias.

Particularmente no que se refere ao Tema do Congresso — o encaminhamento do turismo ferroviário na baixa estação — foram apresentadas interessantes sugestões que decerto muito irão contribuir para uma movimentação turística mais acessível e adaptada ao regime de férias nas diversas redes ferroviárias e aos meios escolares.

Mereceu particular referência a sugestão apresentada pela ATC portuguesa no sentido de serem organizadas estadias a preços moderados, mediante acordos



Excursão ao Algarve — ferroviários portugueses na Pousada de S. Brás de Alportel

nio Chozas; Director Geral do Turismo, Sr. Arespachaga; Chefe Nacional da Obra Educacion y Descanso, Sr. Gutierrez del Castillo; Comissário das Relações Públicas da RENFE, Sr. Coca de la Piñera; Secretário Geral da FIATC, Sr. Dupuis (Presidente da ATC francesa) e Secretário da ATC espanhola, Sr. Lopez Marco.

Depois da saudação de boas vindas proferidas pelo Sr. Gutierrez del Castillo, o Sr. Petric, em nome de todas as delegações presentes pronunciou palavras de reconhecimento pela calorosa recepção dispensada. Estava assim oficialmente aberto mais um Congresso FIATC.

Após os trabalhos previstos na Ordem do Dia para a primeira sessão plenária, reuniram as Comissões Administrativa e Técnica presididas respectivamente

especiais com as entidades hoteleiras e transportadoras, nas regiões de clima favorável ao turismo de baixa estação.

Na última sessão plenária foram aprovados por unanimidade os relatórios das comissões técnica e administrativa, figurando neste último a decisão de confiar à ATC austríaca a organização do Congresso de 1964, que terá lugar em Salzburg.

A proposta da ATC portuguesa no sentido de organizar um dos próximos Congressos foi acolhida com o maior apazimento, ficando decidido efectua-lo em Lisboa no ano de 1965.

No acto do encerramento dos trabalhos o Presidente do Congresso exprimiu em nome de todas as Delegações palavras de rasgado louvor e reconhecido

✱
Cândido e as suas «Alcal-
desas»
✱



agradecimento à ATC espanhola pela impecável organização do Congresso e pelo fidalgo e carinhoso acolhimento dos congressistas. Essas palavras envolveram justamente os altos dirigentes da RENFE e do Turismo espanhol pelo valioso patrocínio dispensado a esta importante reunião da FIATC.

Um programa de recepção laboriosamente organizado cumuleu de gentileza os visitantes.

Após o encerramento dos trabalhos, assistiram os componentes a uma recepção dada em sua honra, no Ayuntamiento, pelo Alcaide Presidente de Madrid. Exibiu-se o original Grupo Folclórico das Canárias, muito aplaudido pelas suas graciosas danças de características acentuadamente insulares.

Às 21,30 horas, teve lugar o banquete oficial no Palácio Hotel de Madrid, presidido pelo Director da RENFE.

Os convidados, onde se destacavam importantes personalidades do meio madrilenho, tiveram o prazer de apreciar o Grupo Folclórico Ferroviário de Almeria e, de novo, o agrupamento das Canárias, seguindo-se animado baile.

No dia seguinte realizou-se uma excursão em autocarro ao Vale dos Catdros e Escorial. Este passeio permitiu apreciar uma notável obra da organização Educação e Descanso — a sua Residência do Escorial, onde teve lugar o almoço. Pela tarde, fez-se o regresso a Madrid, depois da visita ao magnífico Parque Sindical Desportivo de Puerta de Hierro, vasto e completo parque desportivo que transformou uma extensa zona de água, floresta e campo num belo local onde o trabalhador madrilenho descansa do seu labor.

Ainda neste dia o Subsecretário do turismo espanhol ofereceu um cocktail no Palácio Espanha, onde estavam representados destacados elementos do turismo espanhol.

A 9 de Maio, pelas 9,30 horas, um comboio especial levou os congressistas a Segovia, interessante cidade cujo atractivo reside não só nos seus monumentos, mas ainda nos costumes característicos, transmitidos de geração em geração.

Visitada a vetusta Catedral, foi apreciado um dos tipismos de que a cidade se orgulha — o restaurante Cândido, «Mesonero Mayor de Castilla». Recebidos à entrada pelo famoso Cândido, rodeado das suas «alcal-

desas» em trajes típicos, os visitantes tiveram ocasião de apreciar, entre outras iguarias, o clássico leitão assado servido com todo o ritual.

O programa do dia 10 de Maio iniciou-se com a visita das oficinas Diesel da RENFE, em automotora especial Fiat.

Às 10 horas seguiu-se um passeio em autocarro à típica cidade de Toledo onde se admirou a imponente Catedral e o Alcazar.

O almoço, que decorreu num ambiente de cordial camaradagem, foi servido no «Cigarral del Rey», aprazível restaurante no alto duma colina, a 7 km de Toledo, donde se admira um magnífico panorama sobre a cidade erguida à beira do Tejo.

Nessa noite, foi proporcionada a visita nocturna de Madrid, durante a qual houve ensejo de conhecer algumas das suas melhores casas de diversões.

11 de Maio. Chegara-se ao último dia do esplêndido programa turístico elaborado como complemento ao 17.º Congresso FIATC. Pela manhã uma volta por Madrid permitiu apreciar melhor essa grande e moderna metrópole, ao longo de belas avenidas e jardins, num conjunto magnífico de urbanização. A visita do famoso Museu do Prado, onde está patenteada uma das maiores colecções de pintura do Mundo, foi o condigno remate da estadia em Espanha.

Alguns congressistas aproveitaram a ocasião para umas pequenas férias. Foi o caso de alguns colegas que, graças à amabilidade da ATC espanhola, fizeram uma pequena estadia na sua Colónia de Férias de Marbella, próximo de Málaga.

No regresso aos seus países todos os Delegados sentiam bem a emoção destes dias passados em Madrid, na Espanha cavalheiresca, de nobres e arreigadas tradições.

I Grande Exposição Universal de Transportes e Comunicações

Vai realizar-se de 25 de Junho a 3 de Outubro de 1965, em Munique, a I Grande Exposição Universal de Transportes e Comunicações. O certame, organizado sob o patrocínio pessoal do Presidente da República Federal Alemã, senhor Heinrich Lübke, tem já assegurada a colaboração de trinta e duas comissões de peritos do ramo de transportes e comunicações de todo o Mundo que trabalham, presentemente, no sentido de interessar o maior número possível de países e organizações internacionais a participar na grandiosa exposição.

Entre os domínios mais notáveis do certame — que conta já, independentemente dos países mais evoluídos do Ocidente Europeu, com a colaboração dos E. U. A., da U. R. S. S. e dos países da «cortina de ferro» — figuram a navegação aérea e espacial, os caminhos de ferro, os transportes automóveis ligeiros e pesados, o telefone, a rádio e a televisão, etc. etc. — num repositório demonstrativo das possibilidades presentes e futuras dos meios e formas de transporte e comunicações expostos.

Nomes prestigiosos no universo da navegação interplanetária, como Wernher von Braun (E. U. A.), Prof. Sedov e Gen. Y. P. Loginov (U. R. S. S.) dão o seu valioso concurso a esta exposição que se prevê constitua um êxito sem precedentes na história das organizações deste género.

Lar Ferroviário

Recebemos uma amável carta da Cooperativa de Construção «Lar do Ferroviário», informando-nos ter sido aprovado, em Assembleia Geral de associados, realizada em 16 de Abril findo, um voto de agradecimento ao «Boletim da C. P.» pela «forma carinhosa como tem noticiado as actividades da cooperativa e pela maneira assaz notável, como tem cumprido a missão de divulgação ferroviária que lhe compete». Nesse voto salienta-se, particularmente, a dedicada acção directiva da revista do sr. eng.º Espregueira Mendes.

Ao «Lar Ferroviário», os nossos melhores agradecimentos.



■ Esteve em Lisboa, em fins de Março passado, uma missão oficial do Ministério das Obras Públicas e Transportes de Espanha, chefiada pelo eng.º Pascoal Lorenzo Ochando, director-geral da RENFE. A visita a Portugal foi feita a convite do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, com a finalidade de estabelecer contactos com os serviços e com os empreendimentos dos transportes e comunicações nacionais.

■ *Estão constituídos os novos corpos gerentes do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, para o corrente ano. É presidente da direcção o Sr. José Fernandes Canhão, Agente Comercial, reformado, e presidente da assembleia geral o Sr. Joaquim Simplicio Júnior, Chefe de Circunscrição, reformado.*

■ Na reunião do Congresso da União Internacional dos Serviços Médicos dos Caminhos de Ferro, que se realiza em Weimar (Alemanha Oriental), em Setembro próximo, a C. P. estará representada pelo sr. dr. Aníbal Viola, Chefe dos Serviços Médicos.

■ *Vão realizar-se em Paris, de 12 a 19 do corrente, as sessões de estudo das I, II e III Comissão da União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.). A C. P. estará representada pelos Chefes dos Serviços da Contabilidade e Finanças e do Serviço do Tráfego.*

■ Decorrerão na Figueira da Foz, de 6 a 9 do corrente, os Jogos Desportivos Ferroviários de 1963. Todas as associações desportivas da C. P. entram neste importante torneio. O Clube Ferroviário de Portugal far-se-á representar por cerca de 30 atletas.

■ *O chefe do escritório do Tráfego Internacional, Sr. José de Castro Bizarro, representará a C. P. na importante reunião do Grupo de Trabalho para o estudo da inclusão da nossa rede na Tarifa Geral Europeia de Mercadorias, em regime de detalhe (T. G. E. D.), reunião realizada em Paris, de 4 a 7 do corrente mês.*

■ Nas reuniões das Comissões Técnicas — 4.ª, 5.ª e 7.ª — da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.), que se realizaram em Paris, de 10 a 21 de Maio findo, a C. P. fez-se representar pelos Chefes das Divisões de Material e Tracção, Exploração e Via e Obras, respectivamente Srs. Eng.ºs Horta e Costa, Júlio Santos e Joaquim Barros.

■ *Para tomar parte nas comemorações do 1 Centenário do Metropolitano de Londres, — o mais antigo «metro» do Mundo — promovidas em 22 e 24 de Maio, deslocou-se àquela capital, a convite da administração do «London Transport», o Director-Geral da Companhia, Sr. Eng.º Espregueira Mendes.*

■ Foi inaugurado, no passado dia 19 de Maio, o troço da via dupla da linha do Norte, compreendido entre as estações de Caxarias e Albergaria dos Doze. Toda a linha de Lisboa ao Porto ficou assim dotada de via dupla, excepto no escasso percurso do túnel de Albergaria. O primeiro comboio a passar pela nova via foi o rápido n.º 1, que tabelou de Lisboa às 8,30 horas.

Reformas

MÁRIO GIL

Passou à situação de reforma, a seu pedido, o chefe de escritório do Serviço da Fiscalização das Receitas, sr. Mário d'Almeida Gil.

Ferrovário muito dedicado à Empresa e estimado por todos, serviu a C. P., com a maior dedicação, durante 45 anos. Ao deixar o serviço foi expressivamente louvado pelo chefe da Divisão de Exploração, pelos bons serviços prestados à Companhia durante a sua longa carreira ferroviária, em que sempre desempenhou com apego e zelo as funções que lhe foram atribuídas.

Num almoço realizado num hotel da capital, presidido pelo economista sr. dr. Manuel Sargaço Júnior, os seus colegas e subordinados testemunharam-lhe a amizade e consideração que lhe dedicam. No final foi entregue ao homenageado uma artística lembrança dos seus amigos.



Um aspecto do almoço de homenagem oferecido ao sr. Mário Gil



MARIA AMÉLIA DE FREITAS

Ao cabo de mais de quarenta e três anos de serviço, a sr.^a D. Maria Amélia Santos Gonçalves de Freitas, escriturária principal dos Serviços Médicos, passou, em 1 de Maio findo, à situação de reformada.

A sr.^a D. Maria Amélia Santos Gonçalves de Freitas deu sempre provas de muita dedicação pelo serviço e exemplar comportamento; nos antigos Caminhos de Ferro do Estado, onde iniciou a sua longa carreira ferroviária, foi louvada, em 1921, atendendo à boa-vontade, dedicação e zelo que manifestou em circunstâncias anormais dos serviços ferroviários.

Os funcionários da Secretaria dos Serviços Médicos reuniram-se na Sala da Biblioteca do Pessoal daqueles Serviços, no final do último dia em que a sr.^a D. Maria Amélia Santos Gonçalves de Freitas esteve ao serviço, para lhe prestar singela homenagem.

O chefe de Escritório sr. Francisco Albino Pereira, em breves palavras, exprimiu o muito apreço e a muita estima de todos pela colega que ia deixar o seu convívio e os votos que todos faziam pelas suas maiores

felicidades; entregou-lhe, em seguida, a pequena lembrança que os colegas lhe ofereciam em sinal de amizade.

A sr.^a D. Maria Amélia Santos Gonçalves de Freitas agradeceu, comovida, e despediu-se abraçando cada um dos presentes.



NAPOLEÃO PINTO DOS REIS

Passou recentemente, a seu pedido, à situação de reforma, o inspector de secção adjunto à 3.^a zona de Exploração sr. Napoleão Pinto dos Reis.

Foi admitido ao serviço da Companhia em Janeiro de 1919 e depois de ascender a diversas categorias do quadro da Divisão de Exploração, foi promovido a sub-inspector em 1 de Janeiro de 1948 e, por distinção, a inspector em 1 de Janeiro de 1952.

Compelido a afastar-se do serviço por motivo de doença, foi-lhe prestada, no Barreiro, justa homenagem, no decorrer de um almoço a que presidiu o sr. eng. Sousa Gomes, então chefe da 3.^a Zona, ladeado pelos srs. eng. Belém Ferreira e Subchefe de Serviço reformado sr. Alexandre Matias, e no qual tomaram parte os seus colegas da 3.^a Zona, chefes de estação e pessoal de escritório, num total de mais de 50 ferroviários.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita: — *José Gomes de Carvalho*, servente de 3.^a cl. — encontrou junto das bilheteiras de Santa Apolónia uma mala de mão contendo dinheiro e um anel de brilhantes, com o valor aproximado de 17.000\$00, que prontamente entregou ao seu chefe; *José Monteiro*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse e acertadas providências que tomou, quando estando de licença regulamentar e ao ser informado de que estava partido um fecho de dilatação da ponte de Praia, como o pessoal do distrito se encontrava a grande distância pediu a colaboração do operário de telecomunicações Manuel Raposo, que havia encontrado a fractura, e de mais três companheiros, indo proceder à substituição do fecho; *Joaquim Pinto*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km. 28,255-Douro; *Manuel José de Melo*, guarda-freio de 2.^a cl. — encontrou no vestibulo do dormitório do pessoal graduado da estação do Entroncamento, a importância de 850\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação; *Joaquim Nunes Teixeira*, servente de 2.^a cl. — encontrou na linha 1 de Senhora da Hora uma carteira com documentos e a importância de 256\$40, que prontamente entregou ao seu chefe; e *Maria Assunção Duarte*, guarda da P. N. de 1.^a cl. — elogiada pelo interesse demonstrado e providências tomadas, quando em serviço à passagem do comboio n.º 4 281 e apercebendo-se que seguia um vagão descarrilado fez sinal de paragem, que o maquinista atendeu, evitando com a sua acção que o acidente atingisse maiores proporções e mais prejuízos.



Da esquerda para a direita: — *José Marques da Silva*, chefe de distrito — elogiado pelo muito interesse que demonstrou em comunicar à guarda da P. N. ao Km. 2,488-B. B. e ao chefe da estação de Abrantes, para que tomassem as providências necessárias no sentido de verificar a origem de uma pancada estranha que sentiu à saída da ponte ao Km. 2,718-B. B., onde foi encontrado um carril partido, quando de folga viajava no comboio n.º 3 010; *Pompeu Monteiro de Moura*, auxiliar de escritório de 2.^a cl. — elogiado por espontânea e prontamente se ter destacado no socorro a feridos de um choque de material ocorrido na estação de Porto-Campanhã, sendo o único que, correndo certo risco, se meteu debaixo de uma ambulância postal para acudir a um agente dos C. T. T. que se encontrava entre os destroços e que só pelos gemidos se localizou; *José dos Reis Martins Ferreira*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km. 2,718-B. B., apesar de estar de folga; *António Pinto Ribeiro*, subchefe de distrito — elogiado pela honestidade demonstrada ao fazer imediata entrega de um relógio de pulso que achara ao Km. 59,400-Minho; *Manuel Lopes Ferreira*, subchefe de distrito — gratificado por virtude de ter mandado parar uma numerosa procissão de velas na P. N. ao Km. 122,903-Vouga, sem guarda, à aproximação da Automotora 813, evitando grande pânico e possibilidade de desastres; *Augusto Gonçalves Fernandes*, assentador de 1.^a cl. — elogiado pelo muito interesse, dedicação e esforço despendido quando, de folga, se encontrava na estação de Caria aguardando a chegada do comboio n.º 3 022 e notou que na linha geral n.º 2, dentro de agulhas, se encontravam duas barretas partidas, estando a junta desligada, dirigindo-se à residência do chefe de distrito munuiu-se de duas barretas e de ferramenta e procedeu à substituição depois da passagem do referido comboio.



Da esquerda para a direita: — *José Pinto Duarte, Manuel António Carvalho Tinoco, António Coelho Mendes da Silva, Fernando Serpa Ribeiro, José Marques e Agostinho Pinto*, eventuais — gratificados pelo muito interesse e esforço despendido nos trabalhos de substituição da ponte de Fragas Más, na linha do Tua.



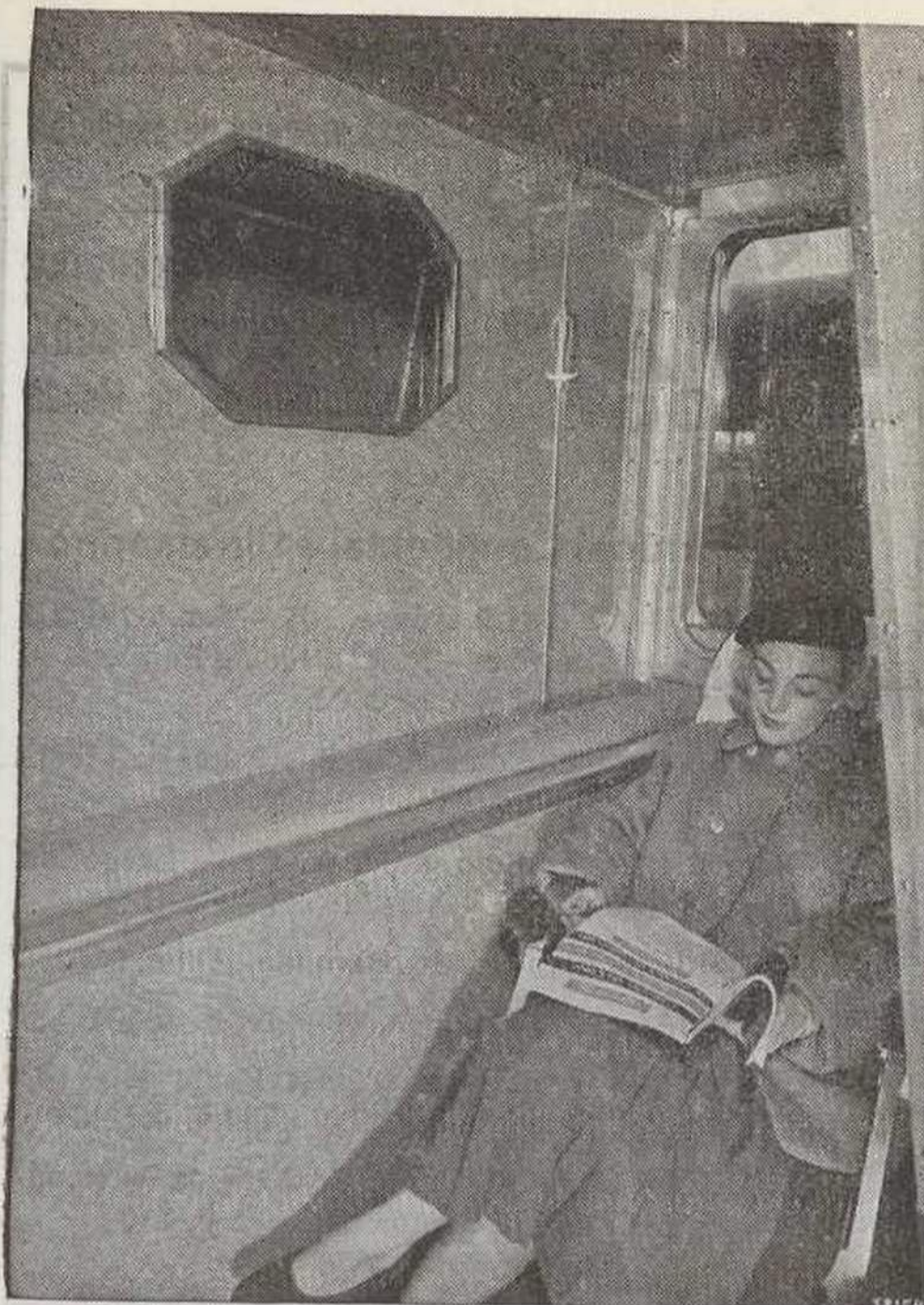
Da esquerda para a direita: — *José Maria Ramos, Constantino Rodrigues, Joaquim da Silva, António Rodrigues Mendes, Manuel Cardoso dos Santos e Manuel Soares*, eventuais — gratificados pelo muito interesse e esforço despendido nos trabalhos de substituição da ponte de Fragas Más, na linha do Tua.



Da esquerda para a direita: — *José Pinto Faustino, Adelino Martins do Campo, António Maria Augusto, Joaquim Gualdino Henrique de Sousa, Armando Ribeiro da Fonseca e José de Sousa*, eventuais — gratificados pelo muito interesse e esforço despendido nos trabalhos de substituição da ponte de Fragas Más, na linha do Tua.



Da esquerda para a direita: — *António Correia Bessa, Joaquim de Sousa Rodrigues, Arnaldo Augusto Rodrigues, Alcino Ferreira da Costa, António de Araújo Costa e António Alberto Ferreira de Sousa*, eventuais — gratificados pelo muito interesse e esforço despendido nos trabalhos de substituição da ponte de Fragas Más, na linha do Tua.



Celamine

A CHAPA PLÁSTICA
TERMOLAMINADA
QUE REVESTE TODAS

as novas carruagens da C. P.



REPRESENTANTES EM PORTUGAL
E PROVÍNCIAS ULTRAMARINAS:

OCIDENTE

Importador e Exportador, L.^{da}
R. Eduardo Coelho, 16 — LISBOA
TELEFONES: 33388-34370-367859

SOCIEDADE DE ELECTRICIDADE

BROWN BOVERI, L.^{DA}

Rua de Sá da Bandeira, 481-2.º Dt.º — Porto

Telefone 23411

**BROWN
BOVERI**

Apresenta para entrega imediata

Pára-raios de alta e baixa tensão
Relés directos e indirectos para
protecção.

Tubos electrónicos — válvulas rec-
tificadoras e de emissão.

Quadros e acessórios para quadros
eléctricos.

Grande variedade de peças sobressalentes para disjuntores e contactores,
escovas de carvão para máquinas eléctricas, etc.

Motores eléctricos, contactores e
disjuntores para serviço de moto-
res eléctricos.

Arrancadores estrela-triângulo em
óleo, botoneiras, etc.

Automáticos Stotz-Kontakt.
Contactores auxiliares.

