Boletim da C.P.

NUMERO 417 MARÇO DE 1964

Boletim da CP

PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 417 • MARÇO 1964 • ANO XXXVI • 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 / Sede: Estação de Santa Apolónia / Lisboa-2

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — Rua da Horta Seca, 7 — Tel. 320138 — Lisboa

PRÉMIO DA ADMINISTRAÇÃO — 1963

O Conselho de Administração, dentro do programa de valorização humana que se tem proposto incentivar, instituiu em 1960 o «Prémio da Administração», destinado a galardoar, em cada ano, os ferroviários que, por actos excepcionalmente meritórios, mais contribuam para o prestígio da Empresa ou para a maior eficiência dos Serviços. Em 1963, foram premiados 2 agentes: o auxiliar de escritório, da Via e Obras, Pompeu Monteiro de Moura — que se distinguiu, como oportunamente noticiámos, no socorro aos feridos de um choque de material na estação de Campanhã, penetrando com risco da própria vida entre os destroços de uma ambulância postal para salvar um agente dos C. T. T. — e o operário, da Via e Obras, Felício António Salsinha — que, como igualmente noticiámos, correndo o iminente risco de ser trucidado por uma automotora, tentou corajosamente salvar um transeunte que inadvertidamente atravessava a linha férrea, na P. N. de Lagos.

Além de expressivamente louvados pelo Conselho de Administração, os heróicos ferroviários foram agora presenteados com relógios de pulso, entregues, como a gravura documenta, pelo Director-Geral da Companhia, sr. eng. Espregueira Mendes.

REFORMAS

Eng.º José Filipe Barata

CHEFE DO SERVIÇO DE OBRAS METÁLICAS

APÓS cerca de 42 anos de serviço, passou, a seu pedido, à situação de reforma em 31 de Dezembro findo, o Sr. Eng.º José Filipe Barata, Chefe do Serviço de Obras Metálicas da Divisão de Via e Obras.

Muito estimado pelas suas elevadas qualidades profissionais e morais, entrou para o serviço dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste em 24 de Maio de 1922, como Engenheiro Praticante do Serviço de Material e Tracção. À data do Arrendamento, pela C. P., dos Caminhos de Ferro do Estado, era Eng.º Adido do Serviço de Obras Metálicas - Região Sul.

Em Janeiro de 1928 passou a Eng. Ajudante do Serviço de Obras Metálicas, da mesma Região, ascendendo à categoria de Eng.º Adjunto das Obras Metálicas, dois anos mais tarde.

Foi promovido à extinta categoria de Eng.º Principal do Serviço de Obras Metálicas, em 1949, após a permanência durante 5 anos na categoria de Subchefe do mesmo Serviço.

Assumiu a chefia do Serviço de Obras Metálicas em 1957, após 35 anos de serviço, dos quais 33 foram sempre no Serviço que passou a chefiar.

Não é, portanto, de estranhar que entre os seus colaboradores seja bem sentido o seu afastamento — não só como Chefe mas também como Amigo.

Duma dedicação extrema ao seu Serviço e muito estudioso, foi sempre relutante a exteriorizações, o que mais uma vez se verificou na altura da sua retirada, que se passou, a seu pedido expresso, sem que o seu pessoal e pessoas amigas lhe pudessem testemunhar, como tanto desejariam, a muita estima e consideração em que o têm.

A sua judiciosa Chefia no Serviço de Obras Metálicas ficou patenteada em diversas realizações, nomeadamente na efectivação do programa de actualização das Oficinas de Ovar.

Essa actuação mereceu por vezes elogios e louvores dos Superiores, dos quais destacamos:

Junho — 1933 — louvor da Comissão Executiva pela coadjuvação prestada no estudo e elaboração do projecto das Oficinas do Barreiro, num curto espaço de tempo.

Julho — 1946 — louvado pela Comissão Executiva, louvor a que a Direcção-Geral se associou, pela eficiente orientação e direcção dos trabalhos que se tornaram necessários para desligar do serviço os «Saxby» de Lisboa-R e Campolide, e entrar em funcionamento a nova sinalização.

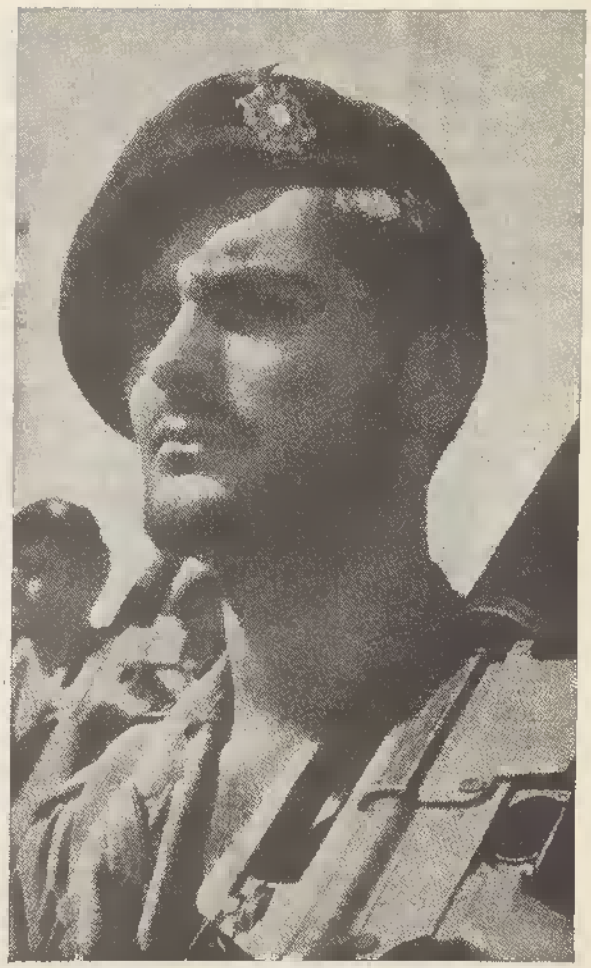
Quando de uma grave avaria na ponte sobre o Coina, devido ao embate dum navio, a sua acção mereceu novamente um expressivo elogio da Direcção-Geral.

Em presença de tão distinta folha de serviços, resta-nos desejar que, com saúde e satisfação, goze, na companhia dos que lhe são queridos, a reforma a que tem jus pelo dever que sempre soube bem cumprir através de tantos anos de actividade ferroviária.

Heróis de Angola

GENTE de ONTÊM! GENTE de HOJE! GENTE de SEMPRE!...

Pelo Coronel EDGAR CARDOSO



A acção relevante, em prol da integridade da Pátria, dos nossos soldados que em Angola cumprem nobremente o seu dever — «Tão valentes que precisam de ser refreados nas suas investidas» — têm sido acompanhada na C. P. como em todo o País: com o mais acrisolado sentimento de solidariedade e admiração.

Nas esferas oficiais da Companhia, além, evidentemente, da sempre prestimosa colaboração às Forças Armadas, na organização de transportes ferroviários, particularmente de comboios especiais para embarque e desembarque de homens e material, importará registar o apoio complementar da Administração à patriótica iniciativa da TAP — a instituição do Prémio Governador-Geral de Angola — concedendo, também, gratuitidade de viagens, nas linhas férreas metropolitanas, aos que souberam bem ilustrar o seu nome na defesa da Nação.

Na massa anónima dos ferroviários — em que todos têm, senão um filho ou um irmão, pelo menos um parente ou um simples amigo em missão de soberania no Ultramar — e de que há mesmo numerosos colegas integrados nas forças expedicionárias, caberá salientar entre outras inequívocas provas de solidariedade à actuação desses bravos soldados, a completa e imediata participação da classe na ainda recente subscrição da «Hora Nacional do Soldado» — que tanto êxito patriótico alcançou entre nós.

Assim, ao anunciar se, como de costume, mais um conjunto de heróis galardoados com o Prémio Governador-Geral de Angola e igualmente distinguidos pela Companhia, o «Boletim da C. P.», como órgão oficial do Caminho de Ferro, sente-se na obrigação indeclinável de alinhar com a Imprensa do País nas múltiplas e justas homenagens do apreço prestado ao esforço abnegado e heróico do soldado lusitano para com a Pátria eterna. Esta a razão do patriótico artigo que a seguir inserimos do sr. coronel piloto-aviador Edgar Cardoso, autor de numerosos trabalhos de investigação histórica militar, cuja colaboração é a todos os títulos honrosa e oportuna para esta Revista — como oportuna e honrosa temos para nós a homenagem que, destarte, desejamos prestar aos «Heróis de Angola».

FOI sob o signo da Paz e não à ponta da espada impiedosa, que Diogo Cão ergueu, na margem sul do Congo, o Padrão das Descobertas.

Portanto, a penetração de Portugal em África foi o início do Império do Coração, que criámos, unindo espiritualmente raças diferentes pelo anel do cristianismo redentor, para melhor contribuição da fraternidade entre os homens.

A aliança inicial firmada com o rei do Congo, convertido espontâneamente ao Catolicismo, foi todavia perdendo as suas características com o decorrer do tempo!

As lutas existentes em Angola, eram de

carácter tribal e a hostilidade ao branco — o germe da discórdia — só apareceu quando os holandeses invadiram aquelas regiões que descobríramos e estávamos civilizando, como cavaleiros lendários do Sonho e do Infinito: com a alma e o plasma da nossa lusitanidade.

Alferes Virgílio Fernando Pinto—Prémio Governador-Geral de Angola: concedido passe entre Lisboa - Bruçó e volta

Mas a cupidez do homem, ontem — como hoje e como sempre — faria perigar a integridade pátria nas plagas do Ultramar, e abriria o portal da História de Portugal em África, aos seus heróis!

A partir do Século XVII começam a escrever-se as primeiras páginas de oiro de uma epopeia que chega até aos nossos dias, aureolada por um fervor pátrio inultrapassável, que traz à memória o famoso verso de Petrarca:

. . . Un bel morir tutta
la vita onora . . . . . .

Morte ou Glória, foi a divisa da guarnição da Fortaleza de Massangano, que fora escolhida como capital de Angola, por D. Pedro de Meneses, seu capitão-mor, na luta contra os holandeses, durante a guerra da Restauração.

Quando o cerco estava mais aceso, o valente e nobre fidalgo, apontando o inimigo, gritou aos seus soldados: *As praças de el-rei D. João IV, nosso amo, não se rendem senão depois de todos mortos!*

E a série de heróis e figuras gradas da portentosa Angola, iniciada por Diogo Cão, continuada por Paulo Dias de Novais, o esforçado combatente e fundador de Luanda em 1574, viria do Passado ao Presente, numa esteira fulgente de glória inapagável.

Vemos assim as destacadas personagens de Salvador Correia de Sá, o libertador de Angola em 1648, e ao lado Luís Lopes de Sequeira, o capitão mestiço, cognominado o Nuno Álvares Pereira Africano, derrotando — nesse mesmo século — o rei do Congo na Batalha de Ambuila, numa desproporção de forças, quinze vezes superior, em relação aos aborígenes.

Depois a falange mais recente dos exploradores dos sertões, e dos bravos que fizeram a ocupação e a pacificação de Angola no último quartel do século passado e nos primórdios do presente.

Brilham assim os nomes dessas grandes figuras que foram Capelo, Ivens, Serpa Pinto, Silva Porto e logo após os dos soldados que construíram o actual Império, como foram Artur de Paiva, Roçadas, Paiva Couceiro, João de Almeida — o herói dos Dembos —, Pereira de Eça, Afonso de Cerqueira e tantos outros que conquistaram as esporas de oiro da imor-

1.º Cabo Manuel Francisco Pires Júnior —Prémio Governador-Geral de Angola: concedido passe entre Lisboa-Abrantes e volta

talidade, pelejando pela Nação e pela sua eternidade no decorrer dos evos.

Seguem-se outros que verteram generosamente o seu sangue, combatendo as tribos insubmissas a golpes de coragem e de civismo, desde o Zaire ao Ovampo, e que, fundidos no

anonimato, pertenciam aos lanceiros de Martins de Lima, aos dragões de Francisco de Aragão ou aos landins de Humberto de Atayde.

Gente de ontem que soube honrar o nome da sua nacionalidade e legou esse brasão de nobreza aos homens da geração presente, que foi proclamada como de resgate!

E esta é a verdade iniludível de uma mocidade, que tem bem decoradas as palavras escritas com emoção pelo grande comissário régio António Enes:

«Não esmoreceram no ânimo dos portugueses as antigas virtudes militares e do amor ao torrão

Piloto Civil Manuel da Silva Pereira Martins — Prémio Governador-Geral de Angola: concedido passe entre Lisboa-Braga e volta

natal que lhe deram o nome». — «Havemos de conservar intacto o domínio ganho com tanto esforço pelos nossos antepassados»!

Por esse maravilhoso dogma, vemos na hora que passa, — desde o início do terrorismo — ao lado dos colonos do Zaire e do Uíge, a Força Armada no empenho de prestigiar os seus maiores, na luta contra a barbárie instigada por vis renegados e por mercenários estrangeiros à sombra do Comunismo exterminador ou dos interesses capitalistas de além-Atlântico.

Observou-se deste modo, na fase angustiante da tragédia, o esforço titânico do soldado português — tão valente que precisa de ser refreado nos seus instintos — no afã acelerado e fogoso de conservar e depois reocupar essa parcela inalienável do nosso território: a cobiçada Angola!

Removendo abatises e os obstáculos das estradas e picadas; tapando valas e cortaduras; reconstruindo pontes, aluídas nos seus fundamentos, sob o fogo traiçoeiro das emboscadas; penetrando nas bravezas do mato, rasgando a carne nas espinheiras e devassando o mistério das densas e cerradas florestas, onde de cada árvore surge o perigo; vencendo as ciladas que o espreitam pelo alto capinzal, o nosso soldado, digno herdeiro das tradições fulgentes de outrora, foi conquistando terreno palmo a palmo, que o levou à reconquista do Congo nacional, sangrentamente iluminado pela fogueira da ira e da demência selvática.

Damba, 31 de Janeiro, Namboangongo, Quipedro, Sacandica e Pedra Verde, são nomes de povoações que recordam acções brilhantes das nossas Forças Armadas.

E começam a decorar-se nomes, como o do Alferes Robles, que sòzinho à frente do seu pelotão, conquistou uma senzala inteira revoltada às ordens do sinistro Holden Roberto; principiam a conhecer-se figuras como o Tenente Veríssimo, dos Pára-quedistas, brilhando na defesa de Damba e na reocupação de 31 de Janeiro; ou finalmente, torna-se relevante a acção dos homens da Força Aérea, salvando Mucaba, Sanza Pombo e dezenas de outras localidades, cercadas e como ilhas perdidas no Mar do Terror.

No dealbar da tragédia e na sequência imediata, a bravura heróica dos bravos colonos e o estoicismo das valorosas, mas parcas, forças terrestres seriam por si impotentes para conterem a vaga alterosa de genocídio que vinha rolando do Zaire até ao Cuanza e tudo procurava subverter até ao Cunene.

Haja em vista a desproporção de forças e a envergadura da operação: um soldado para 2000 rebeldes e para ocupar 65 km2.

Por isso, quando tocou a rebate, coube à

TAP o exaustivo papel de socorrer, amparar, municiar e dar de comer a esses punhados de homens que, de armas aperradas noite e dia, encurralados e barricados nas localidades, as defenderam com brio, galhardia e estrénuo amor pátrio, que torna grande uma Nacionalidade.

Foram os pilotos, como os coronéis Neto e Soares de Moura, majores Mascarenhas e Cardoso, capitães Roque e Negrão, e tantos outros, que a bordo dos seus aviões deram a única noção de presença na segurança e defesa do torrão patrimonial e evitaram o alarme entre as povoações; foram as Cruzes de Cristo das asas vingadoras que, nas horas de perigo iminente, confortaram essas gentes e lhes catalizaram as energias, levando-as egrègiamente a proezas homéricas, que são novas páginas de oiro na História de Portugal em África.

Mas se os civis e militares de Terra e Ar se evidenciaram notàvelmente, também a Marinha, de tão ricas tradições, não deixou os seus créditos por mãos alheias.

Os descendentes dos mareantes famosos da Era de Quinhentos, e do celebrado Batalhão de Marinha das Campanhas do Sul de Angola – afora as operosas acções de vigilância costeira, ou do Rio Zaire, com os seus modernos fuzileiros, e outras missões que especificamente lhe cabem – mostraram o seu valor e a sua valentia em terra e em combate, quando é enviado um Destacamento, do Ambrizete para Tomboco (30 km no interior), que ocupou, num vigoroso ataque terminado, com bravura, à baioneta.

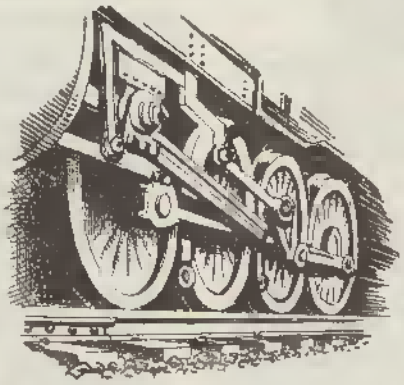
Prova-se assim que as qualidades rácicas não se obliteraram; conservam-se bem despertas e impolutas na gente de hoje – afinal os portugueses de sempre que se têm batido leoninamente, com o sorriso nos lábios e por vezes com a morte já no coração!

Sem dúvida, o nosso soldado, pela facilidade de adaptação ao ambiente e ao clima inclemente e no desembaraço posto no cumprimento das mais árduas missões – quantas vezes à torreira do sol escaldante e quantas outras, sob uma chuva diluviana – veio mostrar que este sangue novo a pulsar no corpo de Portugal é uma das páginas mais válidas nos anais das Forças Armadas.

Provàvelmente deve ainda correr muita água dos rios angolanos para o glauco Oceano, antes que o bom senso ilumine os cérebros transviados e a paz reine em terras do Ultramar.

O nosso soldado lá estará vigilante, para afirmar ao Mundo que já venceu e vencerá todas as batalhas, com a trilogia Terra-Mar e Ar em harmónica cooperação.

A Morte espectral pode cingir o seu manto fatal e invisível ao corpo daqueles que venham ainda a perecer no Campo da Honra, mas ela, não fará mais do que, em estranha alquimia, transformar o vermelho do sangue vertido em doiradas folhas de serviço à Pátria, como prova heróica e clamorosa da Unidade espiritual do nosso Império!



REFORMAS

JOÃO CAMARINHAS

CHEFE DO SERVIÇO DA FISCALIZAÇÃO DAS RECEITAS

NÃO fora o temor de parecermos irreverentes — quando em nós só há sentimento de respeito, de admiração e de estima pelo ilustre ferroviário — apresentaríamos a vida profissional do sr. João dos Santos Camarinhas como um conto, um belo conto ferroviário — simples, humano e enternecedor, em que tudo começa bem e acaba melhor. «Era uma vez...». Creiam que não seria preciso imaginar muito ou acrescentar sequer colorido à história — verdadeiramente honrosa para o caminho de ferro, pelo apego que representa à profissão — da carreira de tão dedicado servidor que desde a modesta categoria de aspirante de factor, passando gradativamente por todos os postos do quadro do pessoal de estação, se guindou, por justiça e por mérito próprio, a um dos mais altos postos de comando da hierarquia ferroviária.

João Camarinhas, filho de um humilde mas honrado agulheiro, nasceu na estação da Covilhã. Como seu irmão — que também viria mais tarde a ser ferroviário — cresceu a brincar com os «tire-fonds», com o balastro, com os comboios a valer! Fez-se homem a contactar com a gente e as coisas da via férrea, sentindo no latejar das veias e no palpitar do coração os problemas quotidianos que o caminho de ferro, com as suas implícitas alegrias e vicissitudes, impõe a todos os seus servidores. Em criança conhecia já muito da terminologia ferroviária e não poucas vezes auxiliava, compenetrado, o pessoal da estação em tarefas ocasionais.

Aprendeu assim a amar o caminho de ferro pelo próprio caminho de ferro — vivendo-o como se vive uma virtude ou um vício inveterado, sem olhar a interesses, a resultados — bons ou maus — que daí lhe pudessem advir. Não admira pois que rendido ao fascínio irresistível que nele exercia a via férrea, ingressasse pleno de euforia, numa radiosa manhã de Novembro de 1908, na profissão que era o grande sonho da sua vida — e que, tanto por vocação hereditária como por forte ideal, viria a desempenhar com o maior entusiasmo e dedicação, prestigiando-a e dignificando-a. Tinha então 15 anos, apenas!

Do que foi a sua notável carreira — apenas interrompida para servir a Pátria nos longínquos campos da Flandres, como combatente da I Grande Guerra Mundial — e do que foi a sua acção pessoal ao longo de cinco décadas e meia de esforço físico e moral, de abnegação e desejo de bem servir, é bastante eloquente o brilhante discurso que adiante reproduzimos, do seu mais directo colaborador. Acrescentaremos apenas que a vida profissional de João Camarinhas, servindo no caminho de ferro ùnicamente pelo prazer de o servir, fica como um exemplo e um estímulo aos mais novos — um estímulo e um exemplo de um bom camarada que conseguiu elevar bem alto a chama da devoção a

Ao centro, o sr. João Camarinhas ladeado pelos Chefe e Subchefe da Divisão de Exploração, durante a sessão de homenagem que lhe foi promovida.

uma profissão digna, plena de tradições, como é a do ferroviário.

* * *

Para despedida do sr. João dos Santos Camarinhas, promoveram os seus colegas e subordinados uma sessão de homenagem, no pretérito dia 30 de Dezembro. Sala repleta – a ala nova, do topo norte do E. P. de Santa Apolónia, inaugurada nessa ocasião. Mais de 200 assistentes – entre os quais numerosas senhoras – muitos sem possibilidade de entrarem na vasta sala superlotada. A sessão resultou numa das manifestações mais simpáticas e significativas que se têm realizado no meio ferroviário. Estavam presentes, entre muitos outros funcionários superiores, os srs. engs. Júlio dos Santos e Azevedo Nazareth, chefe e subchefe, respectivamente, da Divisão de Exploração. Estava igualmente presente o sr. Prof. Dr. Faria Lapa, antigo chefe da Divisão Comercial.

O sr. dr. Francisco Cândido dos Reis, subchefe do Serviço de Fiscalização das Receitas, no uso da palavra.

A abrir a sessão, o sr. dr. Francisco Cândido dos Reis, subchefe do Serviço de Fiscalização das Receitas, disse:

É para mim extremamente grato e honroso proferir algumas singelas palavras na homenagem de despedida que aqui estamos prestando ao Chefe de Serviço, Sr. João dos Santos Camarinhas — que atingiu o limite de idade estabelecido pela lei inexorável dos Regulamentos, em pleno vigor físico e juventude de espírito, quando ainda muito seria de esperar da sua valiosa e eficiente acção em benefício da Companhia que servimos.

O tempo, porém, não perdoa e chegou a altura solene do render da guarda! Render — que é honra e não renúncia e que em todos nós, subordinados, colegas e amigos, deixa um sentimento de vácuo, de enternecimento e de amisade, a perdurar.

Foram exactamente cinquenta e cinco anos de labor intenso ao serviço da Companhia - cinco décadas e meia que representam outro tanto tempo de esforço físico, de saúde gasta e de dedicação profissional, de um funcionário que deu tudo — sem nada pedir! Anos de abnegação, de sacrifícios, de canseiras esforçadas, mas que foram bem compreendidos e reconhecidos pelas altas esferas da Empresa que não deixaram de o guindar, com toda a justiça e por mérito próprio, de uma carreira inicial assaz modesta a um dos mais altos postos de comando da hierarquia ferroviária!

Dignificou-se assim o funcionário probo, o trabalhador incansável, o ferroviário que todos nós prezamos – e que tão bem soube honrar e dignificar uma classe que cada vez há-de ascender mais alto!

Tendo sido admitido apenas com 15 anos de idade ao serviço da C. P., com a categoria de praticante de factor em 15 de Novembro de 1908, o Sr. João dos Santos Camarinhas elevou-se da sua condição de humilde mas honesto servidor, a um lugar para o qual são exigidas qualidades bem raras, de trabalho, de inteligência, de probidade e de ponderação — predicados estes que sempre mostrou possuir plenamente e que viria a confirmar, exuberantemente, durante os 17 anos que serviu como Chefe do Serviço da Fiscalização das Receitas – ante o reconhecimento unânime e comprovado dos seus superiores hierárquicos que nele depositaram sempre a maior confiança e lhe creditaram sempre a maior admiração.

Da sua matrícula consta entre outros um expressivo louvor que lhe foi consignado, por ocasião da interdição ao Público da estação de Lisboa (Rossio), no decurso das obras de electricação no túnel, que forçaram a criar-se, em circunstâncias difíceis mas particularmente eficientes, um serviço especial de venda de bilhetes em algumas estações satélites de Lisboa.

Na qualidade de Chefe do Serviço da Fiscalização das Receitas, o Sr. João dos Santos Camarinhas teve preponderante influência na racionalização do trabalho de controle efectuado nas estações e escritórios.

Entre muitas modificações, representando nítido espírito de progresso, uma houve que pela sua relevância e pelo carinho pessoal que sempre lhe con-

sagrou, merece, neste momento, destaque especial: referimo-nos à acção educadora exercida durante a sua chefia sobre o pessoal de revisão, criando e desenvolvendo uma mentalidade nova no trato com os passageiros, segundo uma fórmula que hoje é justamente reconhecida e consagrada.

É evidente que só num «bom ferroviário» — em toda a acepção que esta palavra comporta — se poderiam consubstanciar as qualidades que o nosso Chefe de Serviço, no decorrer da sua longa carreira ferroviária, mostrou possuir. Assim é que, enquanto esteve à frente do Serviço da Fiscalização das Receitas, soube sempre tomar as decisões mais aconselháveis e oportunas, nunca se desviando dos princípios mestres da justiça que nortearam sempre a sua vida ao serviço da Companhia. A demonstrar, plenamente, a verdade destas palavras, está a circunstância de se encontrarem aqui, neste momento, alinhando com os seus subordinados mais directos, funcionários de outros serviços e pessoas estranhas à própria Companhia.

Deverá ser consolador para o nosso Chefe — que deve considerar tal circunstância, com legítimo orgulho, como determinante de plena consciência do dever cumprido — ver-se rodeado assim, nesta hora de saudade, por tão numeroso grupo de amigos — que o estimam e o admiram!

E deve igualmente ser-lhe muito grata a honrosa presença, entre nós, do Senhor Professor Doutor Faria Lapa, seu — e nosso — ilustre e prestigioso Chefe de Divisão, que, não obstante estar reformado, continua a sentir e a viver os problemas da Companhia, como genuíno e qualificado ferroviário que é, não olvidando, neste momento de despedida, o seu antigo e dedicado colaborador.

Excelentíssimo Senhor Camarinhas:

As palavras que acabei de pronunciar não foram ditadas por mera cortesia. Foram ditadas sim, pelo grato sentimento de amizade e exemplo de apego à profissão ferroviária que o convívio diário consigo, a todos nós habituou — e serviu de exemplo! Ao deixar-nos, fique certo de que a recordação da sua presença ficará, como pessoa da Casa que é, a perdurar amistosamente neste seu Serviço — onde tão dilatados anos serviu, com o maior aprumo, com o maior prestígio e com a maior dedicação!»

Seguiram-se no uso da palavra os srs. Pedro de Freitas, fiscal de revisores, reformado — que num emocionante improviso, enalteceu o carácter, as qualidades de bondade, competência e honestidade do homenageado — e o dr. Aníbal Vasconcelos Esteves, médico do Sindicato dos Ferroviários, no Barreiro, que igualmente se associou, com palavras repassadas de sentimento, aos predicados morais do homenageado.

Foi então entregue ao sr. Camarinhas, pelo inspector principal sr. Alberto Matias, uma grandiosa e artística salva de prata, toda esculpida com motivos ferroviários diversos, com uma significativa legenda, gravada. Igualmente lhe foi feito presente de um pergaminho com saudação assinada por todos os componentes do Serviço, leitura e entrega efectuada pela mecanógrafa D. Maria Alexandrina Lopes Soares. A culminar esta série de lembranças, a escriturária principal D. Bebiana dos Santos, na qualidade de ferroviária mais antiga do Serviço, fez-lhe oferta de um lindo ramo de rosas.

Após se ter procedido à leitura de numerosos telegramas e cartões de saudação, falou o sr. eng. Júlio dos Santos, que representava o Director-Geral da Companhia. Em breves palavras testemunhou ao sr. João Camarinhas o apreço e reconhecimento da Companhia pelos seus valiosos serviços e deu-lhe conta dos expressivos louvores do Conselho de Administração e da Direcção-Geral

Um aspecto parcial da assistência que por completo enchia a vasta sala

pelo zelo, dedicação, probidade e inteligência com que serviu a C. P. durante tão longo lapso de tempo que foram os seus 55 anos de bons e excelentes serviços prestados à causa ferroviária.

A terminar, o sr. João dos Santos Camarinhas — sempre vibrantemente aclamado como o fora ao entrar na sala — proferiu as seguintes palavras:

Desejaria que o meu coração me poupasse a emoções e permitisse dizer o que me vai na alma!

Duvido que assim suceda — e por isso serei breve.

Quiseram os meus amigos e os meus companheiros de trabalho vir aqui, hoje, trazer-me o abraço de despedida, neste chamado render da guarda, depois de 55 anos, um mês e 15 dias de serviço.

Fico-lhes profundamente reconhecido pela atenção e também por assim me proporcionarem a oportunidade, que aproveito, para evidenciar que à leal e dedicada colaboração e esforço de todos que comigo serviram, se deve atribuir o que de bom possa ter resultado do nosso trabalho.

Filho e irmão de ferroviários, nasci na estação da Covilhã, e, portanto, nos limites do Caminho de Ferro. Nunca desempenhei qualquer outra actividade, pois até quando ainda escolar, já nas horas vagas auxiliava os agentes de serviço.

Pena tenho que tais circunstâncias não favoreçam na contagem, desde então, a antiguidade como ferroviário, para assim passar à minha nova situação com igual tempo de serviço e de idade!

No decorrer de tantos anos fiz, como é natural, uma longa carreira desde que no dia 15 de Novembro de 1908, com 15 anos de idade, fui admitido ao serviço da Companhia, como praticante, na estação de Santarém. Tal carreira só foi interrompida por ter sido mobilizado quando da guerra de 1914/19/18, passando então a actuar no Norte da França, sob o comando do general Raul Estevez, que recordo com saudade.

Regressado à Pátria, voltei ao meu lugar então de amanuense e lancei-me novamente na caminhada do trabalho, vivendo sempre a minha profissão por amor, pois assim tudo é simples, tudo é fácil de vencer. Graças a Deus, pouco tive de pedir sempre confiado na justiça dos meus superiores, justiça que nunca me faltou.

Chefe do Serviço da Fiscalização das Receitas durante 17 anos, não afirmarei que tudo foram rosas durante este período de tempo, mas se alguns espinhos houve, eles tiveram o condão de reforçar em mim a vontade de cumprir sempre mais e melhor, e até de avivar a estima.

Atingido pelo limite de idade, compreendo e aceito como natural e normal a minha nova situação. Estou mesmo em crer que não irei encontrar dificuldades de adaptação, isto porque desde há tempo me venho convencendo a mim mesmo de que o «render da guarda» é implacável e que se devem considerar felizes os que lá chegam. Só peço a Deus me dê saúde!

A entrega de um lindo ramo de flores ao homenageado pela sr.ª D. Bebiana Santos — a funcionária mais antiga do Serviço.

Após testemunhar o seu muito reconhecimento e apreço aos srs. Director-Geral, Chefe e Subchefe da Divisão, Prof. Doutor Faria Lapa e ao seu adjunto, o sr. Camarinhas disse a terminar:

Finalmente aos meus companheiros de trabalho com quem sempre contei, quer os de perto, quer os de longe, dedicados e até amigos que tanto facilitaram a missão do meu cargo, para todos, quer os presentes, quer os ausentes que por quaisquer circunstâncias não puderam comparecer, vai o reconhecimento e agradecimento profundos de quem nunca os esquecerá.

Bem hajam!

* * *

Ao dedicado ferroviário, apresenta o «Boletim da C. P.» os seus mais cordiais votos de feliz reforma.

Estações Floridas

Pelo engenheiro-agrónomo SIMPLÍCIO DUARTE

(Do Júri do Concurso das Estações Floridas)

Os salgueiros arbóreos

QUANDO nos referimos, há tempos, aos freixos e aos ulmeiros, teria vindo a talho de foice o género *Salix*, ou seja, os *Salgueiros*, outras árvores de folha caduca de que agora vamos falar, porquanto são, tal como aqueles, importantes constituintes da paisagem das zonas ribeirinhas do nosso País.

Os salgueiros pertencem, com os choupos, à família das Salicáceas e, como muitos destes, vegetam, geralmente, em solos com elevado grau de humidade, mesmo encharcados e inundáveis pelas cheias invernais, durante a época do seu repouso vegetativo, em que se encontram pràticamente despidos.

A própria designação *Salix* é primitiva e teria, segundo se supõe, a sua origem nas duas palavras celtas *sal* e *lis* que queriam dizer «próximo da água». Os salgueiros são plantas das zonas temperadas da Europa e da Ásia, diminuindo a sua presença para o Sul destas zonas. No N. de África é já bastante raro. Em altitude, podem elevar-se até uma certa cota desde que não atinjam a das neves perpétuas.

Conhecem-se umas duzentas espécies de salgueiros, a maioria de porte arbustivo, mais ou menos ramoso e amoitado, às quais se juntam um certo número de híbridos naturais e de variedades que vêm aumentar as dificuldades com a identificação das espécies.

Diferentemente das outras árvores, os raminhos dos salgueiros distinguem-se por terem uma só escama, à maneira de tampa, a proteger os gomos donde brotam as folhas ou flores.

Procuraremos dar, agora, alguns elementos para a caracterização dos salgueiros que vamos citar mas, entretanto, teremos de chamar a atenção para as pequenas espigas, fàcilmente desarticuláveis, de flores nuas (sem pétalas), designadas por amentilhos, e que, provàvelmente, nunca foram observadas, de perto, embora todos nós possamos conhecer um salgueiro, de longe.

Tipos de folhas de salgueiros:
a — *Salix alba*
b — *S. fragil*
c — *S. babylonica*
d — *S. viminalis*
e — *S. salviifolia*
f — *S. cinerea*
g — *S. atro-cinerea*

Esses amentilhos, de forma ovóide ou cilíndrica, e erectos, são constituídos, uns, apenas por flores masculinas, portanto, portadoras de estames (mais vulgarmente 2 a 5) e de pólen, outros, só por flores femininas que, por possuírem o ovário, são as que dão semente. Ora, na base de cada uma destas pequenas flores encontra-se uma folhinha rudimentar denominada *brácteа* que, nuns salgueiros, é uniformemente pálida, e noutros, é acastanhada ou com a extremidade anegrada. Além disso, os pés (pedúnculos) dos amenti-

lhos podem ser desenvolvidos (amentilhos pedunculados) ou não existirem (amentilhos sésseis) e terem a sua base provida ou desprovida de folhas mais ou menos desenvolvidas.

Com estas indicações podemos, agora, dividir os nossos salgueiros em dois grupos de espécies. Num, os amentilhos são pedunculados, com folhas na base, e possuem brácteas descoradas em toda a extensão; as folhas das árvores são em forma de ferro de lança (lanceoladas) estreito e alongado, de margem serrada, com pêlos acetinados ou sem pêlos, e os ramos, embora flexíveis, são por vezes muito frágeis, destacando-se no ponto de inserção.

O outro grupo compreende os salgueiros com amentilhos sésseis ou curtamente pedunculados, sem folhas na base ou, quando muito, com pequentíssimas folhas, e nos quais as brácteas são denegridas no cimo; as folhas adultas são também alongadas mas mais estreitas que no anterior ou, então, bastante mais largas e têm a margem quase inteira mas, no caso desta se apresentar serrada, a página inferior das folhas possuirá pêlos curtos enfeltrados com a consistência do cotão e as nervuras terão o aspecto duma rede, bastante pronunciada.

Fazem parte do primeiro grupo o salgueiro branco, *Salix alba*, o *Salix fragilis* ou salgueiro frágil e o *Salix babylonica* que vem a ser o salgueiro chorão.

O salgueiro branco estende-se por toda a Europa Central, desde o Atlântico até à Rússia e à Ásia, e aparece, embora pouco abundante, no N. de África. Em Portugal, encontra-se principalmente no Centro e no Sul, marginando os rios, e nos locais húmidos. É uma árvore que atinge os 25 m. de altura, com copa arredondada no cimo e ramos ascendentes, flexíveis, quando novos, e pouco quebradiços pela base, acastanhados ou amarelados; o tronco pode engrossar bastante e apresenta-se coberto de escamas, cinzento-acastanhado e fendilhado. As folhas são finamente dentadas, 4 a 6 vezes mais compridas que largas, esbranquiçadas e acetinadas nas duas faces, ou só na inferior, pelo menos quando novas. As flores masculinas têm só 2 estames e as brácteas do amentilho são peludas na extremidade.

Existem algumas variedades como a *vitellina*, que não passa dum arbusto e que se distingue pelos ramos amarelo-vivo ou alaranjados e é muito usada no fabrico de cestos, e a *coerulea*, com ramos verde-azeitona e folhas glaucas e sem pêlos na página inferior.

O salgueiro frágil, hoje espontâneo na Europa, onde sobe até à Escandinávia, foi introduzido da Ásia. Em Portugal, inicialmente cultivado nas margens dos rios e das valas, desde o Minho ao Algarve, pode considerar-se actualmente uma espécie subespontânea. É geralmente de porte mais baixo que o salgueiro branco (10 a 12 m) embora em determinadas condições se possa desenvolver muito mais. Os seus ramos ligam-se ao tronco, quase em ângulo recto, sendo, portanto, pràticamente horizontais, e, como o nome específico indica, são bastante quebradiços até mesmo pela acção do vento, especialmente quando as árvores já têm uma certa idade; esses ramos caindo no terreno podem chegar a enraizar-se, constituindo um meio fácil de propagação. As folhas novas escurecem quando secas; as adultas são desarticuladas, 4 a 5 vezes mais compridas que largas, sem pêlos ou um pouco acetinadas, de cor cinzento-pálido, na página inferior, e verde claro, na superior, onde apresentam, quando observadas com uma lente, grande quantidade de pequenos orifícios acinzentados.

O salgueiro chorão verdadeiro é uma árvore bastante divulgada nos parques e jardins, sobre os relvados ou à beira dos lagos, em virtude do seu aspecto altamente decorativo. É uma espécie originária do Cáucaso, cultivada em quase todo o Mundo, nas zonas temperadas e quentes.

Não ultrapassa os 10 a 15 m de altura com os seus ramos pendentes muito flexíveis de cor verde-pálido. As folhas novas também escurecem quando secas; as adultas são 6-8 vezes mais compridas que largas, sem pêlos, verde claro, de margem miudamente serrada e terminam em longa ponta. Os amentilhos são pequenos e aparecem, em geral, ao mesmo tempo que as folhas.

Existem algumas variedades de salgueiro chorão

Alguns aspectos da floração dos salgueiros:
a — flor masculina com 2 estames, bastante ampliada, mostrando, na parte inferior, a bractea;
b — amentilhos masculinos de *S. alba*;
c — amentilhos masculinos de *S. fragilis*;
d — amentilhos masculinos de *S. cinerea*.

consoante a cor dos ramos e o seu porte, considerados, por vezes, híbridos com o *S. alba*. A variedade *annularis*, de ramos fortes, semierectos, e de raminhos pendentes, é muito curiosa com as suas folhas enroladas para trás em forma de anel.

No segundo grupo, incluem-se o *Salix cinerea* ou borrazeira negra, o *Salix salvifolia* borrazeira branca, ou sázeiro, e o *Salix virminalis*, o verdadeiro vime ou vimeiro francês.

A borrazeira negra é uma pequena árvore que aparece mais ou menos por todo o País, principalmente no Minho Encontra-se, também, na Itália, no N. de Espanha, na Europa Central e do Norte, na Rússia e na Sibéria. Os raminhos novos são de cor de cinza e aveludados e os botões florais muito peludos. As folhas são mais largas que nos salgueiros anteriores, elípticas, lanceoladas ou ovais, com a maior largura no terço superior e a ponta curta, de margem inteira, ondulada-crenada, ou denticulada, mais ou menos peludas na página superior, e cinzento-cotanilhosa, na inferior.

A variedade *atro-cinerea*, por vezes considerada espécie, é muito frequente e tem os raminhos caracteristicamente denegridos.

A borrazeira branca ou sázeiro é também uma pequena árvore de ramos compridos e flexíveis, que só se encontra em Portugal, disseminado por todo País, e um pouco na Espanha, em que as folhas estreitamente lanceoladas, mas por vezes em forma de espátula, são 5 a 7 vezes mais compridas que largas, brancas e cotanilhosas, quase que farinhosas, na página inferior, e acinzentadas, também cotanilhosas, na página superior.

Por último, o vimeiro francês originário da Europa Oriental, que é cultivado principalmente no Norte, nas margens dos rios, não é mais que uma pequena árvore, que excepcionalmente apenas atinge os 10 metros. Os ramos são erectos e os raminhos bastante compridos, muito flexíveis, passando de cinzentos e aveludados a verde-azeitona e sem pêlos, com a idade. As folhas são estreitas e muito compridas (10 a 12 vezes a largura), de margens enroladas para baixo e com a página inferior densamente sedosa e prateada. É muito cultivada para o fabrico de vergas e forma densas sebes ao longo das margens dos rios.

Embora os salgueiros sejam plantas de terrenos bastante húmidos, podem desenvolver-se mesmo sem ser no seu meio próprio, desde que não lhes falte a rega e em local próximo de vales e de fossos, onde a sua implantação pode ter interesse. Em algumas estações de zonas baixas que ocupam terrenos bastante frescos, por vezes atravessados por valas, poderão utilizar-se com sucesso os salgueiros mencionados, especialmente para a constituição de vedações e sebes. Para árvores de sombra só estarão mais apropriados o salgueiro branco, o frágil e o chorão.

O que poderá fazer em Março no seu jardim

Além da preparação da terra para as sementeiras e plantações da época, o começo da Primavera, com a seiva prestes a circular, promovendo a nova rebentação, oferece-lhe um bom ensejo para plantar arbustos e árvores ornamentais, com bastante sucesso, se acaso já não o fez nos meses anteriores, assim como para proceder ao desenvasamento das plantas que o necessitem e sua divisão, substituindo a terra ou arejando e melhorando a antiga, lotando-a com terriço e adubando-a com um adubo fosfatado (fosfato Thomas ou superfosfato), com um adubo azotado (sulfato de amónio, especialmente para as plantas que exigem terras ácidas) e com um fertilizante potássico, na proporção respectivamente de 30 g - 20 g - 20 g, por cada 5 Kg. de terra.

Pode podar, ainda, as plantas que só venham a florescer no Verão assim como as roseiras de rebentação tardia, e cortar as sebes.

Pode proceder também à divisão das plantas vivazes que florescerem no Verão e no Inverno.

PLANTAÇÕES — Acanto, *Achillea*, agapantos, *Ajuga reptans*, aloés, *Allyssum* (açafates), aquilégias, armérias, ásteres, astilbe, *Cerastium*, *Chloroplytum*, *Chrysanthemum* (malmequeres), Convallaria majalis (muguet), *Coreopsis*, *Cortaderia* (penacheiro), cravinas, *Cuphea*, *Delphinium* (esporas), flox, *Gazania* (estrela do meio-dia), gerberas, gerânios, gnafalio, grama, *Helenium*, *Kniphofia* margacinha, Mesembriantheum (chorão e chorina), *Nepeta*, patas de cavalo, primulas, *Rudbeckia*, *Santolina*, saxífragas, *Sedum*, senécios, *Stachys lanata*, *Thymus* (tomilho), trevo-de-4-folhas, verbena híbrida, verónica, *Vinca* (pervinca), violetas.

SEMENTEIRAS DE ESPÉCIES VIVAZES — *Em viveiro: Alyssum* (açafates), *Althaea rosea* (malvaisco), aquilégias, ásteres, *Heliotropium* (baunilha), begónias-sempre-em-flor e tuberosas, ciclamens, cóleos, cravos, cravos-dos-poetas, cravinas, dálias, *Physalis*, *Geum*, primulas, verbenas, salvias, estatices.

Em local definitivo: Althaea rosea (malvaisco).

SEMENTEIRAS DE ESPÉCIES ANUAIS — *Em viveiro:* Ageratos, *Amarantus* (caudas de raposa), amores-perfeitos, assembleias, bons-dias, bocas de lobo, campânulas, centáureas, cinoglossas, *Klarckia*, *Coreopsis* (estrelas do Egipto e outras), cosmos, *Tagetes* (cravos túnicos), *Lychnis* (cruz de Jerusalém), galhardas, godécias, lobélias, *Chrysanthemum* (malmequeres), *Helichrysus* (malmequeres de palha), manjericos, maravilhas, matricária, melindres, *Mina lobata*, *Mimulos*, *Gomphrena* (perpétuas), petúnias, planta de ovos, *Portulaca*, primulas, saudades, sécias, silenes, valverdes, violetas, zínias.

Em local definitivo: Acrolínio, *Adonis* (casadinhos) assembleias, balsaminas, bons-dias, boas-noites, bocas de lobo, cabaças, *Celosia* (cristas de galo), centáureas, chagas, *Clarckia*, *Cobaea*, *Cucurbita* (abóboras ornamentais), *Coreopsis* (estrelas do Egipto e outras), cosmos, *Crysanthemum* (malmequeres), dólicos, ervilhas de cheiro, *Eschscholtzia* (papoilas da Califórnia), *Delphinium* (esporas), feijoeiro de jardim, flox, girassóis, gipsófila, *Lagenaria* (abóboras ornamentais), linho de jardim, martírios, papoilas, reseda, ricino, salpiglossa, silenes, *Schizanthus*, senécios.

O boletim do "Totobola"

Por ISILDA DE MATOS MENDES

O Senhor Sebastião Lopes e a sua extremosa esposa, a D. Lúcia, constituíam o que se pode chamar um casal perfeito. Iam nos vinte e oito anos de casados, e só se recordavam de ter tido um desentendimento quando, uma vez, por acaso e sem intenção, a D. Lúcia se lembrara de afirmar que o Sporting também era um bom clube. Sim, porque o Senhor Sebastião Lopes era um benfiquista ferrenho, daqueles que não cedem um passo na defesa da *sua* cor. A comparação do Benfica com o rival mais próximo, aquela afirmação de que *também* era um bom clube, feriram-no no mais fundo da sensibilidade. Porque o Senhor Sebastião era daqueles que defendem a máxima «antes quebrar que torcer»... Afora essa pequena tempestade doméstica, nunca, porém, as águas quietas da boa harmonia conjugal haviam sido perturbadas.

O Senhor Sebastião Lopes era um bom marido. Vinha directamente do escritório para casa, e de casa para ali ia todos os dias, invariàvelmente. As suas únicas ausências do lar eram motivadas pelas saídas do *seu* Benfica. Nesses dias, sim, que bem o justificava a necessidade de ir apoiar o seu clube, fosse ele jogar, embora, a bons quilómetros de distância e debaixo do mais violento temporal.

Nos campos de jogo da província, era então certo que o Senhor Sebastião perdia a habitual compostura, e berrava, (perdoe-se o termo, mas é o único adequado...) e gesticulava, como se estivesse possesso do demónio... futebolístico.

A D. Lúcia deixara-se contagiar um pouco pela *doença*, e já sabia afirmar que A era mais rápido do que B, e que o golo invalidado fora um autêntico roubo à sua equipa. Esclareça-se, em jeito de elucidação, que a D. Lúcia seguia as evoluções dos desafios através da telefonia, pois não era hábito acompanhar o marido aos rectângulos de jogo.

Um dia, a vizinha do lado perguntara-lhe:

— A D. Lúcia não faz o «Totobola»?

— Eu, não, D. Ester. Pouco sei daquilo... O meu Sebastião é que não falha uma semana. À segunda-feira, já ele anda às voltas com o boletim! Sabe... eu daquilo não entendo...

— Nem eu! Mas faço-o sempre! O que é preciso é escrever qualquer coisa, mesmo à toa. O seu marido nunca a ensinou?

A D. Lúcia mordeu os lábios, um tudo nada despeitada. De facto, o Sebastião, sempre tão amigo de lhe confiar os seus segredos, as suas aspirações, era, a este respeito, absolutamente reservado.

Enquanto esperava pelo jantar, ou após este, fechava-se na sala, todo entregue às suas lucubrações, como cientista que, em seu gabinete, se debruçasse sobre o mais sério problema. A mulher nunca o importunava nestas ocasiões, respeitando em absoluto as meditações, profundas do seu Sebastião. Às vezes, pela semana adiante, o boletim do «Totobola» sofria ainda modificações e, lá por voltas de quinta ou sexta-feira, era então certo que o Senhor Sebastião Lopes dava por findos os seus trabalhos de previsão, indo entregar, muito circunspecto, o boletim na tabacaria em frente.

Quando tal acontecia, a D. Lúcia ficava sempre a sonhar. Talvez esta semana... quem sabe?... Depois, numa corrente de pensamentos subsequente, a D. Lúcia olhava em redor de si e, mentalmente, ia colocando em cada canto os objectos que há muito desejava: — «Ali, um aparelho de televisão... além, um candeeiro bonito, daqueles de pé alto, e o respectivo jogo de «maples», onde, ao serão, fruiriam, em sossego, abençoados ócios... mais longe na cozinha, um belo frigorífico, coisa que há muito lhe entrara no rol dos desejos e, na parede oposta, pequenina e airosa nas suas linhas modernas, uma máquina de lavar...

Estes sonhos repetiam-se todas as semanas, para, em cada domingo, por volta da hora de jantar, se esfumarem, em contacto com a realidade, agora personificada na figura do Senhor Sebastião, que regressava a casa proferindo o habitual «boa noite», no ar pachorrento de sempre, prova evidente de que não acertara nos treze resultados...

Naquela quinta-feira, o Senhor Sebastião dissera à mulher:

— Hás-de pôr-me aí a jeito o fato cinzento, porque eu vou no domingo ao Norte, e esse fato sempre é mais quente do que o azul...

A D. Lúcia nem perguntara o que ia o marido fazer ao Norte. Bem ela o sabia, pois acompanhava as noti-

cias, tendo conhecimento de que, na próxima jornada, o Benfica jogaria *fora de casa*.

Por isso, aprontou, sem comentários ou perguntas, a indumentária do marido, não se esquecendo de, na pequena mala que era companheira habitual do Sebastião, guardar, além do farnel para a viagem, uma bandeirinha do Benfica e um apito, objectos muito viajados e já deveras entendidos em matéria de desafios, a que jamais faltavam.

No sábado, o Senhor Sebastião deitou-se mais cedo do que o costume. Queria estar *fresco* na manhã seguinte, em pleno uso das suas faculdades, a fim de bem poder analisar, discutir e julgar o desafio, nos mínimos pormenores. É que ele era um benfiquista — como dizia, orgulhosamente — e um benfiquista nunca se deixa ludibriar!...

Nos primeiros dez minutos da partida, já o Senhor Sebastião aliviara o nó da gravata, para melhor poder gritar, quando julgava oportuno. E, se mais braços tivera, mais trabalho lhes atribuíra: na mão esquerda, a bandeira do Benfica agitava-se a todo o momento, enquanto a mão direita se erguia, de minuto a minuto, umas vezes para incitar, outras para num gesto ameaçador fulminar árbitro, jogadores e adeptos do clube adversário. Como polícia colocado em cruzamento de tráfego intenso, o Sebastião, a plenos pulmões, utilizava o seu apito, enchendo o ar com silvos estridentes, que não poucas vezes fizeram resmungar alguns circunstantes não-benfiquistas.

— Ai, homem! Que felicidade! Tanto dinheiro! Eu nem sei o que pensar de tudo isto!...

No final do desafio, o Senhor Sebastião estava exausto, mas feliz! O seu clube ganhara, e isso era tudo quanto ele queria! Com ares triunfantes, como se tivesse tomado parte no jogo, ia exclamando, em voz alta, que «assim é que era jogar!» e que «quem é bom, mostra sempre que o é!»... Sentia o peito dilatar-se-lhe de felicidade, e tanto, que quase sufocava.

Ora, o certo é que, na vida, nem tudo são rosas! E o Sebastião, com a alma desafogada, nem supunha

que o demónio da inquietação o aguardava, bem próximo dali...

Antes de tomar o comboio que o traria a Lisboa, passou por um café. Os resultados do «Totobola», já afixados, lembraram-lhe a conferência do seu boletim. Puxou a carteira e empalideceu, a seguir: esquecera-se de entregar o boletim!

Correu depressa os olhos sobre ele, comparando os resultados. Um .. dois... três... dez... onze... doze e... treze! Pois era verdade que acertara em treze resultados? E que não entregara o boletim? Sentiu a cabeça rodopiar-lhe, e teve de apoiar-se, para não cair. Depois, voltando a si, olhou de novo o impresso seguro nos dedos trémulos e dirigiu-se ao proprietário do estabelecimento:

— O Senhor vê? Vê? Olhe que eu cheguei agora aqui, e já tinha isto feito! Vinha feito, desde Lisboa! Pois não é verdade que eu cheguei aqui agora mesmo? O Senhor pode testemunhar, não pode? Junto da Santa Casa, claro...

O homem, carrancudo, aborrecido com a derrota do clube local e sem perceber o que o cliente queria, perguntou, de mau humor:

— Mas, afinal, o que é que o Senhor deseja?

— O que desejo?! Essa é boa!!! Quero que o Senhor ateste que eu não sabia os resultados, e que entrei na sua loja com o boletim já preenchido e certo. Apenas me esqueci de o entregar!... Pois não acha que uma pessoa que não é reincidente merece perdão, da primeira vez que comete uma falta? O Senhor não acha?

— Eu não acho nada! Esqueceu-se... pronto! Está esquecido!

— Pronto?! Então não vê que eu tenho treze resultados certos? — e o Sebastião, fora de si, agitava o impresso junto do rosto do interlocutor.

— Oh, homem! Chegue para lá isso! Que tenho eu a ver com os seus esquecimentos? Ora não querem lá ver o idiota? E são isto... benfiquistas!

O Sebastião — o homem pacífico, cumpridor e educado — ia já atirar-se ao contendor. Poderia perdoar uma ofensa pessoal. Mas um insulto, ainda que indirecto, ao seu clube, nunca! Uns visitantes, que igualmente tinham ido ao jogo, haviam entrado no café. Apercebendo-se do motivo da disputa, apressaram-se a arrastar para fora o Sebastião, tarefa que não resultou fácil, devido à sua fúria crescente. Foi necessário invocar o nome do Benfica e aconselhar que era conveniente mostrar compostura, para bom nome do clube. Por fim, vencido, aquebrantadas as forças, ele deixou-se levar. No café, os circunstantes ficaram a rir e a fazer comentários desfavoráveis, desapiedados, ao adepto da equipa visitante...

Uma vez chegado ao comboio, o Sebastião Lopes amuou. Quando o revisor apareceu, o passageiro, cujo «mau humor», exacerbado, mas latente, como a ira de um vulcão, estava prestes a irromper, exclamou, com impaciência:

— Aí tem o bilhete! Naturalmente, julgava que eu viajava ilegalmente, não? Têm muita graça, estes cavalheiros! Mostra o bilhete agora, mostra logo, e à entrada, e mais à saída, e não se faz outra coisa! Pronto, já viu? Está satisfeito? Pensava que eu viajava sem bilhete, não?

O revisor, suspirando, apenas murmurou, pacientemente:

— Eu não pensei nada, Senhor. Estou apenas a cumprir o meu dever...

— O seu dever... o seu dever... Ora aí está: o seu dever é não ser malcriado com o público! E é também ter a psicologia necessária para ver quando o passageiro é ou não uma pessoa honesta, a quem não se deve ofender nem maçar, com exigências absurdas, como essa de ver o bilhete!...

O revisor não retorquiu. Estava já habituado àquelas impertinências *futebolísticas*. Olhou de relance a bandeirinha vermelha, e atribuiu a crise a qualquer reves do jogo, embora achasse estranho, visto o Benfica ter ganho.

Era, afinal, um óptimo psicólogo, o bom do homem...

* * *

Uma viagem completa no «Transiberiano» não teria parecido ao Sebastião tão longa e fatigante, em circunstâncias normais, como aquela viagem de regresso a Lisboa.

Quando chegou a Santa Apolónia, teve vontade de não ir para casa. Como havia ele de contar à sua Lúcia? Sim, porque ele não era capaz de fazer segredo do ocorrido ..

Subiu a escada, lentamente. Ainda, porém, não chegara à porta, já esta se abria, de repente, enquanto a sua mulher, de braços abertos, exclamava, contente:

— Ai, homem! Que felicidade! Tanto dinheiro! Eu nem sei o que pensar de tudo isto!. .

O Senhor Sebastião, estupefacto, sem poder coordenar ideias, perguntou a medo:

— Mas... tanto dinheiro, onde? Não me dirás?

— Aqui! No «Totobola»! — exclamou ela, triunfante, estendendo-lhe o duplicado de um boletim.

E, perante o ar de pasmo do marido, explicou:

— Ontem, quando fui mudar as coisas dos teus bolsos, para este fato, vi lá o boletim do «Totobola» e pensei logo que te tinhas esquecido de o entregar. Como já dormias, fiquei sem saber o que fazer... Foi então que preenchi um boletim igualzinho ao teu e o fui entregar, ali defronte, ao Senhor Tavares. Não te disse nada, com medo de que te zangasses e pudesses ralhar. Mas... pelo sim, pelo não...

O marido não a deixou acabar. Abraçou-a, com lágrimas nos olhos:

— Ralhar... ralhar... Nem que eu seja pessoa de me exaltar, alguma vez! Fizeste muito bem... Tu fazes sempre tudo muito bem, filha...

E pensando no lojista, a quem estivera em vistas de agredir, no paciente revisor do «rápido» e em todas as outras pessoas que lhe haviam aturado as explosões de mau génio, murmurou:

— Que Deus me perdoe... Coitados! Que Deus me perdoe...

À RODA DE UMA VIAGEM

Gibraltar, a Cidade-Fortaleza

Por EDUARDO O. P. BRITO

DEIXÁMOS Algeciras banhada de Sol... e pejada de turistas. Após três quartos de hora de viagem, junto à faixa mediterrânica, descemos em La Linea de la Concepcion — interessante e típica cidade do Sul de Espanha — para logo nos dirigirmos à vizinha fronteira do território inglês de Gibraltar.

Gibraltar, como todos sabem, é um morro gigantesco situado no arco oriental da Baía de Algeciras, que emerge entre a Europa e a África, no estreito onde as águas do Mediterrâneo se confundem e abraçam com as do Atlântico, sendo assim um verdadeiro espinho cravado no coração da Espanha, da qual apenas o separa um istmo arenoso que na terra firme encontra a espanholíssima cidade de La Linea de la Concepcion, a que já nos referimos.

Posição de grande valor estratégico que mereceu o nome de «Chave do Mediterrâneo», mas que, actualmente, por motivos sobejamente conhecidos, não tem já o poder exclusivo desse domínio. Todavia, nem por isso os ingleses, segundo dão a endender, se mostram dispostos a desinteressar-se dela.

Para quem, do exterior, observe esse gigantesco penedo, não fará uma mínima ideia do que o mesmo contém... «lá dentro». Mal atravessamos a fronteira e andamos umas escassas centenas de metros, deparamos com uma cidade de enorme movimento, cujo carácter cosmopolita, sobretudo o verificado na sua célebre «Main Street» — a artéria principal da cidade — dá-nos a impressão da miniatura de uma grande capital, cheia de tabuletas e cartazes reclamativos, vibrantes de cor, com alguns prédios a arremedarem os arranha-céus, nos quais se encontram instalados, na sua maioria, grandes estabelecimentos comerciais onde se encontra de tudo. Porém, como a moeda corrente é a inglesa, esses estabelecimentos têm, anexos, «guichets» de câmbio, onde lindas e amáveis raparigas facilitam aos turistas a troca por libras, xelins e pences, de toda e qualquer moeda estrangeira.

A cidade divide-se a bem dizer em duas partes distintas: até meio da encosta são o comércio, a indústria (que é importante) e as residências dos 24.000 gibraltinos (não incluindo, é claro, a sua enormíssima população flutuante, constituída, na sua maioria, por turistas vindos de todos os recantos do mundo); e da

O Rochedo-Fortaleza de Gibraltar, junto à fronteira espanhola

meia encosta para cima os edifícios do Hospital, do Manicómio, dos colégios e dos naturais da Grã-Bretanha. Vista deste sector a paisagem é deslumbrante, tomando o mar a cor dum azul ultramarino-escuro, matizado de tons acinzentados nas proximidades de Ceuta, que as dezenas de milhas de distância não conseguem apagar totalmente do nosso raio visual.

Como é óbvio, Gibraltar não tem... comboios. Mas em compensação, nas suas ruas e estradas circulam diàriamente, além de modernos autocarros dos transportes colectivos, para cima — segundo fomos informados — de 8 000 automóveis e dezenas de típicas carrinhas puxadas a cavalos, de um tipo especial, importadas da ilha de Malta, que são o meio de transporte preferido pelos turistas. Assim, num breve passeio pelo centro de cidade, pudemos observar, por exemplo, além da «Main Street» e doutras artérias também movimentadíssimas — onde não faltam as indispensáveis «Bus-Stops» — belos jardins, o «Garisson Theatre», o «United Sports», o «Convent-Hall», as igrejas católica e anglicana, o «Garrison Recreation Rooms», o «Emporium» (uma espécie de miniatura das célebres «Galerias La Fayette», de Paris), onde se vende de tudo, desde o bom cheviote inglês às bugigangas mais variadas. Numa casa de discos, entre os «Best-sellers» musicais expostos na montra, «descobrimos» também algumas micro-gravações da nossa internacionalíssima Amália.

Em frente do Palácio do Comando da Praça, uma sentinela... 100 % inglesa despertava a atenção dos turistas, pela forma exageradamente empertigada (quase cómica...) em que se encontrava, mal se lhe notando a respiração e apenas se vendo um leve mexer dos olhos!

Uma outra curiosidade que também despertara a nossa atenção: quase todos os estabelecimentos ostentavam, no interior, uma grande fotografia da Rainha Isabel II. Todavia, entre tudo, o que mais fere a curiosidade (e a admiração) dos turistas é o enorme contrabando que se nota pelas ruas. Mas não pensem os leitores que os contrabandistas «operam» na sombra, como em qualquer outro território... que não seja Gibraltar. Nada disso. Para eles tudo é lícito, natural... e fácil. Oferecem, sem receios ou precaução, os seus préstimos e até insistem na venda de todo e qualquer género de artigos, tomando a responsabilidade de os entregar, sem quaisquer embaraços alfandegários e sem direitos, no país e na cidade que mais convenha ao cliente! E então se há artigos de preços tentadores!...

Apesar das escassas dimensões do seu território, Gibraltar oferece aspectos surpreendentes quando subimos até à eminência da rocha — que mede cerca de quinhentos metros de altura — e na qual está aberto o chamado Túnel de Guilherme. A escalada é um pouco difícil, mas merece a pena vencê-la. Dali, com o mar na profundidade abismal e o Céu mais perto de nós, julgamo-nos, por momentos, isolados do mundo, ao vermos, em proporções reduzidas, o aglomerado do casario disposto em cascata, as docas, o arsenal, os próprios barcos de grande costado (que, daquelas alturas, mais nos parecem brinquedos), etc.. Assim, num relance de olhos abarcamos todo aquele «territóriozinho» animado, aqui e além, por vegetação pobre, de cactos e palmeiras. E estendendo o olhar para os longes imensos, naquele dia quente de Sol... mediterrânico, pudemos então extasiarmo-nos com toda a pujança deslumbradora que oferecem as costas espanholas, bem iluminadas, com os píncaros das montanhas coroados de nuvens brancas, levemente esfarrapadas por suave brisa. Que visão de sonho, na verdade! E que admirável panorâmica para ser fixada numa boa fotografia, se... tirar fotografias não constituísse, em Gibraltar, um verdadeiro perigo para qualquer fotógrafo, visto ser expressamente proibido o uso de máquina fotográfica.

A população do Sul da Espanha, mormente de Algeciras e de La Linea, vive, em grande parte, de Gibraltar, onde trabalha, indo e vindo todos os dias por não lhe ser permitido pernoitar naquela possessão britânica. Segundo nos informaram, são mais de nove mil operários que ali recebem os seus salários em moeda inglesa e que, por consequência, fornecem ao Governo espanhol uma importância em divisas-ouro, nada de desprezar. Qualquer coisa como, segundo também nos informaram, mais de 57 mil contos mensais, ao câmbio actual!

Enfim, muitas mais coisas teríamos a dizer sobre Gibraltar e as impressões que nos deixara a visita que fizemos ao célebre Rochedo-Fortaleza, mas o espaço limitado de que dispomos, tal não nos permite. Assim, não temos outro remédio senão ficarmos por «aqui». E é o que fazemos!

Secção PROFISSIONAL

Coordenação do Dr. JOSÉ CAPÃO FARINHA

ELEMENTOS PARA UMA PEDAGOGIA DE ADULTOS

Até há pouco tempo, este problema não era considerado; ou um adulto continuava por ele próprio a manter a sua formação intelectual — sempre que tinha de fazer os estudos secundários e superiores — ou permanecia rotineiro; o autodidacta era uma excepção.

Podemos, desde já, afirmar que não se deve permitir mais um tal desperdício de valores.

Mas, reagirá o adulto numa situação de ensino como a criança ou o adolescente?

Estudos recentes levados a efeito — especialmente sôbre os autodidactas — demonstram que não. Normalmente, os adultos apresentam três importantes dificuldades:

1.ª — É-lhes difícil analisar as situações nas quais estão mergulhados.

2.ª — Eles têm, cada vez mais, necessidade de se documentar, de continuar a aprender; mas eles não sabem orientar-se num amontoamento de livros, de revistas, de documentos de toda a espécie que se lhes depara, não sabendo, portanto, utilizar convenientemente esta matéria.

3.ª — Eles desejariam exprimir, quer oralmente, quer por escrito, aquilo que sentem, mas os meios faltam-lhes.

Em face destas três dificuldades, podemos esquematizar os objectivos essenciais do desenvolvimento do adulto pelas três expressões seguintes:

Aprender a situar-se; aprender a estudar; aprender a exprimir-se.

Processo de aquisição

Ao contrário da criança e do adolescente, o adulto está empenhado na vida: o seu avanço intelectual não poderá, portanto, ser também gratuito. Ele suspeitará, pois, um pouco das teorias e preferirá partir do real, das situações concretas, para reflectir e voltar, de novo, à realidade que ele deseja transformar. O que importa para ele, não são sòmente os conhecimentos, mas sim ter uma atitude adaptada às diferentes situações em que ele está implicado.

Os meios pedagógicos

O adulto tem um determinado número de hábitos: lê os jornais, revistas, livros, vai ao cinema, ouve a rádio, participa em reuniões, etc.

Não se poderia valorizar melhor estes diferentes meios de desenvolvimento pessoal?

Poder-se-ia, efectivamente, pelas analises do conteúdo, pelos diversos exercícios de leitura, pelos guias de leitura, fichas, clubes... exercitar-se para melhor orientar as suas leituras e prescrutá-las.

Outros meios pedagógicos podem ser empregados — e têm sido efectivamente — pela rádio, cinema, televisão, conferências, etc.

Estes meios pedagógicos têm a enorme vantagem de entrar no âmbito dos hábitos, de serem variados, de manterem o interesse, mas também, e sobretudo, de constituirem entretenimento para melhor utilizar o que, de qualquer forma, será objecto dos ócios de cada um.

Na educação dos adultos, ou ele a obtém por autodesenvolvimento pessoal ou não possui formação.

O ensino dos adultos deve, então, apresentar-se como um meio de favorecer este autodesenvolvimento.

Nesta perspectiva, será, pois, interessante propor ou descobrir os meios de autofiscalização do seu próprio progresso.

O impulsionador da educação dos adultos chega a tocar, por este motivo, no mais íntimo do homem — a sua formação geral. Ele deverá, portanto, e para agir honestamente, ter um profundo respeito por cada pessoa e uma fé sincera no progresso da Humanidade.

ORGANIZAÇÃO E PERIODICIDADE DOS TRABALHOS DE CONSERVAÇÃO DE LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS

Considerações gerais

Todas as locomotivas, antes da entrada de serviço, devem ser sujeitas a uma breve vistoria. Esta vistoria faz-se, geralmente, no Depósito, com uma periodicidade de 1 a 4 dias.

As operações de conservação efectuam-se, respectivamente, todos os 200 000 a 300 000 quilómetros e 500 000 a 600 000 quilómetros, às quais se seguem as revisões intermédias ou gerais.

É lógico que as Administrações das empresas ferroviárias se preocupem em espaçar as operações de revisão, a fim de obter a melhor utilização possível das locomotivas e a diminuição das despesas de conservação, mas, no entanto, não podem descurar as medidas necessárias para evitar a diminuição do poder de tracção das locomotivas.

Factores limitativos influentes na periodicidade da reparação das locomotivas eléctricas

A periodicidade destes trabalhos, de visita e conservação, é susceptível de ser influenciada por certos factores que podem modificar os limites dos percursos e dos tempos considerados mais úteis. Estes factores podem agrupar-se «grosso modo» sob os títulos seguintes:

Comprovação dos órgão de segurança (aros, freios, etc.); deterioração das escovas; avarias na aparelhagem de comprovação durante o serviço; detecção de fendas nos bogies; deterioração anormal dos patins de carvão dos pantógrafos; deficiência de isolamento nos comandos e mau funcionamento dos rolamentos e chumaceiras.

Todas estas anomalias podem motivar a substituição de peças que, se continuassem nas locomotivas, poderiam pôr em perigo a segurança destas.

Trabalhos executados durante as revisões

A título de exemplo, apresentam-se as operações que constituem cada uma das revisões na S. N. C. B. (Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas).

Consoante o tipo de intervenção, os trabalhos mais importantes a executar em cada uma das locomotivas, são os seguintes:

A) — *Pequena conservação*

1 — *Parte eléctrica:* Verificação do equipamento do arranque dos motores, dos pantógrafos e dos isoladores do tejadilho; ensaio em tensão, em marcha para a frente e para trás.

2 — *Parte mecânica:* Substituição dos cepos dos freios e inspecção dos bogies para detecção das fendas; exame de fixação e estado das peças; verificação da aparelhagem a ar comprimido e a vácuo; limpeza.

B) — *Grande conservação*

Além dos trabalhos de pequena conservação, efectuam-se, ainda, os seguintes:

1 — *Parte eléctrica:* Inspecção completa da aparelhagem e limpeza sumária; verificação e aperto das uniões, contactos, dispositivos de pressão, funcionamento automático e manual de arranque, do homem morto e dos manómetros.

2 — *Parte mecânica:* Compreende os mesmos trabalhos que na pequena conservação.

C) — *Revisão intermédia*

1 — *Parte eléctrica:* Medida do isolamento em B. T. e A. T.; lubrificação dos cilindros dos pantógrafos; limpeza dos motores de tracção e rectificação dos colectores; pintura e envernizamento das partes isoladoras; limpeza conveniente e medida das resistências de arranque e do equipamento; verificação dos contactos, dispositivos de pressão, relés, regulador de tensão (B. T.) e disjuntores; verificação da pressão; rectificação dos colectores dos motores auxiliares.

Esta revisão compreende, ainda, todas as operações que constituem a grande conservação.

2 — *Caixa:* Limpeza e pintura do tecto, do interior, dos corredores e cabines de condução; verificação do acoplamento entre os bogies, dos aparelhos de tracção e de choque e da timoneria de freio; verificação da vedação perfeita das condutas de ar comprimido e das torneiras.

3 — *Bogies:* Rectificação dos rodados; verificação, limpeza e substituição eventual dos rolamentos dos eixos e chumaceiras dos motores de tracção; renovação das juntas das chumaceiras e dos «carters»; desmontagem da timoneria de freio e substituição dos anéis e eixos demasiado gastos; exame detalhado da suspensão e do acoplamento entre bogies e caixa.

D) — *Revisão geral*

1 — *Parte eléctrica:* Revisão completa com desmontagem dos pantógrafos, motores de tracção e grupos auxiliares, disjuntores ultra-rápidos, motores auxiliares de eixos excêntricos, certos contactos de A. T. e verificação dos condutores eléctricos de A. T. e B. T.

2 — *Caixa:* Pintura geral interior e exterior; reparação do sistema de torneiras e aparelho de freio; reparação de pisos e portas.

3 — *Bogies:* Desmontagem completa; verificação detalhada das engrenagens; substituição das juntas de vedação das chumaceiras e «carters», bem como dos eixos e anéis gastos.

Esta revisão geral engloba todas as operações de categoria inferior, de tal maneira que a locomotiva, depois desta efectuada, se encontre em condições análogas àquelas que possuía antes da sua entrada ao serviço.

DURAÇÃO DA IMOBILIZAÇÃO DA LOCOMOTIVA POR CADA UMA DAS OPERAÇÕES DE REVISÃO

É evidente que a duração das visitas, das operações de conservação e revisões periódicas depende do tipo da locomotiva, dos órgãos a substituir e dos meios técnicos de que se dispõe para cada caso.

Podem, no entanto, tomar-se como duração média, os seguintes números:

Visitas quotidianas, 30 a 60 minutos; visitas breves, 3 horas; revisões periódicas, 8 horas; revisões intermédias, 10 a 12 dias; revisões gerais, 1 a 2 meses.

Para que este tempo de imobilização das locomotivas seja o mais reduzido possível, deverá haver em armazém e à mão as diferentes peças ou órgãos necessários à sua inspecção, limpeza, reparação e sua substituição, bem como a aparelhagem julgada mais necessária para o efeito.

Linhas Electrificadas

EXPLORAÇÃO DA CATENÁRIA

Seguem-se alguns elementos esclarecedores sobre:

Postos de Catenária

Nos postos de catenária (PC), distribuídos convenientemente ao longo das linhas, há aparelhagem de corte de tensão, ou de corte de tensão e de ligação em paralelo. Os PC que se situam em Zonas Neutras entre

duas SST, têm a designação de «Postos de Seccionamento e Paralelo» e levam as letras «SP». (Exemplos: Posto de «SP de Vale de Santarém»; Posto de «SP de Caxarias»).

Os postos que têm a designação de «SSP» designam «Subseccionamento e Paralelo». (Exemplos: Posto de «SSP de Campolide»; Posto de «SSP do Carregado»).

Os postos que têm a designação de «SS» apenas fazem o subseccionamento. (Por exemplo: Posto de «SS de Mato de Miranda»).

Resumindo, as iniciais querem dizer:

SST — Subestação de Tracção
SP — Posto de seccionamento e Paralelo
SSP — Posto de subseccionamento e Paralelo
SS — Posto de subseccionamento

Zona Neutra

A fim de fazer a separação eléctrica entre as zonas alimentadas pela «SS Entroncamento» e a «SS Santa Iria», existe a Zona Neutra de Vale de Santarém. A fim de separar as Zonas de catenárias alimentadas por fases diferentes dos transformadores, existem as Zonas Neutras de Entroncamento e de Santa Iria.

Sector

À Catenária compreendida entre as Zonas Neutras consecutivas ou entre o fim de Catenária e uma Zona Neutra, dá-se o nome de Sector.

Por isso aparecem os seguintes sectores:

— Sector Lisboa (Santa Apolónia) — Lisboa (Rossio) — Sintra — SST Santa Iria;
Sector SST Santa Iria — Vale de Santarém;
Sector Vale de Santarém — SST Entroncamento e
Sector Entroncamento — Entroncamento Norte.

Existe, ainda, o Sector Auxiliar Campolide — Bifurcação — Sintra. Pode ser alimentado por dois «feeders», que vêm directamente da SST Santa Iria, montados nos postes da Catenária.

Subsector. Secção Elementar

A fim de garantir a sua reparação e conservação, a Catenária é dividida em troços. É por isso que aparecem os subsectores, limitados pela Catenária entre dois PC consecutivos; ou entre uma SST e o PC consecutivo; ou, ainda, entre o fim da Catenária e o PC mais próximo.

Os Subsectores são designados pelos nomes dos PC ou estações términos da electrificação que os limitam. [Por exemplo: Subsector Lisboa (Rossio) — Campolide (Túnel)].

Ainda com o mesmo fim, os Subsectores são divididos em Secções Elementares (SE).

Perguntas e Respostas

Pergunta n.º 2275 / Consulta n.º 444 /F — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa de bagagem a seguir indicado:

Custo de transporte de uma mala de roupa e uma caixa de livros, com o peso de 46 quilogramas, despachadas à vista de um bilhete inteiro da Tarifa Geral, de Braço de Prata a Vila Real:

Distância 463 Km

Transporte	1.263$80 x 0,02 =	24$08
Manutenção (Parte do peso transportado gratuitamente)		
Carga e Descarga		2$00
Trasbordo		1$00
(Parte do peso excedente ao transportado gratuitamente)		
Evolução e manobras . . .	10$00 x 0,02 =	$20
Carga e descar. 30$00 x 0,02 = $60 (Mínimo)		2$00
Trasbordo	25$00 x 0,02 =	$50
Registo		3$00
		32$78
Arredondamento.		$22
TOTAL.		33$00

Resposta — Está certo.

///

Pergunta n.º 2276 / Consulta n.º 445 / F — Por haver dúvidas quanto às cobranças a efectuar pelos bilhetes quartos e oitavos em percursos que englobam a via ferrea e a via fluvial, peço dizer-me se a taxa a seguir indicada está certa:

Importância a cobrar por um bilhete oitavo de 2.ª classe, de Lavradio a Lisboa (T. Paço):

De Lavradio a Barreiro. . . .	1$00
» Barreiro » Lisboa (T. Paço) .	$50
TOTAL. . .	1$50

Resposta — Está errada, pois deve ser cobrada a importância de 2$00, correspondente aos dois mínimos, via férrea e via fluvial.

///

Pergunta n.º 2277 / Consulta n.º 446 / M — Na linha do Vouga existe um obstáculo entre os quilómetros 80.775 e 80.850, para o qual foi estabelecido o afrouxamento de 5 Km / h com paragem no local.

Peço ser informado se só se deve estabelecer o modelo M 111 ou se, também, se deve estabelecer o modelo M 126 para a paragem visto haver opiniões que, sendo o afrouxamento de 5 Km / h, não é necessário estabelecer o modelo M 126.

Resposta — No caso apresentado, apenas se fornece o modelo M 126 para determinar a paragem no local.

///

Pergunta n.º 2278 / Consulta n.º 447 /P — Peço informar-me se o desconto nas férias, por motivo de doença, se deve fazer nos 6 dias de licença que devemos gozar seguidos, ou nos restantes 14 dias que podemos gozar interpoladamente.

Resposta — Em conformidade com a carta da Direcção-Geral, n.º 63814/40 de 26-6-961, o desconto nas férias deve fazer-se, em primeiro lugar e sempre que possível, nos 14 dias de licença que os agentes podem gozar interpoladamente.

Por J. MATOS SERRAS

Exposições

Anuncia-se a realização de mais uma exposição temática. Tema escolhido — «Escritores e Jornalistas».

Publicações

O Boletim do Caminho de Ferro de Benguela vem editando uma separata dedicada aos seus jovens leitores. Aplaudimos a interessante iniciativa de publicar conselhos filatélicos e desenhos adequados, no intuito de incentivar o gosto pelo coleccionamento dos selos postais.

Recortes

Os selos — tanto pelos motivos e pela beleza dos seus desenhos, como pelos milhões de exemplares das suas tiragens, como, ainda, pela sua invulgar, senão única, infiltração através de todos os países do mundo inteiro — constituem hoje, fora de dúvida, o maior, mais completo e mais eficaz veículo de propaganda de um homem ou de um monumento, de uma paisagem ou de uma ideologia. (*Do catálogo da I Exposição da Temática de Turismo*).

A nossa temática

Para assinalar os 60 anos dos seus caminhos de ferro, Ghana emitiu uma série de 4 selos reproduzindo locomotivas.

O Conselho de Administração louvou os seguintes funcionários, porque tendo sido designados para fazerem palestras integradas na campanha de «Formação e Produtividade» se desempenharam de tal incumbência com entusiasmo e proficiência, dando provas de apreciáveis qualidades pessoais e profissionais e contribuindo, de forma proveitosa, para a divulgação de conhecimentos e estabelecimento de um estado de espírito que muito interessam ao progresso da Empresa: dr. Gonçalves Henriques, chefe do Serviço da Contabilidade e Finanças; dr. Aníbal Viola, chefe dos Serviços Médicos; dr. Manuel Fonseca, chefe do Serviço da Contabilidade; dr. Carlos Albuquerque, chefe do Serviço Comercial e do Tráfego; eng. Sousa Gomes, chefe do Serviço de Telecomunicações e Sinalização; eng. Belém Ferreira, chefe da 3.ª Zona de Exploração; eng. António Canavezes, chefe do 1.º Grupo Oficinal; eng. José Garcia, subchefe dos Serviços Técnicos do Material e Tracção; eng. Almeida e Castro, eng.º de 1.ª classe dos Serviços Técnicos; eng. Valério Vicente, eng. de 1.ª classe do Gabinete de Estudos; eng. Armando Cameira, eng. ajudante da Divisão de Vias e Obras e dr. Capão Farinha, agente de tráfego do Serviço Comercial e do Tráfego.

Marcofilia

Carimbo comemorativo da inauguração da electrificação da linha Paris-Bruxelas (9/9/1963) e carimbo do 1.º dia do selo comemorativo da electrificação da linha Valenciennes-Thionville (11/5/1955).

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

NA CAPA:

A ESTAÇÃO DE SABUGAL, foto de Mário de Almeida Gil.

PROMOÇÕES E NOMEAÇÕES

A contar de Janeiro último:

A Chefe de Serviço — os Subchefes de Serviços Eng.º Óscar dos Santos Amorim e Drs. Francisco Cândido dos Reis e Francisco Chaves Brilhante.

A Subchefes de Serviço — os Eng.os Chefes de Zona Manuel Maria Bruschy e Rogério Belém Ferreira, o Dr. Vasco Tomaz do Rio de Penha Coutinho e o Chefe de Repartição principal António de Azevedo Magalhães.

A Engenheiros Chefes de Zona — os eng.os de 1.ª classe António da Costa Fragoso, José Valério Vicente Júnior e Fernando Lopes Guerra.

A Engenheiros de 1.ª classe — os Eng.os de 2.ª classe Eduardo Ferrugento Gonçalves, Tiago Augusto Ferreira e Ernesto Salvado.

A Economistas de 1.ª classe — os Economistas de 2.ª classe Drs. José Fialho Bertão e Hélio Ureña Prieto.

A Engenheiros de 2.ª classe — os Eng.os de 3.ª classe Alexandre Simões de Carvalho, Abílio Gaspar Rodrigues e António Venceslau.

A Engenheiros de 3.ª classe — os Eng.os ajudantes Armando Pires Cameira, Carlos Mendes Castanheira e Eugénio Campos Godinho.

A Economistas de 3.ª classe — os Economistas ajudantes Drs. Nestor Afonso Pereira Júnior e António dos Reis Martins.

A Médico inspector — o Médico de inspecção Dr. Fernando Duarte de Azeredo Antas.

A Médico de inspecção — o Médico de posto sanitário de 1.ª classe Dr. João Vítor Macedo Pinto.

A Médicos de postos sanitários de 1.ª classe — os Médicos substitutos Drs. Ludgero Lopes Parreira e José Ildefonso Menino Barreto.

Médicos substitutos — nomeados os Drs. Eduardo Jorge da Cunha Rodrigues Pereira e João Francisco Lopes de Carvalho.

Médicos de secções sanitárias — nomeados os Drs. José de Matos Botica e Guilherme Baptista Delgado.

A Agente técnico de engenharia de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Carlos Alberto Machado Vieira.

A Chefe de Secção de Via e Obras de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Augusto Vítor Antunes das Neves.

A Agentes técnicos de engenharia de 2.ª classe — os de 3.ª classe, António de Oliveira Teixeira, Manuel Marques da Silva e Manuel Pereira Gaspar.

A Agentes de tráfego de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José Madeira Marques Ribeiro, António Rodrigues dos Santos e José de Castro Bizarro.

A Agente de tráfego de 2.ª classe — O Chefe de Secção, Fernando Junça Ferreira.

A Adido técnico de 1.ª classe — o de 2.ª classe, João dos Santos.

A Adido técnico de 2.ª classe — o de 3.ª classe, Ezequiel da Costa Cavaco.

A Adido técnico de 3.ª classe — passagem a essa categoria do Agente de tráfego de 2.ª classe, José Capão Farinha.

A Adido técnico de 3.ª classe — O Desenhador principal, Alfredo Martins Júnior.

A Desenhador principal — o de 1.ª classe, José Pedro da Luz.

A Desenhador de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Armando da Silva Bento da Cruz.

A Desenhador de 2.ª classe — o de 3.ª classe, Eduardo Baptista Lindo.

A Enfermeiros principais — os de 1.ª classe, José Marques e Álvaro Rodrigues Paz.

A Enfermeiros de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Isabel Maria de Faria Pereira de Azevedo Velez e Flora Elisa de Lapa Xavier.

A Subinspectores de secção de exploração — os Chefes de estação, José Marques Ribeiro, Joaquim Manuel Carvalheira Baptista, Aires da Silva Branco, Manuel dos Santos Neves, Armando de Araújo, Virgílio Damas Mineiro, Joaquim Ferreira Neto, Luís Marques da Silva, Jerónimo Teixeira, Tomás Jacinto Rosa, Teodósio Marques Carrilho e Luís António Bispo.

A Chefes de estação de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Jerónimo Rodrigues da Cruz, Narciso Alves de Oliveira Alexandre Oliveira Gomes, Mário Joaquim Pereira Resende, António Rodrigues da Silva, António Pinto Tomás Júnior, Manuel de Passos Alves de Oliveira, Joaquim Guardado Cantante, Manuel Serrano, Jaime Valentim, Manuel da Silva Dias, Adelino Antunes Coimbra e António Gonçalves Sampaio.

A Chefes de estação de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Justino Pereira da Costa Reis, Manuel dos Santos, Augusto Esteves Carrilho, David Rebola, Afonso Faria Rodrigues, António Joaquim Álvares de Figueiredo Feio, Pedro Duarte Ferreira, João Nunes, José Pinto, Ernesto Adélio Dias Pereira, Vítor Antunes, Manuel Maria Alves Ferreira, Bernardino do Nascimento Marcos, Adriano de Barros Rego, Manuel Gonçalves Ramos de Faria, António dos Santos Júnior, António da Silva Ribeiro, Amadeu Lopes Raposo, João Paulo Fernandes, Álvaro Dias, Apolino Vilela e António Corda Passarinho.

A Chefes de estação de 3.ª classe — Os Factores de 1.ª classe, Manuel Charters Ribeiro Júnior, Luís Gonçalves Soares, José Marques de Sá, Américo da Costa, João Manuel Coelho Ferreirinho, José Pinto, Valério Moutinho, Manuel da Fonseca, Joaquim Rodrigues, José Teixeira, Elmano Leonardo Jorge, António Rodrigues Loureiro, José Alves de Carvalho, Manuel Vicente, Luís da Silva, Manuel Martins, Armando Gomes Tomás, Arnaldo Valdemar da Silva, José de Oliveira, António Francisco Guerreiro, Manuel dos Santos Martins, Octávio Faustino Gomes, Manuel Joaquim Soldadinho, José António Raposeira, Mário da Silva, Romão Afonso Correia, Domingos Martinho Pereira Pires, José da Conceição Jorge, Estêvão de Almeida, António da Silva Beja, António Rodrigues de Almeida, António Duarte, Manuel Nunes, António Martins de Aguiar, Marcelino Macau, António do Couto, Benjamim de Jesus Maia, Júlio Bento Simões, Manuel da Costa Cotafo, José António Dias, João Rodrigues das Neves, Américo Coelho, Fernando Lopes Ferreira, Júlio Pinheiro de Oliveira, José da Fonseca Esteves, José Parreira de Gois, Mateus Costa, Norberto dos Santos Robalo, Joaquim Pires Valério Júnior, Martinho Pinheiro, Emídio Cardoso, José Joaquim dos Santos, António Rodrigues, Manuel das Dores Lopes, Luís Vaz Oliveira, João Cardinho Serrano Manuel Francisco Gouveia Júnior, António Condesso e Emílio de Sousa Monteiro.

A Factores de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Valdemar Lopes dos Santos, António Eugénio David Rolo, António Martins Viegas, António Martins, Joaquim de Almeida Paulo, José Marques Carrilho, José Augusto Cantante Tejana, Manuel Dias, Fernando Pereira dos Santos, Firmino Castanheira, Francisco Malheiro Velez, António Teixeira de Mesquita, José da Cruz Lopes, Ramiro Carvalho Correia Neves, António Marques, Fernando Lopes, Olímpio Alves Mamede, Abel Cardoso, Manuel Martins, Joaquim Pires de Almeida, José Almeida Allen, Álvaro Jorge Nuno, Eduardo Neves Martins, António Manuel da Silva Proa, José Ferreira da Silva, Armindo Costa de Oliveira, António Lopes Lúcio, Júlio de Oliveira, Augusto Duarte Marques de Lemos, Amândio Dias da Silva José, Botão Moreira e Jaime Duarte Silva.

A Factores de 2.ª classe — Os factores de 3.ª classe, Manuel Sanches Rolo, José Hilarião Gonçalves Ezequiel, António Blandino Filipe, Salomão Monteiro, João de Mira Saldanha, António José Filipe, Augusto André Pinto de Oliveira, Manuel de Jesus Pereira, João Valente de Sales, Manuel Mendonça, António Mendes Maridalho, José Júlio Ferreira Simões, Mário Teixeira, António Ricardo de Oliveira, José Ferreira Serra, Álvaro de Matos Constâncio, Fernando Silva de Oliveira, Celestino Mendes Rosa, Álvaro Farinha Gabriel Lopes, Joaquim Ferreira, Joaquim Gaspar da Graça, Leonel dos Santos Nogueira Mendonça, Adriano de Matos Pires, Abílio Faria de Araújo, António da Mouta Russo, António Gomes Ribeiro, Bernardo dos Santos Carrasqueira, José Maria Miranda Roma, Manuel Dias das Neves, Joaquim José Freitas, Manuel Ferreira Rodrigues, Flaminio Cândido Grenha, Domingos Nogueira Teixeira, Francisco Vieira, Manuel da Costa Gaspar, Benigno de Jesus Martins e Manuel Silva Pereira.

A Factores de 3.ª classe — os praticantes de factor, Armando Alves Bento, Manuel da Luz Farto, Florival Fadista Alberto, José Augusto da Silva Godinho, Saul José Vitória, João Augusto Conceição Maduro, José António Lança Pires, João Pinho da Cruz, Augusto Ferreira, Casimiro Couto de Sousa, Luís António Matos Lourenço Cadete, Armando Emanuel Carrilho Vieira, José Boaventura Moedas, Joaquim Manuel Romão de Sousa, José Viriato Pego Abegão, José Alberto Gomes de Carvalho, Inácio Cabrita Martins, Manuel Gonçalves, Luís Alberto da Silva Estreia, Arnaldo dos Santos Mendes, Francisco Alves Fernandes, António da Conceição Magusto, Jacinto Costa Martins de Oliveira, José António do Carmo Mansinho, Fernando Marques Nunes, Arsénio Teófilo Pinto Quintas, Augusto Roseiro Ruivo, Vítor Manuel da Silva Martins, Bernardino Guedes Monteiro da Silva, José Miranda de Faria, Joaquim Lopes Marques, Cândido Augusto Peixe Peres, Manuel de Almeida e Silva, Manuel Lourenço Mesquita, Vítor Manuel da Silva Dias, Adelino Marques da Felícia, António Jesus Zuzarte Matos e Sousa, Manuel Simões Esteves dos Santos, Horácio Augusto Correia, Carlos Magalhães da Silveira, Manuel Ferreira de Miranda, José Loures Santinho, Manuel Rodrigo Santos Neto, Joaquim Geraldes Caramelo, João da Fonseca, Manuel Pires Chambel, Manuel Custódio Teles Vagarinho, Alfredo Catarino Ramalhete, Clóvis da Conceição Marques de Oliveira, Emílio Augusto Exposto, Higino Cabrita Fernandes, Domingos Cabrita Matias, Jorge de Sousa Pereira, Manuel Joaquim Candeias Barbado, Manuel Augusto Moreira Dias, Francisco Rodrigues Tomás, Manuel Ferreira Soares, José Marques Delfino Alves, Leonel Carvalho Pinto, António Rasteiro Ferreira e Joaquim de Oliveira Martins de Jesus.

A Fiéis de cais — os conferentes de 1.ª classe, João da Silva Rodrigues, Joaquim de Sousa Vieira, Francisco dos Santos Mestre, Jacinto Dias Condeço e Francisco Lourenço Gonçalves.