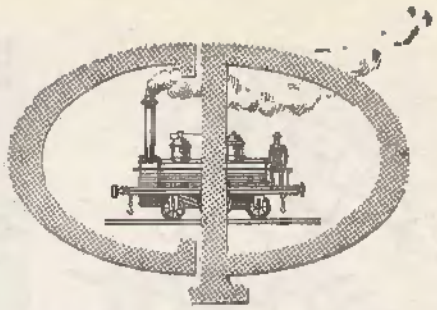
BOLETIM DA CP

NUMERO 394 ABRIL DE 196

Boletim da



N.º 394 ▪ ABRIL 1962 ▪ ANO XXXIV ▪ PREÇO 2$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

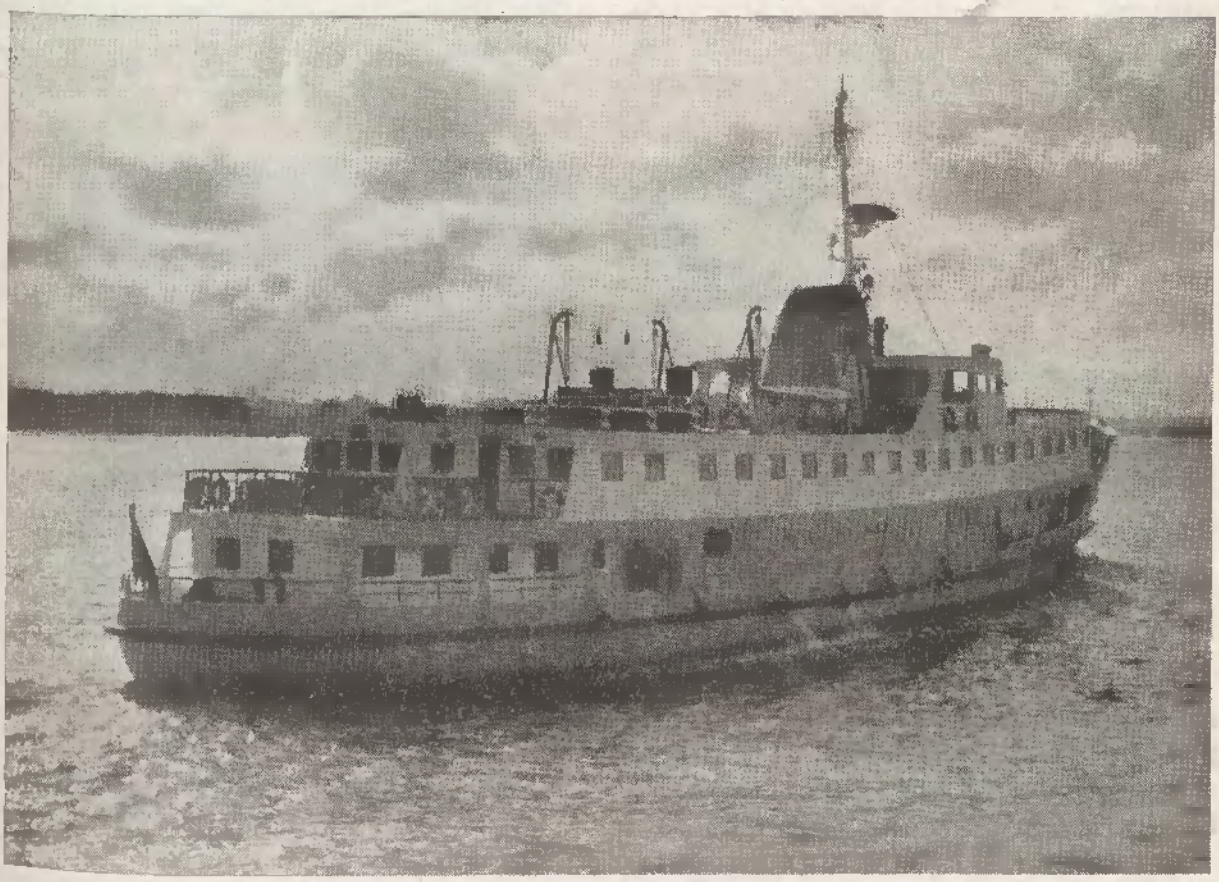
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

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

RENOVAÇÃO DA FROTA DA C. P.



(Foto de AUGUSTO CABRITA)

O «ESTREMADURA», a magnífica unidade construída nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, ao abrigo do II Plano de Fomento Económico, e que, com o «ALGARVE», de iguais características, tem permitido à C. P. melhorar amplamente as condições de tráfego entre Lisboa e o Barreiro cujo movimento, sempre ascensional, já hoje atinge a ordem dos 4 milhões de passageiros por ano.

A circunstância de estas unidades estarem apetrechadas com radar, tem garantido, com evidente benefício público, a regularidade das carreiras em períodos de nevoeiro intenso quando outras embarcações fluviais estão impedidas de navegar.

UMA MERITÓRIA INICIATIVA

A I Exposição de Flores Espontâneas do Agro Português, na Estação do Rossio

A C. P. que ao culto da flor tem dedicado o maior interesse e carinho — atente-se no significado dos concursos das estações floridas e nas exposições anuais de flores do Outono — uma vez mais possibilitou a realização, no magnífico átrio da estação do Rossio, de uma curiosa exposição floral que logo alcançou o mais completo e imprevisto êxito, quer das entidades oficiais competentes, quer do próprio público: A I Exposição de Flores Espontâneas do Agro Português — Embalagens e Formas de Transporte.

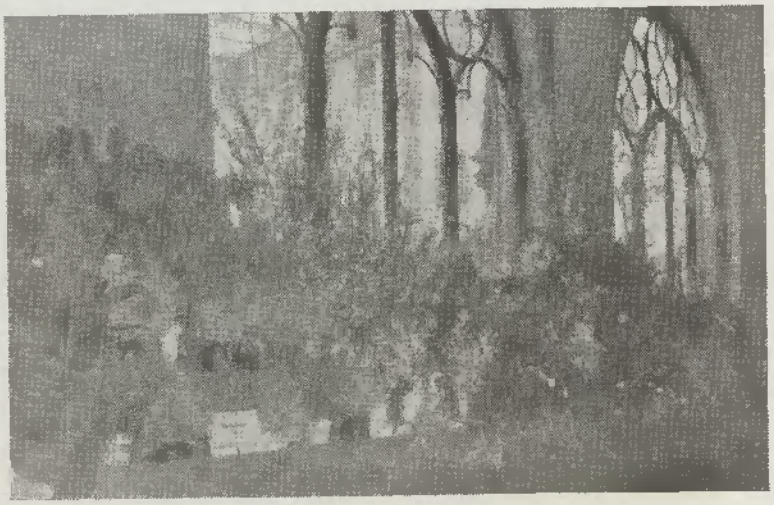
A iniciativa — do Sr. Prof. André Navarro, Chefe de Serviço da nossa Divisão de Exploração — teve imediatamente a secundá-la o valioso patrocínio da Secretaria de Estado da Agricultura, do Secretariado Nacional da Informação e do Instituto Português da Embalagem.

Sabe-se como é intensa a procura de flores campestres, na quadra do Inverno, por parte das populações dos países da Europa Setentrional, cujos campos, nessa altura cobertos de neve, nada produzem. Este facto tem sido aproveitado pela França, Itália e Espanha — países que pela sua situação geográfica, beneficiam de um clima favorável ao cultivo floral — para organizarem mercados de exportação de flores, sobretudo espontâneas, destinadas à venda na Noruega, Suécia, Finlândia, Dinamarca e Grã-Bretanha, por compensador preço.

E há já anos que existem tais mercados.

Mimosas, urzes, acácias, rosmaninhos, giestas e muitas outras espécies da flor silvestre — que entre nós não têm qualquer aplicação que não seja servirem de cama para o gado ou de vassoura para terreiros — são extraordinàriamente procuradas naqueles países nórdicos como elemento decorativo. Na Suécia, por exemplo, por 2 pequenos ramos de mimosas chega a pagar-se 3 coroas, ou seja mais de 17$00!

Foi o conhecimento desta circunstância



Aspecto da exposição, vendo-se a bancada de ornamentação de flores em jarras, num arranjo artístico de Cândido Florista

*

A assistência ao acto inaugural

*

que levou o Sr. Prof. André Navarro a promover a exposição em causa, por modo a despertar a atenção do público e das entidades responsáveis nacionais para a incontestável importância da constituição de um mercado nacional de tais flores — de que efectivamente possuímos todas as condições óptimas para criar — quer para satisfazer as necessidades cada vez mais crescentes dos países do setentrional europeu, quer para atender às possibilidades de um aumento de consumo interno — que bem se justifica.

* * *

Uma montanha de cor com acácias, mimosas, urzes, piornos, amendoeira brava, constituíam a parte central da exposição do Rossio. Flores espontâneas da Madeira e do Ultramar, estavam igualmente representadas, por entre outras belas flores campestres do agro metropolitano, de cheiro saudável, acridoce e selvagem. Lateralmente, apresentavam-se as formas mais aconselháveis para o transporte ferroviário e aéreo dessas flores e ainda os diversos modos de ornamentação a utilizar no ambiente doméstico: em «bouquet», em jarra, em cestos ou em simples embalagens.

A tornar-se efectiva, como tudo leva a supor, a constituição de um organismo exportador de flores do género das expostas, será possível ao País com um produto de valor interno pràticamente nulo, obter mais uma fonte de receita, criar mais um elemento de propaganda turística e estabelecer uma nova indústria, pois para obter espécies exportáveis não bastará ir colher as flores doiradas, brancas e roxas às bermas dos caminhos, antes dar-lhes condições de vida larga, não só através de boa embalagem — que se revelou na exposição — mas também na própria criação e reprodução científica da flor silvestre.

Para a C. P. o ganho traduzir-se-á na captação de um tráfego absolutamente novo, de valor apreciável.

O Prof. André Navarro referindo-se ao significado da exposição

Leitão de Barros, o apreciado cronista de «Os Corvos», do «Diário de Notícias», conversando com o Director Geral Eng. Espregueira Mendes e Administrador Eng. Costa Macedo

* * *

O acto inaugural, realizado em 22 de Fevereiro último — foi muito concorrido.

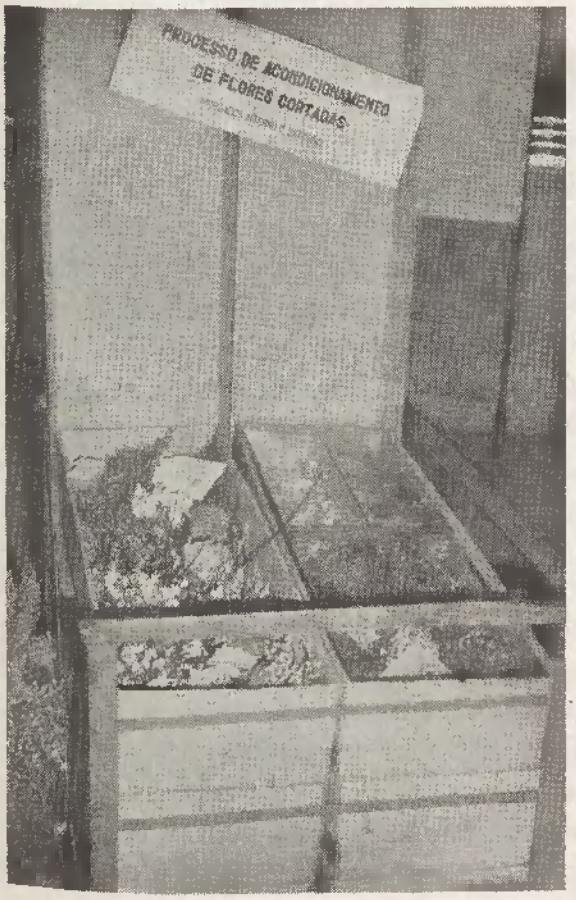
Além do Secretário de Estado da Agricultura, Sr. Dr. João Mota Pereira de Campos e do seu Chefe de Gabinete, estavam presentes os Srs. General França Borges, Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Aníbal da Silva David, Vice-Presidente da mesma Câmara, Eng.º António Bual, Director da Sociedade «Estoril», Conde de Penalva de Alva, Director dos Wagons-Lits em Portugal, Eng.º Álvaro Roquete, Director dos Serviços de Turismo do SNI, Prof. Eng.º João de Vasconcelos, Director-interino do Instituto Superior de Agronomia, Prof. Doutor João Faria Lapa, antigo Chefe da Divisão Comercial da C. P., Dr. Alberto de Araújo, deputado pelo círculo da Madeira, Eng.º Vasco Leónidas, da Junta de Colonização Interna, Dr. João Pina Vidal, Chefe da Secção de Propaganda da C. M. L., Dr. Ferreira da Costa e Luís Simões Raposo, do Instituto Português da Embalagem, Dr. José Leitão de Barros, etc. etc.

Da C. P., além do Sr. Prof. André Navarro, organizador da exposição, estavam presentes os Administradores Srs. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração, Major Mário Costa, Eng.º Costa Macedo, Conde de Penha Garcia, General Frederico Vilar e Eng.º Nogueira Soares; Director-Geral Eng.º Roberto de Espregueira Mendes, Subdirector Eng.º Pedro de Brion, Secretário-Geral Eng.º Branco Cabral, Conde de Almada, Eng.ºs Júlio Santos, Joaquim de Barros, Fernando Fragoso e Alves

O Prof. Doutor Mário de Figueiredo, mostrando ao Subsecretário de Estado da Agricultura algumas curiosas espécies florais

Ribeiro, Drs. Gonçalves Henriques, Ary dos Santos Lobo Alves, Carlos Albuquerque, Manuel da Fonseca, Chaves Brilhante, Élio Cardoso, Penha Garcia, Hélio Prieto, Fernando Pintão, Reis Martins, Srs. Encarnação e Silva e Bruges de Oliveira, etc..

Presentes igualmente representantes dos jornais diários de Lisboa e Porto, das revistas Vida Rural, Agricultura, e «Gazeta dos Caminhos de Ferro», da Emissora Nacional, Rádio Clube Português, e Rádio-Televisão.



A palete de acondicionamento das embalagens a utilizar no transporte ferroviário e aéreo de flores

Imenso povo assistiu à inauguração que teve lugar às 12,45 horas.

O Sr. Prof. André Navarro, dirigindo-se ao Secretário de Estado da Agricultura disse:

«A primeira exposição de flores espontâneas e de espécies florais bem adaptadas ao agro português e de embalagens apropriadas ao seu transporte para os mercados interno e externo, exposição que inauguramos nesta linda antecâmara de Lisboa onde se nota o bom gosto do grande artista, que foi Cottinelli Telmo, e que se efectua sob a égide do Secretariado do Estado da Agricultura, do Secretariado Nacional da Informação e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com a cooperação do Instituto Português da Embalagem, representa um passo, de excepcional valor, para o desenvolvimento da economia nacional.

Devemos ter presente, na realidade, que os países de agricultura mais progressiva da Europa, como a Bélgica, a Holanda, a Dinamarca, a França, a Itália e a Grã-Bretanha, para não falar já de pequenos países como o Luxemburgo, têm no comércio da flor e dos propágulos de plantas florais, apoio fundamental das suas economias, representando, a exportação destes preciosos produtos, parcelas importantes das respectivas balanças comerciais. Só para fazer singela ideia de valores, direi que a exportação de tulipas holandesas, para o Velho e Novo Mundo ultrapassa, em muito, o valor da actual exportação de vinhos do Porto!

Ora Portugal, possui condições agro climáticas excepcionais para este género de cultura intensiva. Se juntarmos, ao território metropolitano continental, o insular e muito especialmente a Madeira e o de certas regiões ultramarinas africanas, então as nossas possibilidades serão das mais notáveis da Europa, neste capítulo.

Está, porém, muito por fazer, tanto nos sectores da produção, como no do comércio e no dos transportes de flores.

Importa na realidade seleccionar, sem demora, as espécies mais aptas para o fim desejado, quer as de clima temperado, quer as tropicais ou subtropicais, estudando-se devidamente as condições agro climáticas e de granjeio em que deve realizar-se o seu cultivo.

Quanto ao comércio, há que procurar conhecer, com pormenor, os mercados externos, americanos e norte-europeu, principalmente, as épocas mais favoráveis de colocação, os tipos de acondicionamento, a estruturação do comércio de vendas, por grosso e a retalho, a propaganda, etc., etc..

Com referência aos transportes ferroviários, rodoviários, marítimos e aéreos, importará analisar, para cada caso, por via de especialistas do tráfego de produtos fàcilmente deterioráveis, as modalidades mais adequadas de transporte que permitam obter os melhores resultados económicos.

Isto que, em sumário, indiquei, é, porém, toda uma obra de apreciável vulto, em que devem empenhar-se diferentes sectores ligados à economia agrícola no Mundo Português.

Vamos dar hoje um passo em frente. Que todos os interessados compreendam o verdadeiro sentido e alcance desta pequena demonstração. Serão urzes, de vários tons, piornos, acácias e outras espécies arbóreas e arbustivas do território metropolitano e ultramarino, sob o coberto, de pinhais, soutos e montados e de florestas dos trópicos, que nos aparecerão à vista como pioneiras desta campanha em prol da valorização da flor dos nossos

campos. A este certame se seguirão outros e, entretanto, sob o alto patrocínio do Secretariado da Agricultura e com a franca colaboração da C. P. e de outros organismos, iremos tentar fazer a demonstração — que esta nesga de território, no extremo ocidente europeu, tem possibilidade de criar melhores condições de existência para a grei».

Em resposta, o Sr. Dr. Campos Mota confessou a sua surpresa e encanto perante a exposição que estava inaugurando e até os belos efeitos da sua instalação, feita em tão breves dias.

Concordou em que, de facto, Portugal tem uma admirável variedade de flores espontâneas em óptimas condições para exportação e que se quisermos com elas poderemos concorrer, vantajosamente, com outras nações europeias.

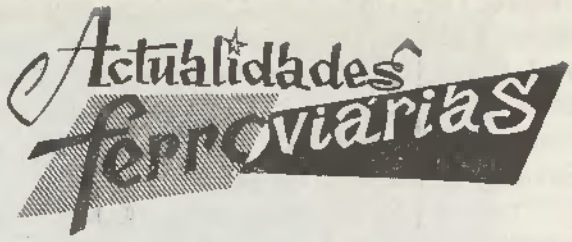
Terminou abraçando o Prof. André Navarro pelo seu valioso esforço neste sector da vida portuguesa.

* * *

A exposição que teve a amável colaboração das seguintes entidades: Fábrica de Loiças de Sacavém, Fábrica de Faianças e Azulejos de Sant'Ana, Fábrica de Cerâmica Viúva Lamego, Fábrica Nacional de Vidros da Marinha Grande, Sociedade Industrial de Cartonagens, Lisboa-Jardim e Cândido Florista, — foi organizada pelo Sr. Prof. André Navarro, coadjuvado pelos Srs. Dr. Élio Cardoso, Arcelino Nogueira Faria, Abel Hopfer Romero e António Farinha Ferreira.

VALEM OS POVOS PELO NÚMERO DOS SEUS HABITANTES MUITO POUCO, MAS MUITO PELAS QUALIDADES QUE ELES POSSUEM, PELA APTIDÃO PARA CRIAR RIQUEZA, CIÊNCIA, BELEZA, PELA CAPACIDADE DE TRABALHAR E DE SOFRER, PELA DISCIPLINA SOCIAL QUE VALORIZA OS ESFORÇOS INDIVIDUAIS, TORNA POSSÍVEIS AS GRANDES CRIAÇÕES COLECTIVAS E LEVA ALGUNS A SACRIFICAR-SE PELO BEM E GLÓRIA DE TODOS.

SALAZAR



Semana do Turismo Alemão

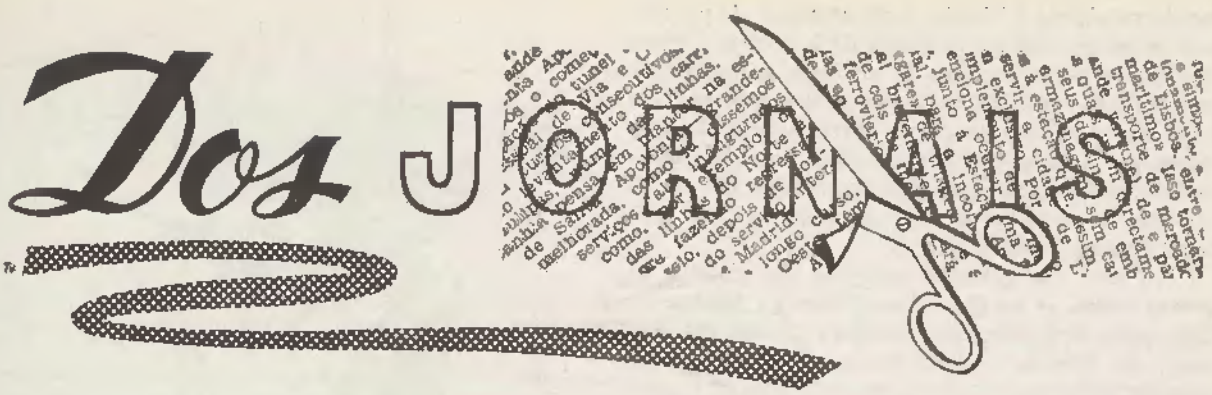
POR iniciativa do Skal Clube de Lisboa e no prosseguimento das semanas turísticas da França e da Bélgica, realizou-se, de 14 a 21 de Março findo, a Semana Turística dedicada à Alemanha.

Exposições, concertos musicais e sessões de cinema preencheram completamente o bem organizado certame germânico promovido pelo Director do Turismo Alemão em Lisboa, Dr. Franz Bernhard Gier — e que teve o patrocínio directo da Associação Alemã de Turismo, de Francfort.

A fechar a semana comemorativa, o Dr. F. F. Schwarzenstein, Director do Turismo da Alemanha Federal, que se deslocou propositadamente a Lisboa, fez uma Conferência dedicada à Imprensa, Rádio e Televisão, no Palácio Foz, prometendo todo o apoio do seu país à recepção de turistas portugueses cujo número atingiu, em 1961, o elevado número de 21 mil, contra 28 mil alemães vindos a Portugal.

No programa de relações de transporte entre os dois países, o Dr. Schwarzenstein e o Eng.º Álvaro Roquete trataram sobretudo das ligações aéreas directas a estabelecer com maior frequência entre Lisboa e Francfort.

Na sessão de fecho da Semana Turística em referência, num «cocktail» que reuniu numerosas personalidades ligadas às actividades turísticas nacionais esteve presente, em representação da Direcção do *Boletim da C. P.*, o Dr. Élio Cardoso.



A Valorização das flores dos nossos campos

Com verdadeira simpatia lemos que foi recentemente inaugurada, no átrio inferior da estação do Rossio, em Lisboa, uma interessante exposição de flores espontâneas do agro nacional, com predomínio de urzes de diferentes matizes, piornos de diversos tons, mimosas, acácias, rebentos de amendoeira brava e outras espécies arbóreas e arbustivas de que é tão opulenta, em todas as estações, a terra portuguesa.

O certame, organizado pela Secretaria de Estado da Agricultura e pelo S. N. I., em colaboração com a C. P. e com o Instituto Português de Embalagem, teve como objectivo primordial a louvável ideia de despertar a atenção do público para a incontestável importância da criação de um mercado nacional dessas graciosas e coloridas flores, quer para atender às necessidades de um aumento de consumo interno, desejável a muitos títulos, quer para satisfazer, por exportações em avião, a grande procura verificada, nesta época do ano, nos países setentrionais da Europa, especialmente na Suécia, na Noruega e na Dinamarca.

Esta campanha, iniciada ainda com alguma timidez e, sobretudo, com marcado atraso, o que é perfeitamente injustificável num país como o nosso, dotado de extraordinárias possibilidades no domínio da riqueza floral, deve merecer um vivo e directo interesse às entidades minhotas responsáveis, visto que na nossa província abundam, como em nenhuma outra, em quantidade e qualidade, elementos e condições de privilegiada valia para se fomentar um intenso comércio de flores e de propágulos de plantas ornamentais.

A economia regional tem de buscar quase àvidamente em todos os sectores fontes de prosperidade e é indubitável que a exportação desses preciosos produtos da Natureza, a surgir e a crescer sem medida nos virentes prados, por entre os penhascos musgosos, ao longo dos caminhos e sob o dossel dos pinhais, dos soutos e dos montados, pode contribuir, se for bem orientada, para o aumento do nível de vida das nossas populações rurais.

Ninguém ignora que, neste mundo em que tudo se processa a uma cadência vertiginosa, as flores, mesmo as mais delicadas e frágeis, se enviam hoje, sem risco, através do ar, escrupulosamente resguardadas, para os pontos mais longínquos. A Bélgica, a Holanda, a França, o Luxemburgo, a Itália, a Inglaterra e outras nações de agricultura progressiva encontram defesas consideráveis ao movimento das suas balanças comerciais na venda regular, em amplas proporções, das suas maravilhosas e por vezes exóticas flores, algumas delas universalmente disputadas. A exportação, por exemplo, das famosas tulipas da Holanda que alcatifam a perder de vista imensos terrenos, deslumbrando o turista, é tão importante para a economia interna que as suas cifras anuais ultrapassam largamente as que Portugal atinge com o escoamento do seu vinho do Porto.

Sob este aspecto, o Minho possui excepcionais facilidades agroclimáticas, mercê de um conjunto de fautores, em que sobressaem os seus rumorejantes cursos de água, para este género tão cativante de cultura intensiva. A valorização das flores que tamisam os nossos campos, inundados, na pujança das suas relvas, dos seus terrenos alteados e das suas bouças, de uma vegetação esmeralda e fragrante, impõe-se não só por motivos de embelezamento do quadro paisagístico, já tão sugestivo, como também de propaganda e de desdobramento, no plano das realidades práticas, dos nossos exuberantes recursos naturais.

Quem visitar, com a demorada penetração de uma sensibilidade afectiva, o «hinterland» da nossa festejada província, agora que a Primavera se adivinha nos rebentos novos e no idílio fecundo das aves, e dos animais, encontrará um prodigioso mosaico entretecido, como certos tapetes, de mil pétalas fulgindo nos seus mil cambiantes.

A força vegetal do Minho é imensa, é profunda, é inexaurível. O trevo branco ou cor de mosto, os miosótis de um azul fenecido, as inocentes boninas, os pampilos amarelos, os funchos odoríferos, as parietárias pegajosas, os pregos de oiro, os fetos palmares de folhas recortadas, as pascoinhas, as roxas soagens, os tufos de saramagos, os tojos molares, o azevinho, a madressilva rescendente, as giestas, as heras, o alecrim, o rosmaninho, todas essas plantas herbáceas e flores bravas que adubam as terras pobres, crescendo livremente, esplendem e acenam nas serras de ásperos contornos, nos vales coroados de cerros e em torno dos amieiros, freixos e salgueiros em linha que bordejam os nossos rios.

O revestimento florestal espontâneo, que tão poèticamente disfarça e transfigura as ribas e as vertentes escalvadas e as ossaturas graníticas das montanhas, enternece o coração e estonteia os olhos com o seu

manto palpitante e irisado, como se sobre ele pousassem e estremecessem milhares de borboletas. Pelos maciços e pelos combros de sombras arrendadas e acolhedoras, onde os cuidados do amanho não entram, todos os dias nascem a sorrir finas e distintas flores, tão puras e frescas como as de laranjeira, compondo festões viçosos e tufos luxuriantes, em que os insectos e os pássaros se escondem para as suas irresistíveis alegrias nupciais.

Ao lado das grandes essências que cobrem as nossas matas — no Gerês, em Vieira do Minho, em Cabeceiras de Basto, nos Arcos de Valdevez, em Melgaço, em Monção — essas flores semeiam-se por si mesmas, como os carvalhos ou os pinheiros bravos. Abeberadas no solo húmido e nas fontes gementes, as espertas e donairosas plantas selvagens, de mistura com as rosas, os goivos, os lírios, os junquilhos, os malmequeres, os cravos e as violetas que os homens amorosamente cultivam, mostram à farta que no Minho não existe a esterilidade, o artifício, e que tudo é seiva, fruto, esperança e magia. Acodem-nos à ideia os veementes e românticos versos do poeta vianense Sebastião Pereira da Cunha no seu inspirado livro «Serões de Portuzelo»:

«Solo d'enlevos! A videira abraça
Com terna graça o castanheiro em flor!
Abre-me o seio em que um vergel se apinha!
Ó Pátria minha d'encantado amor!

Quero cantar-te, como a rola ausente
Canta plangente os africanos céus,
Como ela aspira ao seu distante ninho
Aspiro, ó Minho, aos atractivos teus!

Amo os teus campos com perfumes vários,
Verdes sacrários de um constante Abril;
Amo os teus montes colossais n'altura
E a luz, tão pura, do teu céu d'anil.

Veias de prata, em teu fecundo seio,
Passam-te em meio sem formar caudais,
E dentre as flores, que o teu chão guarnecem,
Cidades descem, que não têm rivais».

Com alguma coisa de tropical no emaranhado e na prodigalidade do arvoredo denso e das soberbas verduras, que se intercalam serenamente entre as silvas e os espinheiros dos valados, a vasta região minhota oferece assim incomparáveis requisitos para alcançar um lugar à parte, bem individualizado no mercado nacional das flores.

O panorama turístico também muito lucrará com o desenvolvimento gradual desse comércio, que deve ser explorado com inteligência e carinho, como o das orquídeas na ilha da Madeira, por exemplo, de maneira a que tanta soma de beleza se transforme em mais pão e em mais agasalhos para as gentes tão necessitadas da nossa lavoura. — A. M.

(Do Jornal «O Primeiro de Janeiro)

A um Crucifixo

Cruz Redentora! Bendita!
Esp'rança dos que soçobram!
A minha vista se turva
Quando o meu olhar te fita,
Os meus joelhos se dobram,
Minha cabeça se curva!

Cruz Redentora! Meu Sol!
Com esse poder profundo
Que Jesus Cristo te deu,
Tu és eterno farol
Que iluminas todo o Mundo
E nos apontas o Céu!

Da tua divina chama
Que nos seduz e convence,
Esta certeza obtive:
Amar, sem ti, ninguém ama,
Vencer, sem ti, ninguém vence,
Viver, sem ti, ninguém vive!

Eduardo Severino de Oliveira
Inspector reformado

A Eleição da Rainha dos Ferroviários

RESULTANTE da fusão do Ateneu Ferroviário com o Grupo Desportivo da C. P., o Clube Ferroviário de Portugal, como já em número anterior anunciámos, propõe-se continuar a incrementar todas as actividades — culturais, recreativas e desportivas — das extintas colectividades que lhe deram vida.

O Clube, dispondo hoje de condigna sede, de vasto campo de jogos e de apetrechado posto náutico, localizados em Lisboa, reune efectivas condições de bem servir os seus 4500 associados.

Ciclos de palestras e conferências didácticas de carácter ferroviário; aulas de música, de lavores, de corte e costura, de trabalhos manuais; organização de espectáculos de variedades, concertos musicais, sessões de ginástica e de dança; instituição de jogos e torneios desportivos diversos — formam o principal conjunto das múltiplas actividades da nova agremiação que presentemente constitui a mais representativa, e a única com dimensões nacionais, de todas as associações ferroviárias do género.

* * *

No passado dia 24 de Fevereiro, promoveu o Clube uma soirée dançante propositadamente destinada a eleger, de entre a ocasional assistência, a Rainha dos Ferroviários de 1962 — título cuja escolha reputamos um pouco ousada e ambiciosa dado o âmbito local em que o concurso se confinou.

Apresentação das 20 candidatas ao título de Rainha dos Ferroviários

Antes do baile — abrilhantado por bom agrupamento musical e durante o qual se procedeu à eleição da vencedora — actuou o Grupo Cénico dos Ferroviários em espectáculo de comédia e variedades, que o muito público assistente justamente premiou com fartos aplausos.

O modo de eleição exige um comentário: penaliza-nos ter de, aqui, registar — mas todas as críticas, para serem honestas, têm de ser sinceras — que o sistema adoptado pelos dirigentes do Clube suscitou, tal como já tinha

acontecido no ano anterior, a reprovação ruidosa da maioria do público. Embora o desacertado processo electivo constitua, na opinião dos responsáveis, forte chamariz para arrecadação de receitas, o bom senso aconselharia a seguir-se outra modalidade que justamente conciliasse o interesse do público e das próprias concorrentes com o prestígio que a nova colectividade pretende certamente possuir e manter.

Por acaso — e só por feliz acaso — a candidata vencedora reunia predicados suficientes que lhe poderiam assegurar a consagração em qualquer concurso similar, se utilizados os processos de eleição convencionais.

E, como todo o tempo é tempo para remediar o que não está certo, estamos convencidos que a direcção do Clube não persistirá mais no erro.

Convenhamos que o título de Rainha dos Ferroviários — que òbviamente envolve responsabilidades — não pode nem deve estar á mercê do mero capricho de um único sujeito da assistência que, disposto a comprar duas ou três centenas de votos, por cinquenta centavos cada, veja candidatada e eleita quem muito bem pretenda e entenda...

Um aspecto do animado baile

* * *

No concurso promovido, entre 20 candidatas na ocasião inscritas e após duas fases eliminatórias, foram eleitas:

Rainha dos Ferroviários: a Menina Maria Luísa dos Santos Martins, de 20 anos, filha do Maquinista de 1.ª classe, Sr. Jorge Martins;

1.ª Princesa: a Menina Maria de Lurdes Cândida, de 17 anos, afilhada do Factor de 1.ª classe, Sr. Gonçalo Correia;

As cinco concorrentes apuradas na 1.ª eliminatória. No final, viriam a ser eleitas as candidatas n.os 1, 8, e 10 respectivamente como Rainha e Princesas

A menina Maria Luísa dos Santos Martins — eleita Rainha dos Ferroviários de 1962 — exibindo a salva de prata com que foi distinguida pelo Boletim da C. P.

2.ª Princesa: a Menina Zalira Godinho da Silva, de 24 anos, filha do Guarda-freios reformado, Sr. José da Silva.

A todas foram atribuídos prémios diversos.

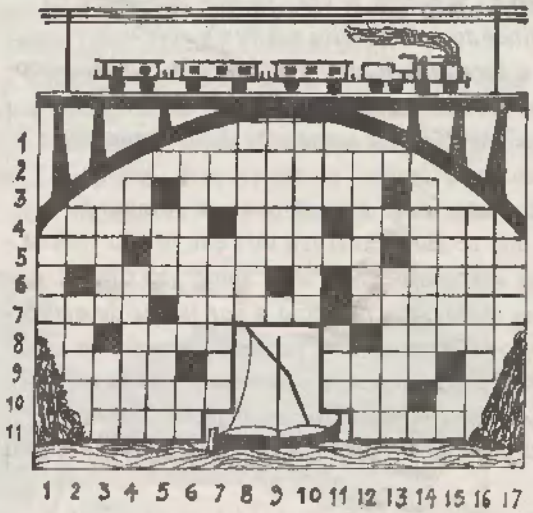
O *Boletim da C. P.* ofereceu ao Clube, para ser entregue à vencedora do concurso, uma artística salva de prata.

Cada um de nós é uma fotografia — com milhões de cópias. Somos uma obra tirada a milhões de exemplares. E quando nos quiséssemos convencer do contrário, a vida se encarregaria, nas várias formas, de nos tirar essa ilusão. É por isso que eu penso que a melhor coisa que temos a fazer é ter piedade uns pelos outros. E, ao mesmo tempo, por um instinto de defesa da nossa precária originalidade, sorrir com bonomia das fraquezas alheias, o que equivale também a sorrir das nossas. É a única forma de tornar suportável a dolorosa contradição que todos somos.

RAMADA CURTO

Por RUI L. SANCHES

Problema n.º 20



HORIZONTAIS:

1 — Suíças. 2 — Pequenos sacos de panos em que se filtra a infusão de café. 3 — Tabiques. 4 — Assa; Bolo de farinha de arroz e azeite de coco usado na Ásia; Pensar. 5 — Nome masculino; Nome da península da Ásia Menor; Junta. 6 — Peça de vestuário; Máquina que transforma a energia mecânica em energia eléctrica. 7 — Cursos de água; Doze unidades; Inovas. 8 — Parentes; Cheiro. 9 — Membros superiores das aves; Contamino. 10 — Acções; Senhora (abrev.). 11 — Fez-se ouvir; Lago salgado da Ásia.

VERTICAIS:

1 — Grande quantidade; 2 - Pron. pessoal; Cólera. 3 — Escuto; Puras. 4 - Clima; Nome científico do carangueio. 5 — Chefe etíope; Pron. demonstrativo. 6 — Casca de certas árvores que se emprega para curtir couros; Conjunção. 7 — Batráquio; Denuncias. 8 — Chefe dum grupo de trabalhadores. 9 — Escarneço. 10 — Antiga colónia italiana situada no Nordeste da África. 11 — Letra; Bases. 12 — Paredes e armação dum edifício; Seguirá. 13 — Reformar. 14 — Repetição, em separado, de palavras que primeiro se disseram juntas. 15 — Nome masculino; Artigo antigo. 16 - Versejara. 17 — Contr. prep. e artigo.

Solução do problema n.º 19

HORIZONTAIS:

1 — El; Nu; És. 2 — Má; AC; Tu; As; 3 — Atacam; Tapa. 4 — Lí; Avoceta. 5 — Açã; Asaro. 6 — Rã; Ul; No; Al. 7 — Asada, Aba. 8 — Alarido; Em. 9 — Içar; Nacala. 10 — Só; AA; Si; Ar. 11 — Ró; Os; OO.

VERTICAIS:

1 — Emalara; Is. 2 — Atiça; Açor. 3 — Ala. 4 Laca; Usara. 5 — Cavalar; Ao. 6 — Mós; DIN. 7 — Ut; Canadas. 8 — Útero; Ócio. 9 — Ato. 10 — Sapa; Abeia. 11 — Sã; Clamara.

SE...

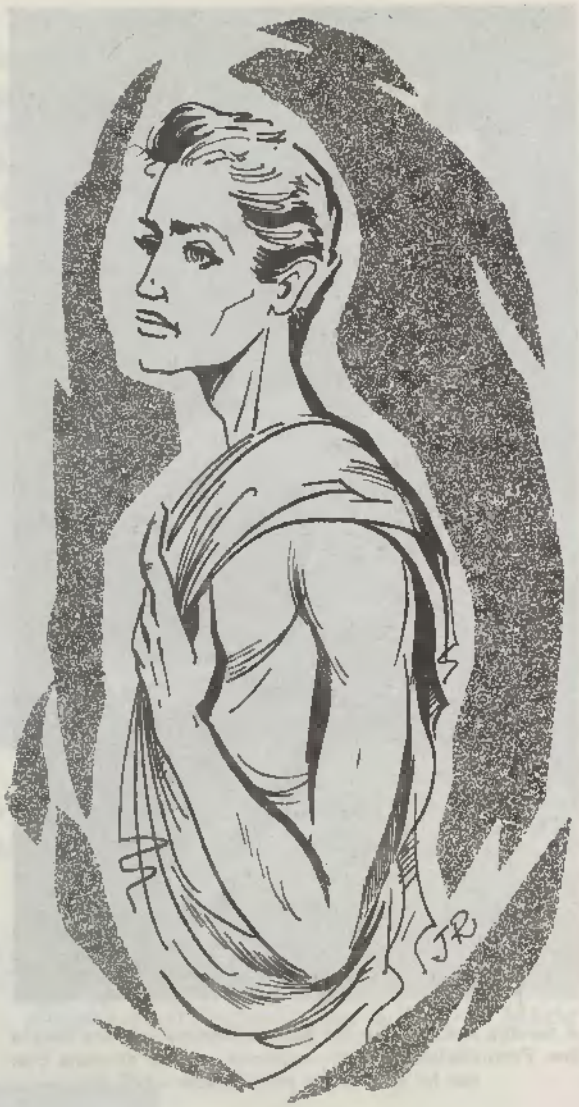
SE *podes conservar o teu bom senso e calma,*
Num minuto a delirar, p'ra quem o bom és tu;
Se podes crer em ti, com toda a força d'alma,
Quando ninguém te crê; se sais faminto e nu
Trilhando sem revolta um rumo solitário;
Se à torva intolerância, à negra incompreensão
Tu podes responder, subindo o teu calvário,
Com lágrimas de amor e bênçãos de perdão;

SE *podes dizer bem de quem te calunia;*
Se dás ternura em troca aos que te dão rancor,
Mas sem a afectação dum santo que oficia,
Nem pretensões de sábio a dar lições de amor,
Se podes esperar sem fatigar a esperança;
Sonhar, mas conservar-te acima do teu sonho;
Fazer do Pensamento um Arco de Aliança,
Entre o clarão do Inferno e a luz do céu risonho;

SE *podes encarar, com indiferença igual*
O Triunfo e a Derrota – eternos impostores;
Se podes ver o Bem oculto em todo o mal
E resignar, sorrindo, o amor dos teus amores,
Se podes resistir à raiva ou à vergonha
De ver envenenar as frases que disseste
E que um velhaco emprega eivadas de peçonha,
Com falsas intenções que tu jamais lhes deste;

SE *és homem p'ra arriscar todos os teus haveres*
Num lance corajoso, alheio ao resultado
E calando em ti mesmo a mágoa de perderes,
Voltas a palmilhar todo o caminho andado;
Se podes ver por terra as obras que fizeste,
Vaiado por malsins, desorientando o povo,
E sem dizer palavra e sem um termo agreste
Voltares ao princípio, a construir de novo;

SE *podes obrigar o coração e os músculos*
A renovar o esforço, há muito vacilante,
Quando já no teu corpo, afogado em crepúsculos,
Só existe a Vontade a comandar «Avante!»;
Se, vivendo entre o povo, és virtuoso e nobre
Ou vivendo entre os reis, conservas a humildade;
Se, inimigo ou amigo, o poderoso e o pobre
São iguais para ti, à luz da Eternidade;



SE *quem conta contigo encontra mais que a conta;*
Se podes empregar os sessenta segundos
Dum minuto que passa, em obra de tal monta
Que o minuto se espraia em séculos fecundos...

...Então, ó ser Sublime, o mundo inteiro é teu!
Já dominaste os reis, os tempos e os espaços;
Mas, inda para além, um novo sol rompeu
Abrindo um infinito ao rumo dos teus passos;

Pairando numa esfera acima deste plano,
Sem recear jamais que os erros te retomem,
Quando já nada houver em ti que seja humano,
Alegra-te, meu filho, então serás um HOMEM!

RUDYARD KIPLING

(Versão livre de FÉLIX BERMUDES)

Os Caminhos de Ferro Marroquinos

actual reino de Marrocos, situado na África do Norte, compõe-se dos territórios que anteriormente formavam os Protectorados Espanhol e Francês daquele nome, com exclusão de algumas Praças sobre as quais o País irmão — a Espanha — ainda conserva a sua soberania. A antiga cidade internacional de Tânger, à qual estão ligados tantos factos da nossa história, está hoje também integrada no reino, conquanto beneficie, ainda, de determinados privilégios especiais.

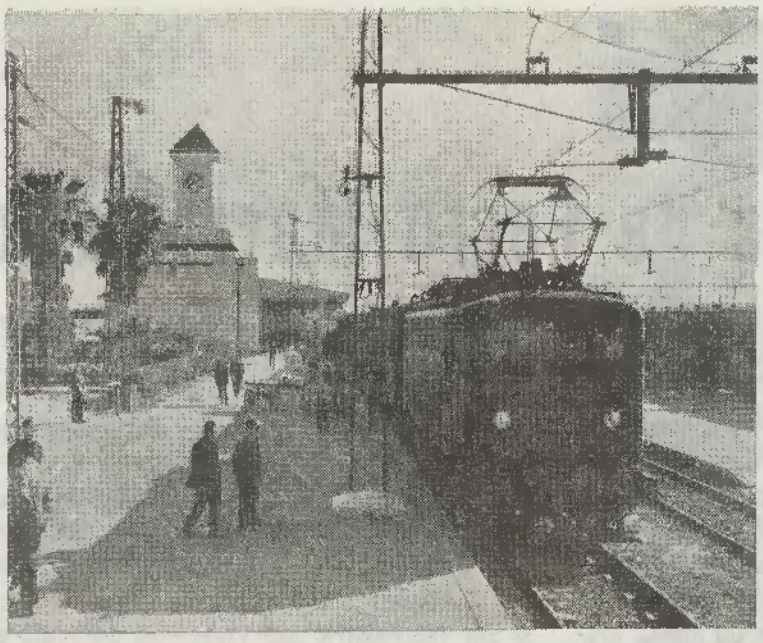
Marrocos cobre actualmente uma área equivalente a cerca de cinco vezes a de Portugal Continental; não é, porém, a sua população muito mais numerosa que a nossa, pois no seu território estão compreendidas grandes áreas desérticas.

Apesar de ser um dos países mais próximos do nosso, nem por isso muitos visitantes portugueses a ele afluem. É certo que numerosas pessoas, aproveitando as facilidades que, para Tânger, se concedem, incluem esta última cidade nas suas digressões pela Andaluzia; mas Tânger não dá ao turista mais do que uma muito pálida ideia do interessante País de contrastes — de que ela não é mais que a porta setentrional.

Cremos que são de diversa ordem as razões por que os nossos turistas não se sentem inclinados a deslocar-se ao velho Império Xerifenho. Em primeiro lugar, por certo, o ser necessário um visto — o que não acontece actualmente com nenhum país da Europa Ocidental; em segundo lugar e talvez principalmente, as dificuldades encontradas em efectuar a viagem por meios de superfície em condições de preço e de conforto aceitáveis.

A «Compagnie Générale Transatlantique», sem dúvida a mais prestigiosa empresa de navegação francesa, previu, desde há anos, uma escala em Lisboa nas suas carreiras de Bordéus a Casablanca e este constitui o meio ideal de fazer uma viagem de prazer ou de negócios. O serviço a bordo dos paquetes daquela Companhia é, por tradição, excelente e a viagem é de curta duração — o que per-

Mapa da rede ferroviária marroquina



A chegada a Casablanca do expresso procedente da Argélia, rebocado por uma locomotiva eléctrica. Antes dos acontecimentos bélicos na Argélia — que já duram há vários anos — havia mesmo uma continuidade ferroviária até Tunis, capital da Tunísia. Hoje, as ligações internacionais no Magrebe, limitam-se a Marrocos e à Argélia, devido a ter sido encerrada a fronteira entre esta última e a Tunísia

mite utilizar este meio mesmo ao mais apressado visitante.

Quem quiser, no entanto, combinar a visita a Marrocos com uma viagem pela Andaluzia, poderá utilizar o itinerário seguinte, que se tornaria demasiado fatigante para quem pretendesse empreendê-lo sem paragens intermédias. De Lisboa a Vila Real de Santo António, os serviços da C. P. constituem excelente meio de transporte; daí a Sevilha, os autocarros da «Empresa Automobilista Internacional», em ligação com os *rápidos* do Algarve, asseguram a segunda parte da primeira jornada [1]. Depois de pernoitar em Sevilha, pode-se prosseguir no dia seguinte, de automotora, para Algeciras; aí, logo se toma o barco da «Compañia Transmediterrânea» para Tânger, donde, por via férrea, se pode continuar para qualquer ponto de Marrocos. E será pois por Tânger que começaremos a descrição da rede marroquina.

São três as Companhias ferroviárias marroquinas: os Caminhos de Ferro de Marrocos (CFM), o Caminho de Ferro de Tânger a Fez (TF) e o Caminho de Ferro Oriental de Marrocos (CMO). O Estado Espanhol explora ainda uma curta linha de via estreita (Ceuta a Tetuão) e a Companhia Espanhola das Minas do Rife uma pequena rede mineira na região de Melilla, também de bitola reduzida.

As três Companhias acabadas de mencionar são concessionárias de toda a rede de via internacional (1,435 m). Estão sob a mesma Administração e Direcção, pelo que, do ponto de vista da Exploração, é como se se tratasse de uma rede única.

O mapa que inserimos com o presente artigo mostra a constituição da rede marroquina. Toda ela é explorada ou com tracção eléctrica ou Diesel-eléctrica. Com efeito, em todo o Norte de África (não só em Marrocos como também na Argélia, na Tunísia, etc.), a péssima qualidade das águas existentes tornava ruinoso o emprego das máquinas de vapor.

O ramal de Tânger a Sidi-Kacem (Petitjean se chamava no tempo do Protectorado), serve uma região de reduzida densidade de população. Passa em dois locais intimamente ligados à nossa História: Arzila e Alcácer-Quibir.

A principal artéria ferroviária marroquina é a linha de Marrakech a Casablanca, Rabat, Quenitra (antigamente Port-Lyautey), Sidi-Kacem, Meknés, Fez, Taza, Guercif e Oujda, onde se liga à rede argelina. No percurso acima, estão incluídos todos os centros urbanos importantes do país a alguns dos quais estão ligados acontecimentos notáveis da nossa História. Marrakech é um dos principais aglomerados populacionais marroquinos e os seus bazares oferecem recantos de um pitoresco inexcedível. Casablanca, principal

[1] Como é do conhecimento de todos, Sevilha é também acessível por Caminho de Ferro, via Badajoz, sendo a duração do percurso sensìvelmente igual à da via Algarve.

porto é a maior cidade de todo Marrocos, é também o seu mais conspícuo centro ferroviário; uma triagem moderníssima serve as suas excelentes instalações portuárias, pelas quais passa a vasta maioria das exportações, especialmente os fosfatos, dos quais Marrocos é um dos grandes produtores mundiais. Rabat é a capital e residência oficial do rei; os Caminhos de Ferro de Marrocos têm aí, também, a sua Direcção de Exploração (2). Fez, cidade onde pereceu o Infante Santo, possui uma imensíssima *medina* ou cidade árabe, além de elegantes bairros de estilo europeu. Depois de Fez, a linha passa pelo famoso *corredor de Taza*, sinuosa e apertada passagem que permite atingir, para lá das montanhas do Atlas, a planície semidesértica de Guercif. Oujda, cidade fronteiriça com a Argélia, é também o entroncamento com o Caminho de Ferro de Marrocos Oriental que se dirige para sul até penetrar também em território argelino. Em Oujda, tem a sua sede uma outra Companhia ferroviária, o Caminho de Ferro do Mediterrâneo ao Niger, cujo objectivo é, precisamente, o de prolongar este Caminho de Ferro até ao rio Niger, na África Ocidental, através do Saará, ligando, desse modo, as redes de transportes do Magrebe e da África Negra; por agora, apenas o primeiro troço desta importante via férrea transcontinental se encontra construído.

O trajecto de Marrakeche a Fez, a espinha-dorsal ferroviária marroquina, é explorado com tracção eléctrica: corrente contínua sob 3 000 Volts; igualmente se acha electrificado o seu ramal para Kourigha e Oued Zem. Nesta última localidade, encontram-se as principais minas de fosfatos de Marrocos. A exploração deste ramal é até bastante curiosa: a linha desce de Kourigha para Casablanca, precisamente no mesmo sentido em que circulam os comboios carregados. Por tal motivo, foi prevista a recuperação da energia eléctrica; assim, os comboios que descem, em vez de dissiparem em calor, na frenagem, parte da energia cinética que vão adquirindo, utilizam-na para fazer funcionar como geradores os motores de tracção das locomotivas, aproveitando a conhecida propriedade de serem reversíveis as máquinas eléctricas, isto é, de poderem trabalhar como geradores ou como motores. A energia assim gerada é lançada na linha e serve para fazer subir os comboios que se deslocam em sentido oposto. Este engenhoso sistema permite, pois, uma exploração muito económica com a tracção eléctrica.

O porto de Safi, no Atlântico, ao qual se acham ligados diversos episódios da nossa História, e que ainda hoje conserva o vetusto castelo português e é habitado por uma numerosa colónia de compatriotas nossos (sobretudo algarvios) está também servido por um ramal que se destaca da linha principal em Ben-Guérir. Trata-se principalmente de um porto de pesca; esta é evidentemente a actividade que os nossos conterrâneos aí exercem.

Quem reparar atentamente na carta fer-

Em todas as latitudes e para todas as classes sociais, o Caminho de Ferro constitui o meio ideal de transporte. Aqui vemos o embarque de passageiros de 4.ª classe num comboio marroquino. Até há pouco tempo, havia quatro classes (1.ª, 2.ª, 3.ª e 4.ª) em Marrocos; depois, suprimiu-se a 3.ª, pelo que o seu número ficou reduzido a três (1.ª, 2.ª e 4.ª). Presentemente só existem a 1.ª e 2.ª classes

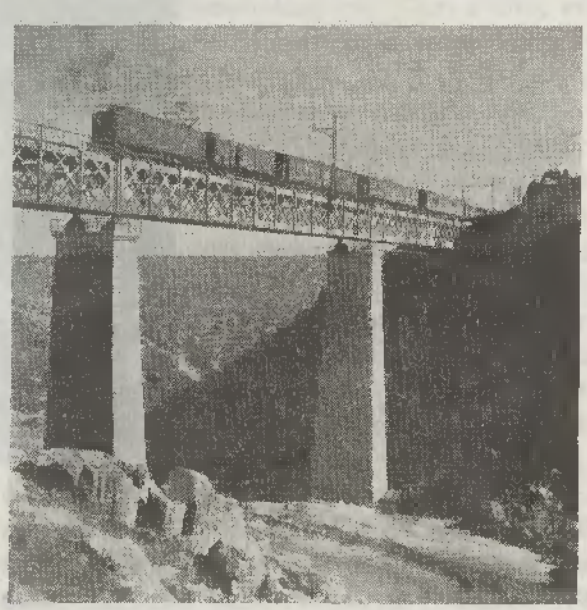
(2) A sede social é, porém, em Paris.

Na triagem das Rochas Negras, em Casablanca, carregamentos de fosfatos aguardam a sua expedição por via marítima. Em segundo plano, distinguem-se claramente alguns dos edifícios da grande metrópole marroquina

roviária de Marrocos logo notará em grandes áreas deste país a singular falta deste meio de transporte, imprescindível ao desenvolvimento económico de qualquer região. Trata-se, contudo, de regiões mais ou menos desérticas para as quais não se justifica a construção de vias férreas, dada a sua escassa população ou diminutos recursos, ou de regiões para além da grande Cordilheira do Atlas, mais povoadas e algumas até de subsolo rico, mas que nem mesmo assim podem econòmicamente interessar, ao que parece, à construção assaz dispendiosa duma linha de caminho de ferro. No entanto, desde há anos que se estuda a viabilidade económica duma linha que, depois de atravessar o Atlas, trouxesse directamente para o porto de Casablanca os minérios de ferro que hoje são transportados em parte do percurso por camionagem.

As vastas áreas de que acabamos de falar são servidas por carreiras rodoviárias, de empresas subsidiárias do Caminho de Ferro — seu único accionista. A Companhia Auxiliar de Transportes em Marrocos (CTM) é concessionária do transporte de passageiros e a sua rede estende-se por todo o país. Os seus autocarros são confortáveis e circulam em várias estradas de grande interesse turístico. Ao visitante português, poderíamos até recomendar os seguintes trajectos nos autocarros da CTM: Meknés — Ksar-es-Souk — Ouerzazate — Marrakech, que se podem incluir num circuito misto comboio-autocarro compreendendo todos os pontos de maior interesse turístico de Marrocos.

A existência de boas vias de comunicação e de bons estabelecimentos hoteleiros, além do módico custo da vida em Marrocos, tornam este nosso vizinho um país ideal para todos aqueles portugueses que, dispondo de limitados recursos, gostariam de passar as suas férias num ambiente diferente daquele que o Velho Continente, em qualquer dos seus países, lhe pode proporcionar.



Os rios temporários ou *oueds*, comuns no Norte de África, cavam profundos vales durante as suas cheias. Aqui observamos uma ponte metálica que transpõe um desses cursos de água. As carruagens, embora metálicas, são revestidas exteriormente de madeira para melhor isolar do calor o seu interior

A antiga civilização muçulmana e o Marrocos de hoje

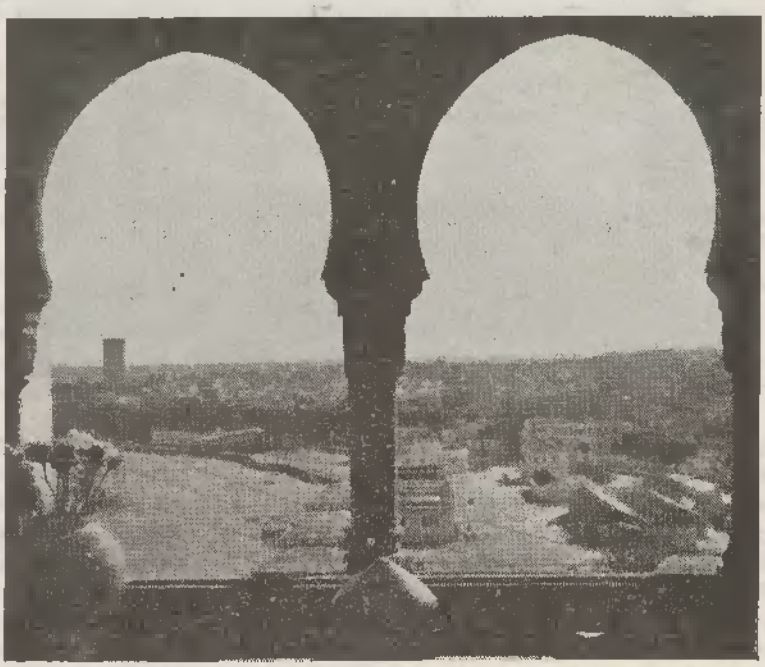
Por ARMINDA GONÇALVES

LOGO na íngreme descida para Algeciras, correndo pela estrada montanhosa em torcicolos, sentimos o coração bater alvoroçadamente, ao deparar-se-nos, na distância, para além do mar azulado, a cadeia de montanhas escuras do continente que as águas do Mediterrâneo e do Atlântico separam da Europa.

Essa cadeia de montanhas, num fundo impreciso e impressionante, é uma parcela ínfima da África, e situa-se em Marrocos aonde me dirijo.

Também em Portugal, no Alentejo e no Algarve, a marca moirisca ficou patente. O mesmo branco luminoso que encontramos nas casas dos bairros árabes, as mesmas açoteias e lendas de outrora que ficaram na tradição escrita e oral do povo.

Mas na Península Ibérica a civilização cristã sobrepôs-se às revivescências do Islão e, o que em nós progrediu depois, cristalizou na moirama que hoje está, finalmente, sob o impulso vivificador dum nacionalismo exaltado e construtivo.



Rabat — Vista da Casbah das Udaias

Já a Estremadura espanhola e a Andaluzia, cujos caminhos vim trilhando, nos lembram algo do «Magreb». Refiro-me a algumas cidades como Sevilha, Granada e Córdova, e a povoações menos importantes, embora os sarracenos tivessem deixado muito da sua adiantada civilização artística duma época remota em cidades fascinantes como a antiga capital, Toledo, e outras ainda. A filosofia e a literatura árabes influíram igualmente na cultura europeia, assim como certas noções científicas epocais.

Sempre uns povos estiveram entre outros povos, assimilaram a sua civilização ou foram por eles assimilados, os dominaram ou foram dominados.

Os Fenícios e os Cartagineses (toda a cultura da antiguidade dos povos mediterrânicos e todo o conhecimento que tinham uns dos outros, as invasões difundiram e permutaram) foram os primeiros que fundaram colónias no Norte de África. Vieram em seguida os Romanos e deixaram ali valiosos vestígios. Os mais importantes situam-se em Volubilis, cidade com

cerca de dois mil anos. Às ruínas descobertas em 1874 só em 1915 foram feitas escavações. Volubilis foi uma valiosa cidade da Mauritânia-Tingitânia. Em Tânger, perto das colunas de Hércules e sobranceiros ao areal que se estende por quilómetros, restam também vestígios duma antiga povoação romana. E noutras cidades o mesmo acontece.

A verdadeira história de Marrocos tem começo com a invasão árabe que trouxe consigo a religião muçulmana, lá no fim do século VII.

Glórias e vicissitudes foram-se sucedendo. E, no princípio do nosso século, em consequência do estado anárquico do país, decidiu a França, por meio de concessões a outros Estados, empreender a pacificação do país. Protectorado da França e da Espanha, libertou-se da tutela estrangeira e desde 1956 é um Estado independente.

Não podemos analisar uma civilização oposta à nossa sem procurarmos compreendê-la. Se pudéssemos abster-nos da análise das religiões e da ancestralidade, ser-nos-ia fácil definir o atraso de certas regiões do globo e de certos povos, consequentemente. Diríamos apenas que o fenómeno se deve restringir a uma causalidade do destino? Mas há um problema a resolver e esse mostra-se muito vasto e difícil.

Cremos que Marrocos atinja, num futuro próximo, o desenvolvimento económico que o seu povo aguarda e os seus dirigentes lhe darão, com certeza.

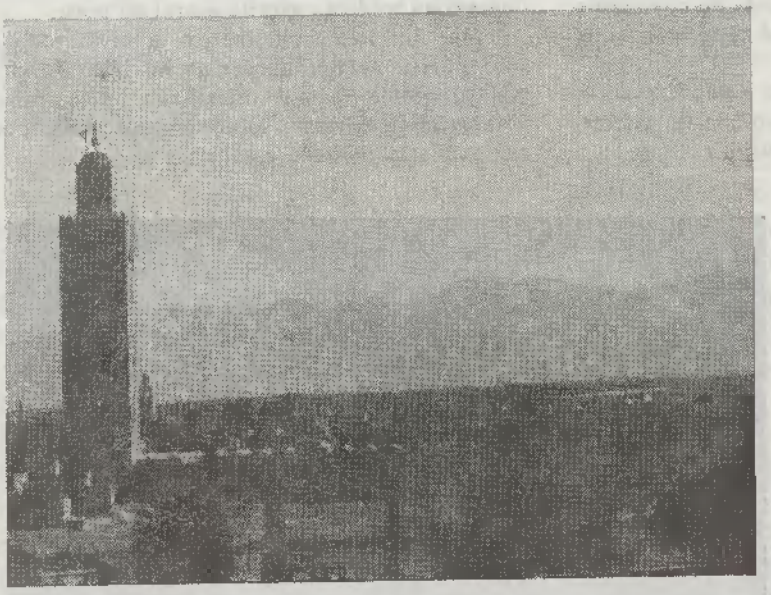
Percorri algumas boas estradas. Há-as asfaltadas nos itinerários de maior interesse histórico, artístico, arqueológico e turístico. Por exemplo, o roteiro das antigas cidades imperiais: Rabat, Marraquexe, Fez e Mequinez.

É nelas que se encontra o maior legado arquitectural, artístico e tradicional do «Magreb». Outras estradas de menor importância ligam outras cidades para nós exóticas.

Rabat é a capital de Marrocos moderno e residência do Sultão. Tem velhas mesquitas, a velha alcáçova das «Udaías», portas monumentais, jardins, museus e, nas proximidades, restos da milenária civilização romano-bizantina.

Marraquexe, a que chamam a «Porta do Sul», é a segunda cidade imperial por antiguidade. Com belíssimos monumentos, jardins moiriscos e decorações andaluzas, está situada nas proximidades das montanhas do Atlas, goza do seu clima, e os montanheses fazem nos seus mercados um comércio cheio de interesse. As diferentes corporações residem, cada uma, no seu bairro à parte.

Fez é inesquecível para nós, portugueses. Foi fundada em 808 por Idris II e, se ao princípio se notabilizou pelos seus negócios, tornou-se famosa intelectualmente, durante o reinado dos Merenidas. A antiga Fez, cercada de muralhas e recheada de obras de arte, está ligada à Fez moderna por jardins, onde existe o Museu de «Dar-el-Bata» e o palácio de «Dar-el-Beida». Possui numerosos colégios onde é ensinada a cultura islâmica e a Universidade Karuina.



A Mesquita da Kontabia em Marraquexe, e na parte posterior as montanhas do Atlas cobertas de neve

Finalmente, Mequinez. Encerra-a um tríplice cinturão de muralhas e bastiões com quarenta quilómetros circulares. Mais severa do que qualquer das três primeiras cidades referidas tem um museu das artes marroquinas. Fabricam-se ali lindos tapetes e outros artesanatos.

Depois destas, é Casablanca a mais importante. E há as cidades da costa, as cidades marítimas: Melilla, Ceuta, Tânger, Argila, Larache, Kenitra, Salé, Fedala, Azamor, Mazagão (conservam-se aqui, quase intactas, as muralhas e fortificações deixadas pelos Portugueses), Safi, Mogador e Agadir, a martirizada pelo terramoto devastador.

As cordilheiras do Alto-Atlas e do Anti-Atlas e as montanhas do Rif ilustram a orografia marroquina.

Para lá do Atlas é o Saará com as suas areias, os seus oásis e... o seu petróleo, fonte de divergências entre os povos — na hora actual.

Mas de todo alheio aos interesses e à cupidez

Dez condições para ser um ferroviário melhor

Pelo Eng.º ARMANDO CAMEIRA

«*Ten ways to be a better rail salesman*» (1) é o título do original que me sugeriu estas palavras.

Vive se numa época em que o ritmo do progresso é mais veloz que nunca, pelo que existe a preocupação de aumentar o rendimento nos sectores da indústria e dos mais variados serviços a fim de lhe dar satisfação. O aumento de rendimento já não é novidade para nós e traduz-se por um acréscimo de produtividade.

Se bem que as técnicas de trabalho tenham influência no aumento da produção, existe um factor importante que é a preparação psicológica de todos os elementos da organização antes de se executar qualquer programa de produtividade.

Cada agente deve estar compenetrado das tarefas que tem a seu cargo. Esta ideia faz parte da sua formação. Ele deve ter aprendido que não só a organização e o planeamento constituem meios de o valorizar e de o tornar mais eficaz na empresa mas também o cumprimento de determinados princípios.

O figurino americano apresentado na revista Railway Age (2) não pode servir de modelo a qualquer caminho de ferro.

Mas dando-lhe uma feição que tem o intento de a aproximar do nosso ambiente, não resisto à tentação de apresentar as dez condições aos leitores, pois estou certo que não deixarão de colher vantagens. A empresa certamente lucrará com isso. Eis como as traduzi:

1. Aumente a sua capacidade para analisar e compreender os problemas dos utentes.

2. Arranje processos que levem o público a utilizar os caminhos de ferro.

3. Desenvolva os seus conhecimentos sobre o que interessa mais ao público.

4. Aprenda pela própria experiência a analisar os seus sucessos e fracassos.

5. Acompanhe os melhoramentos introduzidos nas linhas da sua zona e se puder, nas outras.

6. Consulte o relógio com frequência durante o trabalho. O tempo perdido é o seu pior inimigo.

7. Mantenha-se informado sobre os progressos do caminho de ferro e de toda a indústria.

8. Desenvolva as suas aptidões para vencer pela persuasão as objecções.

9. Aprenda a orientar-se nas reuniões ou contactos pessoais que tem de efectuar para resolver os seus problemas, de forma a não criar ressentimentos.

10. Convença o utente de que é do seu maior interesse confiar-lhe as despesas do seu carro. Tente conhecê-las e mostrar-lhe as vantagens do caminho de ferro.

---

(1) *Salesman* — Designação dada nos EUA a angariadores dos serviços de C. Ferro ou a agentes dos serviços de exploração.

(2) *Railway Age* — October 2, 1961 — From a speech by J. Russel Coulter, President, Toledo Peoria L. Western at RSMA, Freight Sales.

---

duma minoria, o povo verga-se ao fatalismo da religião dos seus antepassados. Cumpre fielmente os seus preceitos, frequentando as mesquitas, e não deixa de fazer as orações.

Isto foi uma realidade que me impressionou. Passou se no Ramadão — nono mês do ano lunar muçulmano consagrado ao jejum. Durante o Ramadão os povos do Islão guardam uma completa abstinência desde o nascer ao pôr do Sol. Este jejum termina com duas festas, as principais da religião muçulmana: a primeira celebra-se depois do jejum, e a outra setenta dias mais tarde. A festa tem o nome de «bairão».

Em Tânger, nesse mês que corresponde à nossa quaresma, as mulheres árabes, de túnicas brancas e de rostos velados, vendem pão, à noite, acocoradas nos passeios das ruas mal iluminadas do seu bairro.

Tive a confirmação de que todos observavam o jejum. Ao fim da tarde queixavam-se de cansaço e apetite — um apetite que encheria o vazio do estômago.

Em Tetuão, o sinal do fim do jejum (à tarde) é dado por um tiro de peça. Não sei se este sinal é usado noutras cidades.

Tudo o que há de pitoresco e diferente nos costumes maometanos prende a nossa atenção.

Marrocos é uma força crescente que encontrou o seu equilíbrio dentro da assembleia de nações do mundo inteiro.

Por J. MATOS SERRAS

Centenários

No último dia do passado ano de 1961 foi posta em circulação uma série de dois selos, emitida pelo Paquistão para comemorar o Centenário dos seus Caminhos de Ferro.

Um exemplar reproduz a antiga locomotiva *EAGLE* (Águia); como fundo vê-se o ano de 1861 formado por algarismos em que entram linhas férreas.

O outro selo mostra uma moderna locomotiva eléctrica e também apresenta o ano de 1961 com idênticos algarismos.

Selos novos

A República Malgache (ex-Madagascar) emitiu um selo alusivo à sua industrialização. À frente de uma composição aparece a primeira locomotiva eléctrica construída em Tananarive, capital do país.

Temática desportiva

Esta temática, tão coleccionada em todo o Mundo e que conta centenas de séries, acaba de merecer as atenções dos nossos C. T. T. do Ultramar, que lhe acrescentaram nada menos de 48 selos, sendo 6 para cada província ultramarina.

Ao mesmo tempo que aplaudimos a iniciativa, lamentamos a pouca felicidade de alguns exemplares, com desenhos imperfeitos, o que levou os inspectores de Desporto, Srs. Drs. Salazar Carreira e Ayala Boto a escreverem artigos apropriados, respectivamente nos jornais «Mundo Desportivo» e «Diário da Manhã».

Por se tratar de um dos mais interessantes selos e apresentar um praticante do denominado Desporto-Rei, reproduzimos o selo de Timor alusivo ao futebol.

Marcofilia

Da valiosa colecção do nosso colega de Moçambique, Sr. Jorge Luís Pereira Fernandes, apresentamos outra peça que nos falta — o carimbo comemorativo do Centenário dos Caminhos de Ferro da Jugoslávia, aposto no dia 15 de Dezembro de 1949.

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

DUAS LETRAS, DOIS CARRIS
AO SERVIÇO DO PAÍS

Curso de recepcionistas dos órgãos locais de Turismo

BREVES NOTAS

por JAIME SILVA, Chefe do Escritório de Turismo e Publicidade

A Direcção dos Serviços de Turismo do Secretariado Nacional da Informação, Cultura Popular e Turismo, com a colaboração do Sindicato Nacional dos Guias-Intérpretes, teve a feliz e oportuna iniciativa de organizar um Curso de Recepcionistas dos Órgãos Locais de Turismo, curso que funcionou na sala de Reuniões do Palácio Foz, de 12 a 17 de Fevereiro findo.

Sempre atentos aos problemas que directa ou indirectamente interessam ao turismo nacional, aqueles Serviços, superiormente dirigidos pelo Sr. Eng.º Álvaro Roquete, não só se esforçam por dotar a nossa incipiente indústria turística com os meios materiais indispensáveis ao seu desenvolvimento, como, simultâneamente, quer pela persuasão quer pelo exemplo e acção directa, procuram estimular o recrutamento de novos profissionais e aperfeiçoar os conhecimentos gerais dos já existentes. E este Curso de recepcionistas — levado a efeito apenas um ano depois da realização do Colóquio Nacional de Turismo — dá-nos bem a medida do dinamismo do Director daqueles Serviços na consecução dos seus propósitos.

Ao traçarmos estas breves linhas não queremos deixar de fazer uma referência, inteiramente justa, ao meticuloso cuidado que norteou a preparação e funcionamento deste Curso. Com efeito, sendo o turismo uma indústria das mais complexas, abrangendo vasta gama de actividades distintas mas que se completam, afigura-se-nos que neste Curso-relâmpago de 6 dias — a que outros se seguirão certamente — se conseguiu hàbilmente incluir a maioria das matérias que realmente poderiam interessar. As lições teóricas foram ainda completadas por circuitos turísticos diurnos e nocturnos e por visitas guiadas aos principais monumentos de Lisboa e aos Museus de Arte Popular, de Arte Antiga, Ricardo Espírito Santo e dos Coches.

No Curso tomaram parte 45 funcionários dos Órgãos Locais de Turismo, nele comparticipando, também, representantes de Agências de Viagens, de empresas de camionagem, dos T. A. P. e da C. P.. As lições estiveram a cargo de profissionais qualificados, e todas elas foram seguidas de proveitosas trocas de impressões com os inscritos e assistentes. Conduzidas sem qualquer formalismo, estas trocas de impressões permitiram esclarecer dúvidas e deram a oportunidade de ouvir críticas construtivas e de apreciar sugestões aproveitáveis.

Grupo de participantes no Curso de Recepcionistas durante a visita ao Hotel Ritz

Para darmos aos leitores do *Boletim* uma ideia mais completa do que foi este Curso, seguidamente indicamos os temas principais de algumas lições e os nomes das pessoas que delas se ocuparam:

— Organização dos Serviços Centrais de Turismo; os Órgãos Locais de Turismo, sua competência e relações com o S.N.I. — pela Sr.ª Dr.ª D. Maria Aline da Silva Ambrósio, assessora jurídica dos Serviços de Turismo do S.N.I.;

— O papel dos recepcionistas dos Órgãos Locais de Turismo; a forma de contacto com o turista; determinação dos elementos de interesse local, indicações bibliográficas, etc. — pela Sr.ª D. Sofia Santo Tirso, guia-intérprete;

— Noções gerais de interesse para a informação turística sobre Organização Política e Administrativa da Nação — pelo Sr. Dr. Mário Luís Jesus de Carvalho, advogado e funcionário do S.N.I.;

— Noções gerais para informação turística sobre a Arte e História de Portugal e suas relações com as de outros países; a influência do Período dos Descobrimentos na Arte Nacional — pelo Dr. Fernando Moser, assistente da Faculdade de Letras;

— Em defesa do turista: abusos e especulações de que são vítimas os turistas, medidas que se impõem para evitar tais situações — pela Sr.ª D. Maria José de Morais Palmeiro;

— O Turismo Social; a acção da F.N.A.T.; a regulamentação das colónias de férias — pelo Sr. Dr. Manuel Antunes Branco;

— O Turismo Juvenil; a acção da Mocidade Portuguesa; a regulamentação das Pousadas da Juventude — pelo Sr. Dr. Alberto Martins dos Reis, inspector da Mocidade Portuguesa;

— O Turismo Ultramarino: sua problemática e interesse no plano nacional — pela Sr.ª Dr.ª D. Hermengarda Marques Pinto, funcionária superior da Agência-Geral do Ultramar;

— As preferências do turista francês, seus hábitos e forma de propaganda turística mais conveniente para o atrair — pelo Sr. Roger Coffre, do Consulado da França (em francês);

— O mesmo tema da lição anterior, mas respeitante ao turista inglês — pelo Sr. Leslie White (em inglês);

— O mesmo tema, mas respeitante ao turista espanhol — pelos jornalistas Adolfo Lizon e Quedera (em espanhol);

— O mesmo tema, mas respeitante ao turista americano — pelo Sr. Jaime Leal, funcionário da PAN AMERICAN (em inglês);

— O mesmo tema, mas respeitante ao turista escandinavo e alemão — por M.me Nina Reventlow e Sr. Karl Wagner, respectivamente;

— Visita ao Hotel Ritz, acompanhada pelo Sr. Arquitecto Carlos Alberto de Matos Lameiro;

Aspecto de uma sessão de estudos

— Postos de Informação dos Órgãos Locais de Turismo; sua estruturação. Documentação necessária à informação turística; indicações sobre ligações por estrada, caminho de ferro, navios ou aviões. Câmbios. Aluguer de automóveis sem condutor, etc. — pela Sr.ª D. Maria Eugénia da Veiga Malta.

O Curso terminou com um jantar no Hotel Tivoli, oferecido pelo S.N.I. e presidido pelo Secretário Nacional.

A C.P. fez-se representar neste Curso pelo Chefe do Escritório de Turismo e Publicidade e pelo Chefe de Escritório na Secção de Informações de Lisboa (Rossio), que tiveram oportunidade de prestar vários esclarecimentos e de fazer sugestões úteis, algumas das quais foram aceites e vão ser objecto de estudo com vista a serem postas em execução.

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

Portugal visto por uma francesa — A mulher e a criança em Portugal

(conclusão)

«A mulher vê-se pouco em Portugal. Uma espécie de reclusão parece pesar sobre o belo sexo. Intelectualmente mais individualista que o homem, repugna-lhe a acção pública. Ela é «caseira». O homem na rua, a mulher em casa.

Ciumento, o português responde à pergunta «Onde estão as vossas mulheres? — «Guardamo-las para nós!» Um velho ditado diz «O vidro e a mulher estão sempre em perigo».

Quando as encontramos (porque, apesar de tudo, não estão enclausuradas) ou vão para o trabalho ou regressam dele, não perdendo tempo pelo caminho.

Bancos, alguidares cheios de roupa, potes de barro, canastras com peixe colocados sobre uma rodilha, erguem-se no alto da cabeça.

Ei-las na estrada. Descalças, à vontade, costas direitas, daí resulta uma cadência da anca larga que faz ondular 6 ou 7 saiotes bordados de lã garrida.

Nos campos, calças pretas curtas apertadas no joelho ou saias presas entre as pernas, chapéus de palha preta enterrados na cabeça — são as ceifeiras de sombrio pitoresco.

As lavadeiras têm a vivacidade da ribeira, riem e tagarelam. As pérolas de água borrifam o ventre do pequerrucho que, ingènuamente, nos mostra o traseiro, com a sua camisa até ao umbigo.

As outras crianças, como em toda a região meridional, estendem uma mão ávida e reclamam o «salário» da fotografia.

A criança portuguesa é bela pela sua juventude, a vivacidade do seu olhar, a desordem das suas madeixas negras. Essa mão que ela estende é dum impudor desconcertante. Hábito! Talvez mais necessidade. Se o adulto se contenta com pouco, a criança obedece instintivamente ao seu estômago e seus desejos. Ela vive na rua e da rua, mal certamente.

* * *

Se eu fosse criança portuguesa, creio que o meu paraíso seria... Coimbra. Lá, só se pensa na criança. Desde o seu nascimento, protege-a essa esplêndida maternidade moderna: cores quentes mas harmoniosas, paredes claras onde dançam, riem, vivem os ingénuos personagens de Peynet, vastos jardins de verde relvado, animados de estátuas brancas, maciços róseos de rododendros, tufos ardentes de gerânios, tanques transparentes, espelhos azuis feitos para a graça e encanto do pequenino.

Uma pergunta queima os lábios: — «Este estabelecimento é único?»

O Portugal dos pequeninos é uma creche completada por uma escola maternal.

Para a pequena estatura das crianças, construíram um mundo em miniatura, encantado! Cada aldeia portuguesa com a sua praça, o castelo, as suas casas típicas, a igreja e claustro, o calvário, mesmo até monumentos e a Universidade formam um quadro na escala da criança que faz sonhar os adultos.

O lampeão eléctrico chega ao ombro... O vão da porta atinge a anca e a cabeça aparece, grotesca, à janela da varanda. Enternecedor! Surpreendemo-nos a acariciar os móveis de boneca, diferentes e apropriados a cada casa.

Com o maravilhoso da infância parece-nos que a alma reencontra a sua simplicidade e frescura. Como o tempo passa depressa e como gostaríamos de nos demorar aqui! Que maravilhosa lição de história e arte seria!

* * *

Coimbra não é uma cidade industrial, nem comercial. Os terraços dominam o rio Mondego. A cidade eleva-se, frente ao poente, sobre duas colinas gémeas É uma confusão de escadarias e ruelas que sobem para a Universidade, fixada aí definitivamente desde 1537.

Os estudantes vivem em «repúblicas» instaladas em venerandas casas da Alta ao passo que, nas colinas vizinhas, vivendas modernas abrigam os ricos proprietários de província aguardando a formatura dos seus filhos.

Coimbra é o templo da sabedoria personificada pelos estudantes de capas negras e guitarra. Um manto usado, rasgado, é de verdadeiro tom (cada franja da capa dizem representar um desgoto de amor).

Usam uma pasta com fitas da cor da sua Faculdade, estreitas ao princípio, largas ao fim do curso. Quando os novos alunos, os caloiros, saem depois do toque de recolher das 6h da tarde, na primeira vez os antigos cortam-lhes o cabelo. À segunda batem-lhes nas unhas com uma colher de madeira. Mas são intocáveis se se colocarem sob a protecção do sentimento, isto é, se acompanham a dama do seu coração. Muitas vezes, para escapar ao castigo, o culpado dá o braço a qualquer passante. E por pouco bonita que esta seja, ele saberá bem provar-lhe o seu reconhecimento.

A própria Universidade, com a sua biblioteca e capela, merece uma visita detalhada. A velha torre, qual sentinela vigilante, guarda este símbolo da tradição cultural portuguesa.

Passai sob o arco de Almedina — sereis imediatamente consagrado doutor. E se sois apaixonado de paisagens harmoniosas e bem recortadas, recolhei-vos sobre o Penedo da Saudade.

Para reencontrar a sua juventude, os senhores de idade madura vão ali em romagem para colocar uma placa evocativa, usam as fitas de há 40 anos e passeiam ruidosamente pela cidade. Saudade! Saudade!

A pesca e os pescadores

1.ª refeição (almoço):	Peixe. Novidade! Bem preparado! Excelente!
2.ª refeição (jantar):	Peixe. Muito bom. Prato agradável.
3.ª, 4.ª refeições (almoço): (jantar)	Peixe. Bom, mas demasiado frequente.
Outras refeições:	Peixe! Ainda! (não teriam uma omolette)?
Ultima refeição:	Peixe! Peixe! Deus me guarde desta calamidade durante muitos dias, depois do meu regresso à França.

Há, parece, 365 maneiras de preparar bacalhau, uma por dia. Os ingleses dizem que os portugueses vivem de bacalhau e subsistem de sonhos.

A vida dos pescadores é rude. A pesca é costeira, raramente no mar alto. Os barcos de proa muito alongada, erguida em forma de crescente, são movidos com uma vara comprida. À noite, agitando-se sobre a água dourada pelos últimos raios de Sol, carregado de pesadas redes castanhas, em espiral, o barco volta ao porto. Tal o vimos na laguna de Aveiro, na foz do Vouga.

As mulheres que ficam nas margens puxam as redes, salgam os peixes, depois põem à cabeça cestos pesando até 45 Kg. e percorrem 15 ou 20 Km. para venderem a mercadoria nas vilas do interior.

* * *

Mas se Lisboa é também um porto de pesca, a capital da pesca e dos pescadores, para o turista desejoso de pitoresco, é sem dúvida Nazaré.

A alta Nazaré — que se atinge pela estrada agarrada à falésia ou melhor ainda em três minutos por um funicular — isola-se na sua reserva, na sua vida simples e seus sonhos.

A vista desta altura estende-se pela vasta praia, o mar e os restaurantes. Pitoresco desigualmente repartido: em baixo, as pessoas; no alto, as pedras.

Na rocha está gravada a marca do milagre que, em 1182, salvou D. Fuas Roupinho, perseguindo um veado na borda da falésia. Com o cavalo prestes a despenhar-se, invocou a Virgem: ela apareceu num halo de ouro e o cavalo estacou subitamente.

Descalço, o pescador usa calça de xadrez enrolada nos tornozelos, em flanela, como também o é a camisa. Na cabeça, em vez do boné, o barrete preto, muito útil para pôr o tabaco.

Homens e mulheres são muito comunicativos, prestando-se de boa vontade às fotografias.

Tudo é cor na Nazaré. Azul marinho ou azul persa — é o céu e a água. Amarelo dourado ou jaspeado de castanho — é a areia e os oleados estendidos entre as redes. Gostais do verde vivo, do vermelho luminoso, do beje rosado? Eis os saiotes alargando os aventais bordados, as velas dos barcos que balouçam sobre as ondas, esperando uma nova largada...»

O 16.º Congresso «FIATC»

Acabamos de receber a documentação respeitante ao Congresso FIATC 1962 que terá lugar em Londres, de 15 a 19 de Maio.

O tema de trabalho, fixado em 1961, no Luxemburgo, visa um balanço de actividade dos países membros durante os últimos 15 anos e perspectivas futuras.

Durante as sessões, a realizar no Hotel Bonnington, serão tratados, em comissões especiais, problemas de carácter administrativo e técnico, o que permitirá às várias Associações um largo debate sobre assuntos de grande actualidade e interesse comum.

A ATC inglesa (REPTA) preparou para esta reunião, que coincide com o 15.º aniversário da FIATC, um interessante programa de visita aos principais monumentos de Londres e mais belas regiões turísticas dos arredores, prevendo-se ainda um circuito ao romântico condado de Devon, no sudoeste da Grã-Bretanha.

As grandes viagens da ATC francesa

No plano das grandes viagens a outros continentes, realizou a ATC francesa, no mês de Março, um interessante cruzeiro ao México e Peru, a bordo do paquete «Flandres».

No regresso, aproveitando uma escala em Lisboa, tiveram os excursionistas oportunidade de efectuar uma breve visita à nossa capital.

O grupo era chefiado pelo nosso amigo Monsieur Herrán, chefe do Bureau de Viagens da ATC francesa.

As nossas excursões

Para elucidação dos interessados, indicam-se a seguir as excursões que se encontram em estudo:

No País

«Algarve» — de 4 a 6 de Maio, com estadia em Faro e Portimão.

«Alto Minho» — de 21 a 25 de Junho, com estadia em Viana do Castelo e termas de Melgaço. Está ainda prevista uma extensão de programa a Braga para assistência às famosas festividades de S. João.

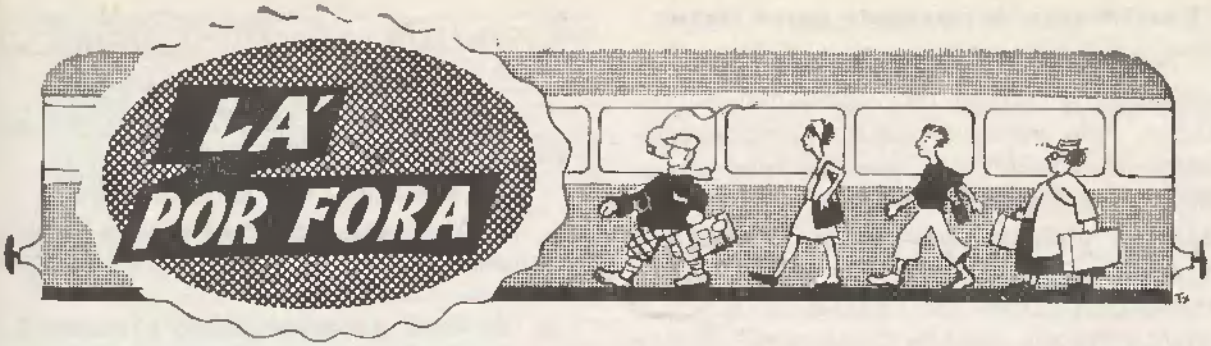
«Beira Litoral» — 14 e 15 de Julho, com percurso em autocarro da Figueira da Foz ao Porto e um circuito na região de Guimarães.

Na devida altura serão anunciados alguns passeios de domingo, que estão sendo preparados para a época de Verão.

Ao estrangeiro

«Sudoeste da França» — de 1 a 8 de Julho, com estadia em Lourdes e Bordéus. Prevê-se ainda a visita de Biarritz, Arcachon e da região vinícola do Médoc.

«Itália» — na última quinzena de Agosto e princípio de Setembro, com visita de Roma, Nápoles, Capri, Florença, Veneza, Milão, etc.



A pujança do caminho de ferro

Por constituir flagrante testemunho da pujante vivência do caminho de ferro, julgamos de interesse transcrever, em tradução, alguns passos da conferência pronunciada em Dezembro último, pelo Eng. Otto Wichser, director-geral dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, e publicada na íntegra no «Journal de Génève», de 23 de Fevereiro último, sob o título «Os C. F. F. frente ao tuturo».

* * *

Quem poderia prever, após a segunda guerra mundial e mesmo há apenas dez anos, o surto que tomariam os transportes na nossa rede nacional, surto que é ilustrado pelo tráfego norte-sul da linha do S. Gothard?

Consideremos a carga rebocada pelos comboios de mercadorias na rampa norte. De 1950 a 1960, ela passou de 19.400 a 48.700 toneladas por dia (média normal). Para os dez primeiros meses de 1961, ela representa já a média de 52.500 toneladas e verificaram-se «pontos» diários de 68.600 toneladas.

O carril não morreu

Uma primeira verificação se impõe: a genial invenção de Stephenson de forma alguma perdeu nem valor, nem interesse. O caminho de ferro continua a ser o modo de locomoção que oferece o mínimo de atrito entre a roda e superfície de rolamento, isto é, o mais baixo coeficiente de resistencia à deslocação. Por outras palavras: o caminho de ferro mostra-se apto a transportar massas com o mínimo de energia. Além disso, o caminho de ferro faculta a possibilidade de formar comboios e assegurar grandes transportes com os mínimos de pessoal e de material circulante.

São estes os dois elementos essenciais de que decorre a força do caminho de ferro. É necessário utilizar esta força com discernimento, sempre que se apresentem grandes unidades de transporte que possam vir a ser incorporadas em fortes correntes de tráfego, e não simplesmente para cobrir pequenas distâncias ou cobrir superfícies de transporte, função que mais se coaduna com o meio automóvel.

226 milhões de passageiros!

Em 1960, os Caminhos de Ferro Federais transportaram 226 milhões de passageiros e 30 milhões de toneladas de mercadorias. A quantidade de comboios-quilómetro subiu a cerca de 80 milhões; para o conjunto da rede significa que, tècnicamente, cada quilómetro é percorrido 73 vezes por um comboio, no decurso de um dia. Na Europa, é a Suíça que apresenta maior número de comboios.

Tomando como base de comparação o ano de 1938, o último ano de exploração normal antes da segunda guerra mundial, verifica-se que as prestações de transporte atingem hoje duas vezes e meia o nível daquele ano. Nessa época censuravam-se os Caminhos de Ferro Federais por se mostrarem muito confiantes no futuro e por despenderem somas que se consideravam demasiado avultadas em trabalhos de renovação e de expansão.

Mesmo durante a segunda Grande Guerra, ninguém concebia que se mantivesse o intenso tráfego então existente. Para todos, tratava-se de uma pura manifestação da economia de guerra, que desapareceria com a retoma da circulação rodoviária.

Pessimismo desmentido pelos factos

Felizmente, esta previsão pessimista da evolução do tráfego ferroviário não se confirmou. Pelo contrário, assistiu-se ao renascimento dos caminhos de ferro, ao qual não se mostravam adaptados os antigos programas; isso nos obrigou a procurar novas soluções, fora do quadro do sistema tradicional de exploração. Teve de recorrer-se a novas orientações em matéria de organização e de utilizar-se em maior escala a técnica moderna para racionalizar a exploração.

Situação do tráfego de passageiros

O que deve constituir objecto dos nossos esforços, não é aumentar a quantidade de comboios, mas sim melhorar a qualidade das prestações ferroviárias. Devemos prosseguir a maior regularidade na marcha dos comboios e fazer face a certas lacunas.

Reduzindo os tempos de percurso, prestamos serviço à clientela e simultâneamente operamos uma racionalização, visto que conseguimos assim mais intensa utilização do pessoal e do material circulante. Mas para aumentar a velocidade dos comboios, não podemos admitir acréscimo do máximo de velocidade, incompatível com o perfil e com a planta das nossas linhas, em que abundam as curvas e as pendentes. O que devemos prosseguir, é maiores acelerações dos veículos motores e redução das paragens nas estações intermédias. Foi o que visámos, quando há dois anos criámos os comboios-lançadeira intercidades.

Racionalizar o tráfego de mercadorias

De forma geral, esforçamo-nos por acelerar as operações de exploração, no interesse da clientela e do caminho de ferro. Fazendo carregar os vagões durante o dia e deslocando-os durante a noite, tanto quanto possível por comboios directos, devemos atingir esta fórmula: consignação da remessa em determinado dia, entrega no dia seguinte, de manhã. Deste modo, libertaremos mais os centros ferroviários e as linhas para os comboios de passageiros durante o dia e utilizaremos melhor os veículos motores.

Os nossos esforços tendem também a criar de alguma forma dois sistemas de transporte paralelos e independentes, um para o tráfego de vagões completos, outro para o tráfego das expedições parciais.

A serventia por carril só se faria por meio de umas quarenta estações-centro, em que seriam carregados e descarregados os comboios de remessas parciais da zona atribuída a cada uma dessas estações. No interior dessa zona, a recolha e a entrega das remessas far-se-ia, em regra, pela estrada.

O essencial do programa

As vias ou, melhor, a superestrutura das nossas linhas (balastro, travessas e carris) absorvem, evidentemente, uma parte apreciável das nossas disponibilidades destinadas a obras. A sua renovação custa-nos anualmente 40 milhões de francos. É primordial dispor de boa via, tendo em atenção a velocidade dos comboios e a pressão que as rodas exercem sobre os carris. Para tornar as viagens mais confortáveis, colocamos na via o que chamamos largas barras. São carris soldados na extensão de cerca de um quilómetro.

As nossas telecomunicações modernizam-se também. Procede-se actualmente à instalação de uma nova rede de telescrição que afastará o telégrafo para os domínios do passado, no relativo a caminhos de ferro.

Regulamentação Dispersa

I — Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 349, de 30-1-962 — Reformas.

II — Divisão da Exploração

A) Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da série M do n.º 1687 de 8-2-962, *ao n.º 1707*, de 28-2-962.

B) Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2775, de 12-2-962 — Sinalização da estação de Muge.

Instrução n.º 2776, de 23-2-962 — Regras para a circulação de comboios no túnel de Albergaria.

1.º aditamento à Instrução n.º 2277, de 12-2-962, — Sinalização da estação de Monte-Novo-Palma.

C) Serviço Comercial e do Tráfego

3.º aditamento à Tarifa de Operações Acessórias, de 7-2-962 — Alterações ao art.º 4.º desta Tarifa. Taxas de manutenção.

18.º aditamento aos Quadros das Distâncias (em quilómetros), de 30-1-962 — Apeadeiro de Bobadela.

Complementos diversos à Tarifa de Camionagem — Modificações e ampliações.

■ *Iniciou-se, em 14 de Fevereiro último, a colocação dos postos do equipamento aéreo, da 2.ª fase da electrificação, no troço da via de Entroncamento a Lamarosa. Logo no primeiro dia de trabalho foi possível implantar 185 postos graças à utilização de uma nova grua especial, de grande rendimento.*

■ A Companhia aceitou a oferta de um novo empréstimo da Eurofima — Sociedade Europeia de Financiamento de Material Ferroviário — no valor de 25 000 000 DM, vencível no prazo de 5 anos, à taxa de 5 1/4 %, com juros pagáveis semestralmente, sendo o reembolso efectuado em partes iguais, ao fim do 3.º, 4.º e 5.º anos.

O empréstimo, no valor total de 189 000 contos, permitirá à C. P. adquirir 25 automotoras «Diesel» de 600 H.P. (87 000 contos), 25 atrelados (40 000 contos), 20 furgões (20 000 contos) e 500 vagões (42 000 contos). A fabricação e a montagem de automotoras, atrelados e furgões vão ser entregues à indústria nacional e os vagões serão construídos nas oficinas do Entroncamento. O reembolso à Eurofima será considerado no III Plano de Fomento.

■ *Em colaboração com a E. G. T. e o Hotel Solneve, acaba a C. P. de estabelecer um serviço público de fins de semana, válido durante todo o ano, de Lisboa à Covilhã e à Serra da Estrela, com partida aos sábados às 11.35 ou 16.50 horas e regresso a Lisboa às 0.35 de domingo.*

No preço dos bilhetes estão incluídos, além da viagem, alojamento e refeições, a deslocação à serra, visita à cidade e ainda um seguro de acidentes pessoais no valor de 100 contos.

A inauguração do novo serviço deve ter lugar no próximo dia 7 de Abril.

■ Inaugurou-se, no passado dia 24 de Fevereiro, o novo serviço directo de grupagens de mercadorias entre Paris e Lisboa, com o vagão de eixos-intermudáveis P.3 500120 da Transfesa. O transporte, que durou 7 dias, não teve trasbordo na fronteira franco-espanhola, onde a bitola da linha férrea, como se sabe, é diferente.

Televisões, rádios e frigoríficos, constituíam as principais remessas agrupadas em vagão — que chegaram em óptimas condições.

A representação deste novo serviço em Lisboa pertence a Aida Schiebold, Rua Capitão Ribeiro da Cruz, 7-1.º — Caparica, telef. 0400096.

■ *O Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste (Orfanato), elegeu os seguintes elementos gerentes para 1962:*

Direcção: *Srs. Alexandre Correia Matias, José Cabaça, Olindo Marmota, Joaquim Gonçalves, Feliciano Tonicher, Armando Marinho e Ricardo Correia Júnior.*

Suplentes: *Srs. José Marques, Manuel Faustino e Manuel Vaz.*

Assembleia Geral: *Srs. Joaquim Simplício Júnior, Napoleão Reis, Gilberto Santos e Joaquim Entrudo.*

Conselho Fiscal: *Srs.: João Azevedo Carmo, Carlos Diogo Cunha e Manuel Jesus Correia.*

Junta Consultiva: *Srs.: Luiz Cavaleiro, Manuel Entrudo, Aníbal Fernandes, Arcelino Faria e Arnaldo Mendes.*

■ De 8 a 18 de Maio próximo, realizam-se em Portsmouth (Inglaterra), as habituais reuniões das Comissões de Trabalho da União Internacional de Caminhos de Ferro. A C. P. estará representada pelos Chefes de Divisão srs. Eng.º Júlio dos Santos, Horta e Costa e Joaquim de Barros.

■ *A representação da Companhia na Conferência Franco-Hispano-Portuguesa, que se realiza em Toulouse (França), de 17 a 19 de Maio próximo, será constituída pelo Subchefe da Divisão de Exploração, sr. Eng.º Azevedo Nazareth e sr. Eng.º Lopes Guerra na parte referente a horários, e pelo economista Dr. Torroais Valente, na parte comercial. Assistirá também, a esta Conferência, o Representante Geral em Paris, Inspector sr. João Frederico Pires.*

■ Foi nomeado vogal efectivo da Companhia nas Juntas Autónomas dos Portos do Barlavento do Algarve, dos Portos do Sotavento do Algarve, do Porto de Setúbal e da Comissão Portuária dos Portos de Lagos, Portimão, Faro-Olhão e Vila Real de Santo António, o sr. Eng.º Mário de Pina Faria, Chefe da 3.ª Zona de Via e Obras, no Barreiro.

■ *Calcularam-se em 2 400 contos os prejuízos resultantes para a C. P. do atraso na abertura à exploração comercial da linha electrificada de Lisboa a Sintra. O «Groupement» a quem foi adjudicada a instalação e fornecimento do material, toma a responsabilidade de metade daquela importância, atendendo a que foi antecipada a abertura à exploração da linha electrificada até ao Entroncamento.*

■ A C. P., colaborando na política social da FNAT a favor dos trabalhadores portugueses, resolveu conceder o desconto de 40 % nos preços dos bilhetes de ida e volta, em 3.ª classe, a todos os beneficiários das Caixas de Previdência e seus agregados familiares cujo vencimento não ultrapasse 1 750$00 mensais, desde a localidade ondem habitem até a qualquer das Colónias de Férias da FNAT que desejam frequentar. O desconto será concedido mediante apresentação de credencial passada pela FNAT.

■ *O sr. Eng.º Pedro de Brion, Subdirector da Companhia, deslocou-se, nos princípios do mês*

findo, a Bâle e a Paris, para representar a C. P. respectivamente na Assembleia plenária da Eurofima e no Comité de Gerência da U. I. C..

■ Por disposição legal, vai iniciar-se, a partir de 1 de Janeiro de 1963, a montagem de veículos automóveis em Portugal. Diversas firmas estrangeiras de renome na esfera automobilística estão manifestando o maior interesse em utilizar o transporte ferroviário para as séries desmontáveis, utilizando vagões fechados de eixos intermudáveis, isto é, sem obrigatoriedade de transbordo na fronteira franco-espanhola.

■ *A Fundação Calouste Gulbenkian promoveu, de 12 de Março a 13 de Abril, as II Semanas Musicais, com um conjunto de espectáculos de música clássica e ballet, apresentados sucessivamente em sociedades e agremiações recreativas diversas. Em 13 de Março e em 12 de Abril a Fundação dedicou um excelente programa musical ao Clube Ferroviário de Portugal.*

■ Para tomar parte na reunião do Comité E 29 da O. R. E. (Office des Recherches et Essais), deslocou-se a Londres, no princípio do corrente mês, o sr. Eng.º Francisco de Almeida e Castro, da Divisão do Material e Tracção.

■ *O sr. Eng.º Alves Ribeiro, da Divisão da Via e Obras, vai a Zeltweg (Áustria), para, durante o período de 7 a 20 do corrente, proceder à recepção técnica, para a C. P., de aparelhos de via das Oficinas Alpine.*

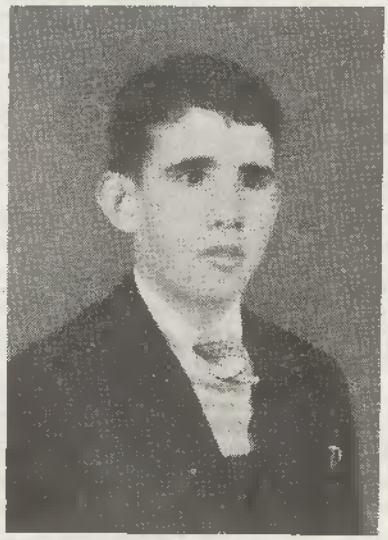
■ Por determinação da Administração, o Economista do Serviço de Fiscalização da Contabilidade e Finanças, Sr. Dr. José Fialho Bertão, frequentou um curso sobre Controle de Gestão promovido pela Sociedade Bedaux, Limitada, de Lisboa, e integrado nos Temas de Formação e Produtividade do Instituto Nacional de Investigação Industrial.

■ *O Sr. Dr. Ary dos Santos, Chefe do Contencioso, representará a C. P. na próxima reunião da «Comissão de Estudos sobre a unificação da responsabilidade do caminho de ferro no caso de morte ou ferimento dos passageiros» que, sob a égide do «Office Central des Transports Internationaux par Chemins de Fer» se realiza de 7 a 12 de Maio, em Orléans.*

Agradecimento

Joaquim Nunes, assentador de 1.ª classe no Distrito n.º 467, Coruche, vem testemunhar o seu mais vivo agradecimento ao Ex.mo Sr. Dr. João Luiz de Mesquita Cardoso, ilustre médico cirurgião da Casa de Saúde da Timpeira, em Vila Real, pelos cuidados e atenções que lhe foram dispensados durante o seu internamento naquela clínica, por determinação dos Serviços Médicos da Companhia, e pelo notável êxito da operação a que foi submetido.

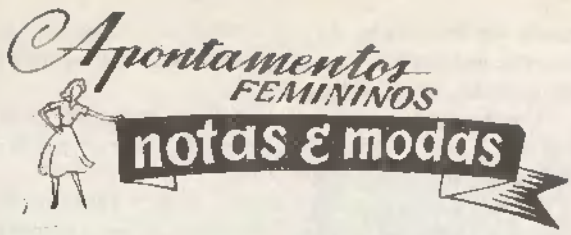
Igual agradecimento público faz ao pessoal de enfermagem ali em serviço.



Pedro Fernandes Duarte

A Direcção-Geral considerando a louvável acção e iniciativa revelada pelo menor Pedro Fernandes Duarte, de 11 anos, filho de Manuel Duarte Colaço, do Casal do Rio, Lousã — que à passagem da automotora n.º 1625, ouvindo uma pancada estranha, decidiu ir ver do que se tratava e verificando ser um carril partido, no Km. 27,490, correu a avisar o Chefe da estação local, obstando deste modo a um desastre iminente com a automotora n.º 1628 — resolveu, independentemente da gratificação regulamentar a que o menor teria direito, atribuir-lhe outra gratificação a título de recompensa especial.

CP DUAS LETRAS, UM BRASÃO AO SERVIÇO DA NAÇÃO



Por CAROLINA ALVES

Quaresma Medieval (Seus costumes)

É a quaresma um tempo de penitência, como que um retiro espiritual das pobres almas atribuladas pelo remorso de algum pecado ou falta cometida.

Antiquíssima, a quaresma antecede a solenidade das solenidades, a «PÁSCOA», e prepara consciências. Revestia-se, em plena Idade-Média, de aspectos dramáticos a que os penitentes davam a nota dolorosa do sofrimento, dos cilícios e da mágoa de se conservarem fora do templo até 5.ª feira de Endoenças (indulgências), dia em que, após a procissão chamada dos *penitentes* ou dos *fogaréus*, e, nas nossas províncias (já em nossos dias), dos *bêbedos*, reconciliados e absolvidos, podiam entrar nos Santuários. Talvez que esta procissão se chamasse dos «bêbedos», pela razão da alegria que o penitente teria na reconciliação.

Antes, porém, em 4.ª feira de cinzas, por horas mortas, Lisboa medieval acordava ao som da procissão dos ferrolhos, costume pitoresco em que cada freguesia saía a chamar os penitentes em procissão, batendo-lhes aos ferrolhos das portas. A multidão ia engrossando e processionalmente dirigia-se ao templo onde, pelos sacerdotes, lhes eram impostos os cilícios para penitência pública, de que nos restam uns vestígios — a imposição das cinzas e a frase: «Lembra-te, homem, que és pó e em pó te converterás», da Liturgia de 4.ª feira de cinzas.

Ao terminar o último eco das «Saturnais» do Rei Momo, tudo entristece e tudo se veste de cor roxo. Roxas as violetas, os lírios, o alecrim, a urze, o rosmaninho e roxas muitas consciências. Período de poucas flores alegres, que convida a meditar e a orar. Mas, não se diga que a quaresma não teve, e até ao Século dezanove, qualquer coisa de pagão, ou por outra, de popular nesta Lisboa tradicionalista.

Mesmo, apesar das restrições impostas pela Igreja, era certo e sabido que, a meio do tempo quaresmal lá saía o cortejo alegre e folgazão da «Serração da Velha», (significava isto, serrar ao meio o tempo, já longo, da penitência).

Hoje, adoptou-se «mi-carême» (à francesa) e desapareceu o pitoresco popular, por vezes inconsciente, mas alegre, e, sobretudo, lisboeta: — uma padiola, um cortiço, uma velha autêntica dentro do cortiço e o povo com serras, chuços, etc. cantando e dançando,

«Serra a velha, serra a velha,
Serra a velha que é teimosa!»

E a plebe delirava numa semi-loucura, aguardando impaciente o enterro do bacalhau; outro curioso costume da cidade e até da província. Quem nos diz a nós, que não foi por temer a abstinência de 40 dias dos penitentes, que o bacalhau resolveu eclipsar-se de vez enquando?!...

O tempo quaresmal termina no 2.º domingo de Paixão (Ramos). Os templos tapam de roxo as imagens para que os fiéis se não afastem da ideia da penitência ao contemplar qualquer pormenor escultórico ou pictural. É uma reminiscência do véu roxo que a toda a largura do templo escondia a capela-mor da nave em plena Idade-Média.

E o tempo segue e eis-nos em 5.ª feira Santa. Novamente, os penitentes, com o cilícios, eram azorragados, espancados, cuspidos pelos populares, e acompanhados pelos irmãos da Misericórdia, todos de negro com a sua Bandeira, a «Bandeira da Misericórdia», a cuja sombra se acolhiam todos os padecentes e pecadores.

Os fogaréus iluminavam a cena trágica do alto dos paus que sustentavam grades de ferro onde ardiam novelos de estopa embebidos em azeite e sebo. Mal se sustinham de pé e ao som lúgubre das matracas, seguia lenta e cambaleante a quase sinistra procissão, misto de fé e de dor. Eis, sumàriamente, a quaresma medieval.

E no Domingo de Páscoa — dia da Ressureição — as almas redimidas assemelhavam-se a campos alegremente floridos, e as consciências penitenciadas pelo roxo quaresmal, ressurgiam para uma vida melhor, com mais alegria e Paz.

Goa, Damão e Dio

Terras formosas de cores simbólicas — bem portuguesas — em que o vermelho da terra se mistura, milagrosamente, com o verde da vegetação variada e preciosa. É a própria natureza, orgulhosa e altiva a gritar ao mundo inteiro: «Sou Terra Portuguesa! Tenho impregnados na minha carne e vivos no meu seio o vermelho e o verde da bandeira das quinas, e, na alma, uma grandeza secular que glorifica a história de Portugal.

Dele, vieram homens valorosos e célebres que, com carinho, me libertaram e adoptaram como filha dilecta, ensinando-me a sua língua, a sua fé e a sua civilização.

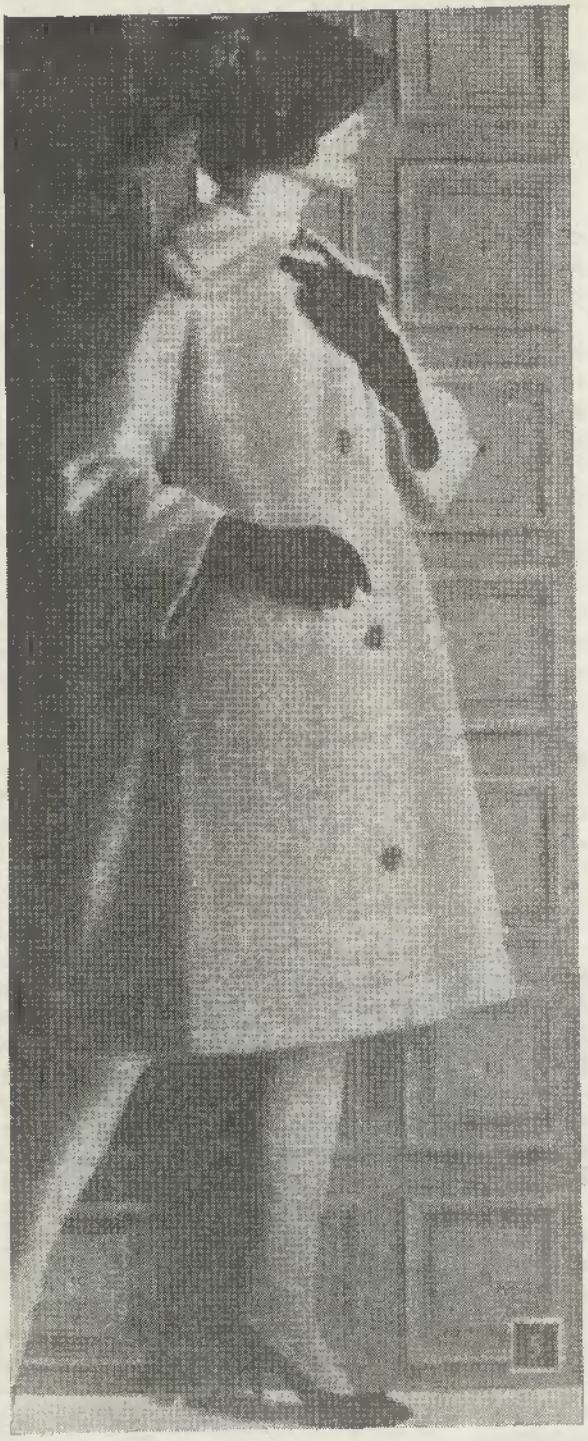
Vasco da Gama, Afonso de Albuquerque, D. João de Castro e os continuadores da grande epopeia nacional fizeram de mim legítimo património português e transformaram-me em pérola oriental a irradiar paz à distância.

S. Francisco Xavier, abençoando-me, santificou-me e elevou-me a relicário sagrado, tornando-me conhecida por «ROMA DO ORIENTE».

Os templos cristãos, disseminados por estes territórios, são vínculos flagrantes que perpetuam a presença portuguesa e a sua civilização imorredoira.

Eles falarão de Portugal às gerações vindouras como uma eterna vitória, como luz que refulgirá através dos séculos, e mesmo fustigada por rajadas criminosas, jamais se apagará ou olvidará.

Que as tuas catedrais entoem, eternamente, cânticos de louvor a Cristo e a Portugal, e os selvagens



Casaco de «lainage» beige, de gola descida e pospontos espaçados à volta do corpo

possam, milagrosamente, converter-se e proclamar a nossa Fé.

Goa, Damão e Dio, como deves ter sofrido pelo golpe cruel da separação da Mãe Pátria!... Separação, justamente, efectuada no tempo da Festa da Família — O NATAL — em que JESUS ressuscita misticamente nas nossas almas.

Embora muito longe do Ocidente, tu compartilhavas da sua felicidade, da sua civilização e rejubilavas com ele, porque sabias que estavas integrada no coração paterno, como filha querida.

Certamente, por seres tão ditosa, foste vítima da cobiça e inveja de tribos famintas que ousaram poluir-te, roubar-te e ensanguentar-te.

Enquanto os canhões troam, o céu turva-se de revolta e Portugal inteiro sofre contigo pela afronta hindu; pela esmagadora violência que te feriu, sem receio ou vergonha de se ridicularizarem, aos olhos do mundo, pela superioridade numérica de combatentes e armas, para violarem a tua liberdade e a paz do teu solo sagrado.

Fomos agredidos por bárbaros encapotados no cinismo.

Nehru e o seu conluio disfarçado assemelham-se muito a Judas.

É lamentável que, alguns recebidos em nossa casa, usufruindo os nossos benefícios, nos virem, agora, as costas com a marca da traição dos «trinta dinheiros». Nós, bem lhes notamos o ósculo! Mas... como tudo pode acontecer, é natural que a própria «corda-bamba» em que dançam, enforque estes tresloucados.

Sopa de camarão

Põem-se as cabeças do camarão ao lume cobertas de água, a água necessária para a sopa. Fervem durante vinte minutos.

Depois passam-se as cabeças pelo passador de rede, pisando-as bem com o maço de madeira e fazendo passar por essa massa, mais de uma vez, a água em que foram cozidas. Desta maneira obtém um caldo bem gostoso com o sabor do camarão. Põe-se ao lume num tacho, meio pacote de margarina dos pequenos com uma cebola picada e deixe aloirar a cebola sem a queimar. Deite para dentro uma colher de sopa de farinha bem cheia e misture bem os elementos, de maneira a fritar a farinha na gordura. Junte o caldo do camarão, ainda quente, para que a farinha não encaroce. Depois passe novamente pelo passador de rede para que o caldo fique macio e sem pedacinhos de cebola. Pode usar igualmente o maço de madeira para espremer a cebola. Agora, tempere com um pouco de colorau, pimenta, acerte o sal e deixe ferver por dez minutos a apurar antes de servir com quadradinhos de pão frito.

Nódoas de tinta da China

Deixar de molho durante 12 horas num banho de azeite ou macerar em manteiga sem sal.

Raspar a espessura amolecida, com um pedaço de madeira e em seguida tirar a gordura com um dissolvente de cloro como a benzina.

Depois cobrir com pó absorvente, talco por exemplo. Se as nódoas persistirem, passar-lhes ácido acético puro.

CD DUAS LETRAS, DOIS CARRIS AO SERVIÇO DO PAÍS

PESSOAL

PROMOÇÕES

A Fiscal de Revisão de Material: o Revisor de Material de 1.ª cl., David Mota.

A Revisores de Material de 1.ª cl.: os Revisores de Material de 2.ª cl., José António de Jesus, João dos Santos Nina Júnior, António Pereira de Almeida e Manuel Esteves Caronho.

A Revisores de Material de 2.ª cl.: os Revisores de Material de 3.ª cl., Francisco Fernandes Alcobaça, Joaquim Adelino Bento, António Joaquim da Conceição, Isidro Jerónimo, António Alberto, António Júlio Gomes e Francisco Santos Barata.

A Ajudantes de Revisores de Material: os Serventes de 1.ª cl., Alberto Nogueira Vaz, António Simões Pinto, José Joaquim dos Passos, Arcanjo Pinto de Carvalho e Abílio Pinto Ribeiro; e os Serventes de 2.ª cl., António Alexandre Cabrita, Manuel da Silva Pereira, João Carvalho Leal, José Francisco Farinha, António Ribeiro e Manuel António Cordeiro.

A Chefe de Armazém de 1.ª cl.: o Chefe de Armazém de 2.ª cl., José de Melo Cotafo.

A Chefe de Armazém de 2.ª cl.: o Recebedor de Materiais de 2.ª cl., Manuel Gueifão.

A Fiel de Armazém de 1.ª cl.: o Fiel de Armazém de 2.ª cl., António Augusto Rodrigues.

A Fiel de Armazém de 2.ª cl.: o Fiel de Armazém de 3.ª cl., António Faria.

A Fiéis de Armazém de 3.ª cl.: os Serventes de 1.ª cl., João Maurício, Manuel Joaquim Miranda, Manuel João Pimenta, Francisco Alves Veríssimo e Carlos Monteiro.

A Recebedores de Materiais de 2.ª cl.: os Auxiliares de escritório de 2.ª cl., António Henrique dos Santos e Bento Pereira.

A Capataxes de Manutenção: os Serventes de 1.ª cl., António Maria Godinho, Manuel Mota, Manuel Maia Falua, Joaquim dos Santos Gaspar, António Martins Jorge e Luís Martins; e os Serventes de 2.ª cl., António João Victor, Manuel da Silva Ferreira, Joaquim Boavida Fernandes e Florêncio de Jesus Caliça.

A Serventes de 3.ª cl.: os Eventuais, João de Jesus Máximo Pires, João Carlos França Pereira, Jaime Martins, Fernando Martins dos Santos Cavalheiro, António Oliveira Freitas, António Brites Francisco e António Dias Martins.

A Médicos Adjuntos: Dr. Manuel Mendes de Almeida, médico de inspecção sanitária em Lisboa, Dr. Manuel Cordeiro Pereira e Dr. António José Seabra, médicos do posto sanitário de 1.ª cl., em Lisboa-P.

A Médico-Inspector (3.ª Inspecção — Lisboa): Dr. Mário Pinto de Andrade, médico de posto sanitário de 1.ª cl. (Campanhã).

A Médicos de Inspecção Sanitária: Dr. Fernando Duarte de Azevedo Antas, médico de posto sanitário de 1.ª cl. para a 1.ª Inspecção em Campanhã, e Dr. Manuel Ribeiro Chaves Costa, médico da 112.ª Secção para a 3.ª Inspecção em Lisboa.

A Médicos de Posto Sanitário de 1.ª cl.: Dr. Júlio Gonçalves Cerejeira, médico substituto em Campanhã, para o posto sanitário de Campanhã; Dr. Carlos José Monteiro Guimarães Ponce de Leão, médico substituto em Campanhã, para o posto sanitário de Campanhã; Dr. Alfredo Marques Ferraz Franco, médico substituto em Lisboa-P., para o posto sanitário de Lisboa-P.; Dr. Domingos José de Carvalho, médico substituto em Lisboa-P., para o posto sanitário de Lisboa-P. e Dr. João Teixeira Porto, médico substituto em Lisboa-R. para o posto sanitário de Lisboa-R..

Nomeação como *Médicos Substitutos:* no Porto, Dr. Fernando de Castro Pires de Lima e Dr. Fernando de Carvalho C. M. Gomes Ferreira, médicos substitutos supranumerários; para Lisboa, Dr. Carlos António de Magalhães e Dr. José Ildefonso Menino Barreto.

Nomeação como *Médico da 7.ª Secção Sanitária* (Barcelos): Dr. António Neco Duarte Coutinho.

Nomeação como *Médico Radiologista:* Dr. José Benard Guedes.

Nomeação como *Médico de Posto Sanitário de 2.ª cl.:* Dr. Artur Rodrigues Beja (Figueira da Foz).

A Agentes Técnicos de Engenharia de 1.ª cl.: o Agente Técnico de Engenharia de 2.ª cl., José Joaquim Seriz, e os Chefes de Secção de Via e Obras de 2.ª cl., Armando Augusto Lopes e João Magalhães Couto.

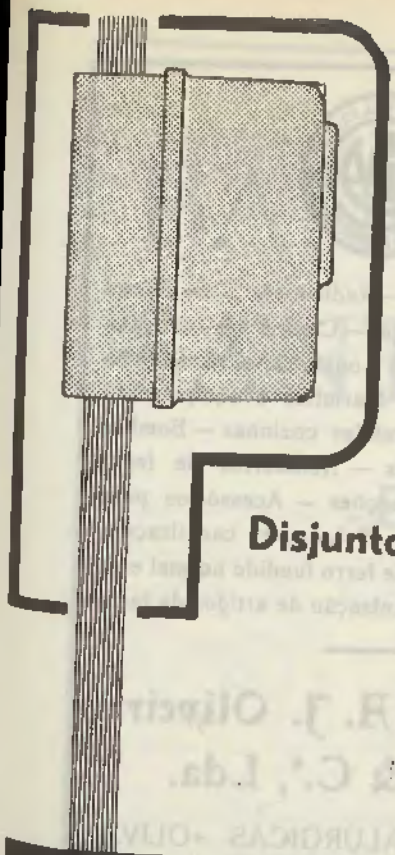
A Chefe de Secção de Via e Obras de 1.ª cl.: o Chefe de Secção de Via e Obras de 2.ª cl., Armando Luiz Pereira de Almeida.

A Agentes Técnicos de Engenharia de 2.ª cl.: os Agentes Técnicos de Engenharia de 3.ª cl., Eduardo da Costa Gaspar e Carlos dos Santos; e os Subchefes de Secção de Via e Obras, Adriano de Almeida Cavacas, Jaime Augusto Esteves de Bastos, Hernâni Fonseca da Cruz Barrosa e Manuel Alexandre Pinto Magalhães.

A Serventes de 2.ª cl.: os Serventes de 3.ª cl., Fernando Loureiro, Vítor Manuel Santa Rajado, Magno Martinho de Figueiredo, João Gaspar Pedro, José Lopes da Ponte, Manuel Vitorino Elias, Luís Valente Salvado, José Cavaca Pires, Manuel Damásio Lopes, Jesuíno Belo Calcinha Joaquim Salvado de Ascensão, João Marques da Luz, Manuel Pereira Trolho, Joaquim Nogueira Ferreira, Fernando Henriques Marques, Casimiro da Rosa Faria, João Maria Cerqueira, António Rosa Godinho, Manuel Gonçalves Lourenço Bispo, António Costa e Silva, António Nogueira Chasqueira, Joaquim Gomes da Costa Pinheiro, José Maria Cunha Coutinho, Joaquim Coito, Manuel Sá Pinheiro, Américo Ferreira, António dos Santos Ferreira, Manuel da Fonseca Catalão, Joaquim Teixeira António, João de Matos de Oliveira, Manuel Martins Soares, José Faísca Januário, Abílio Rodrigues, Raul da Silva Paulo, João Ambrósio Madeira Tonaco, José António Bugio Bicadas, Francisco Garcia Bento, Joaquim Moreira Ferreira, Feliciano Borges Pereira Lopes, José Capido Duque, Arlindo Pinto Fernandes, António Mendes, Joaquim de Oliveira Silvares, Joaquim de Magalhães Soares, Manuel Joaquim de Sá, Manuel Moreira Teles, Alberto Miranda Laranjeira, Benvindo de Matos da Rosa, Américo Ribeiro, António Duarte Vila, Agostinho da Silva Freitas, Ângelo da Silva Mota, Remígio Fernandes Pereira, Firmino Monteiro Ramos, Manuel Gonçalves da Costa, Joaquim Fernando da Silva Magalhães, Alexandre de Almeida, Vítor Ramos Tarrafa, Luís Fernando Gonçalves Ribeiro, António de Magalhães, David de Faria Oliveira, Ângelo da Silva, Vicente Pinto, João Gomes dos Santos, Mário da Costa Oliveira, Joaquim Vitorino da Costa Eugénio, Alberto de Sá de Araújo, José da Costa Barros, José Heitor Ferreira, João de Jesus Duarte, António Pinto de Faria, José Faria Lopes, Mário Duarte de Oliveira, António Fernando de Seixas, Ernesto Gabriel Marques da Costa Barros, José da Conceição Fernandes, Arsénio de Jesus Dias, José Vinagre Farinha, João António Madeira dos Santos, Augusto Pereira, José César Júnior, Manuel Pereira Lopes, António José de Almeida, Justino Pinto Faustino, Severino Martins de Oliveira, José Rodrigues Balsus, Amorim Nascimento Sousa, Américo Bento Horta Alves, Américo Paulino Teixeira, Adelino Marques Ribeiro, Luís Pedrosa, Joaquim Camilo Ferreira, António Ambrósio Cordeiro, Joaquim Alberto, Joaquim Dias, Miguel Teixeira Baptista, João de Queirós, João José Vieira de Oliveira, António Joaquim Caetano de Magalhães, Miguel da Costa Coutinho, João Curate Taborda, Abel Fernando Teixeira, Alfredo de Sousa, Soares, Manuel Fernando Ferreira, Manuel Vieira da Silva, José Santos Mota Ferreira, António Inácio Elias, Mário Monteiro, José Inácio dos Santos Tregeira, António Gomes da Silva, Francisco Alves, António Jacinto Carlos, Joaquim Caetano Alves, Florêncio dos Anjos Serra Cabo, Pedro Anacleto Firmino, Ricardo da Silva Zorro, António da Ponte Fernandes, João Dias Martins, João Manuel Soares, Leonardo Bispo de Oliveira, Artur dos Santos Figueiredo, Adriano Colino, Francisco do Carmo Amoedo Caixeiro, Joaquim Ribeiro, Adelino dos Santos, António Pereira Gaspar, Mário Francisco, António Pinto da Graça, Reinaldo Correia Flores, Luís Tarrafa da Costa, Josué Filipe, Alfredo Marques, António Girão Diamantino, António Lourenço Pereira de Sousa, João Mariquitas, Ramiro Fernandes, Armindo Paiva, Sebastião Duarte Rato, Justino Pereira Monteiro, João Alves, António dos Reis Bento, Duarte de Melo Regala de Figueiredo, Fernando dos Anjos Vital, José de Oliveira, José Carlos Barata, António Ferreira, Delovino dos Santos, Manuel Rasteiro Peralta, João de Oliveira Lapo, António Martins, António Ferreira Baguim, Avelino Martins Dias, Adelino Pais Martinho, Joaquim Marinho, José dos Reis, Joaquim Peres, Luís de Oliveira, Francisco Vicente de Carvalho, Manuel Escudeiro, João Carlos Melindra, Adelino Augusto de Oliveira e Silva e José Nelson Leite da Silva.

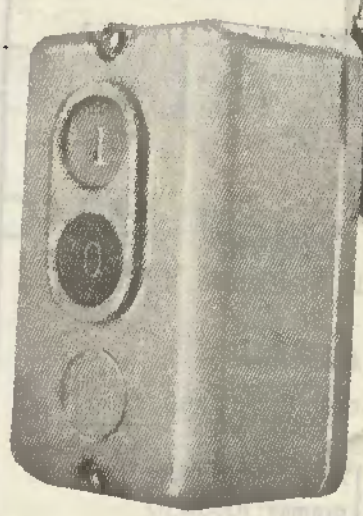
A contar de 1 de Janeiro do corrente ano foram integrados na categoria de Auxiliares de Escritório de 2.ª classe, os seguintes agentes:

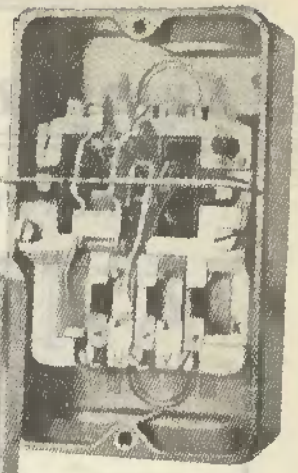
Fortunato Alegria Póvoas, operário de 2.ª cl.; Joaquim Morgado Gameiro, maquinista de 3.ª cl.; Arnaldo Francisco Mendes, António da Costa, Armindo Gonçalves Marques, Fernando Lopes Francisco, Francisco de Almeida Bernardo e Ernesto Silva Cardoso, operários de 3.ª cl.; Mário Lopes Vieira e Joaquim Gomes Gouveia, contínuos de 1.ª cl.; Francisco Dias Duque, factor de 3.ª cl.; Ana Maria da Luz Assunção e Amélia Gabriela Cabral Farinha, bilheteiras de 2.ª cl.; Avelino Pereira de Barros, António Lopes Duarte e António de Almeida Lúcio, conferentes de 2.ª cl.; Bernardino Pinto Marente, revisor de material de 3.ª cl.; João Rodrigues e Tomé Fonseca Fernandes, contínuos de 2.ª cl.; Carlos Mendes, Manuel Fernando de Oliveira Lemos, Francisco Alves Veríssimo, Barão José Primo, Felizardo da Costa Lopes, Carlos Monteiro e João Maurício, fiéis de armazém de 3.ª cl.; Amadeu de Oliveira Ruas e António Pereira Rodrigues, operários de 4.ª cl.; António Marques Fernandes, Manuel Rocha, Pedro Pires Salvado, Gil Rodrigues Gomes, António Gomes, José Cordeiro Valente, António de Almeida Campos, Américo Ferreira, Dário dos Santos Amora, Alberto Jorge Dias Rolo, António Cândido Maleitas, António Taborda Chasqueira, José Mota, Joaquim Maurício Faria, António Joaquim Salmoura, José Sanches Valentim, Manuel dos Santos Andrade, Augusto da Silva Carneiro, Avelino Janeiro Blanco, Álvaro Brioso da Silva, António Ribeiro Maia, Pompeu Monteiro Moura, António Augusto Correia e Valentim Santos, serventes de 1.ª cl.; Joaquim Afonso, Francisco Caetano, José de Abreu e Duarte de Melo Regala Figueiredo, serventes de 2.ª cl.; Joaquim Marques Graça Inácio, António Carlos Correia e Joaquim Peixoto da Costa Alvarenga, serventes de 3.ª cl.; Nazaré das Neves, auxiliar feminina; Manuel Pinto Santos Anacleto e José Marques Pinto Conceição, eventuais-apontadores.



P 10

10 A - 500 V





De pequenas dimensões

Disjuntor para motor robusto, com corte duplo, base e câmaras de corte em material cerâmico.

SOCIEDADE DE ELECTRICIDADE BROWN BOVERI, LDA.

Porto - R. de Sá da Bandeira, 481-2.º - Tel. 23411

PELE DE AÇO - Primário 1102:
A tinta anticorrosiva propriamente dita que se aplica directamente sobre o ferro. Contém pigmentos e veículo que lhe dão as características excepcionais de grande protecção contra a ferrugem.

PELE DE AÇO - Cobertura 1103:
A tinta especial que protege o Primário contra a influência do tempo e evita a penetração da humidade.

PELE DE AÇO - Alumínio 1104:
A tinta com veículo especial cujo pigmento de alumínio se sobrepõe como se fossem escamas. Juntamente com a tinta de Cobertura protege contra a acção destruidora do tempo. Reflecte os raios solares, reduzindo o aquecimento e as dilatações.

PELE DE AÇO

A MARCA DE ALTA QUALIDADE → **DYRUP**

FÁBRICA DE TINTAS DE SACAVÉM - S.A.R.L. • SACAVÉM-PORTUGAL

VINHOS

FERREIRINHA