BOLETIM DA C.P.

UMERO 400 OUTUBRO DE 1962

Boletim da CP

N.º 400 • OUTUBRO 1962 • ANO XXXIV • PREÇO 2$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

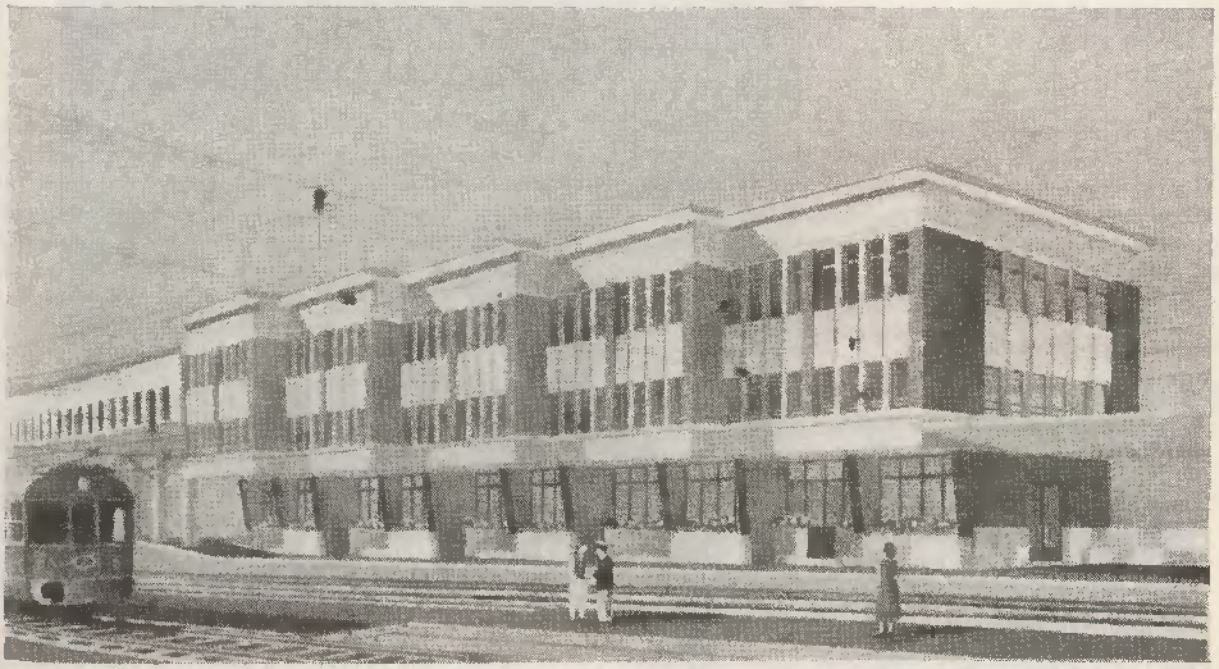
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Estação de Santa Apolónia / Lisboa

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — Rua da Horta Seca, 7 — Tel. 320158 — Lisboa

MODERNIZAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA



Numa acção renovadora de grandes proporções, a C. P. está transformando a velha e feia estação de Santa Apolónia numa estação de caminho de ferro própria de uma capital de um milhão de habitantes. Como as primeiras impressões são, em regra, as mais duradouras, tenta-se — e muito bem — dar a quem chega a Lisboa de comboio uma impressão agradável da nossa cidade.

As importantes obras têm prosseguido em bom ritmo — sem prejuízo dos serviços instalados — e a estação já hoje apresenta a dimensão e o aspecto próprios de uma gare de serviço internacional.

A par dos serviços destinados ao Público, igualmente se procurou valorizar as instalações do pessoal. Assim, vizinho ao E. P. (ala sul), projecta-se construir, muito em breve, o magnífico edifício que apresentamos, para nele se instalar, condignamente, a Cantina Central do pessoal.

Ainda no mesmo edifício ficarão o Posto Médico, o Laboratório de Análises Clínicas, o Depósito de Material Sanitário, a Farmácia, o Serviço de Polícia Privativa e as Bibliotecas do pessoal dos Serviços Centrais.

A FRANÇA

favorece a constituição europeia dos caminhos de ferro

Por EDMOND DELAGE

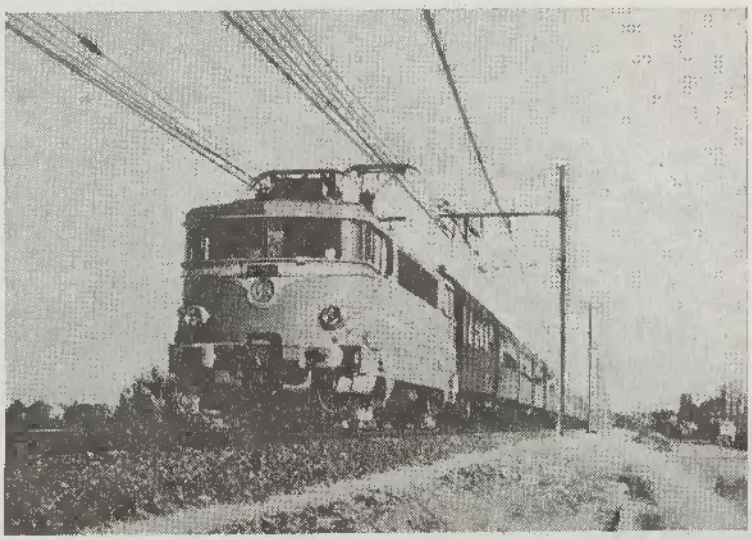
A França sempre foi favorável à unificação ferroviária da Europa Ocidental. Ela conta entre os seus grandes técnicos — e politécnicos, por outro lado — pessoas eminentes que se revelaram neste domínio particularmente eficazes, tais como os Presidentes Louis Armand e Maurice Lemaire. No Governo, o Sr. Roberto Buron, pelos seus esforços para chegar ao justo equilíbrio entre o carril, a estrada e a via aquática, trabalha no mesmo sentido.

É quase um truísmo verificar que, na Europa actual, num país, mesmo relativamente extenso na escala europeia, como a França é, do ponto de vista ferroviário, (muito limitado no vasto conjunto industrial que ela constitui com a Europa Ocidental e quase do mesmo modo, do ponto de vista aéreo) a unificação ferroviária europeia impõe-se.

Os criadores do caminho de ferro francês sentiram-se desde o começo, quando foram do parecer de adoptar a mesma bitola que os caminhos de ferro britânicos e desde que as primeiras locomotivas postas em serviço fizeram parte das séries homogéneas.

Desde 1872, foi instituída a «Conferência Europeia dos Horários e dos Serviços Directos», que reúne as diferentes Redes europeias para fixar em comum o horário assim como a composição dos comboios internacionais de passageiros. Quatro anos mais tarde, em 1876, foi criada a «Companhia Internacional das Carruagens-Camas e dos Grandes Expressos Europeus», cuja actividade se estendeu, em 1906, da África do Norte à Sibéria.

Em 1890, os governos assinaram em Berna a Convenção Internacional acerca do transporte das mercadorias por Caminhos de Ferro (C. I. M.), graças à qual se puderam expedir mercadorias através de toda a Europa, encaminhadas com uma única carta de porte e segundo um contrato de transporte internacional.



Locomotiva francesa da série B. B.

Os anos que se seguiram à primeira guerra mundial foram particularmente ricos no que se refere à cooperação ferroviária europeia; em 1921, foram editados os regulamentos que definiam, um para o transporte dos passageiros, outro para o transporte de mercadorias, as condições de troca do material circulante entre as diferentes Redes. Esta mesma época viu nascer, em 1922, a União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.), de que as Redes europeias foram os principais beneficiários.

O período que se seguiu à segunda guerra mundial foi caracterizado por uma intervenção ainda mais marcada dos governos do domínio dos transportes. Em 1947, a O. N. U. criava a «Comissão Económica para a

Europa», cujo Comité de Transportes, em colaboração com a U. I. C. realizou um belo trabalho de ligação entre os Caminhos de Ferro europeus. Em 1953, dezassete países da Europa instituíram a «Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes», cujas decisões constituem, entretanto, uma intervenção directa dos Estados, em escala internacional, na exploração dos Caminhos de Ferro.

Por seu lado, as Redes das diferentes nações levaram a cabo realizações de unificação ferroviária europeia. A U. I. C. foi levada a criar todo um conjunto de comissões especializadas; o «Office de Recherches et d'Essais» (O. R. E.), cuja acção se revelou muito eficaz na definição de um material circulante normalizado europeu, abriu o caminho a uma unificação progressiva do parque ferroviário europeu, principalmente pela manutenção do material através de toda a Europa, graças à normalização das peças sobrasselentes.

Notamos igualmente o «Bureau Central de Compention», que centraliza a contabilidade do tráfego internacional; o «Centre d'Information et de Publicité des Chemins de Fer Européens», que está encarregado da publicidade comum a todas as Redes; e o «Bureau International de Documentation».

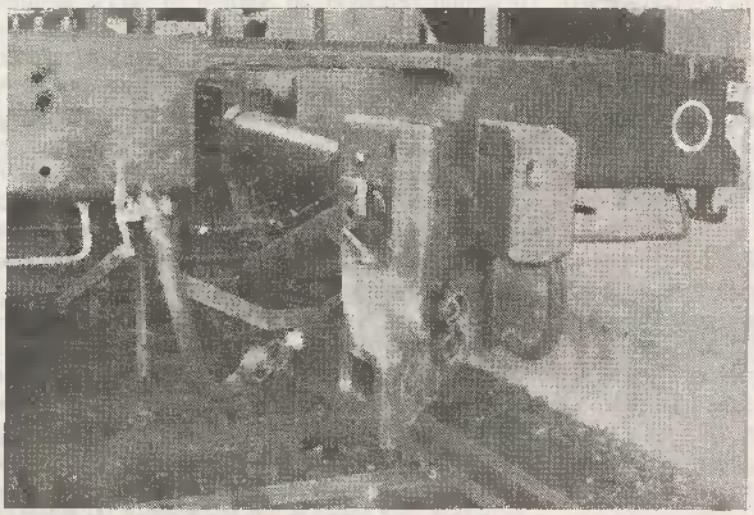
Uma das realizações mais frutuosas, devida à iniciativa e à tenacidade do Sr. Louis Armand, foi a criação do «pool» europeu dos vagões de mercadorias». Limitada a princípio às Redes francesa e ocidental-alemã, esta realização comum estende-se agora a nove países e abrange um parque de 200 000 vagões «Europ». O funcionamento deste «pool» reduz de uma maneira substancial os percursos em vazio e aumenta a produtividade do conjunto do parque.

Uma realização comparável diz respeito aos vagões isotérmicos e refrigerantes da «Société Ferroviaire Internationale de Transports Frigorifiques (INTERFRIGO)».

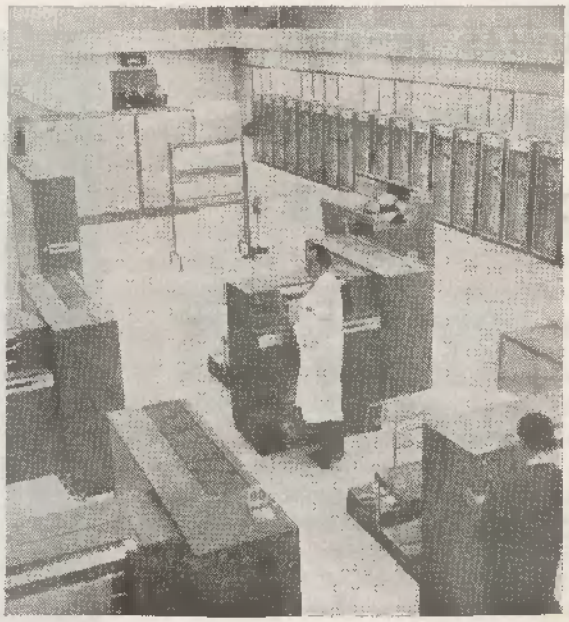
Em 1955, catorze Redes de Caminho de Ferro europeias constituíram a «Société Européene pour le Financement de Matériel Ferroviaire (EUROFIMA)». O seu sucesso pressupõe o feliz resultado dos esforços para a normalização do material circulante. Ele permite estabelecer programas de renovação coerentes e de longa duração.

Enfim, a realização mais notável nasceu em 1957: «Trans Europ Express». Viaja-se, entretanto, em todas as grandes Redes da Europa e circula-se a grande velocidade nestas composições rápidas, com um conforto jamais igualado, que simboliza o esforço comum dos Caminhos de Ferro da Europa.

Concebe-se a criação, sem dúvida, próxima, de um serviço «Trans Europ Express» para o transporte de mercadorias que beneficiará de uma aceleração das formalidades aduaneiras e permitirá um melhoramento sensível nos encaminhamentos dos géneros deterioráveis através da Europa. Novos progressos são igualmente esperados de um programa de electrificação na Europa norte-ocidental. Locomotivas «policorrente» poderão rebocar comboios Paris-Amesterdão utilizando sucessivamente a corrente francesa, a corrente belga e a corrente holandesa. Desde Junho de 1961 que circulam, na linha Paris-Lausana-Milão, automotoras eléctricas «quadricorrente», de construção suíça.



Sistema francês de engatagem automática



O novo conjunto electrónico da S. N. C. F.

Estas diversas criações estão bem no espírito das declarações feitas pelo Sr. Maurice Lemaire, em 1952, na presença do Conselho da Europa: «Sob condição de ter transportes seguros, rápidos, baratos, a Europa tudo pode esperar e, por consequência, tudo pode prever».

Sem negar a importância crescente do transporte aéreo nem o papel essencial dos transportes rodoviários e fluviais, o Caminho de Ferro europeu impõe-se pelas suas qualidades de velocidade e de regularidade. Os principais comboios das diferentes Redes europeias assim como os comboios «Trans Europ Express» atingem já a maior parte das grandes cidades da Europa ocidental a mais de 100 Km/h. de média comercial. Estas velocidades serão ainda sensivelmente melhoradas nos próximos dez anos. A rapidez anda a par de uma regularidade que nenhum outro meio de transporte oferece. A proporção dos comboios rápidos e expressos que chegam à tabela ao términus é, em França, de cerca de 97 %.

A coordenação técnica entre meios de transporte não basta, porque ela deve ser também geográfica, financeira e fiscal. A coordenação das grandes correntes de transportes internacionais supõe o estabelecimento de uma carta actualizada dos grandes Caminhos de Ferro europeus, das grandes estradas europeias e das grandes vias navegáveis europeias.

Os países da Europa ocidental compreendem, sem dúvida, a necessidade de construir estradas para grande tráfego, de modernizar as suas vias navegáveis, de organizar estreitos contactos com uma Rede ferroviária cada vez mais produtiva.

Nos anos que se seguiram à criação da Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, verificou-se que as trocas de carvão entre os países aumentaram 40%, as de minérios, 50% e as de produtos siderúrgicos, 150%. O estabelecimento do Mercado Comum virá estimular as trocas dizendo respeito a outras mercadorias.

Mas as perspectivas ferroviárias são ainda mais vastas. Até o fim do século, a vocação dos Caminhos de Ferro europeus tornar-se-á euro-africana. O conjunto algero-saariano é um trunfo de primeira ordem para a elaboração duma grande política energética para toda a África do Norte, a África ocidental e o Ocidente da Europa.

Graças aos recursos do Sáara, principalmente em gás natural, poderá desabrochar um grande complexo ocidental reinando ao Norte e ao Sul do Mediterrâneo e visando, em primeiro lugar, o estabelecimento de eixos de desenvolvimento tais como o Sáara-Lorena-Ruhr e Sáara-Dacar-Abidjan.

Graças aos hidrocarbonetos assegurando a força motriz a preços muito baixos, graças à facilidade do estabelecimento de vias férreas no deserto, em itinerários convenientes, o Caminho de Ferro saariano será o mais económico do Mundo. Ele renovará sob forma moderna a velha concepção, até aqui irrealizada, do «Transsariano».

Dentro de alguns anos, impor-se-á a necessidade de túneis ferroviários ou de pontes através do estreito de Calais e do de Gibraltar. Será preciso construir a a linha do Cabo a Londres e a Copenhague. São 11 100 km. do Cabo a Londres e 11 700 do Cabo a Copenhague, mas não esqueçamos que os homens políticos e engenheiros russos não recuaram diante da grandeza das ligações de 14 250 km. de Riga a Vladivostock e talvez amanhã de 12 500 km. de Riga a Pequim, através do deserto de Gobi.

Como o avião, o Caminho de Ferro permanece para os Ocidentais o mais eficaz e o mais prometedor instrumento da unificação económica da Europa e da Euro-África.

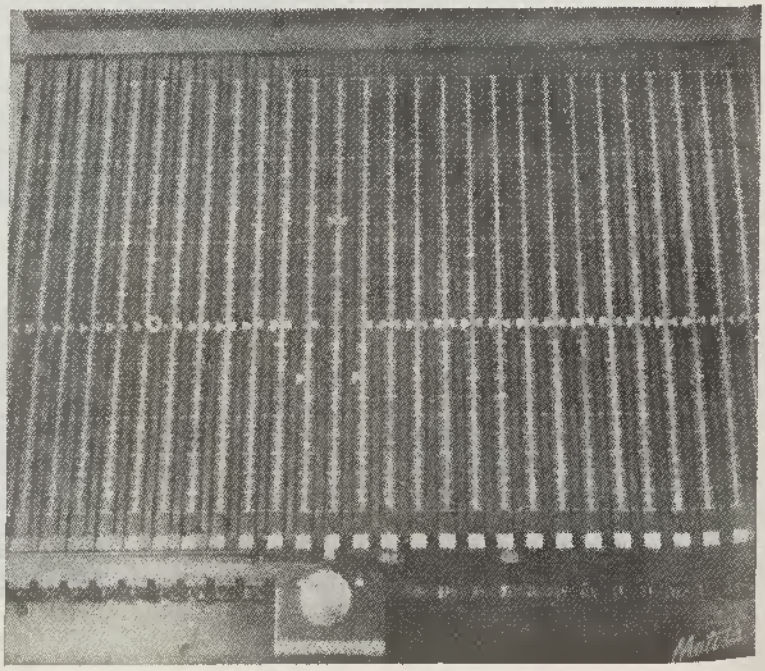
TEMAS GERAIS

O «Calculador» MATISA

No nosso último número, por lapso que muito lamentamos, não foi incluída como fig. 1, no artigo em título, da autoria do nosso estimado colaborador sr. eng. Alves Ribeiro, a gravura que ora reproduzimos.

O calculador — como muito bem se explica no artigo em causa — permite estudar o traçado de uma curva sem necessidade de recorrer nem a cálculos, nem ao desenho de diagramas, trabalho este sempre demorado.

A C. P. adquiriu recentemente dois destes calculadores.



Dia de Folga

Por ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

Inspector da 2.ª Secção da Fiscalização das Receitas

O descanso semanal regulamentado foi uma conquista do homem moderno mas, tal descanso, já era tido como uma necessidade imperiosa, desde tempos imemoriais. A própria Bíblia já fala nele — «Ao sétimo dia descansarás». Mas descansar não é estar inactivo. É mudar de hábito — de rumo. É exercer uma actividade que não seja a quotidiana. É passear; é recrear o espírito; é procurar o silêncio quando se anda aturdido com o barulho de todos os dias.

Descanso é fugir da cidade para uma aldeia sertaneja, onde o luar nas horas mortas é um convite para o espírito devanear. Mas mesmo na cidade nós podemos encontrar o silêncio, o devaneio, o alimento para o espírito — se o procurarmos.

Num dia destes, de plena folga, encontrei o que precisava, em plena cidade do barulho — o Porto.

Fui ao Palácio das Carrancas. As grossas paredes deste majestoso solar dos fins do século XVIII abafam os ruídos da rua. A sua localização é num ponto elevado e lindo, mas de lá nada se disfruta para o exterior. Tudo fechado. O que ali se respira é vida interior. Só Arte; só o produto de homens de génio que se imortalizaram na arte de aplicar a cor; na arte de arrancar de uma montanha uma pedra tosca, dura e informe, e com ela fazer um homem, ou talvez mesmo um santo que se possa pôr no altar, e isto no dizer do nosso famigerado Padre António Vieira, e cujo texto é do conhecimento de toda a gente que o já leu.

O Palácio das Carrancas, só por si, pela nobreza das suas linhas arquitectónicas; pela amplidão do seu vestíbulo e da sua escadaria; pela importância dos seus pormenores decorativos; pela majestade do seu todo, merecia uma visita demorada, mesmo que vazio de qualquer recheio.

Foi mandado construir de 1795 a 1800, pelos irmãos Morais e Castro — Manuel e Isidoro — ricos negociantes da praça do Porto, e que eram judeus e muito mal encarados. Desta circunstância lhes veio o nome de «Carrancas». Os irmãos carrancas, o estabelecimento dos carrancas, o palácio dos carrancas — e está tudo dito. A importância deste solar e a sua magnífica localização num ponto alto da cidade e a dominar uma paisagem de maravilhas, tornaram-no conhecido e desejado por muita gente de alta posição.

Aqui residiu o General Soult a quando da segunda invasão napoleónica de bem triste memória para os portugueses, e sobretudo para os tripeiros, dada a catástrofe da primeira ponte que o Porto teve — a famigerada Ponte das Barcas. Aqui se instalaram também os generais ingleses Wellington e Beresford, «o primeiro libertador e o segundo opressor de Portugal».

Nele viveu também, por algum tempo e durante o cerco do Porto, D. Pedro IV. Foi adquirido em 1861 pelo rei D. Pedro V, e através dos seus descendentes chegou à posse do último rei de Portugal, D. Manuel II, que generosamente o legou à Misericórdia do Porto. Em 1940 foi adquirido pelo Estado para nele instalar o recheio dos antigos museus que estavam em S. Lázaro, e que eram o Portuense e o Municipal, ambos por sinal com precaríssimas acomodações.

A propósito, direi que o Museu Portuense, a que mais tarde, já com a República, foi dado o nome de Soares dos Reis e em homenagem ao grande artista que há 115 anos nasceu em Vila Nova de Gaia. O Museu

Portuense—dizia—foi o primeiro criado em Portugal, e isto em 9 de Abril de 1833, no mesmo dia em que a Bateria de Covelo era tomada pelas tropas liberais, às de D. Miguel. A portaria competente foi assinada por D. Pedro IV, mas 37 anos depois ele pôde ser aberto ao público, e apenas aos domingos e dias de feriado.

O Museu Nacional de Soares dos Reis está hoje instalado condignamente, e as suas preciosas colecções dispostas com gosto, com inteligência, com arte — e graças ao seu ilustre Director e mais funcionários, que são preciosos colaboradores.

Logo à entrada deparamos com a maquete da estátua do fundador da nacionalidade portuguesa—Afonso Henriques—e que o genial patrono deste museu modelou, para se erigir em Guimarães. Seguindo o curso natural do visitante, sala por sala, corredor por corredor, deparam os nossos olhos, àvidos de beleza, com magníficas cerâmicas, mobiliários elegantíssimos, painéis de cor e de vida, esculturas encantadoras, e uma colecção de moedas e de medalhas, só por si, formariam um respeitável museu — basta dizer que em numismática, o Museu de Soares dos Reis está colocado, logo em seguida ao da Casa da Moeda, este só desta especialidade.

As evocações do Porto antigo, sobretudo do tempo das lutas liberais, patenteiam-se também em profusão. Lá deparamos com aquela linda bandeira azul e branca, cor do céu e da pureza, que levou as tropas de D. Pedro IV, o rei soldado, à victória, e que acompanhou aqueles célebres 7 500 bravos de Mindelo, e fora oferecida pelas senhoras açorianas, ao monarca que legara o seu magnânimo coração à cidade que é a capital do trabalho, mas também o berço da Liberdade.

Na sala de Pousão — esse genial Henrique Pousão que a morte ceifou aos 24 anos — vêem-se telas cheias de impressionismo, de vivacidade, de encanto. As suas tabuinhas com motivos de Capri, são maravilhosas. Deparamos, noutra sala, com quadros de Silva Porto, o mago da cor, o paisagista inconfundível e que além do mais, do muito mais, pintou «Seara», «Margens do Marne», etc., etc..

Museu salão central, adaptado para o efeito e com luz muito bem distribuída, patenteiam-se as produções escultóricas mais representativas do museu, e que foram devidas ao génio e à sensibilidade apurada do seu patrono. «O Desterrado», de Soares dos Reis, e segundo os críticos, faz não só a glória de um homem como de um Povo. É a representação emotiva e sentimental da raça lusa em todos os seus cambiantes; a figura de um resignado, de um homem sensível e bom; de um saudoso português que, longe da Pátria estremecida, olha, nostálgicamente e com o dorso dobrado e a madeira a cair, para o horizonte distante. «O Desterrado» é um cântico de saudade, é a nostalgia de um lar de amor e de sonho. Mas este Mestre foi grande pela quantidade que produziu, pela qualidade que realizou. As estátuas do Conde de Ferreiros e de Brotero; os bustos dos políticos e homens notáveis do seu tempo; a graciosa figurinha «Flor Agreste», que parece sorrir para nós, e mais, e mais e mais.

Na sala de Columbano apreciamos a sua pintura inconfundível, nos seus tons escuros onde se salienta o retrato. Lá enxergamos João Chagas, o primeiro diplomata português que representou a República em Paris; a viúva deste político, que legou o seu retrato e o do seu marido, a este museu. (Como nota direi que foi Columbano Bordalo Pinheiro o autor do projecto da nossa bandeira verde-rubra, e que os constituintes de 1911 aprovaram como o estandarte nacional. Direi mais que foi um artista extraordinário. Não fazia profissão da Arte. Pintava porque era pintor, mas sobretudo pintava porque o pintar lhe dava prazer espiritual).

Mas que há mais para ver neste Museu? Muitas e muitas salas repletas de mobiliário artístico, de telas preciosas e dos mais variados autores nacionais e estrangeiros; de peças de ourivesaria ricas no valor e na arte; vidros os melhores, os mais lindos e os mais variados; porcelanas orientais, esmaltes, etc..

E não maço mais os meus leitores, se é que os tenho, porque a prosa é fraca (cada um só pode dar o que tem) e a beleza que se nos patenteia aos olhos, neste museu, é incomparável. Tudo o que disse foi para dar uma pálida ideia e sem realce, do conjunto panorâmico desta nobre casa de cultura. O melhor é irem lá — e ver. Gozarão um belíssimo dia de folga...

O Castelo de Almourol

(e as suas lendas)

Por EDUARDO O. P. BRITO

Escriturário de 1.ª classe da Divisão de Exploração

DISTANTE de Lisboa a pouco mais de hora e meia de comboio, sobre um pitoresco e pequeno ilhote, a meio do Tejo e um pouco abaixo da confluência com o Zêzere, ergue-se, altaneiro, esse encantador monumento de lenda e de sonho que é o Castelo de Almourol, sem dúvida o mais romântico dos castelos portugueses, cujas pedras — tantas vezes centenárias! — evocam algumas das mais belas lendas dos tempos heróicos do nosso passado histórico.

A data *exacta* da sua construção, por ser uma incógnita, tem sido objecto das mais desencontradas opiniões por parte dos nossos maiores investigadores.

O que se sabe de positivo é que no Século XII já existia. E de resto, basta ler-se uma lápida existente sobre a porta principal do castelo, para chegarmos a essa conclusão. Lá consta que o mesmo fora reconstruído em 1160 por D. Gualdim Pais, de Marecos, mestre dos Templários, a cuja Ordem o precioso monumento pertenceu durante largo tempo.

Quanto às suas *primeiras pedras* há, contudo, quem as atribua aos romanos e lusitanos.

Relativamente bem conservado, e de elegante traça arquitectónica, o Castelo oferece ainda, mormente aos apreciadores de História de Arte, fartos motivos de admiração. A portada principal, por exemplo, era do mais retinto gótico, observando-se, porém, em toda a construção a preocupação de Arte a que a mesma obedeceu. Assim, a oeste, possui quatro torres, e mais cinco a leste, erguendo-se ao centro a torre de menagem, coroada de ameias, e ao lado uma outra torre mas quadrada, constituindo todas um conjunto arquitectónico interessantíssimo, quiçá único, que nada fica a dever ao dos célebres e também lendários castelos do Reno.

Só é pena que o formoso monumento tenha sido tão esquecido pelo nossso Turismo, não só pelo seu valor como arquitectura como ainda pelo encanto da paisagem que o rodeia. Basta que subamos a uma das suas torres e que espraiemos a vista pelo maravilhoso cenário que se nos depara. Pois desde logo ficaremos extasiados com essa paisagem.

Ao longe os campos férteis da região, constituindo uma planura imensa, ligeira e harmoniosamente ondulante, onde a vegetação, dum verde sem igual, oferece um aspecto aveludado, acariciador para os olhos e sedativo para o espírito. Mais próximo, das pequenas colinas que marginam o rio, o rumorejar doce dos arbustos sob a acção duma brisa acariciadora, que dir-se-á permanente. E a nossos pés... as águas serenas do Tejo correndo lentamente no seu destino sem fim, como espalhando no ambiente uma

sensação de serenidade e de beatitude que nos chega a recordar um quadro de Millet ou uma descrição bucólica de Virgílio!

* * *

São muitas as lendas que correm acerca do Castelo de Almourol — um desses castelos verdadeiramente de sonho e de lendas, de que ouvimos falar nos contos de fadas e nas baladas dos Trovadores — mas de entre todas escolhemos as que nos pareceram mais sugestivas, para as contar aos leitores do nosso «Boletim».

Uma delas, por exemplo, diz que o castelo era, noutros tempos, do gigante Almourol, e que ali foram ter as princesas Polinarda e Miraguarda, com as suas donas e donzelas, às quais o gigante deu hostil hospitalidade. Então o famoso Palmeirim tentou assaltar o castelo para raptar as princesas, mas tendo de lutar com o gigante Almourol, ficara bastante ferido. Entrementes um outro gigante — o Dramuriando — ciumento do poderio do seu «colega», veio a medir-se com ele, a quem acabou por vencer e ficar, depois na posse do castelo e da guarda às duas encantadoras princesinhas.

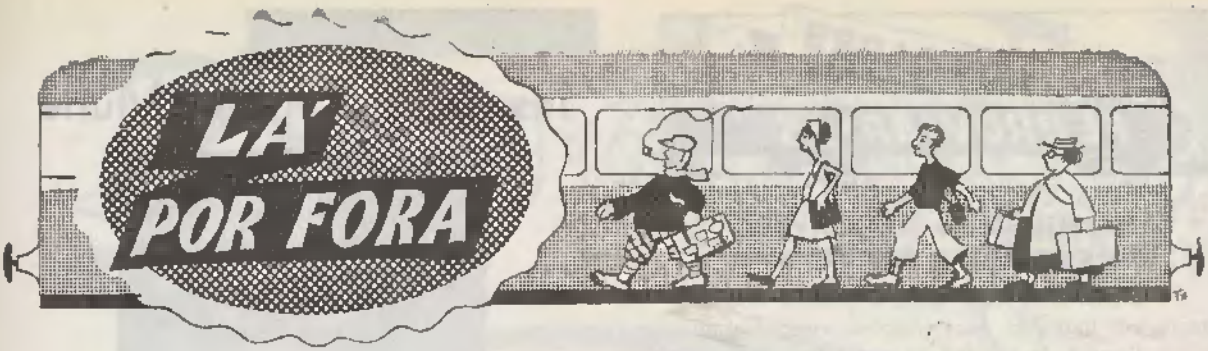
Uma outra lenda diz que, no Século XII, habitava ali um príncipe árabe, com sua filha Almouro (donde mais tarde derivou o nome do castelo). Mas, após a jovem ter-se apaixonado por um cavaleiro cristão, que entrava de noite no castelo, o mesmo logo a atraiçoou, abrindo as portas da fortaleza aos seus companheiros de armas. Então o emir, abraçado á filha, lançou-se do castelo ao Tejo, onde pereceu afogado, preferindo a morte a ficar cativo dos cristãos.

E como estas, muitas outras lendas correm ainda, acerca do formoso monumento. Todavia, tem-se a impressão que as mais belas cenas que ali se devem ter passado, essas... ficaram — e ficarão para sempre - entre sombras e mistérios.

* * *

Muito mais desejaríamos dizer sobre o lendário Castelo, mas como o artigo já vai longo e o espaço do «Boletim» é bem pouco, ficará para outra oportunidade em que então possamos espraiar mais a nossa imaginação. E que nos «voos» que a mesma soltar, inspirados nas lendas, na medievica altivez e na emoção dos trovadores que cantaram e enalteceram os feitos das gentes ligadas ao vetusto castelo, possamos, então erguer a este o devido cântico de admiração pela sua altiva e impressionante beleza, vincada nas suas faces severas onde se desenha a evolução fortificadora romano-cristã, por onde perpassa *tudo* quanto nos evoca o nosso lendário Passado — um Passado único que é o orgulho de todos nós, pela sua extraordinária grandeza!

Relativamente bem conservado e de elegante traço arquitectónico, o Castelo oferece ainda, mormente aos apreciadores de História de Arte, fartos motivos de admiração.



INGLATERRA

O comboio «The Flying Scotsman», mais rápido do que nunca, festeja os seus cem anos: Londres-Edimburgo em 6 horas

A 18 de Junho, o Lord-Maior de Londres deu o sinal da partida ao «The Flying Scotsman», que festejava o seu centenário!

O comboio liga este ano Londres a Edimburgo em 6 horas, o que representa uma aceleração de 62 minutos relativamente ao Verão passado. Todos os dias, de segunda a sexta-feira, o comboio em questão, rebocado por uma máquina diesel-eléctrica, parte da estação de King's Cross às 10 horas da manhã, chegando a Edimburgo às 16 horas depois de uma única paragem em Newcastle.

O percurso é coberto a uma velocidade comercial de cerca de 105 km/h. Dois outros comboios efectuam o mesmo trajecto em 6 horas: o «Elizabethan» e o «Talisman».

Forte aceleração da velocidade dos comboios, durante o corrente Verão; melhores serviços desde a guerra

Quando da inauguração do horário de Verão, em 18 de Junho do corrente ano, entraram em vigor as mais vastas medidas destinadas à aceleração da velocidade dos comboios de passageiros, desde a guerra.

Mais de 200 comboios de férias e de negócios — quase duas vezes mais do que antes da guerra — circulam a uma centena de km/h ou mais.

Foi aumentada a velocidade a mais de 300 comboios, o que se traduz em reduções de duração de tempo de percurso que vão de 10 a 90 minutos.

O novo horário de Verão estabeleceu serviços a toda a hora para comboios de férias da estação de Charing Cross e Vitória até às praias de Kent, graças a ter sido completada a electrificação e à nova sinalização das linhas da costa de Kent (Sul da Inglaterra)

Estes melhoramentos dão também vantagens nos serviços para o Continente.

Assim, o «Golden Arrow» leva menos quinze minutos entre a estação de Vitória e Dover; entre Londres e Paris o ganho de tempo é de cerca de uma hora.

ITÁLIA

Marcação de quartos de hotel na estação Central de Milão

Foi recentemente inaugurado, na estação central de Milão, um novo aparelho automático que permite reservar quartos nos hotéis e pensões desta cidade. Está ligado aos escritórios de recepção de uma centena de hotéis e pensões e a ligação pode ser obtida gratuitamente, simplesmente levantando o receptor e carregando num botão de selecção.

Outros botões permitem entrar em comunicação rápida, em caso de urgência, com a polícia, os primeiros socorros e os bombeiros.

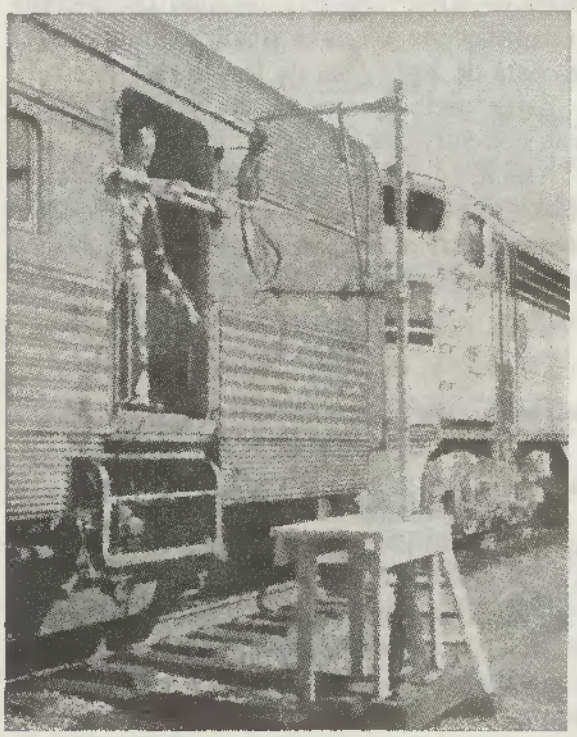
Foram já inauguradas com sucesso instalações semelhantes nas estações de Roma, Veneza e Nápoles; as de Génova e Turim serão dentro em breve providas dos mesmos dispositivos.

CP DUAS LETRAS, UM BRASÃO AO SERVIÇO DA NAÇÃO

Distribuição de correio de comboios em marcha

Os americanos, cujo espírito prático está sempre patente em todas as suas criações, engendraram este curioso sistema de recolha de malas do correio, transportadas pelo caminho de ferro.

Em determinadas estações onde o comboio não tem paragem ou mesmo ao longo da via onde hajam localidades a servir, o correio é na mesma entregue — e com grande frequência diária. O simples mas engenhoso dispositivo que reproduzimos — um poste equipado com dois ganchos, junto à linha, permite reter, com segurança, o saco postal, que o funcionário dos correios, por meio de um «braço» especial, estende da porta de um furgão, com o comboio em plena marcha.



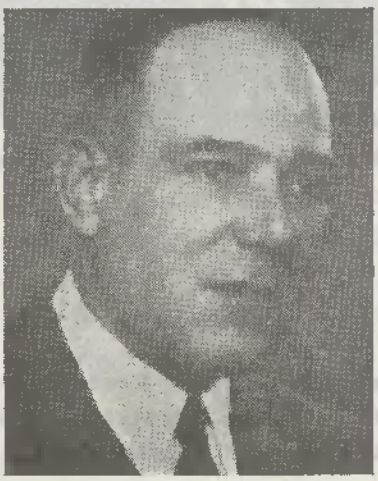
Este, é um sistema muito generalizado nos E. U. A. e que a experiência tem demonstrado ser extremamente prático e eficiente, para servir povoados de modesto movimento.

LAR FERROVIÁRIO

Esta Cooperativa de Construção dos Ferroviários, entregou solenemente no passado dia 23 de Setembro, mais uma vivenda a um dos seus associados, o sr. António de Sousa Pinhão. A habitação situa-se no lugar de Vale Paraíso — Azambuja.

Como se verifica, esta Associação prossegue no bom cumprimento da missão para que foi criada.

Inspector Augusto Murta



Faleceu sùbitamente, no passado mês de Setembro, o sr. Augusto da Costa Murta, Inspector-Principal (Adido Técnico) da Divisão de Exploração.

Começou a sua carreira ferroviária em Janeiro de 1905, na C. P., como praticante de escritório, ascendendo sucessivamente às diferentes categorias de empregado de escritório até ser nomeado, em Julho de 1928, adjunto do Delegado da Companhia para o Turismo. A partir dessa data, o Inspector Murta exerceu sempre funções, na Companhia, ligadas ao importante sector do Turismo e da Publicidade.

Na sua matrícula contam-se 3 expressivos louvores pela sua dedicação e brio no desempenho dos serviços a seu cargo, nomeadamente na organização de reuniões ferroviárias internacionais e na recepção de excursionistas dos caminhos de ferro estrangeiros.

Ao «Boletim da C. P.» prestou inestimáveis serviços que a sua longa experiência dos problemas de turismo acentuadamente valorizava. Desempenhou, interinamente, o cargo de Editor no impedimento, por doença, do Chefe de Serviço sr. António Montês, e acompanhou, por numerosas vezes, excursões promovidas por esta Revista a terras de além-fronteiras — tarefas em que afirmou, igualmente, a sua dedicação à Companhia.

À família do Inspector Augusto Murta apresentamos a expressão do nosso muito pesar.

Dos JORNAIS

Crise no transporte de grandes massas humanas

O transporte das grandes massas humanas está-se a tornar, com alarmante rapidez, num dos maiores e mais inquietantes problemas do nosso tempo. As grandes cidades estão a chegar à conclusão de que as auto-estradas — qualquer que seja o seu número — não constituem a solução para o rápido e eficiente movimento dos trabalhadores.

São muitos os factores que influenciam a situação. Dois deles em particular — o explosivo aumento da população e a predilecção dos carros particulares — têm contribuído largamente para o agravamento do problema. Os numerosos automóveis, que enxameiam as estradas e ruas, causam frequentes congestionamentos que impedem o fluxo de quem vem trabalhar ou fazer compras nas áreas das grandes urbes.

Pode-se obter uma ideia da acuidade da situação observando simplesmente os carros que passam em qualquer cruzamento importante de uma grande cidade durante a manhã de um dia útil. Com poucas excepções, os automóveis contêm apenas uma única pessoa: o condutor. Cada um destes indivíduos ocupa, em média, um troço de estrada com 7,5 metros de comprimento. Ora isto está em flagrante contraste com as carruagens dos caminhos de ferro suburbanos que transportam grande número de passageiros.

Um outro facto, que não pode deixar de ser considerado, é que uma economia baseada numa mão-de-obra grandemente dependente dos seus automóveis está baseada em premissas falsas. Basta ver que as condições meteorológicas por si sós podem afectar sensivelmente a produtividade.

Isto mesmo acaba de ser demonstrado em certos Estados da América do Norte onde os rigores do passado Inverno fizeram perder milhares de horas de trabalho. Os carros não arrancavam, as baterias ficaram inúteis e os pavimentos gelados tornavam perigosa a circulação. Como consequência, a produção diminuiu, pois os trabalhadores não só em muitos casos chegaram tarde aos seus empregos como se viram, frequentes vezes, na total impossibilidade de chegar ao seu local de trabalho.

Os transportes ferroviários, porém, mantiveram a sua clientela servida com relativamente poucos atrasos. De facto, as carruagens encheram-se com passageiros de pé porque muitos daqueles que, normalmente, utilizam os seus carros utilizaram o caminho de ferro.

Estes são alguns dos factores que obrigam os urbanistas a tomarem enérgicas medidas no que se refere ao transporte das grandes massas. Cada vez se vai compreendendo melhor que os caminhos de ferro suburbanos — e não um labirinto de auto-estradas que destroem a beleza natural dos subúrbios das grandes cidades ao mesmo tempo que criam selvas de asfalto — constituem a solução para esta assustadora crise.

Nos Estados Unidos, bom número de cidades que não possuem caminhos de ferro suburbanos estão a planear a sua próxima e urgente construção enquanto outras, que já disfrutam dos seus benefícios, projectam a sua expansão e melhoramento.

O número de utentes dos caminhos de ferro suburbanos têm aumentado nos Estados

Unidos ao mesmo tempo que declina o dos restantes meios de transporte. Os apologistas do transporte ferroviário afirmam que um caminho de ferro pode transportar 20 vezes mais passageiros que o automóvel no mesmo período de tempo e que os custos da construção são cerca de um quinto dos de uma auto-estrada.

Além disso, há economia para o próprio passageiro. Um estudo feito em Washington indica que uma viagem de ida e volta de cerca de 25 Km. custa três vezes menos por via férrea do que por estrada. Por outro lado, essa viagem de ida e volta feita de carro é uma fonte de tensões nervosas, com sucessivos engarrafamentos, penosos tanto para o motorista como para o carro. A mesma viagem feita de comboio — está isenta de todos esses incómodos.

Créditos americanos para a aquisição de material ferroviário

Para a aquisição de equipamento ferroviário destinado aos Caminhos de Ferro de Portugal, da França, da República Federal da Alemanha, da Bélgica, da Itália e da Áustria, a Eurofima (Empresa Europeia de Financiamento Ferroviário, com sede em Basileia, na Suíça) anunciou a concessão de um crédito de cinco milhões de dólares — soma equivalente a cerca de 145 mil contos — por intermédio do First National City Bank, de Nova York.

Este é o primeiro financiamento à Eurofima dos Estados Unidos. Anteriormente, os financiamentos circunscreviam-se ùnicamente à Europa, principalmente à Suíça, à Holanda e à República Federal da Alemanha. Organizada em 1956, trata-se de uma sociedade por acções estabelecidas sob a legislação suíça em conformidade com uma convenção internacional assinada em 1955.

Velocidades comerciais dos comboios franceses

Com a entrada ao serviço, a 1 de Julho, da tracção eléctrica na linha Tarascon-Marselha, termina a electrificação da artéria Paris-Marselha e a velocidade dos comboios de passageiros que ligam Paris, Marselha e a Côte d'Azur vai ser consideràvelmente aumentada. Assim, o «Mistral» vai arrebatar ao «Sud-Express» (Paris-Hendaia) o título europeu de velocidade para as distâncias superiores a 800 km., assegurando uma velocidade média de 120 km/h no percurso Paris-Marselha.

Numa linha recentemente electrificada, a de Paris-Estrasburgo, o comboio n.º 3 atinge uma velocidade comercial idêntica: 120 km/h de média (504 km. em 4 h 11).

Nas distâncias aproximadas de 500 km. as velocidades alcançadas pelos comboios franceses são particularmente boas. As cidades de Paris e Lyon, à distância de 512 km., estão ligadas a 115,111 km/h e 108 km/h pelos comboios n.ºs 25, 51 e 15 e a 120 km/h pelo «Mistral» e «L'Aquilon». Entre Paris e Bordeaux (581 km.), o «Sud-Express» atinge 123 km/h de média.

O quadro a seguir mostra o aumento contínuo de quilometragem diária percorrida a mais de 100 km/h.:

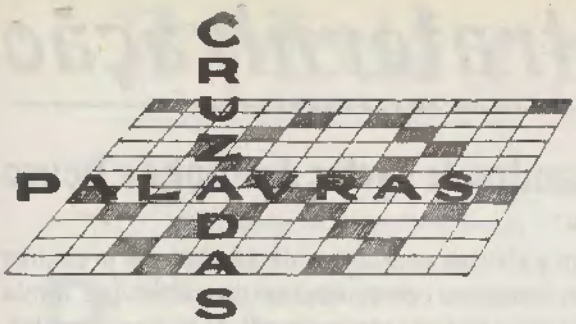
38 400 km. no serviço de Verão de 1956
40 000 km. » » » » » 1957
51 100 km. » » » » » 1959
79 300 km. » » » » » 1960
84 100 km. » » » » » 1961, dos quais 7000 a mais de 120 km/h.
95 290 km. no serviço de Verão de 1962, dos quais 9090 a mais de 120 km/h.

Os comboios alemães virão a circular a 200 km/h?

Durante o corrente Verão circularam, pela primeira vez desde 1945, comboios dos Caminhos de Ferro Federais Alemães, ultrapassando a velocidade máxima de 140 km/h.. Desde 27 de Maio o «Rheingold» circula, em certos percursos, à velocidade de 160 kms/h.

Os Caminhos de Ferro Federais Alemães tencionam elevar, dentro de pouco tempo, a velocidade dos comboios expressos até 200 km/h., e têm em ensaio uma locomotiva eléctrica de 6 eixos, com a potência de 6.000 C. V.. Encontra-se, além disso, em estudo, um sistema de sinalização que oferece toda a segurança nas velocidades elevadas.

O esforço de frenagem deve também ser reforçado e adaptado às novas velocidades.



O inventor das Palavras Cruzadas

NO cemitério da Cidade do Cabo, África do Sul existe um túmulo que forçosamente despertará a curiosidade de quem o lobrigar. Tem apenas um nome — Vitor Orville — e o que nele há de singular é que, a coroar êsse nome, se vê gravado um desenho de palavras cruzadas. Se o visitante interrogar o guarda acerca do significado de tão estranha memória, ele lhe responderá: — Esse túmulo é do sr. Orville, inventor das palavras cruzadas. Foi presidiário. É tudo o que sei dele.

Com efeito, Vitor Orville, o homem que inventou as palavras cruzadas, foi penitenciário na Cidade do Cabo e, a esse facto, se deve, sem dúvida, a criação de um dos mais instrutivos e interessantes passatempos, hoje universal.

Orville vivia no condado de Oxfordshire, na Inglaterra, onde possuía uma bela propriedade. Tinha uma mulher encantadora e ele só era desagradável quando bebia demasiado: tornava-se então obstinado e caprichoso.

...Numa noite de Primavera, as ruas de Oxfordshire, cobertas de neve, estavam muito resvaladiças. O casal Orville participara numa reunião e dispunha-se a regressar a casa. Ao sentar-se ao volante do seu carro, sugeriram-lhe que era conveniente não guiar. Orville negou-se terminantemente a anuir, afirmando que se encontrava bem. Seguiu-se uma curta troca de palavras que, no decurso do processo, se considerou como agravante para Orville, acusado de ter sido o causador da morte da esposa, por acidente de automóvel devido a negligência. A sentença foi de cinco anos de prisão correccional.

Todos os jornais publicaram a fotografia de Orville: homem elegante, de uns quarenta anos, cabelo escuro e liso, com risca ao lado, fronte alta e inteligente e sorriso afável. Mas aquele aspecto depressa se transformou. Em poucas semanas, os cabelos tornaram-se grisalhos, a boca era apenas um traço delgado.

Os amigos não o esqueceram. Iam visitá-lo, enviavam-lhe cartas de condolências. Orville não agradecia as cartas e recusava receber as visitas. Finalmente, recobrou ânimo e dirigiu uma petição ao ministro da Justiça, a fim de ser transferido para um presídio de outro continente. Atendido, mandaram-no para um grande estabelecimento correccional na África do Sul.

O condenado da cela 732 aborrecia-se. Passava os dias de olhar fixo nos muros. Pediu trabalho e empregaram-no na colagem de sacos de papel. Devido à sufocante temperatura que reinava no enorme salão onde se efectuava tal labor e talvez porque a saúde de Orville já não era a mesma, sofria de enjoos e vertigens e foi obrigado a abandonar o trabalho. Continuou, portanto, a aborrecer-se na sua cela. Um dia pediu papel e lápis. O seu comportamento era irrepreensível e, por isso, satisfizeram-lhe o desejo. Desde então permanecia sentado dias inteiros, traçava linhas horizontais e verticais; formava quadrados; punha letras nalguns deles; tracejava de negro os que ficavam livres. As letras não eram colocadas ao acaso; formavam palavras nos dois sentidos. Aquele jogo parecia divertir o prisioneiro. Quase todos os dias pedia mais papel. O seu maior desejo seria dispor dum dicionário. Por fim, o guarda levou-lhe um, e a partir de então Orville curvava-se desde a madrugada até à noite sobre os seus desenhos. A certa altura o carcereiro comunicou ao director que o recluso da cela 732 parecia ter enlouquecido: não fazia outra coisa senão desenhar quadrados e pôr-lhes letras, atirando logo tudo para um canto. O director do presídio pediu ao médico da prisão que visitasse Orville. «Julgo que sofre de psicose» — explicou.

Dias depois o clínico apresentava-se na cela 732 e sentava-se ao lado do «doente».

— Não quero aborrecê-lo — disse-lhe — mas pode saber-se que representação associa a esses desenhos? Pode falar-me à vontade. Orville ergueu os olhos, surpreendido, a princípio, exclamou depois aterrado:

— O doutor julga que estou louco? E sorrindo com ar cansado:

— Não, não estou doido, mas aborreço-me e, por isso, idealizo e resolvo logogrifos, uma nova modalidade de problemas. E, mais animado, continuou: — Como o doutor vê, trata-se de um logogrifo de palavras cruzadas.

Na tarde desse mesmo dia, puseram mãos à obra os primeiros decifradores de palavras cruzadas: o director da prisão e o médico.

Alguns dias mais tarde o guarda da cela 732 disse a Orville:

— O sr. director e o doutor pedem que lhes dê mais problemas!

Com um movimento de cabeça, o preso indicou um canto do aposento: ali estavam amontoados os seus problemas. Cem, duzentos, quinhentos...

Pouco tempo depois, um jornal publicava o primeiro problema de palavras cruzadas; chegara à redacção um grosso sobrescrito procedendo da prisão da Cidade do Cabo, acompanhado de uma carta do director. Estava cheio desses problemas.

Decorridos dois anos, todo o mundo os resolvia. Como epidémica, a enfermidade «cruzadista» alas-

Festa de contraternização

dos antigos alunos da Escola de Praticantes de Factor do Minho e Douro

Realizou-se no dia 29 de Julho a festa anual dos antigos alunos da Escola de Praticantes de Factor do Minho e Douro, do curso de 1925 — a última dos Caminhos de Ferro do Estado.

A concentração efectuou-se, pelas 9,30 horas, na estação de S. Bento, tendo ido, depois, ao cemitério do Prado do Repouso uma delegação do curso que em nome de todos os componentes depôs um ramo de flores na campa do saudoso mestre-inspector Ernesto Baptista.

Seguiu-se uma visita ao Museu de Soares dos Reis, tendo proferido uma palestra o inspector sr. António Rodrigues Coutinho, na sala Columbano, sobre a história do Museu e o alto valor que este representa.

Foi também recitada uma poesia pelo poeta-ferroviário sr. Castro Reis, da sua autoria e dedicada ao grande mestre da escultura que foi Soares dos Reis.

Seguidamente teve lugar, num dos restaurantes da Feira Popular do Palácio de Cristal, o almoço de confraternização, que decorreu num ambiente de solidariedade e camaradagem, a que presidiu o venerando inspector reformado-professor sr. Albano Costa.

Aos brindes usaram da palavra alguns alunos do curso, tendo o sr. António Rodrigues Coutinho pedido um minuto de silêncio à memória dos seus camaradas de escola já falecidos e falando por último o inspector-professor sr. Albano Costa, que agradeceu em palavras sentidas e de saudade, a presença de todos os componentes do curso que ainda foi possível reunirem-se ali com o seu mestre.

No fim do almoço proferiu uma palestra o poeta-ferroviário sr. Castro Reis, sobre «O valor das reuniões anuais de confraternização através da Cultura», tendo sido muito felicitado pelo seu brilhante trabalho.

Esta festa de ferroviários, que de ano para ano mais se tem valorizado pelo seu elevado cunho artístico e cultural, encerrou com o «Hino do Curso» da autoria do poeta sr. Castro Reis, que foi cantado por todos e que a seguir publicamos:

Hino do Curso

Vimos de longe a caminhar
Na mesma estrada, no mesmo rumo...
São os comboios o nosso altar,
Nós os seguimos com todo o aprumo.

Deu-nos a mão o mesmo destino,
Que a uns faz menos e a outros mais...
Mas neste dia com o nosso Hino,
Não há diferenças, somos iguais!

Coro

Cantemos todos, unindo a voz,
Num só desejo, num só ideal;
Que a nossa festa é para nós,
Dia de abraço bem fraternal.
Temos no peito, como tesouro,
Esta medalha, esta memória:
— Ferroviários do Minho e Douro,
O nosso Curso ficará na história!

O tempo andou, correu veloz,
Alguns ficaram pelo caminho...
Dessa jornada, restamos nós,
Onde a Saudade tem um cantinho!

Mas hoje aqui, lembrados são
Mestres e alunos da mesma Escola.
O nosso Hino é uma oração
Que alma reza e nos consola!

---

trava por toda a parte. Buscavam-se nomes de personagens do Antigo Testamento que tivessem três letras... animais antediluvianos de sete... moedas japonesas, faraós...

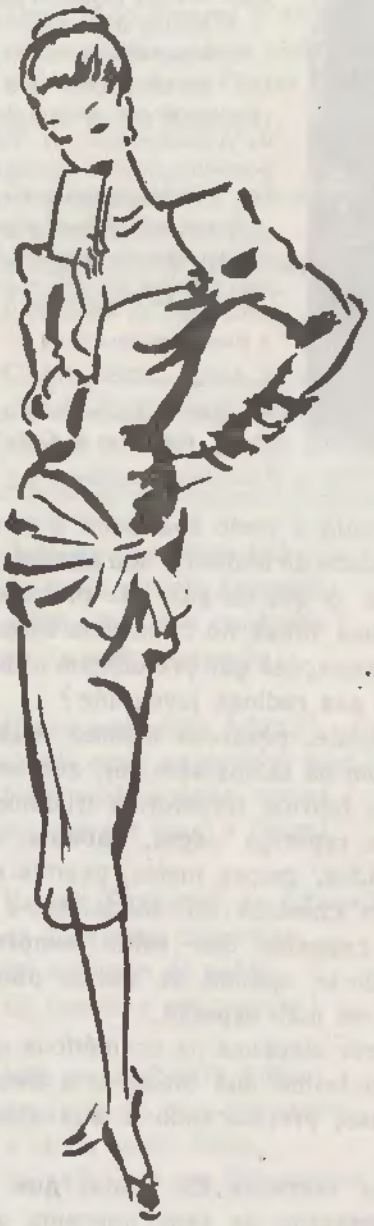
No dia em que Vitor Orville deixou a cela 752, o director da prisão entregou-lhe um extracto de conta de dois milhões de libras: o condenado Orville tornara-se milionário durante a sua prisão! Quando morreu deixou a fortuna à governanta negra, a velha Jessica, que sempre o tratara com extrema solicitude. Esta, com a melhor intenção, mandou gravar-lhe no túmulo um desenho de palavras cruzadas, prestando-lhe assim homenagem justíssima.

A Moda e a sua imposição

Por ADELINA DA COSTA

Escriturária de 2.ª classe da Secção de Estatística e Mecanografia da estação de Porto (S. Bento)

DESDE os tempos mais remotos que a mulher, numa homenagem natural à sua própria personalidade, pratica o culto pela Moda, com a preocupação lógica de se



tornar mais formosa e atraente, satisfazendo assim a sua natural vaidade.

Consulta figurinos, olha a sua semelhante, escraviza-se por assim dizer àquela ditadora implacável que é a moda, sem atentar nas suas consequências melhores ou piores. É-nos preciso dispensar atenção aos ditames da moda evidentemente, mas é também sèriamente indispensável usar de bom senso, conjugando a moda com a nossa maneira de ser, a nossa idade e posição, sem se escravizar pelo ridículo, abandonando desastradamente os dotes naturais, para aceitar simplesmente a Moda. Sobretudo a jovem da época actual, tem praticado ùltimamente disparates que nos provocam grande compaixão ao notarmos ausência completa do equilíbrio que todas deveriam saber manter.

Os penteados, a que enfatuadamente chamam moderno, modificam completamente o rosto dessas raparigas, e por vezes tornam-nas irreconhecíveis, e direi mesmo menos insinuantes, menos airosas, porque nos patenteiam o cabelo todo emaranhado, e de tal ordem disparatado que não oferecem qualquer atractivo ou simpatia

A mulher portuguesa é normalmente mais baixa que alta, e com o penteado moderno e saia desastradamente curta para acompanhar a moda, quase só lhe distinguimos a pobre cabeça, que, mercê do mesmo penteado, nos parece mal feita, sem proporção nem estética.

Por vezes o rosto, quando é oval, torna-se menos atraente com a inseparável elevação do cabelo, magistralmente inventada por cabeleireiro pouco escrupuloso.

A rapariga de hoje, com honrosas excepções, não se penteia, — compõe negligentemente, com a mãozita de unhas pintadas —, uns pobres fios de cabelo que esperam a vez de serem colocados sobre o emaranhado que o cabeleireiro, «habilidosamente», compôs nos dias anteriores, e encobrir assim o novelo de cabelo curto.

Onde estão as lindas cabeleiras, fulvas, brilhantes e sedosas que nos encantavam? Nada disso, não aparecem, não se usam...

Às vezes... a cor natural também não é

CLUBE FERROVIÁRIO DE PORTUGAL

Viagem a Angola

Realizou-se em Luanda, em 22 e 26 de Agosto findo, um grandioso festival náutico de remo, que teve a participação de equipas da metrópole e do ultramar.

No festival estava presente a equipa de «yolle» de 4 remos do Clube Ferroviário de Portugal que obteve os 2.º e 3.º lugares nas regatas em que tomaram parte.

A equipa dos nossos ferroviários, deslocando-se pela primeira vez a terras ultramarinas — e graciosamente por amável deferência da Administração da TAP — foi portadora de uma mensagem especial dos desportistas ferroviários da metrópole para os desportistas ferroviários de Angola, facto que deu ensejo à troca de entusiásticas saudações ao caminho de ferro e à Pátria lusitana.

Chegada ao Aeroporto de Lisboa dos remadores do C. F. P.

da moda, e não hesitam em pintar o pobre cabelo de cor mais «distinta», que lhes pareça tentação, e então aparecem-nos de cabelo ruivo, e até cinzento, cor desbotada que a tinta torna baço e sem vida.

A mulher de hoje perdeu o gosto pela frescura natural, pela elegância, pelo brilho de uma fronte inteligente e desanuviada, bem proporcionada, e que uma linda cabeleira bem tratada e bem lavada guarneça com graça e nos desperte o interesse de a reparar mais.

Mas não é apenas o pobre cabelo a vítima da Moda. Tudo está abandonado, perdendo-se nesta corrida quase diabólica, a elegância, o respeito e até o pudor.

Calças muito justas que nos obrigam a confusões, camisolas comuns aos dois sexos que nos embaraçam, pés sujos sem meias, encaixados em sandálias velhas com o destaque das unhas pintadas. Porque não usar o que é para a mulher mesmo? A moda também nos indica graciosíssimas saias, lisas e plissadas, encantadoras jaquetinhas, lindos desenhos em tecidos que se adaptam a todas as idades. Porque não usá-los? Para quê tanto ridículo e tanto abandono à verdadeira personalidade da mulher e seu encantamento?

Porque é que os pais não procuram educar as suas filhas no culto pela beleza, mas sem preocupações que prejudicam o dote vantajoso da sua radiosa juventude?

Fico triste, pesarosa mesmo, quando as reparo com os lábios sem cor, que um baton de infeliz fabrico transforma tristemente em lábios de rapariga negra, cabelos sujos e emaranhados, calças justas, pèzitos mal calçados em chinelos ou sandálias, e de tal maneira expostos que estão sempre sujos, destacando-se apenas as unhas pintadas e sempre com mau aspecto.

A jovem dispensa os cosméticos que lhes estraga o brilho dos olhos, e a frescura do seu sorriso, prejudicando a sua atracção e simpatia.

Pobres escravas da moda, que quando tiverem passado os seus quarenta anos, já nada possuem, porque tudo estragaram sem proveito, e sentem-se fatalmente sucumbidas perante a cega homenagem que prestaram à Moda e sua imposição.

Ambição de servir

(Arranjo em verso do célebre sermão do Padre António Vieira)

Antes de Deus o formar,
nada era o Pai Adão.
Formado, era uma estátua
de barro, naquele chão.

Deus fê-lo homem e deu-lhe,
entre muitas coisas mais,
a presidência da Terra
sobre todos animais.

Deu-lhe também, sobre as aves,
a presidência do Ar,
e sobre todos os peixes,
a presidência do Mar.

Como vêem, Meus Senhores,
estava Adão bem despachado;
parece que não podia
ser melhor, nem mais prendado.

Pois, apesar disso tudo,
de tanta e tanta honraria,
Adão não ficou contente,
ainda mais pretendia!

E que pretendia Adão?!
Quais eram os sonhos seus?!
Nada mais e nada menos
do que ser igual a Deus!

Vejam, Senhores, se é possível,
se é humano conceber
tal ambição de subir,
tal desatino em crescer!

Não se lembraria Adão
desse barro que era ontem
e ainda muito mais
do nada que era ante-ontem?!

Se ele ontem não era nada,
não lhe devia bastar
ser hoje o primeiro homem,
ser tudo e tudo mandar?!

Pois, não! E que já então,
seguindo seus falsos trilhos,
era Adão tal como hoje
somos muitos dos seus filhos,

que saímos, como ele,
por mal dos nossos pecados,
ao mesmo barro e ao nada
de que nós somos formados.

Eduardo Severino de Oliveira
Inspector Reformado

Por J. MATOS SERRAS

Exposições

Conforme noticiámos, realiza-se em Novembro próximo, na capital da Austria, a II Exposição Internacional dos Filatelistas Ferroviários. Inscreveram-se neste certame o nosso colega sr. Antônio Nascimento Pinto e o responsável por esta Secção.

* * *

No passado mês de Agosto a cidade de Praga assistiu à I Exposição Mundial de Selos Postais, a qual reuniu mais de um milhão de selos pertencentes a 1.300 expositores de 77 países.

A nossa temática na imprensa

O conhecido comerciante filatélico de Lisboa, sr. Eládio de Santos, foi recentemente alvo de uma merecida homenagem, por motivo da passagem do 40.º aniversário do seu estabelecimento. Aproveitamos o ensejo para, com a devida vénia, transcrever da sua Revista «O Filatelista» um interessante apontamento acerca do selo italiano comemorativo do cinquentenário do Túnel do Simplon:

«A Itália emitiu, em 1956, um selo de 25 liras para comemorar o 50.º aniversário da abertura ao tráfego do Túnel do Simplon, que liga aquele país à Suiça.

O túnel, obra grandiosa de engenharia, que se estende por cerca de 12 milhas atravessando os Alpes Penninos, foi começado em Agosto de 1898. Em 1905 ficou completa a perfuração e no ano seguinte foi inaugurado o túnel pelo Rei Victor Manuel estabelecendo-se a ligação entre Brigue, na Suiça, e Iselle, na Itália.

Este túnel deu o nome a um dos mais famosos comboios, o Simplon-Oriente Expresso, ligando Paris a Istambul.

No desenho do selo procurou-se mostrar a saída do túnel, em território italiano, quando da inauguração, estabelecendo-se o contraste com o antiquado meio de transporte por mala-posta. Contudo, no desenho, aparecem vários erros, que tornam este selo muito curioso.

Uma locomotiva a vapor reboca o comboio, se bem que a linha tenha sido electrificada desde o início.

Vêem-se ainda duas galerias, quando da inauguração só se encontrava uma acabada tendo a segunda sido completada só em 1921.

Acresce ainda que, apresentando o desenho as duas galerias, o comboio está circulando na via errada.

Quanto à estrada, construída por ordem de Napoleão, entre 1800 e 1807 na passagem do Simplon, aparece no selo, no lado esquerdo, quando deveria estar no lado direito.

Merece pois este selo uma menção especial, porque o seu desenho não tem um erro, mas sim, uns quantos.»

Reproduzimos o referido selo da Itália, assim como o que foi emitido pela Suiça nessa altura e ainda três carimbos comemorativos, tudo alusivo a este acontecimento.

Marcofilia

Por ocasião da realização em Munique do 18.º Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, foi aposto um carimbo especial dedicado à importante reunião.

Apontamentos FEMININOS
notas & modas

Por CAROLINA ALVES

A criança

A criança com toda a sua ingenuidade, candura e graça, atrai de Deus o seu melhor sorriso e toda a sua complacência. É a humanidade, como a flor nos prados. Perfuma, suaviza e ornamenta. Basta um simples gesto, uma pequena prece sua, para que o Céu se abra em clareiras de graça e perdão.

Intermediária da misericórdia divina, a criança, merece-nos especial atenção, carinho e amor!

Criar é reviver... É como se estivesse a cultivar naquele corpito frágil, rosado e gracioso a preciosa flor da nossa própria existência!

E quem melhor que uma mãe poderá compreender esta grande felicidade? A mãe, que ao peito alimenta carne da sua carne, como roseira deslumbrada pelo milagre da cor e beleza da rosa, goza o pleno encanto da sedução da criança.

Que graça tem o seu primeiro sorriso, o seu primeiro passito incerto, trémulo como pâmpano oscilante ao receber o primeiro beijo da brisa, ou ao sentir o suave adejar da avezita que canta ruflando no caminho ao lado!...

Tudo é ternura e carinho! Não há ninguém que não se renda ao sorriso inocente, ao angélico chilrear duma criancinha que estende para nós os bracitos como asinhas implumes.

Ela é a euritmia santificada da espécie humana! — o mar de esperança, o futuro, o sonho das gerações... a pétala que se reveste em todos os tons, a voz que se eleva em diversos acordes, a índole que vibra em timbres pueris, a reminiscência das artes que hão-de desabrochar em festões rescendentes e a verdade que grita sob os mantos alígeros da ingenuidade, no dilúculo milagroso da existência.

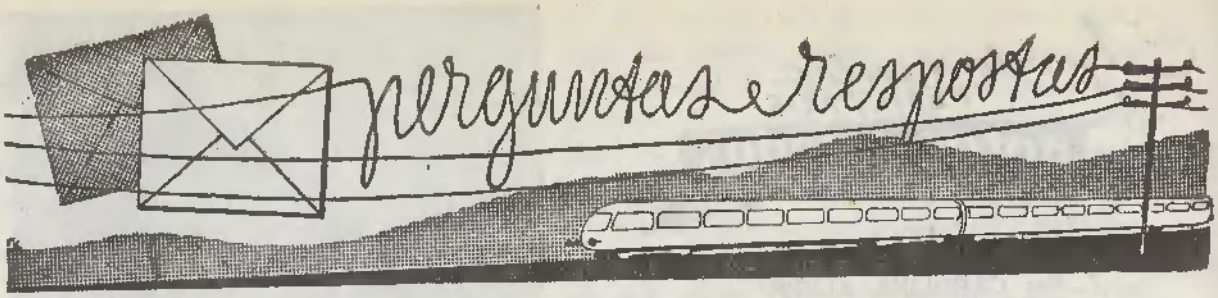
É na fase da infância que os pais devem perscrutar e orientar as tendências ingénitas dos filhos. Desenvolver as boas e combater as más.

Tudo está no saber educar, modificar e compor.

A criança natural e sadia, é alegre como a andorinha, suave como a flor e casta como a nascente.

«Tailleur» de lã amarela com gola-gravata de seda estampada

Se Deus de novo formasse o Paraíso, decerto colocaria lá a criança para o completar!



Divisão da Exploração

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2 242/Cons. n.º 414-F — Peço dizer-me se está certa a taxa a seguir indicada:

P. V. — Mangualde para Malveira

1 vagão com 8 bois e 8 vitelos carga e descarga pelos donos

Aviso ao Público B. n.º 261

Um piso e 2 bois excedentes

Distância 296 quilómetros

Preço de transporte	296 × 2$60 =	769$60
Excedentes—Preço de transp.	296 × $16 × 2 =	94$72
Evoluções e manobras		20$00
Registo		3$00
Aviso de chegada		5$00
Arredondamento		$08
Soma		892$40
Desinfecção		30$00
Total		922$40

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.

///

Pergunta n.º 2 243/Cons. n.º 415-F — Peço dizer-me se está certa a taxa a seguir indicada. G. V.

De Tavira para Senhora da Hora

10 cabazes c/melão 550 kg.

5 » c/tomates 143 »

Distância 712 kms.

Tarifa Especial n.º 1 de Grande velocidade.

2 de A do artigo 3.º

Transporte	712 × $40 × 0,70 =	199$36
Manutenção (trasbordo)	16$00 × 0,70 =	11$20
Registo e aviso de chegada		4$00
Arredondamento		$04
Total		214$60

Resposta — Está errado o processo de taxa apresentado. Segue discriminação como corresponde:

Distância 712 kms.

Tarifa Especial n.º 1 de Grande velocidade —

— alínea a) de 1 de C do artigo 3.º e 2 de A do mesmo artigo, respectivamente.

Transporte-melão	712 × $50 × 0,55 =	195$80
» tomate	712 × $40 × 0,15 =	42$72
Manutenção-trasborto	16$00 × 0,55	8$80
	16$00 × 0,15	2$40
Registo		3$00
Aviso de chegada		1$00
Arredondamento		$08
Total		253$80

SAIBA VIVER

Festas e presentes

As mulheres são sensíveis, e apreciam imenso que o marido pense nas festas, aniversários e ocasiões importantes, marcando-as com um presente, palavras sinceras e amáveis. Não esqueça isto, Senhor Marido.

Não se apoquente se...

A camisa do seu marido tem uma nódoa de ferrugem: coloque uma rodela de limão envolvida num trapo sobre o nódoa. Apoie depois com um pano quente em cima da rodela de limão. Recomece até a nódoa desaparecer.

Entornou-se vinho tinto na toalha branca? Esfregue com aguardente e a nódoa desaparecerá imediatamente.

A sua blusa branca tem uma nódoa de tinta esferográfica? Coloque um pano felpudo por baixo da nódoa e esfregue-a com um algodão embebido em alcool a 90°.

Doce de tomate

2 quilos de tomates maduros.

Açúcar q. b.

1 vagem de baunilha.

Sumo de limão.

Passam-se os tomates por um passador, pesa-se o polme obtido, junta-se igual peso de açúcar e baunilha.

Mexe-se tudo e põe-se ao lume deixando ferver devagarinho até formar o ponto desejado. Tira-se do lume, deita-se o sumo de limão e mete-se em frascos

DELEGAÇÃO Turística dos FERROVIÁRIOS

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

Ferroviários franceses

A tradicional viagem da ATC francesa — região Oeste, dedicada anualmente às festividades da Romaria d'Agonia, registou mais uma vez excepcional afluência de inscrições.

O numeroso grupo entrou em Portugal a 12 de Agosto, acompanhado por Monsieur Jacques Elie, vice-presidente da secção de Paris-St. Lazare.

A visita ao nosso país foi iniciada por Lisboa e arredores, o que deixou uma magnífica impressão aos nossos colegas, cativados logo de início pela atraente terra lusitana.

Na subida para o norte, foram visitadas as principais regiões turísticas. Uma pausa na Figueira da Foz, com toda a animação própria da plena época estival, foi do inteiro agrado de todos os participantes.

O condigno remate desta agradável excursão, uma das mais populares da Região Oeste da ATC francesa, foi a assistência às várias manifestações da célebre Romaria de Viana do Castelo.

O cenário natural da linda «princesa do Lima» rivaliza com a beleza e colorido das galas que a cidade veste para festejar a sua padroeira, a Senhora d'Agonia.

Mais uma vez, ferroviários franceses estiveram presente nos dois momentos culminantes destas festas, o desfile dos trajes regionais e a serenata no rio Lima, encerrada por magnífico fogo de artifício.

É com prazer que registamos este nosso modesto contributo para a divulgação de uma das mais típicas e portuguesas festividades de Portugal.

Excursão a Peniche, Berlenga e Caldas da Rainha

Realizou-se no passado dia 15 de Agosto uma excursão à Ilha da Berlenga, com passagem por Peniche e Caldas da Rainha.

A viagem de ida foi feita de comboio até Dagorda, onde um autocarro esperava os excursionistas para os levar a Peniche.

O mar, bastante calmo, permitiu uma agradável travessia até à famosa «Ilha de Sonho», actualmente já um dos nossos grandes cartazes de turismo.

A beleza natural da Berlenga, a maior ilha deste encantador arquipélago, é bem conhecida por nacionais e estrangeiros que a consideram uma das jóias do Atlântico.

Findo o almoço, servido na Pousada de S. João Baptista, foi dado algum tempo livre para que todos visitassem à vontade alguns dos principais pontos da ilha.

O regresso de barco permitiu mais uma vez a apreciação da costa de Peniche, toda cortada a prumo sobre o mar, espectáculo pitoresco e majestoso.

Novamente em autocarro, fez-se o percurso Peniche-Caldas da Rainha, que se encontrava em festa por ocasião da sua Feira anual.

Com o regresso a Lisboa terminou este agradável passeio à Berlenga.

Excursão à Praia da Areia Branca

Com viagem de ida e volta em comboio e circuito em autocarro a partir de Torres Vedras, teve lugar, no domingo 2 de Setembro, uma excursão à Praia da Areia Branca.

Ainda no auge da época balnear, foi bastante apreciado o passeio a esta excelente praia, muito procurada por estadias de repouso.

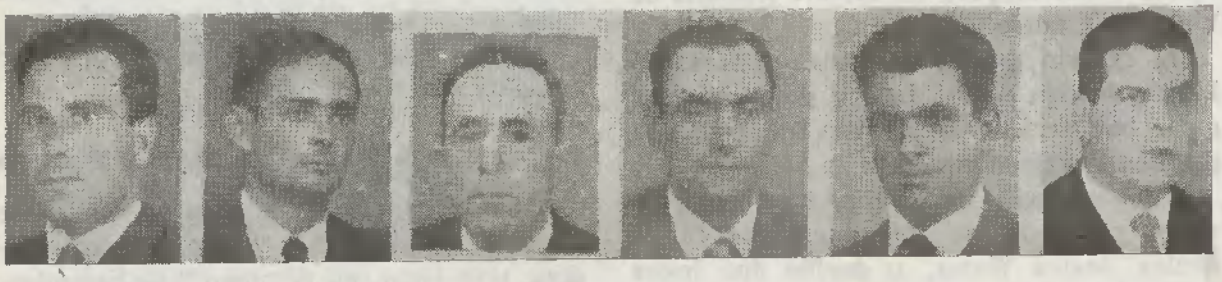
Depois do almoço, fornecido pelo Restaurante Casa de S. João, terminou-se o circuito pela estância termal do Vimeiro e pitoresca praia de Santa Cruz.

Realizou-se assim a última excursão em terra portuguesa, prevista no nosso plano turístico 1962.

PESSOAL

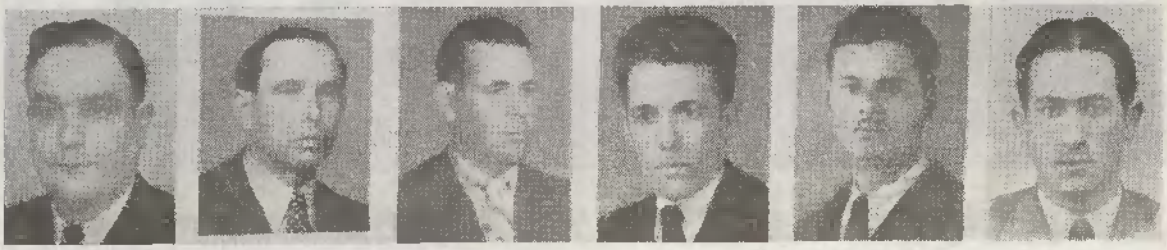
AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

Da esquerda para a direita: — *José Lopes Veloso*, chefe de lanço — não obstante encontrar-se de licença, e notando ao passar acidentalmente pelo Km. 14,600-Dão que estava um carril partido, foi imediatamente buscar ferramentas e apoiou a fractura, providenciando ainda quanto ao afrouxamento do comboio 1822, cuja hora se aproximava; *Joaquim António*, condutor de 2.ª cl. — encontrou junto ao postigo da bilheteira da estação de Pinhal Novo a importância de 400$00 e vários objectos de relativo valor, que prontamente entregou ao chefe da estação; *Vasco Alberto Nascimento*, assentador de 2.ª cl. — ao dirigir-se para o serviço notou que lavrava incêndio na P. N. ao Km. 51,638-Norte e foi ao local combater denodadamente as chamas; *Francisco dos Santos Maceiras*, assentador de 2.ª cl. — não obstante estar de folga, ao ser avisado por um estranho de que ao Km. 202,900-Beira Baixa estava um carril partido, avisou o subchefe do distrito e como não tivesse tempo de proteger a via com os sinais regulamentares correu ao encontro do comboio 3014, fazendo-lhe sinal para passar no local com precaução. Em seguida apoiou e pregou o carril fracturado para dar passagem ao comboio 3162, após o que substituiu o carril coadjuvado pela esposa e pelo subchefe do distrito; *Gabriel Pedro Beirão*, operário de 4.ª cl. — fez entrega imediata ao seu superior hierárquico da importância que recebera a mais no vencimento; *Baltazar dos Anjos Telinho*, eventual — pelo honrado procedimento de entregar ao revisor do 6528 a importância de 400$00 e documentos que encontrara numa carruagem do referido comboio.



Da esquerda para a direita: — *Manuel Mendes*, subchefe de distrito — viajando em gozo de licença no comboio 1722, notou uma pancada estranha à passagem pelo Km. 40,400-Beira Alta e avisou o pessoal do distrito para proceder à substituição de um carril que estava partido; *João Vareia Rovisco*, subchefe de distrito — quando em gozo de licença, notou que ao Km. 102,000-Norte estava um carril partido, comunicou o facto ao chefe do distrito e coadjuvou na substituição; *João Rodrigues dos Santos*, assentador de 1.ª cl. — não obstante estar de folga e apesar de não pertencer ao distrito da ocorrência, ao verificar que os comboios afrouxavam ao Km. 28,485-Minho, por estar um carril partido, tomou a iniciativa de remediar a avaria; *Eduardo Carreira dos Santos*, assentador de 1.ª cl. — não obstante estar de folga, tomou a iniciativa de subir à locomotiva do comboio 1211, que parara por estar um carril partido, e seguiu na mesma até ao local e remediou a avaria; *Joaquim Marques Roque*, assentador de 2.ª cl. — pela honestidade demonstrada ao fazer entrega de um relógio de bolso que achou na linha n.º 2 de Triagem; *José Soares Simões*, operário de 4.ª cl. — encontrou um carril partido ao Km. 249,144-Beira Alta e avisou a guarda da P. N. do Km. 248,885, permitindo assim que esta fizesse sinal de paragem ao comboio.

Da esquerda para a direita: — *Francisco Fernandes Viegas*, chefe de distrito — não obstante a hora tardia (1,30 h), ao ser avisado por telegrama de que o maquinista do comboio 2 326 notara qualquer anormalidade entre os Kms. 154,000 e 156,000-Leste, dirigiu-se imediatamente ao local acompanhado pelos assentadores de 2.ª cl. *Américo Pereira dos Santos* e *Augusto da Conceição Coureia*, que haviam acedido, prontamente, a colaborar numa vistoria à via; *Olívio Cardoso Rodrigues*, assentador de 1.ª cl. — viajava no comboio 5 161 em gozo de folga, e notando uma pancada estranha à passagem ao Km. 159,140-Beira Baixa desembarcou em Tortozendo e foi ao local certificar-se do que havia de anormal. Verificando tratar-se de um carril partido preveniu a estação, que por sua vez avisou o pessoal do distrito, evitando com a sua actuação um possível acidente; *João Fortunato Gasalho*, assentador de 1.ª e *António Guerreiro da Silva Durão*, assentador de 2.ª cl. — não obstante estarem de licença, apresentaram-se voluntàriamente a coadjuvar os trabalhos de substituição de um carril partido ao Km. 102,000-Norte.



Da esquerda para a direita: — *Manuel Maria Gonçalves Amaro*, revisor de bilhetes de 3.ª cl.: — encontrou numa carruagem do comboio n.º 439 060 uma carteira contendo fotografias e a importância de 200$00, que entregou ao chefe da estação da Guarda; *Artur da Conceição Rosendo*, guarda-freios de 1.ª cl.: — encontrou na Automotora n.º 9 040 uma carteira com documentos e a importância de 300$00, que entregou ao chefe da estação de Grândola; *Valentim José de Carvalho*, agulheiro de 2.ª cl.: — encontrou no vestíbulo da estação de Silves uma nota de 1 000$00 que entregou ao seu chefe; *Severino Pereira Barbosa*, servente de 3.ª cl.: — encontrou numa carruagem do comboio n.º 7 271 um brinco de ouro avaliado em 1 200$00, que entregou ao chefe da estação; *Abílio Dias*, servente de 2.ª cl.: — encontrou numa carruagem do comboio n.º 5 uma máquina fotográfica no valor de 800$00, de que fez entrega ao chefe da estação; *Miguel Maria Moita*, factor de 2.ª cl.: — encontrou no cais da estação de Carvoeiais um envelope com a importância de 200$00, que prontamente entregou.

Da esquerda para a direita: — *Ana Rosa dos Santos*, guarda de P. N. de 2.ª cl.: — pelo interesse e dedicação demonstrados quando, não obstante estar de licença, ao notar que a linha estava obstruída ao Km. 147,890-Leste pela queda de um sobreiro, imediatamente avisou a estação de Ponte de Sor e dirigiu-se ao local a fim de remover a árvore; *Francisco José Pereira*, assentador de 1.ª cl.: — pela atenção demonstrada e providências tomadas, quando ao verificar que ao Km. 235,581-Norte estava um carril partido, pediu ao seu colega de ronda para ir avisar o chefe do distrito e o pessoal enquanto corria ao encontro do comboio n.º 325 que se aproximava, fazendo-o parar; *Jacinto Gonçalves*, contínuo de 2.ª cl.: — encontrou nos escritórios dos Serviços Centrais uma carteira contendo a quantia de 430$00, que entregou ao seu chefe imediato; *António dos Santos*, contínuo de 2.ª cl.: — encontrou nos escritórios dos Serviços Sociais uma carteira contendo a importância de 3 000$00, que entregou ao seu chefe imediato; *Manuel Ferreira Barbosa*, subchefe de distrito e *Gregório de Oliveira*, assentador de 1.ª cl.: — pelo interesse, dedicação e esforços despendidos quando dos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km. 154,820-Leste.

Da esquerda para a direita: — *Francisco Fernandes Viegas* e *João Marques Esteves*, chefes de distrito; *João Bengala Chaves*, subchefe de distrito, e *Augusto da Conceição Courela* e *Américo Pereira dos Santos*, assentadores de 2.ª cl. — pelo interesse, dedicação e esforços despendidos quando dos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km. 154,820-Leste; *Manuel do Couto*, assentador de 1.ª cl. — pela dedicação demonstrada quando, não obstante se encontrar na situação de doente, ao ser avisado por um estranho de que estava um carril partido ao Km. 17,212-Douro, dirigiu-se ao local e verificando que a fractura oferecia perigo para os comboios, fez sinal de paragem a um comboio que se aproximava e em seguida foi dar conhecimento do caso ao seu chefe de distrito.

Da esquerda para a direita: — *José Maria Martins Vaz*, chefe de lanço de 1.ª cl. e *Carlos Augusto Ferreira*, subchefe de distrito: — pelo interesse e dedicação demonstrados nos trabalhos de desobstrução da via, devido ao desprendimento de terras do aterro ao Km. 202,640-N. e da trincheira ao Km. 206,120-N. *Maria da Piedade*, guarda de P. N. de 1.ª cl.: — pela sua actuação ao notar a queda de uma árvore sobre a via, a poucos metros da P. N., fazendo parar a Automotora n.º 1 721 e evitando um possível acidente; *Luís Pereira da Costa*, assentador de 1.ª cl. e *Eduardo Bernardo*, assentador de 2.ª cl.: — pelo interesse e dedicação demonstrados nos trabalhos de desobstrução da via ao Km. 121,692-Douro, por motivo de desabamento de terras; *António Ribeiro*, factor de 1.ª cl.: — encontrou uma carteira contendo a importância de 5 100$00, que prontamente entregou ao seu chefe.

Da esquerda para a direita: — *Alberto Barbosa*, chefe de distrito: — pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km. 198,945-Douro, quando estava de folga; *Isaac Augusto Pinheiro*, subchefe de distrito: — pela honestidade demonstrada ao fazer imediata entrega de um porta moedas com 400$00, um colar e um terço, achados numa carruagem do comboio n.º 1 121; *Anastácio Coelho*, chefe de distrito e *Gelásio Pinto Coelho*, assentador de 1.ª cl.: — pelo interesse dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km. 63,200-Norte; *António da Conceição Pires*, assentador de 2.ª cl.: — pelo interesse, dedicação e esforço despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km. 146,400-Norte; e *Álvaro Ventura*, assentador de 2.ª cl.: — pelo interesse, dedicação e esforço despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km. 15,700-Minho.

Na Capa:

ESTAÇÃO DO VALADO

Foto de A. Assumpção