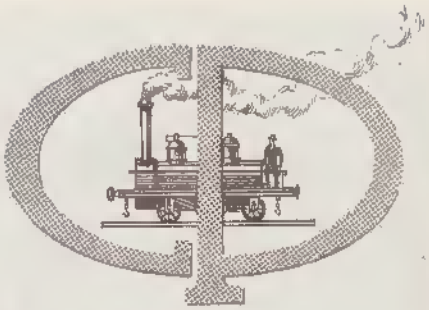
Boletim da C.P.

NUMERO 423 SETEMBRO DE 1964

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 423 • SETEMBRO 1964 • ANO XXXVI • PREÇO 2$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

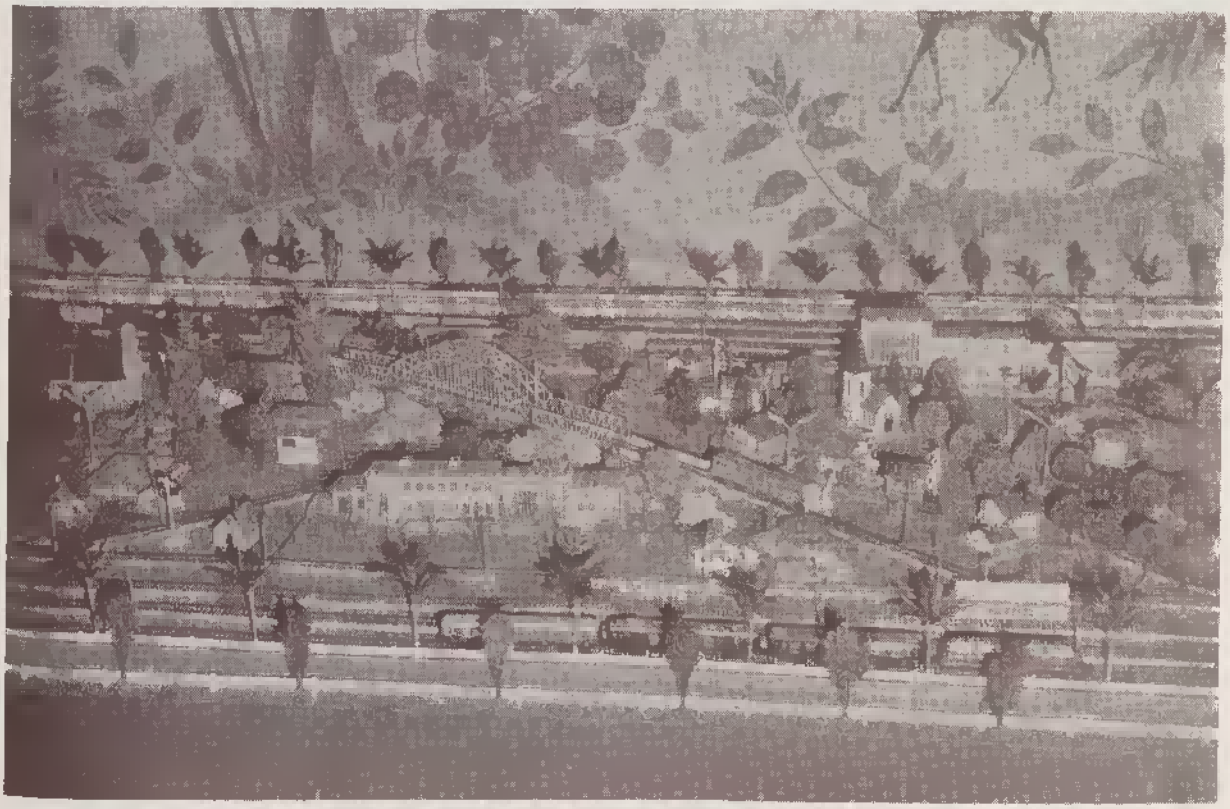
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

PROPRIEDADE DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES • SEDE: ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA • LISBOA

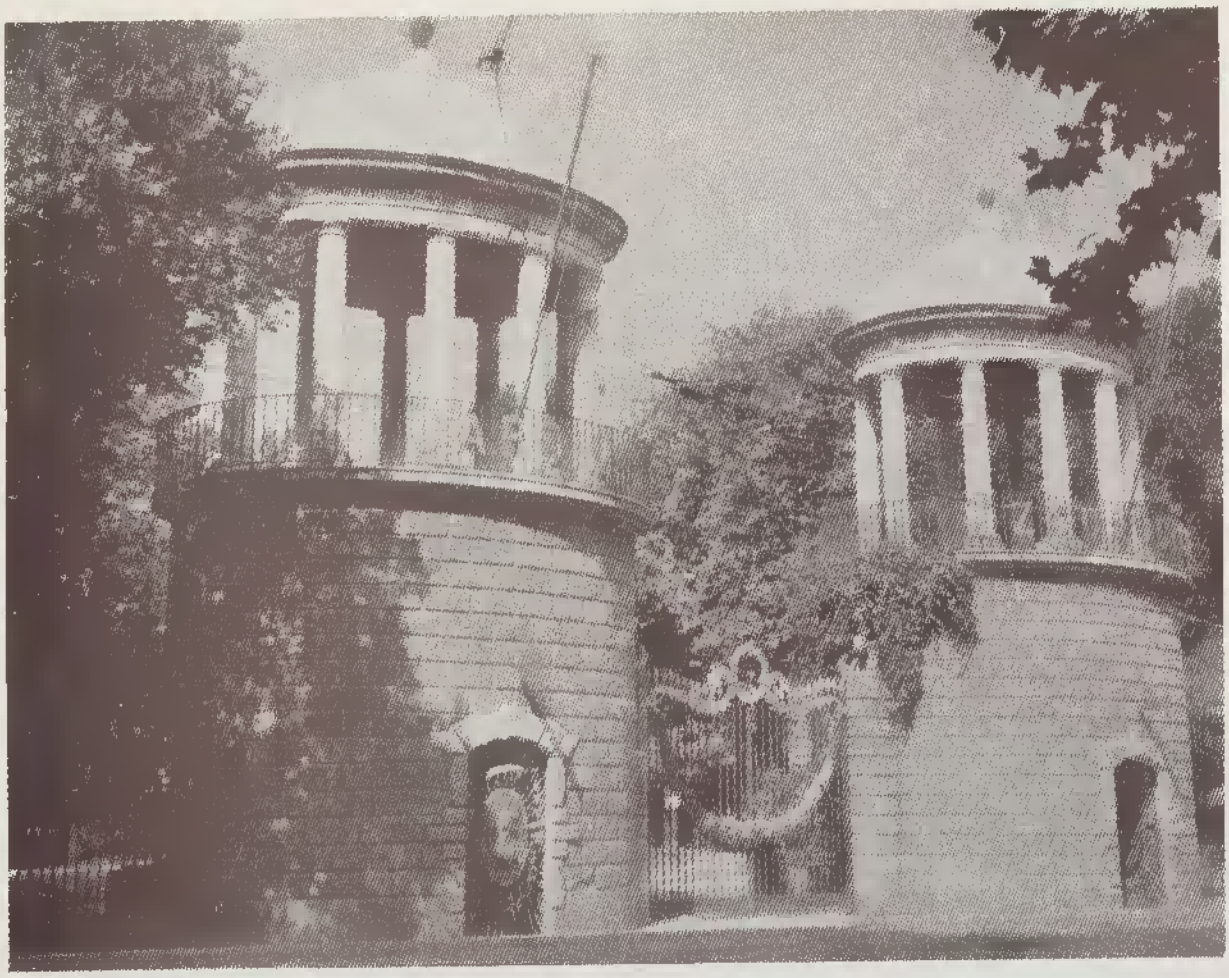
Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

COMBOIOS ELÉCTRICOS NO «ZOO» DE LISBOA



NUMA iniciativa que absolutamente se impunha, por vir atender os desejos do mundo infantil que encontra nas coisas da via férrea o seu brinquedo predilecto, inaugurou-se no Jardim Zoológico de Lisboa, um pavilhão para comboios em miniatura. Constituído por uma interessante «rede», com unidades eléctricas de variado tipo correndo ao longo de vias sinuosas, com estações, depósitos de máquinas, túneis e viadutos, a nova diversão do aprazível Parque das Laranjeiras tem sido devidamente apreciada pelos seus numerosos visitantes de palmo e meio.

Parabéns ao Jardim Zoológico por mais este feliz empreendimento que se integra no conjunto crescente de iniciativas e melhorias bem notórias, em que a sua activa Administração tão bem se empenha para valorizá-lo e embelezá-lo, constantemente.



Comboios eléctricos no Jardim Zoológico

REPORTAGEM DE ANTÓNIO DIAS

QUE admirável fascínio exerce o comboio!...

Só assim se explica que nos tenhamos deslocado, uma destas tardes, pela força da canícula, à «cidadela dos bichos» — esse famoso Jardim Zoológico de Lisboa — para conhecermos a história de uma sala de comboios eléctricos em miniatura, que ali entraram para gáudio das crianças, e que funcionam todos os sábados e domingos para seu entretenimento.

No caso vertente, atendeu-se apenas ao gosto das crianças. Mas a admiração por esta categoria de comboios, conforme o nosso *Boletim* tem ùltimamente revelado, é cultivada também por inúmeros adultos, que se dedicam com indisfarçada paixão ao estudo da técnica e da sugestiva engrenagem que enquadram o mundo do caminho de ferro.

Ora a sala dos comboios eléctricos do Zoo da capital possui história singela, se entendermos por singela a sua razão de ser: — proporcionar às crianças um passatempo da sua eleição, colocando ante os olhares curiosos da petizada, ávidos por desbravarem o mistério da vida e da máquina, a miniatura do comboio, quiçá o mais completo meio de transporte do nosso tempo.

Com efeito, o comboio é a mais bela visão, debruçada sobre o porvir, que se pode oferecer às crianças. É o brinquedo ideal, clássico, tentador e magnetizante para lhes dar a conhecer os primeiros pormenores da grandeza do universo da locomotiva. Desperta-lhes a sagacidade. Mostra-lhes horizontes sem fim...

Não queremos, por isso, deixar de enaltecer, com o relevo que merece, a feliz decisão tomada pelo Conselho de Administração daquele Jardim, a que preside o sr. prof. doutor Fernando Emygdio da Silva, ao introduzir no Parque das Laranjeiras tão precioso melhoramento, aliás graças a oferta da Câmara Municipal de Lisboa. Inaugurada em Outubro passado, a sala dos comboios eléctricos vai conquistando de semana para semana novos admiradores, valorizando deste modo o recinto de recreio do nosso Zoo.

A sala dos comboios, do «Zoo» da capital, que proporciona à petizada um passatempo de eleição, é também uma excelente forma de propaganda ferroviária...

Oitenta anos de existência a evocarem uma luta cheia de beleza e sacrifício

Anotada, sem a necessidade de largas referências, a minúscula central ferroviária, não dispúnhamos de assunto apropriado para nos alongarmos muito mais. Mas o sr. dr. Élio Cardoso, que dirigiu a reportagem, com o seu fino sentido das realidades, achou motivo para prosseguirmos. O Jardim Zoológico de Lisboa é um dos mais belos da Europa, pelo que se afirma curioso desvendar aos nossos leitores, algo da sua existência e da sua história, porque por detrás da sua beleza, dos encantos que possui, e das muitas atracções que o valorizam, há páginas escritas com a tinta do sacrifício e da perseverança, do amor e do entusiasmo, que merecem ser contadas.

Tem oitenta anos feitos no transacto mês de Maio, o Jardim das Laranjeiras, hoje um parque recheado de encantos que torna mais bonita a face da nossa Lisboa. Mas não nasceu ali. Albergou-se primeiramente no Parque de Palhavã. Cresceu. Oito anos após, no entanto, o Parque de Palhavã não pode continuar a ser utilizado e o Zoo, à míngua de recursos, ficou sem destino. A sua direcção viu-se, por assim dizer, com os bichos e as jaulas às costas. Houve um recurso: os terrenos onde mais tarde se abriu a Avenida de Berna. Aquilo tinha mais o jeito de feira ambulante do que outra coisa. Mas esta situação transitória só terminou em 1904, nada menos de vinte anos depois da sua fundação. E terminou justamente no local magnífico em que actualmente se encontra.

Falta ainda acrescentar que com tal solução, só possível graças à generosidade dessa grande figura que foi o Conde de Burnay, a existência do Jardim não se transformou num mar de rosas. Com a morte do Conde de Burnay, começou um ciclo de lutas para fazer vingar a escritura lavrada (a ponto de o Zoo chegar a receber um mandado de despejo), e só com a intervenção do Governo o pleito ficou definitivamente resolvido: — uma lei publicada em 1920 expropriava por utilidade pública o Parque das Laranjeiras a favor do Jardim Zoológico de Lisboa.

Desde então — e tece-se em pormenor esta história para se avaliar de quanta tenacidade, quanto amor e espírito de sacrifício houve da parte dos pioneiros do nosso Zoo

O solar dos elefantes — uma das grandes atracções da «cidadela dos bichos»

para conseguirem realizar o seu grande sonho — o Jardim Zoológico tem-se alindado a pouco e pouco até ser a jóia rara, paraíso das crianças, que hoje incontestàvelmente é.

O Jardim Zoológico de Lisboa é um dos mais aprazíveis da Europa. Bonito. Frondoso. Uma policromia de tons. Arbustos de todos os matizes. Flores — uma profusão, expostas num alacre de sinfonia terna em torno dos arruamentos

Quase dois mil contos por ano para a manutenção dos animais

Não esquecemos, caro leitor, o mote que nos levou até ao recinto das Laranjeiras: — a sala dos comboios eléctricos.

Quer isto dizer que se nos detemos um pouco a revelar alguns factos curiosos acerca da fundação do Jardim, o pormenor não se deve ao alheamento do assunto, mas ao desejo de enriquecimento da reportagem. De resto, já justificámos a ideia.

Até porque, com mais ou menos imaginação não se levantaria barreira para o articulista continuar a divagar a respeito de comboios e, no caso patente, da influência destes no progresso do Zoo da capital. Basta atentar em duas simples interrogações: — Qual a origem dos elefantes, dos leões, dos hipopótamos, das zebras, das girafas, dos ursos, dos camelos, dos rinocerontes, e de todo aquele reino, tão fértil de raças exóticas e tão numeroso? E que meios de locomoção terão sido utilizados para os ir buscar à longínqua selva ou ao deserto sem fim?

Claro que algumas espécies já foram reproduzidas ali mesmo, distantes do seu meio-ambiente, mas a maioria com certeza que efectuou longas viagens e, inevitàvelmente, o caminho de ferro deverá ter concorrido com a sua quota-parte para o êxito do transporte.

Seja como for, é de facto notável a importância do Jardim Zoológico de Lisboa. Se a sua beleza impressiona, o seu movimento não impressiona menos. No último ano, por exemplo, foi batido o *record* de visitantes:—cerca de seiscentos mil! E se o rendimento da bilheteira é por este motivo favorecido, não se pense na existência de uma calha a despejar libras de ouro sobre o governo do Jardim, pois só com a manutenção de animais a sua Administração despendeu a pesada soma de 1730 contos, durante o mesmo ano.

Uma ternura sem limites pelas coisas das crianças

E que dizer sobre a gama de paisagens e ornamentos que lhe emprestam um lugar à parte entre os Zoos europeus?

A reportagem fotográfica, que documenta este trabalho, fornece efectivamente imagens elucidativas do que é a vida e a panorâmica do Jardim das Laranjeiras. Corra o leitor para aqueles lados, uma tarde, e verificará que assim é. Bonito. Frondoso. Uma policromia de tons. Arbustos de todos os matizes. Árvores gigantes e bebés. E flores, uma profusão de flores, expostas com que cuidados, numa alacre sinfonia de ternura em torno dos arruamentos.

O Ilhéu dos ursos pardos

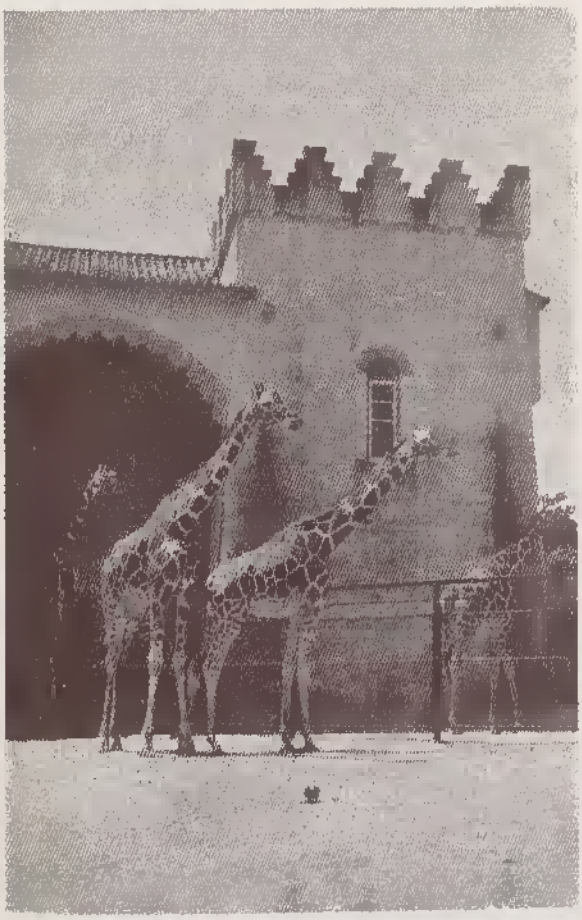
Todo o cenário é harmonioso e tocado de atractivos. Os olhos do visitante, mais inclinados à perspicácia dos pormenores impressionáveis deter-

-se-ão porventura de preferência sobre o solar dos leões, o palácio dos chimpanzés, o castelo das águias, a esplanada dos ursos, a aldeia dos macacos, o recinto dos elefantes e todas as moradias da bicharada, mais ou menos complexa, que formam a cidade habitada do Zoo. Mas que outras coisas magníficas enquadram o seu panorama! Porque o nosso Jardim Zoológico não serve apenas para uma fugaz visita. Há nele a intenção de reter o visitante, de lhe proporcionar entretenimentos de vária ordem, como desenfastiamento da vida citadina. Uma ideia desportiva e salutar paira ali. E paira sobretudo, em todo o enquadramento da obra, uma ternura sem limites pelas coisas das crianças, ternura que o Jardim dos Pequeninos, em pleno crescimento, exemplifica admiràvelmente.

Um aspecto da Aldeia dos Macacos de tão graciosas construções

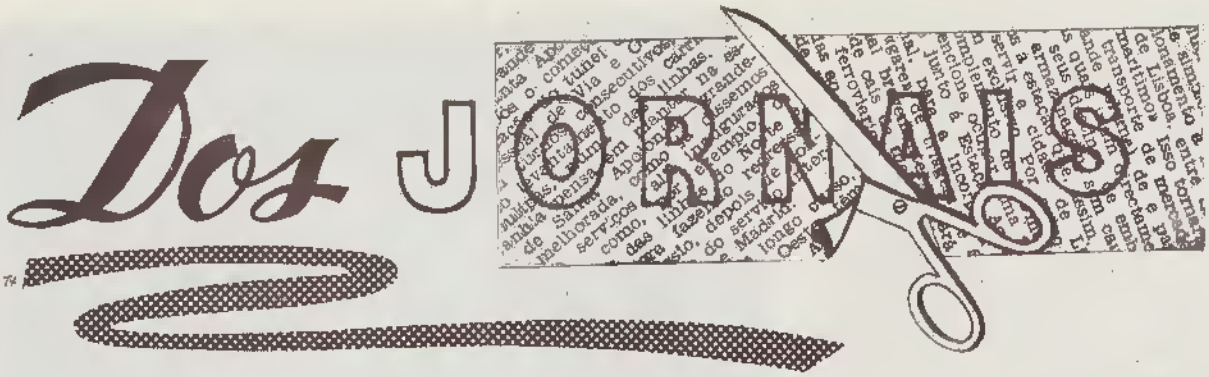
Não pomos exagero na síntese: — o Jardim Zoológico é um verdadeiro oásis dentro desta luminosa cidade das sete colinas.

E onde também há comboios eléctricos...!



O pavilhão das girafas

O *Naqibe* — um dos mais *snobs* símios do «Zoo» lisboeta



O Turismo, uma indústria em expansão

O despertar da consciência nacional para a importância económica do turismo verificou-se, talvez, com algum atraso, mas é hoje uma força da vontade colectiva de que cumpre tirar todos os efeitos convenientes. Trabalho construtivo, organização à escala do País, coordenação eficiente da iniciativa pública e privada, educação do povo português para o correcto e eficaz aproveitamento dessa fonte de riqueza, *contrôle* firme contra os abusos que resultam da ignorância e da cupidez, onde quer que eles surjam — são os passos necessários, conjugadamente, de uma política de turismo em nível sério e ajustado às realidades. Para isso deverão dispor os serviços responsáveis de meios de acção e de recursos financeiros, de força legal e de quadros actuantes à altura dos interesses nacionais que estão em causa nesse domínio.

Antes de tudo, há que compreender que o turismo é uma indústria e como tal deve ser patrocinado e orientado. Não é uma arte de hospitalidade simples nem um poço sem fundo de que se pode extorquir inconsideradamente e apressadamente tudo o que estiver ao imediato alcance. Como qualquer outra indústria, o turismo tem que basear-se num sistema de investimentos bem distribuídos, num critério de prioridades rigorosamente estudadas, numa orgânica de serviços nem escassos nem excessivos, numa política de preços que corresponda à realidade dos mercados, que assegure a rentabilidade conveniente e que atraia e mantenha as clientelas. Estão os nossos serviços de turismo habilitados a sustentar com plena eficácia estas funções? Parece indispensável que o estejam sem demora, considerando-se a projecção efectiva de tal indústria no quadro económico nacional.

Cifras oficiosas assinalam que as receitas provenientes do turismo estrangeiro aumentaram na escala de 360 por cento durante o decénio de 1953-1962, ao passo que as exportações de bens e serviços de Portugal metropolitano para o estrangeiro apenas se elevaram de 110 por cento. De 1962 para cá, a aceleração do acréscimo das receitas turísticas deve ter sido ainda mais rápida e intensiva.

Com 1 450 000 contos naquele ano, as referidas receitas preencheram cerca de 12 por cento das exportações e serviços da Metrópole para o estrangeiro, ultrapassando o rendimento de divisas facultado pelas cortiças (com 1 416 000 contos) e pelas conservas de peixe (com 1 177 000 contos). O resultado excedentário da balança turística — apesar do incremento notório das viagens de portugueses no estrangeiro — tem financiado o saldo tradicionalmente deficitário da balança comercial metropolitana, elevando-se de uma posição de cobertura de 4 por cento em 1953 para a de 15 por cento em 1962. Verificou-se estatìsticamente que o saldo turístico português melhorou positivamente na ordem espectacular de 586 por cento, enquanto o saldo negativo da balança comercial se agravou em 77 por cento no período considerado. E sob a perspectiva do investimento, no plano circunscrito da exploração hoteleira, o cálculo efectuado por um especialista levou a esta verificação fundamental: por cada 1000 contos investidos nas instalações de hotelaria, o resultado que se obtém como contribuição para o produto nacional eleva-se a nada menos de 670 contos.

O turismo, como se deduzirá destes números, é uma indústria que terá de ser considerada e explorada industrialmente. A regra a seguir, bàsicamente, é a do bom senso económico em todos os sentidos: investimento apropriado nos momentos e nos lugares necessários; gestão clarividente à escala nacional; *contrôle* rigoroso dos preços da «mercadoria» turística, para que não se mate prematuramente a galinha dos ovos de ouro. Quando o País inteiro compreender e praticar estas normas, estará verdadeiramente à altura de ingressar no caminho da grande indústria turística internacional.

(Do *Jornal do Comércio*).

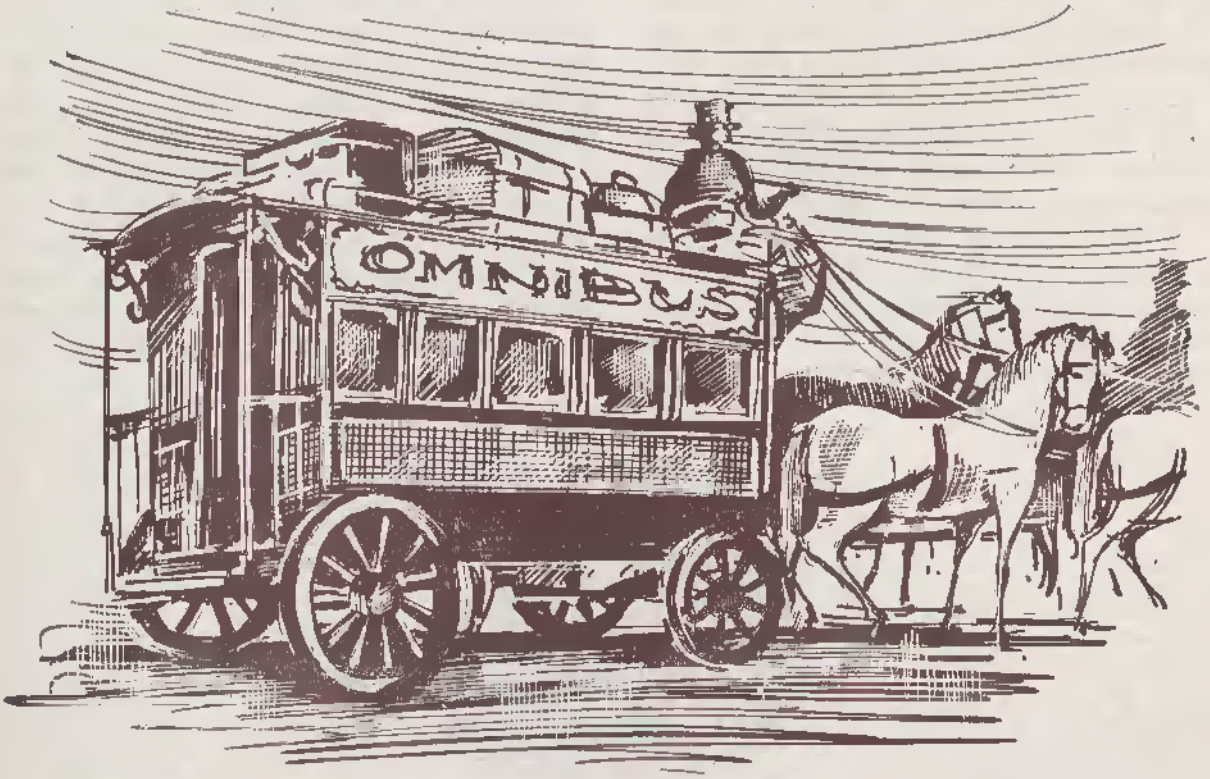
NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

Há um século, o "Omnibus" levava-nos de Lisboa a Mafra por dez tostões

POR VASCO CALLIXTO

VAMOS hoje «passear» de «Omnibus»! Recuamos 130 anos e encontramo-nos na Lisboa ainda agitada pelo termo das lutas civis. Com efeito, foi após o histórico embarque de Sines que o alfacinha viu circular nas ruas da capital o tão característico «Omnibus», que durante mais de um quarto de século, bem ou mal, por cá cumpriu a sua missão de veículo transportador.

A população da cidade aumentava e tinha dificuldade em se deslocar para os pontos mais afastados e para os arredores. Como é lógico, pensou-se estabelecer em Lisboa um serviço de transportes colectivos, evidentemente, de tracção animal. Assim nasceram, por força do Decreto de 7 de Agosto de 1834, as «carruagens públicas», exploradas por Luís Francisco Castinel e Aristides Fleury de Barros. Este último, havia sido um dos «bravos do Mindelo». As carreiras começaram em 1835, com dez carros, e, poucos meses decorridos, constituíu-se a Companhia de Car-



Lisboa recebeu o «Omnibus» com o maior dos entusiasmos e o rei D. Fernando foi um dos primeiros sócios da nova empresa

ruagens Omnibus, para a qual se transferiu o privilégio inicialmente concedido aos dois fundadores.

Lisboa recebeu o «Omnibus» com o maior dos entusiasmos e o rei D. Fernando foi um dos primeiros sócios da nova empresa. Esta carruagem era de apreciáveis dimensões, com lotação para quinze pessoas, tinha cinco janelas de cada lado, porta à retaguarda, com mais uma janela de cada lado da porta e respectivo estribo para os passageiros subirem. Ostentando sob as janelas laterais a palavra «Omnibus», era a carruagem puxada por duas parelhas, das quais a da frente levava um sota montado. O cocheiro ia sentado no tejadilho, segurando com mão firme as rédeas. As cocheiras estavam instaladas na rua do Crucifixo.

Como o público tivesse correspondido e os accionistas da Companhia obtivessem bons lucros, pensou levar-se o «Omnibus» aos arredores da capital. Uma das primeiras carreiras estabelecidas para fora de portas foi a de Belém (que nesse tempo era arredores), com dez serviços diários ao preço de 120 réis por passageiro, de dia, e 160 réis, de noite. Logo a seguir inaugurou-se a de Benfica, esta mais modesta, pois apenas se efectuavam quatro serviços diários no Verão e no Inverno apenas dois. O negócio continuava a ser rendoso e, de 1845 a 1855, a Companhia de Carruagens Omnibus, cada vez mais próspera, alargou consideràvelmente a sua rede de carreiras.

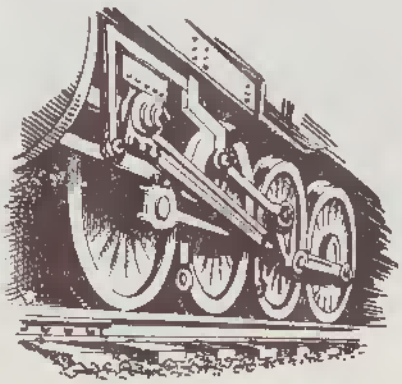
A carreira para Sintra foi um grande passo em frente e a esse serviço foi destinada uma carruagem de oito lugares, que fazia o mínimo de uma viagem diária no Verão e duas semanais no Inverno, transportando gratuitamente as malas do correio. Vieram depois as carreiras para o Lumiar, Poço do Bispo, Oeiras e até para a distante Mafra, com dois serviços por semana.

Quanto a preços de bilhetes, não deixa de ser curioso referir alguns. Para a Porcalhota, pagava o passageiro 260 réis, para Sintra 960 réis, para Mafra 1000 réis (dez tostões), para Oeiras 320 réis, para o Lumiar 160 réis e para o Poço do Bispo 120 réis, sendo estes preços aumentados 80 réis por légua quando se viajava de noite.

Ainda no auge da abastança, em 1858 a Companhia criou novas carreiras para Cascais, Loures e Carnide. Poucos anos depois... veio o declínio, lento mas fatal.

Os atrasos das carreiras, as irregularidades, o mau estado do gado e dos carros deram origem aos primeiros protestos do público. Verificada uma má administração, a Companhia de Carruagens Omnibus ficou à beira da falência. E para maior fatalidade, em 24 de Fevereiro de 1865 um violento incêndio nas cocheiras da rua do Crucifixo causou a morte a mais de metade dos cinquenta cavalos que ali se encontravam.

Daí em diante, suportando prejuízos consideráveis, vendo o valor das acções a descer vertiginosamente, a Companhia suprimiu muitas carreiras e, por fim, impossibilitada de cumprir a sua missão, pediu a rescisão do privilégio da exploração dos transportes em Lisboa e arredores. Foi o princípio do fim dos característicos «Omnibus», que ainda circularam durante mais alguns anos, mas não tardaram a desaparecer, depois de mais de três décadas de activos e úteis serviços.



ALGUMAS RESINOSAS DE INTERESSE ORNAMENTAL

OS TEIXOS, OS CEDROS E O LARÍCIO

PELO ENG. AGR. A. SIMPLÍCIO DUARTE
(DO JÚRI DO CONCURSO DAS ESTAÇÕES FLORIDAS)

ATÉ agora chamámos a atenção para uma série de árvores consideradas, nas nossas condições climáticas, de folha caduca, e restringimo-nos àquelas que se tornam, de facto, notáveis mais pela folhagem do que pela floração a qual, por insignificante ou pouco vistosa, passará despercebida, na época própria, aos olhos dos viajantes. Ficarão para mais tarde todas as outras que, em períodos, por vezes curtos, podem ser notadas pela sua floração abundante.

Passaremos, então, às árvores de folha persistente, as chamadas sempre-verdes dos ingleses e americanos, nas quais continuará a ser a copa e a folha o principal atractivo.

Embora um tanto afastadas das folhosas pròpriamente ditas, isto é, das árvores que apresentam folhas bem desenvolvidas, começaremos este capítulo por considerar as espécies do grande agrupamento das Coníferas ou Resinosas, no qual as folhas se encontram reduzidas, com raríssimas excepções, a escamas ou agulhas. As resinosas caracterizam-se, ainda, pela sua frutificação em cones ou pinhas de diversíssimos aspectos e formas e pela secreção resinosa própria de grande número de espécies.

As resinosas, quase todas dispersas por regiões de climas frios ou de altitude, nos seus ambientes próprios, são plantas das quais se pode tirar grande efeito ornamental.

Em algumas estações do Norte temos tido ocasião de encontrar exemplares de resinosas que se impõem pelas suas formas especiais, em indivíduos isolados, de sabor exótico, pois na realidade raramente pertencem, no nosso País, à vegetação própria da região.

Vamos, pois, dar uma rápida informação sobre algumas dessas árvores, no intuito dos chefes as poderem distinguir e conhecer, sem as designarem, indistintamente, por pinheiros, como já temos ouvido chamar-lhes por várias vezes.

Aproveitamos para nos penitenciarmos, quanto ao emprego, no decorrer destas descrições, de uma ou outra palavra latina por vezes mais arrevezada, mas o certo é que, sem quaisquer pretensões a mostrar erudição ou de querer levar estas conversas para o campo científico, a isso somos obrigados, na ausência de nomes vulgares para a designação de muitas espécies das quais nos propomos falar em futuro próximo, se até lá não enfastiarmos os leitores desta secção do *Boletim da C. P.* e se assim o for entendendo a sua digníssima Direcção.

Ao pensarmos em resinosas vem-nos, antes de mais, à ideia o TEIXO — *Taxus baccata* — não porque ele produza resina mas sim por nos termos recordado da existência, pelo menos de dois exemplares adultos, um na estação de Vila Real, em forma de taça, e outro na do Luso, com o aspecto de grossa coluna.

Estas plantas, distribuídas pela Europa, Ásia e Norte de África encontram-se, também, espontâneas em Portugal ou cultivadas com fins decorativos. Por tolerarem bem a poda, prestam-se à obtenção das formas mais caprichosas e podem servir para a constituição de sebes cortadas.

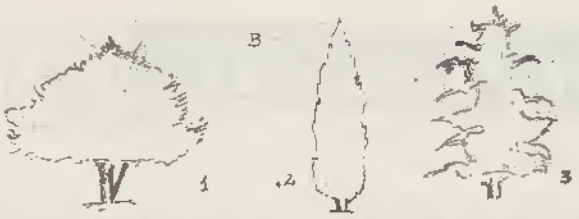
Mesmo em crescimento livre, os Teixos não passam de pequenas árvores com uns 10 m de altura, quando adultas, de tronco castanho-avermelhado e escamoso que engrossa com a idade, e de copa cónica, embora se conheçam variedades de copa esguia como a *fastigiata* e outras com os ramos pendentes.

As folhas são pequenas (cerca de 3 cm), planas muito estreitas, coriáceas mas sem extremidade picante, de cor verde muito escuro, na página superior, e verde-amarelado, na inferior, e possuem uma nervura central bastante saliente. Conhece-se uma variedade *áurea* com as folhas dos extremos dos rebentos amarelas. As flores masculinas

Ramo de Teixo com frutos

e as femininas encontram-se em indivíduos diferentes. Os Teixos que dão fruto são, portanto, árvores femininas. Esse fruto é vermelho e vistoso, devido a uma excrescência carnuda, aberta no cimo, que envolve a única semente que constitui o fruto e que é venenosa, como aliás as próprias folhas do teixo.

Esta planta pode propagar-se fàcilmente por semente e rebenta bem de toiça. Prefere os terrenos calcários mas vegeta bem em solos doutra natureza, leves e de montanha. Tanto pode dar-se em plena luz, como em locais sombrios e sob coberto doutras árvores maiores.



Esquema de tipos de copa de Teixos

Quando se fala em resinosas é natural que se pense imediatamente nos pinheiros que são, na realidade, as resinosas mais representadas na nossa paisagem. Deles já dissemos alguma coisa em tempos (ler o n.º 412 deste *Boletim*).

Muito próximo dos pinheiros, na escala botânica, vamos encontrar os majestosos CEDROS (mas não o cedro do Buçaco, que pertence a outra família). Estas árvores caracterizam-se, à vista, pela sua copa mais ou menos piramidal, quando novas, pelos seus ramos dispostos ao longo do tronco num certo número de andares, por vezes bem definidos, e pelas agulhas bastante mais curtas que as dos pinheiros, dispostas isoladamente ao longo dos ramos de crescimento e em pequenas rosetas ou pincéis, em ramos curtos e cilíndricos que não se alongam.

São bastante comuns em parques e em jardins o Cedro do Atlas (*Cedrus Atlântica*), o Cedro do Líbano (*Cedrus Libani*) e o Cedro do Himalaia (*Cedrus Deodara*).

O primeiro é originário da Cordilheira do Atlas, no Norte de África, e está hoje introduzido em povoamentos das Serras do Marão, da Estrela e da Lousã. É uma árvore que atinge os 40 metros e os seus ramos primários mostram tendência para se erguerem em ângulo mais ou menos aberto. As agulhas são verde-azuladas, rígidas, não muito agudas e um tanto arqueadas, com 1 a 2 cm de comprimento. Os rebentos novos, cinzento-amarelados, são um pouco peludos. As pinhas, acastanhadas, cilíndricas ou ovoides, de extremidade quase truncadas, não têm mais de 5 a 8 cm de comprimento por 4 a 5 cm de largura, com escamas finas e lisas bastante apertadas.

O Cedro do Líbano, originário das montanhas da Síria e do Líbano, também de copa piramidal, enquanto novo, tem agulhas mais compridas que o anterior (1,5 a 3 cm), agudas, menos rijas, dum tom verde mais ou menos escuro. Quando adulto os seus ramos densamente cobertos de agulhas dispersas e de raminhos com agulhas em roseta em volta dos gomos, mantêm-se aproximadamente horizontais, e em andares bem diferenciados ao longo do tronco. Os ramos novos são cinzentos e sem pêlos e as pinhas são maiores que as do Cedro do Atlas (8 a 10 cm de comprido) de forma elíptica com o topo achatado e com um longo pé.

Finalmente, o Cedro do Himalaia, também cultivado no nosso País, nas Serras da Estrela e do Marão, é uma árvore de grande porte, pois pode atingir os 50 m, que se distingue dos anteriores por apresentar não só os raminhos pendentes na extremidade como também a extremidade do fuste ou seja a chamada flecha. Além disso, as agulhas são verdes, mais alongadas que nas outras duas espécies (2 a 5 cm), flexíveis e muito aguçadas, de cor verde-clara e distribuem-se ao longo dos ramos.

A pinha é geralmente maior que a dos outros Cedros (8 a 12 cm), mais larga (5 a 6 cm) e de topo arredondado.

Pelos tons das suas agulhas e pela configuração dos seus fustes os Cedros podem constituir um motivo de interesse em algumas estações de caminhos de ferro, especialmente de zonas serranas.

Os Cedros adaptam-se bem a diversos tipos de solos, embora prefiram os terrenos calcários. O Cedro do Líbano, em virtude da sua origem é o que resiste melhor à secura e é o que suporta menos o frio das altitudes, preferindo as regiões mais temperadas sem frios excessivos no Inverno.

Nos catálogos dos viveiristas é costume ver-se mencionada uma variedade *glauca* do Cedro do Atlas, de agulhas azuis e uma variedade *áurea* de folhas com tons dourados que são, na realidade, de grande valor ornamental.

Muito próximo dos Pinheiros e dos Cedros são utilizadas como planta ornamental umas árvores do género *Larix*, que podem designar-se pelo nome vulgar de LARÍCIO. O *Larix europaeus* ou *Larix decidua* é uma espécie de folha caduca que constitui uma excepção ao comportamento das resinosas.

É, também, uma planta de altitude das Serras da Europa Central e da Sibéria, tendo sido igualmente introdu-

Aspectos das copas de Cedros: do Atlas, do Himalaia e do Líbano

Larício — esboço da ramificação da árvore

● *Realizou-se ùltimamente em Bordéus, como foi noticiado, a Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, organização internacional constituída por dezoito países europeus entre os quais Portugal, que, neste momento, ocupa a primeira vice-presidência e é representado pelo Ministro das Comunicações, sr. eng. Carlos Ribeiro. Além do importante problema da política geral de transportes, que está em estudo, e de assuntos de segurança rodoviária, tomou o Conselho conhecimento do relatório sobre os investimentos atribuídos por cada país membro, desde 1960, aos diferentes meios de transporte. Verificou-se que, para os dezoito países membros da Conferência e de 1953 a 1962, o tráfego ferroviário de passageiros aumentou em cerca de 3,5 % nos passageiros transportados e 17,6 % nos passageiros-quilómetros, tendo-se, no de mercadorias, e na maior parte dos países, verificado um aumento muito superior, que se traduziu em 19,9 % nas toneladas-quilométricas e 16,4 % nas toneladas transportadas.*

Dando seguimento a uma sugestão do eng. Louis Armand, membro da Academia Francesa e secretário-geral da U. I. C., decidiu o Conselho organizar um encontro internacional entre personalidades universitárias, económicas e especialistas de transportes. Este encontro efectuar-se-á em Estrasburgo, de 5 a 11 do próximo mês de Outubro, no âmbito do Colégio da Europa e terá como tema A Prática e a Teoria na Economia dos Transportes.

● Vai realizar-se em Lisboa, de 19 a 24 de Outubro próximo, sob a alta presidência do Chefe do Estado, o I Congresso Nacional de Turismo, em que serão estudados e discutidos os mais instantes problemas relativos à orientação do desenvolvimento turístico do nosso País. O Congresso abrangerá cinco secções, com os seguintes temas básicos: promoção e orientação das actividades turísticas; desenvolvimento turístico do património natural e cultural; motivações e mercados turísticos; formação profissional e ensino do turismo.

A primeira das secções enunciadas — que inclui o sector de Transportes — terá como presidente o sr. prof. doutor Faria Lapa, antigo chefe da Divisão Comercial da Companhia, e como secretário o sr. dr. Élio Cardoso, economista do Serviço Comercial e do Tráfego.

● *A C. P. vai aderir à União Internacional de Vagões — organismo com sede em Berna, que superintende na permuta recíproca de vagões e contentores do tráfego internacional europeu. Por ora, a Companhia, dada a diferença de bitola da Península Ibérica e da Europa Central, apenas usufruirá da concessão relativa aos contentores de propriedade das Administrações ferroviárias.*

● O Lar Ferroviário — cooperativa de construção — entregou no passado dia 2 de Agosto ao seu sócio n.º 239, do 2.º escalão, sr. José Pimenta Coelho, irmão de um ferroviário, a chave de uma moradia construída no Bairro Novo da Atalaia, em Vila Nova da Barquinha.

● *Para participarem na Conferência Europeia de Horários e Comercial de Passageiros, que se realiza, em Estocolmo, de 23 de Setembro a 2 de Outubro próximos, foram designados os srs. engs. Azevedo Nazareth e Adriano Baptista e dr. Carlos Albuquerque.*

● O Conselho de Administração designou para representante da Companhia junto da Associação Industrial Portuense, o administrador sr. eng. João Brito e Cunha.

---

zida nalgumas serras do nosso País. Os ramos de crescimento e os ramos curtos são um tanto arqueados e a copa é mais em forma de fuso do que cónica. As agulhas são verde-claras com 1,5 a 3,5 cm de comprimento e dispõem-se como que em pincel nos ramos curtos e em espiral ao longo dos ramos de crescimento. As flores masculinas formam-se em ramos curtos desprovidos de agulhas e as femininas, que dão origem às pinhas, aparecem nos ramos curtos com agulhas e são avermelhadas e um tanto vistosas. A pinha madura é acastanhada e pequena (3 a 4 cm de comprimento) com as escamas finas e pouco afastadas umas das outras.

O Larício resiste bem à neve e exige uma situação de altitude com ar seco. Vai bem em todas as terras mas é necessário que sejam frescas mas não encharcadiças.

★

O que pode fazer em Setembro no seu jardim

PODERÁ começar a colher a semente das espécies que já floriram durante o Verão e que queira aproveitar.

No caso do mês correr mais fresco e húmido espaçará mais as regas.

Continue a preparar os crisântemos para a sua floração outonal, estacando-os e eliminando os botões laterais que se tenham formado abaixo do botão coroa, podendo adubar as plantas, ligeiramente, com um nitrato dissolvido na água-de-rega.

Continue com as enxertias das roseiras.

Pode transplantar para locais abrigados do sol algumas plantas envasadas que queira passar para a terra.

PLANTAÇÕES — Este é o mês em que se iniciam as plantações de algumas espécies de bolbo como *Anemona coronaria*, açucenas, agapantos, *Alium* (andorinhas), *Amarilis*, ciclames, canas-de-flor, frésias, lírios, peonias e ranúnculos.

SEMENTEIRAS EM VIVEIRO: ESPÉCIES VIVAZES — Açafates-de-prata, aster alpino, begónias sempre-em-flor, ciclames, craveiros, malvaísco, mímulos, prímulas.

ESPÉCIES ANUAIS — Amores-perfeitos, assembleias, centáureas, cinerárias, clárquias, estrelas-do-Egipto, flox, galhardas, godécias, lobélias, malmequeres-de-palha, maravilhas, margaridas, matricária, miosótis, *Pentestemon*, salvias, saudades, silenes, *Schizantus*, senécios, verbenas, violetas.

SEMENTEIRAS EM LOCAL DEFINITIVO: ESPÉCIES VIVAZES — Malvaísco.

ESPÉCIES ANUAIS — Assembleias, bocas-de-lobo, casadinhos, centáureas, chagas, clárquias, estrelas-do-Egipto, ervilhas-de-cheiro, esporas, gipsofilas, linho-de-jardim, maravilhas, miosótis, papoilas-da-Califórnia e outras, silenes, senécios.

Nem tudo que luz é ouro...

POR ISILDA DE MATOS MENDES

As galinhas, assustadas, esvoaçaram na capoeira.

O Ti'João deitou a mão a uma delas, que lhe pareceu maior e mais gorda, e trouxe-a para fora. Dirigindo-se à mulher, perguntou:

— Olha lá, ó Gertrudes: achas bem esta?

— Acho bem, acho, homem. Mas uma só não chega! Vê se matas outra, assim gorda como essa...

— Não chega? A modos que estás com apetite, hein? — disse-lhe ele a rir.

— Não é isso; é que a viagem é longa, e não se sabe se lá por essas terras se arranjará comida com facilidade...

O Ti'João riu, a bom rir:

— Querem ver que em Lisboa não há de comer, hein? Vê-se mesmo que não sabes o que é Lisboa, mulher!

— Ai, isso não sei, não...

E as duas galinhas lá foram sacrificadas, para que o farnel fosse suficientemente bem provido.

Além das galinhas, que a senhora Gertrudes corou, levavam ainda umas ricas febras de porco, e uma boa porção de fruta, independentemente, já se vê, do garrafãozinho de belo vinho verde, que o Ti'João, como bom minhoto, nunca dispensava.

Aquele passeio fora muito meditado e discutido. Havia uns bons anos que o lavrador e a sua dedicada mulher não iam a Lisboa. A última vez que se haviam deslocado à capital, fora por alturas do seu casamento. Ora o António — o filho mais velho — já ia nos vinte e sete anos...

Havia muito que o Ti'João desejava vir à capital. Ouvira dizer, a mais de uma pessoa, que a cidade estava muito diferente — maior e mais modernizada — e que havia uns carros, debaixo do chão, que transportavam as pessoas, de um lado para o outro. «Assim como as toupeiras», pensara ele. Mas o certo é que gostava de ver aquilo, com os seus próprios olhos, pois não fazia bem ideia do que fosse. Falavam-lhe também, com grande entusiasmo, de uma enorme e bonita feira, que durava todo o Verão e que, segundo se dizia, tinha ruas e ruas cheias de frangos loirinhos, em tamanha quantidade que só vê-los regalava.

Estava resolvido. Iriam, pois, a Lisboa. Demais, era Agosto. O principal trabalho estava feito, nos campos, e para as vindimas ainda era cedo. Aliás, eles não se demorariam muito mais do que uma semana. E depois, uma pessoa também tem de se distrair. Não é só trabalhar, pois então! Os filhos estavam criados; e, graças a Deus, não lhes faziam falta umas centenas de escudos que viessem a gastar... O pior ainda era o seu reumatismo, aquele crónico e fastidioso reumatismo que lhe apoquentava as pernas... Mas, como não tinham de andar muito nem fazer grandes esforços, tudo se havia de passar pelo melhor.

Partiram da aldeia por aquela manhã de Verão, quente, bonita e luminosa... O comboio saía do Porto às 9 e 50. Por isso, tomaram o comboio que passava em Nine, perto das 7 da manhã, e que chegava ao Porto a muito boas horas de apanhar o outro, que vinha para Lisboa.

O Tóino viera trazê-los à estação, a Nine, na carrocita puxada por um macho. O pai sempre lhe foi dizendo:

— Anda-me aí com juízo, enquanto estou ausente. Ouviste? E vigia-me aquele gado, para que não passe fome nem sede...

— Sim, meu pai.

— E fazes favor de não entrar tarde em casa, e de obedecer ao teu irmão...

— Sim, meu pai.

Depois, enternecendo-se, sempre foi dizendo ao filho:

— Quando nós viermos, eu e a tua mãe, de Lisboa, há-de-se ver então o tal negócio da motorizada, ou lá o que é que queres comprar...

Os olhos do Tóino brilharam de alegria. Foi a rir que respondeu:

— Sim, sim, meu pai!

Depois, entre beijos e abraços, lá partiram. O filho ficou a acenar-lhes, do cais.

Quando chegaram ao Porto, o Ti'João comprou dois bilhetes de 1.ª classe. A senhora Gertrudes ficou admirada, e ainda sugeriu que fossem em 2.ª classe, que era mais barato. Mas o marido respondeu-lhe logo:

— Qual 2.ª classe, qual carapuça! Por uma vez na vida que vou a Lisboa, quero ir à minha vontade, e no melhor que haja! Pois então! Quero lá saber de economias! Festa é festa, e quando eu abro a bolsa é mesmo para gastar!... Além de que os comboios andam cheios, nesta altura, e, com o meu reumático, não faltariam apertos e pisadelas!...

A mulher, então, sempre confessou a verdade:

— Sabes, João: não era só pela economia... É que na 1.ª classe só viajam pessoas finas, de certa posição...

— E isso, que tem? — atalhou o marido. — Pessoas finas! Tem graça! Viaja em 1.ª classe quem tem dinheiro para comprar o bilhete, e quem se porta decentemente na viagem... Pois então! E o que julgas tu, mulher? Tenho a certeza de que vai lá muita gente que, se virmos bem, não tem um tostão de seu!...

— Não digas isso, homem...

— Não, que não digo! Tu é que não sabes nada da vida! Nem tudo o que luz é ouro, Gertrudes! Ora, deixa-te de cerimónias e entra mas é para essa carruagem, anda lá...

E a senhora Gertrudes, com a sua saia nova, de fazenda preta, com a blusa de seda às pintinhas, com o lenço, também novo, muito arrumadinho na cabeça, lá se instalou num dos fofos assentos de 1.ª classe, logo seguida do marido, que foi arrumando a bagagem — o cesto do farnel, o garrafão e o cabazito da fruta — na respectiva rede, e se sentou, por fim, depois de um «com licença» aos vizinhos do banco fronteiro, e de um «ah!» regalado, que bem traduzia a satisfação que vinha sentindo com o conforto do assento e da carruagem.

A senhora Gertrudes encolhera-se no banco, envergonhada. É que em frente deles ia um casal que os fitava, curiosamente, com um sorriso meio de troça, meio de desprezo. Eram ambos novos, ele de uns trinta anos, ela de uns vinte e cinco. Trajavam com todo o requinte de modernismo. O que mais espantou a senhora Gertrudes foi o facto de a sua companheira de viagem usar calças compridas, como os homens, e também a sua extravagante pintura: lábios e unhas muito vermelhos e os olhos pintalgados de preto, o que se percebia, mesmo por debaixo dos óculos escuros. Tudo isto notou a senhora Gertrudes, e por isso lhe pareceu que a sua companheira de viagem devia ser uma senhora de uma espécie social bem diferente da sua.

— Não quero... Não me apetece...

— Mau! Não queres, porquê? — e depois, parecendo ter compreendido o motivo que levara a mulher a recusar, acrescentou: — Olha que não parece mal comer! O que parece mal é andar-se com fome...

E, como a senhora Gertrudes se obstinasse na sua recusa, o Ti'João principiou a comer, regaladamente, a perna de galinha, a que outros bocados se seguiram, tudo isto entremeado com os seus goles de vinho verde, que o lavrador saboreava, deliciado.

A senhora Gertrudes, encolhida no seu canto, estava observando com desgosto que os companheiros de viagem faziam troça de seu marido. Uma altura houve em que, chegando-se ao ouvido do rapaz que viajava consigo, a

A senhora Gertrudes encolhera-se no banco, envergonhada. É que em frente deles ia um casal que os fitava com um sorriso de troça e desprezo

Ainda o comboio não chegara a Espinho, já o Ti'João dizia à consorte:

— Olha lá, ó Gertrudes: e se nós comessemos alguma coisa?

É que a ideia das febras de porco e das galinhas coradas não o largava. Além disso, tinham saído de casa muito cedo, e o apetite começava a fazer as suas reclamações.

— Eu, por mim, não me apetece... — disse a medo a senhora Gertrudes.

— Não te apetece? Ora essa está boa! Então, tu saíste de casa em jejum, e não te apetece comer? Nada, isso não tem jeito... Vamos mas é comer qualquer coisa... — e juntando o gesto à palavra, tratou de tirar do porta-bagagem o cesto com o farnel, que abriu, em seguida, depois de ter pousado aquele sobre os joelhos.

— Toma lá, anda... — e estendia uma perna de galinha à mulher.

sua companheira de viagem segredou-lhe qualquer coisa que o fez soltar uma gargalhada intencional.

Nessa altura, o brio conjugal e a amizade que dedicava a seu marido, fizeram que a senhora Gertrudes, na sua simplicidade de mulher aldeã, se sentisse ofendida. Na verdade, não lhe parecia bonito fazer troça de ninguém! Nem parecia de gente fina...

O Ti'João, depois de se ter banqueteado lautamente, ainda perguntou à mulher:

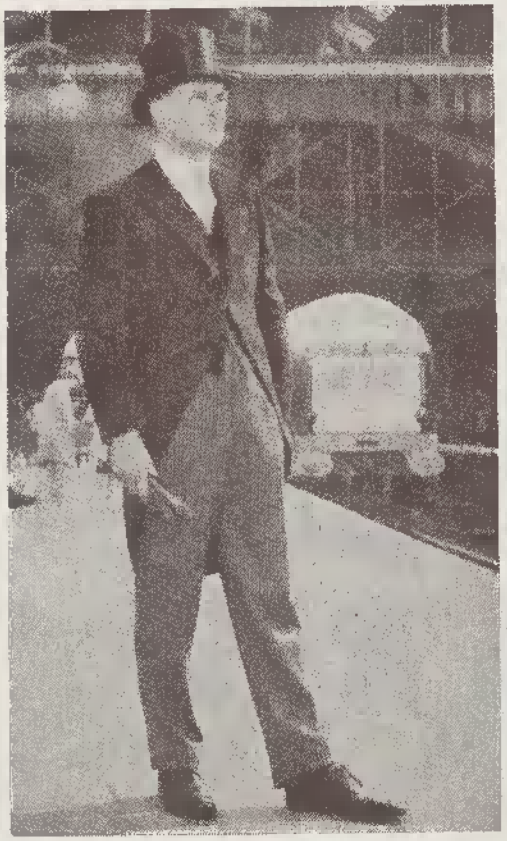
— Afinal, queres comer ou não?

A senhora Gertrudes voltou a dizer que não. É que agora, realmente, perdera o apetite.

— Pois não queiras! — respondeu ele, amuado. — Mais fica! E não sei para que são essas vaidades... Se toda a gente come, neste mundo! Graças a Deus, não foi nada roubado; não sei porque nos havemos de envergonhar!...

E passou a admirar a paisagem, que ele conhecia mal,

CURIOSIDADES FERROVIÁRIAS



Como se sabe, os ingleses são extremamente conservadores e como tal muito ciosos das suas tradições. Este é um costume que vem de longa data: os chefes das principais estações britânicas apresentam-se, frequentemente, com a indumentária selecta da casaca e chapéu alto (ou de coco, conforme a solenidade das ocasiões). Na gravura, o chefe da estação londrina de King Cross, em pleno desempenho das suas funções, numa *gare* que conta diàriamente com um movimento de trezentos comboios e quarenta mil passageiros.

(Foto de *La Vie du Rail*)

do Porto para diante. Regalava-o ver aqueles campos, aquelas devezas e pinheirais. Tudo aquilo lhe despertava um contentamento tão grande, que principiou a trautear baixinho uma cantiga dos seus tempos de rapaz.

Em frente deles, o casal voltou a sorrir e a cochichar.

Estavam quase a chegar a Aveiro. Quando o comboio parou, naquela estação, a porta do compartimento abriu-se, pouco depois. No limiar dela apareceram dois sujeitos bem vestidos, que olharam fixamente para quem estava, principalmente para o jovem casal. Depois, desdobrando uns papéis onde estavam coladas umas fotografias, olharam estas e voltaram a fitar o homem e a mulher. Em seguida, um deles disse-lhes, secamente:

— Os senhores, aí: acompanhem-nos, por favor.

Eles protestaram. Que não, que era engano, que não eram as pessoas que procuravam. Não tiveram outro remédio, porém, senão acompanhar os dois agentes da Polícia — porque era de dois agentes que se tratava — ao verem-se descobertos e apanhados.

O comboio ficou ali mais tempo do que o normal. Por fim, o chefe lá deu o sinal de partida, e o comboio seguiu o seu caminho.

O Ti'João tinha ido à janela ver a «fita», como ele lhe chamou. Depois, quando o revisor subiu para a carruagem, perguntou-lhe, amigàvelmente:

— Olhe cá, ó amigo: o que foi aquilo?

— Parece que se fala num roubo de jóias, ou não sei quê, que foi feito em Lisboa. E estes dois que iam aqui, segundo creio, tinham vindo ao Porto vendê-las... Mas a Polícia que não anda a dormir, já se vê...

— Ai, os tratantes! — exclamou o Ti'João, cortando a frase do interlocutor. — Vejam bem, com aquela «proa» toda!...

E, voltando-se para a mulher, que estava verdadeiramente pasmada com o que vira e ouvira, disse-lhe a rir:

— Ora viste? Que te dizia eu? Gente fina, gente fina... Às vezes ainda os há piores que os que não são... finos! E deixaste tu de comer, por causa deles! Pateta! É o que te digo, mulher: nem tudo o que luz é ouro!

Entretanto, enquanto dizia isto, o Ti'João voltava a tirar da rede o cestinho do farnel, e a seguir, depois de insistir para que o revisor comesse com eles, o que este recusou, sorrindo, tirou uma enorme perna de galinha e estendeu-a a sua mulher, dizendo:

— Toma lá, Gertrudes! Deves vir com fome!

Desta vez, a senhora Gertrudes não se fez rogada e aceitou.

O Ti'João, para não destoar, tirou também o seu pedaço e principiou a comer, outra vez, com grande satisfação.

Não, que ele há coisas, neste mundo, que de tão estranhas até abrem o apetite a uma pessoa...

TEMAS GERAIS

PARA CADA UM *sua verdade*

POR FIRMO NOGUEIRA SOARES

LEMBRO-ME de ter assistido à representação de uma peça teatral de que foi autor um laureado escritor, em que o mesmo conflito era visto por dois modos de apreciação diferentes.

Já estão decorridos alguns anos mas não esqueci ainda a temática que ligava a acção descritiva de procedimentos iguais mas que eram sentidos pelos seus fautores de maneira oposta.

A peça a que me refiro, tinha por título as palavras que encimam este escrito, e o seu significado ocorreu-me agora para bordar algumas considerações que possam interessar qualquer possível leitor amante da vivência, em plena consciência.

Habituado desde muito jovem a tirar dos elementos que nos enriquecem o conhecimento as conclusões que mais próximas podem estar do modo de sentir, não vendo na expressão alheia afirmativa do que deve aceitar-se mas sim do que se oferece à nossa meditação e estudo, colhi para mim, das cambiantes daquela peça, o fervor pela prática do que mais está de harmonia com os meus sentimentos.

A noção de verdade pode variar em cada um de nós, mas ela só será exacta se corresponder ao que em nossa consciência exista de convencimento próprio. Pode ser errada ou susceptível de controvérsia, mas aqui já entra o sentimento de apreciação diferente, e este sentimento é ditado não poucas vezes pelo desejo que em nós habita de vermos a nossa verdade pautada mais pela ideia formada do que pela resultante de outros graus de exame.

O que poderá, pois, oferecer-se à nossa meditação não é a definição absoluta do que será a verdade mas sim verificar até onde a verdade de cada um se harmoniza com a verdade de muitos.

Afora as coisas evidentes, tudo o mais está sujeito à exposição de razões que podem ir desde ligeira correcção até proposição oposta. É aqui que se manifesta a colheita do que recebemos do estudo e da meditação. Para os que estudam e meditam não deve existir outro ponto de atracção que não seja o poder demonstrar que a sua verdade é exacta, e esta verdade será tanto mais aceita quanto melhor corresponder às normas de vida existentes no meio de movimentação em que se encontram as causas e se reflectem os efeitos.

Se desapaixonadamente pretendermos demonstrar a nossa verdade, teremos de relacionar a nossa convicção com a alheia, e se elas são opostas, um ponto fundamental existe para aceitação e convencimento, e esse ponto chama-se *«Moral»*.

A observação da moral é regra que ensina a praticar o bem e a evitar o mal, e sem essa regra não há verdade que se imponha, pois todo o sentimento colectivo dos homens em sociedade tende para o bem, repudiando os que por excepção procuram introduzir ou manter nessa sociedade as suas verdades quando elas se mostram diferentes daquelas a que o sentido comum deu aceitação.

Percorrendo pela imaginação os caminhos da história das vicissitudes da espécie humana, muita desigualdade se encontra no convencionalismo da moral. O que em determinada época ou lugar foi tido, ou ainda é, como de moral a observar, revela-se noutra época ou noutro lugar como ofensa à essa mesma moral. Não é a regra do conceito que se altera mas sim a torção desse conceito que se verifica, e aqui aparece uma vez mais ainda o conflito entre cada uma das verdades em toda a sua extensão, porque continua a existir para cada um a sua verdade, e neste caso é a circunstância do tempo ou do lugar que impõe essa verdade e não a regra fundamental.

Por isso, neste entrechocar constante da acção com o pensamento, se queremos honestamente encontrar a posição estável que nos mantenha acima dos conflitos e à margem da suspeição, não poderemos deixar de nos encostar, em nossos raciocínios, à moral que nos leva à apreciação em toda a sua amplitude, sem a restrição de conveniência pessoal ou de grei a que possamos estar enfeudados por razões de ordem interesseira, tanto do aspecto material como do ideológico.

Só os portadores de sentimento puro, altamente desafecto da mesquinhez contida nas almas acerbas, capazes de encobrir para seu interesse próprio a luz da verdade, podem interpretar em toda a profundeza o conceito de *«Moral»* e libertar-se do restrito para abarcarem, no seu todo, a válida razão conducente ao estabelecimento dos princípios sôfregamente desejados por todos os que lutam pela boa harmonia das pessoas e das coisas, manifestada no equilíbrio de situações de que resulta a segurança que, no que se refere às pessoas, não se estabelece ùnicamente quanto ao estado físico, mas mais ainda no respeitante à tranquilidade de consciência. É esta tranquilidade de consciência que dá a toda a pessoa bem formada o motivo de indiferença pelos conceitos estabelecidos à margem da ideologia, firmados apenas no materialismo atinente à satisfação de desígnios que podem ser ou não conformes à boa ética, mas traduzirão sempre intenção fora da pureza de alma.

Sabemos muito bem que nem todos podem agir livremente na exteriorização das suas acções e pensamentos, porque à reserva ou à exposição em contrário são compelidos por forças a que estão sujeitos e os impedem de dar corpo e forma aos ditames que ao seu espírito mais gratos seriam, mas também sabemos, e nisso acreditamos, que a verdade fundamentada nos princípios da moral tem sempre primazia na aceitação, qualquer que seja o tempo e o lugar em que se manifeste, sem embargo de ter de lutar contra incompreensões e, quantas vezes, contra deliberado intento de a fazer diminuir e até esquecer, por aqueles que podem sentir-se feridos por ela nos seus interesses e intenções, e procuram, por isso, impor a sua verdade destinada a satisfazer estas suas aspirações. Mas do que todos poderemos estar certos é de que a verdade assim imposta não tem alicerces que a sustentem no consenso da grande maioria das pessoas de bem que felizmente constituem o agregado humano, e acaba sempre por se diluir na vereda imensa do trilho dos que a pretendem implantar, desfeita por falta daquela estrada larga que dá

REFORMAS

Homenagem ao Inspector da 15.ª Secção de Exploração

Leopoldo Lopes Sobreiro

Por motivo da sua passagem à reforma, em Julho último, realizou-se em Castelo Branco, promovido pelo pessoal da Secção de Exploração, um almoço de homenagem ao inspector sr. Leopoldo Lopes Sobreiro, que durante quarenta e seis anos serviu a Companhia com apreciável zelo, competência e dedicação.

Ao almoço assistiram cerca de quarenta pessoas, entre pessoal que com ele colaborou e esteve sob as suas ordens; representantes de todas as estações da sua secção; chefe e subchefe da 8.ª Secção de Via e Obras, respectivamente, os agentes técnicos de engenharia srs. Lopes Matias e Dias Mendes; inspector de tracção sr. Henrique da Silva; inspector de material circulante sr. Rodrigues; inspectores da Fiscalização das Receitas srs. Bengala, Caetano, Guerra e Canhão; o chefe de 1.ª classe sr. Manuel Nunes Branco, substituto do inspector da 15.ª Secção de Exploração; o enfermeiro do posto médico de Castelo Branco sr. Marques e ainda alguns amigos que, embora estranhos à Companhia, quiseram estar presentes nesta justíssima homenagem ao homem que durante os quarenta e seis anos da sua carreira profissional soube criar em todos que com ele privaram uma amizade forte e duradoura, mercê do seu bom-senso e fino trato.

Usaram da palavra enaltecendo as qualidades morais e profissionais do homenageado os srs. inspectores Alberto Canhão, Henrique da Silva e António Guerra, o chefe da estação de Tortosendo, sr. Domingos Pires, e ainda o sr. Eduardo Vicente, director duma agência de viagens de Castelo Branco.

No final, emocionado, falou o inspector Sobreiro, para agradecer a homenagem que lhe foi prestada, dizendo ter considerado sempre os seus subordinados como verdadeiros amigos, sentindo, com eles, os seus êxitos profissionais, assim como o pesar pelos revezes. No fim do almoço foi-lhe oferecida uma artística salva de prata, adquirida por todo o pessoal que trabalhava sob as suas ordens. Pelo agente mais novo e menos graduado que se encontrava na sala, o factor de 3.ª classe sr. Rosa Marques, foi lida, em nome dos seus camaradas, uma mensagem de saudação e agradecimento, a qual, escrita em pergaminho e com a assinatura de todo o pessoal da Secção, tanto graduado como braçal, foi entregue encerrada em artística pasta.

---

amplitude e ressonância à outra verdade transmitida pelos princípios fundamentais da moral.

Esta foi a lição que tirei da peça teatral a que aqui me reporto. Quanto a algum possível leitor deste meu pobre escrito, mais habituado a ver nas representações teatrais um motivo de divertimento do que de meditação, ficarei contente se tiver podido despertar nele a curiosidade pelo estudo das representações a que possa assistir, no que ao conteúdo do entrecho diz respeito e, se puder ser, também quanto à manifestação de arte que esta maravilhosa actividade de representar exprime. Mas esta última parte constitui um outro capítulo que por agora já não há espaço nem tempo para abordar.

Como ponto final, fiquemos nisto. Cada um pode ter a sua verdade, mas importa acima de tudo e sobretudo que ela seja sustentada por princípios de boa moral, e arreigada na convicção íntima e sincera de que traduzem sentimento puro, ideologia e bondade capazes de concorrer para valorizar, pelo estudo e pela meditação, a pessoa humana.

POR J. MATOS SERRAS

Exposições

A Federação Portuguesa de Filatelia vai organizar, em 1966, a II Exposição Filatélica Internacional de Lisboa. A primeira teve lugar em 1953, também na capital.

A nossa temática

Assinalamos a emissão de mais selos com motivos de caminhos de ferro.

INDONÉSIA — Série dedicada aos transportes, em que um dos exemplares apresenta a silhueta de uma automotora.

CONGO — Selo comemorativo da inauguração da nova estação ferroviária da cidade de Brazaville.

Marcofilia

Reproduzimos os seguintes carimbos:

ESPANHA — Exposição Filatélica do Clube Ferroviário de Alcazar de S. Juan (Março de 1962).

PORTUGAL — XIII Concurso Internacional de Formação Profissional, realizado em Lisboa no mês de Agosto findo. Participaram no certame mais de 200 jovens, em representação da Alemanha, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Holanda, Inglaterra, Irlanda, Itália, Japão, Luxemburgo, Suíça e Portugal. Por parte da C. P. foram fornecidos agentes para os júris das várias provas.

Secção PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

ANÁLISE E QUALIFICAÇÃO DE FUNÇÕES

Métodos de Análise e Qualificação

UMA vez reconhecida a utilidade do estudo das funções e determinados os seus objectivos primários e secundários através das três últimas publicações nesta «Secção Profissional», resta-nos escolher o método a adoptar, dentre os três que esquemàticamente passamos a caracterizar.

Deve, porém, notar-se que os dois primeiros — de carácter global e não quantitativo — se destinam exclusivamente à *Qualificação das Funções* (isto é: à sua valorização e hierarquização), e só o terceiro permite, além disso, a *Análise das Funções* (isto é: o estudo completo e minucioso da sua natureza e exigências específicas).

1 — Método de ordenação simples

a) Designação e descrição das funções existentes na Empresa, dividindo-as em grupos, por sectores ou técnicas afins;

b) Ordenação em níveis, dentro de cada um desses grupos, por ordem de dificuldade de desempenho ou de utilidade relativa para a Empresa;

c) Conversão das ordenações parciais numa ordenação única, abrangendo a totalidade das funções da Empresa;

d) Estabelecimento de grupos de salários, segundo a ordenação feita, e mais ou menos de acordo com os vencimentos praticados já na Empresa, ou na localidade, ou no respectivo ramo de indústria.

Trata-se de um processo simples, de execução fácil, mas de utilidade confinada ao problema dos salários e utilizável apenas em Empresas de pequeno âmbito e de efectivos reduzidos, onde se disponha já de um conhecimento razoável de todas as funções.

A apreciação faz-se comparando *globalmente* as funções entre si, segundo critérios muito gerais e subjectivos (e, portanto, sempre discutíveis), com vista sobretudo a uniformizar remunerações de tarefas tidas por idênticas (embora se não prove, objectivamente, essa identidade). E, na falta de bitolas comuns de apreciação, o estabelecimento das diferenças entre os salários dos diversos níveis fica apenas dependente de decisão superior, melhor ou pior fundamentada.

2 — Método de classificação em categorias

a) Estabelecimento *prévio* de um esquema de classificação ou quadro de categorias (considerando, por exemplo, três grandes grupos — Execução, Chefia, Quadros Superiores), — e distribuindo depois as categorias, em cada grupo, por ordem de exigências, e atribuindo-se a cada categoria o vencimento que se estima justo ou normal;

b) Repartição das funções segundo esse esquema ou quadro.

Este sistema comporta as mesmas deficiências do anterior e conduz a resultados semelhantes, sem que apresente qualquer vantagem adicional. Em vez de se estabelecerem grupos de salários com base no escalonamento das funções, parte-se de uma definição prévia desses grupos de salários e situam-se depois as funções nos grupos que se lhes julguem adequados.

Trata-se, no fundo, de um método complementar do primeiro, dentro do processo tradicional de atribuição de salários. Porque, na realidade, os quadros existentes nas Empresas, pelos quais se atribuem os vencimentos e nos quais se fazem entrar — com maior ou menor adequação e justiça — as diversas funções, resultaram, afinal, de uma ordenação simples dessas mesmas ou de idênticas funções, processada através dos tempos e segundo critérios empíricos e circunstanciais.

Continua, porém, a verificar-se a mesma discordância entre as apreciações — forçosamente subjectivas — e as realidades — em permanente mutação — o mesmo desconhecimento do valor intrínseco de cada função, a mesma incerteza e a mesma arbitrariedade na base das discussões sobre problemas de salários.

3 — Método de avaliação por pontos e comparação por factores

a) Estabelecimento de uma lista de factores ou critérios de apreciação, suficientemente discriminativos e significativos, comuns a todas as funções (por exemplo : conhecimentos necessários, capacidades requeridas, esforço exigido, grau de responsabilidade, riscos de acidente ou doença, condições de ambiente, etc.) ;

b) Determinação do número e natureza dos graus a considerar em cada factor ;

c) Ponderação relativa dos factores, tendo em conta o valor de cada um na apreciação conjunta da função ; a sua importância para o resultado a atingir ;

d) Atribuição de pontos a cada grau, em cada factor ;

e) Análise completa da função, para apuramento e cotação das exigências e condições específicas em cada factor considerado ;

f) Comparação das diversas funções analisadas, *factor por factor*, para ajustamento relativo das cotações atribuídas ;

g) Apuramento da pontuação total em cada função, pela soma das pontuações parciais obtidas para cada factor ;

h) Correlação dos valores em pontos com os valores dos salários praticados, estudo da curva de correlação e reajustamento dos salários.

Este método é uma combinação do sistema de «avaliação por pontos» e do sistema de «comparação por factores».

É o único método perfeitamente objectivo, que faz tábua-rasa de todas as considerações apriorísticas sobre o valor das funções e se baseia essencialmente em premissas racionais. Em vez de uma comparação *global* das funções entre si, procede-se a uma *análise* rigorosa de cada função, segundo critérios pré-estabelecidos. A apreciação faz-se, portanto, em relação a esses critérios, cada um de per si, e a pontuação atribui-se mediante valores exactos, prèviamente estabelecidos para cada grau de exigência no respectivo critério.

Quer isto dizer que a avaliação se faz segundo bitolas comuns e objectivas, inteiramente alheias aos critérios pessoais de quem as aplique. O que permite a actuação num âmbito mais vasto que a simples unidade empresarial, já que os analistas e classificadores podem trabalhar independentemente, chegando a resultados uniformes. E possibilita, além disso, a revisão oportuna de qualquer classificação (por alteração das condições de trabalho — por exemplo), dado que se encontram previstos e antecipadamente cotados todos os graus ou modalidades de cada factor considerado.

É, finalmente, e como já dissemos, o único método cujas aplicações transcendem a resolução do problema dos salários (ou seja, a *Qualificação de Funções* pròpriamente dita) : analisando e definindo por completo cada função, permite todos os estudos e actuações que, como vimos atrás, se fundamentam no seu exacto conhecimento (Selecção, Formação, Gestão Previsional, etc.).

(*Notas extraídas de um curso de Analistas de Funções*).

VEÍCULOS AUTOMOTORES

Símbolos Mecânicos

DESIGNAÇÃO UNIFICADA DA DISPOSIÇÃO DOS EIXOS NAS LOCOMOTIVAS, AUTOMOTORAS E TENDERES, SEGUNDO A U. I. C.

1 — Eixos pertencentes a um mesmo *chassis*

Os eixos transportadores são designados por algarismos árabes indicando o valor e número de eixos sucessivos da mesma natureza.

Os eixos motores são designados por letras latinas, maiúsculas, sem índice se forem acoplados, com índice «O» (zero) se forem de comando individual. A ordem destas letras no alfabeto indica o número de eixos sucessivos da mesma natureza.

Num mesmo *chassis*, os grupos de eixos sucessivos da mesma natureza são designados colocando a seguir um ao outro os símbolos característicos destes grupos.

A ausência de eixos transportadores não é indicada por qualquer anotação especial.

Exemplos :

1 — Designa um eixo transportador ;
2 — Designa dois eixos transportadores seguidos ;
A — Designa um eixo motor ;
B — Designa dois eixos motores ligados ;
Bo — Designa dois eixos motores sucessivos de comando individual ;
Etc.

2 — Eixos pertencentes a *chassis* diferentes

As designações a seguir indicadas aplicam-se simplesmente aos eixos ou grupos de eixos pertencentes ao *chassis* principal.

Idênticas designações se aplicam aos eixos ou grupos de eixos pertencentes a um mesmo *chassis* secundário, mas a anotação destes eixos é afectada por um apóstrofo se ela comporta apenas um algarismo ou uma só letra ; é colocada entre parêntesis se for formada por mais de um algarismo ou letra.

Exemplos :

1' — Designa um eixo transportador independente do *chassis* principal ;
2' — Designa dois eixos transportadores independentes do *chassis* principal, por exemplo um *bogie* ;
A' — Designa um eixo motor independente do *chassis* principal ;
B' — Designa dois eixos motores acoplados num *bogie* independente do *chassis* principal ;
(1A) — Designa um *chassis* secundário com um eixo transportador e um eixo motor ;

(1C) — Designa um *chassis* secundário com um eixo transportador e três eixos motores acoplados;

Etc.

Os eixos *Adam*, os eixos *Bissel* e os eixos transportadores dos *bogies Krauss-Helmholtz* não se consideram como colocados no *chassis* principal, sendo portanto designados com apóstrofo.

Os eixos *Goldsdorf* e os eixos orientáveis consideram-se como colocados no *chassis* principal.

Os eixos empregados como transportadores e que podem, completados por um mecanismo auxiliar, servir também de eixos motores, designam-se por letras minúsculas.

Quanto aos veículos compostos de várias unidades que podem ser separadas e deslocadas independentemente, os respectivos símbolos são separados pelo sinal +.

3 — Tênderes

Os tênderes designam-se pela letra T. A designação da disposição dos eixos corresponde aos princípios adoptados para as locomotivas e automotoras. Coloca-se com pequeno intervalo antes do sinal T. A capacidade de água em metros cúbicos é indicada por um número colocado imediatamente a seguir à letra T.

Alguns diagramas destas diversas locomotivas, automotoras e tênderes vão figurados nos esquemas reproduzidos a seguir:

LOCOMOTIVAS E AUTOMOTORAS		LOCOMOTIVAS E AUTOMOTORAS	
Disposição dos eixos (A seta indica o sentido da marcha)	Nova designação segundo a U.I.C.	Disposição dos eixos (A seta indica o sentido da marcha)	Nova designação segundo a U.I.C.
	C		B+B+B
	D		Bo' Bo'
	1C		C+C
	1' C		1C+C1
	2B		1'C+C1'
	1'1B		Co+Co
	1 (1B)		1Bo+Bo1
	2'B		(1B)(B1)
	2 B'		1B (B1)
	B' B'		(1'B) (B1')

TÊNDERES	
Disposição dos eixos (A seta indica o sentido da marcha)	Nova designação segundo a U.I.C.
←	4 T 31,5
	2' 2T 31,5
	2' 2' T27
	b' 2' T20 TÊNDER MOTOR
	B' 2' T20 TÊNDER MOTOR
	B 2' T20 TÊNDER MOTOR

★

PERGUNTAS E RESPOSTAS

Com o fim de satisfazer os pedidos de inúmeros leitores, a seguir se discriminam os processos das taxas inseridas no *Boletim da C. P.* do mês de Junho p.º p.º.

1 — G. V. — Tondela para Lisboa (Santa Apolónia):

1 capitoné montado em quatro rodas com mobília	870 kg
1 biciclo motorizado	80 »

Distância: 288 quilómetros.

«CAPITONÉ» Artigo 52.º da Tarifa Geral alínea *a*) por 1000 kg.

«BICICLO» Artigo 52.º da Tarifa Geral alínea *b*) c/r 50 %.

CAPITONÉ

Preço de transporte 720$40 × 1 t		720$40
Manutenção	evol. e manobras 10$00 × 1 t	10$00
	carga e descarga 16$00 × 1 t	16$00
	trasbordo 16$00 × 1 t	16$00

BICICLO

Preço de transporte $(720\$40 + \frac{720\$40 \times 50}{100}) \times$ $\times 0{,}08$ t		86$45
Manutenção	evol. e manob. 10$00 × 0,08 t	$80
	carga e descar. 16$00 × 0,08 t	1$28
	trasbordo 16$00 × 0,08 t	1$28
Registo		5$00
Aviso de chegada		1$00
Arredondamento		$79
Total		859$00

2 — P. V. — Madrid para Amadora — Sorefame — Via Marvão — Beirã:

Uma carruagem de caminho de ferro com o comprimento de 10 metros, peso 5700 quilos, carregada em dois vagões.
Carga e descarga pelos donos. (Só o percurso da C. P.).

Distância: 265 quilómetros.
Tarifa Geral — Base 28.ª.

Preço de transporte 662$50 × 2	1 325$00
Evoluções e manobras 15$00 × 2	30$00
Transmissão	25$00
Aviso de chegada	1$00
Total	1 381$00

3 — P. V. — Vila Real para Bragança:

7 cavalos e 5 potros pequenos.
Carga pela Companhia e descarga pelos donos.
Foram utilizados dois vagões na linha do Corgo, um nas do Minho e Douro e um na do Tua.

Distância: 197 quilómetros.

Aviso ao Público B. n.º 351 (excedentes 1 cavalo e 1 potro pequeno).

Preço de transporte 2$60 × 197		512$20
Excedentes	1 cavalo, $20 × 197	39$40
	1 potro pequeno, $13,3 × 197	26$21
Evolução e manobras		20$00
Trasbordo 2 × 50$00		100$00
Carga		30$00
Desinfecção 3 × 30$00		90$00
Registo		5$00
Aviso de chegada		5$00
Arredondamento		$19
Total		828$00

POR ISILDA DE MATOS MENDES

O SEGREDO DE ANITA

Só agora, ao fim de oito anos, consegui decifrar o segredo de Anita.

Mas... quem é Anita? — perguntarão, talvez, algumas leitoras.

Anita era a menos bonita do nosso grupo de raparigas. Daquele grupo que, há oito anos atrás, acamaradava, durante as férias. E Octávio, por contraste, era o mais atraente dos rapazes que nos acompanhavam. E, por isso, ele era disputado, em segredo, por quase todas as raparigas que, bem dentro do seu coração, desejariam tê-lo por namorado e, mais tarde, por marido. Octávio, porém, não se deixava prender pela juventude de nenhuma de nós. Aliás, no nosso grupo não havia namoros, mas apenas amizades.

Pois bem: — Anita era, na realidade, a menos bonita e a mais apagada de todas nós. Usava o cabelo solto, sem artifícios, e nunca se pintava. Os seus olhos claros eram límpidos e revelavam bem a simplicidade da alma boa de Anita. Porém, verdade seja dita, a nossa companheira não conseguia arrancar uma frase de galanteio a qualquer rapaz que por nós passasse. E a Octávio, evidentemente, muito menos. Dava mesmo a sensação de que ele a considerava como um ser «à parte», visto que era raro dirigir-se-lhe em especial.

Pois, exactamente há oito anos, o nosso grupo começou a ficar mais pequeno. Cada uma de nós foi seguindo o seu rumo, trocando a vida descuidada de solteiras pelo suave encanto da vida conjugal.

Hoje, quando passávamos na Baixa, com os nossos filhos, encontrámos — quem havíamos nós de encontrar? — o Octávio, o tal rapaz atraente que era considerado o mais simpático do grupo. Foi com entusiasmo que exclamámos:

— Você, por aqui!

— É verdade! — e depois de uma ligeira troca de palavras, perguntou-nos: — Sabia que eu me casei?

— Ah, sim? — respondemos nós — Ainda bem! E é feliz, já se vê, a avaliar pelo seu aspecto!...

— Se sou feliz! Sou felicíssimo! Escolhi a melhor rapariga que existe... Adivinhe quem...

— Eu conheço?

— Conhece, conhece! Era do nosso grupo de férias...

— Ah, então espere: — a Sílvia, aquela bonita morena por quem você tinha uma certa inclinação...

— Deus me livre! Era demasiado petulante...

— Então, então... ah, já sei: a Luísa!

— A Luísa? Aquela que se pintava muito e que fazia voltar a cabeça a todos os que passavam por ela na rua?

— Era boa rapariga... — defendemos nós.

— Não digo que não. Mas... não servia para mim. Olhe, não se canse. Sabe com quem casei? Com a Anita! Lembra-se dela?

— Com a... com a Anita? — perguntámos, com admiração.

— Exactamente.

— Ah!... — e quase nos arrependemos daquela expressão que não soubemos conter.

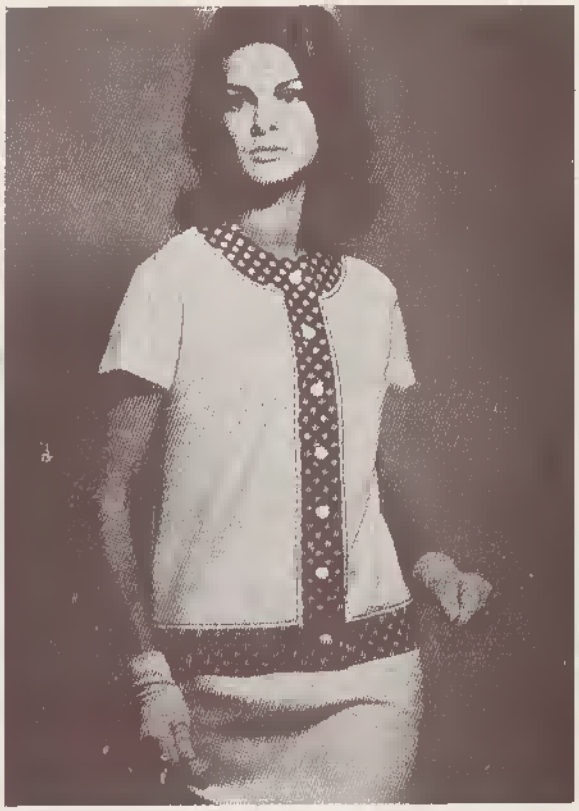
— Admira-se? Sim... é verdade que vocês lhe chamavam a «mosquinha morta» do grupo. Pois eu tanto reparei nela, tanto tentei adivinhar o que existia por detrás daquele rosto simples de criança, que descobri, lá dentro da «mosquinha», um coração de ouro! Um coração tão bom e amorável, que me contagiou, em absoluto...

— Quer dizer — exclamámos nós a rir — a «mosquinha» venceu o leão!

— Tal qual! E tornou-o felicíssimo! E agora que você é já uma senhora casada e mamã, e tem, na verdade, um ar tranquilo e natural, sempre lhe direi que nós, rapazes, podemos achar graça a uma rapariga fútil, mas raro é que a escolhamos para nossa mulher. A «nossa» mulher tem de ter algo diferente da vulgaridade. Tem de ser assim como... a Anita! Você não leva a mal que eu lhe diga isto, pois não?

Sorrimos, sem a menor sombra de ressentimento. Octávio tinha razão. Na verdade, as raparigas fúteis e artificiais podem realmente encantar, mas não conseguem o ascendente espiritual que Anita alcançou, no coração de Octávio. Não conseguem, pelo menos enquanto não se transformam, modificando o seu ar de «bonecas» em beleza pacífica e repousante de Esposas e Mães.

E esse ar tranquilo tinha-o Anita, desde sempre. Era esse o seu segredo...



Este saia-e-casaco, muito simples, pode ser confeccionado em malha ou em fazenda fina. A guarnecer o casaco, uma barra larga de fazenda, escocês, rematada por um pesponto.

(Modelo Corona Vienna)

CULINARIA

Peixe gostoso

Depois de arranjado e bem lavado, corta-se o peixe (de preferência cherne, pargo ou garoupa) em postas largas, que se deixam ficar numas pedras de sal, durante algum tempo. Ao fim desse tempo, retiram-se as postas e enxugam-se num pano. Passam-se por farinha de trigo,

Inaugurou-se no passado dia 2 de Agosto, com grande concorrência de público, o apeadeiro de Senhora das Neves, entre Barroselas e Alvarães, na linha do Minho, que passa a servir uma zona populosa do concelho de Viana do Castelo. À cerimónia inaugural, feita com o comboio rápido Viana – Porto, das 16,10 horas, assistiram o Governador Civil do distrito, o Administrador da C. P. sr. eng. Brito e Cunha, o inspector Américo Costa, deputações das freguesias de Vila de Punhe, Capareiros, Mujães, Fragoso e muitas outras entidades que manifestaram à C. P. o seu regozijo pela abertura à exploração daquele apeadeiro.

sacodem-se, para que a farinha não fique em camadas, e dispõem-se num tabuleiro.

Faz-se, à parte, um molho com azeite, vinagre, pimenta, um ramo de cheiros, picado muito miudinho e massa de tomate, cobrindo-se a seguir o peixe com o referido molho. Por cima deste, deita-se sumo de meio limão, espalhando-o bem sobre todas as postas. Vai a forno brando e serve-se com salada ou puré de batata.

BOM HUMOR

O marido chega à casa bastante «alegre», e muito depois da hora de jantar.

— Uf! Que calor aqui está! Vou mas é abrir a janela... — exclama ele, enquanto abre de par em par uma janela, debruçando-se nela.

Depois de aspirar o ar da noite, diz ele à mulher:

— Que coisa esquisita! Olha cá, Isaura, chega aqui à janela, e diz-me se a noite cheira ou não a chouriço...

A mulher, zangada, responde:

— Qual chouriço, qual carapuça: não vês que estás debruçado no armário da cozinha?

★

— Ó compadre: vossemecê por acaso sabe quanto tempo demora o comboio, do Porto até aqui?

— Pois, não senhor, não sei. Só sei quanto tempo leva, daqui até ao Porto...

CONSELHOS ÚTEIS

Uma Mulher que preze a Felicidade do seu lar, nunca deve:

1 — Elogiar as qualidades dos maridos das amigas ou vizinhas, em especial na presença de terceiros.

2 — Dizer a seus filhos, quando fazem qualquer diabrura: «Sais tal qual ao teu pai!...» ou «Se teu pai não fosse como é, tu já não fazias isso!...».

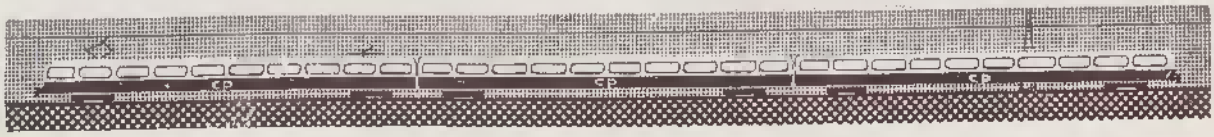
3 — Fazer de seus filhos as vítimas do seu aborrecimento, ralhando com eles, sem haver motivo que o justifique.

4 — Censurar o procedimento de seu marido, ou da família dele, seja à frente de quem for. Se motivos houver para reparos, ninguém, além de seu marido, os deverá ouvir.

5 — Estar constantemente a lastimar-se, criando em torno de si, e no seu lar, um ambiente de tristeza, que só prejudicará a sua Felicidade e a dos seus.

PENSAMENTO

A delicadeza é uma espécie de chave mágica: abre inúmeras portas.



PROMOÇÕES E NOMEAÇÕES

A contar de 1 de Julho último

A Chefes de estação de 3.ª classe: — João Domingues de Sousa, Joaquim Martins Pimenta, Manuel Lopes, Celestino Faustino, Celestino da Costa Dias e Silva, Mário Ferreira, José Falcão Pereira Jacinto, Artur de Oliveira, António Manuel Cardoso, Saul Nogueira Ribeiro, António Lourenço, Manuel Rodrigues de Araújo, Augusto de Matos Roldão, António Pereira, Emílio Alves Taberda, Avelino Rodrigues Cruz, Firmino José Rita, José Mendonça dos Santos, César Rodrigues Martins, Hilário Baptista Marrucho, Manuel Marques Aleixo, Arménio Arnaldo Pinto de Sousa Oliveira, Mário de Matos Pires, Adriano de Sousa e Castro, Marcos Eduardo da Cruz, Joaquim António Cândido, Aníbal Rodrigues Horta, António Martins das Dores Garrocho, Francisco da Luz Maia, Teodoro Henriques, José Leite Salgado, Bernardino Manuel de Oliveira, António de Almeida Correia, João da Costa Amieiro, José Marques da Silva, Manuel de Jesus Matias, António de Jesus Lopes, Joaquim Pires Cipriano, António Narciso, José Ferreira Neto, João Henriques Cardoso, Francisco Paulino, José Dias Lourenço, José Joaquim, António João Telheiro, Custódio Lopes, Almerindo Nunes Ferreira da Costa, Albertino Rodrigues da Fonseca, António de Matos Machado Júnior, João Ribeiro dos Santos, Manuel Martins de Oliveira e Silva e Alfredo Azevedo dos Santos.

A Factores de 1.ª classe: — Luís Antunes, Manuel Marques, Joaquim António da Rocha Cortes, Carlos Luís de Almeida e Sousa, José António Marques, Heitor Inglard Freire Seabra, António Martins Narciso, José António Azevedo Figueiredo Mascarenhas, Francisco Lourenço Alfaiate, João Ferreira Lopes, Jorge Pereira de Sá, Luís Lopes Maia Cadete, Lucas Lourenço Alves, Alberto Luís Venceslau, José Rodrigues Maia Nabais, Francisco de Matos Rosa, Manuel Lopes, Antero Cristóvão, Manuel Lourenço Cadete, Sérgio Amabélio dos Santos, Joaquim Ribeiro Matias Pires, Manuel Augusto da Silva Moutinho, Joaquim Cameira Calado, Francisco Marques Robalo, Jaime Alves Ribeiro, Óscar Lopes Ferreira da Costa, José Luís dos Anjos Leitão, António Tavares Soutinho, José Henriques Correia, António dos Santos Morgado, Francisco Rodrigues Neto, António José de Matos Pereira, José Pinto Miranda, Jacinto Lourenço Grossinho, Adelino Santos Aguiar, Francisco da Silva Cordeiro, António da Conceição Bernardes, Benjamim dos Santos Mineiro, Arnaldo Gomes Pereira Rodrigues, José Gregório Felício, Manuel Duarte Gameiro, Lino Ferreira Vaz, Manuel Rita Assunção, António de Almeida Pacheco, José António Martins, António Vaz Queirós, Adriano Gomes, Alberto Jorge Baptista, João Monteiro de Oliveira, Joaquim Ribeiro da Silva, Bernardino dos Santos, Fernando Dias Morais, João Duarte, José António Santos Teixeira, Manuel Quita Félix Ribeiro, António Guedes Moreira, José Gonçalves Venâncio, João Luís Anacleto da Fonseca, Mário Rosa Pimentel, Augusto Silva, Álvaro Pessoa Machado, Armando Gonçalves Cabeça, António Pereira Pinto e Vale, Joaquim Matos Carias, José de Freitas, Manuel Martins Gonçalves Coelho, António das Neves, Abílio Augusto Montezinho, Augusto Alexandre Gomes, Alfredo Morais Serra, Abílio Ferreira, José Tiago da Costa, Bento Pimenta, João Mateus Gante, Manuel Marvão Candeias, Manuel Pedro dos Santos, Joaquim Saldanha, Alberto Pacheco Moreira, António de Matos Pentieiro, Joaquim de Castanheira Carvalho, Jorge da Costa, Júlio Dias de Carvalho, José Miranda das Neves, António Marques da Clara, Eduardo Rodrigues Cosinheiro, Abel Monteiro de Oliveira, João dos Reis Ventura, Abel de Oliveira Macedo, João de Matos Machado, Arménio Lopes Caldeira, Jorge de Matos Heitor, José Henriques Pinheiro, Tiago José Baia dos Reis Geraldo, Francisco Teixeira Pinto e Manuel Joaquim Tavares dos Santos.

A Factores de 2.ª classe: — João Rodrigues, Diamantino Ferreira da Costa, António Augusto Carvalho, Fernando Soares, Adão Monteiro, Leonel Emílio Moleiro, José Pires Jorge, Manuel da Ponte, Manuel Fantasia Raiado, Manuel Pedro Cordeiro, Isidro Marques Veríssimo, Manuel Luís, Carlos Alfredo Gonçalves, Abel Moreira Cardoso, Caetano da Conceição Barbio, Arménio Gomes, José Luís Gonçalves Pimentel, João Andrade Amiguinho, Alexandre Rovisco Matias, António de Matos Calado, Diamantino Augusto Quintas, Joaquim Conceição Marques, David de Matos Marques, José Martins Viegas, António Aires Pinheiro da Costa, Augusto Quintas Narciso, José da Silva Capitão, António Teixeira da Costa, Arnaldo António, Manuel Barbosa Francisco, Constâncio Gonçalves Pedro, Armando Rafael de Campos, Álvaro da Silva Cabrita, Armando da Silva Simão, Joaquim Fernandes Gaspar, José de Almeida Lopes, José António Janeiro, João Cintra dos Santos, Mário Amaral Tavares, Armindo Manuel Barradas, Manuel Luís do Sacramento, Júlio Ferreira Lopes, Acácio Manuel Santiago Santos Pinto, Ilídio Costa, José Sobreira Semedo, José Fernandes da Conceição, José Afonso Isidro, António Ribeiro, Alfredo Aires Caldeira, Manuel Gonçalves, António Sanches Silveira, Constantino dos Santos Rodrigues, Cândido Fagulha dos Santos Rodrigues, Guilhermino Ramos Martins Salvado, Francisco Gonçalves Pires, Francisco Rosa Marques, Ernesto Antunes Tomás Rebocho, Francisco de Oliveira Pereira, Miguel Augusto Prazeres, João Boavida Salvado, Joaquim Lopes, José Pires Guerreiro, António José Gomes Canário, Joaquim Vicente de Paiva, Francisco dos Santos Barata, Mário Pereira Rasteiro, António José da Silva, Alberto de Melo Coimbra, António José Santos, Manuel Afonso Moreira, José Borges, Vítor Abílio Pimentel dos Santos, Vítor Soares, Manuel Carias Amaro, Manuel Fatela Grilo, Jerónimo Pereira Gaspar, Hermínio Lourenço Gameiro, José Sobreira Ramos Castelo, Joaquim Santos Costa, Diamantino Graça Igreja, Domingos Mendes Pereira, Luís de Matos Rosendo, António Armando Pereira, Marcelino António Carvoeira, Vidal Gregório Loução, João Pimentel Rosa, José Sousa Cordeiro, Luciano Assunção Pereira, Manuel Alves Maia, Tiago João Bonito, José Marques de Lemos, João Nunes Mendanha, José Jorge Correia, Hermínio Monteiro Branco, Arménio Pratas Ladeiro, Sérgio Vargens Moutinho, Joaquim Morais de Sousa Couto, Júlio da Graça Duque, Manuel Ferreira Fiel, João Grilo Martins, Agostinho Simões Pipa, João Baptista Manoelito, Jacinto Mendes de Oliveira, António Maria Pinheiro Lourenço, Idalécio Gomes Pinto de Matos, Jacinto Duarte Lopes e Manuel Rosa Branquinho.

A Factor de 3.ª classe: — José Joaquim Dias.

A Fiéis de cais: — José Esteves, Manuel José Militão e Manuel da Silva Machado.

A Conferentes de 1.ª classe: — António Pereira Cardoso, Manuel Gonçalves de Azevedo e João de Matos.

A Conferentes de 2.ª classe: — Fernando da Silva Pacheco, Adelino Coelho Teixeira, Augusto Dias de Carvalho, António José Moreira Gomes e Manuel da Conceição Inverno.

A Bilheteira de 1.ª classe: — Maria Amélia de Jesus Freitas Mendes.

A Condutores de 1.ª classe: — Feliciano José Leocádio, Joaquim Freire dos Santos, José Ferreira da Costa, Luís Pereira Nicolau, Joaquim Lopes Boavista, Joaquim Pereira Nicolau, Manuel Martins, João Afonso, José Coelho, António Serafim Moreira e António Coimbra.

A Condutores de 2.ª classe: — José da Silva Baltasar, Joaquim Ferreira da Costa, Armando de Jesus, Raul da Graça Oliveira, Serafim Pereira de Miranda, Luís Rodrigues da Silva, Abel de Almeida, Francisco Manuel Troles, Henrique de Matos, António Mendes Raimundo, José Cabrita Elias, José da Silva, João António e Manuel de Oliveira Cardoso.

A Guarda-freios de 1.ª classe: — Manuel Marques Cavaco, Arnaldo de Jesus, Manuel Luís Delgado, Joaquim Loureiro, José Lopes Pinheiro, Joaquim Gonçalves, Albano da Silva, António Monteiro, Alberto Monteiro e Domingos Soares de Magalhães.

A Guarda-freios de 2.ª classe: — José Paulo de Matos, Carlos Pereira de Almeida, Joaquim Dias de Carvalho, José da Paz Segurado, Alexandre de Almeida, João da Cruz Margarido, Firmino da Cunha Freitas, António Almeida Júnior, José de Freitas, António Salvado Martins, José Teixeira Cerejo, Eugénio Gomes Pereira e Américo da Conceição Libório.

A Revisor de bilhetes principal: — Alfredo Prudêncio Soares.

A Revisores de bilhetes de 1.ª classe: — Alfredo das Neves, Álvaro Vilarinho Quintas, Nicolau da Cunha Borges, Jaime Maia Ramos e Joaquim Correia.

A Revisores de bilhetes de 2.ª classe: — António Monteiro, Adolfo Augusto Fernandes, José Lourenço Ferreira, Manuel da Encarnação Santos e Manuel Rodrigues Baltasar.

A Revisores de bilhetes de 3.ª classe: — António Malva Ameal, Manuel Eusébio Augusto de Figueiredo, António dos Santos Ferreira, Francisco Pimentel Girão e Francisco José Belchior.

A Capatazes de manobras de 1.ª classe: — Filipe Duarte Godinho, António Rama Cadima e Manuel Nunes Pinto.

A Agulheiros de posto: — João Bispo, António Francisco Ferreira, José Figueira, Albino do Nascimento Azevedo e José Novais.

A Agulheiros de 1.ª classe: — António dos Santos, José de Sousa Gorgulho, Adelino Lopes da Guia, Manuel Pinto, Manuel Pinto Leal, António Marques Ribeiro, Manuel Correia e Albino do Nascimento Pires Bordalo.

A Agulheiros de 2.ª classe: — Francisco Morais, António Carvalho, João Antunes Miranda Júnior, José Barriga Branco, Manuel dos Reis Pereira, Manuel Francisco Marques Pires, Ernesto Pereira, Carlos Martins dos Santos, Luís Dias, José da Graça Baptista, Felizardo Caldeira Semedo, Manuel Lopes e José de Oliveira Rolim.

A Agulheiros de 3.ª classe: — António Mendonça, Antero de Sousa Freire, António José Francisco, Cristóvão da Costa Casimiro, José de Oliveira Tadeia, Manuel David, Augusto Alves Teixeira, Manuel Baptista dos Santos, José Martins Figueira, António Guedes de Oliveira, José Caldeira Durão, João da Rosa Marques, Ernesto Rodrigues Alho, Luciano da Conceição, Manuel do Nascimento Canhestro, Adão Madureira, José Pinto Claro Júnior, Augusto Machado da Silva, Mário Elias Cabrita, João Maria Ribeiro, António da Silva Ferreira, Manuel Nogueira, Mário Domingos Duque, José Luís da Silva, Abílio Pinto de Sousa, Joaquim António Cabaço, Francisco João Calhandra Pereira, Joaquim da Silva Aguardenteiro, João Isidro dos Santos, Manuel Cordeiro, Manuel do Espírito Santo Taveira de Figueiredo e Fernando da Silva Quatorze.

A Electricista de telecomunicações de 1.ª classe: — Avelino Aleixo.

A Electricista de telecomunicações de 2.ª classe: — Daniel de Matos Rosendo.

A Electricista de telecomunicações de 3.ª classe: — Manuel Carvalho da Silva.

A Guarda-fios de 1.ª classe: — Manuel António Martins Dias dos Reis Chaves e António Rafael.

A Guarda-fios de 2.ª classe: — António da Purificação Esteves e João da Purificação Lourenço.

A Chefes de depósito: — Miguel Carvalhão Pinheiro e Calixto Vaz de Carvalho.

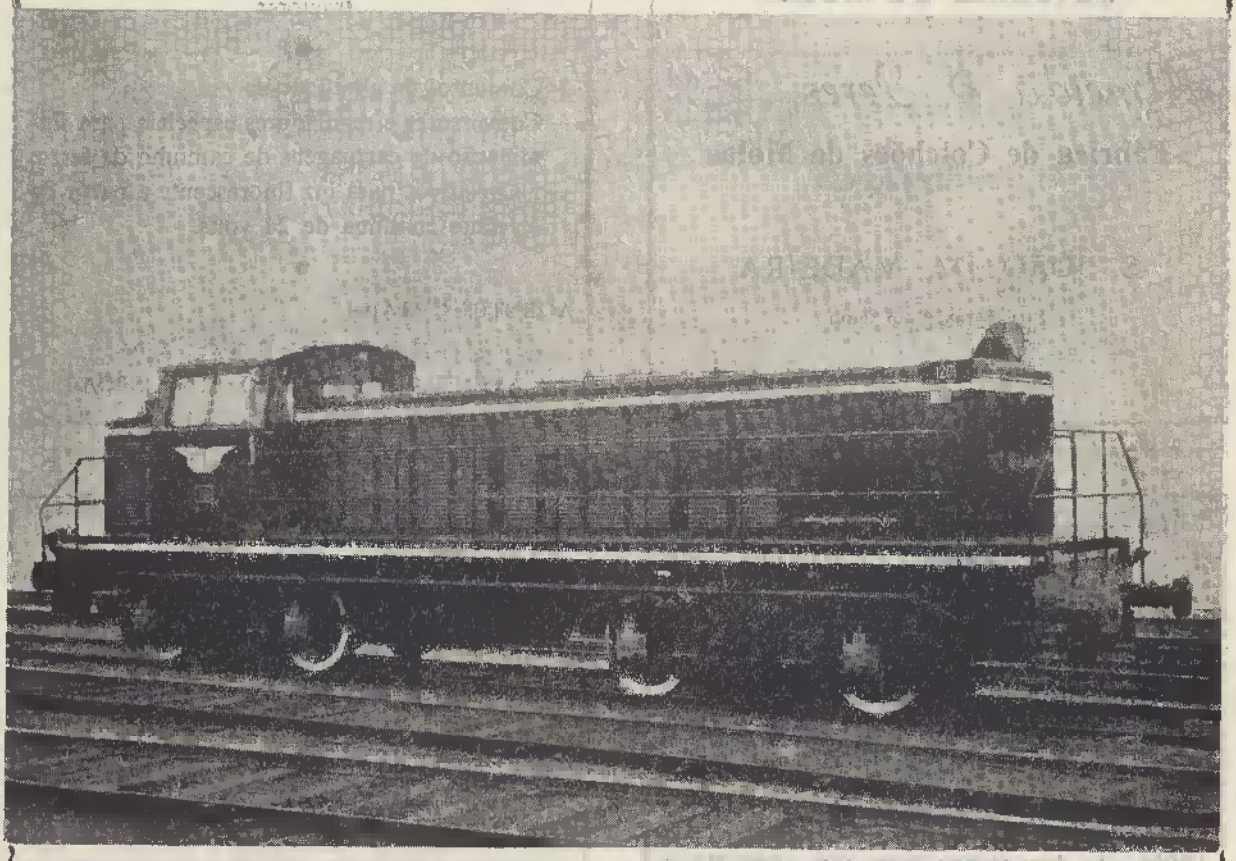
A Subchefes de depósito: — Manuel Gonzalves Mosquera Alves, Henrique Gomes, Olímpio da Conceição Pereira, Manuel Joaquim Bento e Manuel Antunes.

A Maquinistas de 1.ª classe: — João Alfredo Fontes, Armando Ferreira, Orlando da Silva Oliveira, Virgílio das Dores Viegas, José de Sousa Parente, Manuel Carvalho, Arlindo Gomes Martins, António da Silva Braz Júnior, João Baptista, Hermínio Costa, Pedro Fernando Antunes, António Abílio Soares Meireles e Marcelino Mendes.

A Maquinistas de 2.ª classe: — Victor Manuel Rebocho, Manuel Cristina de Sousa, João da Silva Carreira, Francisco José Rebocho, Manuel Azevedo Ribeiro, José da Cruz Andrade, Alberto Malhão Gomes, António Dinis, Manuel Pereira Salgueiro, Ernesto Augusto dos Santos, José Marques Vinagre, Joaquim dos Reis, António Joaquim Silva, Joaquim de Sousa Martins, Manuel Dias Bicho, José António, João Bicho Mendes, Belmiro Mendes, José Castanheira, Agostinho Vilela, José Ramos, José Gonçalves Cabrita, Manuel António Victória, Artur dos Santos Rodrigues, Ramiro Pinto, António Maria da Silva, José Fernandes Catarino, Raul Guedes de Oliveira, Domingos Simões da Silva, Orlando Alfredo Sousa Leite, Américo Jorge, Joaquim Marques Pires, Júlio Monteiro Nunes, Ismael Ascenção dos Santos, Artur dos Santos Bernardo, Joaquim Martins Pires, Luís Duarte, Manuel Alves Espadinha de Matos, Ricardino da Silva, Manuel Marques Garcia, António Cordeiro, Manuel de Sousa Rocha, Luís Vicente Gonçalves, António Ferreira, Luís Lourenço Redondo e Salvador Gomes de Carvalho.

ADOPTADA PELA O. R. E. COMO PADRÃO EUROPEU
LOCOMOTIVA DIESEL ELÉCTRICA CLASSE D MODELO C
ENCOMENDADA PELA **EUROFIMA** PARA:

França - Espanha - Portugal - Jugoslávia



PRIMEIRA LOCOMOTIVA PRODUZIDA EM PORTUGAL

Mais de 980 locomotivas Bo Bo desde 600 a 1200 H. P.
construídas ou encomendadas para a S. N. C. F. –
– E. F. F. CHILE – F. C. CUBA – C. F. I. – RENFE – C. P. – I. Z.

BRISSONNEAU & LOTZ

SEDE: 8, RUE BELLINI — PARIS — FRANÇA