

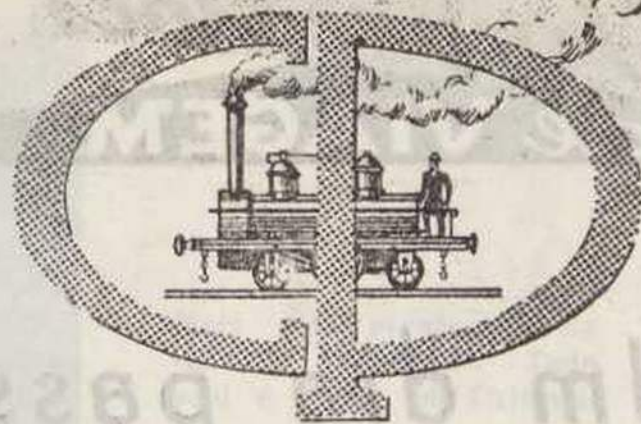


Baletim da C.F.

NUMERO 412

OUTUBRO DE 1963

Boletim* da



N.º 412 ■ OUTUBRO 1963 ■ ANO XXXV ■ PREÇO 2\$50

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

O «PREMIER» FORA MAQUINISTA



A Federação das Rodésias e da Niassalândia celebrou, recentemente, o sexagésimo aniversário da abertura à exploração da primeira linha férrea que atravessou aquela Federação. Por tal motivo, a primeira locomotiva — um pouco asmática já — que realizou aquela façanha, voltou agora a repeti-la, entre o regozijo da população, branca e de cor, que acorreu, em massa, a festejar o acontecimento.

Aos comandos da máquina «sir» Roy Welensky, actual Chefe do Governo — que anteriormente fora maquinista. Aquele primeiro-ministro, que ainda há pouco esteve em Lisboa, pôde assim recordar os seus tempos de ferroviário e demonstrar simbolicamente, talvez, que tanto sabe conduzir um governo como uma locomotiva — que uma e outra tarefa não são coisa fácil...



Um dia passado em Ventimiglia

Por ARMINDA GONÇALVES

ERA a terceira vez que eu regressava da maravilhosa Itália.

Fazia parte de um grupo de quinze pessoas minhas conhecidas. Desse grupo participavam dois homens apenas, ambos viajantíssimos: um antigo ministro plenipotenciário e um professor de ensino secundário, colecionador de obras de arte trazidas de opostos cantos do Mundo, que fez da sua casa um autêntico e muito valioso museu.

Eles orientavam as visitas aos monumentos e aos museus (em Roma, durante cinco dias, também nos acompanhou sempre um frade português da Ordem de S. Francisco, perfeito e incansável andarilho que acabava de doutorar-se na Cidade Eterna e viria exercer o magistério em Lisboa), encarregavam-se de elaborar os itinerários, de consultar os horários dos comboios, etc.. Enganaram-se, porém, na hora da partida do comboio de Milão.

Desse engano aconteceu que, em vez de sairmos daquela cidade no comboio directo até à fronteira franco-espanhola (dirigimo-nos a Barcelona), tomámos outro que partia mais tarde e tinha o seu termo em

Ventimiglia, onde fomos obrigados a permanecer perto de vinte e quatro horas.

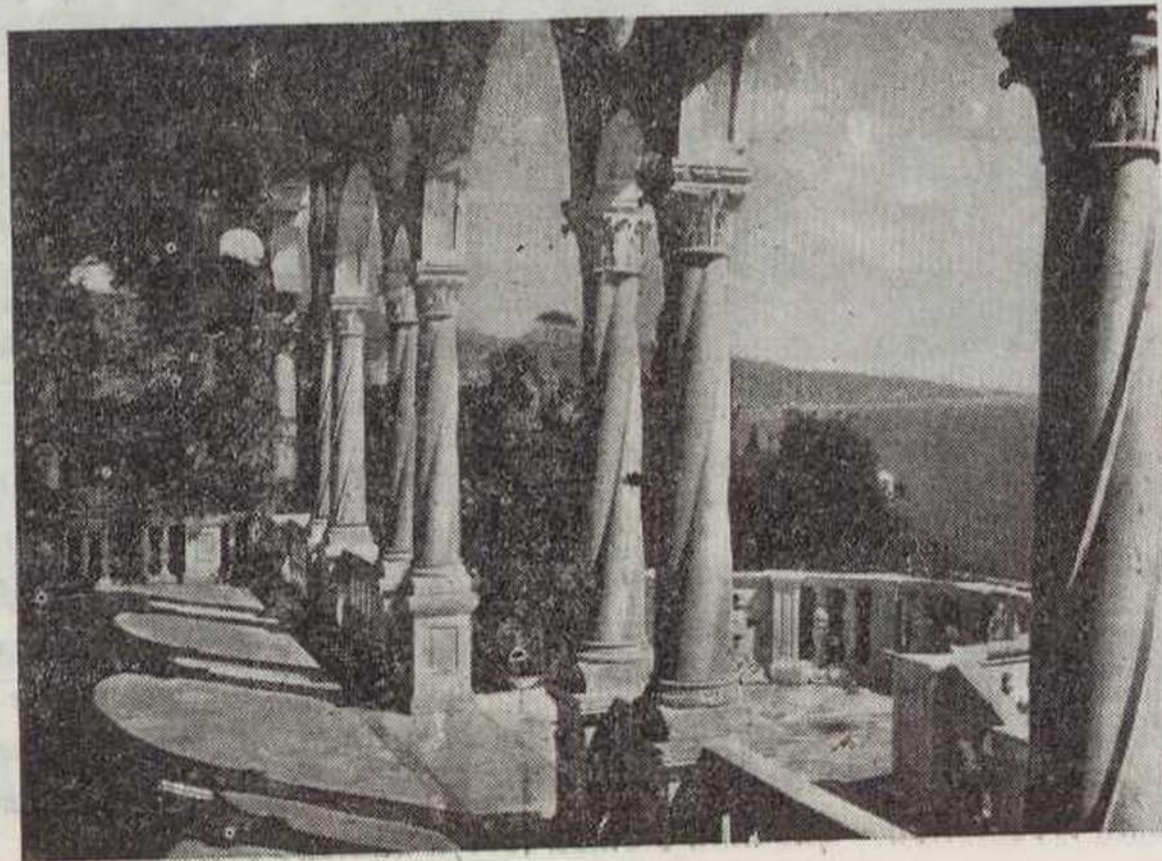
Que fazer para passar o tempo naquela pequena cidade fronteiriça? Descobrir-lhe as belezas? Irradiar pelos arredores? Ir a Sanremo? A Bardighere?

A costa da Ligúria é toda ela encantadora. Os italianos chamam-lhe «Riviera dei Fiori».

Como o Mediterrâneo, o mar Ligure é dum azul retinto, inverosmil, transparente. A areia é grossa, muito grossa, e os seixos polidos do fundo vêm-se distintamente através da água plácida e estável. Não tem ondas alterosas este mar fascinante, que mais parece um lago cujas margens se perdem no horizonte infinito. A linha férrea e a estrada contornam a costa — quase toda a imensa e irregular costa italiana. Dali, de Ventimiglia até Génova e, depois, até Livorno, até Civitavecchia, até Nápoles, até Regis Calabria e, do outro lado, subindo a península, até Brindisi, Bari, Ancona, Veneza e Trieste — as costas do mar Ligure, do mar Tirreno, do mar Jónio, do mar Adriático.

Mas voltemos a Ventimiglia e sigamos à suburbana La Martola, com a beleza estupenda, o tranquilo silên-

*
O lindo terraço e as escadarias da Villa Hambury, em La Martola. Ao longe vê-se o mar





*
 Mais uma perspectiva da
 «Riviera dei Fiori». Tudo
 aqui é lindo, em Grimaldi

cio e o bucolismo impressionante da sua Villa Hambury. Os jardins e o parque de denso e variado arvoredo descem por uma encosta íngreme quase até ao mar.

Lá do alto, muito alto, eu via os comboios que passavam quase ao rés do mar, à beira das suas fulvas areias, entrando e saindo de inúmeros túneis. Ao longe, pareciam serpentes arrastando-se na terra.

Barquinhos minúsculos pousavam nas pequenas enseadas e alguns encalmados banhistas imergiam na água azul e translúcida. Do lugar onde me encontrava, via-os do tamanho de bonecos.

Um estranho encantamento absorveu-me o espírito enquanto ali permaneci.

Depois houve que sair do encantamento e da paz; houve que mudar de ambiente, que voltar à estrada para o regresso a Ventimiglia.

Uns metros apenas nos separavam da França. Menton, à volta do semicírculo da sua praia onde o azul do mar faiscava ao Sol, era uma tentação. E se fôssemos a Menton? Mas não nos era possível atravessar a fronteira mais do que uma vez no regresso da Itália.

Para quê os vistos nos passaportes? Para quê as convenções internacionais que dificultam a aproximação dos povos? Naquele momento ocorreu-me esta interrogação. Já passaram muitos anos.

Se dum lado da estrada a que subíramos, muito acima do nível do mar, às vezes através dos pinheiros mansos, o avistávamos indolente e azul, apenas perturbado pelo penachinho de fumo dos barcos vagarosos ou dos rápidos e distantes paquetes, do outro lado, a vertente da montanha obstruía-nos o horizonte.

Voltámos a Ventimiglia embebedos na sedução daquele formoso cenário.

Em socacos crescem, dentro de estufas, as belíssimas flores que, dali da Riviera Italiana e da Riviera Francesa, são enviadas para longínquas partes da Europa.

Ventimiglia, que está ligada a factos guerreiros da História, preparava-se, naquele dia, para competições desportivas: concurso de saltos na relva e de pesca de trutas no rio que atravessa a cidade e ali tem a sua foz.

Havia movimento por toda a parte.

Junho era o mês dos festejos e no dia de Santo António tinha havido uma batalha de flores que se dizia ter sido a mais grandiosa realizada nas duas Rivas. Estávamos a 22 desse mês.

Chegou por fim a hora de nos submetermos às praxes alfandegárias e de esperarmos, no recinto da Alfândega (como se fôssemos prisioneiros), que os funcionários procedessem às mesmas praxes com os passageiros do comboio internacional em que embarcámos quando nos foi permitido.

E tudo isto, abstraindo do contratempo da espera, quase resultou cómico.

O que um engano ou uma distração causara!



O Conselho de Administração aprovou, por proposta da Direcção-Geral, a adopção do regime da «semana inglesa» para o pessoal dos seguintes departamentos da Companhia:

- Dos três Grupos Oficiais, da Divisão do Material e Tracção;
- Da fábrica de bilhetes, da oficina de encerados e das oficinas e armazéns de telecomunicações, da Divisão da Exploração;
- Das oficinas de obras metálicas e respectivo armazém (Ovar), da oficina de creosotagem e armazém, dos cantões de obras metálicas, da brigada de pontes e do pessoal de construção civil, da Divisão da Via e Obras; e
- Do armazém dos Abastecimentos.

VALE SEMPRE A PENA...

Por ANTÓNIO DIAS

HA, com efeito, entre a Camionagem e o Comboio uma diferença tremenda nos mais variadíssimos aspectos. A primeira, na sua concepção de exploração comercial, reduz ao ínfimo a burocracia dos seus serviços. Efectua os transportes sem impor ao público aquela regulamentação rígida que, por vezes, assusta muita gente e mais ainda as pessoas menos atreitas a aceitarem as determinações do regime tarifário. O segundo, como colosso que é nas suas estruturas de organização, não pode dispensar, como ponto básico, e como reflexo da sua dimensão, as vastas disposições que têm de reger a par da técnica de circulação a não menos importante técnica comercial.

Uma imagem: o monstro, de um lado; o pigmeu, do outro.

ORA, colocando e aceitando o confronto sob forma de problemática dentro da nossa Empresa, não podemos deixar de estudar e aplicar as soluções ajustadas de modo a suavizarem, a temperarem, com intervenções aliantes, a aparência mais severa das normas de exploração do Caminho de Ferro.

Por isso nos havemos empenhado na campanha de divulgar ideias, que nos parecem ser absolutamente oportunas e momentosas, para que a «distância» que enunciamos não ganhe relevos desfavoráveis, cujas consequências possam incutir no público um maior temor à máquina comercial da via férrea.

Terá valido a pena lançar essa campanha?

NÃO concebemos a menor dúvida: Valeu! E porquê? Por registarmos um apoio honroso do Conselho de Administração à doutrina divulgada? Por nos haver sido patenteado um aplauso, assaz estimulador, por parte do Director-Geral da Companhia e demais dirigentes a quem está entregue a orientação dos departamentos mais ligados à exploração comercial?

É evidente que tais agasalhos foram por nós acolhidos com imensa satisfação. Constituíram incentivo que não poderemos esquecer. Mas se achamos que valeu a pena chamar a atenção do pessoal para o importantíssimo papel que nos compete desempenhar em prol da elevação, progresso e prestígio da Empresa — toda uma extraordinária acção consignada nas Relações Públicas — é porque estamos já a dar conta dos primeiros frutos obtidos pela iniciativa a que metemos ombros com o sentir, o brio e a alma de quem milita no escalão que é, e tem de ser, a grande alavanca da

«revolução», cuja marcha há-de prosseguir sem hesitações.

De facto, chegam-nos já os primeiros rumores da alvorada...

O assunto tem sido debatido por muitos colegas de trabalho com interesse. Todos defendendo as mesmas ideias? Não sabemos. O que podemos asseverar é que desde o Algarve ao Minho o problema alastrou com uma adesão aos princípios expendidos, que nos entusiasma profundamente. O número de cartas que nos têm sido endereçadas, os telefonemas recebidos (entre estes merece-nos o maior carinho o provindo de uma estaçãozinha situada algures nos confins do sul) e as felicitações efectuadas pessoalmente, são prova concludente, gritante, de que não estamos sós...

Isto é sintomático. Tanto mais que este movimento parte daqueles que mourejam, quantas vezes arcando com sacrifícios imensos, dia e noite, à chuva ou sob os rigores do calor e do frio, com a fé da profissão a latejar-lhes na alma e no amor ao trabalho. Inadaptados às modernas evoluções? Não. Nunca!

MAS, falámos em alvorada. Só porque surgiram estas adesões? De modo algum. De facto, isso não bastaria para supormos que a madrugada rompesse tão depressa. Ainda subsistem trevas? Sim, infelizmente. Ainda proliferam mentalidades que não compreendem. É facto. Mas o calor da maioria será bastante para derreter a frieza e incompreensão dos que de tal necessitarem.

Pedem-nos argumentos válidos, indesmentíveis?

Eles aí estão. Um passageiro, depois de se mostrar assoberbado com problemas da viagem em caminho de ferro, encontrou quem lho solucionasse com tal competência, dignidade e simpatia que, ao chegar ao destino, enviou um telegrama de agradecimentos para o nosso agente que o atendeu (omitimos o seu nome para que se não duvide da intenção deste apontamento e para não ferirmos a modéstia do empregado em causa).

Também, numa estância termal onde passámos umas curtas férias, ouvimos do gerente de importante firma comercial de Lisboa, esta afirmação: «Cheguei ontem de comboio e um funcionário da C. P. elucidou-me com tanta delicadeza e exactidão dos pormenores da viagem que, em quarenta anos que conheço de balcão, poucas vezes encontrei quem se lhe igualasse em gentileza».

Desejam-se mais testemunhos?

Cremos, por hoje, já serem suficientes.

Na senda de uma maior valorização do Pessoal através de Cursos de Formação Profissional Acelerada

O departamento de instrução profissional da Divisão da Exploração está imprimindo considerável incremento à formação e aperfeiçoamento do pessoal, para o qual muito tem contribuído, obviamente, a colaboração das instâncias superiores da Companhia.

A sua actuação tem constituído uma verdadeira cruzada de instrução profissional e

maneira como foram preparados os 96 novos factores que, ainda há pouco, terminaram o seu estágio.

Todos os praticantes de factor foram admitidos com um mínimo de habilitações literárias igual ou superior ao 1.º ciclo liceal, o que lhes oferece já uma soma de conhecimentos bastante valiosa para a missão a que se destinam. Foram, no entanto, sujeitos a



*
Uma aula do Curso de Formação Profissional.
Tema: exercícios práticos
*

muito já se poderia escrever sobre a importância dos recentes cursos de revisores de bilhetes, guarda-freios, agulheiros, capatazes, instrução por correspondência, Boletins Informativos, etc., etc. Contudo, limitamo-nos hoje a dar ligeiros apontamentos sobre a

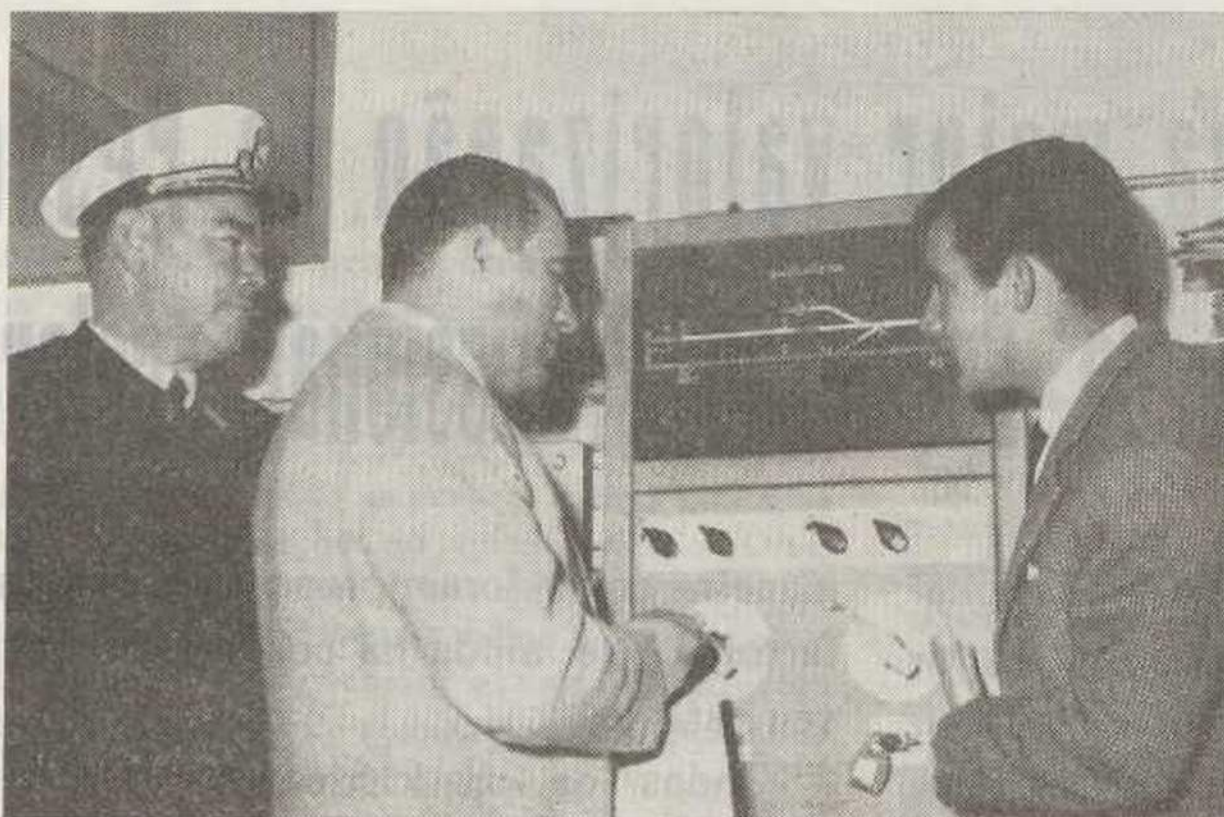
exame de admissão seguido de um estágio com a duração de 12 meses.

Nos primeiros seis meses foram colocados somente em estações onde se reconheceu haver instrutores qualificados para ministrarem as matérias exigidas pelos programas.

A instrução foi ainda orientada e fiscalizada pelo envio de pontos de treino, sujeitando-se todos os praticantes, de dois em dois meses, a pontos de frequência na Escola Central, em Lisboa.

vio com novos chefes e outro pessoal. Assim, tomaram contacto, regra geral, com vinte estações diferentes.

Após a 3.^a frequência, isto é, no princípio do 7.^o mês de estágio, todos os praticantes



✱
O instrutor Manuel Martins da Pomba descreve a constituição do aparelho «Jeumont» a um praticante. O Chefe da estação, Vicente Bonito, observa as reacções do novo instruendo.
✱

Da apreciação dos resultados destas provas foram preenchidas fichas de aproveitamento e fizeram-se correcções como: substituição de instrutores, transferência de praticantes para outras estações, etc.

que obtiveram aproveitamento começaram, desde logo, a executar serviço nas estações, embora com responsabilidade limitada.

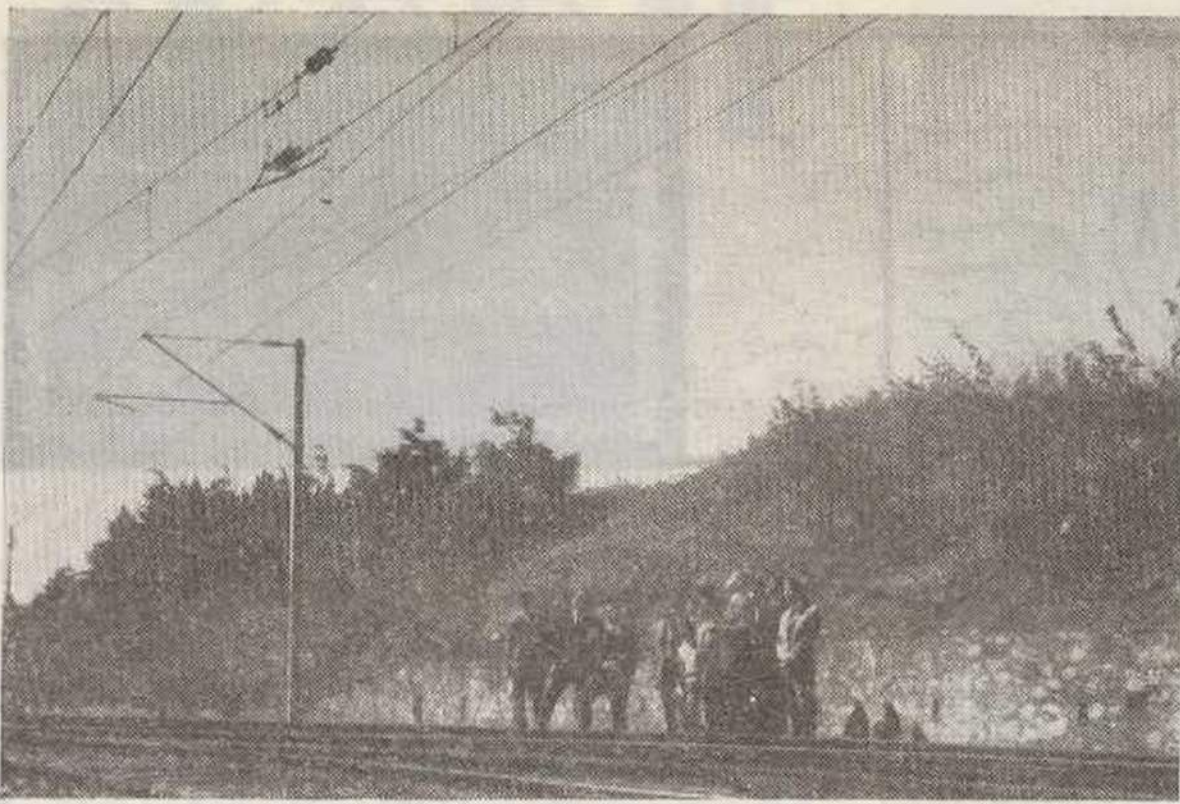
A partir do 10.^o mês frequentaram um «Curso de Formação Profissional» ministrado

✱
Os praticantes recebem instrução de linha, num aparelho «Siemens», ministrada pelo instrutor Luís Marques da Silva
✱



Durante o 2.^o e 3.^o períodos, os praticantes foram ainda deslocados, uma vez por semana, a estações diferentes para tomarem prática de serviço, o que lhes possibilitou uma maior elasticidade, tanto no conhecimento da matéria ferroviária como no convi-

por três instrutores qualificados e experientes, os srs. Manuel Martins da Pomba, Luís Marques da Silva e José Paulo — curso que funcionou em Lisboa (Rossio) durante mês e meio; aí lhes foram coordenados todos os conhecimentos já adquiridos nas estações



✱

O dr. José Capão Farinha, orientador técnico da I. P., explica a um grupo de praticantes a função dos «isoladores de secção» na catenária.

✱

sobre segurança da circulação, serviço comercial e, bem assim, trabalhos práticos de contabilidade das estações, taxas sobre passageiros e mercadorias, carga das máquinas, frenagem dos comboios e, ainda com certo desenvolvimento, a instrução relativa às novas sinalizações recentemente introduzidas.

Tomaram, também, contacto directo com o cantonamento automático e receberam lições práticas dos aparelhos de sinalização «Siemens» e «Jeumont», conforme documentam as gravuras inseridas nesta notícia.

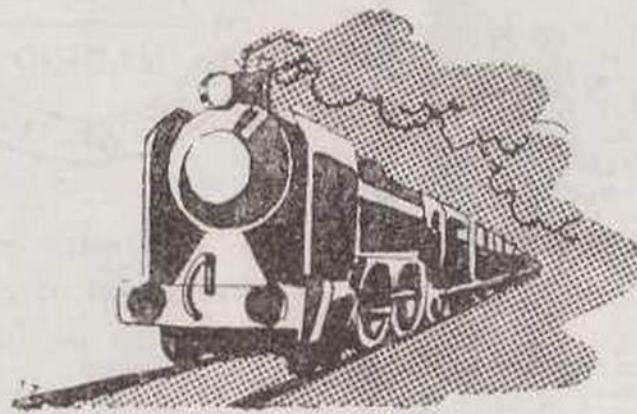
Durante este curso, os novos factores prestaram várias provas de aproveitamento sobre as matérias versadas e, por fim, foram sujeitos a provas finais escritas e práticas.

Com esta orientação pedagógica, estes agentes adquiriram, assim, uma soma de conhecimentos altamente valiosos.

À testa desta nova orgânica encontra-se, também, o sr. dr. José Capão Farinha, que bem tem sabido interpretar e pôr em prática a vontade das entidades superiores da Companhia, sobretudo da Direcção, com verdadeiro espírito de abnegação e sacrifício.

Desde há dois anos que esta orientação vem sendo aplicada: os resultados obtidos começaram já a fazer-se sentir, mas, num futuro próximo, reflectirão ainda benefícios mais apreciáveis, tanto para a Empresa como para os próprios agentes.

Está-se, assim, contribuindo para a resolução de um problema fundamental— a valorização do potencial humano da Empresa — preocupação dominante da Administração da C. P., bem vincada nas frequentes reuniões sobre «produtividade» e «formação acelerada».





Por J. MATOS SERRAS

Exposições

Vai realizar-se, em Lisboa, no próximo mês de Novembro, a I Exposição Filatélica da Temática de Turismo. Trata-se de uma louvável iniciativa da S.T.A.R. — Sociedade de Turismo e Agências Ribamar — a qual conta com o patrocínio do Clube Filatélico de Portugal.

A nossa temática

A Hungria emitiu uma série de 14 valores alusiva a meios de comunicação, na qual 6 selos apresentam motivos ferroviários: — ponte ferroviária, «trolley bus», vagão, ambulância postal, locomotiva Diesel e comboio passando junto de um posto de sinalização.



Uma vez mais, a série comemorativa da Feira anual de Leipzig (Alemanha Oriental) tem interesse ferroviário. Composta por dois selos ligados, que representam meios de transporte, vê-se num deles uma automotora.



Apontamento

A-propósito da I Semana do Coleccionador — há pouco tempo promovida pela prestimosa Academia de Santo Amaro — transcrevemos, com a devida vénia, alguns excertos de um interessante artigo inserto no Boletim daquela colectividade:

«Quais as colecções que se podem fazer, além dos selos, moedas e das medalhas antigas?»

Tudo se pode coleccionar, desde que cada pessoa veja neste ou naquele objecto o assunto do seu mais agradável passatempo e também do dinheiro que possa dispor.

Todas as coisas formam, nos individuos que as coleccionam, um salutar recreio intelectual, pois elas são necessárias a todas as pessoas que após um dia de trabalho vêem nessa peça um calmante para a labuta do dia a dia.

Há quem chame maníacas às pessoas que se dedicam ao coleccionismo, deste ou daquele objecto. Mas, quem assim fala jamais sentiu a alegria de ordenar uma colecção e calmamente esquecer todos os problemas que se lhe deparam.»

Marcofilia

Reproduzimos mais um carimbo de Espanha pertencente ao tema de caminhos de ferro, pois assinala a realização do XVII Congresso Internacional de Caminhos de Ferro (Madrid-1958).



Também apresentamos o carimbo aposto pelos correios suíços em 1960, por ocasião da passagem do centenário da ligação ferroviária entre a França e a Suíça.

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

SKOPJE

26

DE JULHO
DE 1963

5 h. 17 m.

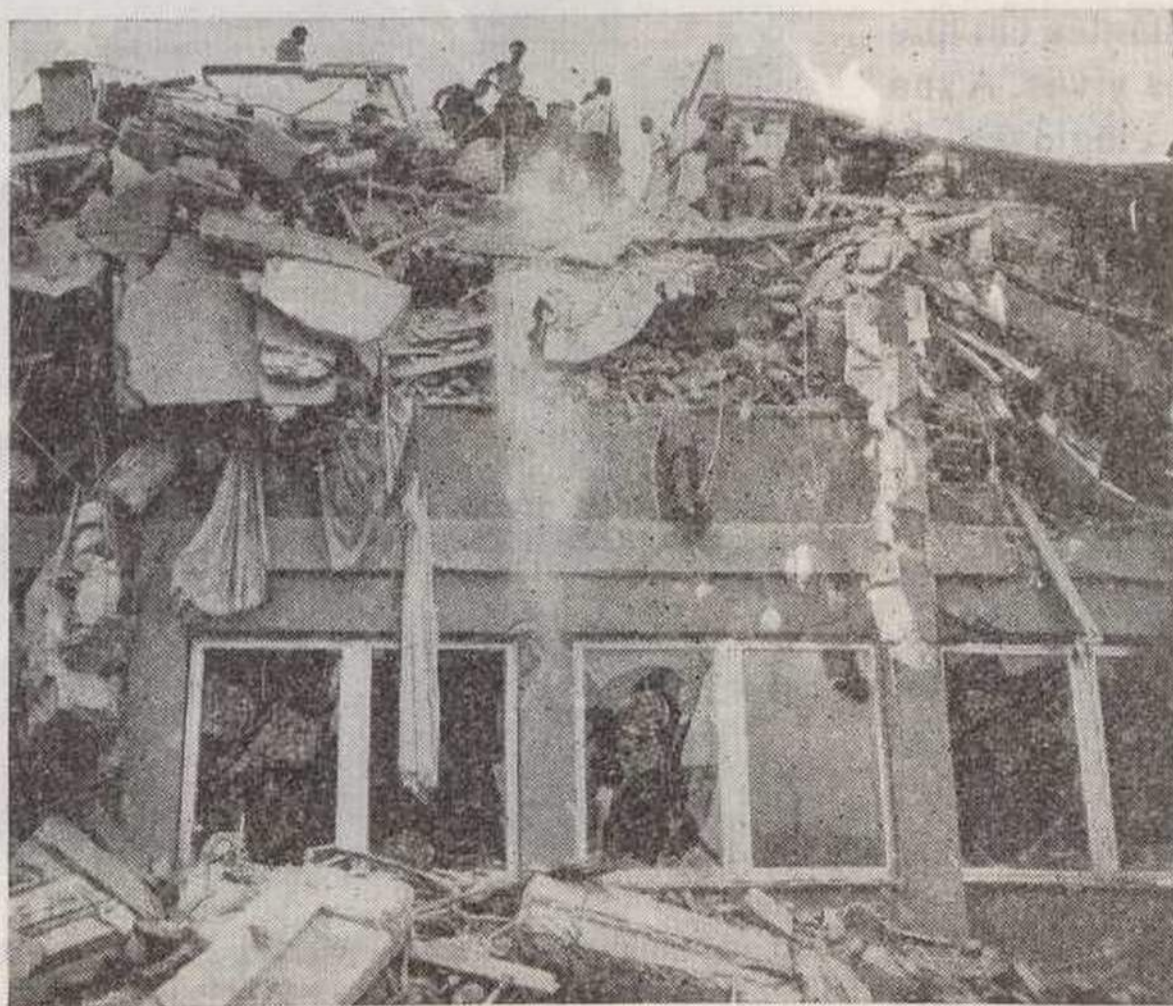
O doloroso acontecimento é do domínio de todos. Em 26 de Julho, uma tremenda catástrofe espalhava o luto e a desolação na Jugoslávia. Um extraordinário tremor de terra, o mais violento da história da Europa, atingia com particular incidência, a cidade de Skopje (deve pronunciar-se Cekopí), capital da Macedónia — onde, em brevíssimos mas terríveis segundos, mais de duas mil pessoas encontraram a morte e muitos mais milhares ficaram feridos. Poderá avaliar-se da extensão das destruições dizendo que cerca de 35 mil edifícios ruíram, completamente, ou seja, mais de 90% dos prédios que formavam a cidade de 230 mil habitantes. Destes, 200 mil ficaram sem qualquer abrigo.

Os caminhos de ferro sofreram esmagadores prejuízos. A estação de Skopje — uma



Aspecto das ruínas da estação

das mais modernas do país — ficou toda destruída, o E. P. literalmente cortado em duas partes, disformes e amontoadas. As linhas férreas, as instalações de segurança, o cantonamento automático, o telefone, o telégrafo, os cais de mercadorias, tudo ficou reduzido a um feixe, uma amálgama infernal de ferros retorcidos, de pedras, de cal e de sangue.



Outro aspecto das instalações ferroviárias completamente arrasadas



A estação, após o violento sismo

Nos salvamentos imediatos, tornou-se especialmente destacada a denodada acção dos Caminhos de Ferro Jugoslavos (JDZ), que de todos os pontos geográficos do país fizeram logo acorrer brigadas de socorros, com homens, medicamentos, abrigos, alimentos e materiais de construção. Os ferroviários — embora tal não constituísse mais do que uma obrigação cívica — mostraram-se incedíveis nas acções de salvamento dos primeiros instantes em que haveria que procurar e cuidar dos vivos. A sua actuação mereceu referências elogiosas de toda a Imprensa, tanto nacional como internacional.

A propósito desta tremenda tragédia e da onda de simpatia e de solidariedade que desde logo se estabeleceu com os Caminhos de ferro de todo o mundo, a Direcção-Geral dos JDZ enviou recentemente ao sr. Eng. Espregueira Mendes — como, também, a todas as Administrações ferroviárias — um relatório, documentado com impressionantes fotografias dos horrorosos efeitos do violento terramoto. Nesse relatório, subscrito pelo dr. Marijan Dermastia, Director-Geral dos Caminhos de Ferro Jugoslavos, agradece-se a todos os países do mundo — às entidades públicas e particulares, que naqueles trágicos momentos

de dor, deram o conforto do seu auxílio moral e material à Jugoslávia, e comungaram, sentidamente, do luto produzido por tão incomensurável catástrofe. Foi ante o estímulo e o amparo espontâneo dos países estrangeiros — além naturalmente da acção do Governo de Belgrado — que se decidiu, naquele mesmo dia sombrio, construir uma nova e ridente Skopje — uma Skopje, que ficará, na verdade, a atestar no mundo conturbado de ódios, conflitos e ambições, com povos separados por cortinas de ferro e de bambu, o símbolo indestrutível de unidade de todos os homens de boa-vontade na Terra — e da solidariedade real de todas as nações benquistas.

A antiga Skopje morreu, mas graças aos liames que congream iniludivelmente a humanidade e a faz reagir favoravelmente ante desgraças desta natureza, uma nova Skopje irá renascer.

O Boletim da C. P., cõscio de interpretar o pensar de todos os servidores da Companhia, expressa aos colegas dos JDZ a simpatia e o pesar dos ferroviários portugueses.



O serviço ferroviário recomeçou logo que possível. Este é o gabinete, improvisado, do chefe da estação, funcionando ao ar livre

O Lar Ferroviário

entregou mais duas moradias aos seus associados

A acção benfazeja de O LAR FERROVIÁRIO, sociedade cooperativa de construções — que visa, apenas, construir casas económicas de renda resolúvel para os ferroviários e seus familiares, — continua a processar-se em ritmo tão animador que deixa antever,



Moradia em Mem Martins, atribuída ao sr. Américo Costa, factor de 1.ª classe, e a seu filho

inequivocamente, um futuro promissor em relação a um aumento substancial de distribuição de moradias.

No dia 11 de Agosto último foram distribuídos mais três fogos, sendo o primeiro, no Algueirão, uma moradia ao Inspector da C. P. sr. Manuel Caetano; e os outros, numa moradia com dois pisos, em Mem Martins, aos srs. Américo Costa, factor de 1.ª classe da C. P. e a seu filho, Jorge Macedo da Costa.

Ao acto solene da entrega das chaves, que registou grande afluência de convidados, na maioria colegas e camaradas dos contemplados, estiveram presentes os directores de «O Lar do Ferroviário» srs. João Rio de Carvalho, Humberto Ferreira da Silva, Humberto Pires dos Santos, António Maria Cascalheiro e Tarquínio Solano Onofre Marques e ainda do conselho fiscal da cooperativa o sr. Verotídio Rodrigues Garcez, que se congratularam com mais aquelas realizações, que dão con-

tinuidade ao ritmo crescente de construções a que se devotaram de alma e coração. Presidiu aos trabalhos o sr. dr. Francisco Fernandes, Presidente da Junta de Freguesia de Algueirão — Mem Martins, que em breves palavras disse ter assistido a estes actos com grande aprazimento e, saudando os corpos gerentes da cooperativa, fez votos para que muitas mais casas fossem construídas naquela freguesia.

Agradecendo a presença do Presidente da Junta, o sr. João Rio de Carvalho informou que próximamente seriam entregues mais duas moradias, sendo uma no Entroncamento e outra na Atalaia, Vila Nova da Barquinha. Usaram ainda da palavra, associando-se ao acto, o sr. Mário de Almeida Gil, e por último, o sr. Aníbal Pereira Fernandes que enalteceu a obra de «O Lar Ferroviário», numa oração plena de vida e emotividade que a assistência sublinhou com quentes aplausos.

Em seguida, numa das salas da casa entregue ao sr. Américo Costa, teve lugar um pequeno beberete que serviu de pretexto para vincular ainda mais os liames de amizade que congregam a grande família ferroviária, trocando-se calorosos brindes de felicitações e votos de prosperidades.



Vivenda no Algueirão, distribuída ao Inspector sr. Manuel Caetano

Quando o «Rippert», o «Omnibus» e o «Char-à-Bancs» levavam cinco horas de Lisboa a Cascais

Por VASCO CALLIXTO

A 30 de Setembro de 1889—completaram-se há pouco 74 anos—foi inaugurado o primeiro troço de linha férrea de Cascais, ligando Pedrouços à aristocrática vila onde o rei D. Luís viria a falecer três semanas mais tarde. O primeiro comboio, à velocidade de 15 quilómetros horários, começou a circular às 16 horas, estabelecendo-se um serviço diário de 8 comboios. As carruagens levavam 60 pessoas, eram modestas, mas chegaram a ser elevadas a salões régios. Até Pedrouços ia-se nos vapores de Frederico Burnay, que partiam da ponte do Aterro.

com os comboios procedentes de outros pontos.

Finalmente, a 4 de Setembro de 1895, o caminho de ferro chegou ao Cais do Sodré. Cascais rejubilou com a conclusão da sua via férrea, como 31 anos decorridos voltaria a rejubilar com a sua electrificação. Efectivamente, a 15 de Agosto de 1926, a Sociedade Estoril, arrendatária da linha desde 1918, ofereceu ao País a primeira via férrea eléctrica.

* * *

Tudo isto se passou, como em breves linhas vimos, de 1889 para cá. Mas antes de



Para os «ripperts», como para as outras populares carruagens da «belle-époque», de saudosa memória, os anos corriam felizes...

A ligação Pedrouços-Alcântara só se completou em 6 de Dezembro de 1890, seguindo-se um período que oferece uma particularidade interessante e, por certo, já bastante esquecida. Durante cinco anos a estação terminos da linha de Cascais... foi a do Rossio! Para facilitar o acesso ao centro da cidade, a Companhia fez seguir os comboios pela linha do vale de Alcântara, até Campolide, utilizando depois o grande túnel, em conjunto

1889? Como se «governavam» os nossos avós para ir de Lisboa a Cascais? Nem é bom imaginar! Reis e senhores da estrada eram então o «rippert», o «char-à-bancs» e o «omnibus» de mestre Florindo, que efectuavam a viagem em 5 horas... quando não surgia transtorno de monta, o que era vulgaríssimo naquele tempo. Recuemos pois um século e contemos a história destes pitorescos meios de transporte que a locomotiva aniquilou.

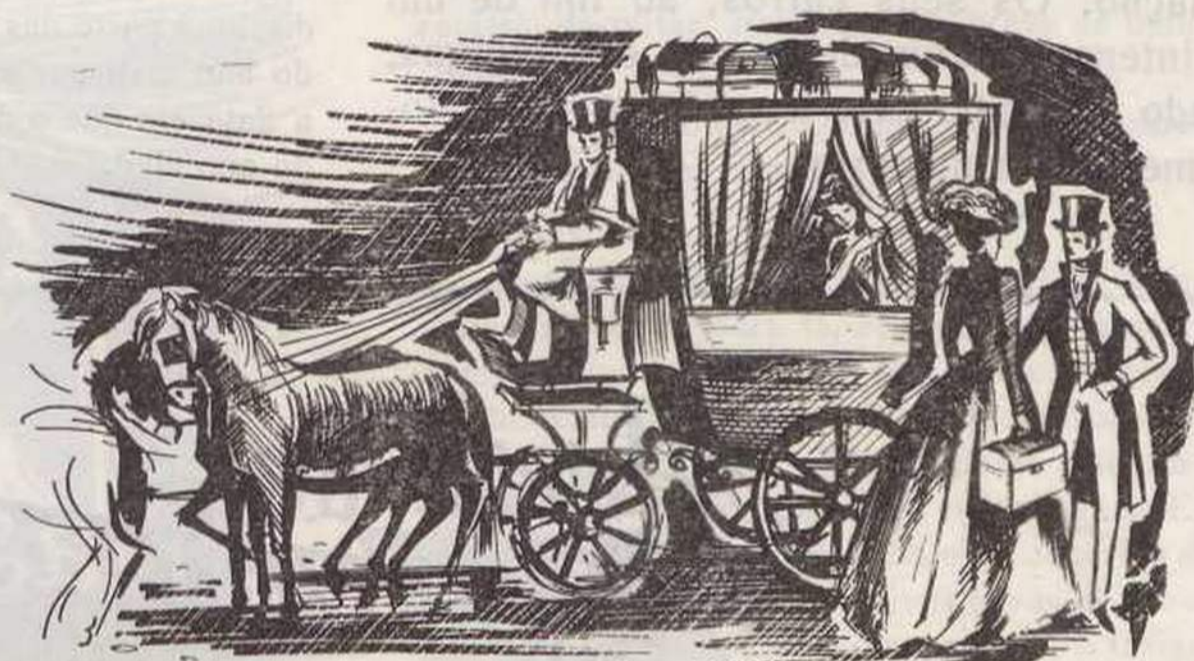
Quando em 1864 se concluiu a reparação da estrada de Lisboa a Cascais, cujas obras haviam sido iniciadas 10 anos antes, foi por ela que começaram a circular os precários meios de transporte da época. O primeiro concessionário foi o oeirense José Florindo de Oliveira, com carreiras de «rippert», «char-à-bancs» e «omnibus» entre Oeiras e Belém e de S. Julião da Barra para a capital (largo do Pelourinho). Mais tarde apareceu como empresário um tal Augusto Sempescoço, nome, sem dúvida, curioso, sendo a rede alargada até Cascais, com partida do largo fronteiro à Câmara Municipal. E, depois do Sempescoço, novamente a concessão voltou à família Florindo, por intermédio do filho do iniciador, também chamado José Florindo de Oliveira.

Os carros eram fabricados em Lisboa, na «oficina do Hilário», situada para as bandas

✱

Os «Char-à-bancs» de mestre Florindo, transportaram fidalgos e plebeus, novos e velhos. Foram também cenário de românticos e apaixonantes idílios.

✱



Cascais para Lisboa ao romper do dia e outra pela 1 hora da noite, regressando ao ponto de partida, a primeira carreira ao fim da tarde e a segunda pela manhã. Para o número de banhistas da época, os horários deviam satisfazer as necessidades do público, pois é preciso não esquecer que a grande e aristocrática praia era então Pedrouços, aqui às portas da cidade.

A viagem, bein tormentosa viagem por vezes, e quase sempre com despedidas chorosas, durava, como já referimos, o melhor de 5 horas. Faça-se, porém, justiça à rapidez das muares e à agilidade e destreza dos cocheiros. A lentidão, valha a verdade, não era só dos carros. Tinha origem, principalmente, nas longas paragens que obrigatoriamente se faziam em Belém, em Paço de Arcos, em Oeiras e em Carcavelos, para se proceder à mudança do gado e a outros ser-

do Socorro, e as carreiras rapidamente se tornaram populares e preferidas pelos nossos avós. Os cocheiros criaram fama pela sua destreza e afabilidade, conduzindo bons e cómodos «ripperts», «char-à-bancs» e «omnibus», lidando nada menos de cinco cavalos em cada carro. O «omnibus», de maiores dimensões, por ser fechado, era, geralmente, só utilizado no Inverno. E a propósito da popularidade dos cocheiros e da simpatia que irradiavam, tornar-se-á interessante referir os nomes por que passaram a ser conhecidos: o «João Cara de Pêlo», o «Papa-Leite», o «Perninhas», o «Condutor».

Disponham estas «históricas» carripanas de 30 a 36 lugares, fazendo uma carreira de

viços indispensáveis numa jornada de seis léguas. Os passageiros, como é evidente, também deviam necessitar bastante de alguns períodos de repouso durante o percurso, tantos eram os trambolhões a que estavam sujeitos no interior dos carros.

Uma outra particularidade curiosa merece, também, que se lhe faça referência. Quando os carros iam cheios, nas ladeiras mais íngremes, os bons dos passageiros não tinham outro remédio senão apearem-se, para aliviar os animais. Mesmo assim, davam por bem empregado o seu dinheiro. Para ir de Lisboa a Oeiras pagavam-se 240 réis e para Cascais o bilhete custava 500 réis.

Os «ripperts», os «char-à-bancs» e os

«omnibus» de mestre Florindo transportaram fidalgos e plebeus, novos e velhos. Foram também cenário de românticos e apaixonados idílios. Os anos corriam felizes para as populares carripanas, nessa «belle-époque» de saudosa memória.

Mas, entretanto, veio o caminho de ferro e foi o fim. Os vagarosos carros de tracção animal, até então senhores absolutos das ligações entre Lisboa e Cascais, receberam o golpe de misericórdia. Por toda a linha ouviu-se, em 30 de Setembro de 1889, o silvo agudo da locomotiva, vomitando progresso, através da fumarada negra que ia deixando para trás. A viagem em 3.^a classe passou a custar apenas 100 réis e os comboios não tardaram a ter a preferência do público. Mestre Florindo, o «João Cara de Pêlo», o «Per-ninhas» e todos os seus camaradas de ofício, não viram outra alternativa que não fosse a capitulação. Os seus carros, ao fim de um labor intenso, foram descansar das fadigas, deixando o campo livre ao novo e revolucionário meio de transporte.

Acordo Colectivo de Trabalho

Por despacho do Ministro das Corporações e Providência Social foram homologadas os pareceres da Comissão Corporativa abaixo transcritos, sobre as interpretações a dar às cláusulas 13.^a e 39.^a do A. C. T.:

CLÁUSULA 13.^a

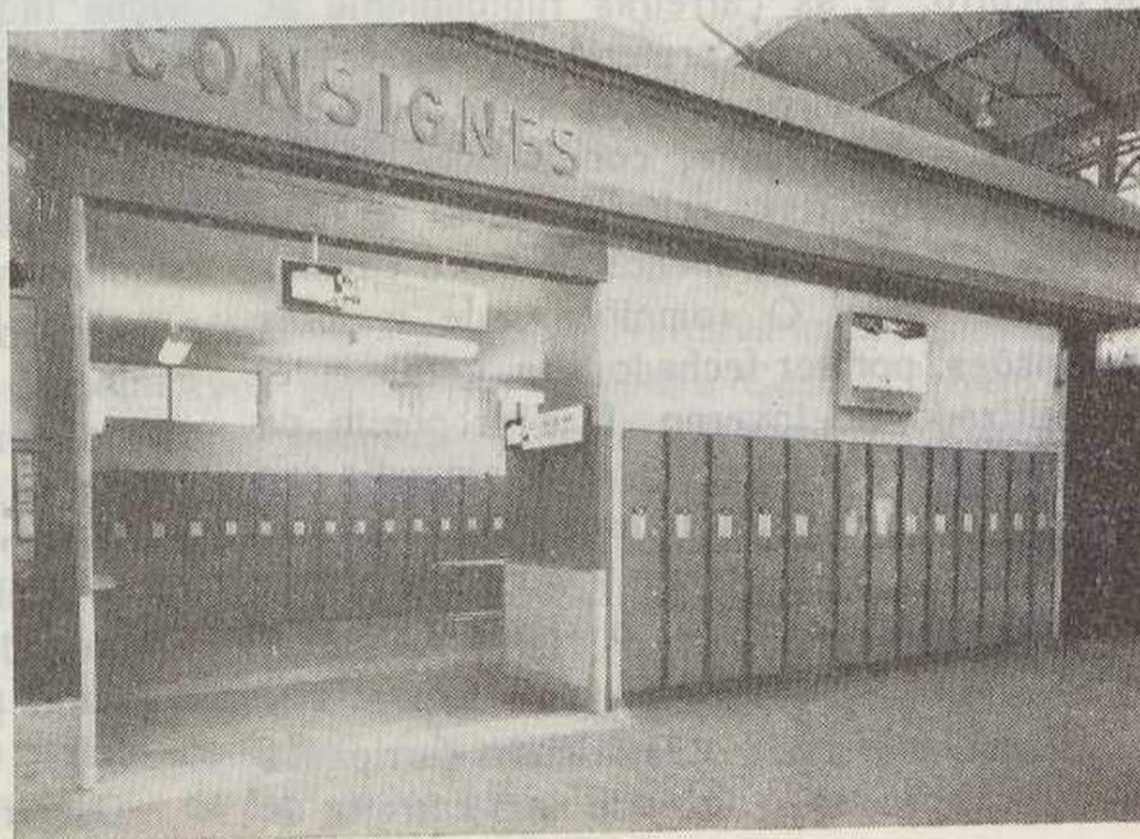
«A Comissão Corporativa, por unanimidade, emitiu o parecer de que os períodos de estágio pratica a aprendizagem referidos na cláusula 13.^a do A. C. T., porque se destinam quer a revelar as qualidades de trabalho e da adaptação dos estagiários quer à aprendizagem de conhecimentos necessários para o exercício da função a que se destinam, devem entender-se como períodos de efectivo serviço não se contando para o efeito, portanto, o tempo em que os agentes tenham faltado».

CLÁUSULA 39.^a

«A Comissão Corporativa, por unanimidade dos seus vogais, emitiu o parecer de que o direito às férias só se adquire no fim de um ano de efectivo serviço, isto é, tantos dias depois do aniversário da admissão do agente quantas as faltas por ele dadas. Também por unanimidade dos seus vogais, a Comissão Corporativa emitiu o parecer de que os ferroviários perderão o direito à parte das férias que não puderam gozar dentro do ano civil por excederem o tempo que medear entre a data em que o direito às férias se adquiriu e o termo do ano civil.

Actualidades ferroviárias

«CONSIGNES» AUTOMÁTICA — A C. P. está em negociações com uma firma francesa fornecedora de cacifos automáticos para arrecadação individual de malas e demais bagagens dos passageiros. Pretende-se dotar as principais estações da nossa rede com um conjunto de tais cacifos. Inicialmente, e em regime experimental, o novo sistema de arrecadação — muito generalizado nas gares ferroviárias, marítimas e aéreas do estrangeiros — será instalado nas estações do Rossio e de Santa Apolónia.



ANSIEDADE

Por ISILDA DE MATOS MENDES

O telegrama chegara, havia poucos minutos. Agora, ali estave ele, estático, sem saber o que pensar, com o pequeno rectângulo de papel seguro nos dedos trémulos.

«Tua mulher mal. Vem depressa. José».

Não lhe dissera mais nada o irmão, mas tudo indi-



A Manuel apetece-lhe correr, como um demónio sobre a linha férrea, até atingir a última estação do percurso

cava que algo corria mal. Pois não era verdade que o nascimento da criança estava previsto para Outubro?

Manuel da Costa olhava, sem ver, o papel que tinha nas mãos.

«Vem depressa!».

Mas como poderia ele ir depressa, se o comboio

partia daí a uma hora, e se era ele quem ia conduzi-lo? Pois não era certo que teria de cumprir a marcha, de fazer paragens em vilas e lugarejos, como estava marcado no horário?

Apeteceu-lhe voar, ganhar as alturas, como as águias, cujo voo, em pequeno, seguia com a vista, até de todo se perderem nas brumas da serra distante. Teve desejos de partir imediatamente, de fugir numa das locomotivas ali paradas que, numa sonolência, pareciam dormir, no intervalo breve de uma pausa de serviço.

— Então, homem! Ânimo! Isso nem parece teu! — e um dos colegas, amigo sincero, batia-lhe nos ombros, a encorajá-lo.

Entregues aos aprestos da partida, os ferroviários andavam, de cá para lá, açodados no exame atento da composição que, dentro em pouco, seguiria viagem.

Manuel da Costa gostava da sua profissão. O amor entranhado aos comboios era como que um vírus circulando-lhe, incuravelmente, no sangue. E nem as ausências prolongadas de casa e do convívio da mulher, que adorava, nem as sucessivas horas de labor — quantas vezes mal permitindo o repouso — o faziam aborrecer a profissão que escolhera. Gostava de conduzir, de sentir-se senhor dos carris, que desapareciam debaixo dos seus olhos, como que devorados pelo monstro de aço cujos destinos comandava. A sua profissão, ao contrário do que muitos suporiam, não era de todo absorvente: ficavam-lhe livres o espírito e o pensamento. Quantas vezes, conhecedor do percurso, ele deixava vogar o seu pensamento que, antecipando-se-lhe, na distância a percorrer, ia pousar, qual ave saudosa do seu ninho, na casinha rústica e bem cuidada onde o esperava Mariana!

Agora, porém, tudo lhe aparecia com as cores cinzentas da incerteza. Mariana estava mal! Mariana ia, talvez, morrer! Ou, quem sabe... talvez...

— Vamos? São horas, senhor Manuel!...

Quem assim falava era o Chefe da estação, homem muito das suas simpatias.

Despediram-se, cordialmente, num forte aperto de mão.

— Coragem, homem! É o dever! — e na voz do Chefe, bastante audível, notava-se uma certa emoção.

HAVIA muito que o Sol se escondera. Lá para as bandas do poente, apenas uma ténue faixa de luz azul indicava a rota do astro-rei. Manuel da Costa conduzia, maquinalmente. A rotina de muitas viagens auxiliava-o na tarefa.

Pareciam-lhe séculos os escassos momentos que se detinham, em cada estação, em cada apeadeiro. Apetecia-lhe correr, como um demónio, sobre a linha férrea, até atingir a última estação do percurso. Mas havia o dever, a consciência de que, ali, não era o homem, com os seus problemas e com os seus dramas, quem contava. Era, sim, o cumprimento de uma missão, tanto mais sagrada quanto era certo que, do seu desempenho, dependiam os destinos de muitos seres.

A luz potente do farol da locomotiva rasgava as trevas do caminho.

Manuel sentia o seu coração bater com violência, como se quisesse romper-lhe o peito largo e forte, habituado, de tenros anos, a árduas e honradas labutas.

«Vem depressa!» — e a frase soava-lhe aos ouvidos, em sinal de mau presságio.

Numa curva mais apertada do caminho, Manuel da Costa viu, a curta distância, faticarem os olhos de um gato que, de relance, lhe pareceu ser preto. Apavorado, o bicho correu, no intuito de atravessar a linha; não conseguiu, porém, fazê-lo, e ficou envolvido no turbilhão veloz do comboio em louca correria.

Manuel esboçou um evidente gesto de desgosto; nunca se lembrara de ter sido supersticioso. Não acreditava em nada, senão em Deus, na potência dos seus braços robustos e na doçura dos de Mariana, que largamente lhes compensavam as fadigas do trabalho. Para além disso, nada mais contava...

Agora, porém, deixava-se apossar de um pessimismo que o abatia.

Insensivelmente, o seu pensamento perdia-se na longa estrada das divagações. Recordava — e isso trazia um refrigério ao seu espírito atribulado — o princípio do seu amor por Mariana.

Fora apenas há um ano...

DIA de arraial. Na aldeia, tudo se anima, ao som festivo da banda que, no coreto do adro, faz as delícias dos circunstantes.

— Então, senhor Manuel, sempre veio à festa...

— Pois, Marianinha. Como hoje estava de folga...

Os olhos dela brilhavam de ternura, ao falar-lhe. Havia muito que notara isso, mas não se atrevia a pensar que ela, a mais bonita e virtuosa rapariga do lugar, fosse logo assim, sem mais nem menos, gostar dele, quando outros pretendentes lhe faziam cerrada corte. Tanto mais que ele vivia apenas do seu trabalho, honrado, é certo, mas modesto...

E o Manuel da Costa ficou para o bailarico da noite. Mariana encantara-o, desde sempre. Dançaram pouco; em contrapartida, conversaram muito, todo o serão.

— Ainda não respondeu ao que lhe perguntei, Marianinha...

Ela, ruborizada, não conseguiu articular um som. De súbito, atrás deles, saltou, vindo de um telheiro

alto, um gato preto, o qual, assustado com o bulcício do local, fugiu, espavorido.

Mariana, colhida de improviso, assustou-se e, instintivamente, aconchegou-se ao peito de Manuel. Ele puxou-a para si, e beijou-a ao de leve, no rosto.

Mariana olhou-o, longamente, e, por fim, afastou-se, confundida.

— Sabe — murmurou Mariana, como que a explicar-se — tenho azar com gatos pretos, à noite...

— Aceita, Marianinha?

Ela sorriu, por fim, e estendeu-lhe a mão, que ele apertou entre as suas.

Era o começo da sua Felicidade...

DESPERTO da recordação, e olhou o relógio. Falavam apenas vinte minutos para o termo da viagem. Vinte minutos! Uma Eternidade!

MANUEL DA COSTA caminha, agora, apressado, em direcção à sua casa. Noite plena. Na aldeia, àquela hora adormecida, nem uma só pessoa que o subtraia àquela ansiedade.

Como estará ela? Como estará Mariana?

A sua casa, sempre com ar festivo para o receber, tem agora um aspecto de quietude que amedronta.

Abre mansamente a cancela, e atravessa, receoso, o jardimzito bem cuidado.

A porta está, apenas, fechada no trinco.

Manuel detém-se. Pela primeira vez, tem medo — medo do que o espera, para além daquela porta.

Mal transposto o limiar, a mãe aparece, trémula de emoção:

— Ai filho! Fizeste cá tanta falta!...

É seu irmão, que vem entrando, quem lhe quebra a dolorosa expectativa:

— Anda cá, homem! Toma lá um abraço! Tens ali um rapaz que é um latagão! Bastante trabalho deu à mãe e ao senhor doutor, que safu daqui há pouco...

É ante o olhar de dúvida de Manuel:

— Anda-me daí, homem de Deus! Vai ver a tua mulher e o teu filho!...

Cautelosamente, religiosamente, Manuel entra no quarto.

Mariana dorme, com o rosto sereno, quase de criança, levemente esmaecido. A seu lado está um menino gordo que, apesar da meia obscuridade do aposento, Manuel acha parecido consigo.

Uma lamparina de azeite bruxuleia, diante da imagem da Virgem.

Manuel, pela primeira vez, na sua vida de homem, sente os olhos enevoarem-se-lhe de lágrimas.

Fitando a imagem da Senhora — Mãe extremosíssima — ele murmura, baixo, muito baixinho!

— Obrigado! Obrigado!

Estações Floridas

Pelo engenheiro-agrônomo SIMPLÍCIO DUARTE

(Do Júri do Concurso das Estações Floridas)

Em artigos anteriores expuseram-se algumas ideias, de carácter geral, que foram ocorrendo a propósito da instalação dos jardins das estações dos caminhos de ferro e deram-se algumas sugestões quanto à modificação dos actuais traçados e arranjos, no intuito dos recintos ajardinados se irem adaptando a uma forma menos artificiosa e mais natural.

No prosseguimento do programa que temos em mente, passaremos a fornecer algumas notas sobre um certo número de espécies que poderão ser utilizadas nesses jardins e áreas anexas, destacando particularmente as características mais salientes que permitam a sua identificação e a sua escolha, de acordo com os objectivos visados.

Sempre que possível, chamaremos a atenção, em primeiro lugar, para as espécies espontâneas ou assim consideradas, quando possuam interesse ornamental.

Na realidade, a flora espontânea é a que está mais indicada para enquadrar o ambiente da estação na paisagem que a cerca, principalmente quando o enquadramento se faz através da árvore e do arbusto.

Carvalhos, Pinheiros e Castanheiros

Dentre as árvores que mais abundam ao longo das vias férreas do nosso País, contam-se, com apreciável frequência, os pinheiros e os carvalhos, mais ou menos disseminados por toda a parte, e os castanheiros, no seu *habitat* nortenho, os quais constituíam, conjuntamente, até há poucos anos, a base do povoamento florestal português.

Esta predominância estava intimamente ligada a determinantes climáticas que condicionaram, na noite dos tempos, a instalação dessas espécies no nosso território.

O aparecimento dos carvalhos, como, aliás, o das outras plantas arbóreas produtoras de flor, é anterior, na história da Terra, a qualquer manifestação da actividade humana. Toda a bacia do Mediterrâneo teria sido povoada por primitivas associações lenhosas onde os carvalhos enfileiravam, em condições de meio propícias ao seu desenvolvimento. Na realidade, o género *Quercus*, nome científico do agrupamento botânico dos carvalhos, ajustou-se a regiões com Verões quentes e Invernos moderados, com um mínimo de chuva no estio e uma pluviosidade média anual não excessiva, condições essas que encontraram em muitas zonas da região mediterrânica.

Todas as associações vegetais que alcançaram o equilíbrio com o clima e com o solo e que se mantiveram por milénios, enquanto causas exteriores não vieram romper esse equilíbrio, chamam-se associações *climax*. Embora não se conheça ainda suficientemente, pelos estudos realizados, o que teriam sido as nossas florestas *climax*, é de presumir que, nas associações primitivas, teriam dominado os carvalhos e, apenas numa faixa do litoral oeste, uma associação do pinheiro manso (*Pinus Pinea*).

Com o aparecimento do homem e com a evolução das suas necessidades vitais, muitas das actividades a que ele se dedicou, como a caça, a pastorícia, a agricultura, e, por último, a fundação de aglomerados humanos e o traçado de vias de comunicação, as matas que constituíam as várias associações *climax* foram sendo destruídas, quer pelo pastoreio intensivo, quer pela derruba, quer pelo incêndio, e delas pouco mais resta que vestígios. Em seu lugar surgiram associações secundárias, com predomínio de espécies arbustivas próprias das matas, e, na persistência destruidora, o que hoje se observa, muitas vezes, são solos erosionados, quase sem terra, esqueléticos ou de rocha à vista, que formam ainda a paisagem de muitas das nossas serras.

Em época indeterminada, o pinheiro bravo (*Pinus pinaster*) teria vindo ocupar muitas áreas despovoadas pelos carvalhos e pelo pinheiro manso, da mesma maneira que, há muitos séculos, o castanheiro teria sido introduzido, certamente pelo seu interesse cultural, ocupando algumas clareiras abertas nas florestas antigas e proliferando hoje, naturalmente, como espécie espontânea, nos soutos e zonas limitrofes.

Estas considerações, embora pareçam nada ter com os jardins das estações, servem, no entanto, para mostrar como estas árvores seriam bem escolhidas na ornamentação dos cais descobertos e outros recintos tão desprotegidos na época quente, pois fazendo parte dos elementos que ainda restam da paisagem, elas contribuiriam, no seu meio próprio, para a integração, de que tanto temos falado, das estações no ambiente local.

Voltando aos *Quercus*, vejamos agora quais as espécies e as zonas do País que lhe estariam mais apropriadas, de acordo com a distribuição natural que ainda hoje se vislumbra.

As espécies de carvalhos espontâneos existentes em Portugal dividem-se em dois grandes grupos. Um deles é o dos *Quercus* de folha caduca ou que persiste nas árvores, depois de seca, até à nova rebentação.

O outro é o dos *Quercus* que apresentam folhas verdes durante todo o ano.

No primeiro grupo estão incluídos: o carvalho comum, também conhecido por roble ou alvarinho (*Quercus robur*); o carvalho pardo da Beira ou carvalho negral (*Quercus pyrenaica*); o carvalho português ou carvalho cerquinho (*Quercus faginea*), e ainda um arbusto ou pequena árvore, a carvalhiça (*Quercus lusitânica*), bem conhecido pelas galhas que se formam nos seus ramos.

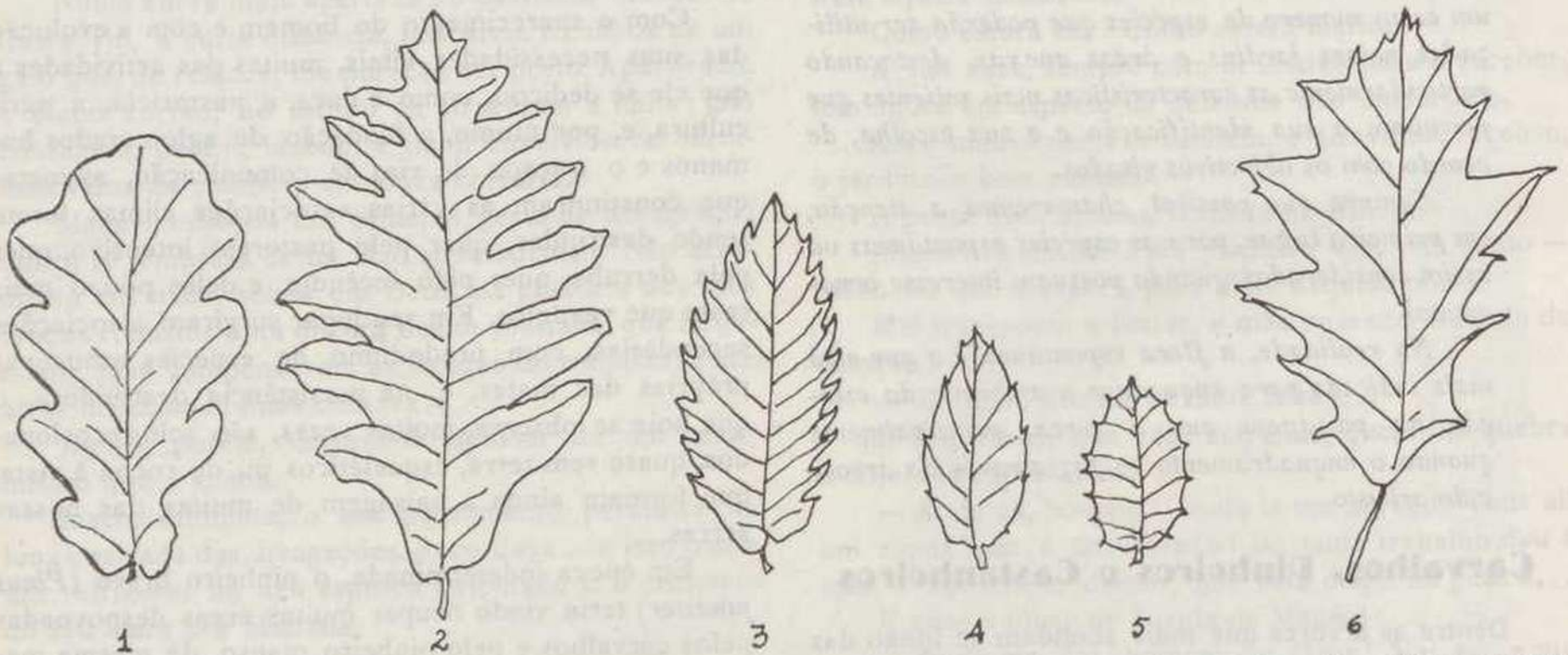
O segundo grupo abrange o sobreiro (*Quercus suber*), a azinheira (*Quercus ilex*) e um arbusto dos matos, a carrasca (*Quercus coccifera*).

No esboço do mapa do continente, que aqui incluímos e em que estão delimitadas a pontuado, segundo os professores Carvalho e Vasconcelos e Amaral Franco, as zonas de predomínio dos carvalhos espontâneos de porte arbóreo, destacámos, a cheio, as linhas de caminhos de ferro, e portanto será fácil saber-se quais as espécies mais apropriadas a cada estação, embora as condições de terreno não correspondam, certamente, às que presidiram à instalação natural da floresta.

vezes fácil para algumas espécies, dada a variação da forma da folha, conforme a época de formação, a exposição e situação na copa, a idade da árvore, etc., as folhas primaveris são típicas e permitem essa distinção.

Não entraremos aqui em minúcias de descrição botânica; apenas diremos que os carvalhos de folha caduca, com excepção do carvalho roble, têm a página inferior das folhas com maior ou menor quantidade de pêlos, por vezes em flocos. Além disso o contorno da lâmina da folha (limbo) é sempre mais ou menos profundamente recortado. Esses recortes podem ir até metade da largura do limbo, no carvalho roble, e a mais de metade, quase até à nervura central, no carvalho negral ou pardo das Beiras, ou reduzir-se a lobos e dentes pouco profundos, no carvalho cerquinho. Nos carvalhos de folha persistente (sobreiro e azinheira) as folhas são coriáceas, inteiras ou ligeiramente dentadas, terminando os dentes por pequenas pontas rígidas.

Quanto às preferências de meio, o carvalho negral dá-se em qualquer tipo de solo, mesmo nos pobres e



Folhas típicas de alguns carvalhos arbóreos: 1 — carvalho robur; 2 — carvalho negral ou pardo da Beira; 3 — carvalho cerquinho; 4 — sobreiro; 5 — azinheira; 6 — carvalho americano.

Cada uma dessas áreas está em estreita correspondência climática com as quatro principais zonas em que se pode dividir o nosso território. Assim, o carvalho roble predomina na zona temperada húmida. O carvalho negral ocupa a zona interior ou continental, seca e fria, o sobreiro estende-se pela zona húmida e quente e a azinheira pela zona continental seca e quente.

Nas faixas de transição entre estas zonas encontram-se consociações das espécies dominantes em cada formação, pelo que se originaram, devido ao fácil cruzamento, novas espécies de natureza híbrida que já têm sido identificadas.

Todos os carvalhos arbóreos que interessava plantarem-se nas estações possuem pernas grossas, mais ou menos tortuosas e apresentam belas copas, quando deixados crescer livremente sem desrames ou cortes injustificados, podendo atingir, então, mais de 20 m. de altura e chegando mesmo aos 30 m. como sucede com o roble.

Embora a identificação pela folhagem não seja por

pedregosos. Já o carvalho roble exige, para um amplo desenvolvimento, uma terra com alguma humidade e profunda, em regiões onde não se verifiquem temperaturas negativas frequentes.

Além destas espécies arbóreas espontâneas, pode citar-se o carvalho americano (*Quercus rubra*), introduzido há anos nas matas dos repovoamentos florestais do Norte do País, e que não vegeta em solos calcáreos e em terrenos argilosos mas sim arenosos e cascalhentos, e suporta bem as temperaturas negativas e o vento. Os ramos novos de cor vermelho-escuro e a folhagem outonal avermelhada conferem-lhe um grande interesse ornamental.

O castanheiro, da mesma família das *Fagáceas*, à qual pertencem os carvalhos, é bem conhecido de todos, pelos seus inconfundíveis ouriços e folhas características e por isso dispensa quaisquer comentários. Aparece disperso por todo o País, mas com maior densidade nas regiões montanhosas do Norte, e possui a qualidade notável de ser uma planta calcífuga, isto é,

que não medra em terras calcáreas mas sim em solos ácidos, motivo por que não é de tentar, com probabilidades de êxito, a sua plantação nas estações algarvias e do Oeste.

Resta dizer alguma coisa acerca dos pinheiros, os quais, embora de crescimento relativamente lento, mereciam aparecer mais vezes nas cidades e vilas e nas estações do caminho de ferro, como árvores isoladas ou de alinhamento, mas em crescimento livre, que lhes permitisse preservar a forma característica das suas copas.

Os pinheiros espontâneos portugueses pertencem ao grupo dos pinheiros que possuem duas agulhas em cada raminho. São eles: o pinheiro manso (*Pinus pinea*) dominante na região mediterrânica e que se encontra hoje disseminado de N. a S. do País; e o pinheiro bravo ou pinheiro marítimo (*Pinus pinaster*), também da região mediterrânica, que é o nosso pinheiro das dunas e das serras. A estes pode juntar-se o pinheiro silvestre ou da casquinha (*Pinus sylvestris*), que se estende pelo Norte da Europa e da Ásia e que,

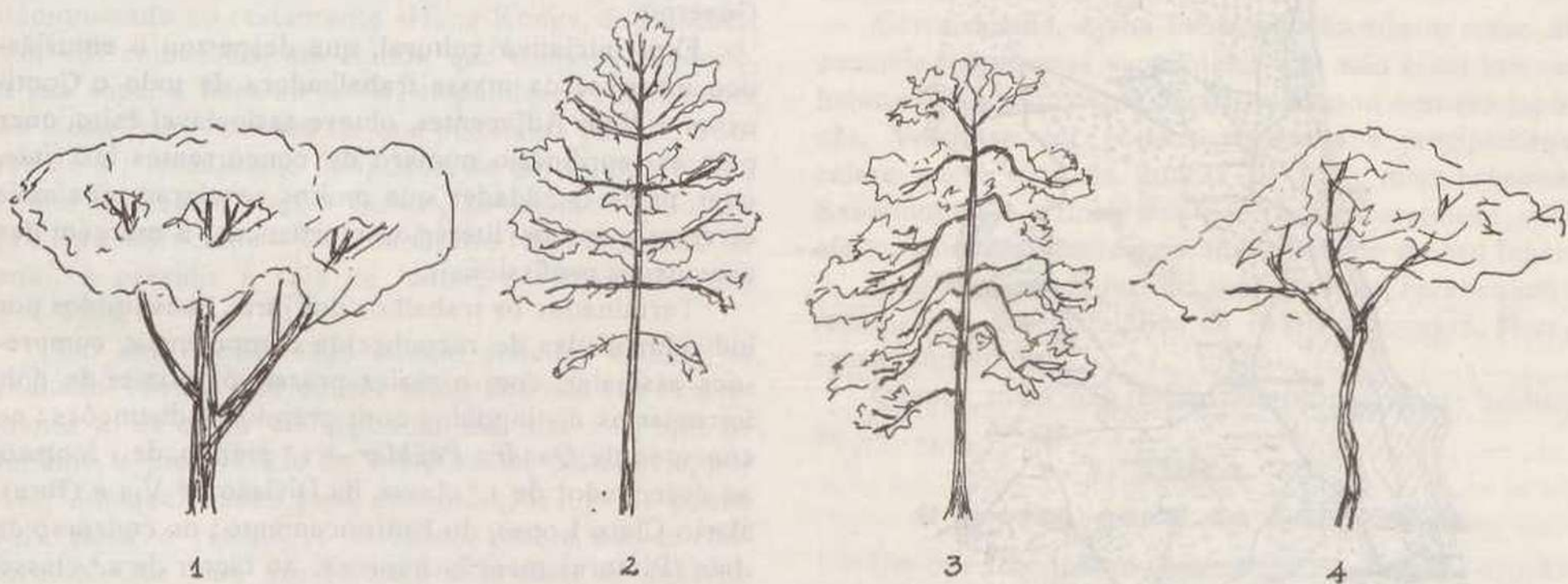
frio, mas o pinheiro silvestre é mais apropriado para os climas de altitude pois suporta melhor os frios dessas regiões.

Como pinheiro resistente ao calcáreo tem sido introduzido, desde há anos, o pinheiro de Alepo (*Pinus halepensis*), originário da Ásia Menor e Norte de África, que aguenta bem a seca e o calor. Ultrapassa raramente os 20 metros e o seu tronco é de ordinário contorcido.

Além deste, outros pinheiros exóticos podem ser citados, pelo seu interesse ornamental. São eles o pinheiro insigne ou de jardim (*Pinus radiata*) e o pinheiro das Canárias (*Pinus canariensis*), que pertencem ao grupo dos pinheiros de 3 agulhas.

O *Pinus radiata* é originário da Califórnia e atinge os 30 m. de altura. As agulhas têm um verde característico e são de tamanho médio (8 a 16 cm). O *Pinus canariensis* é indígena das ilhas Canárias, tem agulhas características, compridas (25 cm), flexíveis e pendentes.

Qualquer deles possui crescimento rápido. O primeiro desenvolve-se bem tanto em terras soltas, are-



Esboço do tipo de copas dos pinheiros mais vulgares no nosso País: 1 — pinheiro manso; 2 — pinheiro bravo; 3 — pinheiro silvestre; 4 — pinheiro de Alepo.

como pinheiro de altitude, apenas aparece, espontâneo, na Serra do Gerês.

O pinheiro manso pode atingir 20 m. de altura ou mais e, como é do conhecimento geral, tem pernas robustas, com ramos ascendentes, isto é, levantados, e a copa ampla em forma de umbela, e a pinha, que dá os apreciados pinhões, é de forma ovóide ou esférica.

O pinheiro bravo pode atingir 30 ou 40 m. A copa é constituída por ramos com tendência para a horizontalidade e, quando bem desenvolvida, tem uma silhueta triangular. As pinhas são cónicas e retroflectidas.

O pinheiro silvestre é caracterizado por ramos um tanto tortuosos e inclinados para o chão.

Quanto às exigências do solo e clima, o pinheiro manso é o mais maleável, pois vegeta desde as terras soltas e pobres até às terras fortes, uma vez que não sejam argilosas, embora não goste dos terrenos demasiadamente calcáreos. É muito sensível ao frio e não resiste bem à neve.

Os outros dois pinheiros preferem solos siliciosos, pouco húmidos, e são também calcífugos. Suportam o

nosas e granticas, como nas argilosas, desde que não sejam muito húmidas, e prefere locais que não estejam directamente expostos à influência do mar. O pinheiro das Canárias prefere terrenos soltos siliciosos e, tal como o pinheiro de Alepo, suporta o calcário.

Todas as árvores hoje mencionadas podem reproduzir-se por semente mas é preferível que os chefes as procurem nas suas regiões, principalmente quando aí existam viveiros dos Serviços Florestais.

O que pode fazer este mês no seu jardim

A maioria dos canteiros do jardim já se encontrará desocupada nesta altura. Deve começar, portanto, as cavas para as próximas sementeiras ou plantações e poderá já aproveitar para fazer uma boa estrumação.

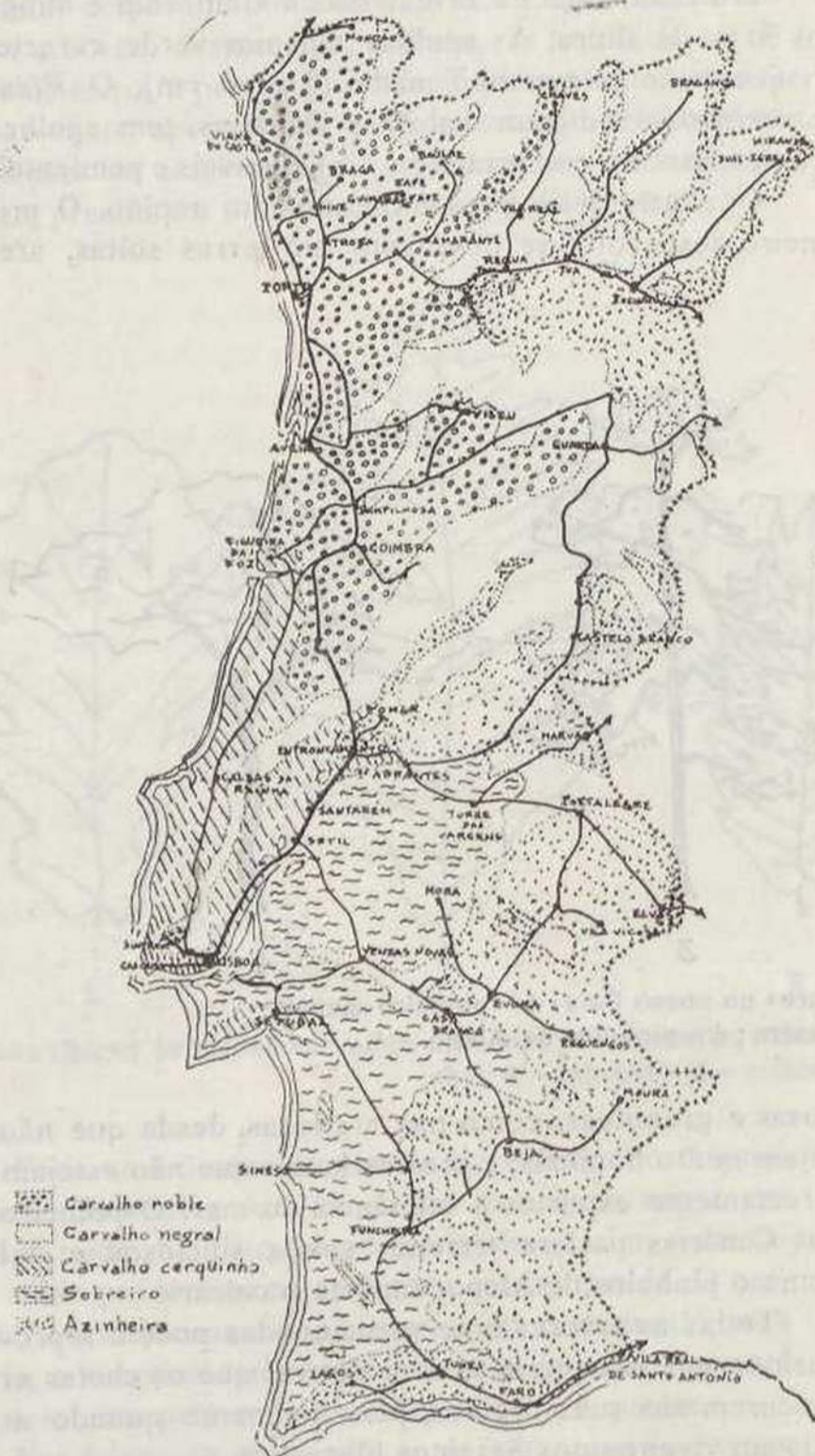
Nas plantas com flores secas deve continuar a colher as sementes das variedades que mais lhe interessarem, no caso de ter terra disponível para viveiros.

Pode iniciar a plantação de roseiras e de outros

arbustos ornamentais: lilases, silindras, lantanas, etc. Na transplantação das roseiras para outro local deve esperar que terminem a floração e que se dê a queda das folhas, especialmente nas de haste alta e nas trepadeiras.

Pode começar a limpeza e poda dos arbustos que entram em floração na Primavera se isso for necessário. Lembre-se, no entanto, que a forma livre para a maioria dos arbustos é a mais apreciada e por isso aconselha-se que a poda se limite à supressão de ramos secos e doentes.

Pode fazer estacaria de roseiras, lilases, lantanas, etc., e de sardinheiras e outros pelargónios.



PLANTAÇÕES — Bolbos e raízes: Açucenas, agapantos, *Amaryllis*, (beladona, raqueis, raquelinas, etc.) anêmonas, canas floríferas, ciclames, crocos, ixias, jacintos, junquinhos, jarros, lírios, mombrécias, narcisos, ranúnculos, túlipas.

Outras vivazes: Acanto, aquileias, agaves, *Ajuga*, aloés, açafates, *Anemona japonica*, aquilégias, asteres, *Astilbe*, (hoteia), campânulas, *Cerastium*, chorões, chorinas, *Crysanthemum Coreopsis*, cravinas, *Delphinium* (esporas, vivazes), *Gazania* (estrela do meio-dia), ger-

Nos II Jogos Florais do Trabalho

promovidos pela FNAT

foram distinguidos

dois ferroviários

COMEMORANDO o XXX Aniversário da Promulgação do Estatuto do Trabalho Nacional e VI da Instituição das Primeiras Corporações, levou a efeito a Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho, em colaboração com a Junta de Acção Social, os II Jogos Florais do Trabalho, que tiveram brilhante fecho com a proclamação dos nomes dos respectivos premiados durante o Serão para Trabalhadores realizado no Coliseu dos Recreios, com a presença do ministro das Corporações e Previdência Social e outros membros do Governo.

Esta iniciativa cultural, que despertou o entusiástico interesse da massa trabalhadora de todo o Continente e Ilhas Adjacentes, obteve assinalável êxito, quer pelo extraordinário número de concorrentes inscritos, quer pelas faculdades que muitos revelaram nos mais diversos géneros literários e artísticos, à margem das actividades profissionais.

Terminados os trabalhos dos júris, constituidos por individualidades de reconhecida competência, cumprenos assinalar, com o maior prazer, os nomes de dois ferroviários distinguidos com prémios e distinções: no concurso de *Quadra Popular* — 1.º prémio, de 1 500 000, ao desenhador de 1.ª classe, da Divisão de Via e Obras, Mário Claro Lopes, do Entroncamento; no concurso de *Arte* (Pintura) menção honrosa, ao factor de 2.ª classe, Francisco Rodrigues Neto, de Olhão.

A ambos os ferroviários as nossas felicitações.

beras, gnafálio, *Helenium*, *Kniphofia*, flox vivaz, margacinha, patas de cavalo, pervinca, primulas, santolina, saxifragas, sedum, *Senecio cinerária candidissimus*, *Stachys lanata*, trevo de quatro folhas, violetas.

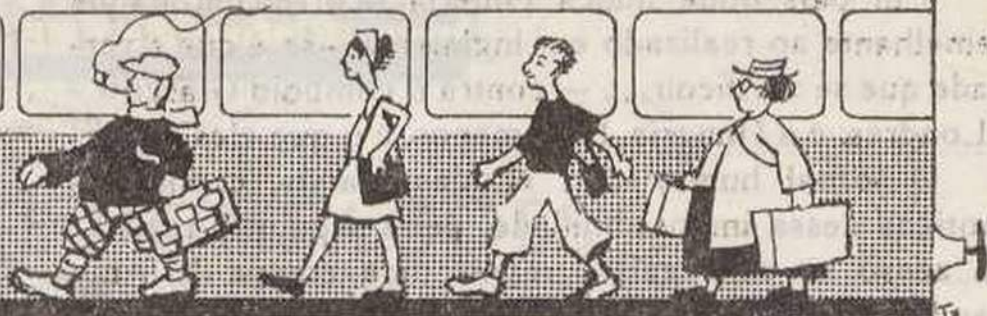
SEMENTEIRAS DE ESPÉCIES VIVAZES — Em viveiro: Açafates (*Alyssum*), ásteres, begónias-sempre-em-flor, ciclames, craveiros, cravinas, mímulos.

Em local definitivo: Malvaiscos.

SEMENTEIRAS DE ESPÉCIES ANUAIS — Em viveiro: Ageratos, amores-perfeitos, assembleias, bocas-de-lobos, colceolárias, centáurias, cinerárias, clárquias, esporas (*Delphinium*), estrelas do Egipto, flox, galhardas, godécias, goivos, malmequeres anuais, maravilhas, margaridas, matricária, miosótis, salvias, senécios, silenes, schizantos, statices, verbenas.

Em local definitivo: Assembleias, bocas-de-lobo, casadinhos (*Adonis*), chagas, clárquias, ervilhas-de-cheiro, linho de jardim, lobélias, maravilhas, miosótis, papoilas da Califórnia e outras, silenes, schizantos,

LA'
POR FORA



CONTRAPONOTOS...

INGLATERRA

Perigos da semelhança

O facto de se ser parecido com outra pessoa tem, por vezes, os seus graves riscos, como há pouco ficou demonstrado no restaurante «Hông-Kong», de Londres. Um dos comensais, um chinês, que tomava, tranquilo, à sua sopa, à hora do jantar, empalideceu subitamente ao olhar para um retrato que pendia da parede, frente a si; levantou-se indignado, de um salto, e tentou cobrir a imagem com o casaco, ao mesmo tempo que gritava enfurecido: — Não há direito! É um insulto ter aqui, a presidir à sala de jantar, o retrato de Mao Tse Tung!

Um dos criados logo acudiu solícito, a dizer ao exaltado cliente que aquela fotografia não era exactamente a de quem ele supunha, mas sim a da mãe de Johnnie, o proprietário do restaurante. Não havia, por isso, qualquer razão para recriminações e tão-pouco para tapar o retrato... O chino, porém, não se conformou. Que sim, que se tratava do chefe do governo da China comunista e que era preciso retirá-lo, imediatamente, de onde estava.

Os comensais logo se dividiram em dois grupos: um, a favor da tese do que protestava; outro, defendendo a personalidade da respeitável mamã do dono da casa. E entre um e outro grupo, estabeleceu-se, daí a segundos, um lançamento simultâneo de pratos de arroz, copos, garrafas e demais artigos constitutivos do equipamento do restaurante, até que a intervenção da polícia veio pôr termo à refrega — que terminou, dizem os jornais, mais por falta de munições que pelo convencimento geral das partes intervenientes na contenda...

Johnnie, à cautela, decidiu mudar o retrato da sua mãe por uma vista da estação ferroviária vizinha, o que não provocará mais as iras de ninguém. Será menos ruidoso, em teoria, pelo menos...

JAPÃO

Higiene salvadora

Há dezasseis anos que aquele bom homem, chamado Hirosuko Watanuki, vivia nas imediações de Tóquio. Habitava um casinhoto junto à linha férrea e tinha o bizarro hábito de meter-se na banheira à hora de

«ponta» dos comboios, para sentir a vibração dos carris através da água. Desse modo, conseguia identificar, perfeitamente, a sacudidela forte que provocava a corrida de um «expresso» ou, a mais suave, da passagem de um «mercadorias».

Certa manhã, a sua banheira não vibrou como de costume; deu umas sacudidelas que não eram bem as habituais. «Algum carril partido», pensou o nosso japonês. Vestiu-se em poucos segundos e precipitou-se célere até à casa da guarda de P.N., mais próxima. Examinou-se o vizinho troço de via e constatou-se, com efeito, que um dos carris tinha saltado do seu lugar.

Este homem, de ouvido apuradíssimo, recebeu uma recompensa dos Caminhos de Ferro Japoneses. Mereceu-a inteiramente!

Quanto mais não fosse, por tomar tantos banhos ao dia...

SUIÇA

O morto goza de boa saúde

Um operário italiano, que trabalhava na construção de um túnel nas imediações da cidade suíça de Zermatt, ficou sepultado debaixo de uma montanha de escombros. Ao cabo de muitas horas de escavações, as brigadas de socorro conseguiram retirá-lo, todo coberto de sangue e sem dar mostras de vida. O corpo foi conduzido ao povoado mais próximo, onde o médico local certificou o óbito.

Comunicada a infausta notícia à família do operário, reclamou esta o corpo do defunto para que fosse sepultado na sua terra natal; e ele lá foi, metido num caixão, num dos comboios da fronteira. A sorte quis, porém, que, à chegada do féretro ao seu destino, o médico da família levantasse a tampa, e, ao observar o «defunto», reconhecesse que, apesar das numerosas feridas que apresentava, o «morto» não estava tão morto como parecia...

Hoje, o bom operário e ex-cadáver encontra-se quase restabelecido e disposto a continuar a trabalhar. O único problema que terá de resolver é o criado pela Companhia dos Caminhos de Ferro que reclama a diferença de pagamento entre o transporte de um homem morto e o de um cidadão vivo. Mas, todos entendemos que num caso daqueles vale a pena pagar tal diferença. Não acham?

HUNGRIA

Comboios bem protegidos!

Um país onde nunca poderia ocorrer um ataque semelhante ao realizado em Inglaterra — se é que é verdade que se verificou... — contra o comboio Glasgow - Londres, é a Hungria. Pelo menos, é o que eles dizem!

O jornal humorístico «Ludas Matyi», explica os motivos dessa impossibilidade, pelas seguintes razões: se acaso se conseguisse reunir uma equipa de trinta bandidos, verdade seria que, chegada a hora de intervir, meia dúzia apresentaria mil e uma desculpas de falta de comparência que fariam adiar o ataque por 48 horas; quatro, pelo menos, estariam doentes; seis, não resistiriam à tensão nervosa que lhes causaria o atraso «normal» de duas a quatro horas do comboio; os sinais luminosos não poderiam ser tapados com cobertores, por escassez deste artigo no mercado; não haveria camiões para carregar o furto, pois é sabido que uma reparação corrente, em qualquer veículo, exige três meses de espera na oficina. «É, enfim — acrescenta o semanário, a terminar — a nossa economia planificada não poderia nunca oferecer recompensa alguma aos descobridores, caso se localizassem os autores do roubo, a não ser... — a não ser que se destinasse para esse efeito o que se gasta em festas e recepções com os membros do governo».

ESPAÑA

Ferroviário «sequestrado»

O fogueiro Pablo González, que deveria comparecer, em determinada noite, numa estação de Madrid, para tripular um comboio até Ponferrada, não se apresentou ao serviço. Alguns dias volvidos, apresentou-se, sim, numa esquadra de polícia daquela capital, dizendo-se vítima de sequestro. Afirmava — e cada vez com mais gestos e minúcias — que dois indivíduos, intitulando-se polícias, o haviam detido e conduzido a um lugar desconhecido, onde o forçaram a permanecer durante vários dias. A polícia logo desconfiou da queixa, tanto mais que ainda há pouco tinha ocorrido o sequestro de Di Stéfano, o famoso futebolista do Real Madrid... Em silêncio, fizeram-se cuidadosas investigações que conduziram à verdade. O Pablo não tinha sido raptado, não. Apaixonado por uma criada de hotel, Pepa del Pilar, a quem prometera casamento, fora passear com ela e, naquela tão grata companhia, esquecer-se das horas.

O temor das consequências no serviço, levava-o àquela «invenção».

A polícia, porém, foi mais longe: descobriu que o Pablo — que contava quarenta anos e já tinha, portanto, idade para ter juízo — não era solteiro como dizia, e que andava era iludindo, com promessas que não poderia cumprir, a musa dos seus sonhos. Recolheu ao calabouço. A Pepa, essa está naturalmente desgostosa. Não porque tivesse perdido um casamento, disse, mas porque, ao enamorar-se de Pablo, este a convencera de ser bom rapaz e nunca ter tido mulher.

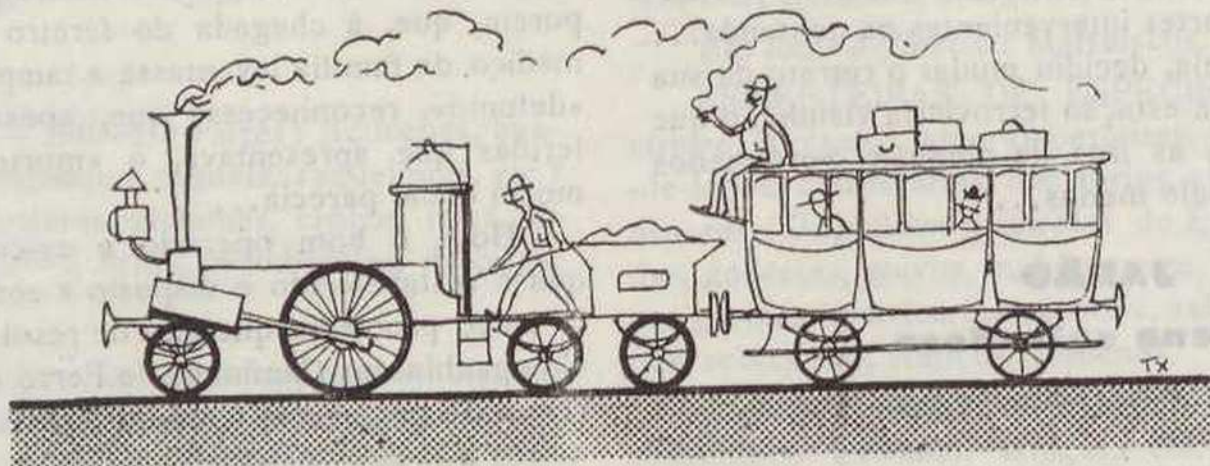
ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

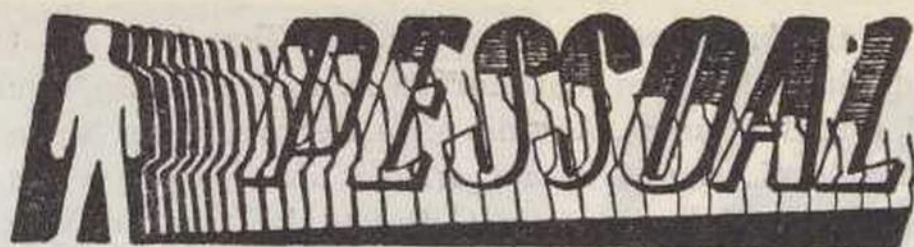
Os comodistas

Sessenta magnates do comércio «yankee», residentes no elegantíssimo bairro novaiorquino de New Cannan, e que diariamente se deslocam aos seus escritórios, em Manhattan, fazem a viagem de comboio — mas utilizando uma carruagem de propriedade particular! Porque, efectivamente, deslocarem-se de automóvel seria uma autêntica loucura, com os engarrafamentos medonhos do trânsito citadino e meterem-se em apertos, numa carruagem do vulgo, pareceria mal a potentes que se prezam... Por isso, os tais senhores recorreram ao expediente da carruagem privada, na qual naturalmente baixam as cortinas para não serem incomodados pelos olhares curiosos, e quiçá cobiçosos, dos outros pobres passageiros que têm de se lançar ao assalto do comboio, em cada estação, para conseguirem um «lugarzinho» sentado, até aos locais de trabalho. Uma vez nos seus luxuosos gabinetes, esses magnates observam um isolamento absoluto — para poderem, à vontade, pôr os pés em cima das mesas, que é a posição ideal de todo o homem supercivilizado...

Claro que para disfrutarem desse privilégio, os membros de cada uma das associações expressamente criadas nos E. U. A. para adquirirem os direitos a essas carruagens, têm de pagar uma modesta sobretaxa de duzentos dólares (6000,00) por ano, além das suas «assinaturas». Mas vale a pena. A prova é que há nomes que figuram há mais de cinco anos na bicha, à espera de ocupar uma vaga! Algumas dessas associações vão mais longe: mediante uma quota suplementar, concedem aos seus sócios o direito de transmitirem aos seus herdeiros este tão apreciado privilégio ferroviário.

O mal é que estas comodidades todas não evitam o enfarte do miocárdio ..





PROMOÇÕES E NOMEAÇÕES

A contar de Julho de 1963:

A operários de 3.ª cl., Grupo B, das oficinas de Tracção — os operários da 4.ª cl., Grupo B, António Mont. Gomes, Avelino António Sobral, António Rod. da Silva, José Meirim, António Antunes, Francisco S. Craveiro, José Vieira, José Silva Ribeiro, Augusto Lopes Nunes, Augusto A. R. Rente, Manuel J. M. Graça, Mário Alberto Alves, Francisco J. Machado, Manuel Pedro Baptista, José Augusto R. Cardoso, Ramiro Cardoso Branco, Humberto A. C. do Vale, António José Pombeiro, Amílcar Mateus Lázaro, José Alcaravela Abreu, Dionísio R. dos Mártires, José de Matos Tavares, Raimundo Horácio Sousa, João Pinho Lavrador, Fernando F. Marques, João Santos Bernardes, Sebastião Coelho, Miguel J. V. Ferreira, José Honório, David Mendes Catarino, Fernando José Lopes, João de Oliveira Sá, Artur Martins da Eira, Jesuino Ant. Gervásio, Alfredo Jacinto da Silva, Lucílio José Marcelino, Evaristo M. Carolino, Eugénio Santos Cardoso, Inácio Horta Martins, Marcolino Roseta Lopes, Joaquim Gaspar Reis, Manuel S. Estorninho, Jaime Luts Maia, António da Graça Jorge, Artur J. S. D. de Sousa, Joaquim Pedrosa, Luts Alves F. da Rosa, Manuel Arruda Fernandes, Manuel António M. Lemos, António Correia Lobo, Aníbal Oliveira Rainho, Albino Gameiro Pedro, Norberto Morais Mendes, Filipe Joaquim de Oliveira, Manuel Braz, António Domingos Santiago, Fernando Neves Barroso, Augusto M. C. Leal, Manuel Lopes, Joaquim A. C. S. Cachado, António Maria Remédio, José F. F. Carramanho, Manuel Luts, Manuel Rosa Oliveira, José Barros Cardigos, José Gonç. M. Ribeiro, Manuel F. Alves Rosa, José Augusto Corvo, Rodrigo Franc. Cardador, António Ferraz Santos, Carlos Alves dos Santos, António Lopes M. Bicho, António A. J. Gregório, Carlos Sousa, António Caval. Morais, José J. S. Coutinho, Adelino dos Santos e António Soles Gonçalves.

Nomeados Operários de 4.ª cl., Grupo B, das Oficinas de Tracção — os Operários eventuais, Celestino Cação Parente, José Francisco Conceição Pina, Manuel Gois Ladeira, José Neto Simplicio, João Carlos Oliveira Santos, Manuel Balhau Veiga, Lino Andrade Oliveira, António Duarte Machado, João Marques Baltazar, Adalberto Francisco Coimbra, Benedito Francisco Silva, António Vaz Tacão, Manuel Fernando Sirgado O. Paulo, Arménio Lopes Póvoa, Joaquim Graça Luz, Manuel José Norte Romão, José Sobreira Torres, Vitor Manuel de Jesus dos Santos, Fernando Martins Lopes Duarte, Angelo Pedrosa Grilo, Reinaldo Cabrita Barragão, Manuel Augusto Pereira Guilherme, Sebastião Manuel Cansado Cabrita, José Mendes da Silva, João Oliveira Fernandes, António Isidoro Martins, Manuel da Costa, José Silva Duarte Cordeiro, António dos Santos Carvalho, José da Silva Vieira, José Tondela Monteiro Grilo, Mário Correia Marques Durão, Americo Conceição Dias Branco, Rui José Vieira Venâncio, José dos Anjos Abreu, Feliciano Rodrigues Marques, Armando Abreu Dias, Filipe Armando da Cruz Sousa, António Simões Reis, José Gonçalves Anjo, José Lima Serrano, João Catorze Cavaca, Manuel Venâncio Sousa, José Duarte Belo, Adelino José Branco Seragoila, Antonino Fern. Coelho, José Francisco Martins Costa, Manuel Marques, António Sousa Baptista, Joaquim Pedro Mendes, José Francisco Matos Cabanas, Manuel Carlos Camelo, Eduardo Cerqueira Santos Ferreira, Valdemar Nogueira Dias, Arnaldo Oliveira Gomes Ferreira, António da Silva Marinho, Fernando Humberto Moreira, Augusto Andrade Martins, Afonso Bessa Ferreira e José Pereira Teixeira.

Nomeados Operários de 4.ª cl., Grupo B, das Oficinas de Tracção — os Serventes de 1.ª cl., Manuel Lapa, Américo Gonçalves, Manuel Mendes dos Santos e José da Conceição Leal.

Nomeados Operários da 4.ª cl., Grupo B, das oficinas de Tracção — os Serventes de 2.ª cl., Diamantino R. Vitorino, Joaquim F. Rodrigues, João de Sousa Amigo, José Dias Pires, José Duarte Maneira, Cipriano Lucas Vieira, José dos Santos, Luts Ferreira Figueiredo, Carlos Luts de Andrade, José Augusto Rodrigues, Joaquim Costa Gonçalves, Manuel Santinho Inocência, Túlio José Gregório, Guilherme Marques de Matos, Florival Encarn. Afonso, José Manuel Braz, Amorim Nascimento Sousa, José Eduardo S. Pires, Joaquim Guerreiro, João Gonçalves Costa, Manuel Tapada Félix, Augusto Baptista Matias, Irédio Rabaça Martins, Joaquim Dias Branco, Joaquim Amaral, António Sabino de Matos e Gilberto Conceição Santos.

Nomeados Operários de 4.ª cl., Grupo B, das Oficinas de Tracção — os Serventes de 3.ª cl., Isidro António dos Santos, João Marques Nogueira, Manuel da Silva, Adriano Ant. M. Lagarto, Júlio Maria Francisco, João Arménio R. Ribeiro, Luts Augusto And. Leitão, João Marques Gomes, José Bernardo S. Monteiro, João da Costa L. Galante, Mário Neves Lapa, António Viegas Guerreiro e Joaquim Calcinha Ribeiro.

Passagem a Operários de 1.ª cl., Grupo A, das Oficinas de Tracção — dos Operários de 1.ª cl, Grupo B, José Lopes Vitorino, Vitor M. da Silva, Manuel Oliveira Simples, Daniel Rodrigues Roque, Carlos Ferreira Alfaro, Rogério Mendes Cruz, Agostinho Rodrigues Pinto, Augusto P. N. Cardanho e Henrique Rodrigues Santos.

Passagem a Operários de 2.ª cl., Grupo A, das oficinas de Tracção — dos Operários de 2.ª cl., Grupo B, Joaquim Duarte, José J. Graça da Silva, Joaquim Marques Jesus, Raul Pina Rodrigues, Rogério V. Casimiro, João F. Gigante, Joaquim Costa Vital, João dos Santos, António C. D. Pereira, Mário Nunes e Sérgio Trovisqueira Matos.

Passagem a Operários de 3.ª cl., Grupo A, das oficinas de Tracção — dos Operários da 3.ª cl., Grupo B, Manuel J. M. Graça, José Jesus R. Alves, Mário Ferreira C. Pratas, João Pratas Marceneiro, João dos Santos, José Augusto A. Fernandes, Adelino Santos País, José Romano Zacarias, Angelino Matos Dias, Vitor M. C. Martins, Mário Teófilo Silva, Raul Santos Fernandes, Delfim Matos Roque, Joaquim G. Condeço, José M. T. Barradas, José Maria Ribeiro, Alfredo A. Pestana, Dionísio R. Mártires, João Nunes Ferreira, Ernesto Dias Galvão, João Bagina Miranda, Augusto Matos Serrano, Amaro Silva B. Alfaro, João Pereira Balsinha, António Maria Rodrigues, Carlos Alberto Silva, Beethoven R. Monteiro, João Luts S. S. Maia, Alfredo Rodrigues Camarão, Ramiro Delgado Santos, António J. G. R. Mendes, António Joaquim Boralho e Aníbal Tomé Beja.

Passagem a Operários de 4.ª cl., Grupo A, das oficinas de Tracção — dos Operários de 4.ª cl., Grupo B, Raul Marçal Cotovio, Jerónimo M. V. C. Oliveira, António Marques Simões, António Pires S. Pedro, Carlos A. Lontro Neto, António F. B. Araújo, Júlio M. G. Barrosó, Luts Ferreira, Antero Maia Ramos, Orlando Rodrigues Luts, Manuel Oliveira Filipe, Zeferino P. Gonçalves, Avelino F. S. Calaça, Amável M. Casaleiro, Mário Santos, Coelho e Manuel Gaspar Ruas.

A Inspector de secção de exploração — o Subinspector de secção de exploração, Joaquim Gil Nogueira.

A Inspector de receitas de 2.ª cl. — o Verificador de receitas, Josué Alberto Gonçalves Carrelo.

A Verificador de receitas — o Factor de 1.ª cl., Artur Cardoso da Guia.

A Chefes de estação de 1.ª cl. — os Chefes de estação de 2.ª cl., Francisco Ribeiro e Alberto Simões Lopes.

A Chefes de estação de 2.ª cl. — os Chefes de estação de 3.ª cl., José Bernardino, António do Espírito Santo, Manuel António Faria, Armando Augusto Filipe e João António Pereira.

A Chefes de estação de 3.ª cl. — os Factores de 1.ª cl., Elias António Pereira, António da Silva Ferreira, António Pescante dos Reis, Amândio Alves de Carvalho, José Maria Antunes e João Bernardo Ramos.

A Factores de 1.ª cl. — os Factores de 2.ª cl., Francisco Tavares da Costa Grilo, José Godinho Sobral, João Pereira de Matos Carita, Luts Carapeto Dias, Angelo José Gomes, Ernesto Marques, António Marques Machado, José Firmino Cabrita, Mário Pombo Ribeiro, António Maria dos Santos, José Valenté, Francisco Roberto Mouco Júnior, José Nogueira dos Santos, Fernando Augusto Ventura de Carvalho, Eduardo Alexandre, Evaristo Jorge, António Mendes Geraldés, Manuel António Alves, João Bernardes, José Gomes da Silva Queirós, José Lourenço, José Simões Louro, Emilio Alfredo Monteiro, Arnaldo Gomes Pessoa Pires, José da Conceição Belo, Francisco Chambel, Francisco Lopes Farto, Jacinto Tavares de Castro, António de Matos Tomé e Venceslau de Jesus Gomes.

A Factores de 2.ª cl. — os Factores de 3.ª cl., José Justo de Leão Mendes, Vasco José Cardoso, Eliseu da Silva Gonçalves, José Ludgero Carrilho Leiria, António Bastos Barradas, Luts Alves André, José Albano Cónim, Rodérico Vinagre Vitorjno, Sebastião Monteiro Soares, José Maria Fernandes, José António Borges, José Cardoso, José Candeias Amaro, José Caetano Guerreiro Patrocínio, Joaquim Céu Gonçalves, Virgílio Marreiros Cabrita, Joaquim Maria Monteiro, José Martins dos Santos, Alberto Simões Luzeiro, Isidro de Oliveira Lopes Valente, António dos Anjos Trindade Marinheiro, Venâncio Miranda Raposo, Fernando Serras Alves, António João Teixeira Amaral, António Joaquim Moutinho, António Lopes Godinho, António Redondo Pato, António Vertissimo Ferreira, Armando Marques Grácio, Luts Sousa António, José de Jesus Ferreira, António Esperança Belchior, António Oliveira Coelho, Rodrigo Sousa Andraz, Joaquim de Assunção Godinho Calado, José Augusto Ladeiro Gonçalves, Romão Francisco de Sousa, Francisco Baptista dos Santos, Cassiano Serrano Alves, Luts António de Jesus Dias, António Moreira Monteiro, João António Fonseca, João António da Silva Manjerona e Domingos António Xarepe.

A Fiéis de cais — os Conferentes de 1.ª cl., José Luts Penedo, Adelino Monteiro Tralhão, José Augusto Guedes Tavares, Manuel Maria, José Ribeiro e Francisco dos Santos Carvalheira.

A Conferentes de 1.ª cl. — os Conferentes de 2.ª cl., António Lopes Rego, Belmiro Barbosa da Silva, Augusto Gomes, Alcino Dias da Cunha, Joaquim Ribeiro da Fonseca e Francisco Leal.

Nomeados Conferentes de 2.ª cl. — os Serventes de 1.ª cl., José Augusto Garcia, e Joaquim Teixeira.

Nomeados Conferentes de 2.ª cl. — os Serventes de 2.ª cl., António Margato Martins, José Vieira Júnior e Armando Rodrigues Gomes.

Nomeados Guarda-freios de 2.ª cl. — os serventes de 2.ª cl., António Guerreiro Rafael, João Teixeira, José Maria Ferreira da Silva, Bastião de Sousa, António Maria Teixeira, António Luis, Manuel Carvalho de Almeida, Mário da Costa Oliveira, Jaime Gonçalves Neves, Augusto Pereira, Valdemar Augusto Cordeiro, Maximiano Gomes, João António Madeira dos Santos, Manuel Lourenço Nogueira Fernandes, Álvaro de Sousa, Fernando António Ferreira, Ricardo Pinto Soares, António Violante Vieira, Amândio Ferreira São Pedro, João Carraca Nunes, Mário Duarte Oliveira, José Fernandes dos Santos, Francisco António da Silva, Elias dos Reis Paulino, Joaquim Ferreira Vieira, José de Sousa Duarte, Abílio Maria de Matos, José Maria Cerqueira, António Teixeira, António Fonseca Carnaz, Manuel Gomes Boer, Manuel de Sousa, Domingos Fatsca de Oliveira, Diamantino Boavida Afonso, João de Matos de Oliveira, Luts Tomé Ribeiro e José Carvalho Rodrigues Coelho.

A NOSSA CAPA

Seixal — uma fragata