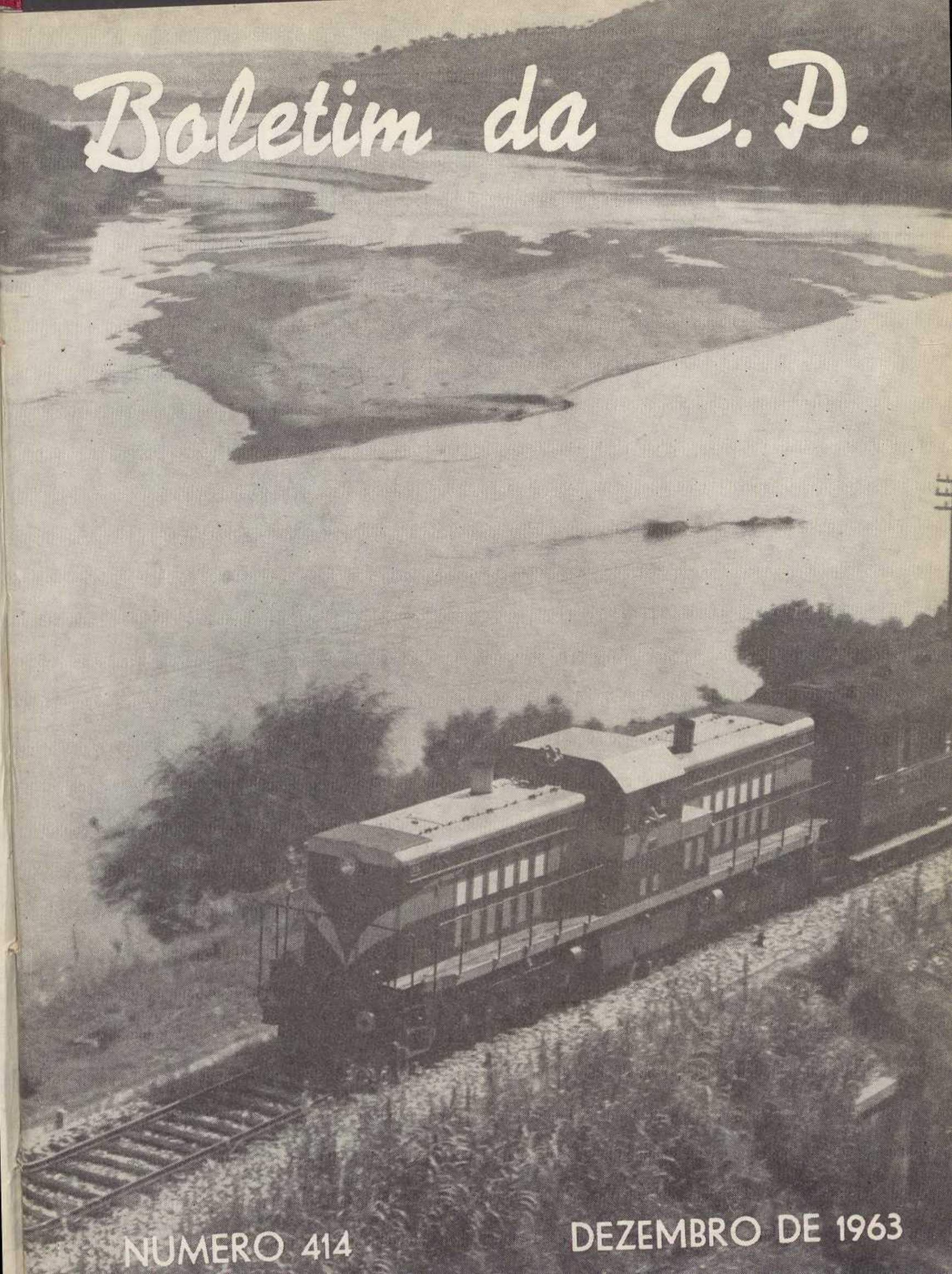


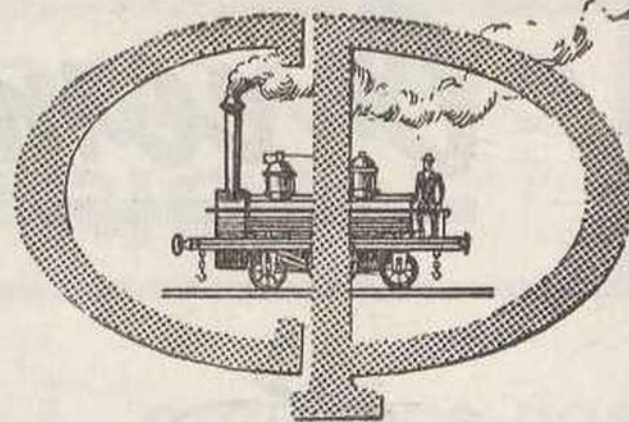
Baletim da C.D.



NUMERO 414

DEZEMBRO DE 1963

Boletim da



N.º 414 • DEZEMBRO 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 comboio da Zé



OLHANDO em seu redor, um pouco a medo
— Não fosse alguém ouvir —
O Menino Jesus, pé ante pé,
Ia deixar ali mais um brinquedo
No sapatinho daquela chaminé...

À branda claridade das estrelas
Aqui e além, a pontilhar o céu,
O Menino Jesus olhou e viu
Dentro do sapatinho
Uma cartinha que a seguir abriu
Com ternura infinita. Eis o que leu:

«Jesus Menino

Eu tenho sido um belo rapazinho:
Não falto à escola,
Sou amigo da mãe
Rodeio de carinhos o meu pai
Quando, tão cansadinho,
Do seu trabalho vem...
Por isso, meu Menino,
Gostava que pusesse
Dentro do sapatinho,
Isto... se tu pudesses,
Um comboio igual aos que o meu pai
Sabe tão bem guiar!
Mas... pequenino, daqueles de brincar!
Tu conheces, não é?

Adeus, meu bom Menino. Um beijinho do
Zé».

Sorriu-se o Deus Menino.
Depois, metendo a mão
No pesado bernal
Tirou de lá um brinquedo p'ró Zé
Que colocou, então,
No sapatinho, sobre a chaminé.

É dia de Natal.
Lá na aldeia
Já toca o sino — convida à oração!

O Zé
Ajoelhado
Diante do altar do Deus Menino
Fitando a imagem toda envolta em luz
De Jesus pequenino
Murmura:

— Obrigado, mil vezes! O teu comboio é lindo!
Obrigado, Jesus!...

O HOSPITAL DO TRABALHO E OS FERROVIÁRIOS

O Dr. Ramos Dias, Director do H. T., esclarece-nos sobre os novos benefícios criados para a classe

ENTREVISTA DE ANTÓNIO DIAS

Os problemas da assistência, nos variados ramos que a sua designação comporta, não são de ontem nem de hoje — são de sempre, desde que o indivíduo, o trabalhador que se consome física ou intelectualmente, precisou, como ser social que é, de enfrentar as intempéries da vida.

A frágil argila humana tem um preço cada vez mais caro e não surpreende, por isso, que esses problemas, na sua especificação de assistência médica, adquiram dia-a-dia maior acuidade e uma amplitude que abrange trabalhadores e patrões, estes tão empenhados como aqueles em debelarem o pior dos males do nosso tempo — a doença. É evidente que o objectivo é no seu todo inatingível. Mas a luta, essa, demonstra que o sofrimento se pode amenizar e, em muitos casos, evitar, restaurando a saúde, o braço para o trabalho, a alegria de viver, em suma, o que de mais precioso há na vida do homem.

Dentro deste princípio nunca a nossa Empresa se alheou de assunto tão crucial, porfiando por proporcionar ao seu pessoal os meios acessíveis em matéria de assistência. Compreende-se: para a C. P. como para todas as entidades patronais de mentalidade evoluída, o homem é muito mais que um mero factor de trabalho, algo mais que simples instrumento interveniente no ciclo produtivo da Empresa. É, sim, o elemento básico de toda a produção, a peça fundamental e transcendente que para cumprir a sua missão necessita de condições materiais favoráveis que acautelem e protejam a sua actividade: uma assistência médica, permanente e eficaz, aliada a medidas seguras, preventivas contra os acidentes de trabalho.



O Hospital do Trabalho, na Rua das Taipas, em Lisboa

O lar do ferroviário, pelas vicissitudes e perigos derivados da profissão, merece bem um apoio assistencial, o mais eficiente possível, tão seguro como carinhoso, tão rápido como necessário e ocasional.

A Administração viu assim o problema, com a oportunidade realmente devida, e pensou justamente ir ao seu encontro, assumindo responsabilidades que muito beneficiarão a família ferroviária, embora esta não possa ser

totalmente libertada de despesas provenientes da defesa e conservação da sua saúde, o que seria o ideal. Mas de qualquer modo — «Roma e Pavia não se fizeram num dia» — a regalia que a Empresa coloca ao dispor do pessoal e seus familiares constitui um decidido passo em frente, nesse campo.

Referimo-nos ao contrato estabelecido entre a C. P. e o Hospital do Trabalho, este representado pelo director do mesmo o sr. Dr. Ramos Dias, cirurgião distinto e de marcado renome, que na sua qualidade de especialista da Companhia há alguns anos já se tem revelado um grande amigo dos que servem e labutam no caminho de ferro.

Mas quais as condições em que esse contrato se processou? Que benefícios são facultados aos ferroviários e seus familiares? O que é o Hospital do Trabalho?

● *Sorrisos de confiança e calor humano*

As interrogativas enunciadas compreendem-se. Se os funcionários da C. P. passam a usufruir de novas prerrogativas de carácter hospitalar, eles necessitam naturalmente de saber, com os pormenores indispensáveis, as condições do estabelecimento que os pretende receber e, consequentemente, dos encargos que para o facto lhe são atribuídos.

Precisamente para dar satisfação a essa expectativa, fomos um dia destes, na companhia do Dr. Élio Cardoso, editor do nosso Boletim, ao Hospital do Trabalho. Recebeu-nos ali o Dr. Ramos Dias, e logo através de uma visita a todas as dependências, nos inteirámos tanto da prestigiosa personalidade daquele ilustre cirurgião como do ambiente que envolve doentes, enfermeiros e médicos assistentes.

Não há dúvida de que a ambiência das casas deste género é sempre traçada pelo respectivo Director. Da sua comunicabilidade, do seu sentido psicológico e humano dependem a frieza ou o calor que entristece ou anima todos os que o destino ali abrigou. Daí o não estranharmos ser a casa hospitalar da Rua das Taipas uma casa onde o silêncio das paredes não mergulha na ansiedade das almas, apavorendo-as, intimidando-as, pungindo-as mais na sua dor, mas sim um estabelecimento onde cada um dos doentes, mesmo os que se debatem com casos da maior gravidade, patenteiam manifesta confiança na recuperação da

sua saúde — essa confiança que o Dr. Ramos Dias a todos transmite com o seu dinamismo, a sua palavra amável, estuante de fé, de carinho e de amor.

Não estamos na presença de um hospital moderno, actualizado, modelar, não. A concepção de um estabelecimento dessa natureza, sobre a qual o seu Director se debruça, conforme projectos e planos traçados e aprovados, só daqui por algum tempo poderá concretizar-se. Mas é — e disso não haja a menor dúvida — no pulsar da sua actividade, provido de um conforto humano e de uma probidade de processos tão evidentes, que a palavra Hospital, sempre gélida na sua sonoridade, entra no ouvido, amorosa, fruída de humanidade.

● *Capacidade para 80 doentes quase todos de cirurgia*

Retomemos, porém, as linhas gerais que nos conduziram ao Hospital do Trabalho e ouçamos os esclarecimentos gentilmente prestados pelo sr. Dr. Ramos Dias.

— Normalmente, a capacidade do Hospital — começou o ilustre cirurgião — é de 80 doentes. E de facto não interessa aumentá-la, mesmo depois das obras que vão executar-se para modernizar todo o estabelecimento, entre as quais avultam um bloco operativo completamente novo e modificações adequadas para a instalação de uma policlínica. E não interessa aumentar essa capacidade porque as características que aqui mantemos, quanto à permanência dos doentes, é a de um escoamento de certo modo rápido, numa proporção média que não vai além de dez dias de estada, desde a operação à consequente convalescença, por cada internado.

E depois de darmos conta da função e distribuição das várias dependências, desde a sala de operações, quartos particulares, análises clínicas, câmaras de reanimação, enfermarias, gabinete de Raios X, laboratório, farmácia, secção de fisioterapia e mecanoterapia, ortopedia, electrocardiografia, até à biblioteca, que também ali não falta, o Dr. Ramos Dias, no seu gabinete, abrindo diante de nós e do Dr. Élio Cardoso as plantas onde constam as obras a efectuar, as quais espera, na sua maioria, estejam concluídas no prazo de um ano, prosseguiu, revelando-nos como nasceu a sua iniciativa.

— Não é coisa de hoje — sublinhou — a ideia

da criação de um hospital para a classe média. Há muitos anos que estudo o problema, dentro de moldes que satisfaçam o seu objectivo, prescindindo do aspecto comercial da exploração. Por isso estou empenhado em dar a devida latitude à obra, propondo-me torná-la extensível à classe ferroviária, dentro de condições especialíssimas, que não podem sofrer confronto com as exigidas por outros estabelecimentos similares. Daí a razão do contrato a firmar com a C. P., praticamente já em vigor desde Setembro último, e cujas condições, creio bem, são economicamente muito favoráveis.

terísticas do tratamento. Só há uma excepção e essa diz respeito a transfusões de sangue, quando for caso disso, em que será cobrada mais a importância de 500\$00, referente ao honorário clínico do médico transfusionista, já que o custo do sangue parece não suscitar problemas, porquanto, a solidariedade, generosidade e camaradagem tradicionais dos ferroviários, desde que estes saibam que o seu sangue é destinado aos companheiros de trabalho, permite formar um número de dadores suficiente para as necessidades da classe.

Entende-se, portanto, que, por mais importante que seja o caso de cada doente, desde



✱

O sr. Dr. Ramos Dias entre o editor do Boletim da C. P. e o autor desta reportagem, mostra os novos planos para a remodelação do Hospital do Trabalho.

✱

- **O caso mais importante de intervenção cirúrgica e consequentes tratamentos para os empregados de vencimento até 2 000\$00 nunca excederão esta importância, a não ser quando necessária a aplicação de transfusões de sangue.**

No decorrer da entrevista, a conversa passou a incidir sobre os pontos básicos em que o internamento dos ferroviários e seus familiares é realizado.

Especifica o contrato que o preço fixo do internamento é de 2 000\$00 para os doentes do foro cirúrgico geral. Esses doentes são enviados pelos respectivos serviços de Assistência da C. P., ficando excluídos os que forem vítimas de acidentes de trabalho, para os quais — esclarece-se — já existe um contrato antigo, em uso. Neste preço estão incluídos todos os encargos, seja qual for a duração do internamento e quaisquer que sejam também as carac-

que o seu vencimento não atinja dois contos mensais, o consequente internamento fica sujeito às condições acima enumeradas.

— Mas recebe o Hospital apenas doentes de cirurgia geral?

A esta interrogação, aprestou-se o Dr. Ramos Dias a esclarecer devidamente:

— Não. Evidentemente que a cirurgia domina o nosso campo de acção, mas nem por isso deixamos de aceitar também casos de medicina urgente, que careçam de estudo, de esclarecimento ou de socorro imediato. Não os casos crónicos, como se subentende. O preço de internamento diário é de 35\$00, para os doentes enviados pela C. P. por intermédio dos seus Serviços Médicos, excluindo os medicamentos aplicados. Estes serão debitados aos preços normais das tabelas, visto a reduzida importância que se cobra por diária não permitir outras alternativas de maiores descontos.

● **Noutros casos, a operação mais melindrosa não custará mais do que o ordenado de um mês do empregado.**

No prosseguimento da entrevista, o distinto cirurgião, entre o editor do nosso Boletim e o autor destas linhas, evidentemente alvo de sucessivas perguntas, continuou, com precisão, a pormenorizar e a esclarecer todas as dúvidas.

Por força do contrato, o Hospital do Trabalho obriga-se ainda a internar e a tratar agentes da C. P. que ali desejem ser internados por sua própria deliberação, bem como pessoas de família. Este aspecto carecia igualmente de ser devidamente tratado.

— Quais as pessoas de família?

O Dr. Ramos Dias precisou:

— Como família compreende-se a esposa do ferroviário e filhos. Para os outros familiares — pais, por exemplo — as condições podem alargar-se, desde que se verifique, caso por caso, que não há mistificações, ou seja o de indivíduos com maiores recursos financeiros pretenderem aproveitar-se dos benefícios criados para os ferroviários dentro de uma compreensão que visa sobretudo a face social. E creio bem que é inequívoca esta verdade, pois os preços estabelecidos são de facto assaz favoráveis.

Aproveitámos a ligeira pausa do ilustre Director do Hospital do Trabalho para anotar-mos esses preços, assim determinados: diárias na enfermaria, 45\$00, e nos quartos particulares, conforme o seu conforto, 75\$00, 100\$00 ou 150\$00; no piso da sala de operações são: até 100\$00 (*pequena cirurgia*), 250\$00 (*média cirurgia*) e 400\$00 (*grande cirurgia*). Os honorários clínicos regulam-se como segue: 50\$00 a $\frac{1}{4}$ do mês de ordenado (*pequena cirurgia*), meio mês de ordenado (*média cirurgia*) e um mês, o máximo portanto, (*grande cirurgia*). As transfusões estão englobadas na mesma condição para os internados por intermédio da Assistência da C. P. a que já nos referimos atrás.

Como se verifica, a operação mais melindrosa nunca pode custar mais do que um mês de vencimento do funcionário e, quanto à classificação do grau de operações, o Sr. Dr. Ramos Dias elucidou que, por exemplo, uma intervenção à apendicite está incluída na média cirurgia, enquanto ao estômago, diz já respeito à grande cirurgia.

Esclarece-se ainda que os pagamentos podem ser efectuados (só honorários clínicos) a prestações mensais — no máximo de doze — desde que o agente assim o pretenda. Neste caso, o internamento será feito recorrendo-se aos Serviços Médicos da Companhia. Mas, se o funcionário desejar efectuar o pagamento total, de uma só vez, o internamento será tratado directamente pelos interessados com o Hospital do Trabalho.

Estas são, nas suas linhas gerais, as cláusulas mais importantes no referente à segunda modalidade em que os ferroviários podem socorrer-se do estabelecimento hospitalar da Rua das Taipas.

● **Os reformados também poderão desfrutar de idênticas regalias embora não estejam abrangidos pelo contrato.**

Mas havia realmente pontos que a reportagem não poderia deixar de aclarar. Por exemplo: e a posição dos reformados e suas famílias?

O distinto cirurgião, pondo à prova a sua amizade pela nossa classe e demonstrando que os trabalhadores do caminho de ferro na situação de reformados lhe merecem a mesma estima e apoio social, elucidou:

— Os reformados não estão incluídos nas disposições da Comissão de Assistência da C. P. Mas se a Companhia entregar termo de responsabilidade, englobá-los-emos dentro de tal preceito. Nos outros casos, temos o maior empenho em lhes ser prestáveis, facultando-lhes as mesmas condições, tomando em consideração o seu vencimento à data da passagem à reforma. Esta casa tem grande apreço por todos os que consomem os anos da sua existência ao serviço do Caminho de Ferro, pelo que não podia distinguir uns dos outros no campo assistencial. Como disse, aqui não se procura o negócio, mas pôr ao alcance dos que sofrem as vastas possibilidades da cirurgia, com o menor dispêndio para as bolsas de mais débeis recursos.

A entrevista estava concluída. As últimas palavras do Dr. Ramos Dias ficaram-nos na mente, plenas de sinceridade, daquela sinceridade transparente de que déramos conta logo que entrámos no Hospital da Rua das Taipas. Que bom seria se, idealizando um sonho que não é de todo irrealizável, pudéssemos um dia ler, na fachada de um estabelecimento congénere: Hospital dos Ferroviários!

A preparação dos agulheiros da Companhia ante as exigências das novas técnicas ferroviárias

PARA o desempenho de qualquer actividade profissional, por mais modesta ou simples que seja, torna-se necessária a aquisição prévia de um determinado número de conhecimentos básicos que permitam desempenhar cabalmente essa actividade. Quanto mais elevado for o grau de preparação profissional, maior, mais eficiente e mais confiante será o trabalho de cada um; mas este grau de preparação só poderá ser obtido pelo

considerados essenciais para as várias carreiras, em especial as que interferem na segurança da circulação de comboios.

Vem hoje a propósito referir a Circular N.º 1134 da Divisão da Exploração (I. P.), de 10 de Agosto de 1961, na qual se actualizam e explanam as normas a que deve obedecer a preparação dos auxiliares de agulhas e manobras.

Em função desta actualização de progra-

✱

Uma aula em pleno funcionamento

✱

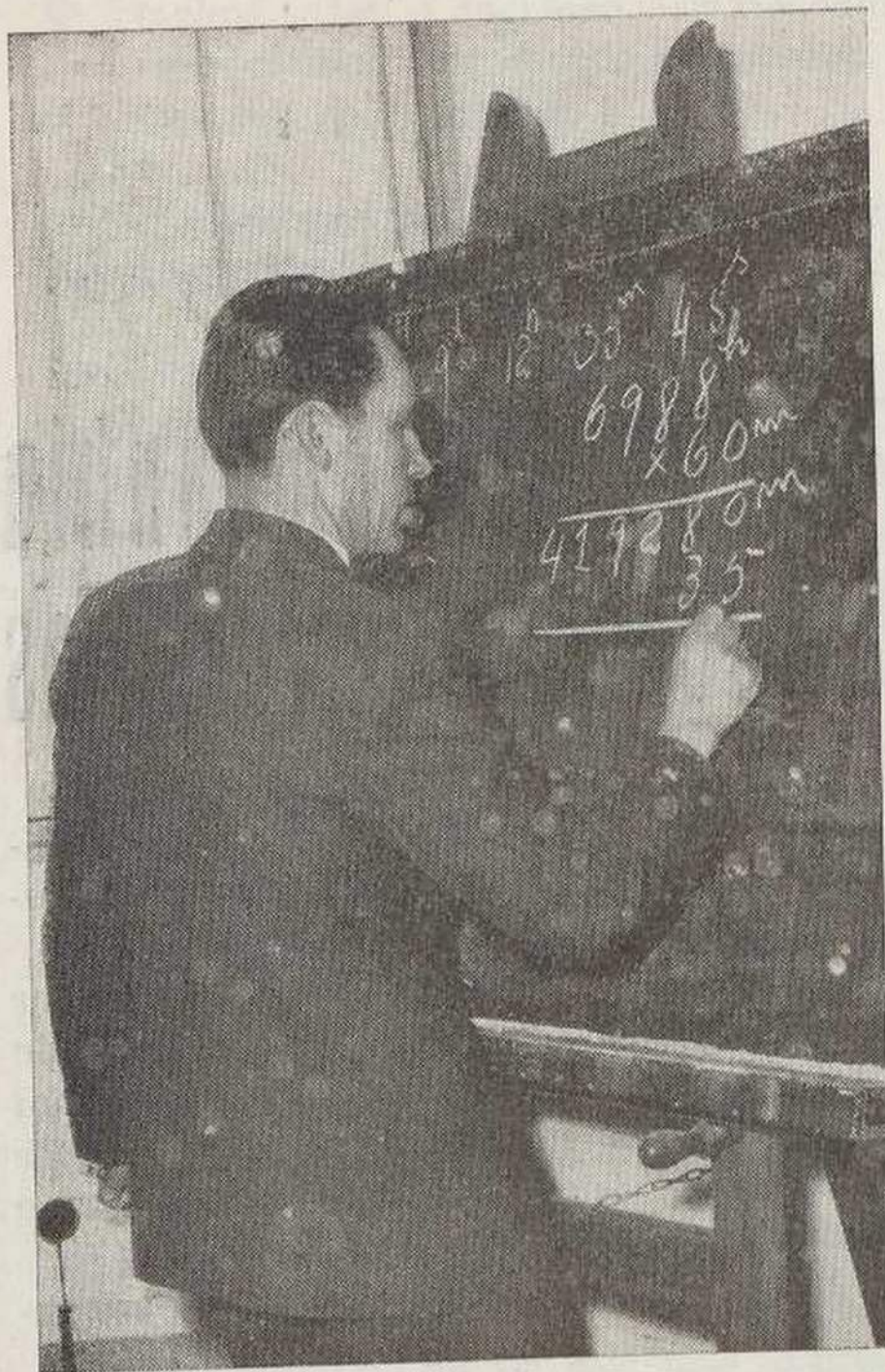


desenvolvimento de uma instrução profissional intensiva ministrada a todos aqueles que pretendem abraçar determinada carreira.

No que se refere ao caminho de ferro, a orientação, formação e instrução profissionais têm merecido o maior interesse e carinho da parte das entidades superiores responsáveis pela missão a que estas se destinam, bem patenteada, já, através de diversas Circulares, actualizando e coordenando os programas

mas — e para haver uma maior uniformidade nos conhecimentos dos agentes com a categoria de agulheiros ou capatazes de manobras — foi resolvido superiormente, e em boa hora, apetrechar estes agentes de conhecimentos teóricos e práticos concernentes à sua missão, através de cursos de aperfeiçoamento.

Seguem-se algumas notas elucidativas sobre o funcionamento de um dos últimos cursos de aperfeiçoamento profissional para



Resolução de exercícios de aritmética, no quadro.

agulheiros e capatazes de manobras que funcionou em Lisboa (Rossio). No decurso deste, foram ministradas diferentes matérias visando, essencialmente, as exigências da função do cargo:

- Elementos de sinalização;

- Agulhas e encravamentos;
- Normas sobre circulação de comboios;
- Engatagem;
- Frenagem;
- Serviço de manobras.

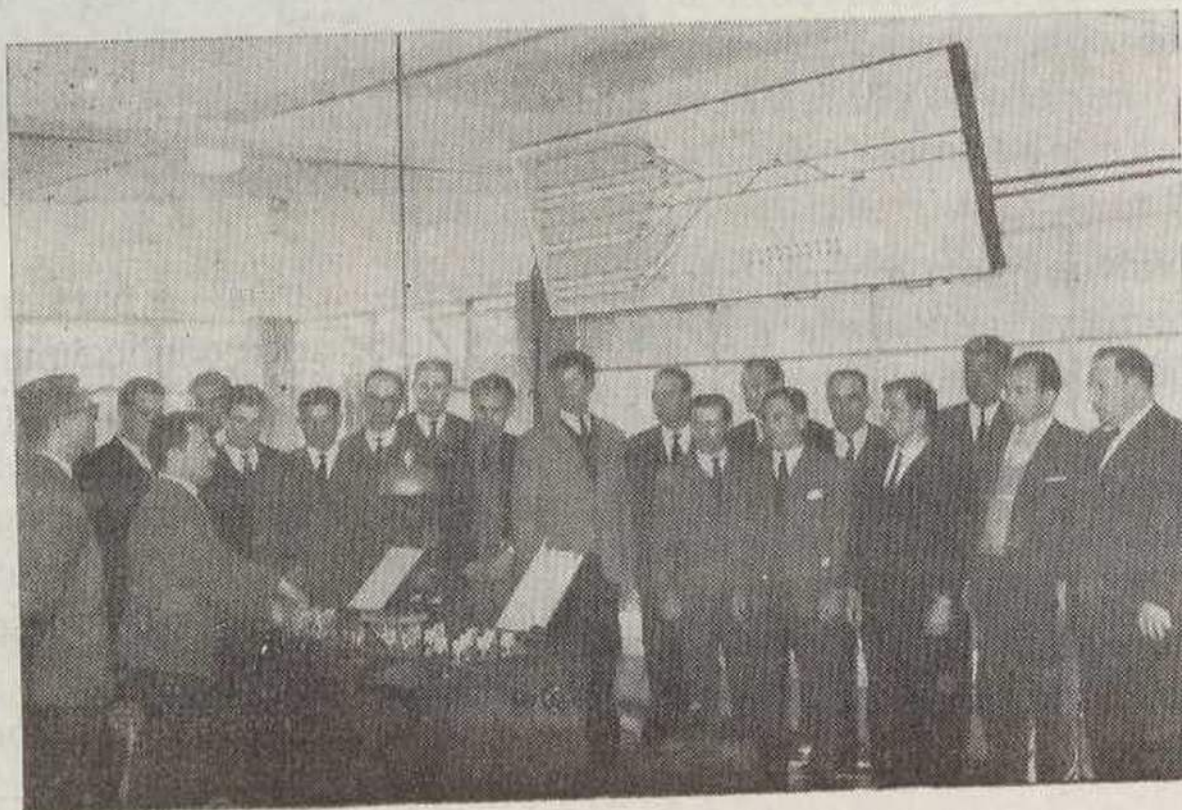
Estes cursos foram férteis em ensinamentos práticos, conforme elucidam as gravuras que ilustram este breve apontamento. Todos os instruendos tomaram contacto directo com as novas sinalizações eléctricas - tipos «Siemens» e «Jeumont» - bem como, ainda, com o posto de sinalização de Lisboa (Rossio).

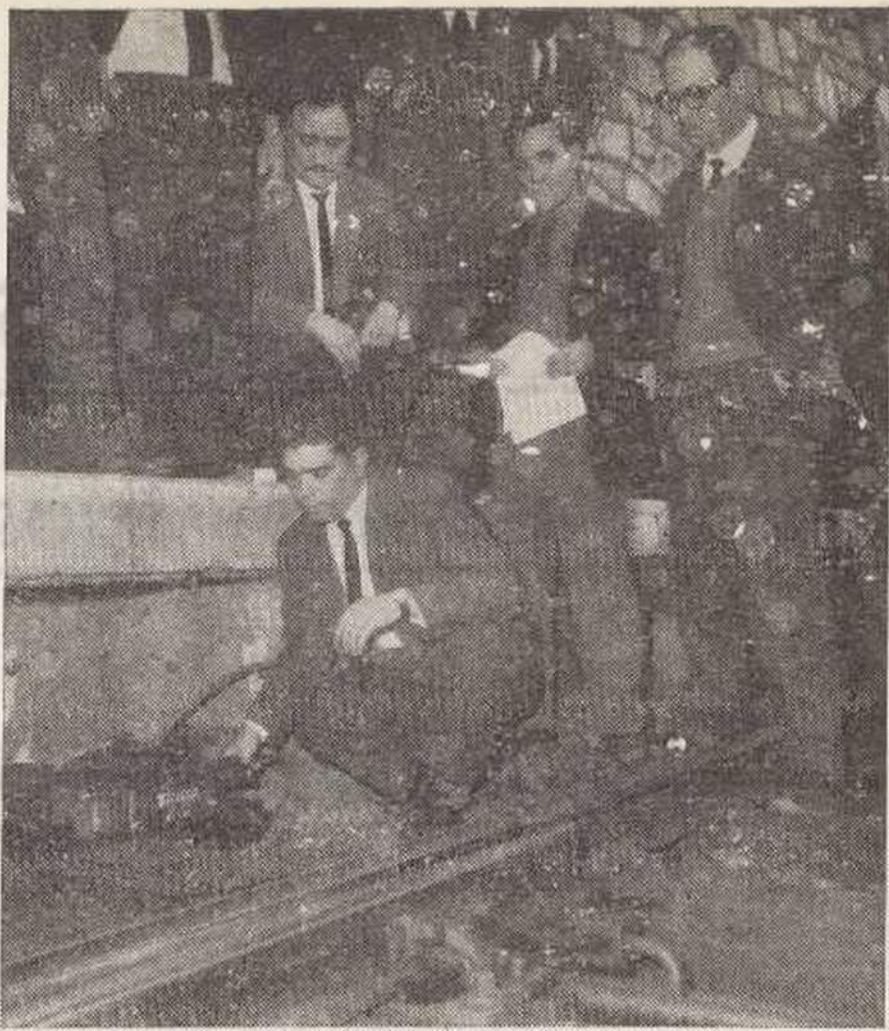
Com esta ordenação de matérias, os agentes saem dos cursos com uma valorização profissional mais esclarecida, em virtude da oportunidade de relacionarem a teoria com a prática. Além disso, os assuntos a versar nos mesmos são devidamente orientados dentro do campo pedagógico, de acordo com a capacidade dos agentes e as exigências fundamentais do cargo, tentando, acima de tudo, proporcionar-lhes a obtenção do conhecimento real das responsabilidades inerentes à sua missão cumulativamente com a oportunidade de contactar, directamente, com o complexo problema da circulação de comboios.

Para o efeito, e em certos casos, até, foram simuladas avarias em agulhas - uma das anomalias mais frequentes nas linhas electrificadas - como se verifica numa das gravuras em que um dos instruendos executa a manobra manual de uma agulha provida de motor eléctrico, utilizando a respectiva manivela.

Também o aspecto cultural não foi menos-prezado na preparação destes agentes e,

Um instruendo actuando na mesa de comando do Posto de Sinalização de Lisboa-Rossio





Manobra manual de uma agulha com motor eléctrico após uma avaria simulada

assim, foram-lhes igualmente ministradas aulas de português, cultura geral e elementos de aritmética.

Uma importante conclusão se tirou dos instruendos que frequentaram os cursos de formação e aperfeiçoamento — aludimos em especial ao pessoal de agulhas e de manobras sem instrução obrigatória nas estações — que se pode resumir em três breves palavras: Vontade de saber! E foi sob este incentivo que se obteve o alento para o desenvolvimento da «Campanha de Valorização Profissional», iniciada em 20 de Novembro último e que abrange cerca de 4500 agentes da Divisão da Exploração.

A FÁBRICA DE LOCOMOTIVAS «KRAUSS-MAFFEI» COMEMOROU O SEU 125.º ANIVERSÁRIO — Este grande centro fabril de Munique, onde se construíram as primeiras locomotivas a vapor — a «Munchner», em 1838, e a «Bavaria», em 1844 — é hoje um dos principais complexos fabris da Alemanha Federal. Deixou de construir locomotivas a vapor em 1956 e, presente-mente, é uma organização altamente especializada em locomotivas eléctricas e diesel-eléctricas, com larga exportação para mais de 40 países de todo o mundo. Na gravura, uma diesel V 200, dos Caminhos de Ferro Federais Alemães, construída pela Krauss-Maffei.

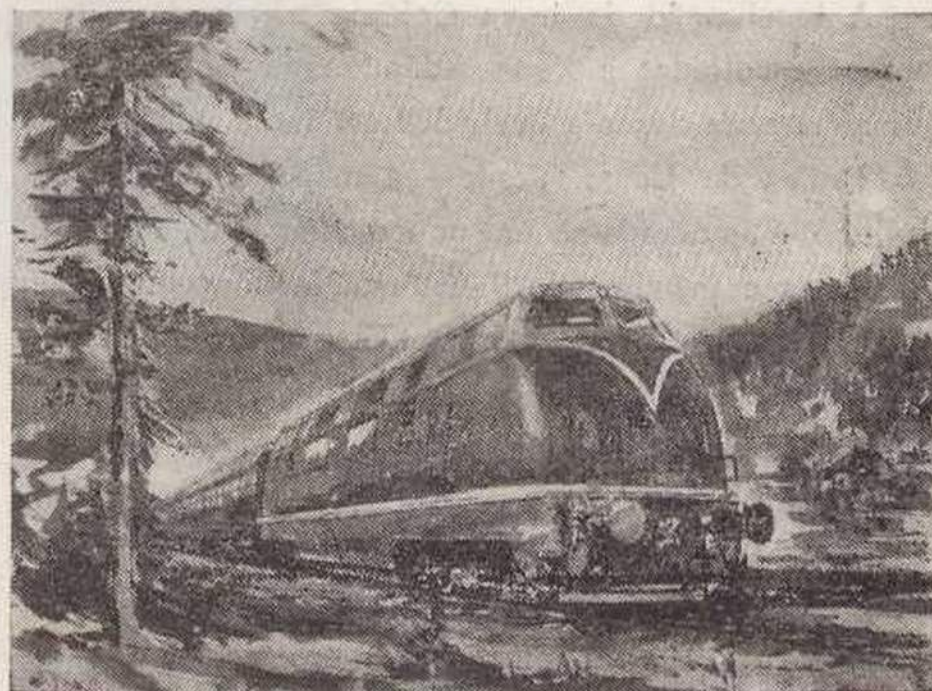
Dr. José Capão Farinha

Por designação da Direcção-Geral da Companhia, o sr. dr. José Capão Farinha, agente de tráfego da Divisão da Exploração, passa a dirigir, a partir do pre-



sente número do *Boletim da C. P.*, a secção profissional anteriormente a cargo do falecido sr. eng. Botelho da Costa.

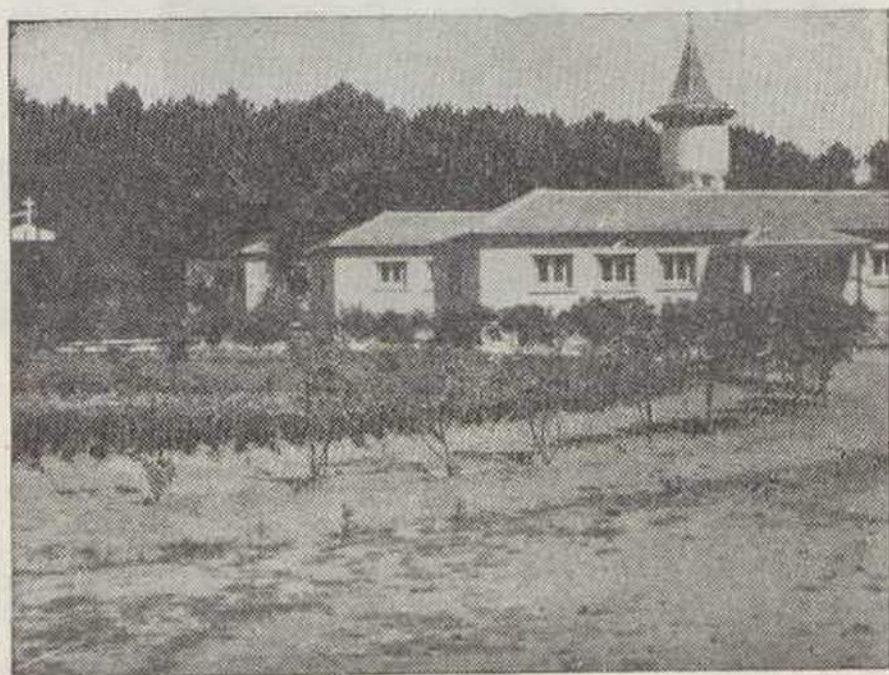
O dr. Capão Farinha, possuidor de experiência pedagógica como professor do Liceu Gil Vicente e como superintendente da Instrução Profissional da Divisão da Exploração — onde está procedendo, com grande entusiasmo à introdução de novos métodos de ensino ferroviário segundo as modernas regras da tecnologia social em voga — vai oferecer-nos, com a eficiência precisa, estamos certos, uma colaboração efectiva a todos os títulos valiosa, interessante e útil.



Colónia de Férias de Valadares

PARA FILHOS DE FERROVIÁRIOS

NO prosseguimento da sua já grandiosa obra social, a C. P., por intermédio da Comissão de Assistência, mandou construir mais uma Colónia de Férias de clima marítimo, para melhores benefícios dos filhos



Grupo de camaratas da nova colónia marítima

de seus empregados, de além Mondego, evitando assim a viagem longa e maçadora das crianças que, do Norte de Portugal, tinham de se deslocar para a Colónia de Férias da Praia das Maças.

A localização da nova Colónia não poderia ser melhor escolhida: a Zona Atlântica da Costa Verde que se estende desde a Praia de Lavadores até à Rainha das Praias da Costa Verde — a magnífica Praia de Espinho —, situando-se um pouco a norte da Praia de Valadares e próxima do Sanatório Marítimo do Norte e da Casa de Saúde «Heliântia». Esta faixa atmosférica é fortemente iodada, e, segundo a opinião dos médicos, das melhores de Portugal.

Da sua edificação em vias de acabamento, estão já concluídas 8 camaratas, amplas, airosas e muito arejadas. São do mais moderno que existe, com capacidade para 40 camas cada, perfazendo assim um total

para 320 crianças cada turno. Sendo 3 os turnos por época, totalizam 960 crianças os filhos de ferroviários que passam a beneficiar dos banhos de mar ou do seu favorável clima iodado.

Além das camaratas, também já está edificada a enfermaria com 14 camas, apetrechada com todos os requisitos modernos, uma linda capela privativa, de belo estilo, casas para a regente, jardineiro e guarda; dormitório para o pessoal vigilante, sanitários e lavabos, e ainda em vias de conclusão o edificio das cozinhas, cantina, refeitório e salão com uma área de 400^m² que dá para 400 crianças, tudo isto para ser dotado com o mais evoluído apetrechamento do género, incluindo cozinha a vapor.

A sua situação geográfica, com a construção da Avenida do Atlântico (que sai da Ponte da Arrábida e ligará todas as praias da Costa Verde até Espinho),



Um aspecto do recinto destinado ao recreio dos estagiários

fica magnífica, prevendo-se ainda a abertura de um túnel que ligue a Colónia directamente à praia, evitando-se assim que as crianças atravessem a Avenida nas suas deslocções até à beira-mar.

A actuação das brigadas móveis de colheita do Instituto Nacional de Sangue

ao serviço do próximo

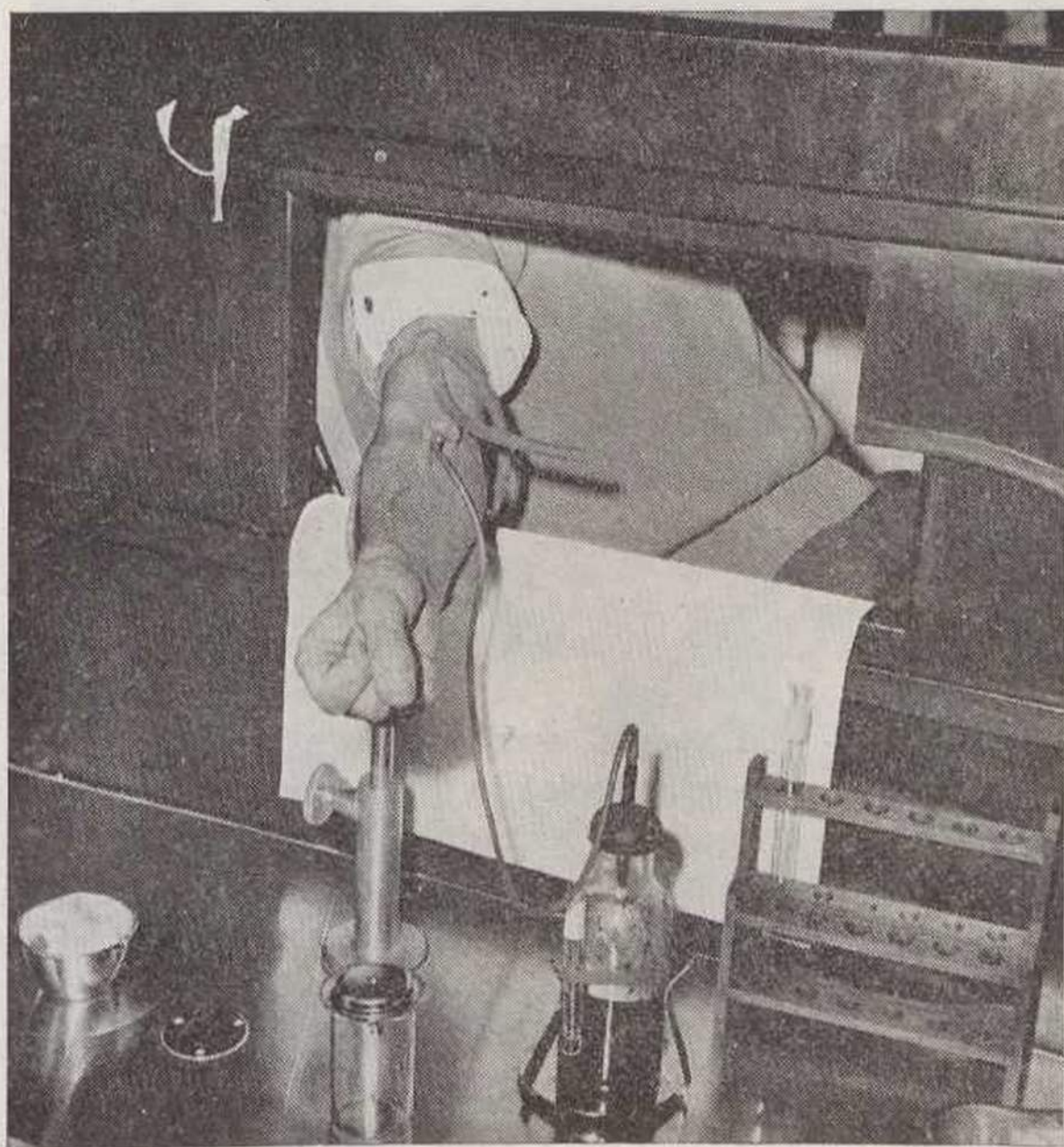
Pelo Dr. ABEL CANCELA D'ABREU

Director do Instituto Nacional de Sangue.

ESTA o Instituto Nacional de Sangue a intensificar a propaganda da dádiva benévola de sangue, procurando generalizá-la a toda a população, pois o problema da falta de sangue nos Hospitais continua a impor-se com aspecto de urgência, na medida em que

uma série de programas intitulados «Uma gota de sangue e renasce uma vida» e, na própria Televisão, o assunto tem sido abordado em vários programas.

E que na verdade nunca é demais insistir sobre o valor do sangue como produto essen-



Na realidade não é preciso muito para dar sangue: basta ter saúde e um pouco de boa vontade...

cada vez é maior o consumo desse valioso e indispensável meio terapêutico. Com o intuito de esclarecer as dúvidas mais comuns têm-se publicado na Imprensa muitos artigos, assim como notícias, sobre a colheita de sangue; emitiram-se através do Rádio Clube Português

cial à vida. Quando um doente não está apto a fabricá-lo em quantidade suficiente ou quando sofre de hemorragias graves, é indispensável que lhe seja feita uma transfusão de sangue. Mas estas transfusões só são possíveis se previamente tiverem sido feitas dádivas de

sangue por outros homens para quem, como seres humanos conscientes dos seus deveres para com a sociedade, a solidariedade não é um princípio vão.

E como é que qualquer um de nós poderia um dia exigir sangue para se tratar se não o tivesse também já oferecido para a protecção dos seus semelhantes?

Não podemos pedir aos outros o que não somos capazes de lhes dar e, pensar que o dinheiro tudo resolve, também não é solução para este caso, uma vez que a espécie de «mercadoria» não permite que se negocie: o nosso sangue dá-se, não pode ter valor de venda.

Uma das razões que em geral mais impede as pessoas de darem o seu sangue, é o medo.

Num inquérito realizado há pouco tempo

Sangue criou brigadas móveis que vão colher localmente o sangue oferecido pelos voluntários.

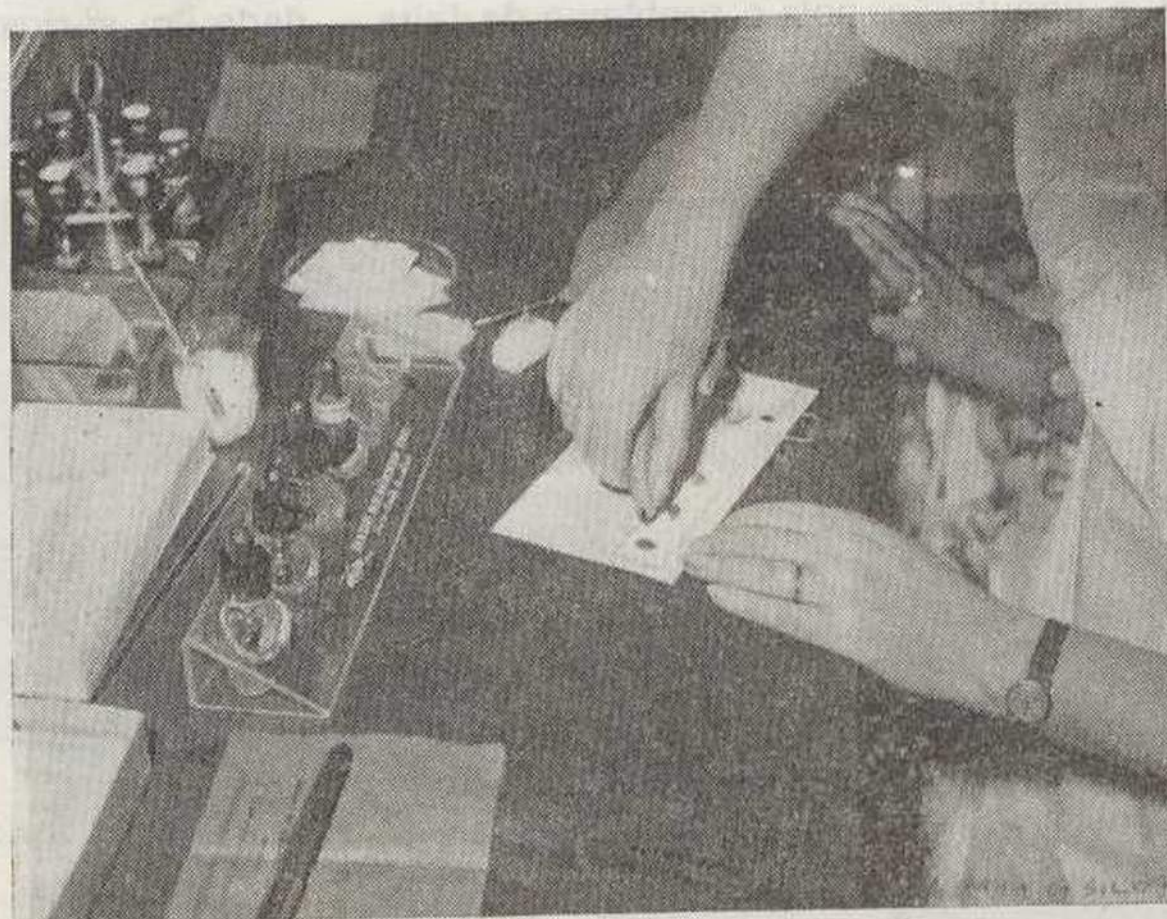
Isto porque nem todos os que trabalham têm a possibilidade de se deslocarem aos Hospitais para fazer a sua oferta, e ela é facilitada psicologicamente quando em grupos de indivíduos pertencentes a uma mesma empresa ou instituição, ou residentes na mesma localidade. O Instituto Nacional de Sangue, obtida autorização das direcções, e após um pequeno surto de propaganda com uma palestra, afixação de cartazes, distribuição de folhetos e por vezes a passagem de um filme, desloca uma dessas brigadas móveis de colheita à localidade, instituição ou empresa.

O pessoal das brigadas — formado por médicos, enfermeiras, assistentes de dadores

✱

Os dadores de sangue são seres humanos conscientes dos seus deveres cívicos e para quem a solidariedade não é princípio vão.

✱



em França, chegou-se à conclusão que realmente é o receio da picada da agulha e de que a extracção lhes faça mal à saúde que afasta a maioria das pessoas dos Serviços de Transfusões.

E no entanto a agulha da extracção não magoa mais do que a da seringa de qualquer injeção; quanto às possíveis consequências da perda de alguns centímetros de sangue, o exame clínico e laboratorial que antecede sempre a dádiva é uma garantia segura da sua inocuidade, pois todos aqueles que possam vir a ressentir-se com ela são imediatamente reprovados pelos médicos.

Para recolha dos resultados da campanha da dádiva benévola, o Instituto Nacional de

e pessoal auxiliar — leva consigo todo o material necessário que é posto a funcionar pela equipa e retirado rapidamente após a última colheita de sangue. Qualquer local pode ser utilizado: uma sala de reunião, uma cantina, um átrio, gabinetes de trabalho, etc..

A inscrição, o exame médico (percentagem de hemoglobina e proteínas; medição de tensão arterial, auscultação, interrogatório sobre doenças, etc.), a extracção e a pequena refeição duram mais ou menos cerca de 20 minutos.

Se o dador for reprovado por não ter condições físicas — por exemplo, falta de peso, baixa de hemoglobina — não perdeu tempo, pois, além do conhecimento do seu estado de saúde, fica a saber o seu grupo sanguíneo,

que consta de um cartão que lhe é posteriormente entregue. Esse cartão deverá acompanhar sempre o dador, posto que do conhecimento do grupo sanguíneo advém a possibilidade da transfusão de sangue imediata sem mais perdas de tempo, no caso de acidente ou operação de urgência.

Se o dador fica aprovado pode dar 250 ou 400 c. c. de sangue, conforme a sua compleição física. Após a extracção é-lhe oferecida uma ligeira refeição.

O sangue doado é rapidamente recuperado, e por isso o dador pode desde logo recommençar a sua vida normal.

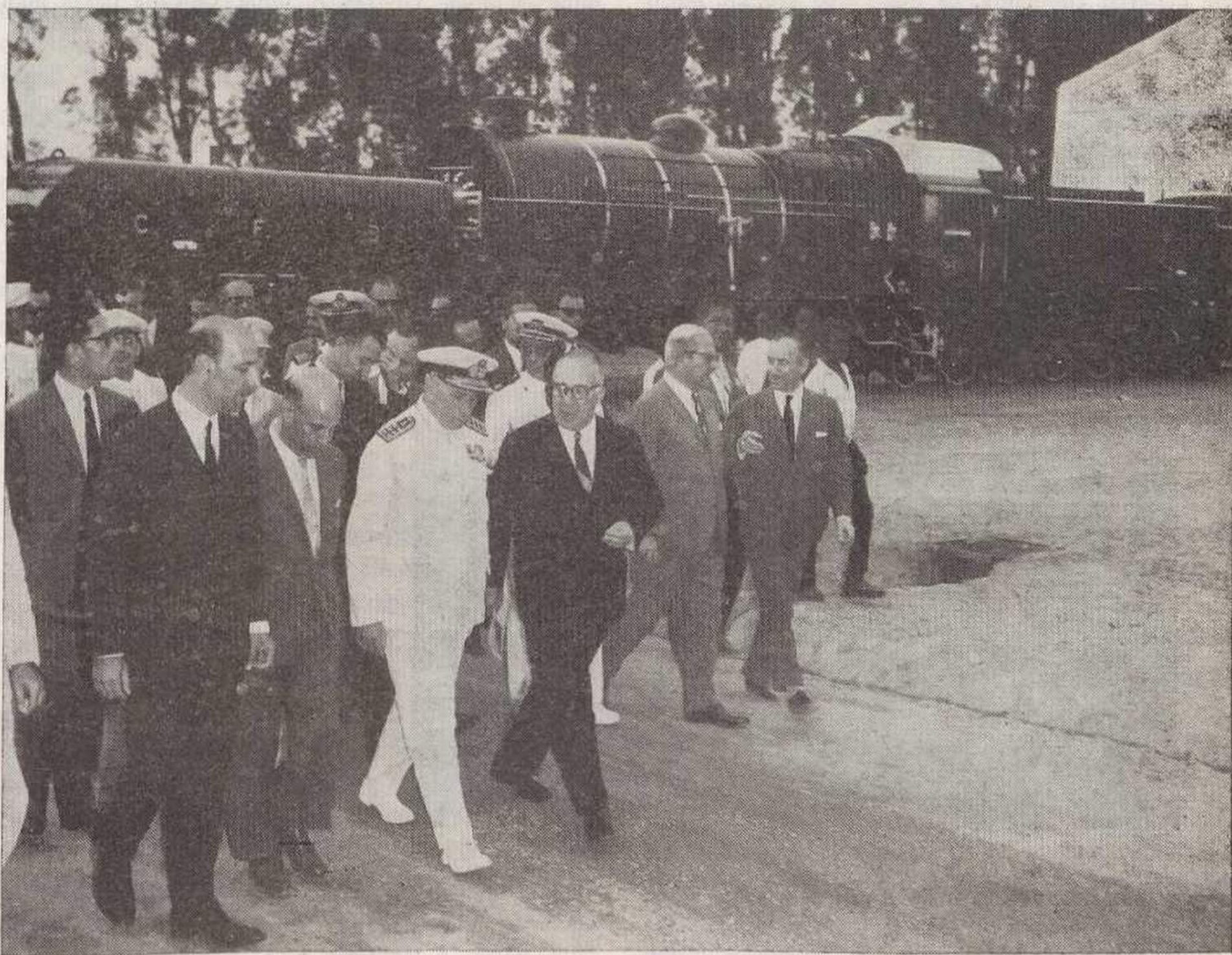
Por vezes é difícil compenetrar as pessoas do dever de dar sangue e que o podem fazer sem risco e sem apreensões.

Não raro é, porém, depois de uma primeira

visita das brigadas, os próprios dadores, ou quem os represente, sugerirem espontaneamente visitas anuais ou mesmo semestrais dessas brigadas.

Os funcionários de qualquer empresa, instituição ou os habitantes de alguma localidade que queiram contribuir com o seu sangue para os doentes dos hospitais sem demasiada perda de tempo, e colaborar assim para a solução deste problema, que pode tocar a todos individualmente, devem, desde já, dirigir-se ao Instituto Nacional de Sangue por escrito ou pelo telefone, para que sejam tomadas as disposições convenientes para a deslocação das suas brigadas de colheita.

Na realidade não é preciso muito para dar sangue: basta ter saúde e um pouco de boa vontade.



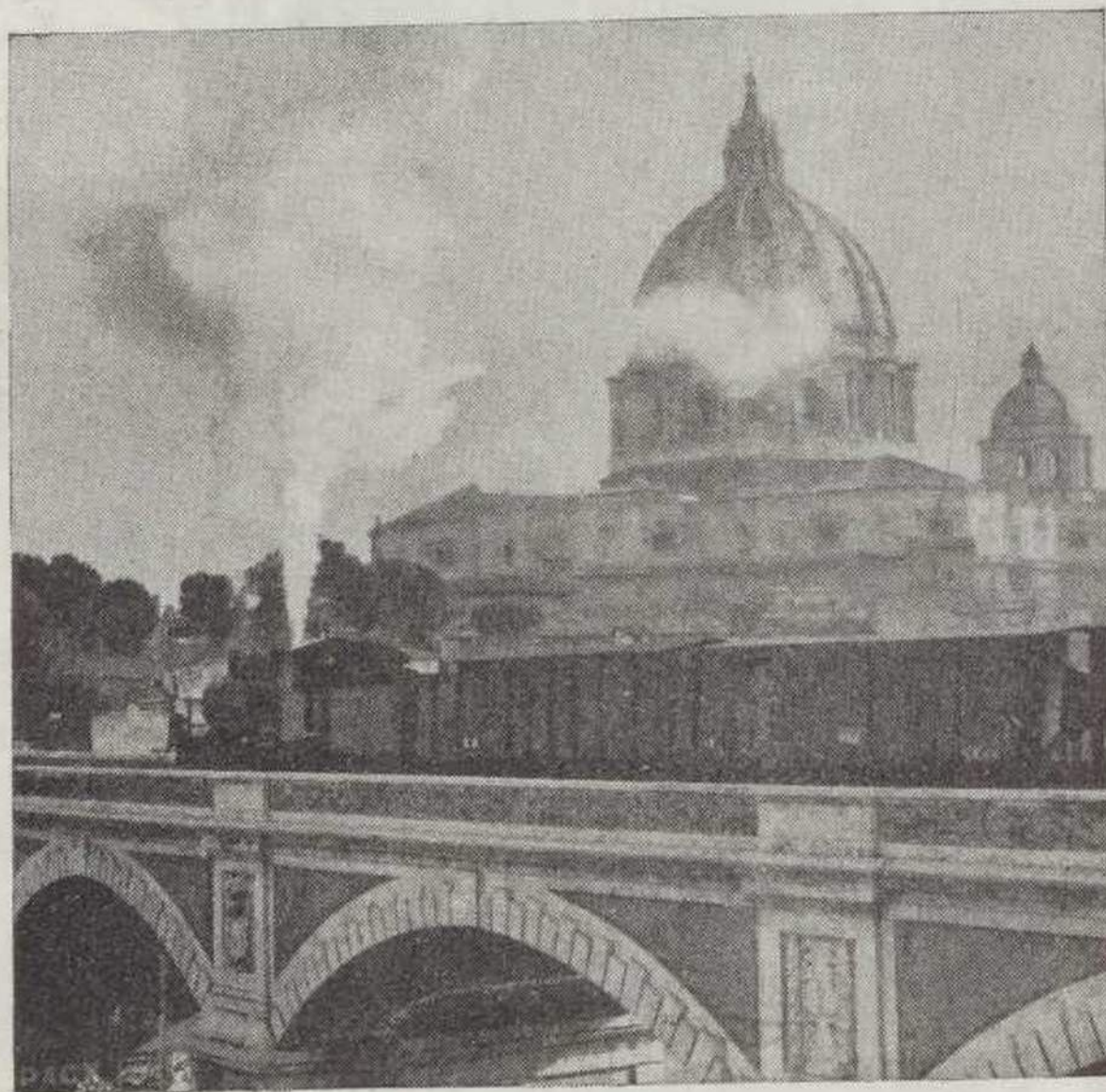
VISITA PRESIDENCIAL AO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA — O Chefe do Estado, sr. Almirante Américo Thomaz, no decurso da sua triunfal viagem a Angola, visitou as Oficinas Gerais de Nova Lisboa, onde teve oportunidade de apreciar a eficiência dos serviços ferroviários do C. F. B. — que emprega 17.000 agentes, ao longo dos 1.400 Km. de linha que se estendem desde Lobito à fronteira leste angolana. Num vigoroso discurso o Administrador-Delegado do C. F. B., sr. dr. Manuel Fernandes, exprimiu a gratidão dos ferroviários pela honrosa visita e manifestou o patriotismo e a fé inabalável daqueles, na unidade e nos destinos eternos da Nação.

O mais pequeno Caminho de Ferro de Estado do Mundo

QUEM se não tema de subir os numerosos degraus de escada que levam à cúpula da Basílica de S. Pedro, em Roma, é generosamente recompensado quando descobre o magnífico panorama da Cidade Eterna e, mais de perto, as alamedas e jardins do Vaticano, que, normalmente, não são acessíveis ao público. A vista demora-se, particularmente, sobre um edifício monumental, situado junto de duas linhas férreas. E qualquer iniciado sabe que se trata da estação do Vaticano. O Vaticano possui realmente o seu próprio Caminho de Ferro. Ele não tem, no entanto, nem pessoal, nem material circulante, os quais não são, por outro

Como todos sabem, a Itália assegurou a independência do Vaticano, pelo tratado de Latráo, em 11 de Fevereiro de 1929. O artigo VI deste Tratado estipula, principalmente, que a Itália deve construir uma ligação ferroviária e uma estação no Vaticano. A realização desta promessa começou logo, em 3 de Abril de 1929, e as obras, conduzidas em bom ritmo, terminaram dentro de pouco tempo.

A bifurcação do Caminho de Ferro do Vaticano acha-se situada em Roma-S. Pedro, na linha dos Caminhos de Ferro do Estado de Roma-Termini-Capranza Viterbo. A linha vaticana passa num



✱
Caminho de Ferro do Vaticano — O mais curto Caminho de Ferro de Estado do Mundo : 850 m.
✱

lado, necessários, porque a linha não tem senão 850^m. de comprimento e a sua exploração é assegurada pelos Caminhos de Ferro Italianos do Estado. Normalmente, não há qualquer transporte de passageiros. Mas, o Papa João XXIII iniciou, uma vez, uma viagem com partida da estação vaticana. Pode imaginar-se o prazer que o Chefe da Igreja teve em utilizar pessoalmente o seu próprio Caminho de Ferro.

viaduto de via dupla, com oito arcos, que atravessa a Via Aurélia. Atinge, seguidamente, por uma porta, o território e a estação do Vaticano. O término situa-se numa galeria de 94^m. de comprimento, dos quais 30^m. em via dupla e 64^m. em via simples. Construindo este túnel sob a colina, teve-se em vista reduzir ao mínimo os danos nos magníficos parques do Vaticano.

Quando a Mala-Posta era Senhora da Estrada

Por VASCO CALLIXTO

A velha diligência ou mala-posta, com todo o seu romance de aventuras que caracterizou uma época, é, de todos os meios de transporte de tempos idos, o que mais terá que contar. Carrão bamboleante e desconfortável que os nossos avós suportaram com coragem e com resignação, essa carripa que o cinema ainda hoje nos evoca foi, porém, autêntica rainha e senhora da estrada, tendo por ornamentos vivos as típicas figuras do cocheiro, do postilhão e dos sotas. Venceu-a o caminho de ferro, quando o progresso aniquilou essa imagem do passado, depois duma luta desesperada pela sobrevivência. Na impossibilidade de relatarmos todo o longo historial da mala-posta, vamos ocupar-nos das principais facetas que caracterizaram a sua existência no nosso país, reportando-nos assim ao já remoto ano de 1788, quando o dr. José Diogo de Mascarenhas Neto, Superintendente-Geral dos Correios e Postas do Reino, foi nomeado também Superintendente das Estradas e encarregado de dirigir a construção da estrada real de Lisboa ao Porto, factor indispensável para a criação do serviço de transporte de passageiros e malas de correio entre as duas cidades. Recuemos, pois, quase dois séculos, esqueçamos o presente e entreguemo-nos ao passado, com todo o seu sabor evocativo.

* * *

Apesar de todos os esforços empregados pelo Superintendente Mascarenhas Neto, a «sua» estrada, considerada um primor de

técnica, apenas conseguiu chegar a Coimbra, o que, valha a verdade, já foi um grande feito, ao fim de dez anos de trabalhos. Da Lusa-Atenas até ao Porto, continuaram as pachorrentas muares a encarregar-se dos serviços postais.

A estrada Lisboa-Coimbra foi aberta ao trânsito em 1798 e, a 17 de Setembro desse ano, inaugurou-se, com toda a pompa, o serviço de mala-posta entre a capital e a cidade do Mondego. A característica diligência ia começar a viver entre nós a sua atribulada existência, a que só o silvo agudo da locomotiva pôs termo, quase um século mais tarde.

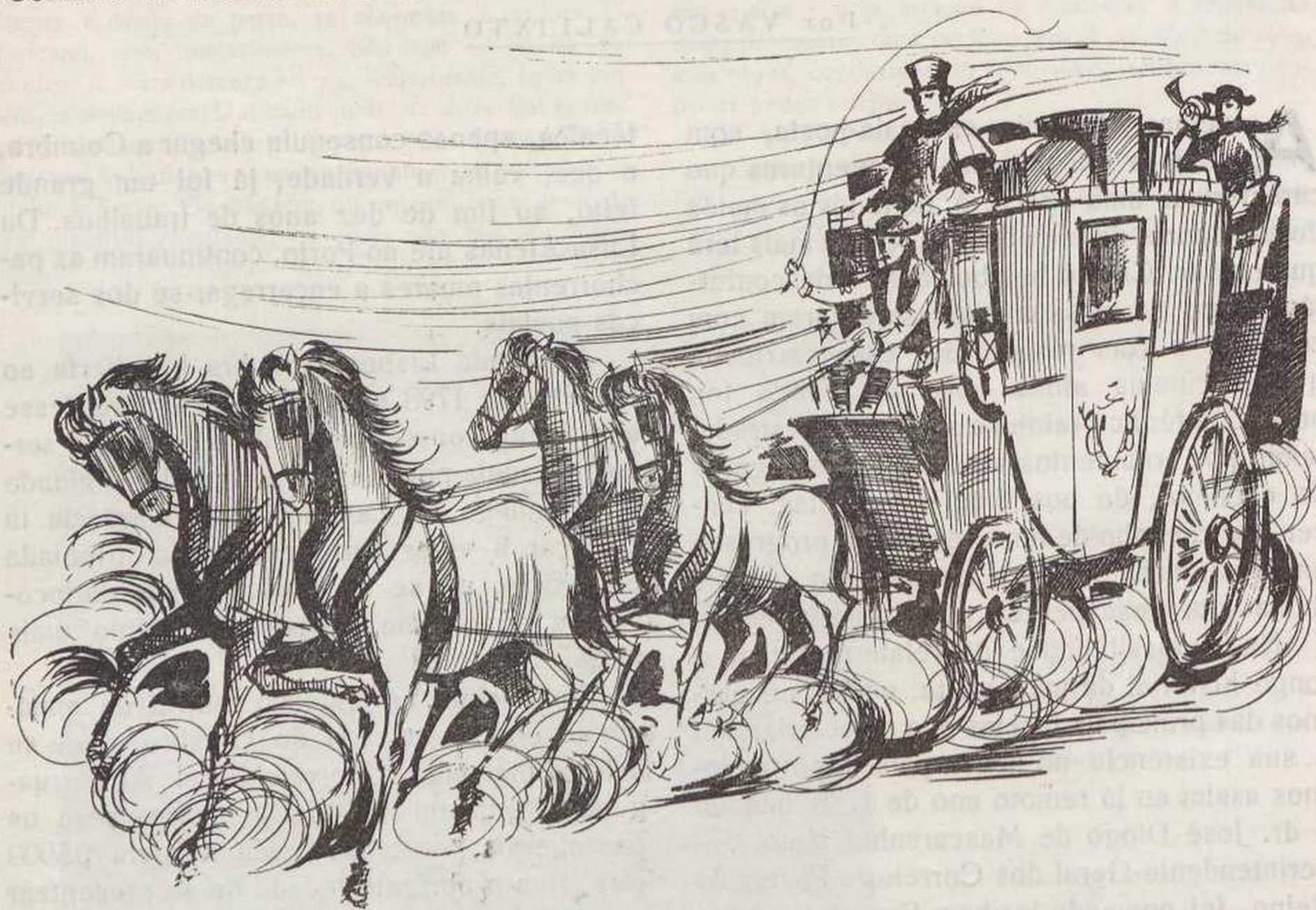
Em Lisboa, a estação central da mala-posta era na calçada do Combro, onde se achava instalado o Correio-Geral. As carruagens dispunham de quatro lugares para os passageiros, custando cada viagem 9\$600 réis, com a obrigatoriedade de se presentear o cocheiro e os sotas com 320 réis de gorjeta. De Inverno, viajava-se de dia, saindo a diligência da capital às 5 horas da manhã, e de Verão, para fugir ao calor, viajava-se de noite, sendo a partida às 5 horas da tarde. De Coimbra saía-se às mesmas horas e o encontro dos dois carros fazia-se sempre na Estalagem dos Carvalhos, situada no lugar dos Carvalhos, no concelho de Porto de Mós, mais ou menos a meio do percurso. O velho edifício, onde os nossos avós passavam horas e horas, enquanto os animais e os próprios passageiros descansavam, ainda há poucos anos existia, como cremos que ainda

existirá, bem saudosos de tempos idos, em que tão grande movimento registava.

Este primeiro serviço de mala-posta em Portugal, bastante atribulado por sinal, durou apenas cerca de seis anos. O público, avesso a viagens e a deslocações, não correspondeu. Raro era quando a diligência partia com a lotação completa, apesar de dispor apenas de quatro lugares. Tudo se tentou para salvar a situação, mas, primeiro, a paralisação das obras da estrada para o norte do Mondego e, depois, a ameaça das invasões francesas, acabaram com a mala-posta Lisboa-Coimbra em meados de 1804.

Rainha, até onde se ia... de barco a vapor, Tejo acima. Mas o esforçado inglês foi ainda mais infeliz do que o Superintendente Mascarenhas Neto. Três meses depois da inauguração, esta carreira acabou.

Em 1830 apareceu uma nova linha de mala-posta, bastante extensa, pois alcançava Badajoz, sendo o ponto de partida em Aldela Galega, hoje Montijo. A viagem durava 36 longas horas, incluindo mais de 10 horas para descansos. Em Badajoz fazia-se o transbordo para a diligência espanhola, que seguia para Madrid, e assim, em seis dias, fazia-se a ligação entre as duas capitais, pela



Esta oarripana foi autêntica rainha e senhora da estrada, tendo por ornamentos vivos as típicas figuras do cocheiro, do postilhão e dos sotas.

Quase um quarto de século mais tarde, quando a paz voltou, surgiram novas tentativas para o restabelecimento do serviço de diligências. O inglês Milley Doyle, que viera até cá quando da chegada dos exércitos britânicos e por cá ficara, pensou fundar uma companhia de mala-posta para servir, principalmente, as termas das Caldas da Rainha, a que devia, por certo, ser devotado. A carreira foi, de facto, inaugurada em Julho de 1826, entre aquela cidade e Vila Nova da

módica quantia de 28\$000 réis. Seis meses depois, a mala-posta do Alentejo estava «arrumada», e assim a velha diligência conhecia mais um desaire. O mau estado das estradas acabara com a carreira. Poder-se-á hoje fazer ideia do que seria uma viagem de mala-posta pelo Alentejo em pleno mês de Agosto? Pobres dos nossos avós!

O Norte do país também deu cartas na existência deste pitoresco meio de transporte. Com efeito, em Maio de 1852 estabele-

ceu-se o serviço de diligências entre o Porto e Braga, chegando mais tarde a Guimarães. Os concessionários foram mais felizes ou percebiam mais do negócio, pois o que é certo é que em 1871 ainda se ia de mala-posta da cidade Invicta até ao berço da nacionalidade.

Com Fontes Pereira de Melo, ministro das Obras Públicas em 1852, melhoraram-se consideravelmente as estradas. O esclarecido homem público envidou todos os esforços para que se concluísse a estrada Lisboa-Porto, de modo a permitir estabelecer a desejada ligação terrestre entre as duas cidades. A carreira da mala-posta Lisboa-Coimbra voltou a circular em 1855, mas não havia forma de poder prosseguir além-Mondego. E entre a capital e o Carregado continuava a utilizar-se o Tejo, pois a estrada líquida era bem melhor de trilhar do que a sólida.

Mas a mala-posta continuou a lutar para alcançar o Douro. Entretanto, já se ouvia falar num estranho e enigmático meio de transporte a que se começava a chamar caminho de ferro. O povo não sabia bem o que era, mas alguns países da Europa já o conheciam. A sua sombra sinistra não amedrontou a persistente diligência. Já em luta heróica com a aproximação do perigoso rival que se anunciava, a velha mala-posta, uma vez concluída a estrada por que há tanto tempo ansiava, chegou finalmente ao Porto em 1861, atravessando triunfalmente a ponte pênsil e entrando no burgo portuense.

A viagem Lisboa-Porto, ou melhor, Carregado-Porto, durava 34 horas, possuindo a carreira 23 estações de muda. Cada passageiro pagava 45 réis por quilómetro e todas as camadas sociais utilizavam as diligências, bem como o próprio rei D. Pedro V, que delas se serviu por mais de uma vez nas suas deslocações ao Norte do país.

Quando o público assistiu à inauguração das primeiras linhas férreas e se apercebeu das vantagens e comodidades do novo meio de transporte, foi passada a certidão de óbito à famosa e heróica mala-posta.

REFORMAS

João Azevedo do Carmo



A solicitação sua, passou à situação de reformado, em Novembro findo, o sr. João Azevedo do Carmo, chefe de escritório da Secretaria da Direcção Geral.

Funcionário distinto, serviu com grande apuro e dedicação os caminhos de ferro (Sul e Sueste e C. P.) durante exactamente 46 anos. No trato com o pessoal seu subordinado evidenciou sempre sentimentos de bondade e indulgência tão notáveis que lhe granjearam a consideração e a estima inequívoca de todos.

O pessoal da Secretaria, ao apresentar-lhe cumprimentos de despedida, fez-lhe presente de uma lembrança utilitária.

No último dia do seu serviço activo, o sr. Azevedo do Carmo, foi expressivamente louvado pela Direcção-Geral, nos termos do n.º 4 do art.º 43.º do R. G. P., pelos excelentes serviços prestados à Companhia durante a sua tão longa e exemplar carreira de ferroviário dedicado.

O facto dos nossos avós terem tido razão em muitas coisas, não obriga a que continuemos hoje a pensar exactamente como eles pensavam.



DUAS LETRAS, DOIS CARRIS
AO SERVIÇO DO PAÍS

O «RÁPIDO» DAS 23,45 H...

Por ISILDA DE MATOS MENDES

O Doutor João Rodrigues arrumou, sobre a secretária, as fichas dos doentes que atendera naquela tarde. Depois, ergueu-se e consultou o relógio. Era talvez a vigésima vez que o fazia, desde que, às cinco horas, principiara a consulta.

«Nove e meia da noite. Ainda tenho tempo!» — pensou.

Jantou na Baixa. Depois, meteu-se no carro e foi até a casa; sem a mulher e os pequenos, ela dava-lhe sempre a sensação de vazia.

— Boa noite, Senhor Doutor.

— Boa noite, Carolina...

receio de que a Senhora não queira aquela toalha, e prefira qualquer outra...

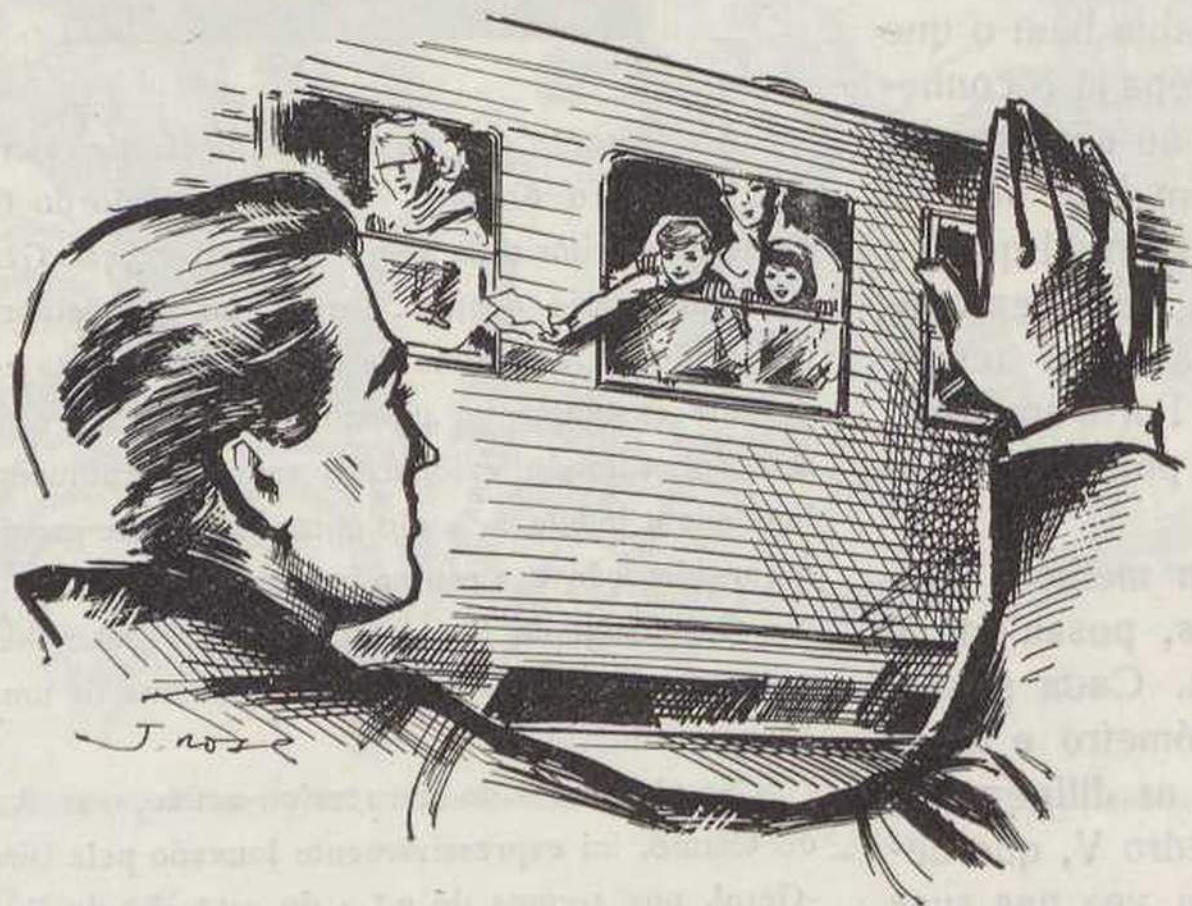
— Há-de estar bem, Carolina. Como sempre, há-de estar tudo muito bem...

A velha Carolina sentiu um ténue rubor de satisfação invadir-lhe o rosto; por isso, foi dizendo com modéstia:

— Saiba o Senhor Doutor que a Joana é ajeitadinha para o serviço, apesar de ser nova, e ajudou-me bastante...

Depois, num sorriso cúmplice, segredou:

— Os embrulhinhos do «Menino Jesus» já estão



Na janela de um compartimento de 1.ª classe, o Rui, meio debruçado, agita um lenço, para dar nas vistas...

E a velha criada, solícita, quase com carinhos maternos, perguntou:

— Quer jantar, Senhor Doutor? Ou uma bebida quente, primeiro? Deve trazer frio...

— Não, Carolina, obrigado. Já jantei... — e deitando um olhar por toda a casa, perguntou, com simpatia: — Então, como é que se arranjou por cá, sôzinha?

— Ah! Muito bem, Senhor Doutor! Está tudo pronto: os bolos, as filhós, as azevias, de que o menino tanto gosta, e até as merendeirinhas de erva-doce. Nem a menina Teresinha me perdoava, se as não fizesse!... Também já está a mesa posta, e só tenho

todos feitos e escondidos na despensa... Logo, quando os meninos vierem, é só pô-los no sapato, junto ao fogão...

— Ah! É verdade, Carolina: a Joana que vá lá abaixo, ao carro, e traga mais dois embrulhos que estão no porta-bagagens... Um deles é o cavalo, que o menino Rui, à última hora, se lembrou de acrescentar à lista do «Menino Jesus»; o outro é o cão de pêlo que a menina Teresinha pediu.

— Sim, Senhor Doutor.

E Carolina retirou-se, a fazer cumprir a ordem.

O Doutor João Rodrigues passou pela sala de jantar e deteve-se na contemplação da mesa, primoroso-

samente posta, e da árvore de Natal, quase a roçar o tecto, plena de brinquedos, estrelas douradas, bolas de várias cores e franjas reluzentes.

— Boa Carolina! Não se esquece de nada!... — murmurou.

* * *

O carro desliza, sem pressa, pelo asfalto humedecido. O médico olha o relógio, uma vez mais. «Só onze e dez... Tenho de esperar mais de meia hora, e é se o comboio vier à tabela...» — pensa.

As horas têm passado muito lentamente. Um dia sem ver a mulher e os pequenos parece-lhe uma Eternidade. Quanto mais uma semana!

Pensa com saudade em Isabel, sua mulher, tão terna, tão amiga, sempre pronta a satisfazer-lhe os menores desejos. Depois, recorda os filhos — o Rui, esperto, maganão, com os seus sete anos feitos de pouco, e ela, a Teresinha, meiga e doce como a mãe, e como ela tão bonita!...

«Falta só meia hora... Meia hora passa depressa, afinal!...» — pensa ele, a conformar-se.

Regressam da aldeia. Ele nunca pode passar o Natal com os pais. Tem os seus doentes, a sua vida tão absorvente que não pode abandonar. Os pais compreendem. São bons. Não há vez nenhuma que ele recorde os pais sem se comover. Recorda como trabalharam tão duramente — camponeses, como sempre foram — para lhe poderem dar um curso. Sem o seu amor e o seu sacrifício, ele não seria hoje médico, com uma vida desafogada e uma já prometedorá carreira.

Isabel compartilha da ternura que ele sente pelos pais. É por isso que ela, por vontade própria, vai sempre passar à aldeia a semana que antecede o Natal. Isabel sabe quanto os sogros amam os pequenitos, e é por isso que tenta, ao menos, atenuar-lhes as saudades, nessa época festiva...

O Doutor Rodrigues pára o carro junto da Estação de Santa Apolónia. Na rua, rareiam os transeuntes. É a noite da família, santa entre as que mais o são, e só vagueiam pela rua aqueles a quem o Destino privou das suaves e consoladoras alegrias de um lar.

Ajoujado, um bagageiro passa, vergado ao peso das malas. O médico olha e tem pena: — «Coitado! Se calhar ainda nem jantou...»

A gare ampla, bem iluminada, proporciona-lhe uma agradável sensação. Pergunta se há atraso. Um empregado, solícito, informa-o de que «sim, senhor; cerca de um quarto de hora...»

Senta-se na sala de espera, olha os companheiros de sala, que, como ele, decerto aguardam a chegada do comboio das 23,45 h. Distraidamente, desdobra o jornal. Mas não lhe apetece ler. Está cansado. Trabalhou bastante, durante todo o dia... Lê, por ler. A vista corre sem pressa sobre o jornal... Política... Cinemas... As cheias no Ribatejo... Um desastre ferroviário na Itália: balanço do sinistro — 80 mortos e 125 feridos. Hoje, cerca do meio-dia, o comboio procedente de Milão...

O Doutor João Rodrigues apercebe-se, de súbito, de que algo de extraordinário se passa. Olha para fora da porta. Na gare, os empregados acotovelam-se, de-

tendo-se uns breves instantes, para contarem uns aos outros o que se passa. Nos seus rostos consternados desenha-se uma profunda ansiedade.

«Algum empregado que está mal» — pensa o médico — «Vejamos se sou preciso...»

Levanta-se e sai. Dirige-se a um funcionário que caminha apressado:

— Passa-se alguma coisa? Vejo tudo tão inquieto...

O empregado, dominado por funda comoção, exclama:

— Sim, um grande desastre! O comboio que devia chegar aqui às 23,45 h. descarrilou. Desabou uma barreira sobre ele. Foi ali por alturas de Santarém...

O Dr. João Rodrigues sentiu o sangue gelar-se-lhe nas veias. Aterrorizado, perguntou:

— Tem a certeza?

— Absoluta!

O médico irrompe pelo gabinete do Chefe da Estação; este, ao telefone, recebe instruções de serviço. Sem noção do que faz, o médico pergunta-lhe, num grito:

— É verdade? Diga-me: é verdade?

— O desastre? — pergunta o Chefe — Infelizmente, é! Uma autêntica desgraça. Deve haver poucos sobreviventes...

O médico desaparece. De um salto, senta-se ao volante e põe o carro em marcha. Ele não vê nada, diante de si, além de uma faixa negra e húmida de estrada. O carro não desliza: voa! Doem-lhe os pulsos, de segurar o volante. No seu cérebro em confusão, ele parece entender somente uma voz que lhe diz, entre gemidos:

— Vem depressa! Vem depressa!...

Não sabe como chegou ao local do desastre. Só sabe que galgou sebes e valados lamacentos, desde a estrada, onde deixou o carro, até à via férrea. Através do ar húmido da noite, ele já ouve um clamor de gemidos surdos. É ali!

Lanternas de furta-fogo tremeluzem, aqui e além; no meio daquele montão de destroços, tenta-se, afanosamente, encontrar vítimas ainda com vida.

O médico corre, como um louco, de um para outro lado; na escuridão da noite, ele nada mais pode fazer do que apalpar aqueles corpos inertes, esface-lados, tentando encontrar neles os despojos dos entes queridos. Mas o esforço resulta em vão. Ali, naquela busca ansiosa, com a alma dilacerada pela dor e o coração desfeito pelo terror da incerteza, ele ajoelha no chão, a soluçar. Aos poucos, a sua face quase roça a terra fria e molhada. Como um animal ferido, ele solta um uivo de dor — um uivo que não tem nada de humano e que se prolonga na amplidão da noite, semelhante ao estertor de uma gigantesca fera, ferida de morte...

E o uivo continuou a ecoar, na noite em trevas...

* * *

O Dr. João Rodrigues abre os olhos, aturdido. Olha em redor. Onde está?

Aos seus ouvidos continua a chegar o som contínuo daquele uivo de fera que agoniza...

Olha para fora. Mas...

A gare anima-se. Os seus companheiros de sala de espera levantaram-se já e aguardam, à beira do cais, que o comboio chegue. De facto, soltando aquele silvo tão característico, este aproxima-se, lentamente.

O médico não quer crer. Levanta-se de um ímpeto. Apalpa o próprio corpo, para se certificar de que, na realidade, estivera dormindo, mas que agora se encontra bem desperto.

Corre ao longo da orla do cais, no sentido inverso ao da marcha do comboio, olhando ansiosamente para todas as carruagens.

Na janela de um compartimento de 1.^a classe, o Rui, meio debruçado, agita um lenço, para dar nas vistas.

— Pai, paizinho! Olhe! Aqui!...

Por detrás dele assoma o rostozinho terno da Teresinha e, logo a seguir, o da mãe.

O Dr. Rodrigues, impressionado com a lembrança do sonho horrível que tivera, desconfia de que, nos seus olhos, uma lágrima indiscreta teima ainda em abrir caminho para o exterior.

Corre para a porta da carruagem.

Em breve se abraçam e beijam, naquele alvoroço, pleno de ternura, que de ordinário acompanha o encontro de seres que se amam.

O relógio da Estação marca, exactamente, meia-noite.

— Feliz Natal, paizinho! Feliz Natal, meu amor! — E Isabel e os pequenos sorriem de felicidade.

— Feliz Natal, meus queridos... — murmura o pai com a voz agitada pela comoção.

É a Teresinha quem, encarando a realidade do momento que passa, pede ao pai:

— Paizinho! Vamos para casa! Acha que o Menino Jesus me vai dar o cãozinho de pêlo que lhe pedi?... Acha?

— Talvez, meu amor, talvez...

E lá seguiram, felizes, rumo ao lar, para festejarem o seu Natal...

BOLSAS DE ESTUDOS CIENTÍFICOS DA OTAN

Programa do 6.^o ano — 1964

Vai entrar em execução um novo ano do programa de Bolsas de Estudos Científicos da Organização do Tratado do Atlântico-Norte, destinado exclusivamente a diplomados universitários.

São admitidos pedidos de Bolsas nos seguintes ramos da ciência e da tecnologia: matemática, física, química, biologia, engenharia e medicina não-clínica.

Poderão, ainda, ser consideradas aplicações destas ciências e técnicas, nomeadamente as ciências sociais.

Os pedidos de Bolsas, a formular em impresso próprio, deverão ser apresentados ou enviados, até 31 de Dezembro de 1963, ao secretário da *Comissão Coordenadora da Investigação para a OTAN* — Presidência do Conselho, Palácio de S. Bento, Lisboa-2, a quem poderão ser solicitados os referidos impressos e todos os esclarecimentos necessários.



A MÁQUINA SENSACIONAL—Na estação londrina de Paddington instalou-se, recentemente, uma máquina automática para obter fotocópias que, mediante o pagamento de dois *shillings*, copia qualquer documento, apenas em trinta segundos. Logo nos primeiros quatro dias de funcionamento, a máquina foi utilizada por 150 passageiros.

Caminhos de Ferro de Benguela

Deu-nos o prazer da sua visita o sr. José Martins Lopes, Chefe do Departamento de Informação e Propaganda do Caminho de Ferro de Benguela e Editor do Boletim do C. F. B.

O sr. Martins Lopes, que se encontra na metrópole em licença regulamentar e a quem a Direcção-Geral da C. P. concedeu facilidades de transporte para viagens de inspecção à nossa rede, prometeu-nos transmitir aos nossos camaradas ferroviários angolanos as impressões que recolheu nos caminhos de ferro metropolitanos — particularmente os mais recentes e importantes empreendimentos operados na C. P.



Coordenação do Dr. JOSÉ CAPÃO FARINHA

Algumas normas fundamentais a ter em vista no acompanhamento de comboios

O agente superior que acompanhe, em serviço, um comboio, deverá ter em conta as seguintes obrigações:

1.º — A classe, tipo, horário do comboio, etc.. Se se tratar de comboio suplementar ou especial, assegurar-se-á de que o anúncio foi feito na forma regulamentar. Nas circulações de comboios com marchas análogas, deverá certificar-se se foram cumpridos os requisitos regulamentares.

2.º — Ser portador do livro-horário, regulamentos e instruções correspondentes.

3.º — Se a formação do comboio foi feita nas devidas condições e se todo o pessoal da brigada ocupa os seus respectivos postos. Ocupar-se-á, também, da frenagem verificando se esta está assegurada devidamente.

4.º — Antes do comboio iniciar a sua marcha, observará se foi cumprido tudo o que diz respeito a sinais e se estes estão na posição conveniente.

5.º — Ocupar-se-á, também, em prever e vigiar os cruzamentos, os enlases, as ultrapassagens, etc., a fim de adoptar, com antecedência, as medidas necessárias.

6.º — Durante a marcha observará, quanto possível, o comboio e a linha, para que possa actuar imediatamente em caso de anormalidade.

7.º — Observará, muito especialmente, se por parte do pessoal se cumpre tudo o que está disposto sobre sinais e circulação.

8.º — Vigiará, igualmente, o cumprimento de tudo o que se encontra determinado sobre transportes, tais como:

- Documentação de remessas;
- Rotulagem;
- Agrupamento de expedições;
- Aproveitamento de material.

9.º — Se os agentes, tanto das estações como dos comboios, actuam com o interesse e diligência necessários para evitar atrasos; para tal efeito, deverão ter bem ordenada a documentação e os volumes nos locais mais próprios para a efectivação da carga e descarga com a maior celeridade.

10.º — Quando no comboio viaje alguma entidade, procurará achar oportunidade para se colocar à sua disposição, a não ser que a urgência do serviço de tal o coíba.

11.º — Sempre que acompanhe um comboio, deverá indicar em Folha de Trânsito o trajecto em que o acompanhou.

12.º — Feito o serviço de acompanhamento, elaborará um relatório, em detalhe, com as características do comboio acompanhado, anormalidades observadas, deficiências de serviço, etc., propondo, desde logo, as medidas que julgue convenientes para o aperfeiçoamento do serviço.

Segurança da Circulação

Admitindo a existência duma avaria na Catenária, entre Lisboa (Rossio) e Benfica, que exige o estabelecimento do serviço de via única pela via descendente a partir das 10h00, a seguir se explanam as medidas adoptar na organização deste serviço, considerando-se, para o efeito, que todos os comboios circulam à sua hora e que não há avaria telefónica:

O Agente Regulador dará ordem telefónica às estações de Lisboa (Rossio), Campolide e Benfica, suspendendo o regime de cantonamento automático, redigida nos seguintes termos:

«Às estações de Lisboa (Rossio), Campolide e Benfica por motivo de avaria na Catenária substitua o regime de cantonamento automático entre Lisboa (Rossio) e Benfica pelo cantonamento telefónico a partir das 10h00.»

Como a via ascendente fica interdita, o Agente Regulador deve indicar uma daquelas estações para tomar a iniciativa de transmitir as medidas de segurança exigidas pelo estabelecimento do serviço em via única.

É, porém, de aconselhar que seja a estação de Campolide, devido à sua situação geográfica.

O Agente Regulador chamará, também, a atenção do chefe da estação de Campolide para a nomeação de dois pilotos — um para a circulação de comboios entre Campolide e Benfica e outro para a circulação de comboios no troço entre Campolide e Lisboa (Rossio) —; este último terá um serviço mais intensivo, visto que acompanhará, também, as circulações provenientes da linha de Cintura ou ali destinadas, as que tenham origem em Campolide e, ainda, as procedentes de Lisboa (Rossio) com terminus em Campolide.

Determinará, ainda, a não utilização da Concordância de Benfica, ficando esta, portanto, interdita a qualquer circulação.

Campolide procederá da seguinte forma:

- Fecha os sinais de entrada da sua estação.
- Nomeia dois agulheiros para guarnecer as agu-

lhas de entrada de via única, com ordem escrita para não permitir a entrada nessa via de qualquer circulação que não seja acompanhada de piloto.

— Certifica-se pelo horário e anúncios que tenha, qual o primeiro comboio a circular em via única.

No caso presente, o primeiro comboio a circular no troço Lisboa (Rossio) — Campolide e no troço Campolide — Benfica é o comboio n.º 4861.

— Sendo assim, a nomeação de pilotos compete a Lisboa (Rossio) e Campolide para acompanharem o C.º n.º 4861 nos respectivos troços.

— Depois de interpretadas estas condições de circulação, Campolide passará os telegramas de estabelecimento de serviço em via única a Lisboa (Rossio) e Benfica.

Para Lisboa (Rossio):

«Via descendente interrompida entre Benfica e Lisboa (Rossio) por motivo de avaria na catenária. Pare circulação de comboios por esta via. Estabeleço circulação via ascendente em via única.

Primeiro comboio a circular o n.º 4861.

Nomeie V. S.º piloto.»

Após a recepção deste despacho, Lisboa (Rossio) procede da seguinte forma:

— Fecha os sinais da sua estação.

— Nomeia agulheiro com ordem escrita para não permitir a entrada em via única de qualquer circulação que não seja acompanhada de piloto.

— Nomeia piloto.

— Responde a Campolide nos seguintes termos:

«Recebi o telegrama n.º relativo ao serviço em via única pela via ascendente.

Nomeei F. piloto.»

Embora o primeiro comboio vá circular em via normal, compete, ainda, à estação de Lisboa (Rossio) o seguinte:

— Pedir avanço normal.

— Assegurar-se de que o piloto e agulheiro estão nos seus postos.

— Dar a partida depois de receber a respectiva concessão de avanço.

Fica, assim, estabelecido o serviço de via única entre Lisboa (Rossio) e Campolide.

Para Benfica:

«Via descendente interrompida entre Benfica e Lisboa (Rossio) por motivo de avaria na catenária.

Pare circulação de comboios por esta via. Estabeleço circulação via ascendente em via única.

Primeiro comboio a circular o C.º n.º 4861.

Nomeei piloto F.»

Após a recepção deste despacho, Benfica procede da seguinte forma:

— Fecha os sinais da sua estação.

— Nomeia agulheiro com ordem escrita para não permitir a entrada em via única de qualquer circulação que não seja acompanhada de piloto.

— Responde a Campolide nos seguintes termos:

«Recebi o telegrama n.º relativo ao serviço em via única pela via ascendente.

Ciente nomeação F. piloto.»

Fica assim estabelecido o serviço de via única entre Benfica e Campolide.

Contabilidade da receita das estações

Segue-se o exemplo duma operação de contabilidade muito frequente e as normas para a sua regularização:

No encerramento mensal das contas duma estação, verificou-se que ao total do mod. F 83 corresponde 5.500\$00, enquanto que o débito respectivo em C/C é de 5.000\$00.

A diferença de 500\$00 verificada a menos entre os débitos feitos em C/C e o F 83, é mencionada no quadro das diferenças (coluna H) dos F 144 e F 145, transcrita para a linha respectiva do Haver do F 145 e lançada ao Deve em conta corrente (do mês seguinte) na linha correspondente a «diferenças na C/C do mês anterior», no dia em que é fechado o resumo mensal.

No entanto, se a diferença for proveniente de um erro em «chegadas», lança-se a referida importância no Deve do F 143 a título de «diferenças na C/C do mês anterior» apenas na coluna destinada a operações do F 144, e, ao saldo do F 98 desse mesmo dia, adiciona-se igual importância.

No F 81 do dia correspondente, observa-se que o erro foi regularizado em C/C do mês seguinte.

Estas irregularidades devem ser comunicadas em F 167 (Escritório de Receitas).

Perguntas e Respostas

Pergunta n.º 440-F./Consulta n.º 2 271 — Quando os empregados, viajando em 2.ª classe nas automotoras, munidos de passes de 2.ª classe, tiverem de ceder os seus lugares ao Público, devem continuar a viagem de pé.

Porém, se os lugares de pé se esgotarem é-lhes permitido prosseguir a viagem em 1.ª classe, efectuando-se a cobrança com redução a que tiverem direito.

Peço informar-me se estes lugares devem ser dados como ocupados, ou se os agentes ficam sujeitos a cedê-los novamente ao Público, tendo inclusivamente de desembarcar, conforme C. Circular n.º 51 do S. F. R., de 18-2-949.

Resposta — Os agentes devem, em todos os casos em que se verifique falta de lugares para o Público, ceder sempre os seus lugares e seguir de pé.

///

Pergunta n.º 441-F./Consulta n.º 2 272 — Rogo dizer-me se há alguma cobrança a efectuar a um passageiro portador de bilhete, válido de Porto (São Bento) a Aveiro, para comboio «rápido» que resolve seguir a Águeda.

Resposta — Por analogia com o disposto no 1.º período da página 81 das Instruções Complementares ao Livro E 11, deve ser estabelecido um mod. F 17 sem cobrança, para regularização da viagem, juntando-se ao talão do mod. F 17 o bilhete adquirido para o comboio rápido, visto o novo destino estar dentro do percurso dos 100 quilómetros.

Pelo engenheiro-agrônomo SIMPLÍCIO DUARTE

(Do Júri do Concurso das Estações Floridas)

(Continuação)

Árvores que mais resistem à poluição da atmosfera

O género *Populus*, ou seja, o grupo dos CHOUPOS, hoje tão utilizados em arruamentos, parques, cortinas contra o vento, etc., fornece, também, espécies de folha caduca, consideradas resistentes à poluição do ar.

Conhecem-se mais de cinquenta espécies e variedades, muitas delas de origem híbrida, que se encontram espalhadas pelas regiões temperadas da Europa, da Ásia e da América do Norte, embora algumas delas tenham sido levadas até latitudes elevadas, mais frias, do hemisfério Norte.

Para tentarmos identificar os choupos mais vulgares começaremos por dividi-los em dois grandes grupos. Um, compreende as espécies que apresentam rebentos novos e gomos mais ou menos viscosos e resinosos, bastante pubescentes, mesmo com o aspecto de cotão (cotanilhosos), aspecto esse que se encontra também na página inferior das folhas novas, que se mostra, por isso, esbranquiçada. O outro grupo, abrange os choupos em que os gomos e os rebentos não têm pêlos (glabros) e não são viscosos.

No primeiro grupo interessa conhecer: o choupo branco ou faia branca — *Populus alba* — muito espalhado pelas várzeas do Centro e do Sul do País e que aparece espontâneo na Argélia e na Europa Central e do Sul; o choupo tremedor ou faia preta — *Populus tremula* — que aparece, também, no Norte e no Centro do País, na Europa, no Norte de África e da Ásia e que

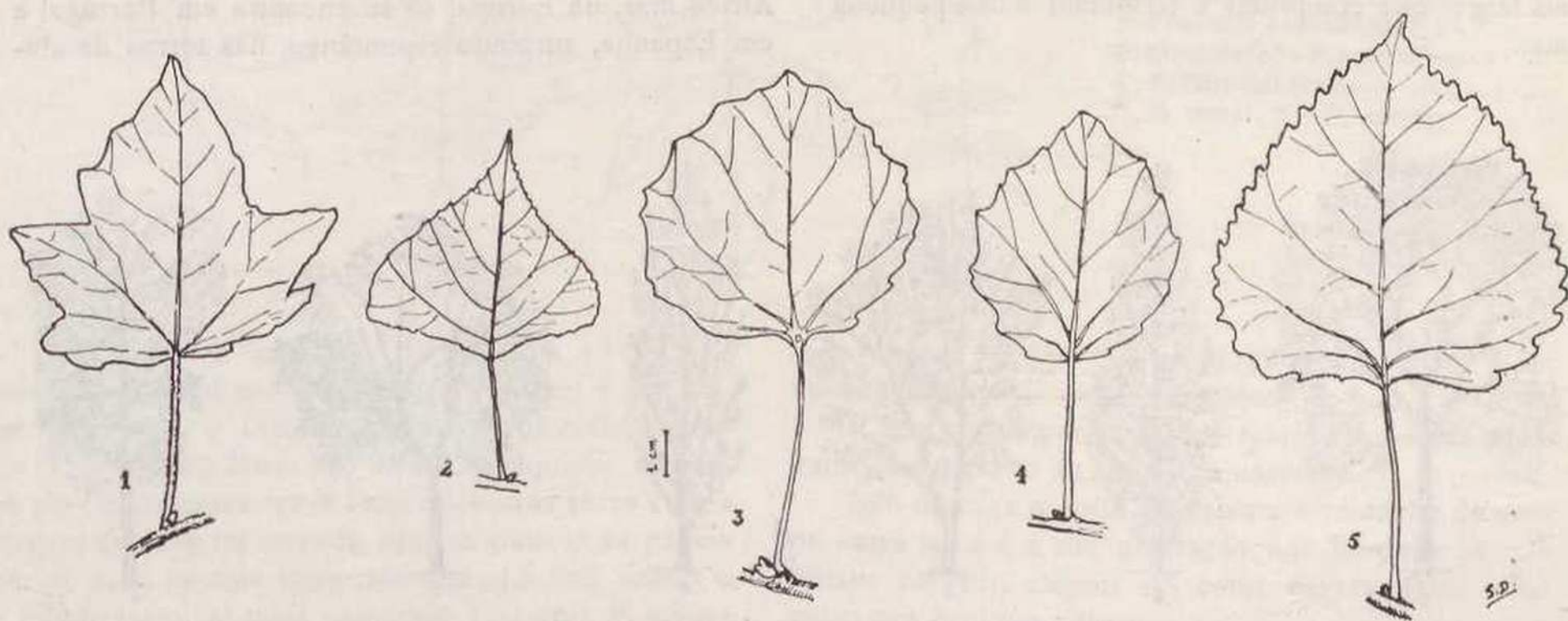
vai mesmo até à Sibéria, a latitudes de 71°; o choupo cinzento — *Populus canescens* — muito espalhado em cultura, que alguns botânicos consideram uma variedade de choupo branco mas que outros admitem como um híbrido entre este e o choupo tremedor.

No segundo grupo está incluído o choupo negro — *Populus nigra* — abundantíssimo nas nossas várzeas, que se encontra disseminado pelo Sul da Europa, pela Argélia, até à ilha de Chipre e ao mar Cáspio, e que é cultivado, também, na Suécia e Noruega; o choupo do Canadá — *Populus canadensis* — designação lata que abrange um certo número de tipos de choupos, que devem corresponder a diferentes espécies e variedades americanas, de origem híbrida, resultantes, provavelmente, dum cruzamento entre o choupo negro e uma outra espécie — o *Populus deltoides*.

Estes choupos podem distinguir-se pelas folhas ou pelo aspecto do tronco e pela configuração da copa.

As folhas do choupo branco têm uma forma mais ou menos oval mas com o contorno interrompido em lobos largos de recorte sinuoso; a página inferior das folhas adultas é cotanilhosa e o pé (pectolo) é curto. A árvore pode atingir mais de 30 m. de altura e tem o tronco esbranquiçado, mais ou menos ondulado, e a copa aberta e arredondada no cimo.

O choupo tremedor tem folhas adultas planas, verdes, sem pêlos nas duas faces, arredondadas, terminadas numa ligeira ponta, e apresentam um recorte sinuoso ligeiro mas, por vezes, são quase triangulares, com a margem sinuosa e dentada. O pectolo é mais comprido e achatado transversalmente, pelo que as



Tipos de folhas de choupos:

1 — *Populus alba*; 2 — *P. nigra*; 3 — *P. tremula*; 4 — *P. canescens*; 5 — *P. canadensis*.

folhas mexem bastante, à menor aragem, justificando o nome de choupo tremedor. A casca do tronco é cinzenta esverdeada e lisa, nos primeiros anos, e a árvore atinge os 20 a 25 metros, possuindo uma copa aberta e superiormente pouco densa.

O choupo cinzento difere do choupo branco pelas folhas, relativamente arredondadas, com dentes angulosos largos e pouco profundos e com abundante pubescência cinzenta, na página inferior. A árvore chega aos 25 e 30 m e possui uma copa elegante.

O choupo negro tem folhas de contorno caracteristicamente triangular, finamente dentado, por vezes mais ou menos ovóide, terminando repentinamente numa ponta alongada não dentada; o pecíolo é comprimido lateralmente e avermelhado. A árvore atinge 30 m de altura e possui uma casca rugosa, cinzento-escura, profundamente fissurada; os ramos são mais ou menos abertos e a copa é ampla, no tipo específico.

Os choupos do Canadá são árvores que se desenvolvem rapidamente. Têm o tronco direito com os ramos ascendentes, abrindo-se superiormente em larga copa; as folhas medem de 6 a 10 cm de comprimento e são aproximadamente ovais, quase tão compridas como largas, truncadas ou cordiformes na base, profundamente serrado-crenadas e com curtos cílios à volta da margem; possuem na base do pecíolo duas glândulas amarelas e, depois da queda, deixam bem marcadas nos ramos a sua inserção, denotada pela existência de três pontos escuros.

Tanto o choupo branco como o choupo negro têm numerosas variedades que diferem dos tipos pela forma e aspecto das folhas e das copas.

Por se encontrarem abundantemente difundidas e pelo seu interesse ornamental, convém citar a variedade *bolleana* do choupo branco, originária do Turquestão, que se distingue da espécie pela copa em forma de pirâmide ou de fuso, visto os ramos subirem quase encostados ao tronco, e pelas folhas mais profundamente lobadas e com revestimento cotanilhoso mais denso; a variedade *itálica* do choupo preto, por vezes designada pelo nome específico de *Populus Pyramidalis*, por ter a copa semelhante ao anterior, em forma de fuso, devido aos ramos curtos e ascendentes; as folhas são mais largas que compridas e terminam numa pequena ponta.

O terreno ideal para os choupos são os solos com bastante humidade, de várzea, mas não encharcados, pelo menos com permanência. Podem adaptar-se, porém, a outras condições, embora com prejuízo do seu desenvolvimento. No entanto, o choupo branco é considerado o mais resistente à secura e por isso empregado, com frequência, nos arruamentos, o mesmo se dizendo do choupo cinzento. São, portanto, os mais indicados para serem plantados nas estações de caminho de ferro com terrenos mais secos. O choupo cinzento, pela sua elevada resistência ao vento, é muito utilizado na plantação de sebes.

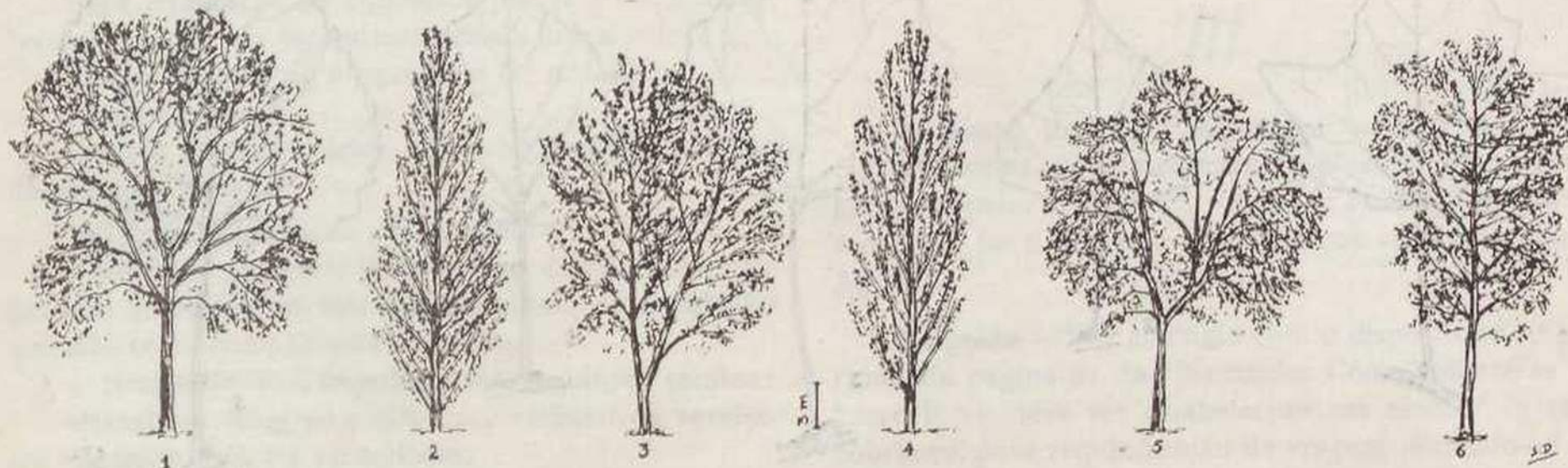
Todos os choupos são árvores de luz. Rebentam mais ou menos de toixa e alguns emitem rebentos de raiz, pelo que são invasores dos terrenos próximos, como sucede com o choupo branco e com o choupo tremedor.

A sua propagação pode fazer-se por estaca e é esta faculdade que tem permitido a multiplicação de muitos choupos melhorados obtidos por cruzamentos entre as espécies e que não se poderiam reproduzir por semente, pois degenerariam.

Na família das *Oleáceas*, a que pertence a oliveira, vamos encontrar os *Freixos*, no género *Fraxinus*, nome originário duma palavra grega que significa sebe, mais ou menos conhecidos por todos. Distribuem-se pelas zonas subtropicais e temperadas do hemisfério Norte com as suas 80 espécies e são, também, árvores de luz e de folha caduca, como os choupos.

Embora existam freixos de interesse ornamental pela abundante floração, com flores de pétalas mais ou menos vistosas, como, por exemplo, o freixo de flor — *Fraxinus ornus* — árvore de porte médio, de 8 a 10 metros, que possui ramos avermelhados com pontos amarelos, indígena da região Mediterrânica, salientaremos aqui, especialmente, os freixos de folhagem, que produzem flores sem interesse, nuas, isto é, sem pétalas, mas que não deixam de ser bastante utilizadas, pela sua imponência, em parques e jardins.

O mais vulgar é o *Fraxinus angustifolia* que é talvez o único que resiste bem à poluição. Os outros dois ou três que citaremos a seguir não são indicados como possuindo essa vantagem. Este freixo existe no N. de África mas, na Europa, só se encontra em Portugal e em Espanha, surgindo espontâneo, nas terras de alu-



Alguns aspectos de copas de choupos :

1 — *P. alba* 2 — *P. alba* var. *Bolleana*; 3 — *P. nigra*; 4 — *P. nigra* var. *itálica*; 5 — *P. tremula*; 6 — *P. canescens*.

vião e nas várzeas, nas margens dos cursos de água e nos bosques. As folhas são opostas ao longo dos ramos e, como em todos os freixos, compostas de folíolos, em número ímpar, que, neste caso, como o nome específico *angustifolia* indica, são notoriamente os mais estreitos dos freixos, lineares e em forma de ponta de lança mas alongados (5-11 cm), estreitando-se na base e ainda mais no cimo, onde terminam por uma ponta comprida frouxamente serrada, como o folíolo. É árvore para atingir 25 m de altura, de copa larga, alongada e arredondada no cimo.

No nosso País encontra-se, também, uma pequena árvore muitas vezes arbustiva, nas margens dos rios do Minho, da Beira e da Estremadura, assim como no Sul da França, na Itália, na Ásia Menor e no Norte da África, designada por *Fraxinus parvifolia*, este agora, de folíolos pequenos (3-5 cm) de forma ovada mas aguda e de margens serradas.

De origem exótica são usados o freixo vulgar da Europa — *Fraxinus excelsior* — e o freixo americano ou freixo branco — *Fraxinus americana* ou *Fraxinus alba*. O primeiro encontra-se espalhado pela Europa, inclusive os países nórdicos, e vegeta no Tibete e no N. de África. As suas folhas têm 9-13 folíolos, de forma intermédia entre a ovada e a lanceolada, ou elípticos e terminados em ponta, com a margem serrada, sem pelos na página superior mas pubescentes na inferior e de pé (pecíolo) muito curto ou nulo. As nervuras terminam caracteristicamente na depressão entre dois dentes consecutivos. O pecíolo da folha (conjunto dos folíolos) é bastante espalmado ou canelado, junto à base. É árvore para atingir 30 m. ou mais. O tronco tem uma casca acinzentada, primeiramente lisa e mais tarde fendilhada; os gomos são negros e os ramos são dum verde brilhante intenso e a sua rebentação é muito mais tardia, no nosso País, própria, aliás, das regiões mais frias e húmidas donde provém.

exótica, originária do Japão, o *Fraxinus Griffithii*, que se está comportando, no nosso clima, como árvore de folha persistente, segundo se depreende dos indivíduos em observação, pois se mantém com folhas, na época em que os choupos normalmente se encontram despidos. Os folíolos são glabros, verdes e de margem inteira, um tanto espessos, recordando, nas plantas adultas, as folhas do *Mioporum*.

Os freixos preferem as terras férteis e frescas mas não encharcadas e inundadas. O freixo da Europa vai bem mesmo em situações de colina, desde que o terreno não seja muito forte e se mantenha bem mobilizado. Toleram bem o calcário e tem uma grande resistência ao frio, visto que no Himalaia chega até aos 2.500 m de altitude.

Os freixos reproduzem-se por semente. Algumas espécies ornamentais podem obter-se, também, praticando a enxertia sobre *Fraxinus excelsior*.

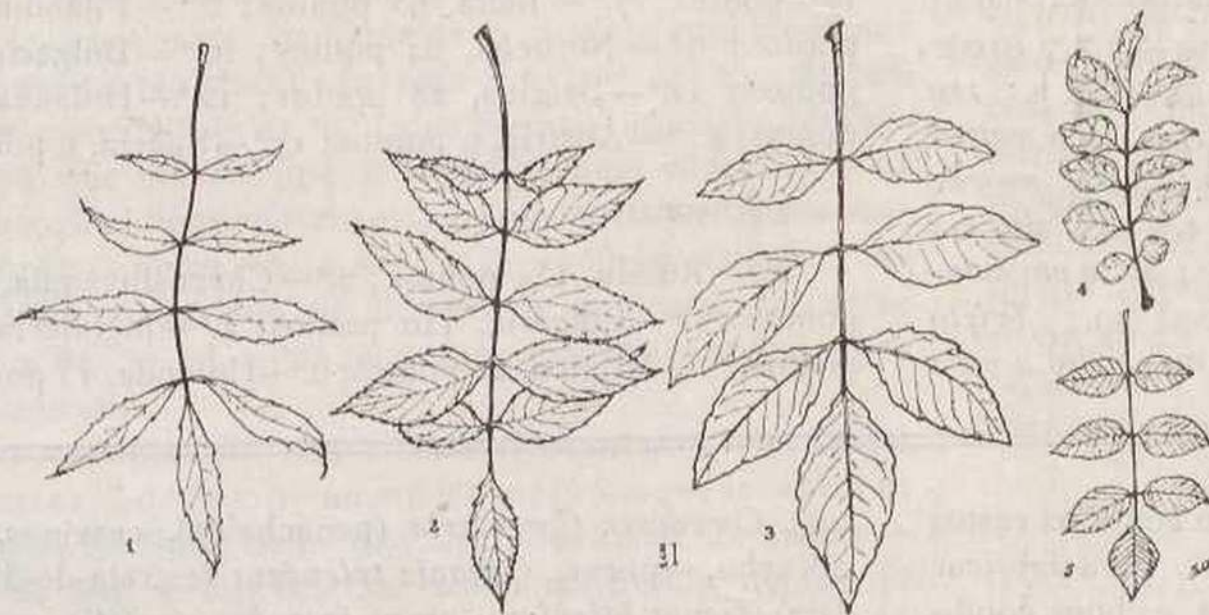
O que pode fazer este mês no seu jardim

Prossiga os preparativos para as plantações que quiser fazer esta época e, até mesmo, para as sementeiras de Primavera, deixando, neste caso, a terra cavada a monte.

Além das espécies herbáceas, é ocasião de plantar as árvores e os arbustos que tiver escolhido para ornamentar a sua estação, cuidando de abrir boas covas que deverão ser preenchidas, até ao nível em que dispuser as raízes, com a terra das camadas superiores, misturada com estrume.

Pode, ainda, podar, ou antes, limpar os arbustos e as árvores de floração primaveril, assim como as de floração estival, que deveriam ser tratadas, logo depois da poda, com uma calda bordelesa neutra a 1,5 %.

A poda das roseiras de rebentação tardia deve ser



Tipos de folhas de freixos:
1—*Fraxinus angustifolia*; 2—*F. excelsior*; 3—*F. americana*; 4—*F. Griffithii* (folha de planta nova); 5—*F. ornus*.

O segundo é originário da América do Norte e Canadá. As folhas são grandes (20 a 40 cm) e têm menos folíolos que o anterior (5-9), mas de maior tamanho (15 a 23 cm). Estes são ovais ou elípticos atenuados em ponta, umas vezes inteiros, outras vezes com a margem dentada ou cerrada, branco-glaucos na página inferior e de pecíolo comprido (1,2-1,5 cm) sendo o do folíolo terminal mais comprido (2-3 cm). É árvore que chega também aos 30 metros.

Tivemos, ultimamente, conhecimento duma espécie

feita agora, pois já estarão despidas de folhas e os novos lançamentos bem atempados.

É boa altura para fazer estacarias em local abrigado mas exposto ao sul ou ao nascente.

Não descure o corte da relva e a retanchar de uma ou outra falha e a sua plantação nas bordaduras que faltam revestir. Depois do corte deverá fazer uma cobertura com um nitrato.

Ao varrer as ruas do jardim e a gare lembre-se da conveniência em aproveitar as folhas que forem tom-

Desporto Ferroviário

DISPUTOU-SE recentemente, na cidade belga de Louvani, o V Campeonato Internacional de Atletismo da U. S. I. C. (União Desportiva Internacional dos Ferroviários).

A Organização do certame esteve a cargo da União Desportiva dos Ferroviários Belgas, e nele participaram 270 atletas masculinos e 36 atletas femininos, em representação das redes ferroviárias de 14 países.

As provas masculinas tiveram os seguintes vencedores:

100 metros — Descloux (Suíça) — 10,9 s.; 200 metros — Descloux (Suíça) — 21,7 s.; 400 metros — Descloux

— Rouleff (Bulgária) — 4,10 m.; Lançamento do dardo — Lang (Finlândia) — 67,34 m.; Lançamento do disco — Skauvedth (Noruega) — 52,70 m.; Lançamento do peso — Chablenko (Rússia) — 16,74 m.; Lançamento do martelo — Baltovski (Rússia) — 63,82 m.; Estafeta 4 × 100 metros — Rússia — 42,1 s.; Estafeta 4 × 400 metros — Rússia — 3 m. 16,4 s.

Classificações finais:

(Homens)

1.º — Rússia, 325,5 pontos; 2.º — Checoslováquia, 133 pontos; 3.º — Alemanha, 115 pontos; 4.º — Suíça,



As atletas ferroviárias participantes na prova de 800 metros do V Campeonato Internacional de Atletismo da U. S. I. C. ao prepararem-se para a partida

(Suíça) — 48,3 s.; 800 metros — Savinkov (Rússia) — 1 m. 51,5 s.; 1500 metros — Savinkov (Rússia) 3 m. 50,9 s.; 5000 metros — Rjabov (Rússia) — 14 m. 33,6 s.; 10 000 metros — Debrodeenko (Rússia) — 30 m. 26,8 s.; 110 metros barreiras — Balinkin (Rússia) 14,7 s.; 400 metros barreiras — Balinkin (Rússia) — 53,7 s.; 3000 metros obstáculos — Sokolov (Rússia) — 9 m. 4,8 s.; Salto em altura — Spielvogel (Alemanha) — 1,9 m.; Salto em comprimento — Straradoutsev (Rússia) — 6,93 m.; Triplo salto — Straradoutsev (Rússia) — 14,92 m.; Salto à vara

103 pontos; 5.º — Inglaterra, 101,5 pontos; 6.º — França, 101 pontos; 7.º — Itália, 95 pontos; 8.º — Finlândia, 87 pontos; 9.º — Noruega, 84 pontos; 10.º — Bulgária, 72 pontos; 11.º — Bélgica, 28 pontos; 12.º — Holanda, 10 pontos; 13.º — Áustria, 9 pontos; 14.º — Suécia, 6 pontos.

(Senhoras)

1.º — Rússia, 154 pontos; 2.º — Checoslováquia, 114 pontos; 3.º — Bulgária, 110 pontos; 4.º — Inglaterra, 67 pontos; 5.º — Bélgica, 25 pontos; 6.º — Holanda, 15 pontos.

bando das árvores e dos arbustos, assim como os restos de plantas que arrancou dos canteiros, para fabricar um composto muito útil, que garantirá as boas condições físicas do terreno ajardinado.

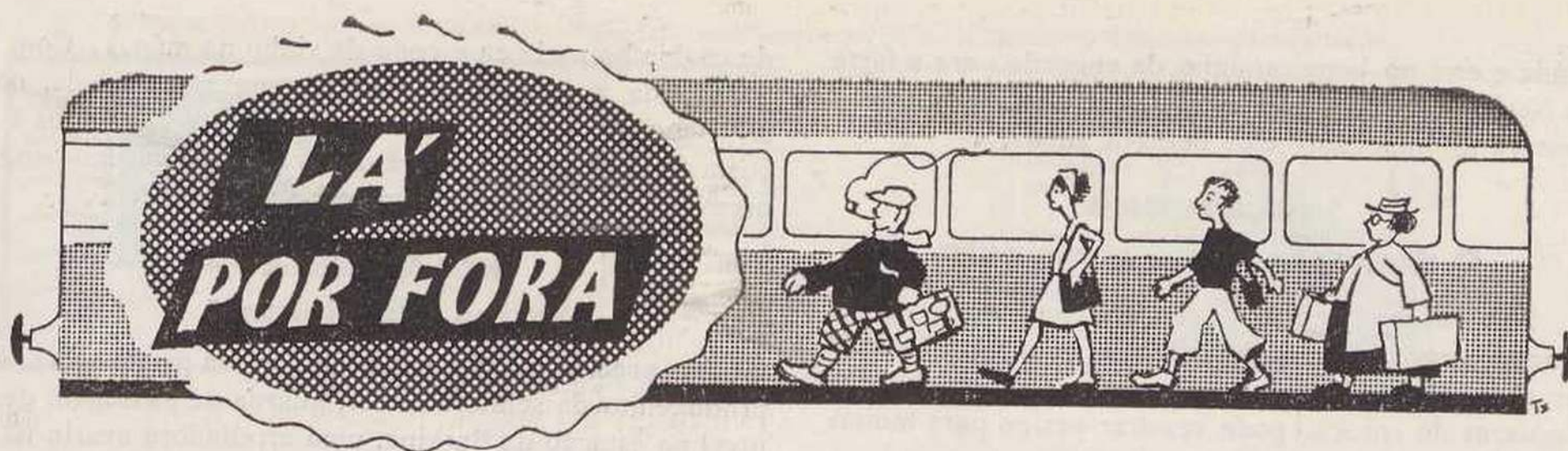
PLANTAÇÕES — Bolbos e raízes: Andorinhas (*Allium*), *Amarillis*, *belladonna*, anémonas (*Anemone coronaria*), açucenas (*Lillium candidum*), canas de flor, *Convallaria*, crócos, frésias, gerberas, gladiolos, gipsófila vivaz, jacintos, jarros, junquinhos, lírios, mombrécias, narcisos, palmas de Sta. Rita (*Ixias*), ranúnculos, tulipas, trevo de 4 folhas.

Outras vivazes: Acanto, aquileias, agapantos, agaves, *Cerastium*, *Chrysanthemum* (mal-me-queres diver-

sos), *Coreopsis*, *Cortaderia* (penacheiro), cravinas, escalracho, esporas, *Gazania splendens* (estrela-do-Meio-Dia), *Geum hybridum* (cravo francês), gnafálio, grama, *Helenium*, *Kniphofia*, *Mesembrianthemum* (chorão e chorina), *Phlox subulata* (flox anão), patas de cavalo, prímulas, *Rudbeckia*, *Santolina*, saxifragas, *Sedum*, *Senecio cineraria candidissimus*, *Stachys lanata*, verbena híbrida, *Vinca* (pervinca), violetas.

SEMENTEIRAS DE ESPÉCIES VIVAZES ou BI-ANUAIS — Em local definitivo: Malvaescos.

SEMENTEIRAS DE ESPÉCIES ANUAIS — Em local definitivo: Ervilhas-de-cheiro.



CONTRAPONTO...

UNIÃO INDIANA Macacos abusadores

PARA qualquer um de nós, poderia ser que tivesse graça — graça relativa, é claro — ver penetrar em nossa casa um macaco, trepar ao candeeiro da sala de jantar, por exemplo, cair em cheio em cima da mesa, beber um copo de vinho e logo sair plácidamente para a rua continuando, ali e acolá, tão estranha deambulação. Mas o que ninguém acharia graça seria se tais visitas se repetissem por diversas vezes ao dia, que o número de macacos aumentasse sem cessar e que, em geral, a visita terminasse com grande quebra de louçaria e cristais, a casa espezinhada e as torneiras abertas a correr a jorros...

Pois isto sucede, normalmente, em Nova Delhi, onde os símios são tão sagrados como as vacas, e ninguém se atreve a expulsá-los violentamente, porque, segundo reza a lenda, foi um exército de macacos que permitiu ao grande Deus Rama reconquistar o seu reino.

Extremamente preocupadas, as autoridades indianas estudaram atentamente o magno problema que constitui tão abusiva invasão e depois de consultarem os especialistas da vida dos animais sagrados, decidiram que uma equipa de cidadãos bem educados e de maneiras finas convencesse os macacos, por meios suávorios, a entrarem em vagões do caminho de ferro para serem conduzidos, em marcha de «expresso», a uns 50 Km da capital, antes de serem abandonados em plena Natureza.

A operação tem sido efectuada desde há vários meses. Todavia, o número de macacos que invadem as casas de Nova Delhi não dá mostras de decrescer — pelo que se suspeita que os animaizinhos, depois do seu passeio gratuito de comboio, voltem outra vez ao seio da comunidade humana para folgarem a seu belo talante.

Porque não experimentam mandá-los antes para a fronteira da China?

E. U. A. «Self-service» ferroviário

A Direcção-Geral de um dos caminhos de ferro estadunidenses que serve Kansas-City, está deveras preocupada em resolver como devem proceder os fun-

cionários das suas carruagens-restaurantes, caso se repita a estranha manobra de uma passageira que recentemente utilizou o serviço daquelas carruagens.

Aconteceu que uma respeitável anciã, ao sentar-se à mesa de uma carruagem-restaurante, pediu com o melhor dos sorrisos um jarro com água. Como o «cliente tem sempre razão» — dentro como fora da América — nenhum criado objectou a servi-la.

A velhinha tirou então da sua maleta uma cafeteira eléctrica, ligou-a à tomada do candeeiro de mesa e encheu-a com água, a que adicionou algumas folhas de chá. Quando obteve a fervura, verteu a doirada infusão num copo de plástico que trazia e nele foi molhando alguns biscoitos de mel que igualmente transportava consigo. Comeu e bebeu paulatinamente. Quando terminou, deixou cinco centavos de gorjeta sobre a mesa e abalou, satisfeita, em passo saltitante, para o seu lugar na 3.ª classe.

Porque se este costume se generalizar provocará a ruína da exploração dos «Wagons-Lits» norte-americanos, a Direcção ferroviária local, através do seu Serviço do Contencioso e com a colaboração dos Sindicatos competentes, estuda uma disposição — não «anti-constitucional nem atentatória das liberdades do povo», claro — pela qual fique bem exarado que a preparação de chá pelas mãos do próprio consumidor, em todos os comboios de serviço público daquela Companhia, está sujeita a certos e determinados princípios e, sobretudo, ao pagamento de uma pesada multa — o que, lá como cá, constitui a melhor forma de refrear o espírito inventivo de qualquer norte-americano «habilidoso».

ITÁLIA O beijo vital

Vittorio Candelli, chefe da estação de Barletta, tinha dois perus de grande estimação destinados ao «sacrifício» do próximo Natal. Há pouco, ambos os bichos caíram a um poço ficando aparentemente afogados. Ante a aflicção do chefe, que gritava e gesticulava de desgosto como só os italianos o sabem, viu-se uma estudante de medicina adiantar-se à multidão assistente e pôr em prática o «beijo vital» para restabelecer a respiração aos pobres perus. Um deles não conseguiu sobreviver — mas o outro, goza hoje de esplêndida

saúde e está no bom caminho da engorda para a festa do Natal. Mais do que um beijo vital, o beijo da futura doutora foi uma espécie de beijo de Judas.

INGLATERRA

O desgosto como atenuante

A vida sentimental de um ferroviário desempenhando cargos de responsabilidade na linha, não deve ser abstraída pelos seus chefes, sobretudo quando das fraquezas do coração pode resultar perigo para muitas vidas.

É o caso de uma importante linha férrea britânica ter ficado, durante várias horas, sem a vigilância do guarda de posto de agulhas e sinais, por este ter resolvido abandonar o seu lugar, simples e puramente por viver uma contrariedade amorosa.

Tony Arran, apaixonado pela dactilógrafa Valérie Williams, recebeu o anel de noivado devolvido. Desde então, o rapaz, coitadinho, não mais regulou bem e às sete e trinta e oito de certa manhã, deixou a sua guarita e partiu, a deambular pelos campos...

Teve, no entanto, a preocupação de consultar o horário e verificar que durante algum tempo não iriam circular, por ali, comboios, deixando ainda um papel onde explicava a necessidade de mais amplos horizontes para o seu angustiado coração.

O Conselho de disciplina da Companhia, ao julgar este abandono de serviço, decidiu ter em conta o estado de espírito do culpado e os sentimentos da sua alma exangue. A responsabilidade moral de tudo, caiu em cheio sobre a ingrata Valérie. Ao Tony, até então funcionário exemplar, reiterou-se-lhe a devida confiança e após um prazo clinicamente fixado para olvidar a sua paixão, foi reintegrado nas suas funções.

FRANÇA

52 anos de reforma

Eis aqui uma magnífica distribuição de anos de vida. Somente para a conseguir será precisa a robusta compleição física de um sr. Marcel Degornet e a sorte divina para atingir a provecta idade de 104 anos que aquele ferroviário recentemente alcançou, pleno de energia e de bom-humor.

O sr. Degornet trabalhou durante 34 anos na única actividade profissional que conheceu: os caminhos de ferro. Entrou em 1878 e saiu, por motivos de saúde, em 1912, ano em que foi reformado. Durante a sua vida ao activo, tripulou aquelas máquinas a vapor que hoje são admiradas peças de museu — e as quais Marcel adorava tanto como as meninas dos seus olhos. Uma doença da vista compeliu-o à reforma, com 52 anos de idade. O nosso homem, dispôs-se a viver os derradeiros anos da sua existência, o melhor possível. Todavia, tudo decorreu, calmo e igual, durante outros tantos 52 anos de vida. Na vila de Arc-les-Arcy, podem vê-lo

de cachimbo na boca e copo de vinho na mão... Com a reforma a prolongar-se com tanta longevidade, o sr. Degornet pensa viver ainda muitos e bons anos à custa da sua pensão ferroviária. As locomotivas mudam, mas ele resiste — sem electrificar-se nem nada...

INGLATERRA

Todos alumiaram!

No preciso momento em que estava para nascer o primogénito da senhora Miller, guarda de passagem de nível na estação de Barking, uma arrelhiadora avaria na instalação eléctrica interrompeu o programa receptivo ao neófito.

O médico e a parteira deram logo conta dos seus receios ao futuro papá, que, homem expedito, imediatamente decidiu pedir socorro para a esquadra de polícia mais próxima, convicto de que a força pública seria capaz de substituir a força eléctrica. E assim aconteceu. Minutos depois detinha-se, ante a casa dos Millers, um carro da polícia, chegado a todo o gás, com a sirene a soar estridentemente. Dele saltaram quatro agentes que, munidos de potentes holofotes, iluminaram o quarto de operações, tornando assim possível fazer incorporar, no censo populacional, mais uma criatura — um bebézinho que culpa alguma tinha das avarias da técnica.

ESPAÑA

Boas relações

O actor cinematográfico Michael Wilding que foi, se não nos equivocamos na conta, o segundo marido da actriz Elizabeth Taylor, e com a qual passou a lua-de-mel em Madrid, é hoje um activo e empreendedor agente de viagens, na capital espanhola.

Há dias recebeu uma chamada telefónica. Uma voz perguntava-lhe se poderia arranjar, por qualquer preço, uma automotora panorâmica para uns passeios de fins-de-semana idílicos nas linhas férreas da zona turística do Canadá.

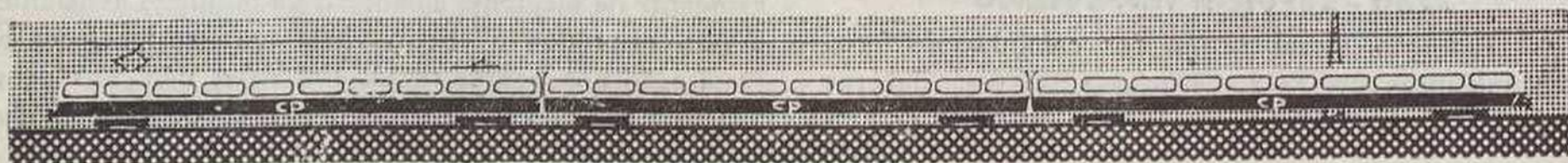
— Com certeza. V. Ex.^a terá tudo o que desejar, respondeu Michael. Será, no entanto, preferível que se dê ao incómodo de passar pelo meu escritório para tratarmos dos pormenores da vossa pretensão.

Pouco depois, e não sem certa surpresa, recebeu a visita de «Liz» acompanhada de Richard Burton. Ambos queriam oferecer, ao seu velho amigo, uma oportunidade de ganhar alguns dólares.

INGLATERRA

Injustiça flagrante...

Frente à estação ferroviária de Enfield, dois transeuntes, um pouco etilizados pelo uísque, puseram-se de mãos no chão como os quadrúpedes, para ladrar frente a um cão que lhes respondia no mesmo tom. Os dois ébrios foram presos e multados em 4 libras (320\$00) cada um, por escândalo público. O cão, não.





Por **J. MATOS SERRAS**

9.º «Dia do Selo» Portugêses

Em 1 do corrente mês foi assinalada a passagem de mais um «Dia do Selo», o que se verifica desde 1955 devido a feliz iniciativa da Federação Portuguesa de Filatelia, que vem utilizando tal data como instrumento de definição e propaganda da filatelia, o mesmo é dizer, como grande festa anual de todos os coleccionadores do País.

Como em anos anteriores, o Clube Filatélico de Portugal organizou uma Exposição, desta vez dedicada às províncias ultramarinas de Macau e Timor.

Exposições

Conforme noticiámos, a Exposição Internacional dos Ferroviários Filatelistas realizou-se este ano em Itália.

A Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários designou já os países onde terão lugar os próximos certames. Assim, em 1964 será na Alemanha; em 1966, no Luxemburgo e em 1967 na Suíça. Quanto a 1965 nada foi resolvido.

Recortes

Com a devida vénia transcrevemos da Revista «Selos & Moedas» da Secção Filatélica e Numismática do Clube dos Galitos, de Aveiro, os seguintes passos da autoria do sr. Amadeu de Sousa:

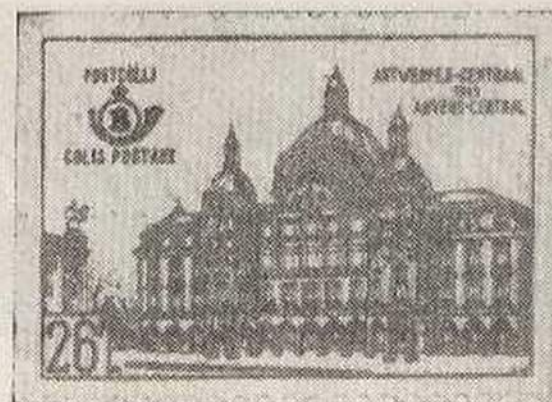
«Felizmente, que existe ainda quem, livre de paixões ambiciosas, de ganâncias desmedidas, continue a trilhar a senda da fraternidade universal. Referimo-nos aos filatelistas e numismatas, que, repudiando interesses tendenciosos, se irmanam sob uma única bandeira de perfeita união, salvaguarda dos direitos sagrados.

Que o seu nobre exemplo frutifique para o Bem da Humanidade.

A nossa temática

Assinalamos a emissão de mais alguns selos pertencentes ao tema de caminhos de ferro.

BÉLGICA — Selo de 26 francos para encomendas postais, reproduzindo a fachada principal da estação ferroviária de Antuérpia-Central.



EGIPTO — N.º 88-Aéreo (Yvert) — Aspecto da gare marítima de Alexandria, distinguindo-se linhas férreas.



COREIA DO SUL — Série do primeiro plano económico quinquenal. Selo com um comboio saindo de um túnel, numa mina.



Marcofilia

Outro carimbo de Espanha para a nossa colecção. Foi apostado em Barcelona por ocasião do Congresso de Ferroviários Esperantistas, que ali teve lugar de 6 a 10 de Maio de 1961.



Também a Suécia autorizou um carimbo comemorativo para o 8.º Congresso Internacional de Ferroviários Esperantistas, realizado em Estocolmo no ano de 1956.

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

Regulamentação **DISPERSA**

I — Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 358, de 29-8-963.

Aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 356, de 15-10-963.

II — Divisão da Exploração

A) Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da série M, do n.º 2408, de 5-9-963 ao n.º 2443, de 25-9-963.

Ordens de Serviço da série M, do n.º 2444, de 2-10-963 ao n.º 2488, de 30-10-963.

Ordem do dia n.º 4622, de 25-9-963 — Mudança da hora legal.

Comunicação-Circular n.º 908, de 25-9-963 — Encerrados afectos ao transporte de adubos.

B) Serviço de Telecomunicações e Sinalização

Instrução n.º 2812, de 7-9-963 — Sinalização provisória da estação de Coimbra-B. — Lado Norte — Posto «Bouré».

Instrução n.º 2813, de 26-9-963 — Sinalização da estação de Pocinho.

Instrução n.º 2814, de 2-10-963 — Sinalização provisória da estação de Coimbra-B. — Lado Sul.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2810, de 4-9-963 — Substituição dos discos avançados de comando eléctrico por discos mecânicos.

7.º Aditamento à Instrução n.º 2076, de 11-10-963 — Sinalização da estação de Pampilhosa.

4.º Aditamento à Instrução n.º 2508, de 16-10-963 — Sinalização da estação de Figueira da Foz.

C) Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Público B, n.º 353, de 4-9-963 — Tráfego Internacional.

Aviso ao Público B, n.º 354, de 4-9-963 — Tráfego Internacional.

Aviso ao Público B, n.º 355, de 1-10-963 — Transporte de leite líquido sem qualquer preparo, em bilhas ou potes metálicos.

39.º Aditamento ao Indicador Geral dos ramais e cais de serviço particular, de 2-9-963.

1.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — G. V., de 25-9-963.

2.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 2 — G. V., de 25-9-963.

3.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 4 — Passageiros, de 18-10-963.

16.º Aditamento ao Indicador Geral, de 19-9-963 — Paragem de Urgueiras.

Tarifa Geral Europeia para expedições de detalhe (TGED), de 4-9-963.

N.º 1413 — Alteração preços de passageiros de serviço combinado, de 7-10-963.

Lista das Estações de Caminhos de Ferro sujeitas à Convenção Internacional relativa ao Transporte de Mercadorias em Caminhos de Ferro (C.I.M.).

Diversos Complementos à Tarifa de Camionagem, de 1 a 30-9-963 e de 1 a 30-10-963.

D) Serviço da Fiscalização das Receitas

Circular n.º 1157 — Transporte de mercadorias da Manutenção Militar, de 24-9-963.

Circular n.º 1158 — Expedição em pequena velocidade ou grande velocidade, quando for o caso, efectuadas nas condições da Tarifa Geral Europeia para expedições de detalhe (T.G.E.D.), de 30-10-963.

Homenagem póstuma



No passado dia 29 de Setembro, reuniram-se em Carregueira-Chão de Maçãs, alguns chefes de lanço da Companhia para prestarem homenagem póstuma ao seu colega Américo Rodrigues Bento, que pereceu, em 15 de Outubro de 1962, vítima de desastre no serviço da C. P., próximo de Setil.

Após a realização de missa de sufrágio na capela local, foi inaugurado um mausoléu na sepultura do finado.

Foram promotores da sentida homenagem os srs. Sebastião Gonçalves Rebordão, Joaquim da Rosa, Rafael Cordeiro e António Pires dos Santos — a quem o irmão do extinto, José Rodrigues, escrivão de 3.ª classe, do Parque e Oficinas de Entroncamento, e família, manifestam o seu público reconhecimento.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVICO



Da esquerda para a direita: — *João Viana*, chefe de escritório; *Armando Barata* e *Manuel José Pires*, inspectores de secção de exploração; *Manuel Caetano*, inspector de receitas de 2.ª cl.; *João Rodrigues Dias*, subchefe de escritório, e *João Baptista Meira*, chefe de estação de 2.ª cl.



Da esquerda para a direita: — *João Porfírio Tristão* e *António Luis Andrade*, chefes de estação de 2.ª cl.; *António Beato*, escriturário de 1.ª cl.; *Helder Soares Pessoa*, escriturário de 2.ª cl.; *Alvaro Lopes Carneiro*, fiscal do pessoal de trens e *Amaro Pinto Moreira*, factor de 1.ª cl.



Da esquerda para a direita: — *António Ricardo da Silva*, maquinista de 2.ª cl.; *Francisco Manuel Coelho* e *António Alves*, fiéis de cais; *Joaquim Frias*, *Jaime Ramalho* e *José Simão*, operários de 2.ª cl.



Da esquerda para a direita: — *Evaristo Inácio* e *Luis Dias de Oliveira*, operários de 2.ª cl.; *João dos Santos* e *Luis Ferreira dos Santos*, operários de 3.ª cl.; *Joaquim Gaspar*, agulheiro de 2.ª cl. e *Aníbal Mariano*, servente de 1.ª cl.