

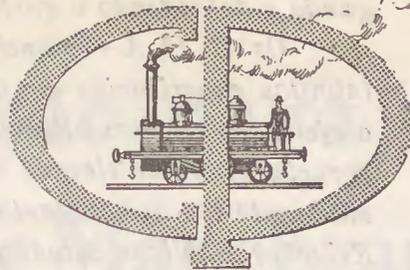
# BOLETIM DA C.P.



NUMERO 406

ABRIL DE 1963

# Boletim da



N.º 406 ■ ABRIL 1963 ■ ANO XXXV ■ PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

## Nota de Abertura

**V**AI realizar-se em Lisboa, em 29 e 30 do corrente, com a participação da Companhia, uma importante Conferência do Centro de Informação e Publicidade dos Caminhos de Ferro Europeus (CIPCE), dedicada exclusivamente às Relações Públicas no domínio ferroviário.

A Conferência, por cujo êxito cumpre desde já formular os mais calorosos votos, vai por certo constituir uma jornada esclarecedora, de elevada projecção, tanto mais que se efectua sob o signo de uma recente visita ao desenvolvíssimo serviço de Relações Públicas da Association of American Railroads (AAR), em Nova Iorque, do eng. Louis Armand—técnico do maior renome ferroviário, cujas observações pessoais estão sendo largamente noticiadas pelo Forum da União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC).

Para a Companhia, a reunião será pois uma oportunidade excelente para melhor se conhecerem as directivas e as inspirações fundamentais que têm conduzido as Administrações ferroviárias dos países mais evoluídos a incrementar, no seu seio, o sector do Public Relations—hoje em irradiação constante, mercê das vantagens que a sua utilíssima acção tem trazido para o caminho de ferro e para o seu prestígio.

Às Relações Públicas cabe, essencialmente, a função de informar—modelando, esclarecendo, divulgando entre todos os sectores do público, na medida adequada aos seus diversos graus de cultura e preferências, assuntos, os mais

*ecléticos, que respeitam à via férrea e aos seus interesses, fazendo a propaganda e defendendo o gosto pelas coisas do caminho de ferro.*

*Os E. U. A.—pioneiros em matéria de Relações Públicas e campo de infinitas experiências em que há sempre muito que aprender—dispõem, para o efeito, de serviços altamente especializados e apetrechados, assentes na colaboração activa de elevado número de jornalistas e de escritores. Entre os temas mais notáveis que, actualmente, competem aos responsáveis ferroviários das Relações Públicas estadunidenses, figura a difusão dos estudos e relatórios de serviço, executados por economistas e engenheiros do caminho de ferro, trabalhos que são objecto de uma divulgação ampla, com vista não sòmente a chamar a atenção e o patrocínio dos meios financeiros, políticos ou sindicais para as mais vultosas realizações da via férrea, susceptíveis de serem subsidiadas por esses meios, como paralelamente a colocar a experiência de umas Redes ao serviço das outras—dentro daquele espírito de assistência e cooperação que é apanágio dos caminhos de ferro de todo o mundo.*

*Outro aspecto muito generalizado na América—e de possível adopção no Velho Continente—é o de levar as Relações Públicas ao ensino superior e médio, tornando conhecidos dos professores, particularmente dos universitários regendo cadeiras de Transportes, os mais significativos trabalhos elaborados no caminho de ferro.*

*Na Europa, nomeadamente em França e na Grã-Bretanha, em analogia com as campanhas empreendidas nos E. U. A. entre certas camadas do povo, estudam-se medidas sistemáticas de persuasão junto das populações em evolução activa—especialmente operários e rurais, classes capazes de consagrarem, no futuro, parte importante das suas economias em viagens por comboio, uma vez neles inculcido o prazer de viajar no caminho de ferro. E se a obra de divulgação puder ser forte e porventura mais coesa, será possível prolongar até à escola primária e secundária o gosto pelos comboios, criando e incentivando, entre os estudantes, vocações ferroviárias—mais tarde devidamente aproveitadas—e conquistando amizades gradas para o caminho de ferro.*

*A função pluriforme das Relações Públicas está pois a inspirar, em quase todas as Redes, modalidades de acção que se projectam largamente no tempo.*

*São grandes as necessidades do País em matéria de divulgação e informação ferroviária. Por isso, tudo quanto se fizer no caminho do futuro será contribuição preciosa para o interesse da Empresa e para o interesse nacional.*



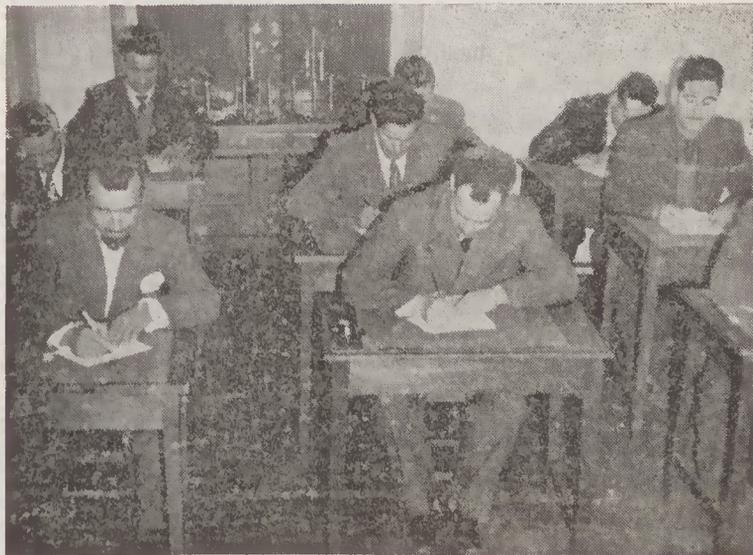
# Cursos de formação para o Pessoal de Agulhas e Manobras

**E**STÃO sendo cumpridos, com o maior êxito, na Divisão de Exploração, os programas de valorização profissional do pessoal da linha, estagiário a novas categorias, a ascender por prestação de provas. Aos cursos ministrados a 200 praticantes de factor — a que o «Boletim da C. P.» deu, na devida oportunidade, circunstanciada notícia — seguiram-se os facultados aos candidatos a revisores (20 alunos), aos concorrentes a guarda-freios (50 alunos) e agora os estabelecidos para os candidatos a agulheiros de 3.<sup>a</sup> classe, que tiveram o seu termo em 9 de Março último.

manobras; serviço de mercadorias e noções de português e aritmética. Como complemento destas matérias, os futuros agulheiros visitaram diversas estações onde tomaram contacto directo com as novas técnicas impostas pela electrificação das nossas linhas.

Uma circunstância merece justo realce na programação destes cursos: o facto de, pela primeira vez, entre nós, se ter recorrido ao prestimoso Instituto de Orientação Profissional, onde, mercê da boa vontade e compreensão do seu ilustre Director, o sr. dr. Almada Araújo, foi possível submeter os candidatos aos postos de agulhas e manobras, a provas

Os futuros agulheiros durante a prestação de provas psicotécnicas no Instituto de Orientação Profissional



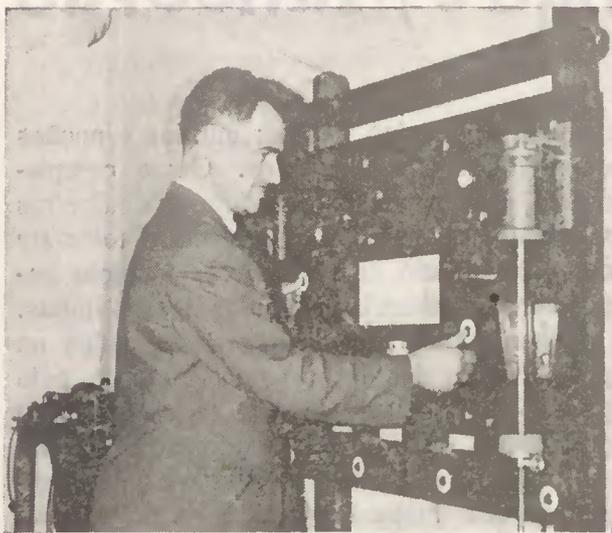
O curso, frequentado por 20 serventes oriundos de várias estações da nossa Rede, constou essencialmente de aulas práticas e teóricas sobre segurança da circulação de combolos; regulamento de sinais; serviço de

psicotécnicas adequadas às importantes funções que irão desempenhar.

Está plenamente comprovado que a selecção psicotécnica contribui para maior produtividade e menos acidentes. Por isso, a

determinação das esferas superiores da Companhia no sentido de serem sujeitos aos testes do I. O. P. os futuros agentes da linha, abre alicerces para uma mais fecunda preparação do pessoal ferroviário especializado.

A escolha de uma profissão não é jogo de cabra-cega. No que se concerne ao pessoal ferroviário da linha, maior relevância tem esta



Um candidato num teste de velocidade de percepção visual

máxima. Esse pessoal não se pode improvisar. Há que criá-lo e torná-lo devidamente habilitado, pois que a segurança das circulações em muito depende do seu valor intínseco. Sem agentes competentes nunca a manutenção de uma rede ferroviária passaria da utopia, constituindo ainda uma ratoeira de funestas consequências. A ignorância — diz-se — não é culpada dos seus erros, mas sim quem a permite. Para o caso em referência, se o pessoal de agulhas e manobras for negligente ou inapto, muitos desastres terão lugar, inexoravelmente.

É pois elementar e imperiosa a necessidade de se recrutar pessoal qualificado — o que só uma boa aprendizagem aliada à prática da função, podem conseguir, através, obviamente, de uma selecção criteriosa execu-

tada por instrutores abalizados, cotto se tem verificado ultimamente. Doutra forma, nunca nos seria possível atingir a actualização e teríamos de assentar neste princípio retrógrado que nos determinaria a lógica: sermos sempre inferiores aos outros, vivendo dentro daquela mentalidade antiquada que leva ao convencimento exagerado e estúpido de sermos capazes de fazer tanto ou melhor do que os outros — para vírmos a sofrer, quando já não houvesse remédio, as consequências dos erros que, nessa altura, passariam a ser de todos.

Ao encerramento do curso esteve presente o instrutor-técnico sr. dr. José Capão Farinha, do departamento de Instrução Profissional — que à orientação destes cursos tem dado o melhor do seu entusiasmo e dedicação. Na prelecção que proferiu teve palavras de estímulo para os futuros agulheiros e de apreço para os instrutores que eficientemente o coadjuvaram nesta nova e aperfeiçoada feição do ensino ferroviário: os srs. Luís Marques da Silva e Manuel Martins Pomba.

Legítimo será aguardar-se que outros departamentos da Empresa sigam o exemplo selectivo da Instrução Profissional da Divisão de Exploração — orientação que se integra no âmbito da campanha de Formação e Produtividade traçada, sem alardes e sem conhecimento do grande público, pela Administração da Companhia.



Outro candidato durante uma prestação de provas no I. O. P.  
Em segundo plano o instrutor Luís Marques da Silva

# Uma notável rede ferroviária em miniatura

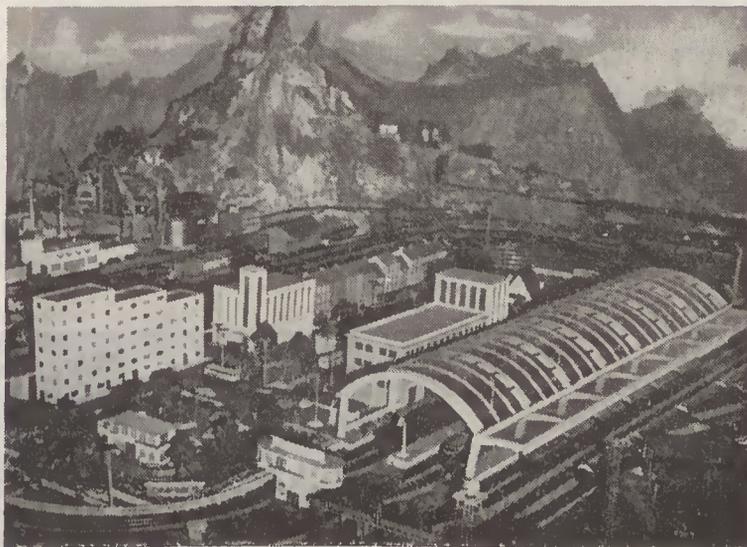
PROPRIEDADE DE UM COLECCIONADOR PORTUGUÊS

Reportagem de ANTÓNIO DIAS

**Q**UANDO nos primórdios da nossa infância «brincávamos aos comboios», numa fascinação que antevia algo que o futuro nos iria reservar, julgávamos que sòmente as crianças pudessem recrear-se com esses entretenimentos. Mais tarde — e ainda até há bem pouco tempo — concebíamos que os próprios adultos, integrados na vida ferroviária, mercê de uma «carolice» desenvolvida

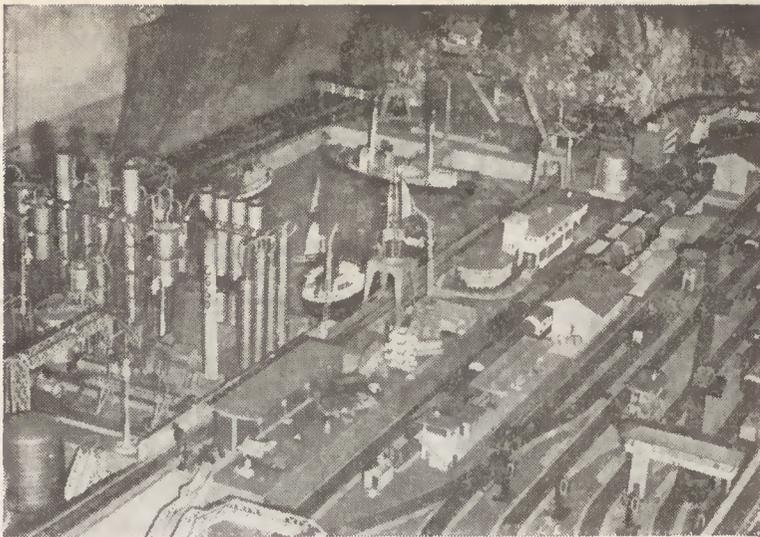
igualmente apaixonar pelo fascínio desse mundo maravilhoso. Gostosamente, orgulhosamente — permitam-nos o desabafo — reconhecemos agora, numa rectificação oportuna de erradas congeminções, que o comboio não é, na estrutura das suas realidades e na pluralidade dos mundos que o contornam, apenas vivido por aqueles que nele labutam e que generosamente consomem os anos da

Panorâmica grandiosa em que nada falta para dar expressão ao mundo que a locomotiva domina...



por vocação nata, propensa sempre à experimentação de novas concepções técnicas e artísticas, se inclinasse também para a criação de comboios miniaturas e tudo quanto a este tema diz respeito. Mas estávamos longe, muito longe de pensar que uma pessoa estranha ao caminho de ferro, sem o amor da profissão a latejar-lhe na alma, se deixasse

sua vida, pugnando por um progresso que, dia a dia, se torna mais precioso e encarecido. Há pessoas que alheias à nossa causa, também se empolgam e deslumbram, numa devoção e carinho inultrapassáveis, com as coisas do comboio, sonhando com as suas tarefas povoadas de sensação, de irresistível aventura e de irrecusável fascinação e en-



✱

É num recorte gritante de exactidão, erguem-se também alguns centros industriais cujo progresso a via férrea fomenta: refinarias, docas, complexos fabris, etc.

✱

canto. Extraordinário fenómeno, sem dúvida! Porquê tanto afecto à via férrea? Por uma necessidade de fazer escoar o tempo em horas de ócio? Por uma sensibilidade artística que se acasala com o gosto do mundo ferroviário? Por paixão contraída ante o mistério e grandeza desse «monstro de ferro, filho da ciência de coração titânico, resfolegando chamas, na sua ansiedade de espaço», como dizia Junqueiro? Ou por frustração de tendência, despontada na infância?

Seja como for, a veracidade do caso a que nos vamos referir sobrepõe-se em face de todas as interrogativas. E com tais realces que, nós ferroviários, habituados pela deontologia da profissão à mecânica das laboriosas operações técnicas exigidas para pôr uma unidade de passageiros ou de mercadorias em

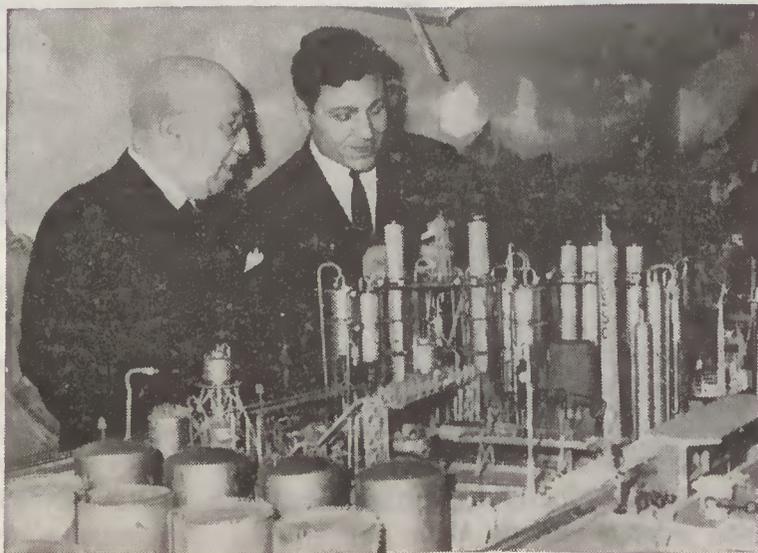
circulação, ficámos surpreendidos com tudo quanto se pode executar, mesmo no aspecto miniaturial.

Um dia destes dirigimo-nos, pois, em serviço de reportagem, acompanhando o Editor do nosso Boletim, à habitação do sr. Salvador Moutinho — o artifice apaixonado desse universo pequenino do comboio — ali para os lados de Campo de Ourique. Durante o trajecto, o dr. Élio Cardoso, por impressões transmitidas pelo nosso Director-Geral, que anteriormente, na companhia do chefe da Divisão de Exploração, visitara esse magnífico universo ferroviário, traçou-nos uma visão do que iríamos encontrar. Mas quando o sr. Salvador Moutinho, que recebeu fidalgamente a reportagem do «Boletim da C. P.», nos introduziu na vasta dependência em que instalou

✱

O sr. Salvador Moutinho durante a entrevista concedida ao «Boletim da C. P.»

✱



o seu entretenimento de todos os dias, como ele lhe chamou, verificámos quanto os adjetivos antes utilizados estavam longe de corresponder à realidade que tínhamos diante dos olhos. O dr. Élio Cardoso, que connosco apreciou, num breve silêncio de surpresa e admiração, a extraordinária obra do sr. Salvador Moutinho, foi o primeiro a admitir que não imaginava encontrar tão completa demonstração das maravilhas do comboio, montado sobre uma via de escassos centímetros, e sobre ela deslizando vertiginosamente—triunfalmente—comandado por uma central eléctrica e controlado pelos indispensáveis aparelhos de segurança, tudo numa dimensão de miniatura, mas tão fiel à realidade que, tudo, prodigiosamente, até parecia autêntico.

**O «reinado» efémero de um automóvel, que o sr. Salvador Moutinho adquiriu por três horas, e a sua vocação irresistível para viajar de caminho de ferro**

Ante a maqueta, que assenta no espaço de 45 m<sup>2</sup> e que fornece uma configuração perfeita das multimodas fases que estão adstritas à função do caminho de ferro, o autor destas linhas e o Editor do nosso Boletim, com aquela curiosidade que não resiste a disfarces, procuraram a pouco e pouco identificar-se com o funcionamento da «companhia ferroviária» do sr. Salvador Moutinho. Mas como tudo tem uma história, que não pode dissociar-se da razão de certos idealismos, também aquela «companhia» havia de assentar sobre fundações dessa ordem.

E foi o próprio proprietário — simultaneamente administrador, director, operador, técnico e maquinista, títulos que o sr. Moutinho espiritualmente se atribuiu — que começou a desfiar a significação «daquilo» e a historiar o motivo da sua existência.

— Não sei, talvez porque nunca gostei de automóveis, bem cedo me senti seduzido pela fascinação de viajar no caminho de ferro. O automóvel é um meio de transporte frágil, inseguro e tão dependente das contingências do tempo que nunca me cativou. Quer dizer — rectificou o sr. Salvador Moutinho com espírito — já uma vez ia cometendo a asneira de comprar um carro. O negócio chegou a

consumar-se, mas teve a irrisória duração de três horas! Mas mesmo assim foi um problema. E se a gente já tem tantos problemas... Não. É como digo: o comboio é o grande «rei». Não é propriedade nossa, mas está ao nosso dispor. E, depois, que diferença! Na segurança e na comodidade. Na rapidez e no repouso.

E mais adiante, o nosso entrevistado, que é casado com uma senhora francesa, naquele tom desafectado e evoluído de quem sabe colher vantagens da «arte de viajar», rematou:

— Da minha predilecção pelos comboios, por os preferir sempre nas minhas viagens pela Europa, inclusivamente por neles ver mais do que um simples meio de transporte, nasceu também o desejo de não me afastar do seu ambiente, mesmo em minha própria casa. Assim comecei a forjar, primeiro, na imaginação, como as crianças, e depois, com a aquisição de algum material, o meu pequeno caminho de ferro.

**«Ao princípio temia que achassem ridícula a minha paixão pelos comboios. Hoje orgulho-me em mostrar aos meus amigos a beleza desse mundo fascinante»**

O germe que influenciara o sr. Salvador Moutinho nos seus projectos estava confessado. Mas no seu conteúdo havia pormenores singulares e confidências, cuja tocante sinceridade merece a pena registar. Sigamos, pois, o rastro de tão curiosa revelação:

— De princípio tive os meus receios. Temia que achassem ridícula a minha paixão pelos comboios. Montei noutra dependência, num esboço de muito menores dimensões, umas dezenas de metros de via, pus umas tantas composições a funcionar, mas fechei-me a sete chaves. Até que chegou o dia em que me enchi de coragem. Trouxe tudo para aqui, para o sótão, e com a colaboração de João Carlos Teixeira, que construiu e modelou a maqueta, dei verdadeiramente corpo à minha «companhia ferroviária». Isto foi no princípio do ano de 1959, portanto, dois anos após o dealbar da minha ideia — que nasceu, com as comemorações do Centenário do vosso Caminho de Ferro. Mas já não me encerro, nem ne retraio em convidar os meus amigos

para observarem algumas manobras, pois possuo material de todas as características e feittos, suficiente para realizar as mais variadas operações ferroviárias.

De facto, o sr. Salvador Moutinho tinha razão para assim demonstrar a sua satisfação. Embora minúsculamente, tudo fora previsto numa concepção que desafia a autenticidade. Panorâmica grandiosa em que nada falta para dar expressão ao mundo que a locomotiva domina: a planície sem fim, a serra informe, com as suas cristas agrestes, os prados verdejantes, os rios caudalosos, habitados de poéticos moinhos de vento, os montes, as florestas, as aldeias, as cidades... O quadro que ali nos é dado contemplar é tão complexo e sugestivo como o abrangido pela Empresa

de reclamo, a minúcia do pormenor); docas, com «Carvoeiros» à descarga e outros barcos de diferentes mercadorias; fábricas diversas, etc. Mas se estes aglomerados fornecem uma ideia integral da projecção que em tal faceta o movimento ferroviário assume, o mundo criado pelo sr. Salvador Moutinho, como cultor da «arte de viajar» e como passageiro de «nível europeu» ficaria assaz vazio, incompleto, se não modelasse com as perspectivas sugeridas pelo seu gosto de viajante insatisfeito esse mesmo mundo. Concretamente: se não concedesse a ajustada dimensão que o comboio ocupa no ramo do transporte de passageiros. Por isso mesmo não se estranha que uma grande cidade, a que deu o nome de «Lusitana», em homenagem ao Épico,



O dr. Élio Cardoso, em nome do Director-Geral da Companhia, entrega ao ilustre colecionador uma lembrança ferroviária

que servimos. Ali, a via deslizando em recta impressionante; além, contornando, numa curva apertada, o sopé da montanha; acolá, rompendo por uma rampa difícil; depois, surgindo através de uma ponte de sólidas alvenarias; mais ao longe, furando os róchedos através de longo túnel; e assim sucessivamente num enquadramento pleno de realismo a confirmar a intemeridade, a aventura e o triunfo da locomotiva. E num recorte gritante de exactidão erguem-se também alguns centros industriais, cujo progresso a via férrea fomenta: refinarias de petróleo, com maquinaria apropriada para a carga de vagões-cisternas (trata-se de uma unidade de produção da «Esso», para que se analise, sem intenção

ganhe o relevo mais opulento dentro do quadro que procuramos reproduzir.

**Uma operação inédita na nossa Empresa: engatar e desengatar carruagens através de um aparelho comandado elèctricamente**

Mas deixemos estas contemplações e regressemos à «presença» do nosso entrevistado. A curiosidade que nos invadia era cada vez maior. As perguntas que architectávamos amontoavam-se umas nas outras. Tornava-se difícil o trabalho do repórter. O dr. Élio Cardoso, porém, ajudou-nos. E o sr. Moutinho, como que adivinhando tudo quanto poderia

envolver interessê para os nossos apontamentos, também colaborou. Atentemos nas suas declarações:

— Na montagem eléctrica tenho aplicados para cima de 3.500 metros de fio. E o material circulante ultrapassa duas centenas de carruagens e vagões. Mais de trinta locomotivas de todas as características, desde as potentes e rápidas *Diesel* americanas até às *BoBo* francesas, passando por outros modelos, garantem a tracção requerida pelo serviço, por mais unidades que este exija. Quatro estações importantes, entre as quais se encontram intercalados vários apeadeiros, e seiscentos metros de via (bitola única) comportam as necessidades do tráfego.

O rigor e a «linguagem ferroviária» utili-

à fisionomia das janelas — o perfil do grande «expresso», conduz inevitavelmente ao vislumbre apontado.

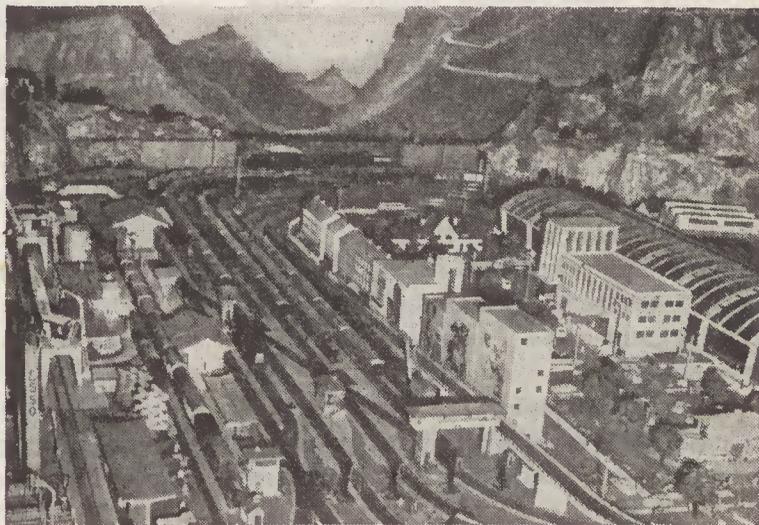
Eis-nos, no entanto, em face de outro esclarecimento do sr. Salvador Moutinho:

— Tive o máximo cuidado em dotar a minha «Companhia» — perdõem-me de assim lhe chamar, aludiu o nosso interlocutor com fino humorismo — com condições para enfrentar todas as empreitadas inerentes ao caminho de ferro. Uma composição de doze vagões-cisternas chega para os transportes dos petróleos. Para o escoamento do carvão e outras mercadorias descarregadas nas docas, possuo também número suficiente de vagões abertos. E para rebocar estas unidades não me faltam máquinas potentíssimas, que não temem as

✱

A estação principal da notável rede «Lusitana», em homenagem ao Épico — ganha o relevo mais opulento dentro do quadro que procuramos reproduzir

✱



zados pelo proprietário da «Companhia miniatu-  
tura», cada vez mais gentil nos informes prestados, mostravam tal precisão que, a certa altura, quando do seu posto de comando eléctrico pôs algumas unidades em marcha, nos julgámos transportados para a dimensão da nossa Empresa, com o «Sud-Express» a arrancar de Santa Apolónia, ofegante, vitorioso, pontual, tal a identificação do material utilizado e a visão sugerida!

Assim mesmo. Não há exagero na comparação. Nem no retrato, se bem que uma sensibilidade de artista nos olhos de um ferroviário possa facilitar disposição para a preciosidade da semelhança. Mas a perfeição do material que traduz nos mais ínfimos pormenores — desde a cor à forma e dos rodados

mais longas rampas, embora não possam competir, no aspecto de velocidade, com a «*Diesel*» americana, que é aquela que verdadeiramente mais me satisfaz.

Textual. E ao mesmo tempo que descrevia com a minúcia de «quem sabe de caminho de ferro a potes», e de quem tem na consciência o cálculo exacto do que deve ser o seu apetrechamento técnico, o sr. Moutinho, com a firmeza de experimentado operador, colocava em funcionamento os seus combolos, fazendo e desfazendo agulhas, consoante as direcções a seguir, e demonstrando a eficiência técnica, a segurança e a validade indesmentível do «controle» exercido pelos sinais. Uma das operações mais curiosas a que assistimos, inédita por enquanto no âmbito da nossa

Empresa, foi a da exemplificação da engatagem e desengatagem de carruagens, «em plena via», elètricamente, com a maior perfeição, por intermédio de um aparelho comandado por um simples manípulo. Maravilhoso! —foi a expressão que encontrámos para definir aquele trabalho de elevado tecnicismo.

**«É uma barbaridade carrilar uma carruagem com as mãos...»**

Mas havia mais, muito mais que ver. No campo da assistência técnica tudo está muito completo. Um parque de carruagens e vagões sempre prontos a avançar, uma oficina de reparação de material *Diesel*, com motores e todas as peças necessárias para qualquer substituição, comboios de socorro, gruas, etc., etc.

A presença deste último material levou o dr. Élio Cardoso a perguntar:

—O quê, também aqui se verificam descarrilamentos?...

—Sim. Às vezes dão-se catástrofes tremendas — elucidou o sr. Salvador Moutinho. — E ajuntou logo:

— Com comboios não se brinca... Todas as manobras requerem a maior atenção, a fim de se evitar desastres. E já aqui têm ocorrido pequenos acidentes, pequenos em comparação com os grandes descarrilamentos, que me contrariaram bastante.

«De uma vez — sublinhou enquanto apontava o local — um comboio apanhou uma porção de homens e decapitou-os. Correu sangue. Horrível! De outra, foi uma camioneta que ficou esmagada...»

«Enfim, a veracidade que pretendi dar ao meu caminho de ferro, diz bem que neste ramo não pode haver imprevidência. A segurança é um «slogan» que se impõe em todas as tarefas ferroviárias.»

Coincidência. Logo a seguir a estas palavras, ao demonstrar a facilidade com que punha uma composição em movimento, o sr. Moutinho provocou um «desastre». Agulha mal feita à saída do parque de estacionamento e zás: a locomotiva e duas carruagens no chão!

— Vê... — dirigiu-se o nosso entrevistado para o Editor do Boletim da C. P. — eu hei-de morrer maquinista... Não tinha nada que avançar. O sinal estava fechado.

O dr. Élio Cardoso foi imediatamente em socorro do inesperado acidente, preparando-se para colocar, com as mãos, o material em cima da via.

— Qual?! O que é isso, senhor doutor?... Não pode ser assim!

E foi de olhos arregalados que ouvimos:

— Hoje, vá lá... É uma condescendência para não vos estar a demorar muito. Mas, mais uma vez, sou um bárbaro! Isto tudo é para ser vivido como verdadeiro. Uma locomotiva, uma carruagem ou um comboio só podem ser carrilados com o respectivo material de emergência. As unidades de socorro, as gruas, os «macacos» não servem para outra coisa. Estão sempre de prevenção para qualquer anormalidade...

**O grande expresso do «Far-West» americano, como há cem anos...**

Aprecie-se através desta minudência até que ponto o sr. Salvador Moutinho «vive» o pequeno universo do seu caminho de ferro. No reparo formulado há sinais de bom humor, esse bom humor que é um dom da sua palavra espirituosa. Mas também transpareceu uma face de sinceridade.

Colocada a composição fóra do parque para reforçar o serviço, por afluência de passageiros, por exemplo, outras demonstrações se seguiram. O tempo escoava-se sem se dar por isso. Encontrávamo-nos ali há quase duas horas. Mas antes de nos retirármos, o sr. Moutinho quis pôr a deslizar em «plena via» duas unidades da sua especial predilecção: um comboio eléctrico francês e o célebre «expresso do Far-West» americano, cuja construção data precisamente de há um século (1863). Lá está inscrito o nome de Davy Crockett (T. R. R.), o famoso pioneiro do caminho de ferro americano, quando os «cow-boys» rasgavam ainda a terra virgem enxameada de índios e outras raças de sangue selvagem.

O comboio francês circulou como se fosse de noite, em nossa homenagem. Iluminado, portanto. Maravilhoso o seu recorte ante a paisagem. Espectacular. Fascinante na graça da sua silhueta rubra. Moderno, arejado de concepção, para servir as grandes urbes.

O expresso do Oeste americano forneceu

# NOTICIÁRIO

## diverso

■ A fim de proceder à recepção de mesas de comando para as instalações de sinalização das estações de Larmarosa e Fátima, deslocou-se a Braunschwig, na Alemanha Ocidental, o sr. eng. Francisco Pinto Ribeiro Bernardo, do Serviço de Telecomunicações e Sinalização (Divisão de Exploração).

■ O sr. eng. Américo Azevedo Batalha, do Serviço do Movimento, (Divisão de Exploração) visitou recentemente a rede ferroviária francesa, em missão oficial da Companhia ligada aos trabalhos do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres.

■ A Conferência F. H. P. (Franco-Hispano-Portuguesa) que se realiza este ano em Palma de Maiorca, de 16 a 19 de Maio próximo, para tratar de assuntos comerciais e de horários a C. P. será representada pelos srs. eng. Azevedo Nazareth, subchefe da Divisão de Exploração, dr. Torroais Valente, do Serviço Comercial e do Tráfego e eng. Lopes Guerra, do Serviço do Movimento.

■ No passado dia 24 de Fevereiro realizou-se, num restaurante de Lisboa, um almoço de homenagem ao chefe principal Sr. Leonel Dias Agudo, por motivo da sua recente transferência para a estação de Santa Apolónia. O almoço foi oferecido pelo pessoal da estação de Braço de Prata, onde o chefe Agudo desempenhava funções há alguns anos.

Usaram da palavra para enaltecer as qualidades profissionais e o carácter do homenageado, os srs. inspectores Gaspar Torres e José Rodrigues Cruz, o verificador de receitas sr. Francisco Domingos Raimundo e o factor de 1.ª classe sr. Manuel Aleixo, que fez entrega de uma lembrança oferecida pelo pessoal de Braço de Prata ao seu ex-chefe.

■ Esteve em Madrid, em missão de serviço, no passado dia 18 de Março, o chefe de escritório do Tráfego Internacional sr. José de Castro Bizarro, que se deslocou

à capital espanhola para tomar parte numa reunião de estudo e elaboração dos preços referentes aos trajectos ferroviários portugueses da «Ibéritarifs» — tarifa que prevê condições e preçário especiais para a exportação peninsular de frutas e de produtos hortícolas com destino aos restantes países da Europa.

■ Realiza-se em Madrid, de 6 a 11 de Maio próximo, o XVII Congresso Anual do F. I. A. T. C. (Fédération Internationale des Associations Touristiques des Cheminots) — a maior manifestação internacional de intercâmbio turístico, em que participam 19 Administrações ferroviárias europeias. A C. P. estará representada pelos srs. dr. Élio Cardoso, editor do «Boletim da C. P.» e Alberto da Silva Viana, chefe da Delegação Turística dos Ferroviários.

■ Vai realizar-se em Paris, em Novembro próximo, um *simposium* organizado pela U. I. C. sobre «o emprego da cibernética nos caminhos de ferro».

Por indicação da C. P. assistirão, ao *Simposium*, como convidados da U. I. C., os antigos ferroviários srs. prof. eng. Leite Pinto e dr. Amaro de Matos — que igualmente participarão nos trabalhos do Centro de Cálculo Científico da fundação Gulbenkian, juntamente com um representante do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, ainda por designar.

A C. P. será representada no *Simposium* pelos subchefes de Serviço srs. eng. José Alfredo Garcia, da Divisão do Material e Tracção, e Dr. Rogério Torroais Valente, da Divisão de Exploração.

■ Na reunião dos Membros do Grupo de Trabalho de Aprovisionamentos, da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.), que se realiza, em Estocolmo, em Junho próximo, a C. P. estará representada pelo sr. eng. D. Lourenço Vaz de Almada, chefe dos Serviços de Abastecimentos.

■ No dia 21 de Abril, comemora-se o 32.º aniversário do Boletim «A Previdência» — órgão mutualista da Previdência do Ferroviário Reformado, do Porto. Está constituída uma comissão para organizar, nesse dia, diversas cerimónias festivas assinalando condignamente o aniversário em referência, entre as quais uma homenagem póstuma ao jornalista João Pereira da Rosa, Director de «O Século».

visão diferente. Carregado de mistério e aventura. De grande fôlego. Imponente, apesar do seu século de existência. Locomotiva poderosa, cujas linhas aprazíveis, de talhe artístico, o correr dos anos não conseguiu ainda desfazer...

A reportagem-entrevista estava no fim. Momento que o dr. Élio Cardoso aproveitou para entregar ao sr. Salvador Moutinho um lindo cinzeiro, com imagem alusiva ao centenário do nosso Caminho de Ferro — oferta com que o Director-Geral da Companhia quis distinguir o amor e a sua extraordinária vocação pelas coisas do comboio.

— A minha casa está sempre ao dispor do engenheiro Espregueira Mendes e de quantos ferroviários desejem visitar o meu passatempo, sem fronteira de categorias. Mas agradecer-me-ia muito — sublinhou o grande admirador do mundo da Locomotiva, ao receber o agradecimento da reportagem que proporcionara ao «Boletim da C. P.» — ver, sobretudo, em redor dos meus comboios, gente humilde, das classes mais simples do caminho de ferro, a quem este universo de «Lilliput» suscita, porventura, maior emoção e mais forte fervor.

# Vidas Heróicas

Os comboios são a vida  
De tantas vidas girando;  
Girando na rude lida,  
Lá vão partindo e chegando.

Não param de noite e dia  
Numa azáfama constante...  
A rolarem sobre a via  
Nos seus passos de gigante!

Rasgando montes e serras,  
Como asas sulcando o espaço;  
Vão levando a tantas terras:  
— Uma saudade, um abraço.

Cada comboio descreve  
A história duma viagem...  
A quantas vidas se deve  
A sua efêmera passagem!

Desde a sua procedência  
Até chegar a destino...  
Há nessa breve existência:  
— Algo de humano e divino!

Quanta beleza e poesia  
Nesse labor grandioso!  
Movido pela energia  
Dum impulsor vigoroso!...

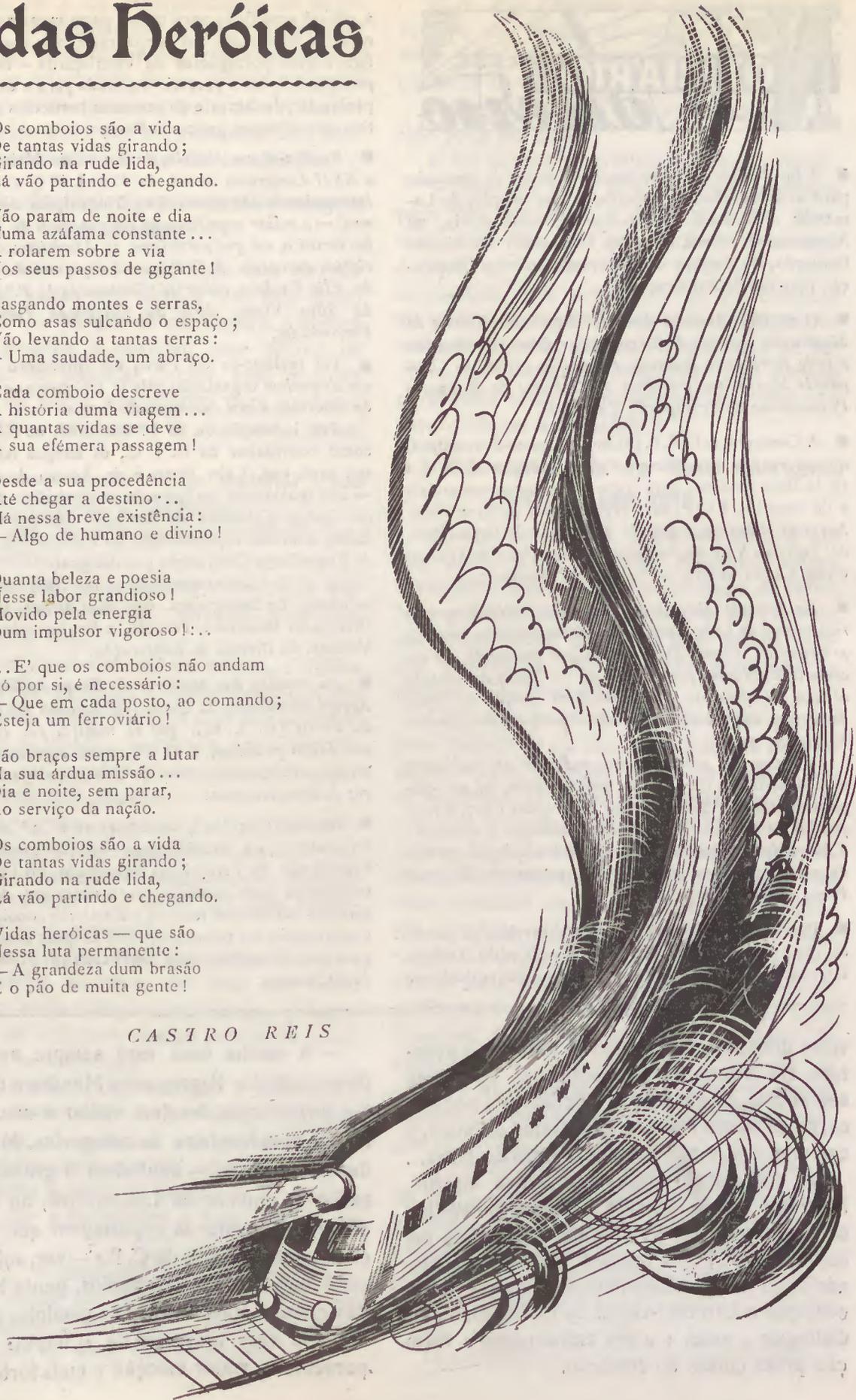
...E' que os comboios não andam  
Só por si, é necessário:  
— Que em cada posto, ao comando;  
Esteja um ferroviário!

São braços sempre a lutar  
Na sua árdua missão...  
Dia e noite, sem parar,  
Ao serviço da nação.

Os comboios são a vida  
De tantas vidas girando;  
Girando na rude lida,  
Lá vão partindo e chegando.

Vidas heróicas — que são  
Nessa luta permanente:  
— A grandeza dum braço  
E o pão de muita gente!

CASTRO REIS



# Estações Floridas

Coordenação do engenheiro-agrônomo SIMPLÍCIO DUARTE

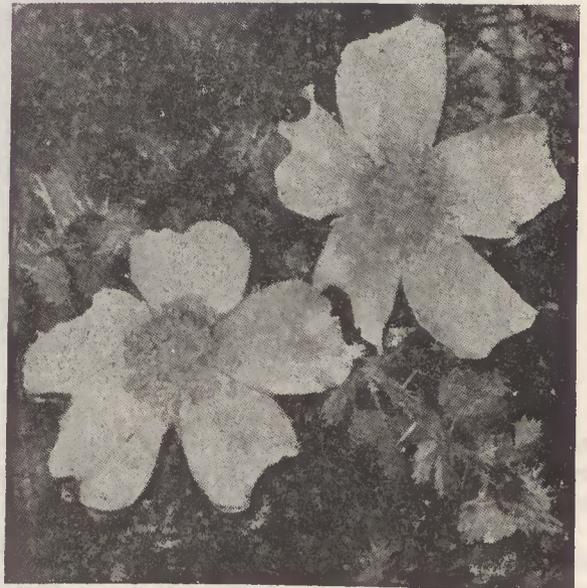
(Do Júri das Estações Floridas)

## A flor... mercadoria

**D**ESDE tempos remotos—que se perdem no correr dos tempos—que a flor constitui elemento utilizado pelo homem para criar ambiente mais agradável de existência. E já não falo da sua mais dilecta companheira, a mais bela de todas as flores, pois a tentação do perfume de um pomo corado e luzidio, condenou o nosso primeiro progenitor e todas as gerações que se lhe seguiram, a terem, por vezes, como Evas algumas bastantes espinhosas... Contudo, a flor da laranjeira, símbolo da virgindade, como a grinalda de flores silvestres exprimindo um sentimento de amizade dos mais puros e tantas outras, foram, são e serão, sempre, através os tempos, no decorrer dos séculos, símbolos de pureza. E quando o homem, na ânsia de aproveitar espaços para conseguir alimentos, não tiver terra vaga para criar mais flores, então... — então digo — talvez a flor de plástico, perfumada com essências sintéticas, consiga ser rainha absoluta da criação! Contentemo-nos, porém, que nesse dia, talvez do segundo milénio que se aproxima, o alimento também será quimicamente puro, concentrado em quaisquer das inúmeras modalidades de pilulas... E este panorama será aquele, decerto, em que viverá o homem dotado de órgãos sempre novos adquiridos na organoteca do bairro, e por isso sempre jovem de físico e talvez, também, de espírito... Até lá, digamos, não estará fora de propósito, dizer algo sobre a flor, como elemento de troca, no intercâmbio comercial entre os povos que hoje habitam a Terra, isto é a «flor mercadoria», a flor padronizada, quanto ao tamanho, forma, cor e perfume, destinada a satisfazer necessidades das mais

variadas — das famílias e da colectividade.

E assim a flor aparece a dar, nos lares ricos, pobres ou medianos, conforto e alegria, como acompanha, à última morada, entes queridos entre lágrimas e choros... Como ornamenta as mesas mais requintadas onde se servem lautos banquetes e onde se fazem, por vezes, afirmações que até lhe mudam a cor, corando de vergonha em presença de tantas manifestações de mentirosa



...a tentação do perfume de um pomo corado e luzidio, condenou o nosso primeiro progenitor e todas as gerações que se lhe seguiram, a terem como Evas algumas bastantes espinhosas

amizade... Como recolhem a cada passo, e em tantos e tantos passos, declarações de amor ou libertam eflúvios de eterna saudade...

Isto a flor que se compra, que se vende à dúzia, ao cento, ao ramo, ou à caixa. Esta a flor rubrica da balança comercial, contrapeso dessa balança e às vezes de bastante peso. Que o diga a Holanda das

túlipas, a Bélgica das azáleas, ou o Luxemburgo das rosas. E porque não o dirá, também, e para tal bastará haver tino e saber, o nosso Portugal . . .

Jardim da Europa à beira-mar plantado.

André Navarro

## Voltando a falar de terra

**D**EPOIS de termos procurado dar uma ideia das características que uma terra de jardim deve possuir para satisfazer as exigências da grande maioria de espécies utilizadas na cultura ornamental, vem, ainda, a propósito, fazermos algumas considerações a respeito das chamadas *acidez* e *alcalinidade*.

Tentaremos, hoje, explicar o que querem dizer

Esta apreciação, de senso comum, tem a sua razão de ser e encontra explicação em fenómenos de ordem físico-química, que não iremos aqui descrever em pormenor. Limitar-nos-emos, aqui, a referir que, em soluções aquosas, todas as substâncias químicas, mais ou menos solúveis, têm constantemente, uma fracção maior ou menor de moléculas, que constituem a sua matéria, separadas em duas partes, com cargas eléctricas iguais e de sinais contrários, chamadas *iões*.

No caso dos ácidos, é aos iões de carga positiva que se devem as propriedades ácidas da substância; no caso dos álcalis ou *bases*, é aos iões negativos que se devem as características alcalinas. Quanto maior for a quantidade de iões básicos ou de iões ácidos que uma substância for capaz de libertar na solução, mais forte será a sua acção alcalinizante ou acidificante. Os ácidos minerais como o sulfúrico e o clorídrico, são ácidos fortes, assim como a soda cáustica e o hidróxido de cálcio (água de cal) são bases fortes. Os ácidos orgânicos,



Uma das bonitas estações floridas da nossa rede: Leça do Balio

essas expressões, porque julgamos que isso auxiliará a compreender um certo número de fenómenos que se passam na terra cultivada e as relações solo-planta.

Todos nós conhecemos, do uso corrente, substâncias ácidas e substâncias alcalinas e somos capazes, até, guiando-nos pela observação do efeito dessas substâncias sobre outras ou pelo sabor, quando se trate de produtos alimentares ou terapêuticos, de estabelecer uma escala de apreciação da qualidade ácida ou da qualidade alcalina. Assim, por exemplo, diremos que o vinagre é mais ácido que o sumo de limão, que este é mais ácido que o da laranja, mas que o ácido sulfúrico ou o clorídrico são ainda muito mais ácidos, em vista da sua acção corrosiva, quando caem em cima dum tecido ou duma superfície metálica. Diremos, também, que a água do mar tem um sabor mais alcalino que a saliva ou o leite, que a água destilada parece não ter qualquer reacção ao paladar, enfim, que a soda cáustica ou a cal apagada, acabada de fazer, queimam e parecem mais fortemente alcalinas que as substâncias anteriores.

cos, isto é, os que se encontram nos produtos de origem animal ou vegetal, tais como o ácido cítrico do limão, o ácido acético do vinagre, o ácido láctico do leite, etc. são ácidos fracos.

Acontece que o leite, apesar de conter ácido láctico, tem sabor ligeiramente alcalino e que o sumo da laranja, apesar de possuir açúcares e bases, têm gosto ácido. Quer isto dizer que o que confere o carácter ácido ou básico a uma solução, em que se encontrem em presença várias substâncias químicas diferentes, não é propriamente a quantidade total de ácidos ou de bases nela existentes, mas sim a força ácida ou a força básica derivada da relação entre os iões ácidos e alcalinos que são libertados por essas substâncias. Se predominam os primeiros, a solução terá *reacção ácida*, como no sumo da laranja; se predominam os segundos terá *reacção básica ou alcalina*, como no leite; se há equilíbrio entre uns e outros dá-se a sua combinação para a formação de água e a solução tem uma *reacção neutra*, como é o caso da água destilada.

Resta dizer que uma solução ácida pode ser neu-

tralizada com uma dose conveniente duma base, tanto menor quanto mais fraco for o ácido e mais forte a base e tanto maior quanto mais forte for o ácido e mais fraca for a base. Da mesma maneira, uma solução alcalina será neutralizada por uma porção, bastante, de ácido. Em qualquer dos casos forma-se um sal, correspondente à base e ao ácido em presença, e os iões ácidos e básicos, que cada substância havia libertado separadamente, combinam-se para formar água, do que resulta a reacção neutra do meio.

Para a avaliação do grau de reacção dum meio químico qualquer, desenvolveram-se várias técnicas, umas baseadas na condutividade eléctrica das soluções, utilizando condutímetro ou potenciómetros, que permitem medir rigorosamente a concentração dos iões ácidos, outras aproveitando a propriedade que estes e os iões alcalinos possuem de provocar viragens de coloração em determinados reagentes e que são técnicas mais de ordem qualitativa, isto é, que não dão a medida do número de iões mas sim a qualidade da reacção. O papel de tornesol e outros mais sensíveis que hoje se encontram no mercado são deste último grupo.

Em 1909, o prof. SORENSEN da Dinamarca, propôs uma escala, designada por escala do pH, graduada de 1 a 14, à qual universalmente se reportam as determinações das concentrações iónicas dos vários meios com que se trabalha em Química, Biologia, etc.

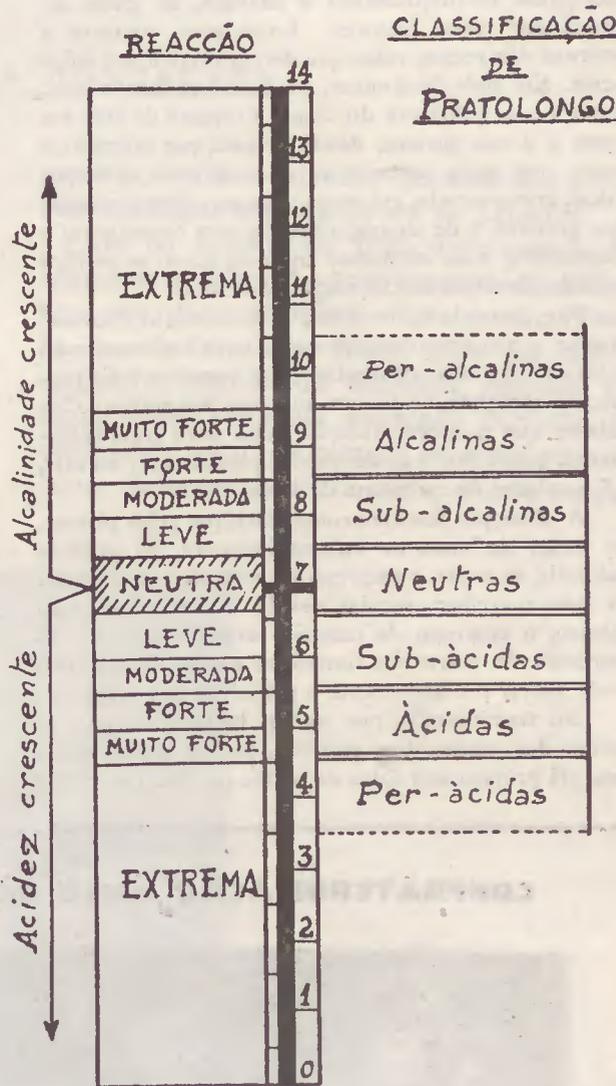
Tal como uma escala termométrica centígrada acusa mais frio abaixo do seu ponto 0° e mais calor para a parte superior, também a escala de Sorensen, marcada em graus *pH*, chamesmos-lhe assim, indica, no ponto 7, correspondente ao 0 do termómetro, uma concentração nula, na qual não há acidez nem alcalinidade — ponto neutro —, acima de 7 graus crescentes de alcalinidade e abaixo de 7 graus crescentes de acidez. Assim, por exemplo, a água do mar terá um pH 8,5, o leite e a saliva estão próximos do pH 7,5, a água destilada tem pH 7, o vinho pH 4,5, o ácido sulfúrico pH 2, etc.

Posto isto, é já tempo de falarmos de terra. Nesta, o líquido que envolve as suas partículas, depois de regas ou de chuvas e que é o veículo dos elementos nutritivos absorvidos pelas raízes, constitui uma solução, complexa, de diversas substâncias químicas. Estas têm a sua origem principal: na desagregação dos minerais das rochas que produziram a camada arável dos solos naturais; na decomposição dos resíduos vegetais e animais incorporados na terra: nos adubos químicos, estrumes e correctivos; nas próprias águas de rega.

Predominam nessa solução do solo diversas bases, que são usualmente designadas apenas pelo nome do elemento químico que as distingue — cálcio, potássio, sódio, magnésia, manganês, ferro, alumínio, etc. — em geral sob a forma de carbonatos, fosfatos e silicatos, vários ácidos minerais que fazem parte da argila — os ácidos aluminosilícicos — e outros que se libertam durante a decomposição da matéria orgânica ou devido à respiração das raízes e microorganismos do solo, como os ácidos nítrico e carbónico e, por último, ácidos orgânicos fornecidos pelo húmus — os ácidos húmicos.

Ora, entre os ácidos e as bases, uns fortes, outros fracos, estabelecem-se uma série de reacções de equilíbrio químico, nas quais desempenha uma acção preponderante o húmus, com os seus ácidos, e a argila que funciona como um ácido fraco complexo, os quais possuem uma elevada capacidade para se neutralizarem com as bases do solo, fixando-as e evitando que elas se percam por lavagem e arrastamentos.

Em qualquer ocasião, o saldo existente entre os iões ácidos e os iões alcalinos que se encontram na



ESCALA do pH

solução do solo, será representado por um determinado pH, que pode tomar, na escala de Sorensen, valores dentro da zona da acidez, da alcalinidade ou ser igual a 7. Neste caso o solo dir-se-á neutro, o que exprime, como vimos, que não há iões livres e que todos os ácidos estão saturados ou neutralizados pelas bases, principalmente pelo cálcio e magnésio, que têm a preferência, nessas reacções. Quando faltam bases, os solos têm reacção ácida; quando elas estão em excesso,

o solo tem reacção alcalina. Os solos das regiões calcáreas e os que são sujeitos a inundações de água salgada tem quase sempre reacção alcalina.

Em geral, os limites da reacção dos solos naturais variam entre pH 3,5 e pH 9,5, o que permite classificá-los, segundo a sua reacção, em várias categorias. No esquema apresenta-se a classificação do prof. italiano Pradolongo, em concordância com as diferentes zonas da escala do pH.

Do exposto, compreende-se que a reacção dum solo possa ser influenciada e alterada, ao longo do tempo, por vários factores. Entre eles, conta-se a natureza das rochas mães que deram origem aos solos locais. Ela pode determinar, em maior ou menor grau, conforme a influência do clima, a riqueza do solo em bases e a sua textura, dando origem, por exemplo, a terras com mais potássio do que cal, mais ou menos soltas, como sucede, em regra, com os solos derivados dos granitos e de alguns xistos, ou com bastante cal e magnésio e mais ou menos argilosos como se verifica em solos assentes em formações calcáreas.

Por outro lado, o clima, quando muito chuvoso, conduz a um empobrecimento da terra em bases mais solúveis, que são arrastadas para camadas mais profundas, tornando ácido um solo que era neutro. Calcula-se que a descalcificação duma terra orça, anualmente, pelos 600 kg. de cálcio, por hectare, ou seja, 1,5 toneladas de carbonato de cálcio.

A absorção dos elementos nutritivos pelas plantas, ao longo de anos de cultura intensiva, as práticas culturais, as regas, o emprego de adubos, também com as suas reacções próprias, devido à constituição e ao fabrico, o emprego de matérias orgânicas, desde os estrumes de curral aos compostos e terriços, tudo isto pode alterar profundamente o pH inicial dos solos.

Ao terminarmos, por agora, lembramos que as terras dos jardins das estações, podem acusar ainda um pH próprio dos solos da região ou uma reacção já

muito diferente, conforme a sua origem — transporté doutras zonas, aterros, etc. — e consoante à forma como têm sido trabalhadas.

É de presumir que nas linhas do Norte, Minho, Douro e afluentes, Beira Alta e Beira Baixa, Leste, Sado e Sul e Sueste predominam os jardins com terras de acidez forte ou moderada e que na linha de Oeste, até Torres, na linha do Norte, de Alverca ao Entroncamento, no Sul e Sueste, entre Casa Branca e Aljustrel e no Algarve, apareçam terras neutras ou alcalinas.

## O que poderá fazer este mês no seu jardim

**S**E as plantas semeadas anteriormente já se encontram bem agarradas e com um desenvolvimento conveniente, podem fazer-se os desbastes, para se dar, a cada espécie, o espaçamento necessário. Procedê-se, igualmente, a sachas e mondas de ervas daninhas.

Começam-se os tratamentos contra pragas e doenças que costumam atacar algumas plantas de jardim. As roseiras, especialmente, devem ser defendidas contra o oídio, que aparece, com frequência, logo que o tempo começa a aquecer. Para isso, são recomendadas polvilhações com enxofre ou pulverizações com este produto, sob a forma de pó molhável. O mildio e a ferrugem também vulgares nas roseiras, podem ser tratados com calda bordalesa a 1% (como a que se usa na vinha), ou com produtos à base de cobre ou de Zineb (Zinecor, cobre Hoital, cupertane, etc.) que se encontram no mercado. O enxofre pode ser misturado nestas caldas para tratamento simultâneo contra aquelas moléstias.

Os besouros, que destroem os estames e botões florais combatem-se com produtos à base de D. D. T. ou de Lindano, como o Gesarol 50, o Gammexane 50, etc.

**SEMENTEIRAS E PLANTAÇÕES**—Duma maneira geral, semeiam-se e plantam-se as espécies que foram indicadas no mês anterior.

## CONFRATERNIZAÇÃO LUSO-GERMÂNICA



**ALTOS REPRESENTANTES DO TURISMO ALEMÃO EM LISBOA** — Em viagem de intercâmbio turístico visitaram o nosso País, em fins de Março, alguns dos mais destacados representantes do turismo alemão que contactaram com as principais entidades nacionais ligadas ao turismo e à sua divulgação, designadamente o sector hoteleiro, termal, dos transportes e da imprensa. Na gravura, durante um «cocktail» no Hotel Mundial, vê-se ao centro o dr. E. Rutten, vice-presidente da Associação de Turismo da Alemanha Federal, ladeado pelo dr. Lohne, director do Turismo de Francfort, Bernhard Gier, director do Turismo Alemão em Portugal, dr. Élio Cardoso, que representava o director do «Boletim da C. P.», e Abel Romero, da secção de publicidade da revista.

**NA NOSSA CAPA:**  
**AZENHAS DO MAR**



# Itinerário Andaluz

Por ARMINDA GONÇALVES

**T**ODA a Andaluzia é uma estonteante mágica representada em cenas reais diante do viajante estupefacto. É uma alegre, colorida e inesquecível mágica.

Sol escaldante, uma extensa e amena orla marítima, árvores esbraseadas e cheias de sede nos estios ardentes, pequenos outeiros, montanhas solenes, vales remansosos, rios, cidades fascinantes, povoações de luminosa brancura, casas com açoteias que lembram

aspecto, embora sumido, de uma das mais características regiões do sul da Espanha.

Até ao semicírculo branco do casario de Algeciras a debruar o azul marinho do Atlântico que, logo adiante, reúne as suas águas às do Mediterrâneo (para além do morro escuro e incrível de Gibraltar postado ao fundo como sentinela avançada defronte do continente negro), a estrada leva-nos através duma paisagem variada onde, muitas vezes,



\*  
Praça de Espanha  
\*

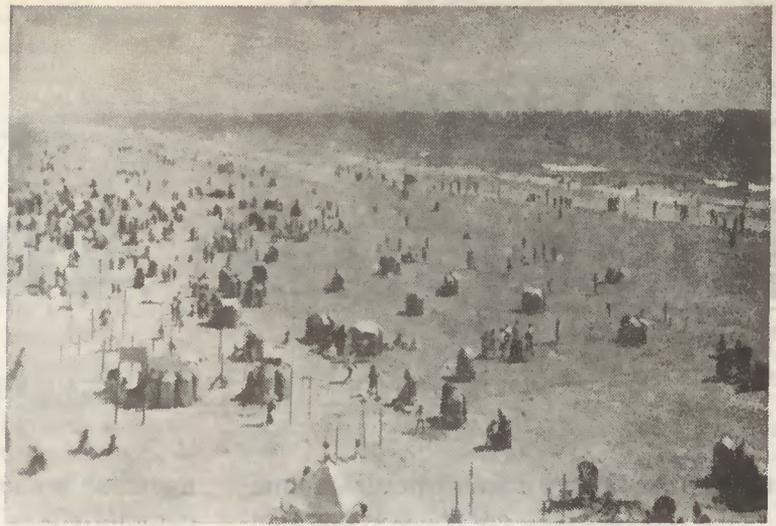
os antepassados mouriscos, janelas gradeadas, pátios e fontes, castelos desmantelados ou conservando ainda os fossos, as muralhas, as ameias e as torres altaneiras dentro das quais os habitantes julgaram sentir-se em segurança dos assédios inimigos, populações ao mesmo tempo cheias de esufiante alegria e de melancólico e desbordante misticismo — a vasta campina e o gado bravo, as touradas, os ciganos e a sua vida errante — eis um

o mar é cenário aquém da cortina de montanhas de Marrocos esbatidas na distância.

A passagem da fronteira sobre o Guadiana, que separa Vila Real de Santo António e Ayamonte, prolonga a beleza do nosso Algarve. A velha Ayamonte é tipicamente mourisca e evocou-me um dia feliz e longínquo em que por lá passei na companhia dos meus Pais.

Fazia a minha iniciação de viajante cosmo-

Praia da Vitória



polita e, daí por diante, um desejo de de-  
sarr os quatro cantos do mundo orientou-me  
o espírito para a rota das grandes viagens.

A primeira cidade a deparar-se-nos em  
terras da Baixa Andaluzia é Huelva, porto  
do Atlântico, de cujas praias partiram as três  
naus de Cristóvão Colombo. Depois é Sevil-  
ha, a fascinadora de mil atractivos sempre  
renovados, e, na descida para a costa marítima,  
encontramos uma cidade histórica e fa-  
mosa pelos seus vinhos: Jerez de la Fron-  
tera.

Puerto de Santa Maria com seus grandes  
estaleiros e barcos, muitos barcos em repa-  
ração; com seus braços de água invadindo  
a terra plana e o Castelo de S. Marcos que  
foi, nos tempos feudais, propriedade dos  
Duques de Medinaceli, marca a proximidade  
de Cádiz, em cuja baía se desdobra.

E avistamos Cádiz, a remota Gades da  
Hispania. Segundo a lenda, a cidade foi fun-  
dada por Hércules. Passou pela dominação  
greco-fenícia; foi pertença do Império de  
Cartago e do Império Romano e, mais tarde,  
o domínio árabe antecedeu a reconquista pela  
Espanha.

É uma península branca rodeada de azul.  
Ao longo duma estrada recta ultrapassamos  
o istmo que a liga ao continente.

Muitos edificios de construção moderna  
ampliam a cidade fora das velhas muralhas  
que a cercam totalmente.

Dum lado e doutro da Cádiz nova há  
praias de areia fulva.

O hotel onde me hospedei tem um terraço  
que conduz directamente à praia. Das janelas  
traseiras e laterais podemos ver o mar e  
ouvir os seus constantes alvoroços e lamen-



Parque genovês

## **Artur Encarnação e Silva**



Apresentou o seu pedido de reforma o chefe do Serviço da Estatística e Mecanografia, sr. Artur Encarnação e Silva.

Encerrou, assim, brilhante carreira de ferroviário.

Servidor excelente de duas Companhias de Caminhos de Ferro, a Norte de Portugal e a CP, em ambas desempenhou funções de relevo.

Ao ingressar, em plena juventude, na Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, Artur Encarnação e Silva conhecia eficientemente problemas administrativos das empresas de grande dimensão, pois iniciara a sua carreira numa importante companhia de seguros.

tos. Isto é belo mas não é ainda a cidade milenária.

Transpostas as muralhas, vivemos o passado. A graça e a poesia indicam-nos os caminhos, conduzem-nos através das ruas antigas que gerações e gerações antes de nós pisaram, vivendo uma existência em tudo diferente da vida trepidante e angustiada que nós vivemos no presente.

Pinheiros mansos e palmeiras nos jardins e nas alamedas à beira-mar, denunciam a situação meridional da cidade cuja brancura nos deslumbra.

Grandes navios apórtam aos cais. Vi um

Valorizado esse conhecimento pela sua inteligência e afabilidade de trato, granjeou, na CP, o apreço dos seus superiores, a simpatia dos colegas e o respeito dos empregados que dirigiu.

A sua competência profissional teve demonstração inequívoca quando lhe coube organizar as diversas funções do Serviço cuja chefia lhe foi entregue. Manifestou-lhe a Administração da CP particular apreço, louvando-o: primeiro, pela valiosa colaboração prestada quando se comemorou o Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses; depois, pela eficiente orientação que imprimiu à mecanização das folhas de pagamento e, finalmente, em termos altamente expressivos no momento de deixar o serviço.

A dedicação dos empregados que dirigiu exprimiu-se, para bem da Companhia, no entusiasmo por eles demonstrado ao executarem, dentro de prazos rigidamente fixados e esquecendo incomodidades e horários, as delicadas tarefas do Serviço da Estatística e Mecanografia.

Acompanha-o, nesta hora de despedida, a simpatia de todos os que com ele trabalharam. E é bem sincero e afectuoso o seu voto de que sejam longos e venturosos os dias da sua reforma.

\* \* \*

Artur Encarnação e Silva ingressou, em 1 de Janeiro de 1928, na Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, assumindo logo a chefia do Serviço da Contabilidade Central.

Transitou para a C.P. em 17 de Abril de 1947, na altura da incorporação da Norte de Portugal na Companhia: Ocupou, de início, o lugar de adjunto do chefe da Contabilidade Central. Em 1 de Janeiro de 1949, foi promovido a subchefe de Serviço e a 1 de Janeiro de 1956 era investido na chefia do Serviço da Estatística e Mecanografia.

grande barco francês de transporte de tropas. Os soldados postavam-se no convés e eu lamentei a sua sorte. A França estava em guerra na Argélia.

Deixámos Cádiz, voltámos à estrada, ao caminho para o sul. Subimos e descemos montes, atravessamos bosques. Em baixo, num marulhar cadenciado, o mar bate na costa escarpada. E ao longe, muito ao longe, separado da Europa pelas águas, um outro continente surge.

É a África. Sinto o coração bater mais apressadamente, emocionado.

É para lá que eu me dirijo.



Por J. MATOS SERRAS

### Exposições

Em 1961 realizou-se em França a I Exposição Europeia dos Ferrovieiros Filatelistas. O ano passado o certame teve lugar na Áustria e nele participaram colegas da Alemanha Federal, Alemanha do Leste, Áustria, Dinamarca, Finlândia, França, Holanda, Itália, Luxemburgo, Suécia, Suíça e Jugoslávia.

Para as próximas edições foram designados os seguintes países: — 1963 — Itália (Florença); 1964 — Suíça (Berna ou Zurique) e 1965 — Alemanha (cidade a indicar).

### Publicações

Registamos com muito agrado o aparecimento de mais uma secção filatélica de índole ferroviária. Trata-se do *Cantinho da Filatelia*, a cargo do nosso amigo António Nascimento Pinto, que é publicada no Boletim do Clube Ferroviário de Portugal.

### Novos selos

Apresentamos alguns selos de recentes emissões, com motivos ferroviários:

#### LAOS

(N.º 82-Yvert) — Série de 4 valores. Exposição Filatélica de Vientiane. Comboio e linhas férreas.



#### TOGO

(N.º 373-Yvert) — Série de 7 valores. — 65.º aniversário do primeiro selo togolês. Locomotiva e carruagem de antanho.



#### BULGARIA

(N.º 1.164-Yvert) — Série de 4 selos — VIII Congresso do partido comunista búlgaro — Locomotiva eléctrica.



#### IRAQUE

(N.º 339-Yvert) — Série de 4 selos. Milenário de Bagdad. Vê-se a estação ferroviária de Bagdad, a bandeira do país e o general Kassen, a quem recentemente tiraram a vida.



#### RÚSSIA

Série de 6 selos. Diversos motivos. Selo com dois comboios, sendo um eléctrico e outro com locomotiva «Diesel» numa ponte metálica.



### Recenseamento filatélico

Ferrovieiros filatelistas: — Adelino Augusto Pereira Monteiro — Serviço da Estatística e Mecanografia — Calçada do Duque, 20 — LISBOA.

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



# DELEGAÇÃO Turística dos FERROVIÁRIOS

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

Chefe da Delegação Turística dos Ferroviários

## Ferrovíários estrangeiros aguardados em Portugal

**P**ROSSEGUEM activamente os trabalhos preparatórios para a recepção de ferrovíários estrangeiros que visitarão Portugal no corrente ano.

Dado o elevado número de viagens em organização, é natural que venhamos a registar um ano turístico movimentado.

Como tem sido habitual nos últimos anos, figuram em primeiro lugar os nossos colegas franceses. São aguardados 12 grupos, a maioria dos quais provenientes de Paris. Pela primeira vez, registamos com agrado a visita de um grupo de Bordéus.

Aguardam-se ainda grupos de ferrovíários alemães, luxemburgueses, italianos e suços. Estes últimos dedicam a sua viagem às vindimas na região do Douro, onde devem assistir a uma «lagarada», graças ao amável concurso do Instituto do Vinho do Porto.

Também no corrente ano numerosos ferrovíários estrangeiros devem passar as suas férias nas praias portuguesas, aproveitando um novo serviço de estadias individuais, criado por esta Delegação Turística.

## XVII Congresso F. I. A. T. C.

**D**E 6 a 11 de Maio próximo, terão lugar, em Madrid, os trabalhos do XVII Congresso da F. I. A. T. C., onde será debatido um interessante tema que visa a encaminhar o turismo ferroviário para os períodos mais libertos dos congestionamentos da alta estação.

O Congresso realiza-se sob o patrocínio da R. E. N. F. E. e das entidades oficiais, estando a sua organização a cargo da A. T. C. espanhola.

Como complemento dos vários trabalhos a realizar na Casa Sindical de Madrid, foi elaborado um agradável programa turístico, donde salientamos as visitas de Madrid, Segovia e Toledo e uma excursão ao Escorial e Vale dos Caídos.

Momentos culminantes de amizade e boa harmonia serão certamente os da recepção no Ayuntamiento de Madrid e do banquete oficial que se seguirá ao encerramento do Congresso.

Propõe-se ainda a A. T. C. espanhola receber nas residências de Málaga e Tarragona os congressistas e suas famílias, sendo-lhes facultada uma aprazível estadia nestas duas esplêndidas Colónias de Férias.

A C. P. será representada neste importante Congresso pelos srs. dr. Élio Cardoso e Alberto da Silva Viana.

## Viagens Internacionais

**A** organização destas viagens, iniciativa que se situa no âmbito de uma larga acção turística a desenvolver no plano internacional, tendente a facilitar as deslocações individuais ao estrangeiro sem perda dos benefícios geralmente oferecidos pelas viagens em grupos de uma só nacionalidade, vem merecendo a melhor atenção por parte das várias Associações Turísticas Ferroviárias.

Para conhecimento dos interessados, inserem-se a seguir algumas informações sobre as viagens internacionais anunciadas para o corrente ano.

### Grécia e Ilha de Rodas

Realiza-se no mês de Abril a viagem internacional à Grécia

Apesar de todos os nossos esforços, não foi possível enviar um grupo português a esta manifestação internacional dado que a duração do programa de visitas não se harmonizava com o longo percurso da viagem de ida e de volta.

Tendo, no entanto, em consideração o grande interesse que esta iniciativa da A. T. C. grega suscitou no meio ferroviário português está esta Delegação Turística a estudar uma modalidade de viagem adaptada à nossa posição geográfica, esperando poder inseri-la no plano turístico de 1964.

### Paris e Castelos do Loire

Promove a A. T. C. francesa, de 2 a 8 de Junho, uma viagem internacional destinada a proporcionar aos ferrovíários dos diferentes países europeus uma completa apreciação de Paris e da afamada região dos Castelos do Loire.

Além das clássicas visitas de Paris e excursão a Versailles, está previsto um circuito de 2 dias em autocarro que patenteará aos visitantes a beleza de alguns dos mais célebres Castelos do Loire.

Os participantes, que ficarão instalados num hotel do centro de Paris, terão oportunidade de conhecer agradáveis restaurantes parisienses, donde destacamos, pela sua magnífica situação, o Restaurante Plein-Ciel, no primeiro andar da Torre Eiffel.

Preço: esc. 2 260,000

### O reino do Sol da meia-noite

As A. T. C. sueca, norueguesa e dinamarquesa, encorajadas pelo êxito alcançado nos anos anteriores,

realiza mais uma vez, em 1963, uma viagem internacional cujo principal atractivo é o curiosíssimo fenómeno do Sol da meia-noite.

O interessante programa, que permite visitar nas melhores condições não só as regiões setentrionais da Escandinávia como também as suas atraentes capitais, encontra-se no corrente ano favorecido por uma nova ligação ferroviária Alemanha-Escandinávia, a inaugurar no próximo serviço de Verão, muito vantajosa para participantes portugueses por encurtar de uma noite a viagem, em comboio, entre Paris e Estocolmo.

A estadia na Escandinávia terá início em Estocolmo, a 26 de Junho, terminando a 10 de Julho na cidade de Copenhague.

Preço: esc. 5 060,00. São de conta dos participantes as despesas de viagem até Estocolmo e desde Copenhague, no regresso.

### **Semana portuguesa em Bordéus**

**P**ROSSEGUINDO no seu movimento cultural de aproximação luso-francesa, organiza a Associação France-Portugal, de 16 a 22 de Junho, mais uma grande SEMANA PORTUGUESA por ocasião da Feira Internacional de Bordéus.

O interessante programa desta manifestação de amizade compreende a visita de Bordéus com circuitos através das regiões vinícolas e pela orla marítima onde se destaca a estância balnear de Arcachon e a antiga e curiosa cidade de St. Emilion.

Tal como no ano findo, a Associação France-Portugal convida cordialmente os ferroviários portugueses a participarem nesta semana festiva que é presidida por Monsieur Chaban-Delmas, Maire de Bordéus e actual Presidente da Assembleia Nacional, e bem assim pelo Embaixador de Portugal em Paris.

Trata-se essencialmente de uma festa entre vinhateiros em que participam também destacadas personalidades portuguesas da Região do Douro.

Atenções especiais serão dispensadas aos visitantes pelos vinhateiros de Bordéus, entre as quais destacamos o «Vinho de honra» oferecido durante a visita oficial da Feira Internacional, a visita às Caves do Medoc e um jantar à luz de candeias numa das principais caves de Bordéus.

Finda esta semana portuguesa com uma estadia em Lourdes, onde serão visitadas a Nova e a Antiga Basílica e a Casa de Bernadette. Um circuito nos pitorescos arredores proporcionará a visita às célebres Grutas de Betharram e ao famoso conjunto industrial do Lacq.

Antes do regresso, efectuar-se-á uma ascensão, em teleférico, ao Pibeste (1 386 m), donde se disfruta um panorama grandioso de toda a cordilheira dos Pirinéus.

Os interessados nesta viagem devem entrar imediatamente em contacto com a Delegação Turística por ser necessário fazer desde já as respectivas reservas.

Preço: esc. 2 320,00

### **Festas do milénario da cidade do Luxemburgo**

**R**EALIZAM-SE no corrente ano, de Abril a Novembro, inúmeras manifestações comemorativas do milénario da cidade do Luxemburgo.

Sobre o acontecimento foi elaborado pelo Turismo luxemburguês uma interessante brochura, de onde constam não só o calendário das festividades mas também amplas informações de carácter turístico e sobre o país em geral.

Pelos Caminhos de ferro luxemburgueses serão concedidas importantes facilidades durante o período das festas. Também certos hotéis concedem preços reduzidos para estadas de 3 ou mais dias e fornecem aos seus hóspedes cartões especiais que dão direito a redução nos locais a visitar.

Teve a A. T. C. do Luxemburgo a amabilidade de nos enviar completos elementos informativos acerca destas comemorações que se encontram em distribuição na Delegação Turística.

### **As nossas iniciativas**

#### *Excursão à Serra da Estrela*

O nosso plano de excursões em Portugal foi iniciado, no passado mês de Março, com um passeio de fim de semana dedicado à Serra da Estrela.

Os numerosos pedidos de inscrição recebidos levaram-nos à formação de 2 grupos, num total de 62 participantes.

Tornando-se difícil o alojamento de todos os excursionistas na Covilhã, foi um dos grupos instalado na Guarda que, igualmente, oferece óptimas condições para a visita da Serra.

Um Inverno excepcionalmente frio cobriu os nossos tradicionais Herminhos de um espesso e maravilhoso manto de neve, emprestando à Natureza aspectos irreais e inusitados.

Quer deleitando-se na contemplação dos alvos panoramas, quer deliciando-se com os prazeres da neve, os participantes não ficaram certamente desiludidos com este passeio em que se mais não foi visto, foi porque a própria neve o não permitiu.

#### *Excursão ao Algarve*

Realiza-se de 12 a 14 de Abril uma excursão ao Algarve, província que, pelo seu característico pitoresco e colorido, constitui um atraente cartaz turístico do nosso País.

O programa prevê a instalação na praia de Albufeira, na Colónia de Férias da F. N. A. T. «Dr. Pedro Theotónio Pereira», e visitas às praias do Barlavento algarvio.

Aproveitando-se a estadia no Algarve durante a Semana Santa, far-se-á uma deslocação a Faro para assistência à Procissão de Sexta-Feira Santa, uma das mais tradicionais solenidades religiosas.

#### *Viagens ao estrangeiro*

Além do apoio que nos propomos dar às viagens internacionais já referidas, estamos diligenciando promover duas excursões ao estrangeiro, uma das quais à Alemanha Ocidental (Região do Reno).

Os interessados nestas viagens devem indicar os seus endereços para o envio de programas.

Inscrições e informações: todos os dias úteis das 9,30 às 12,30 horas.



---

## PROMOÇÕES E NOMEAÇÕES

---

### **Desde 1 de Janeiro do corrente ano:**

*A serventes de 2.ª classe* — os serventes de 3.ª classe Constantino Marques Machado, António Girão Cravo, Joaquim António Adriano, Avelino de Sousa Lopes, Delfim de Oliveira Cardoso Cordeiro, José António Pedro, António Guerreiro Rafael, Manuel Nunes, Sebastião Gonçalves Viana, Teodoro Ferreira Bragança, José Pereira de Aguiar, António Pereira Teles, António Ferreira, Diamantino da Silva, António Fernandes Querido, Henrique Joaquim de Azevedo, Elísio Marques Henriques, José da Costa Monteiro, António Heitor Farias, Joaquim Francisco Pires, Joaquim Maria Ruivo, José Martins Guerreiro, Francisco do Rosário Maria Lancinha, José Gomes de Carvalho, António José Martins Contente, Joaquim de Sousa Pinto, Francisco Dias Tavares, João Ramos Amaro Canárias, José Moreira de Sousa, António Mendonça Mendes, Manuel Vaz Gomes, Trajano Nogueira, José da Costa Lima, Augusto Ferreira da Silva, Fernando Francisco de Carvalho Nunes, Manuel de Jesus Fortunato, José Vieira de Sousa, António Lomar de Oliveira, Gregório do Carmo Pereira, António Monteiro, Domingos de Jesus Pereira Ferreira, Joaquim Correia Estêvão, Armindo Dias Lourenço, Fernando Oliveira Cardoso, Jacinto Ferreira Rodrigues, Manuel de Oliveira Duarte, Vital Silvano Fernandes, Serafim Alberto Pinto, Idílio Luts, Manuel Lino Figueiredo de Faria, Francisco Dias Lourenço Raimundo, Adriano Leitão Vieira, João da Costa Fernandes, José Lima Fernandes Mesquita, Manuel Augusto de Barros, José Lourenço Gil, Manuel Ribeiro Lourenço, Manuel Joaquim Parreira da Silva, Armando João Caeiro Cacheiro, José Bravo dos Santos, António Grocinho Belo, João António Carneiro de Matos, António Monteiro Martins Raimundo, António de Amorim Bandeira, António de Almeida Teixeira, Afonso Ferreira Cardoso, Francisco Manuel Narciso, António José Moreira, José Agente da Costa Roso, Hermínio Lopes Pereira de Sousa, Manuel da Graça dos Santos, António Pereira Pardal, Antenor de Jesus Soares, Manuel Caldeira Torcato, José Manuel de Araújo, Augusto Sá Araújo, Joaquim Coelho Pereira, Manuel Ribeiro, José de Almeida Belo, António Travassos Cardoso Vicente, José da Cunha Freitas, João Albino Conceição Pereira, António Cândido Monteiro, Armindo de Sousa Pereira de Matos, António Manuel do Coxo, Joaquim Roque Pinto, Manuel Pereira, José da Rocha Soares Constante, António Augusto, Janeiro Pedro, Pompeu Joaquim Ferreira, Adélio Fernandes Pereira, António Rebelo, António Rodrigues, José Eduardo Sebastião Pirés, António Teixeira, Irédio Rabaça Martins, Joaquim Vitorino de Barros, Miguel Ribeiro Manuel Mendes Pereira, José Carlos Gonçalves Lapa, Abílio da Cunha, Magalhães, Abílio Malheiro Martins, José Maria do Paço, João Cristóvão, Fernando Van-der-Laan Cardoso Miranda, Fernando Tavares Teixeira, José Augusto Rodrigues, José Maria Teixeira, Manuel Bernardo, António de Oliveira Cabrita, Eduardo Cristina Maria, Agílio Ribeiro de Matos, José Pereira de Araújo, Francisco Diogo Boavida, António Martins Ventura, Diamantino Gonçalves Murta, Manuel de Matos Lopes, Joaquim Maria Ferreira, António Mateus Marques, Manuel Amaro Barata, Luts de Moura, Júlio dos Ramos Cavaco, Alcino Durães Martins, Luts Maria Pereira, Joaquim José Ribeiro, Manuel de Sousa, Manuel Joaquim Sá Cardoso, Daniel José Simões, António Silva Romba, Fernando Silveira de Sousa, António Duarte Cardoso, Augusto Moreira Grenha, Joaquim Gomes Ferreira, João Carlos Nunes Ferreira, José Maria da Silva, Adalberto Guedes de Sá, Manuel Fernandes do Couto, Alexandre Margarido Vaqueiro, Joaquim Pereira Tavares, Joaquim Nunes Lopes Rubino, Ilídio Tomás Pereira, José Salvador Ferreira, Feliciano Lopes Martins Ferreira, João Lopes Calisto, Celestino Antão, Inácio Vila Alves, Manuel Monteiro, João Francisco Valente Cardeira, António Rodrigues Ferreira, José Mendes Morais, José António Filipe, Orlando João Ferreira, José Pereira Augusto Mestre, Manuel Ferreira da Costa, Manuel Domingos Luts, Manuel da Silva Ferreira, José Pereira Quinze Dias, João Boavida Nunes e Manuel Joaquim Correia.

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Da esquerda para a direita:— *Augusto Alves Dias Monteiro*, inspector de receitas de 1.ª cl.; *José Nunes Cardoso*, chefe de estação de 1.ª cl.; *Pedro Gomes Marques*, chefe de cantão de obras metálicas de 1.ª cl.; *Carlos Lopes de Almeida*, *José Dias Alfaiate* e *Luis António Vasconcelos Marques*, chefes de secção.



Da esquerda para a direita:— *Joaquim Alves da Mota*, *António da Estrela Guedelha* e *José Joaquim Figueira*, chefes de estação de 2.ª cl.; *Artur Cosmelli Santana*, empregado principal; *Mário da Silva Reis*, escriturário de 1.ª cl. e *Leonides Pimentel Rolim*, chefe de estação de 3.ª cl.



Da esquerda para a direita:— *José Alves de Carvalho*, *António Morais Breda* e *João José de Moura Antunes*, chefes de estação de 3.ª cl.; *Elvira de Lima Ribeiro Andrade* e *Jesuína da Conceição Lopes Oliveira*, escriturárias de 2.ª cl.; *José Dias Salgueiro*, revisor de bilhetes principal.



Da esquerda para a direita:— *António Rolo de Carvalho André*, condutor principal; *António Godinho* e *Manuel da Graça*, factores de 1.ª cl.; *Luis Marques*, contínuo de 1.ª cl.; *Virgílio Teixeira*, agulheiro de 2.ª cl. e *Joaquim Monteiro*, servente de 1.ª cl.