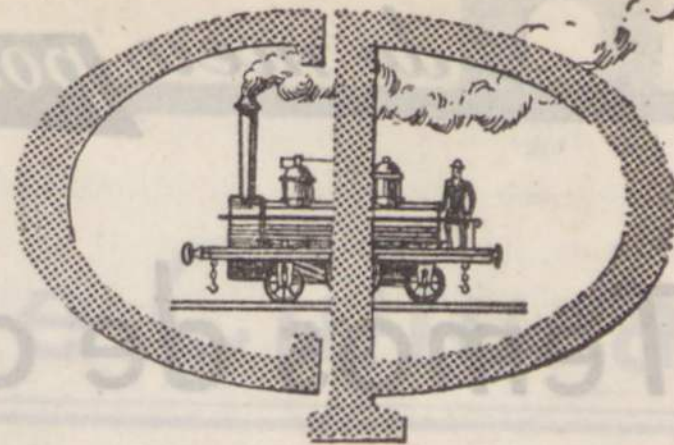


Boletim da C.D.

NÚMERO 41

SETEMBRO 1963

Boletim da



N.º 411 • SETEMBRO 1963 • ANO XXXV • PREÇO 2\$50

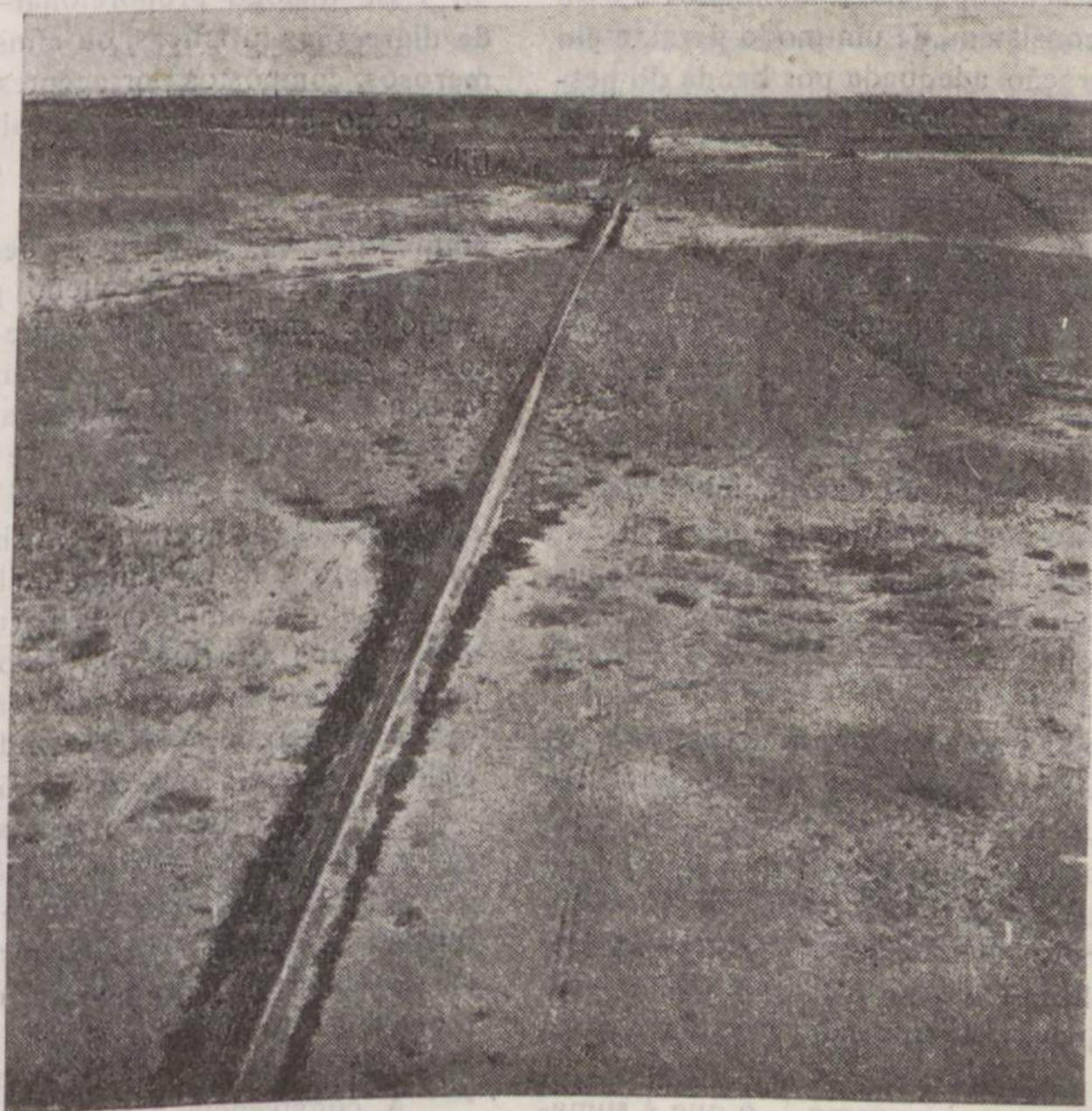
FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

A MAIOR RECTA FERROVIÁRIA DO MUNDO



Tal como os outros meios de transporte, também o caminho de ferro detém numerosos recordes, alguns bem curiosos como é o caso do assinalado na gravura. Trata-se da maior recta ferroviária do Mundo, com o comprimento de 500 quilómetros. Situa-se na Austrália, no planalto de Nullargbor, em pleno deserto ocidental.

Temos de conhecer-nos melhor para melhor desempenharmos a nossa missão

Por ANTÓNIO DIAS

Factor de 1.^a classe de Lisboa-P.

EM artigos anteriores temos falado das tarefas que importa realizar no domínio das Relações Públicas, a fim de se aumentar, por todos os meios ao nosso alcance, o número de interessados pelo caminho de ferro. Problema actual, premente, moderno, imposto pelas circunstâncias em que decorre a vida trepidante dos nossos tempos, com inúmeros meios de locomoção em busca de uma primazia, que nos compete conquistar para o Comboio. Proclamámos, inclusivamente, a necessidade de se traçarem planos amoldados a esse objectivo, os quais consistem, de um modo geral, e em síntese, numa preparação adequada por banda do pessoal a quem incumbe as relações permanentes com o público.

Quantas maneiras haverá de se alcançar essa preparação?

Interrogação que envolve matéria pedagógica e psicológica de certo vulto, portanto sob a alçada de especialistas, não pode o autor destas linhas dar-se à veleidade de querer experimentar uma resposta, pelo menos uma resposta tão profunda e pormenorizada como o assunto merece. Mas como todos os caminhos vão ter a Roma, muito embora uns sejam menos longos do que outros, e como a experiência é mestra de cultos e inculcos, atirar de vez em quando uma achega para a fogueira, uma ideia ou um alvitre, não será pecado de lesa ciência.

Pois — e seguindo logo em linha recta —, diremos que a profissão de ferroviário não é, nem pode ser aceite como outra qualquer. Tem de ser vivida e encarada com devotado espírito de sacrifício e amor. Tem de correr no sangue de quem a abraça uma mística e um sentido de camaradagem sempre latentes. E, por imperativo das multímodas operações em que se processa toda a actividade inerente ao caminho de ferro, tem de alicerçar-se sobre uma unidade bem cimentada, tanto do ponto de vista técnico, como — o que é sumamente importante, senão decisivo — do ponto de vista humano. Melhor dizendo: para que todos os serviços da Companhia funcionem como engrenagem perfeita e dêem o máximo rendimento é indispensável cultivar-se entre os componentes dos diversos serviços um verdadeiro espírito familiar, de amizade e de compreensão, e de autêntica solidariedade.

A convivência diária, com maior ou menor intimidade, entre os empregados dos vários sectores, é um elo a ter em conta para o referido fim. Mas a prática, ou seja, a luta do dia-a-dia nem sempre nos confere esse ensejo. E por isso, há que tentar desenvolver a convivência por outros processos, de modo a possibilitar-se um diálogo amistoso entre o maquinista e o factor, e entre este e o empregado de escritório, por exemplo.

Esse diálogo proporcionar-se-ia com a realização de digressões turísticas, ou afins, entre grupos, não numerosos, compostos por agentes de vários serviços.

Como atrás aludimos, o alvitre que formulamos é filho da experiência. E, com efeito, estamos mesmo tentados em revelar um caso ocorrido recentemente connosco e que confirma a coerência da ideia exposta.

Integrados num pequeno grupo de ferroviários, grupo de amigos mas sem que ainda todos os elementos se conhecessem, demos uma saltada a Tomar. A linda cidade do Nabão, emoldurada de motivos históricos e por uma paisagem onde se combinam um parque verdadeiramente maravilhoso e uma piscina de linhas e panorâmica projectadas em singular harmonia, serviu de pretexto. Mas no fundo, ainda que do programa não constasse essa importante particularidade, o facto que motivou tão atraente digressão foi o desejo de confraternizar, de cimentar amizades, de encher o vazio da vida com algo de novo, tornando-a menos árdua com o estímulo de uma convivência sã e perdurável.

De facto, o sabor que o passeio nos deixou não durou apenas as escassas horas de um dia. Ainda hoje nos acompanha, pois conquistámos novas amizades e estruturámos outras, cujos reflexos não deixam de se fazer sentir nas próprias tarefas da profissão. Daí o defendermos uma maior aproximação, por este ou por outros meios idênticos, entre os empregados da Companhia.

A convivência a manter com o público, dentro de uma conduta digna e evoluída, é realmente problema palpitante. Mas a convivência, sem barreiras, a fomentar entre a «família ferroviária», como adjuvante às várias formas de colaboração que é mister desenvolver e aperfeiçoar, constitui ponto que nunca pode ficar excluído de um programa de preparação do pessoal que vise enquadrá-lo em mais ajustados métodos de acção.

Relações Públicas e Cultura

Por **FIRMO NOGUEIRA SOARES**

NO número do nosso *Boletim* em que é assinalada a data festiva do trigésimo quinto ano da publicação deste mensário, que se pretende destinado a ligar os ferroviários na mesma cadeia de identificação com os problemas da Empresa que servem, e também a constituir motivo de uniformidade de orientação, tive o prazer de tomar conhecimento das palavras do nosso Secretário-Geral, Senhor Eng.º António Branco Cabral, ali publicadas, que se prenderam particularmente na minha atenção por se referirem a um sentimento de vida que, desde sempre, tem estado inculcado na minha consciência de homem, amante da boa harmonia das coisas belas da vida.

Ao agrado com que sempre recebo a explanação das ideias e saber das pessoas dotadas de inteligência superior, junta-se, para meu gáudio, o deleite que experimento todas as vezes que alguma coisa de novo vem agregar-se ao meu pouco saber. Por isso, sinto-me obrigado a agradecer ao nosso Secretário-Geral, os momentos de boa disposição que o seu escrito em mim provocou, e peço-lhe vénia pelo meu atrevimento de o invocar como fundamento da lembrança que ditou a exteriorização do modo como sinto a, para mim, mais valiosa parte contida na actualmente muito divulgada expressão «public relations».

Entendo eu que nas relações decorrentes do contacto da espécie humana entre si, avulta, para uma melhor vivência, o sentido de compreensão e de simpatia que será tão mais valioso quanto maior for o grau de agrado que esse contacto possa fornecer.

Para o melhor entendimento entre as pessoas, e fora de dúvida que concorre, em primeiro lugar, a manifestação recíproca de educação e urbanidade. Daqui resulta logo que se queremos tornarmo-nos simpáticos e agradáveis ao nosso semelhante e colher, dessa simpatia e agrado, os benefícios resultantes, teremos que usar da maior correcção possível. Esta correcção, para ser

válida, tem de traduzir-se não só em boas palavras como também no procedimento que a nossa actuação faça reflectir. As boas palavras, por vezes dengosas, não poderão ter bom acolhimento se não forem acompanhadas de atitudes e acções estéticas conformes à sua expressão, pois se não estivermos impregnados do desejo firme e honesto de procedimento correcto, perder-se-ão no abismo intransponível do despeito.

No mundo dos negócios, por exemplo, as relações públicas traduzem o objectivo de se criar, pela simpatia e pela amplitude dos contactos pessoais, clima favorável à resolução de problemas envolvendo dinheiro em situações de actuação imediata umas vezes, ou, a prazo mais longo noutras, se estas se destinam à criação de fontes de influência atinentes a facilitar a consumação de factos de interesses subordinados a valores materiais.

Do mesmo modo, no que se refere particularmente aos funcionários das grandes ou pequenas Empresas, que têm de contactar directamente, em desenvolvimento da sua acção, com pessoas ou sectores ligados à vida dessas Empresas, é ainda o factor negócio que tem de influenciar as suas atitudes, e a maneira como souberem insinuar-se no ânimo dos que os procurem ou por eles forem procurados, não poderá deixar de criar o tal clima favorável, ou desfavorável, à resolução dos problemas. Os que souberem cultivar as boas maneiras estarão certamente na posição de verem decorrer as coisas mais de harmonia com os seus desejos e objectivos.

Em qualquer caso, se a atitude actuante no prosseguimento do que as boas palavras deixaram antever não corresponder à esperança por estas deixada, não estaremos em presença de caso de relações públicas tal como por tradução da «public relations» se entende.

A mim, todavia, não é bem este aspecto das relações públicas que mais cativa, e, por isso, se me dão licença, passo a tratar de outro muito mais do meu

agrado, esperando não contristar algum possível leitor por tal motivo.

É tendência natural de qualquer indivíduo fugir do que não lhe é simpático, ou até hostil para os seus sentimentos, preferindo embrenhar-se no mundo dos seus anseios sonhados ou realistas, e viver, ainda que só mentalmente, toda a beleza que o seu espírito sedento de satisfação deseja.

Assim, posso afirmar o meu enlevo ao entrar nos problemas das relações públicas quando eles se integram na convivência humana sem outro objectivo que não seja a pureza do ideal conducente ao mais belo e frutuoso viver espiritual. É aqui que sinto ser a cultura do indivíduo, conjugada com a educação, o vínculo que melhor pode prender a espécie humana entre si no desejo de viver em comum a vida e sentir-se bem nesse convívio, não digo só entre amigos, mas até entre conhecidos simplesmente, e, porque não, com vultos fora do nosso contacto pessoal, vivos ainda ou mesmo já desaparecidos da vida real, se nos for dado contemplar e apreciar com deleite as suas obras de beleza ou saber transcendentais.

Se para uma boa e correcta vivência é necessário sermos portadores de intenções puras que traduzam o estado psicológico propício ao bom entendimento, também existe a necessidade de sermos educados. Entre pessoas possuidoras destes atributos, fácil é o respeito mútuo e a compreensão quanto às naturais reacções, podendo afoitamente entabular-se conversação e troca de pontos de vista esclarecedores de dúvidas, cientes de que a ética se manterá incólume de atropelos.

Não é o eufemismo em si mesmo o que preconizamos, mas a verdade é que quando a vivência assim se desenrola e segue em tom concorde ao nosso estado de espírito, torna-se um prazer indizível o podermos espalhar ideias e conceitos, elevando o nosso encantamento a alturas do maior agrado, com toda a satisfação resultante da luminosa presença do que é belo e superior.

É por isso que se as boas intenções e a educação dos indivíduos lhes permitem o agrupamento em tertúlias agradáveis, ou, até, parcelas de tempo bem passado entre amigos ou simples conhecidos de ocasião, por exemplo em viagem, em visita a um museu ou assistência a qualquer outra manifestação que tanto pode ser artística ou de índole diferente, podem também, quando acrescidas de cultura, elevar essa vida de relação a requinte que mais satisfaça as almas sedentas de conhecimento e beleza.

Quando um indivíduo pode ter consciência do seu valor próprio, tanto pelo que sabe como por aquilo que é capaz de fazer, está apto a colocar-se na vida de

relação em sociedade no ponto inamovível de ser respeitado por todo o seu semelhante. Se é pessoa dotada de alta inteligência e de valor superior e faz acompanhar essas qualidades com os conhecimentos que o estudo e a meditação proporcionam, e pode comportar-se, não obstante, modestamente, com total ausência de jactância, constitui desde logo centro de atracção procurado respeitosamente por todos quantos anseiam por se melhorarem, e, então, o seu convívio não pode deixar de elevar em alto grau os que dele se acercarem. É um benemérito.

Até mesmo na falta em si próprio de qualidades de inteligência e fulgor excepcionais, não deixa o indivíduo de constituir elemento de sociedade de importância considerável, se, conhecendo o que vale, for capaz de se manter no lugar que a sociedade reserva aos seus elementos não portadores da mais alta inteligência mas dotados da boa presença que o sentido de compostura dá. Estes elementos, se não buscarem fantasiosamente lugares que possam conduzir a situações equívocas, intervindo com as suas sentenças apenas no que estiver dentro das suas aptidões, conservando-se atentos ao desenvolvimento no proceder dos que reconhecem serem-lhe superiores, e procurando, quanto possam, aproximar-se, pela assimilação, dos mais bem dotados, darão corpo à grande massa de valor médio, força e sustentáculo da sociedade.

Relações públicas e cultura interligadas poderão — se firmadas nos preceitos que deixo expostos, e for observada a mais bela expressão de convívio humano que conheço e se traduz por não fazer aos outros aquilo que não queremos que nos façam a nós — contribuir, decisiva e poderosamente, para o bem e harmonia da humanidade, desejo ardente e aspiração sempre latentes em todos os corações bem formados.

DESPEDIDA

Impossibilitado de me despedir individualmente de todos os numerosos amigos e camaradas meus e por recear qualquer involuntária falta neste meu desejo, cumpro-o, por intermédio do nosso prestante «Boletim da C. P.», oferecendo a todos os meus préstimos na cidade de Portalegre.

Do coração lhes desejo as maiores felicidades e as mais justas compensações, melhores do que as que tive na minha carreira ferroviária.

O chefe de secção dos escritórios da Via e Obras
JOSÉ SIMÕES HENRIQUES



A Colónia de Férias da Praia das Maças

ERAM sete horas daquela linda manhã de Verão. O astro-rei já despontara há algum tempo e os seus raios dourados penetravam docemente através das copas dos pinheiros. Na quietude matinal, um repetido toque de sineta veio fazer despertar as três centenas de crianças que a C. P. tem a estagiar na sua esplêndida colónia de férias da Praia das Maças.

Pouco conhecida da maioria dos próprios ferroviários e mal interpretada a sua verdadeira finalidade por muitos, esta colónia, tal como a sua congénere de Mangualde, constitui justo título de glória para os Serviços Sociais da Companhia. O *Boletim*, resolveu, por isso, oferecer aos seus leitores uns breves apontamentos recolhidos durante um dia efectivamente vivido junto de um dos três turnos de crianças que, no corrente Verão, perman-

ceram por vinte e cinco dias na Praia das Maças.

A situação da colónia é verdadeiramente magnífica, pois permite aliar à terapêutica marítima os ares benfazejos de uma extensa mata de pinheiros mansos. A dois passos da Praia das Maças e a escassa distância da Praia Grande, em pleno Pinhal da Nazaré, junto à ponte do Rodízio, a colónia oferece condições absolutamente excepcionais. A facilidade de comunicações de que dispõe — pois é servida por uma paragem de eléctricos e outra de autocarros, os quais ligam com a maioria dos comboios em Sintra — permite, por outro lado, aos familiares que o desejem, visitar, sem grande incómodo e com módico dispêndio, as crianças que ali estagiam.

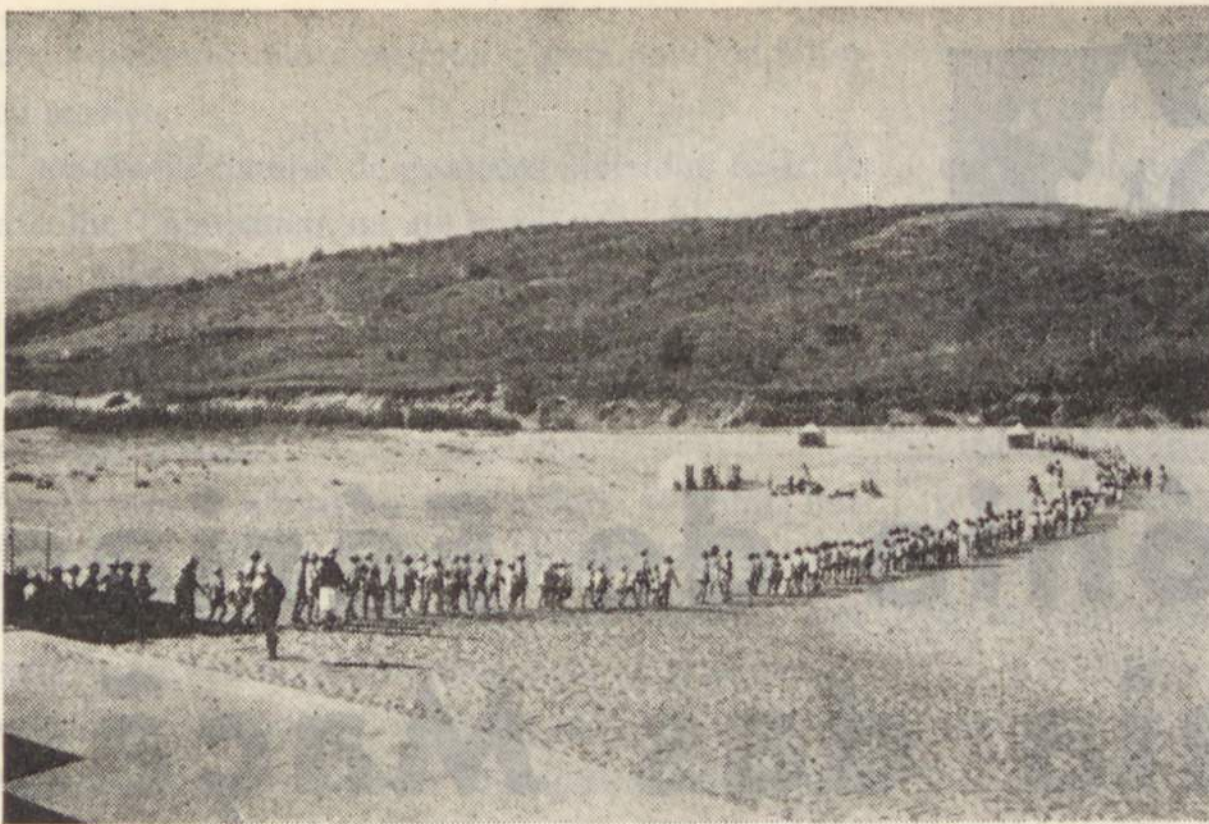
São admitidas crianças filhas de ferroviários — sem fronteira de categorias — entre os

✱

A caminho da praia, acompanhadas pelas vigilantes, as crianças começam mais um dia saudável e divertido — em cada minuto gasto é uma verdadeira fonte de forças criadoras

✱





✱

A distância da Colônia de Férias à praia, é, o que se costuma dizer, um «saltinho». Eis um curioso aspecto de alguns dos trezentos filhos de ferroviários, a caminho das barracas que lhes estão destinadas

✱

cinco e os onze anos de idade, de ambos os sexos, que são repartidas pelos diferentes turnos, em função das suas idades. Uma vez chegadas à colônia, pela mão de zelosos acompanhantes que as vão buscar a todos os pontos da nossa rede, são logo submetidas a rigoroso exame médico. Depois, fornecem-se a todas um par de alpercatas, e um uniforme completo, que inclui um chapéu de palha, ornado de uma fita correspondente à camarata que o estagiário vai ocupar.

As camaratas, num total de nove, são atraentes e bem arejadas. Dispõem de instalações sanitárias construídas à escala das próprias crianças e que, sem favor, se podem qualificar de modelares. Em cada uma, alojam-se trinta crianças, ficando os rapazes, evidentemente, separados das raparigas. Em cada uma das extremidades, em recinto vedado unicamente por uma cortina, dormem a vigilante e a ajudante da vigilante respectivas, sempre prontas, assim, a acorrer a qualquer pequena anormalidade que surja durante a noite.

Mal toca a alvorada, os estagiários em alegre corropio dirigem-se imediatamente aos lavatórios; no princípio de cada turno, há, como é óbvio, uns quantos que da água fria têm medo... mas tal temor não dura muito, pois em breve todos se adaptam aos bons hábitos de higiene reinantes na colônia.

Concluídas as lavagens, as crianças, com uma disciplina que surpreende, logo formam sob os olhos atentos da vigilante e da ajudante desta. Em breve, novo toque lhes anuncia que

o primeiro almoço está pronto e, ordeiramente, camarata por camarata, vão entrando no amplo e airoso refeitório, também dotado de mesas, bancos e talheres à escala do povo miúdo que os vai utilizar. Mas não se sentam; quando todos já se encontram na sala, a regente reza com eles breve oração e só depois dela é que se inicia a refeição. Constitui curioso espectáculo presenciar a petizada a comer: contrariamente ao que se poderia supor e, vamos, seria até natural, não se estabelece logo ensurdecadora algazarra; as crianças, sempre alegres e satisfeitas, bebem o seu café com leite e comem o seu pão com manteiga num ambiente expansivo mas ordeiro. Dá gosto ver o apetite com que devoram tudo quanto — à discrição, saliente-se — lhes é oferecido. Não será ocioso também notar que, em muitos casos, se prevê até uma alternativa para quem não goste do que a todos em geral



Chegou a hora do banho. Corrida de velocidade — a meta é o mar!

é dado; assim, de manhã, aqueles que o preferirem podem comer marmelada em vez de manteiga. Outra breve oração encerra a refeição.

Aos dias úteis, as crianças, em companhia das vigilantes, dirigem-se depois, no mesmo ambiente de disciplina, para a praia. Aí chegadas, não tardam a ocupar-se logo nas usuais brincadeiras, até chegar a hora do banho que normalmente é pelas onze. Nessa altura, vêm banheiros profissionais, expressamente contratados para o efeito, dar o banho às crianças, que decorre, como é natural, com bastante animação.

Aos domingos, dado o grande movimento automobilístico na estrada que conduz à praia, não se torna praticável levar para lá as crianças. Por outro lado, elas devem também assistir à missa; para isso, dispõe a colónia de capela privativa, na qual vem celebrar missa um sacerdote das Oficinas de São José. Os estagiários brincam então no magnífico recreio da colónia, onde têm as clássicas rodas de cavalinhos, baloiços e escorregas para gastar as muitas energias próprias da idade.

Nos dias em que as condições meteorológicas se mostram algo adversas, tão-pouco se levam as crianças à praia e, quando chove, elas resguardam-se num recreio coberto, onde brincam a seu contento. Um dos senhores actuais da colónia está precisamente em não dispor de jogos nem de uma instalação sonora adequada para tocar, nessas ocasiões, gravações (que existem no mercado) com histórias ou música própria para crianças. Igualmente se faz sentir a falta de um televisor, que poderia



Um toque de sineta anuncia o almoço. Todos acorrem à chamada — que a disposição e o apetite são igualmente bons...

proporcionar distracção não só às crianças como também ao próprio pessoal.

Regressadas da praia, as crianças lavam-se e arranjam-se para, com o apetite bem aberto pelo exercício e pelo ar do mar, virem tomar o almocinho que as espera e que foi cuidadosa

✱
Na Colónia há um remédio para todas as doenças: chama-se férias e inclui, necessariamente, a sesta...
✱





A alegria anda à solta na Colónia da Praia das Maças. Nesta atmosfera reconfortante—que dá nova vida à vida—todas as crianças são felizes e têm o seu lugar ao Sol!

e esmeradamente preparado na cozinha da colónia. Esta está equipada com um antiquado fogão de lenha, que, contudo, ainda presta bons serviços. No entanto, seja-nos permitido sugerir aqui que se substitua, quando tal for possível, por um, de modelo mais moderno, queimando óleo; e, já que estamos em maré de sugestões, uma outra ainda: a colónia muito beneficiaria com a aquisição de um frigorífico, não só para a conservação da comida, como também para a produção de gelo — útil no tratamento de algum doente que porventura se encontre na enfermaria. Temos, porém, a firme certeza de que os Serviços Sociais da Companhia — que tão belos frutos têm produzido — não deixarão de prestar a estes assuntos toda a atenção que eles, como é de jus, evidentemente merecem.

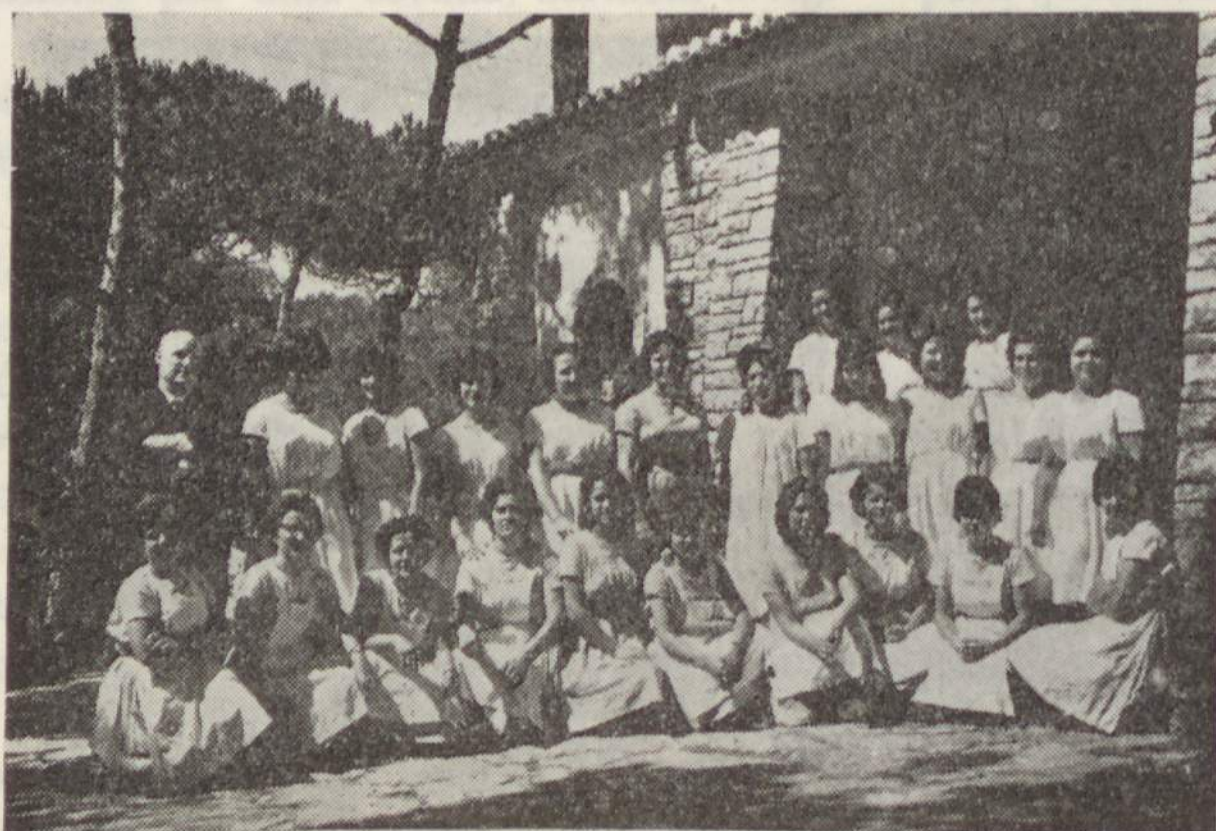
Depois do almoço, duas horinhas de repouso restauram as energias da petizada. Uma

merenda — café com leite e pão com manteiga — aguarda-as no final desse salutar descanso. E depois, vem a brincadeira, tanto nos brinquedos do recreio como pelo pinhal, tudo e sempre sob os olhos atentos das vigilantes.

Quando o crepúsculo se aproxima, vem o jantar: sopa e um prato como ao almoço. O apetite é sempre grande e cada um come quanto lhe apetece. Depois... todos vão dormir, que amanhã também é dia!

Quando algum estagiário se magoa ou mostra sinais de doença, logo se lhe presta assistência. Há na colónia uma enfermaria, com uma enfermeira permanente, que se encarrega de todos os tratamentos e curativos correntes; para qualquer anormalidade que surja, chama-se imediatamente o médico da C. P., que tem a seu cargo a colónia, e este prontamente se desloca para examinar o enfermo.

A satisfação das crianças que frequentam a colónia é sempre grande. Todos os pais que a ela vêm ver os seus miúdos se mostram igualmente encantados com as instalações e com a forma como são tratados os seus filhos. Idêntica impressão colhe toda a pessoa que a visita, pelo que a colónia de férias da Praia das Maças tem grandemente prestigiado a Companhia e os seus modelares Serviços Sociais. Para estes magníficos resultados contribui grandemente a eficiência da gerência desses Serviços, confiada, há umas dezenas de anos, ao sr. Álvaro Martins Baptista, bem como o zelo e a competência do pessoal. Este, em particular, merece que nos detenhamos um pouco sobre ele.

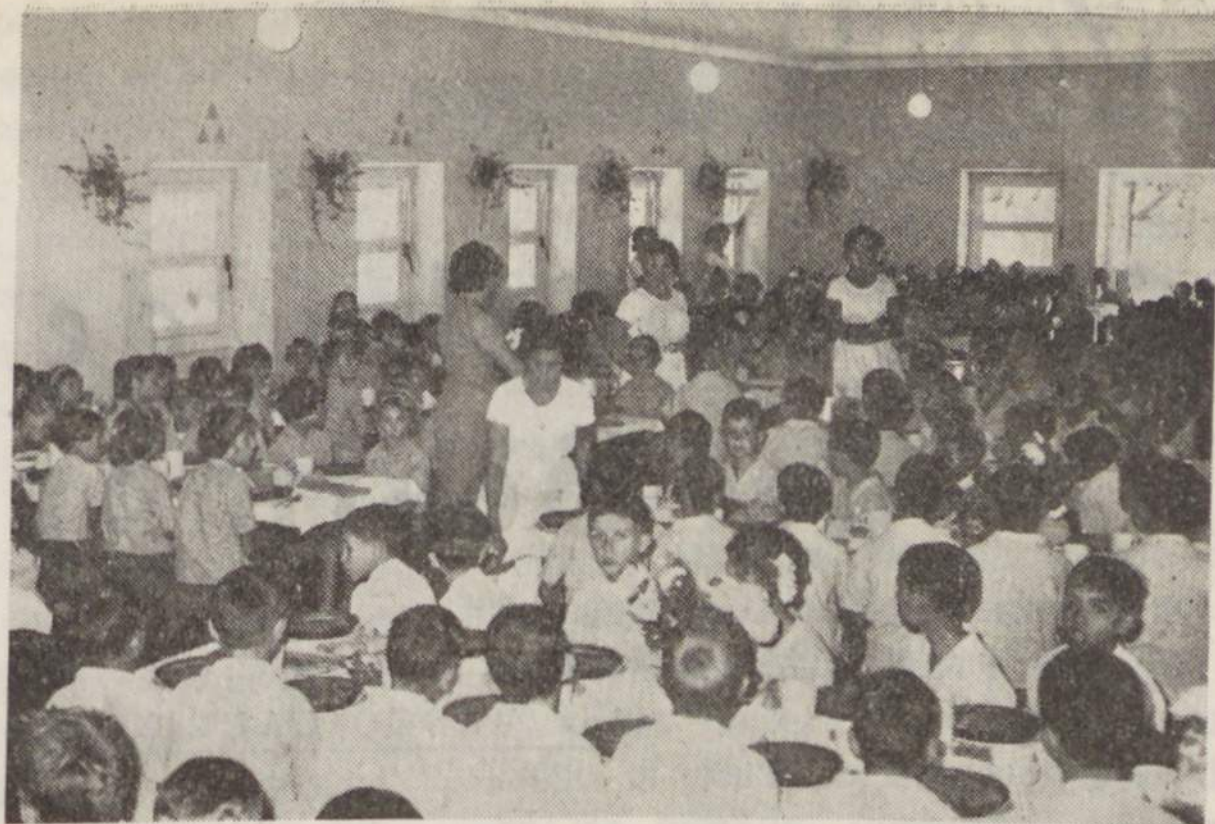


O pessoal da Colónia da Praia das Maças. À esquerda o sr. Martins Baptista, grande entusiasta desta obra social; ao centro a regente, sr.^a D. Maria de Lurdes Adónis da Silva que, com a sua simpatia, mantém todo o pessoal bem disposto e cumpridor

✱

Ao jantar, como no almoço, até aqueles que rabujam em casa com a sopa, aqui põem de lado o seu mau-humor...

✱



De há muito que os Serviços Sociais — em face do número considerável de pedidos — que, para o efeito, lhes chegam — em boa hora decidiram preferir para as suas colónias as filhas de ferroviários que já tenham sido estagiárias. Assim se logra formar como que uma família, vivendo em íntima comunhão os mesmos problemas. A vigilante, que já foi estagiária, procura tratar os petizes com um carinho fraternal e não raro acontece ser a irmã mais velha que cuida do mano mais novo. A actual regente, a sr.^a D. Maria de Lurdes Adónis de Sousa, pessoa de cativante simpatia, foi estagiária na sua meninice; mais tarde, voltou à colónia como ajudante de vigilante, depois como vigilante, mais tarde ainda como enfermeira e por fim não tardou que fosse convidada a assumir as suas actuais funções de regente — o que ela faz com um gosto e competência deveras dignos de nota. Todas as restantes raparigas que labutam dia a dia para o bom funcionamento da colónia

foram também, na sua altura, estagiárias; hoje trabalham, com porfia, por uma causa nobre de que elas próprias já muito beneficiaram.

Muito haveria ainda que dizer sobre a Colónia de Férias da Praia das Maçãs, fundada por iniciativa do Administrador sr. General Raul Esteves e inaugurada em 25 de Julho de 1943, portanto há vinte anos. Antes de terminar, não queremos, no entanto, deixar de salientar que a frequência das colónias de férias da Companhia é completamente gratuita para os filhos dos seus empregados, sendo-lhes concedidas facilidades de transporte para o seu deslocamento até à Colónia e regresso. Notemos também que, no ano findo, a Companhia despendeu quase quatrocentos contos com o funcionamento desta Colónia, o que dá uma ideia nítida do valor desta grandiosa obra, que se encontra inteiramente à disposição de todos os ferroviários.

SIMÕES DO ROSÁRIO



O Caminho de ferro de Sesimbra...

Por VASCO CALLIXTO

A «fantasia» que hoje trago a estas páginas não é só «dos nossos avós». Entusiasmou mais do que uma geração, pertenceu aos nossos pais e chegou ao nosso tempo... sem deixar de ser pura fantasia. Com o rodar dos anos, pode ser que os nossos netos consigam transformar um remoto sonho em concreta realidade! Conte-se, pois, a história, que bem curiosa se apresenta.

Regiões há, por esse país além, que parece estarem predestinadas a aguardar tempos sem fim um útil e indispensável melhoramento. Surgem projectos, agitam-se opiniões, estabelecem-se polémicas, chega-se a acordo, como breve se chega também a desacordo. A obra morre, o empreendimento esquece e só se torna a falar em tal quando aparece um ou outro visionário, que não é mais feliz do que os seus antecessores. Em matéria de estradas e de linhas de caminho de ferro, existem alguns exemplos concludentes e é um deles que serve de base a esta crónica retrospectiva.

Sesimbra, «capital» da zona ocidental da bela península de Setúbal, sonhou um dia, já lá vai quase um século, com o caminho de ferro. Os sesimbrenses ansiavam por ouvir na sua região o silvo agudo da locomotiva, que já levava progresso a outras terras do País. Queriam deslocar-se a Lisboa de comboio e de comboio levar os lisboetas à sua piscatória vila, pondo de parte as velhas e incómodas diligências, que já consideravam veículos do passado. Meteu-se então mãos

à obra, ou melhor, aos projectos, e há 89 anos fez-se a primeira tentativa para construir o caminho de ferro de Sesimbra. Pobres



dos nossos avós! Nada menos de nove tentativas se sucederiam, todas condenadas ao infortúnio.

Veio a ser o decreto de 22 de Abril de

1874 que alimentou a primeira esperança duma população que desejava ardentemente familiarizar-se com o progressivo comboio. Um sujeito chamado Filipe de Carvalho foi o primeiro concessionário e, por aquele decreto, ficou autorizado a traçar a nova linha férrea entre a capital e Sesimbra. Todavia, sem se saber bem porquê nem porque não, nada se fez de concreto e a concessão caducou.

A lista de concessionários, no entanto, foi engrossando e todos estavam animados dos melhores propósitos. Em 1892 o visconde de Reboredo quis construir uma linha com início no Seixal. Quatro anos mais tarde, apareceu novo projecto, mas desta vez pensava-se aproveitar o leito das estradas para assentar a linha, o que fazia lembrar o desajeitado e barulhento «Larmanjat», que anos atrás tinha circulado entre Lisboa e Sintra, ousando mesmo chegar a Torres Vedras. O Conselho Superior de Obras Públicas, considerando a nova linha uma afluente da do Sul, pronunciou-se pela construção pelo próprio Estado. Sucederam-se as negociações... e nada se adiantou, o mesmo sucedendo em 1898, quando as Câmaras de Sesimbra e do Seixal apresentaram em conjunto um projecto que trazia a novidade do troço de cremalheira na rampa de Santana, a exemplo do que existe nas montanhas da Suíça.

Em 1901, porém, foi feito o primeiro pedido de concessão, baseado em estudo minucioso e documentado. Pelo menos, assim foi considerado. A linha seria de via estreita mas electrificada, com ponto de partida no Barreiro e passagem pelo Seixal. Mais tarde, este novo comboio eléctrico de Sesimbra alcançaria Palmela e Setúbal. Tudo estava a correr pelo melhor, aguardava-se a decisão dos poderes públicos e os sesimbrenses, em pensamento, já viam a gare da sua vila repleta de passageiros. Mas surgiu o decreto de 27 de Novembro de 1902, que atribuiu à direcção do Caminho de Ferro do Sul e Sueste a construção de todas as linhas projectadas para o sul do Tejo e alguns sérios embaraços se levantaram ao empreendimento. Contudo, e justiça seja feita, a nova concessionária não descurou o assunto, antes trabalhou para que se alcançassem os fins desejados, pretendendo até estabelecer uma via larga para Sesimbra.

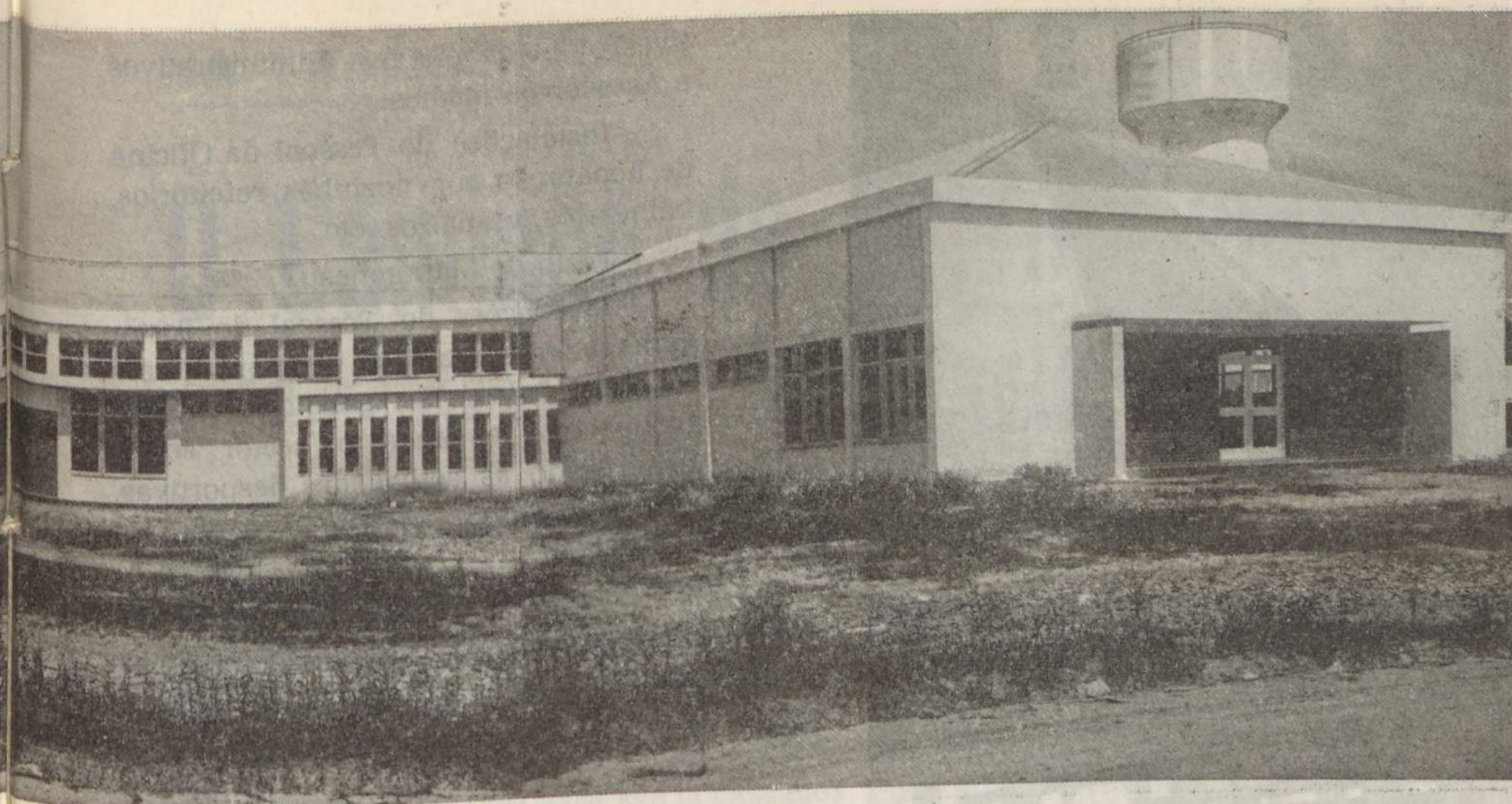
Mas a sorte da região estava traçada. Nada de concreto se fez.

Depois dos ventos políticos de 1910 terem mudado o regime, veio outro projecto a lume, em 1912, mas também esse... não passou de projecto. E chega-se assim a 1920, quando os engenheiros franceses Victor Dauphinot e Charles Philibert requereram concessão para construir uma via reduzida, assente sobre a estrada, entre Cacilhas e Sesimbra. Mas este projecto, embora visasse servir Sesimbra, estabelecia o caminho de ferro só até Santana, para fugir à pronunciada rampa que conduz à vila. Este facto, aliado ao desagrado que causou a ideia do assentamento da via no leito da estrada, lembrando sempre o mal-fadado «Larmanjat», não mereceu o apoio e interesse dos povos da região. Mas os técnicos franceses não desanimaram, alteraram em grande parte os seus planos e em 1923 o estabelecimento da nova linha foi-lhes adjudicado. A tracção seria eléctrica e a exploração pelo prazo de 75 anos, assentando a via parte em leito próprio e parte no leito das estradas. Os trabalhos deviam estar concluídos dois anos após se terem iniciado, mas, ao fim e ao cabo, não foram sequer começados.

Há pouco mais de três décadas (e assim a «fantasia» chegou ao nosso tempo) fez-se a última tentativa para se construir o caminho de ferro de Sesimbra. Após o malogro de 1923, surgiu a Companhia de Caminho de Ferro Tejo-Oceano-Sado, S. A. R. L. animada dos melhores propósitos para satisfazer a justa aspiração dos sesimbrenses. A actividade desta sociedade foi prometedora e logo se iniciaram os trabalhos de terraplenagem... que não tardaram a paralisar por dificuldades técnicas. Depois de muita polémica, de muitos protestos, as obras ainda recomeçaram, mas rapidamente tudo foi por água abaixo, apodando-se o desânimo daqueles que se tinham proposto levar a bom termo a sua missão. O contrato foi rescindido e perderam-se, creio que de uma vez para sempre, as esperanças de ver construído o caminho de ferro de Sesimbra. Paz à sua alma!



DUAS LETRAS, UM BRASÃO
AO SERVIÇO DA NAÇÃO



Panorâmica do edifício destinada às instalações do pessoal do Posto de Manutenção

Construção das novas oficinas Diesel e Eléctricas no Entroncamento

Texto dos eng.^{os} OSCAR AMORIM e ARMANDO CAMEIRA

Fotografias de ALBERTO D. L. ASSUMPÇÃO

COMO é do conhecimento de todos os ferroviários, a estação do Entroncamento é um dos mais importantes núcleos dos caminhos de ferro portugueses.

É lá que a grande linha, a do Norte, enlacha com as linhas do Leste (dando seguimento para Espanha), da Beira Baixa e Ramal de Tomar.

Este núcleo ferroviário, que fica situado a cerca de 108 kms de Lisboa e a 50 kms da

estação do Setil, onde se estabelecem as correspondências directas (linha de Vendas Novas) com toda a rede ferroviária do Sul do País, desempenha um papel importantíssimo dentro da rede ferroviária nacional e foi escolhido para nele se construir o novo bloco Oficial da Tracção, destinado a Aprovisionamento, Manutenção e Reparação de locomotivas diesel e eléctricas.

Esta obra, que é financiada pelo Governo,



Conjunto de edifícios. À esquerda, a partir do 1.º plano:

- Instalações do pessoal do Posto de Manutenção.
- Reservatório elevado para água c/ 2 células de capacidade de 200 e 800 m. c.
- Instalações do pessoal da Oficina.
- Caldeiraria.
- (Ao fundo) Torre de betonagem comandada electricamente.

À direita - Oficina de Reparação que tem um comprimento de 240,4 m. por 89,90 m. de largura

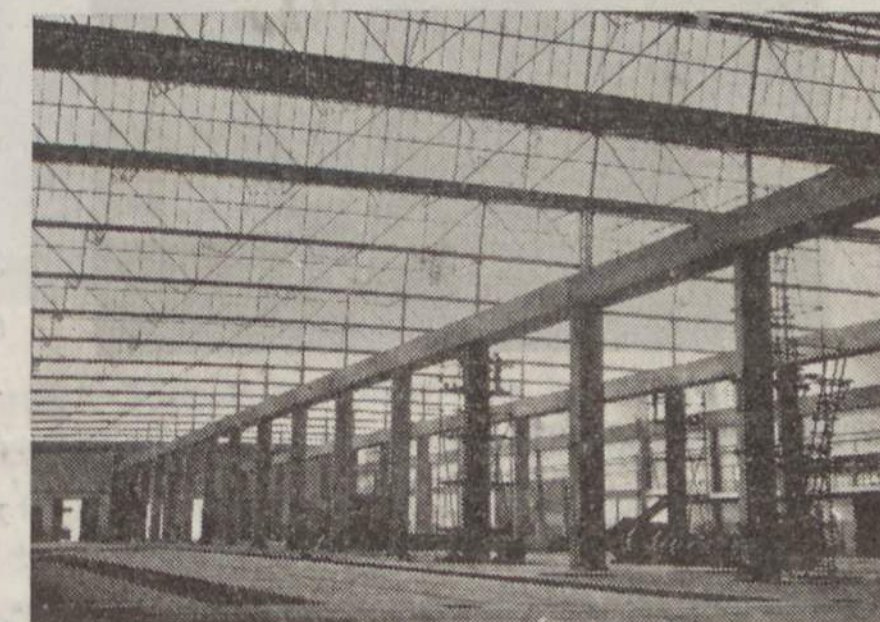
através do II Plano de Fomento, é constituída por um conjunto de edifícios e linhas, que cobrem cerca de 27 500 m. q., ultrapassará o valor de 40 000 000\$00 escudos.

A execução de tal conjunto, quer sob o ponto de vista construtivo, quer funcional,

tem-se rodeado de cuidados especiais, até ao pormenor de bons acabamentos que dêem um ambiente de trabalho ou de repouso, consoante os casos, seguro, agradável e cómodo para o operário.

Como imóveis principais temos:

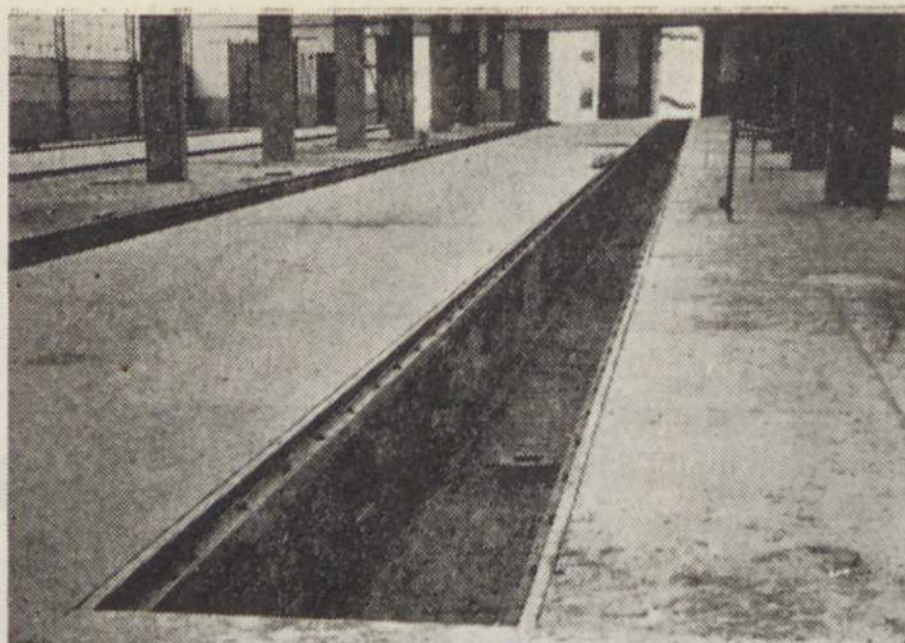
- Portaria.
- Um pórtico de aprovisionamentos com depósitos para areia e óleo.



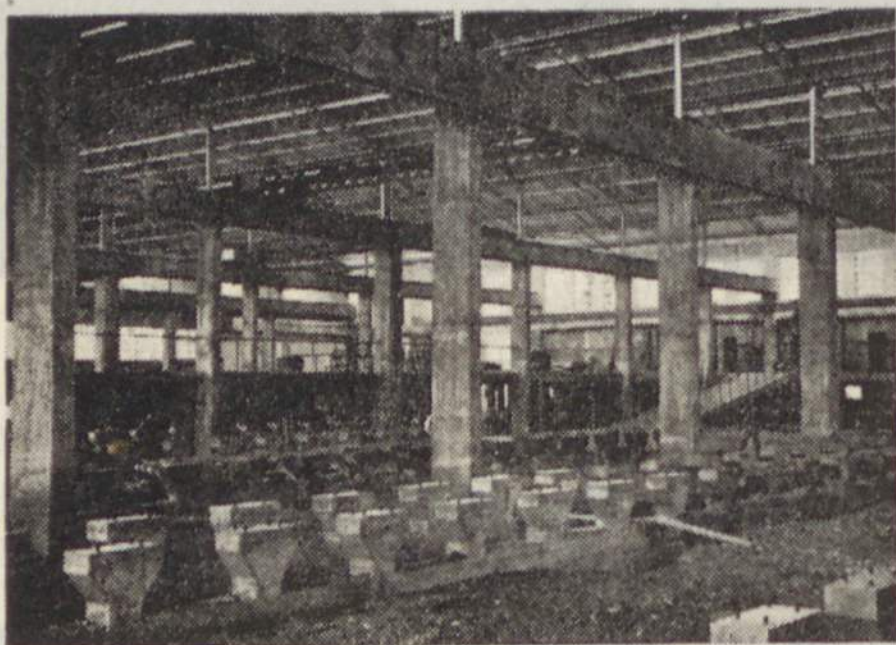
Interessante aspecto da cobertura «Shed» da Oficina de Reparações.

Notar a uniformidade luminosa conseguida.

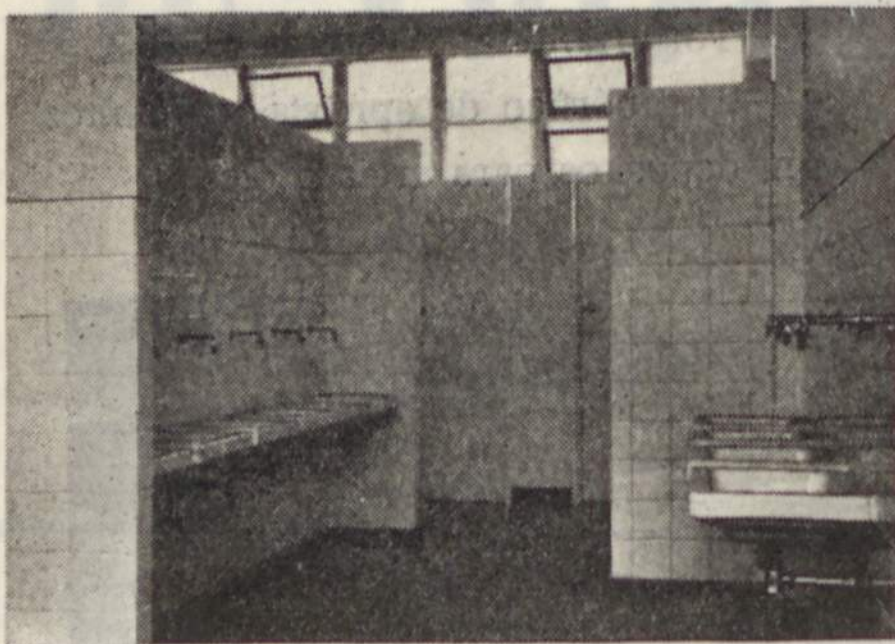
À direita, a estrutura em betão armado, para os caminhos de rolamento das pontes.



Diques na Oficina de Reparação.



Posto de Manutenção – diques e execução das cabeças em betão armado para apoio do caminho em carril de 54 kg.



Pormenor duns balneários.

- Reservatórios elevados para abastecimento de água.
- Edifícios destinados a aprovisionamento, reparação e ensaio de locomotivas.
- Caldeiraria.
- Oficina de reparação de locomotivas.

tivas, com os anexos Administrativos e Assistência médica.

– Instalações do Pessoal da Oficina de Reparação, com cozinhas, refeitórios, balneários, vestiários, etc.

– Posto de Manutenção.

– Instalações do Pessoal do Posto, com as suas cozinhas, refeitórios, dormitórios, balneários, gabinetes de trabalho, etc., e ainda o sector social englobando as actividades desportivas.

– Subestação eléctrica.

Estas instalações formam um grupo de seis grandes imóveis, independentes, cuja localização é imposta por um critério funcional. Numa primeira fase este conjunto comportará cerca de 1 000 operários.

A cobertura das principais instalações é metálica do tipo «Shed», em alumínio «Noral». Com esta solução obtiveram-se estruturas ligeiras, com um bom e interessante aspecto, conseguindo ainda uma temperatura ambiente, para trabalho, agradável, devido à protecção do alumínio contra as grandes variações térmicas locais.

A estrutura destinada às pontes rolantes, as plataformas de serviço, os diques, etc., são construídos em betão armado. O caminho de rolamento daquelas pontes foi executado com um betão de alta resistência, cujo estudo e verificação foi realizado com a colaboração dos técnicos do Empreiteiro, da C. P., e ensaios no L. N. E. C..

O volume de betão anda por cerca de 3 000 m. c. e o do aço em armaduras por 600.000 kgs.

As linhas do feixe exterior e as interiores dos edifícios, totalizam uma extensão de aproximadamente 9 000 m.

Os arruamentos que servem este conjunto Oficial ocupam uma superfície de cerca de 15 600 m. q..

Os trabalhos iniciaram-se em Outubro de 1960 e devem-se concluir até ao fim do corrente ano.

O Caminho de Ferro Recreativo da Costa de Caparica

Pelo Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

CONFORME o *Boletim da C. P.* oportunamente referiu, foi inaugurado, em 29 de Junho de 1960, um curioso caminho de ferro recreativo na bela praia da Costa de Caparica. Três anos são já passados e o pequeno caminho de ferro muito se tem desenvolvido desde então. Cremos, pois, que os nossos leitores terão interesse em conhecer pormenores desta original ferrovia, única no País. Por certo todos quantos nos lêem e

entre as melhores de Portugal, não havendo mesmo na imediata vizinhança da Capital outra que se lhe possa comparar. Apesar de ser de há muito frequentada pelo público lisboeta, só recentemente o seu desenvolvimento se tem operado em escala condizente com os seus excelentes recursos naturais.

Conhecendo perfeitamente as enormes possibilidades turísticas da região, dois importantes industriais, os srs. Dr. Canas Cardim e



A estação inicial do caminho de ferro mais ocidental da Europa, na Av. Salazar, na Costa de Caparica. O convite é sedutor: conforme o letreiro anuncia, o comboio vai partir para Fonte da Telha

residem em Lisboa e nos seus mais próximos arredores, já efectuaram, pelo menos, um passeio de ida e volta no comboiozinho da Caparica; mas mesmo esses, sem dúvida, não deixarão de apreciar o breve relato que lhes vamos fazer.

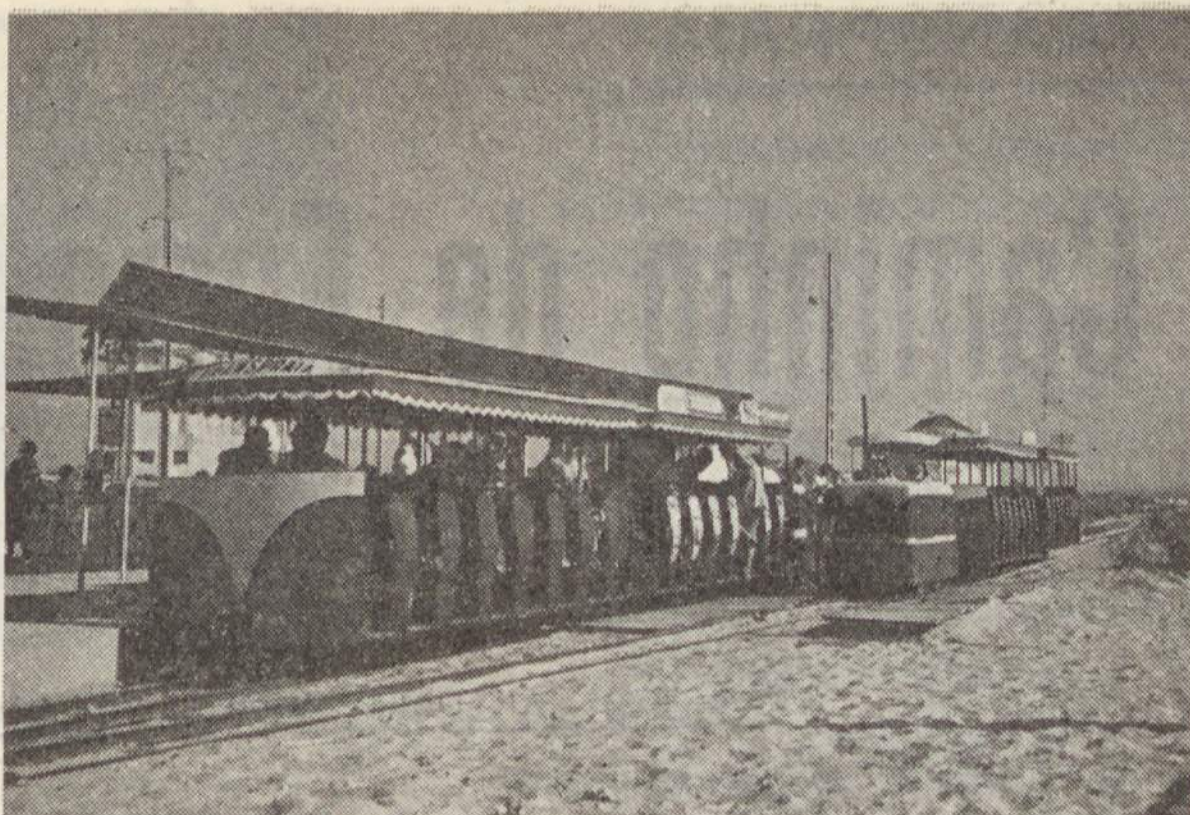
Um pouco de história

Como é do conhecimento geral, a magnífica praia da Costa de Caparica classifica-se

Casimiro Pinto, em boa hora decidiram promover uma série de iniciativas tendentes a proporcionar à Costa da Caparica a merecida projecção como estância balnear.

Assim, começaram por constituir uma sociedade, com o nome de Transportes Recreativos da Praia do Sol, Lda. ou, em abreviatura, *Transpraia*, cujo primeiro objectivo, aliás sugerido pela própria designação da novel empresa, foi o de construir um caminho de

Dois comboios na estação de Caparica, num dia de semana, de Verão. Notar o curioso aspecto das carruagens de dois eixos, inteiramente abertas, que foram construídas nas oficinas da Empresa.



ferro recreativo ao longo do extenso areal que, da Costa da Caparica vai até ao Cabo do Espichel. Este notável melhoramento que, além do seu papel recreativo, é também de utilidade pública, como veremos, não é, contudo, mais do que o primeiro passo de um vasto plano, em vias de execução, do qual adiante daremos mais pormenores.

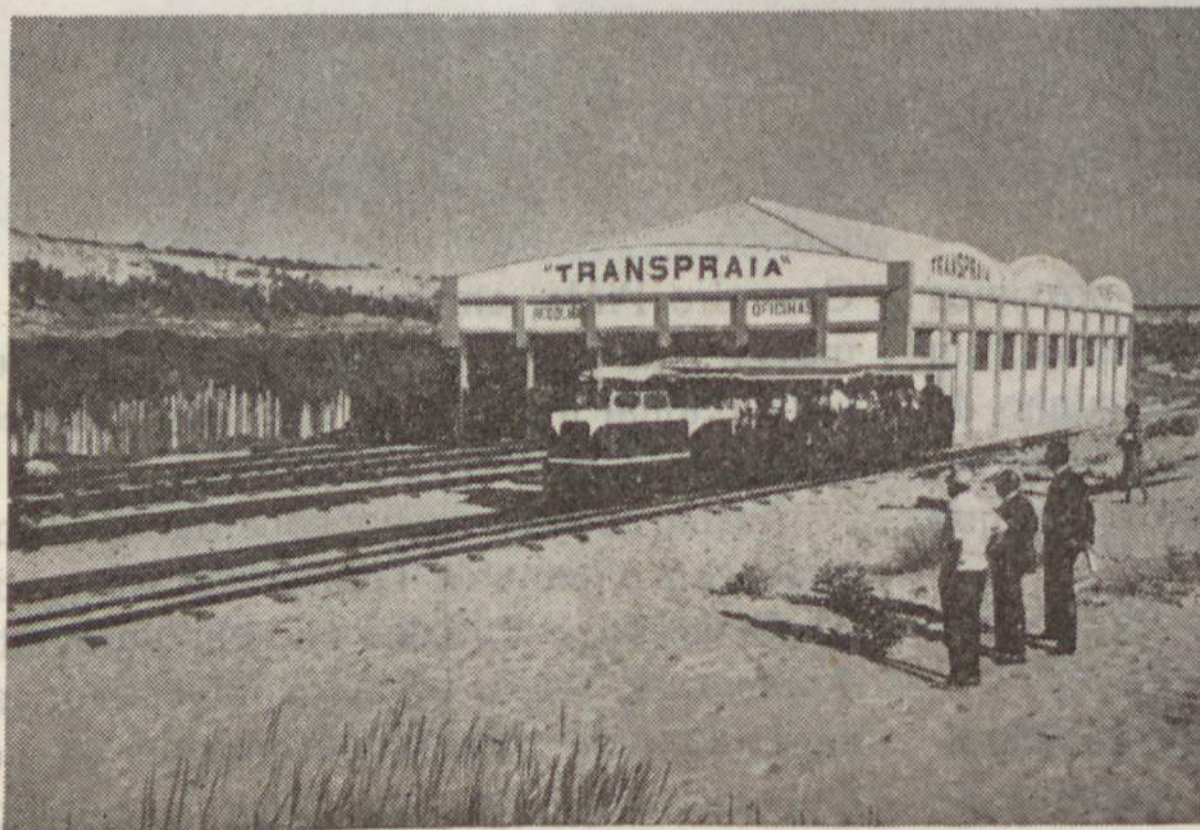
O primeiro troço do caminho de ferro da *Transpraia* tinha apenas 3,8 Km, indo desde a Avenida Salazar, na Costa de Caparica, até ao local conhecido por Foz do Rego, onde se situam actualmente as oficinas da Empresa. À inauguração estiveram presentes, entre outras altas individualidades, o Prof. Doutor Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da C. P., que representava a Companhia, o Secretário Nacional da Informação, o Governador Civil de Setúbal e os

Presidentes das Câmaras Municipais de Almada, Seixal e Sesimbra.

O segundo troço, da Foz do Rego até à Fonte da Telha, pequena povoação à beira-mar, até então desprovida de comunicações, foi inaugurado em 20 de Julho do ano passado. Este segundo troço, cujas obras de nivelamento prosseguiram ainda depois da sua inauguração, tem uma extensão de 7 Km.

Via e Obras

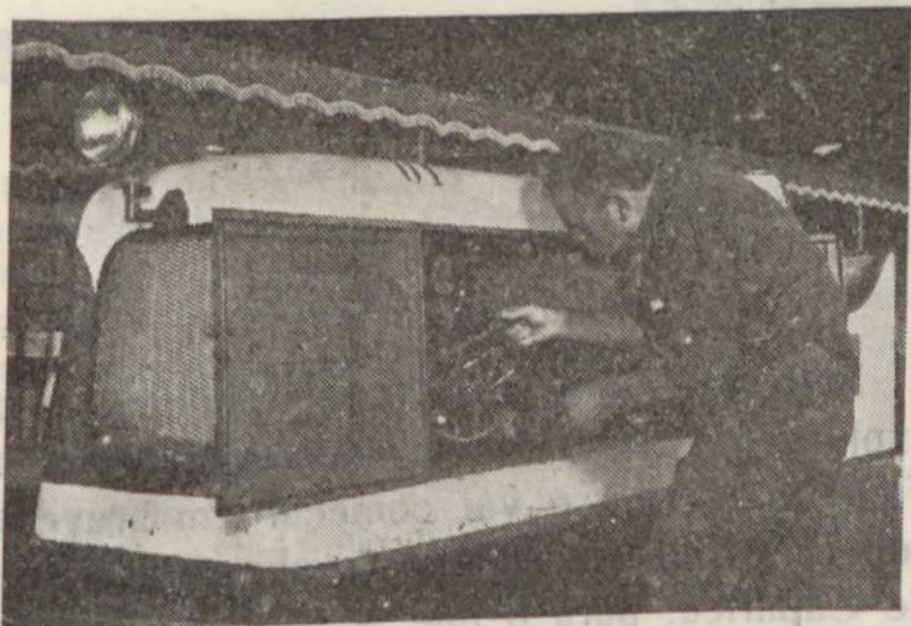
A linha é de via única, com a bitola de 60 cm, assente em travessas de madeira impregnada. Os carris, de 12 metros de comprimento e de 14 Kg/m, foram adquiridos novos na fábrica luxemburguesa *Columeta*; são fixados às travessas por meio de tirafundos. Para permitir um andamento mais suave, os carris estão unidos a topo em troços de cerca



Um comboio chega à estação da Foz do Rego, onde se situam as oficinas da *Transpraia* que vemos em segundo plano. Um banhista vem tomar o comboio — o único no Mundo que admite passageiros em fato de banho ou até em «bikini»!

de 200 metros, havendo entre cada dois troços consecutivos, juntas de dilatação, fabricadas nas próprias oficinas da Empresa. As travessas têm as dimensões de 1,30 x 0,28 x 0,14 m e estão regularmente espaçadas de um metro, no primeiro troço e de 1,20 m, no segundo troço.

O balastro é constituído pela própria areia; a fim de evitar a deslocação desta, bem como



Nas oficinas da Foz do Rego, o mestre Carlos de Andrade dos Santos inspeciona o motor de uma das quatro locomotivas Diesel que asseguram a tracção dos comboios da Transpraia.

a acumulação de areia sobre a via, por acção dos ventos, a linha está protegida por palissadas, nos locais onde as influências eólicas mais se fazem sentir.

Existem apenas três estações: uma, na Costa da Caparica (términus), provida de cais de embarque, vias de resguardo e placa giratória para inversão das locomotivas; outra na Foz do Rego, junto às oficinas e a terceira na Fonte da Telha (términus), estas duas providas de idênticas facilidades. No troço compreendido entre a Caparica e a Foz do Rego, estão previstas várias paragens, entre as quais três paragens zonas; no troço restante, os comboios param onde os passageiros que pretendam embarcar ou desembarcar o desejem, bastando para o efeito fazer sinal ao maquinista ou prevenir o condutor, consoante o caso. Para permitir cruzamentos, há, além disso, desvios aos Km 2,5 e 6,0.

Material e Tracção

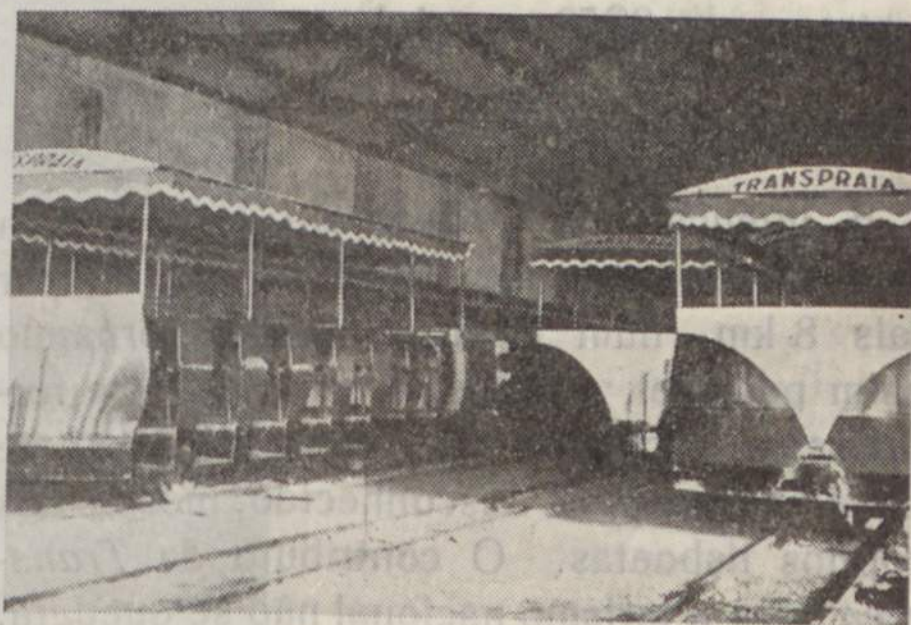
Os comboios são rebocados por locomotivas Diesel, de transmissão mecânica, construídas na Alemanha pela fábrica Christoph Schöttler, de Bremen. São em número de quatro e têm, cada uma, a potência de 34 cv.

As carruagens, em número de 16, são de dois eixos e foram construídas nas oficinas da Empresa. A sua lotação é de 32 passageiros, todos sentados; são abertas de lado, tendo os seus assentos uma disposição semelhante à dos antigos carros eléctricos abertos de Lisboa; o lado virado ao mar pode, no entanto, ser fechado mediante painéis apropriados, nos dias de chuva ou de vento intenso.

Todos os trabalhos de conservação e reparação do material, são executados por operários especializados nas próprias oficinas da Empresa.

Exploração

Cada comboio compõe-se de uma locomotiva e de quatro carruagens aos domingos e feriados, de Verão, e de duas carruagens nos restantes dias. Fora da época balnear, efectuam-se apenas duas circulações diárias em cada sentido, uma de manhã, cerca das 8 horas, outra de tarde, pelas 17 horas, destinadas a servir as oficinas e a povoação da Fonte da Telha. No Verão, aos dias úteis, há comboios com intervalos de meia hora, desde as 8 às 21 horas, fazendo-se uso, para cruza-



Interior das oficinas, que servem também de estação de recolha. Nestas oficinas, têm-se construído todas as carruagens e aparelhos de via da linha, e nelas se repara e faz a conservação corrente do material tractor e rebocado.

mentos, do resguardo das oficinas; aos domingos e feriados, o serviço prolonga-se até às 24 horas ou mesmo até às 2 horas do dia seguinte, com comboios de 20 em 20 minutos; utilizam-se então os resguardos dos km 2,5 e 6,0, para assegurar os cruzamentos. O tempo de percurso é de 30 minutos.

Tratando-se de um transporte predominantemente recreativo, foi estabelecida a tarifa



*
 Movimento de passageiros na estação terminus da Fonte da Telha. A locomotiva, que se vê ao fundo, faz a inversão para a viagem de regresso.

*

única de Esc. 5\$00 para qualquer percurso simples na linha. No entanto, e com o propósito de facilitar as deslocações aos locatários das numerosas residências estivais que se estendem ao longo da costa até à Foz do Rego, previram-se quatro zonas neste trajecto, a última das quais termina nas oficinas e estabeleceram-se preços especiais para as viagens neste troço: uma zona 1\$00, duas zonas 1\$50, três zonas 2\$00, quatro zonas 2\$50 aos dias úteis, e uma ou duas zonas 1\$50 e três ou quatro zonas 2\$50 aos domingos e feriados.

Desenvolvimento futuro

É intenção da *Transpraia* prolongar a linha até à Lagoa de Albufeira, isto é, pôr mais 8 km, num futuro próximo, tornando assim possível, a todos, o acesso a este formosíssimo acidente da nossa costa, hoje quase por completo desconhecido, mesmo dos próprios lisboetas. O contributo da *Transpraia* para o turismo nacional não se quedará, contudo, por aqui: mais tarde, a via férrea chegará até ao Cabo de Espichel, abrindo assim, ao público, os belos recantos desta região de tão vastos recursos.

Contudo, como esta novel linha férrea assenta no domínio público marítimo, a concessão respectiva vigora apenas a título precário. No intuito de a tornar definitiva, os sócios da empresa muito desejariam que a C. P. se tornasse a concessionária da linha, ficando a *Transpraia* como arrendatária, à semelhança do que se passa actualmente com a Sociedade «Estoril».

Fora do plano ferroviário, a *Transpraia* explora já um estabelecimento balnear na Fonte da Telha e vai começar em breve a construção de um hotel de 2.^a classe na Costa de Caparica, para o que já adquiriu um terreno com a área de 1 300 m². Depois construirá ainda, na Fonte da Telha, pequenos chalés (*Bungalows*) para aluguer, um res-



O sr. Casimiro Pinto, sócio-gerente da *Transpraia*, ladeado pelo editor do «Boletim da C. P.» e pelo autor deste artigo, no final da visita à linha, à saída da estação de Caparica. A legenda do letreiro dispensa comentários...

taurante, um *snack-bar*, um hotel, um parque de campismo e um parque recreativo; para este fim, já solicitou do Estado a concessão, por aluguer, de uma área de 30 hectares,

Estações Floridas

Pelo engenheiro-agrónomo SIMPLÍCIO DUARTE

(Do Júri do Concurso das Estações Floridas)

«Mixed-Borders»

A designação inglesa «mixed-border» entrou já no vocabulário da arte dos jardins, talvez por não se ter encontrado ainda uma expressão portuguesa que a substituisse. Ela encerra a ideia de orla, bordadura ou canteiro misto, onde se encontram convenientemente distribuídas diversas espécies, em geral vivazes, umas isoladas ou em pequenos grupos, outras em manchas mais extensas, possuidoras de portes e de formas diferentes e escolhidas de maneira a desencontrarem-se as épocas da floração.

Os «mixed-borders» podem instalar-se vantajosamente nas estações de caminhos de ferro, contribuindo para imprimir aos jardins um aspecto natural, propor-

cionar-lhes um óptimo efeito, substituindo-se total ou parcialmente os maciços de espécies anuais que têm tido frequentemente a maior representação nas estações e que, como já dissemos, exigem um trabalho anual muito mais intenso.

No «mixed-border» podem incluir-se, também arbustos isolados ou em cortinas de fundo, e, em pequenas manchas de fácil revestimento, as plantas anuais, estas especialmente no início da vida do «mixed-border» quando o revestimento das áreas plantadas for lento ou quando se verificarem falhas que convenha encobrir provisoriamente.

A estação término da linha de Sintra foi, provavelmente, a pioneira no emprego do «mixed-border». Do lado do E. P., ao longo do cais de embarque, plan-



Aspecto de um jardim
em Abbotswood

presentemente sob jurisdição da Direcção Geral dos Serviços Florestais. O despacho desta, bem como o parecer do S. N. I., foram favoráveis; aguarda-se, presentemente, o consentimento da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização (Gabinete do Plano Director de Lisboa).

Notemos ainda que a *Transpraia* projectava ainda construir um funicular na Fonte da Telha; tal ideia está hoje posta de parte,

uma vez que a próxima construção de uma estrada até à Fonte da Telha, o tornaria de interesse meramente lúdico — o que não seria bastante para justificar o empreendimento.

Conclusão

Eis, a traços muito largos, uma breve resenha do mais recente caminho de ferro português. Oxalá que a iniciativa, em boa hora tomada, floresça e frutifique, como é de jus, para bem da Caparica e do turismo nacional.

tou-se uma faixa ajardinada, com largura suficiente para permitir esse arranjo, em que a mistura de espécies vivazes garante uma distribuição equilibrada da floração durante a maior parte do ano.

Para encobrir muros e disfarçar taludes, para acompanhar sebes, para delimitar locais de passagem, o «mixed-border» é, igualmente, uma solução cômoda que poupará tempo e trabalho com a sua manutenção, desde que se disponha de terreno com largura não inferior a 2 metros.

Contudo, a sua implantação requer um conhecimento suficiente dos hábitos da vegetação e das exigências das espécies a escolher para se conseguir em cada estação do ano um aspecto sempre diferente e harmonioso.

Para isso ter-se-á que atender ao porte ou altura das plantas, o qual condicionará a localização mais próxima ou mais afastada do observador; será preciso ter-se uma ideia da forma de vegetar que determinará os espaçamentos, conforme a tendência para afillar e alastrar, e, também, as melhores associações, visto que umas espécies desenvolvem-se em almofada baixa, outras darão inflorescências elevadas que, em certas épocas do ano, se destacam do resto da planta ou partem logo de baixo; umas tantas, como os bolbos, só surgem do chão em época própria, outras ainda, devido ao predomínio da folhagem sobre a flor, só em grandes maciços darão o efeito desejado, algumas, por fim, possuem uma individualidade característica, apropriada a ser devidamente destacada; será necessário saber-se as épocas de floração aproximadas, para se conseguir uma distribuição, tanto quanto possível equilibrada, ao longo do ano; terá grande interesse conhecer-se a coloração das flores que determinarão quais as combinações mais aconselháveis para não se obterem contrastes bruscos que desagradam à sensibilidade visual.

A cor e o volume são dois elementos fundamentais a atender na distribuição das espécies pelo «mixed-border» pois dele dependem os contrastes harmoniosos ou os contrastes desagradáveis.

A organização do «mixed-border» depende ainda da sua situação em relação aos pontos donde pode ser visto, conforme ele está disposto ao longo dum caminho ou rua e se destina a ser observado de perto, acompanhando a deslocação do observador, ou se encontra afastado, e a atenção não se fixa já em pormenores mas sim no conjunto, no qual, em regra, há predominância da mancha de cor.

Em qualquer dos casos tem de se atender ao *ritmo*, isto é, à repetição dum elemento — a cor e a forma — que aparecerá de tantos em tantos metros mas duma maneira totalmente assimétrica.

Quanto mais próximo se dispuserem os elementos do ritmo, menor será a variedade de pormenores e há como que um determinado descanso para a vista, pela quase uniformidade do conjunto. No entanto, o interesse do «mixed-border», quando para ser visto de perto, como é o caso das estações, reside numa certa variação de volumes, criados tanto pelas espécies isoladas como pelos maciços, e ainda numa conveniente dispersão de cores. Torna-se necessário, porém, que o espaço entre os elementos que marcam o ritmo seja preenchido duma maneira harmoniosa.

Antes de darmos uma ideia da forma como se deve proceder à marcação do «mixed-border» no terreno e à localização das espécies a plantar, convém dizer alguma coisa acerca da distribuição das cores, neste tipo de canteiros floridos, por ser a cor o elemento a que mais vulgarmente se presta maior atenção.

Embora existam diferentes teorias sobre a natureza das cores, consideraremos como cores *simples* apenas o amarelo, o vermelho e o azul. Chamaremos cores *compostas* àquelas que resultam de todas as combinações das anteriores, originando-se assim o laranja, o violeta e o verde, com os respectivos tons, conforme a quantidade relativa de cada uma das cores simples que entram na mistura. Diremos ainda que uma cor composta é *complementar* duma determinada cor simples e vice-versa quando esta e as duas cores simples que entram na cor composta formam a série das cores simples. Por exemplo, o violeta, que encerra em si as cores simples vermelho e azul, é portanto complementar do amarelo e vice-versa.

O seguinte esquema resume estas definições:

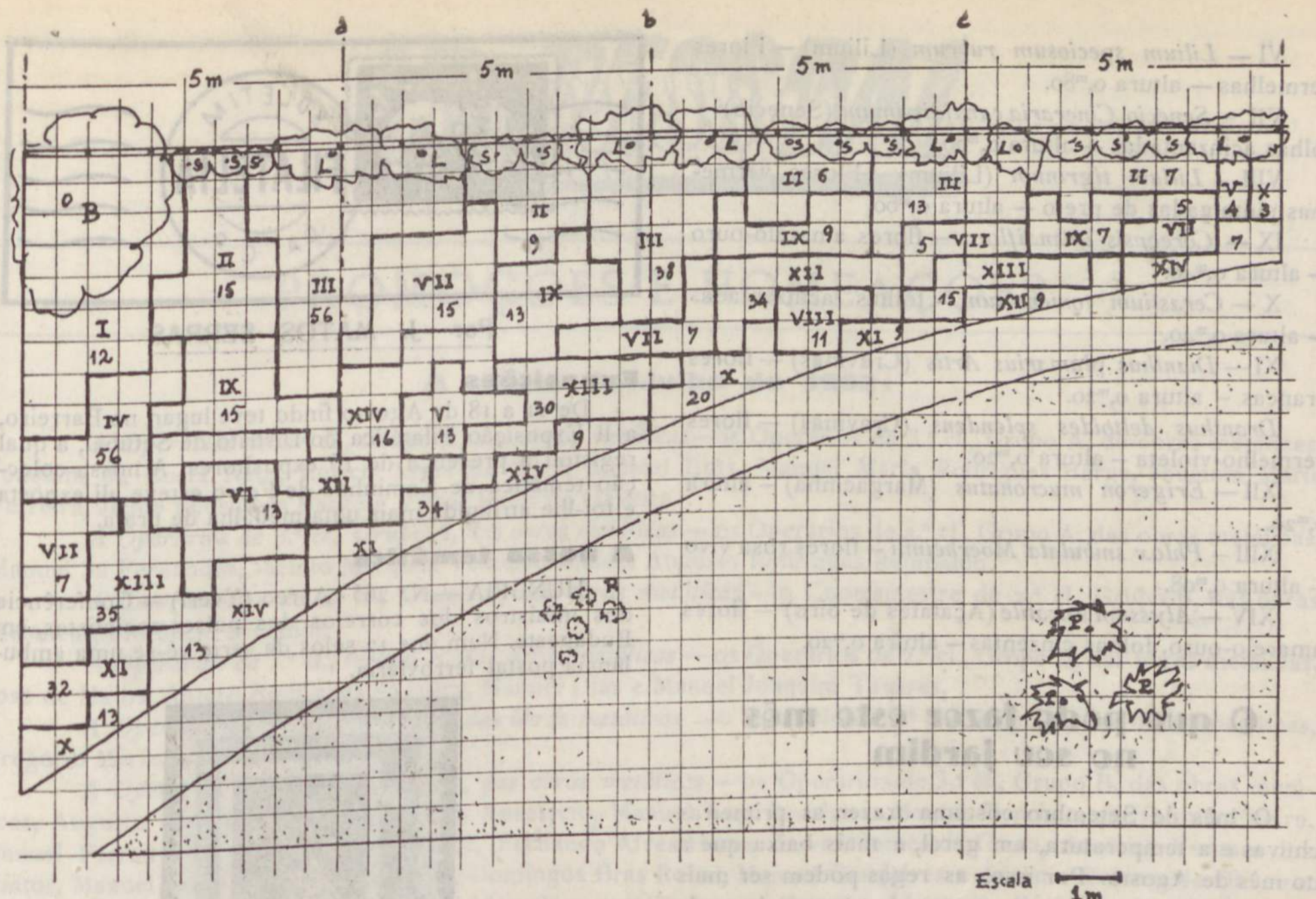
COMPOSTAS	SIMPLES	COMPLEMENTARES
Laranja ←	AMARELO	→ Violeta
Violeta ←	VERMELHO	→ Verde
Verde ←	AZUL	→ Laranja

Podem fixar-se, agora, algumas regras para as combinações das cores nos «mixed-borders» sempre que elas aparecem simultaneamente numa dada época do ano, em manchas contíguas.

- 1 — Não devem juntar-se as cores simples com as respectivas cores compostas, isto é, amarelo com laranja ou com verde; vermelho com laranja ou com violeta, etc., a não ser que os tons sejam muito claros.
- 2 — As cores complementares são bons contrastes. Ex: violeta com verde ou com laranja, verde com laranja.
- 3 — As cores simples dão contrastes agradáveis com as respectivas cores complementares. Ex: amarelo com violeta.
- 4 — Podem fazer-se combinações de cores simples, desde que não ofereçam contrastes muito duros. Não é aconselhável, por isso, a aproximação do azul forte, dos tons vermelhos ou amarelos, muito vivos.
- 5 — O branco (que é teoricamente a mistura de todas as cores) e o amarelo podem empregar-se quando se queira separar duas cores que não devam estar juntas.
- 6 — Os tons quentes, como escarlate, carmesim, rosa escuro, rosa, laranja, amarelo, branco suave, combinam-se bem e devem empregar-se nos locais soalheiros.
- 7 — Os tons azuis, o branco puro, os amarelos e os verdes claros produzem bom efeito nos locais meio-sombrios e sobressaem quando aplicados contra um fundo de folhagem de árvores ou de arbustos.

Deve notar-se que nas incompatibilidades indicadas, o verde não liga com o amarelo nem com o azul. Portanto, quando se utilizem plantas com flores destas cores convém escolher espécies em que a folhagem seja dominada ou encoberta pela abundante floração.

Com estas indicações e com o conhecimento, o mais preciso que for possível, dos portes e formas das plantas e das suas épocas de floração, poderemos agora pensar na instalação do «mixed-border».



... far-se-á uma planta do terreno, mesmo em papel quadriculado, numa escala que permita representar a configuração das áreas a ocupar por cada espécie

O número de espécies a escolher, dependerá da extensão da área a plantar e do ritmo. Os grupos de alturas a usar dependerão da largura do terreno mas em regra não convém usar mais de 3 a 4 alturas.

Antes de mais far-se-á uma planta, do terreno, mesmo em papel quadriculado, numa escala que permita representar a configuração das áreas a ocupar por cada espécie. O lado de cada quadrícula pode corresponder a meio metro, no terreno. Ao contrário do que se julga, essas áreas devem ter um contorno de linhas quebradas e não de curvas pois deste modo a transferência para o terreno das distâncias marcadas na planta é bastante facilitada.

Depois, será a própria concorrência entre as espécies, na sua luta pela ocupação dos espaços que lhes forem destinados, que definirá as linhas de delimitação, sinuosos e naturais, que estamos habituados a ver quando se plantam duas espécies, de hábitos vegetativos diferentes, nas proximidades uma da outra.

Preparada a terra para a plantação, marcam-se com estacas e cordeis as linhas mestras que indicam a posição da mancha de cor predominante ou da forma de vegetação, que definem o ritmo. Procede-se depois à marcação dos contornos das áreas dos elementos intermediários que fornecem os contrastes de cor e de estatura, localizando, no terreno, os pontos que definem as linhas quebradas, por meio das distâncias tiradas a partir de cada uma das linhas mestras.

Na planta devem estar indicadas as quantidades de pés, de acordo com a área de cada mancha e com o compasso mais apropriado a cada espécie. Se se empregar um número de pés exagerado, em relação ao

espaço disponível, o «mixed-border» terá menor duração e, em vez dos 4 ou 5 anos que normalmente se exige até ser levantado e feito de novo, apenas se poderá manter 2 ou 3 anos.

Na figura procurámos dar uma ideia sobre uma das maneiras como poderá ser feita a planta, em papel quadriculado, para que as marcações no terreno sejam facilitadas.

As letras *a b c* indicam as linhas mestras, a partir das quais podem marcar-se as distâncias no canteiro. Junto delas encontram-se os elementos do ritmo, que são, neste exemplo, as lantanas (*L*) e os agapantos (*III*).

Os algarismos romanos representam as espécies utilizadas, a saber:

ARBUSTOS *B* — *Bougainvillea gracilis* (Bougainvillea) — flores rosa-lilás.

L — *Lantana camara* (Lantana) — flores amarelo-carmim.

P — *Pyracantha angustifolia* (piracanta) — bagas cor de laranja.

R — Roseiras de haste baixa.

S — *Spiraea cantoniensis* (Sempre noiva) — Flores brancas.

VIVAZES *I* — *Rudbeckia nitida* Herbstone — flores amarelo-limão com centro verde — altura 1,80.

II — *Delphinium cultorum* (Esporas híbridas) — cores diversas — altura 1,50.

III — *Agapanthus umbellatus* (Agapantos) — flores azuis — altura 0,80.

IV — *Iris sibirica Perry's Blue* (Lírio) — flores azuis — altura 0,80.

V — *Iris germanica Empress of India* (Lírio) — flores violeta azulado — altura 0,30.

VI — *Lilium speciosum rubrum* (Lilium) — Flores vermelhas — altura 0,80.

VII — *Senecio Cineraria candidissimum* (Senecio) — folhas acinzentadas — altura 0,50.

VIII — *Lilium tigrinum* (Lilium) — Flores vermelhas pintalgadas de preto — altura 0,60.

IX — *Coreopsis grandiflora* — flores amarelo-ouro — altura 0,40.

X — *Cerastium tomentosum* — folhas acinzentadas — altura 0,40.

XI — *Dianthus plumarius Artis* (Cravinas) — flores brancas — altura 0,20.

Dranthus deltoides splendens (Cravinas) — flores vermelho-violeta — altura 0,20.

XII — *Erigeron mucronatus* (Margacinha) — altura 0,20.

XIII — *Phlox smbulata Moerheimii* — flores rosa vivo — altura 0,08.

XIV — *Alyssum saxatile* (Açafates de ouro) — flores amarelo-ouro, folhas cinzentas — altura 0,20.

O que pode fazer este mês no seu jardim

O mês de Setembro costuma trazer as primeiras chuvas e a temperatura, em geral, é mais baixa que a do mês de Agosto. Por isso, as regas podem ser mais espaçadas, tanto mais que um grande número de espécies, que deram flor durante o Verão, estão a terminar a sua missão ornamental e só esperam que se lhes colha a semente, no caso de interessar o seu aproveitamento.

Aos crisântemos nos quais se deixou ficar o botão terminal eliminam-se os que tenham aparecido lateralmente. Continuam a estacar-se estas plantas, bem como os craveiros. Pode fazer-se-lhes uma ligeira adubação com um adubo nitríco dissolvido em água.

Continuam as enxertias das roseiras com olho dormente.

Transplantam-se para a terra algumas plantas cultivadas em vasos, mas convém que não seja para local muito exposto ao Sol.

PLANTAÇÕES — Pode já plantar algumas espécies de bolbo ou de rizoma; anémone coronária, açucenas, agapantos, *Alium* (andorinhas), amarilis, ciclamis, frésias, lírios, canas de flor, peonias, ranúnculos.

SEMENTEIRAS — Em viveiro:

Espécies vivazes — Açafates de prata, aster alpino, begónias sempre em flor, ciclamenes, craveiros, cravinas, malvaíscos, mimulos, primulas.

Espécies anuais — Amores perfeitos, assembleias, centáureas, cinerárias, clarquias, Estrelas do Egipto, flox, galhardas, godécias, lobélias, malmequeres, malmequeres de palha, maravilhas, margaridas, matricária, miosótis, pentestemons, salvias, saudades, silenos, *Schizantus*, senécios, verbenas, violetas.

Em local definitivo:

Espécies vivazes — Malvaíscos.

Espécie anuais — Assembleias, bocas de lobo, casadinhos, centáureas, chagas, clarquias, estrelas do Egipto, ervilhas de cheiro, esporas, gipsofila, linho de jardim, maravilhas, miosótis, papoilas da Califórnia e outras, silenos e senécias.



Por J. MATOS SERRAS

Exposições

De 11 a 18 de Agosto findo teve lugar, no Barreiro, a II Exposição Filatélica do Distrito de Setúbal, a qual registou a presença de 16 expositores. A nossa colecção temática de Caminhos de Ferro esteve ali exposta e foi-lhe atribuída mais uma medalha de prata.

A nossa temática

HUNGRIA — N.º 265 - Aéreo (Yvert) — Conferência dos ministros dos correios dos países socialistas, em Budapeste. Num dos 12 selos da série vê-se uma ambulância postal ferroviária.



Marcofilia

Aquando das recentes comemorações do Centenário do Metropolitano de Londres, foi apostado naquela cidade um carimbo alusivo ao acontecimento.



Reproduzimos o carimbo do 1.º dia de circulação do selo belga comemorativo do 10.º aniversário da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes.



Apresentamos mais um carimbo de Espanha — o da V Exposição Nacional, incluída nas comemorações do 110.º aniversário dos caminhos de ferro espanhóis.



PROMOÇÕES E NOMEAÇÕES

A contar de Julho de 1963:

A Operários de 2.ª cl., Grupo A, das obras metálicas — os Operários de 3.ª cl., Grupo A, de obras metálicas, Joaquim da Costa Neto, Eurico Alves da Silva, Manuel Luís, Manuel Maria Rodrigues Barge, Joaquim Maria Ferreira, Jaime Rodrigues Barge e Victor Pinto de Oliveira.

A Operários de 3.ª cl., Grupo A, das obras metálicas — os Operários de 4.ª cl., Grupo A, das obras metálicas, Manuel Sá Fernandes, Jacinto Marques Ventura, Manuel Augusto Rodrigues Repinaldo.

A Contramestre de 1.ª cl., Grupo B, das obras metálicas — o Contramestre de 2.ª cl., Grupo B, das obras metálicas, Florêncio Joaquim.

A Operários de 1.ª cl., Grupo B, das obras metálicas — os Operários de 2.ª cl., Grupo B, das obras metálicas, José de Matos, Antero Rodrigues da Silva, Manuel Dias e Manuel Joaquim Tavares.

A Operário de 2.ª cl., Grupo B, das obras metálicas — o Operário de 3.ª cl., Grupo A, das obras metálicas, Gregório Marreiros.

A Operários de 2.ª cl., Grupo B, das obras metálicas — os Operários de 3.ª cl., Grupo B, das obras metálicas, Augusto Rodrigues Neves, Joaquim Anastácio, Manuel José Rodrigues Barge, Henrique do Carmo Piteira, Manuel Ferreira da Silva, Jacinto Mateus, Fernando Alves Horta, David Gomes da Costa, Américo Ventura dos Santos, Manuel Maria Lopes de Carvalho, Domingos Brás Robal, Manuel Gonçalves e António Valente de Oliveira.

A Operários de 3.ª cl., Grupo B, das obras metálicas — os Operários de 4.ª cl., Grupo B, das obras metálicas, Manuel Augusto Rodrigues Marques, Domingos de Pinho, Eltsio Reis Guardado, Francisco Vieira, Arnaldo Vasconcelos Machado, Joaquim Ângelo Consolado e Albano Gomes da Silva.

Nomeados Operários de 4.ª cl., Grupo B, das obras metálicas — os Serventes de 2.ª cl. das obras metálicas, Emídio Dionísio Rafael e Joaquim Gralha Fiens.

Nomeados Operários de 4.ª cl., Grupo B, das obras metálicas — os Serventes de 3.ª cl. das obras metálicas, José Maria dos Santos Roque, António Mendes, António Silva Mendes Cercas e Adelino Martins Salvado.

A Operários de 4.ª cl., Grupo B, das obras metálicas — os Operários eventuais, das obras metálicas, Bernardo Pinto e António Júlio Gonçalves Nunes.

A Contramestre de 2.ª cl. das oficinas de Creosotagem — o Chefe de brigada, Grupo B, Manuel Martinho.

A Chefe de Brigada, Grupo B, das oficinas de Creosotagem — o Operário de 1.ª cl., Grupo B, João Antunes.

A Operário de 1.ª cl., Grupo B, das oficinas de Creosotagem — o Operário de 2.ª cl., Grupo B, José Joaquim.

A Operário de 2.ª cl., Grupo B, das oficinas de Creosotagem — o Operário de 3.ª cl., Grupo B, João Dinis.

A Operário de 3.ª cl., Grupo B, das oficinas de Creosotagem — o Operário de 4.ª cl., Grupo B, António Custódio.

Nomeado Operário de 4.ª cl., Grupo B, das oficinas de Creosotagem — o Servente de 3.ª cl., António Dias da Silva.

A Inspector de tracção — o Chefe de depósito, António Ernesto Ângelo.

A Chefe de depósito — o Subchefe de depósito, César Guedes dos Santos.

A Subchefes de depósito — os Chefes de Maquinistas, Mário Augusto Moreira, José Gomes Militão, Bernardo Fernandes Casanova, Joaquim do Carmo Pinto, Carlos Augusto das Neves, José António Rodrigues, João Baptista Roque.

A Chefes de Maquinistas — os Maquinistas principais, Daniel Jesus Vicente e Álvaro Simões de Almeida.

A Maquinistas de 1.ª cl. — os Maquinistas de 2.ª cl., Dionísio Duarte, Caetano da Silva Alfaro, Guilhermino Mendes Soares, Damásio Marques, Ivo Pereira de Góis, Francisco Nunes dos Santos, Frutuoso Moreira, Joaquim Aires Vicente, Zacarias da Silva Pereira, José Joaquim da Luz, Joaquim Galambas, Emílio Pereira de Sousa, Joaquim Pereira de Sousa e Luís dos Santos Galambas.

A Maquinistas de 3.ª cl. — os Fogueiros de 3.ª cl., Manuel Moreira Sales Gomes, Amarino Gonçalves Amorim, José Ribeiro, António José Silva Magalhães, Joaquim Martins Damião, José António Inácio Branco, José Pinto Raimundo, Manuel Marques, Joaquim José Marques, António Manuel da Silva, Ramiro Teixeira Coelho, António Freire dos Santos, Abílio da Cunha Bragança, José Simões dos Santos Campelo, Joaquim Pires Simões, António Monteiro Alves, Manuel dos Santos Peralta, Adriano António Monteiro, Cândido Joaquim Afonso Molim, Joaquim Teixeira, José António Martins, João Gonçalves Bernardino, Cassiano da Silva, Raimundo da Silva Mendonça, José Amaro Dias, António Esteves Mendes, Agapito dos Santos Simão, Joaquim da Conceição Nunes, Domingos

Moreira de Sousa, José dos Santos, Rodrigo Soares, Celestino Matoso Albino, João Cotevio, Joaquim Augusto Pereira Rebelo, Florival Pereira, Américo Rodrigues, Joaquim Coelho, Manuel Gonçalves Sol, José Sequeira Martins, José do Pinhal Filho, Arlindo Barbosa Ramos Lopes, Joaquim Pinto, Manuel Monteiro, Alberto Augusto Aranda, Manuel Rodrigues, Francisco António Moutinho, João Lopes dos Santos, Manuel Filipe Catarino, Alberto Tavares Corga, Artur da Assunção da Silva, José Joaquim, Álvaro Lopes Veloso, Dorosel Pires Filipe, Manuel Lopes Bento, Joaquim Veloso, António Chinita Mendes, José Duarte de Oliveira, Luís dos Santos Carvalho, António Vaz da Silva, António Marques Cabeço, Manuel Gonçalves Leitão, Albertino Pinto Coelho, Arménio da Silva Monteiro, Antero de Sousa Pereira de Brito, Marçal dos Santos Fontes, Francisco António Lino Carapeto, Joaquim Paulo, Manuel Estêvão Marcelino Geraldo, Albano Augusto da Mota, Alípio Pinto, Francisco Pereira, Armando da Silva Moura, Manuel Marques dos Santos Lima, Augusto Alberto Leite de Carvalho, Albino Luciano, José Pires, José Mendes Gomes, António Martins, Manuel Maria Gomes, António Fernandes Pereira, Humberto Travassos, Inocência Marques, Oltvio Marreiros Florentino, Mateus dos Anjos Martins, Franklin Alves Pedrosa, José Duarte, António Fernandes, Constantino Inácio Maria Correia, António Mendes Pratas, Joaquim Dias, Manuel Henrique de Sousa Bento, Manuel da Costa Barreiro, José Augusto Martins, Júlio Joaquim Pires, Elísio Moreira da Silva, Fernando da Rocha, Abílio de Sousa Neto, Adelino Ferreira de Carvalho, António Alexandre Primas Varandas, Joaquim de Castro, José do Rosário Maltes, João Mateus Ferreira, Joaquim Tadeu de Almeida, José Estriga Cupido, António dos Santos Batalha, José da Costa Silva Lança, António Ferreira dos Santos Correia, Manuel das Neves Braço Forte, António Guardado Pais, Joaquim Martins Robalo, João Esteves Baptista, Manuel Neves Lopes e Manuel Gameiro.

A Fogueiros de 1.ª cl. — os Fogueiros de 2.ª cl., Quirino da Conceição Luís, João Ferreira Ganaipo, Joaquim Pinto e Arménio das Neves Florêncio.

A Revisor de material de 1.ª cl. — o Revisor de material de 2.ª cl., Fernando Lourido Lopes.

A Revisores de material de 2.ª cl. — os Revisores de material de 3.ª cl., Manuel Rodrigues, Manuel Dias Ferro, Domingos Querido Salvado, Marcolino Alves Saraiva, José Martins Parreira, António Branco e José António Fanha.

Nomeados Ajudantes de revisor de material — os Serventes de 1.ª cl., António Moisés e António Grenha.

Nomeados Ajudantes de revisor de material — os Serventes de 2.ª cl., Paulo Gregório Neves, Antero Pereira de Mendonça, Augusto Álvares de Freitas, Abílio de Alcobia, Júlio Gaspar de Azevedo, Manuel Rodrigues Ferreira, João Leite Pedrosa e Agostinho Jacinto Réquio.

A Contramestre de 2.ª cl., Grupo B, das oficinas de Tracção — os Chefes de brigada, Grupo B, Joaquim Pereira Conceição, e Libertino Carlos Domingues.

A Chefes de brigada, Grupo B, das oficinas de Tracção — os Operários de 1.ª cl., Grupo B, Manuel Henriques, Isael Matias, Manuel Pereira Lagos, João Baptista Ribeiro, Eduardo Pedro Oliveira e Acácio Fernando C. Ferreira.

A Chefes de brigada, Grupo B, das oficinas de Tracção — os Operários de 2.ª cl., Grupo B, Carlos Gameiro Borges, Manuel Francisco Areias, António S. P. Guedes, Saul Oliveira Santos e Manuel Romão Correia.

A Operários de 1.ª cl., Grupo B, das oficinas de Tracção — os Operários de 2.ª cl., Grupo B, João Smedo Rosário, Fernando Pedro Garcia, Salvador Mendes, Avelino Santos Ferreira, Joaquim M. de Queiroz, Domingos F. Boucinha, Alberto Evaristo, Francisco F. Morais, António Pereira Soares, Mateus Saraiva, Teófilo Pedro, Joaquim V. Assunção, João Inácio Martins, Afonso P. Cordas Júnior, Alfredo Rodrigues, Albano E. Figueiredo, Sebastião M. Terrível, Domingos Roque Santos, Leopoldino Gomes, Casimiro Marques Souto, José Lopes Vitorino, António Lopes das Neves, Carlos Gouveia, Eugénio P. Peiriço, José Inácio da Silva, Manuel Duarte, Jaime Carvalho, João Balsinha, Artur J. Nuno Galvão, António Gázio Lopes, Pedro Lara de Abreu, Jorge Medina, José Pimentel Girão e João Palma dos Reis.

A Operários de 2.ª cl., Grupo B, das oficinas de Tracção — os Operários de 3.ª cl., Grupo B, José Marques Asseiceiro, António C. Veneza, José Carlos da Silva, Leopoldo Reis Alves, Joaquim José Cabrita, António G. de Almeida, Aurélio Alves, José Salgado Pinto, Luís Ferreira Santos, Pedro Rosa Vaz, António Silva Correia, Francisco A. Moreira, Augusto Lourenço, Manuel António Pires, Joaquim J. S. de Jesus, Benjamim Vieira Sá, Severino Jorge, José Pereira, Mário Domingos, António Maria Coelho, Diogo Ferreira da Silva, Norberto Rodrigues Fonseca, Avelino Teixeira, Manuel Rodrigues da Silva, António de Jesus Dias, José Maria G. Lopes, José Maria Dias Bessa, Manuel Rodrigues Silva, António Gomes da Mota, Nicolau Dias Monteiro, Alberto Monteiro, Joaquim de Abreu, Leonildo Correia, Francisco A. Oliveira, José Ferreira, Sérgio Oliveira Barracas, Jerónimo S. Rodrigues, Vital Santos Borges, João da Cruz Lourenço, José de Sousa, Jacinto M. D. O. Mineiro, Adriano M. Anacleto, José Lopes Serafino, José Maria de Matos, Alfredo Vaz Moreira, Manuel Fonseca, Pedro Gonçalves, Armindo Sousa Oliveira, Virgílio Marques Martins, Manuel Gonçalves, Saul Carvalho Pereira, Manuel Domingues Calixto, António Pereira, António Fernando Ribeiro, José dos Santos Seródio, Luciano Marques Oliveira, Carlos Costa Cotafo, Adelino Gonçalves da Silva, Manuel Formoso, Augusto Marques Pereira e Joaquim Gonçalves Ferro.

A NOSSA CAPA:

Viseu — Sé Catedral