

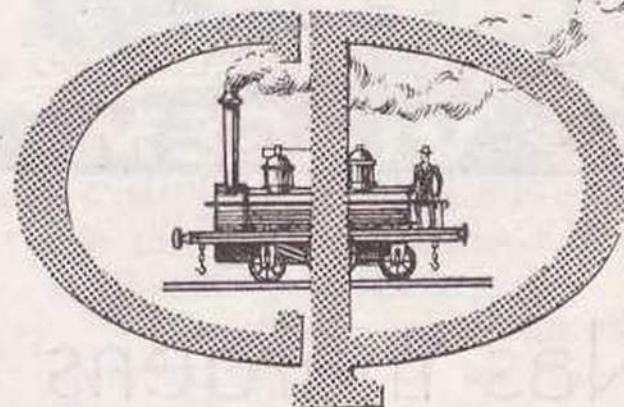
Baletim da C.D.



NÚMERO 422

AGOSTO DE 1964

Boletim^{*} da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 422 • AGOSTO 1964 • ANO XXXVI • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

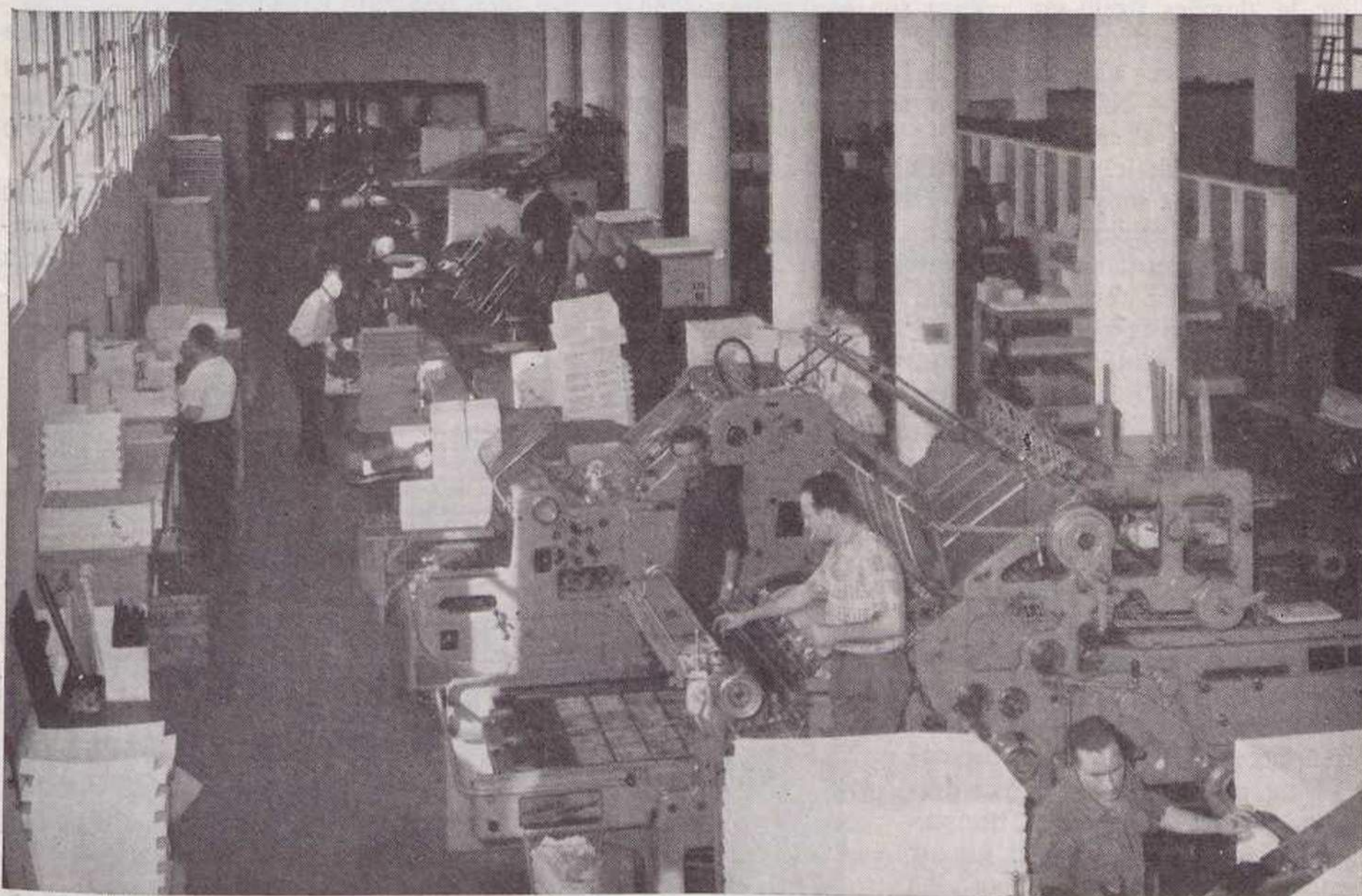
PROPRIEDADE DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

SEDE: ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA

LISBOA

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

OFICINAS GRÁFICAS DA COMPANHIA



NUM moderno e amplo edifício construído modelarmente pelos serviços de Via e Obras da Companhia, junto à avenida do Infante D. Henrique, em Lisboa, a leste do edifício principal de Santa Apolónia, estão instaladas as novas Oficinas Gráficas da C. P.. Dispondo de aparelhagem numerosa, actualizada e eficiente, com capacidade para satisfazer totalmente as vastas necessidades da Empresa, em toda a rede — é de 96 milhões a média anual de produção unitária da Tipografia —, estas excelentes oficinas passaram a ter também a seu cargo, desde o passado número de Julho, a feitura do Boletim da C. P., facto que muito deve contribuir, como aliás foi já expressivamente patenteado nessa anterior tiragem, para a maior valia gráfica da nossa revista, como todos nós, ferroviários, naturalmente almejamos.

Impressões de VIAGEM



Nas margens do Lago de Constança

POR ARMINDA GONÇALVES

A aproximação do Lago de Constança (Bodensee, em alemão), formado pelas águas do Reno, tendo à volta a Suíça, a Áustria e a Alemanha, pôs-me em alvoroço o espírito ávido de saborear a beleza daquela região para mim ainda desconhecida.

Uma minha amiga nascida em Portugal mas filha de alemães fizera-me, com a sua exuberante vivacidade, um autêntico panegírico não só do lago e das suas margens mas também da Floresta Negra.

E dizia-me:—Não deixe de ir nessa excursão. Você vai gostar. É estupendo.

Não deixei de ir. E gostei, realmente. Ela tinha razão. Pensei nas suas palavras quando viajava através da Suíça. Ultrapassara St. Gallen, uma antiquíssima cidade, famosa pelo seu Mosteiro Beneditino, um mosteiro que teve um grande desenvolvimento literário e artístico desde o século X até ao século XII.

Logo adiante o lago se mostrou naquela hora da tarde miraculosa e maravilhosamente azul.

Muita gente ainda passeava nas ruas e avenidas à beira de água. Para essas pessoas, que não têm praias de fulvas areias banhadas pelas ondas irrequietas dos largos oceanos, bastam-lhes as praias dos seus lagos tranquilos nos dias tranquilos, lagos de águas paradas e repousantes. São numerosos os entusiastas pela natação e outros desportos náuticos. As velas brancas dos barcos de recreio dão um ar fictício à superfície quieta das águas.

Quase sem dar por isso passei da Suíça à Áustria. Os funcionários aduaneiros não incomodaram os viajantes. O trajecto foi curto neste último país. Bregenz, cidade fronteiriça, lá estava a namorar o lago. Um pouco mais além ficava a Alemanha. Novamente voltaram os funcionários da alfândega. Mais rigorosos, porém. Não me passou despercebida a passagem da fronteira.

Eis-me em Lindau, estância termal tão reclamada e sedutora — tão velhinha e tão característica. Espécie de pequenina ilha ligada à terra pelo caminho de ferro e por uma ponte rodoviária, a sua arquitectura não tem sofrido os vandalismos que assolaram outras cidades.

A Idade Média revive nas suas ruas e nas suas casas, que têm desafiado o tempo.

Eu sabia que à luz do Sol tudo ali toma um aspecto suave e que a paisagem adquire um tom verde de extraordinária frescura, matizado pela variedade das flores que atapetam os jardins. E que o lago é um espelho de águas azuladas.

O pior é que eu não tive a fortuna de ver o sol em Lindau. Cheguei à tardinha e parti de manhã. Na hora da partida uma ligeira neblina descia



Lindau — o porto

sobre a cidade e confundia o cinzento da água com o cinzento das montanhas da margem fronteiriça. Clima instável para os veraneantes, para aquistas e para os turistas sempre apressados a quem não é dado esperar pela dádiva do sol.

No cais de embarque os barcos, para entrarem

e saírem, são obrigados a passar entre um farol e um leão sentado sobre um pedestal.

De Lindau segui para Constança. Pouco a pouco a neblina foi-se desvanecendo e as povoações ribeirinhas foram tomando formas concretas.



Constança. À direita da ponte de desembarque vê-se o Palácio do Concílio

descer ao salão, onde a temperatura era mais amena.

Aportei a Constança, finalmente.

Desde o cais até à cidade percorre-se uma comprida ponte. E logo à direita de quem desembarca fica o Palácio do Concílio convocado em 1414 para pôr fim ao grande cisma religioso ocasionado pela Reforma.

O Concílio foi intolerante como eram intolerantes os sectários de Roma. E, assim, Jean Hus, um dos chefes do movimento da Reforma, checo de nascimento, pagou cara a sua rebeldia contra os dogmas do Catolicismo romano. O Papa Alexandre V excomungara Hus e o Concílio condenou-o a ser queimado vivo. Apesar do salvo-conduto que lhe fora concedido por Segismundo, rei da Boémia e imperador do Santo Império, Hus foi levado à fogueira. Segismundo não impôs a sua autoridade.

De Constança, que foi, no passado, uma cidade imperial, pouco mais há a dizer.

É uma cidade de características medievais, mas é também uma cidade onde apetece passar uns dias de férias.

Tem jardins e parques e todos os divertimentos que atraem as multidões. A sua vida cultural é intensa. Nos teatros actuam várias companhias. No casino dança-se animadamente, joga-se imoderadamente. E é no pátio do belo edifício da Câmara Municipal que se realizam os concertos musicais.

Muitas pessoas passeavam pelas ruas. Já se distinguem as encostas verdes e, por vezes, a vegetação dava à paisagem um aspecto meridional.

Da cobertura observava-se melhor o panorama das margens. Mas eu não tive coragem de me sentar lá em cima. O vento agressivo e frio fez-me

A PONTE SOBRE O TEJO em LISBOA



Em sessão do Conselho de Administração, de 30 de Junho último, foi anunciado ter sido adjudicada à firma Morrisson Knudsen of Portugal, por 15 500 contos, a construção de 600 metros de túnel ferroviário e cerca de 175 metros de galeria de drenagens sob a praça da portagem da ponte sobre o Tejo, ficando assim facilitada a futura execução da travessia ferroviária.

Esta concessão estava prevista no Decreto-Lei n.º 45 403, de 3 de Dezembro de 1963, que autoriza

o Ministro das Comunicações a atribuir pelo Fundo Especial de Transportes Terrestres as verbas necessárias para a execução das indispensáveis obras complementares da construção da ponte sobre o Tejo que permitam assegurar, de futuro, a ligação ferroviária através da mesma ponte.

O Conselho tomou conhecimento, congratulando-se com a adjudicação da obra dentro do propósito de que se reveste.



POR J. MATOS SERRAS

Recortes

O que se pode coleccionar?

Em primeiro lugar encontra-se a Filatelia, *hobby* que se pratica nas mais remotas regiões do Globo, seguindo-se-lhe a Numismática, a colecção de bilhetes-postais ilustrados, as etiquetas de caixas de fósforos e ultimamente os pequenos sacos de açúcar, com e sem açúcar, e ainda as garrafas de licores, em miniatura.

(Do Boletim da Academia de Santo Amaro).

A nossa temática

Na passagem do quarto aniversário da proclamação da independência do país, a República do Togo emitiu uma série de quatro selos, dois dos quais com interesse para o tema de caminhos de ferro. Um deles apresenta pequenas vagonetas carregando fosfatos, e no outro aparece uma locomotiva Diesel rebocando um grupo dessas vagonetas.



Marcografia

Reproduzimos o carimbo aposto na Áustria aquando da Feira Internacional da Primavera, realizada em Viena, de 12 a 19 de Março de 1950. Simbolizando os meios de transporte utilizados pelos visitantes do certame, vêem-se uma locomotiva a vapor, um avião e um automóvel.



● Realiza-se em Génova, de 8 a 12 de Outubro próximo, o XII Congresso Internacional das Comunicações, que tem o patrocínio da Presidência do Conselho de Ministros da Itália. Tema do congresso: interdependência e fases de evolução das comunicações e sua influência nos diferentes países. Este tema compreende três aspectos a debater — leis naturais de desenvolvimento das comunicações; tráfego e utilização; evolução das comunicações nos países industriais e perspectivas da evolução das comunicações nos países em começo de desenvolvimento industrial.

● Está prevista para breve a abertura oficial, à exploração, da variante do caminho de ferro de Bragança. Para a realização de tão importante melhoramento, a Câmara Municipal de Bragança contribuiu com a importância de 900 contos, o Ministério das Obras Públicas com 1000 contos e as Direcções-Gerais de Transportes Terrestres e de Urbanização com 500 contos, num total portanto de 2400 contos.

● De harmonia com propostas da Direcção-Geral foram feitas as seguintes nomeações nos Serviços Médicos:

- Dr. Joaquim Teixeira de Araújo, para médico da 12.ª Secção, com sede na Póvoa de Varzim, para preenchimento da vaga aberta pela passagem à situação de reforma do dr. José de Castilho Ferreira de Abreu;
- Dr. Augusto da Silva Lopes Bacalhau, para médico da 118.ª Secção, com sede em Muge, para a vaga aberta pelo pedido de demissão do dr. Abílio Dias Fernandes Tomé, que exercia aquele cargo;
- Dr. Manuel Gonçalves Moreira, para médico especialista de doenças do aparelho circulatório da 1.ª Inspeção dos Serviços Médicos, lugar que se encontra vago;
- Dr. António Henrique Ferreira Botelho da Costa Pinto, para médico especialista de urologia, no Porto, lugar que se encontrava vago desde Dezembro de 1961, pela passagem à reforma do dr. Carlos Ferreira de Sousa Leite.

● Prestaram provas de francês para recebimento de abono concedido aos funcionários das Secções de Informações, tendo sido aprovados, os factores de 1.ª classe Salvador Moreira, de Porto (S. Bento) e António Dias, de Lisboa (Rossio).

● O Banco Pinto & Sotto Mayor vai em breve instalar nas estações de Santa Apolónia e do Rossio secções de câmbios para troca de moedas e notas estrangeiras. Tão importante melhoramento será futuramente ampliado a outras estações da nossa rede.

● O Fundo Especial de Transportes Terrestres foi autorizado a contrair, na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, um empréstimo de 209 800 contos, para ser aplicado no financiamento dos programas de acção da C. P.



AS OFICINAS GRÁFICAS DA COMPANHIA

COM o passado número, entrou o *Boletim* em mais um ano da sua já longa existência: o trigésimo sexto. Criado em 1929 para servir principalmente a instrução profissional dos nossos ferroviários, logo desde o início da sua publicação foi composto e impresso nas próprias Oficinas Gráficas da Companhia, como se revelava lógico.

Não dispunha, nessa altura, a tipografia privativa da C. P. de maquinaria que se pudesse considerar a última palavra da técnica de impressão. Contudo, como a boa vontade muito pode, o *Boletim* saiu durante largos anos com notável regularidade e sempre com razoável apresentação gráfica.

Deflagrou, entretanto, a segunda Grande Guerra, terrível conflito armado que, por longo período, en-

carência de derivados do petróleo veio fazer pesar nos ombros da Companhia a responsabilidade da execução da quase totalidade das transferências de pessoas e de mercadorias dentro do nosso país. Ocioso se tornará recordar que, apesar das vicissitudes e dificuldades de vária ordem, a C. P., graças à incondicional cooperação de todos os ferroviários portugueses, soube desempenhar cabalmente o seu papel.

O hercúleo esforço que a Companhia teve então de despender motivou, como é natural, um apreciável incremento da actividade de todos os seus sectores. E as Oficinas Gráficas não constituíram excepção. Assoberbadíssimas, com um volume de trabalho para o qual não estavam apetrechadas, elas

★

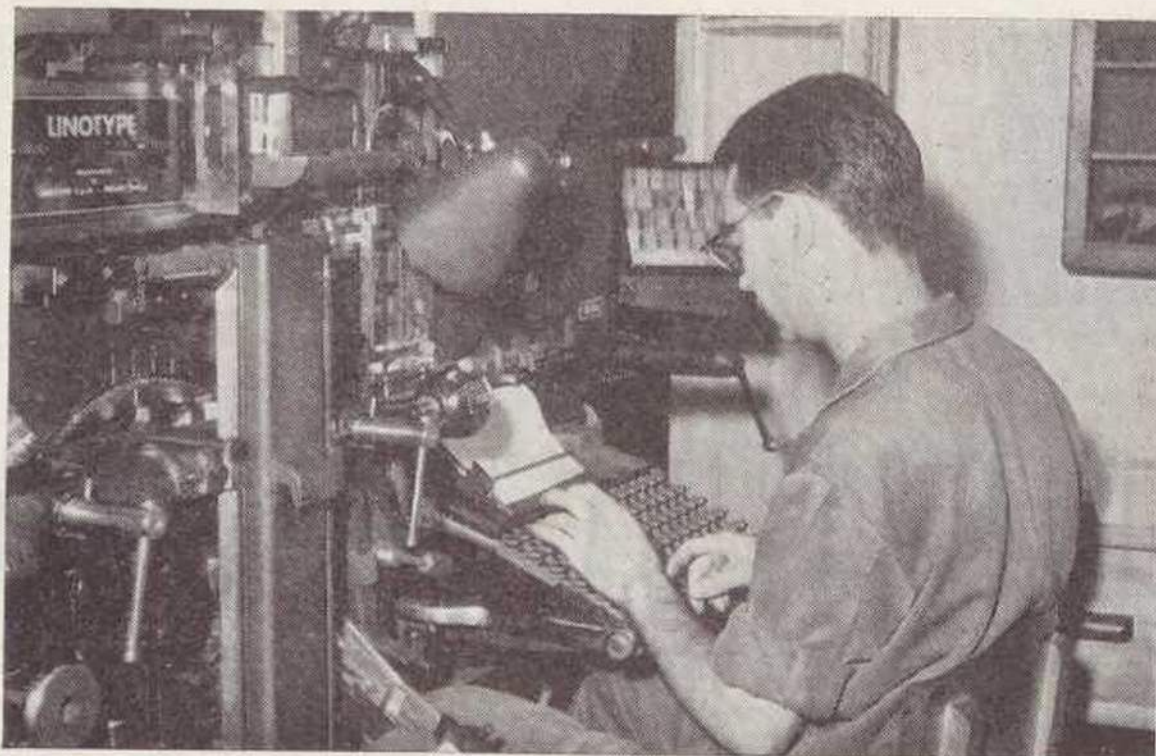
À esquerda, o sr. eng. Figueiroa Rego, empreiteiro das Oficinas Gráficas da C. P., falando para o nosso *Boletim*. Ao centro, o sr. José Fernandes, chefe da Tipografia

★



sanguentou o Mundo. Portugal, felizmente, não lhe sentiu os horrores; mas, no entanto, foi a nossa vida seriamente afectada — conquanto de modo muito indirecto — pelos múltiplos condicionamentos de toda a natureza que a situação internacional nos impunha. No sector dos transportes, a tremenda

tinham, evidentemente, de conceder prioridade às tarefas que urgentemente lhe encomendavam os serviços operacionais. O *Boletim*, muito embora de inegável utilidade, não era obra essencial, e, por estas causas, a sua regularidade começou a ser notoriamente afectada.

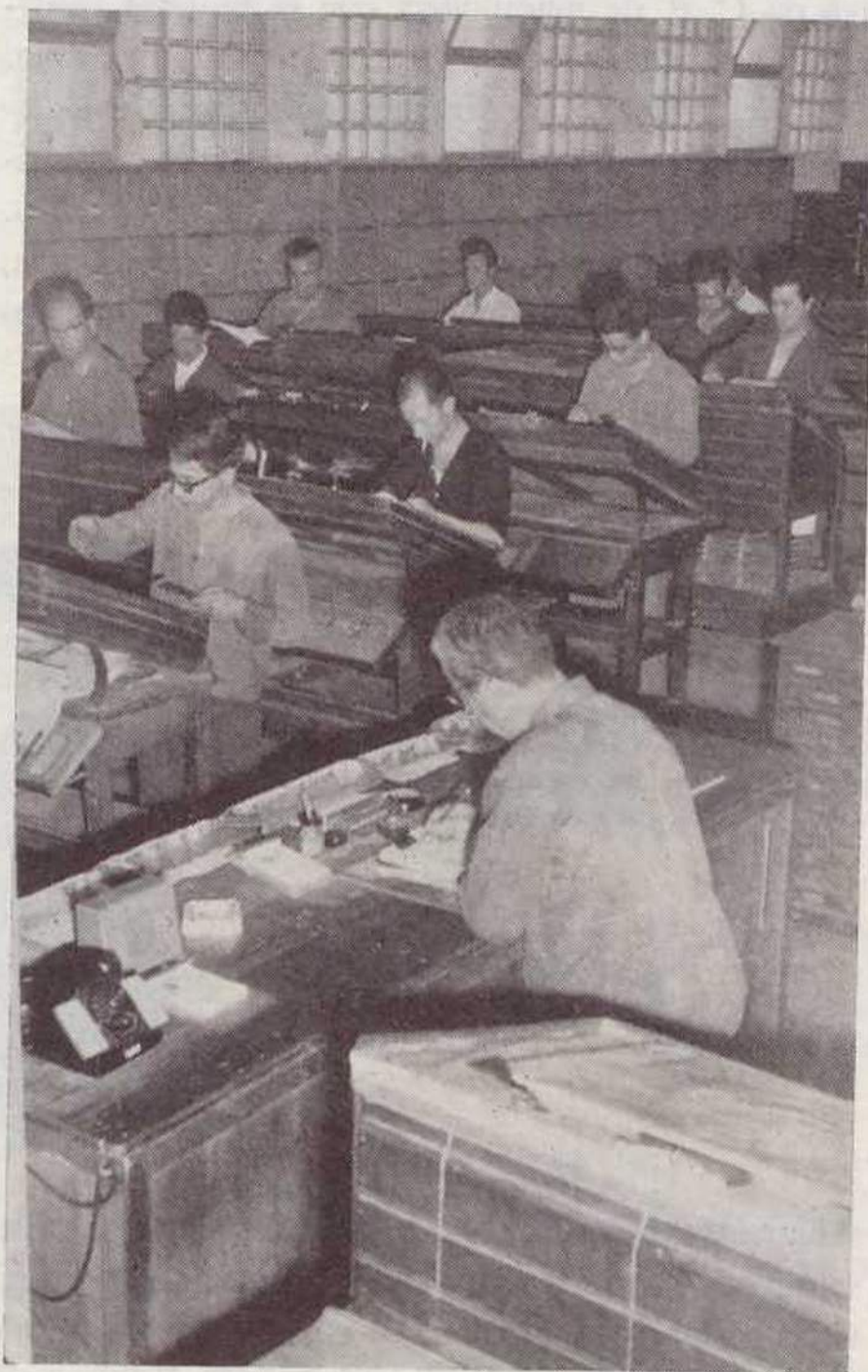


★
O linotipista procede à composição do presente número do *Boletim da C. P.*
★

Em 1947, foi a impressão do *Boletim* confiada a uma casa particular, a fim de se normalizar a situação. Encarregou-se primeiro desse trabalho uma tipografia de Lisboa, a título transitório, mas logo depois, desde Janeiro de 1948, foi confiada a composição e impressão da nossa revista a uma tipografia que numerosos laços prendiam à C. P.: a da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, revista particular da especialidade, que um devotado ferroviário — Mendonça e Costa — tinha fundado, havia boas dezenas de anos.

O tempo foi passando. As velhas Oficinas, montadas na estação de Santa Apolónia, em local deveras acanhado para conveniente laboração, ocupavam, além disso, espaço que se tinha tornado indispensável para a instalação dos serviços do *terminus* de longo curso da capital. Por outro lado, a antiga estação de mercadorias assegurava agora o nosso melhor tráfego de passageiros. A manutenção das Oficinas Gráficas em tão inadequada localização não se podia consentir por mais tempo.

O Director-Geral, eng. Espregueira Mendes, com a sua habitual visão ampla dos problemas da Companhia, determinou então que fosse construído novo edifício, ainda no âmbito do complexo ferroviário de Santa Apolónia mas afastado das dependências reservadas aos passageiros, que a um tempo proporcionasse novas e convenientes instalações, não só à Tipografia, como também à Fábrica de Bilhetes e ainda ao Armazém de Impressos, ou seja, a três ramos afins dos serviços da C. P.. Ao mesmo tempo que se procedeu à mudança do antigo equipamento para a moderna e arejada construção, foi resolvido — e muito bem — adquirir três novas máquinas de impressão, que, de então para cá, muito têm contribuído para melhorar a eficiência do serviço.



O trabalho de composição. Na bancada, em primeiro plano, o chefe da respectiva secção, sr. João Ramos

tipografia — o qual, como é do conhecimento de todos, se operou no passado número de aniversário.

Por esta razão, cremos ser do maior interesse e actualidade oferecer aos nossos leitores sucinto apontamento sobre este ignorado, mas importante, serviço da C. P..

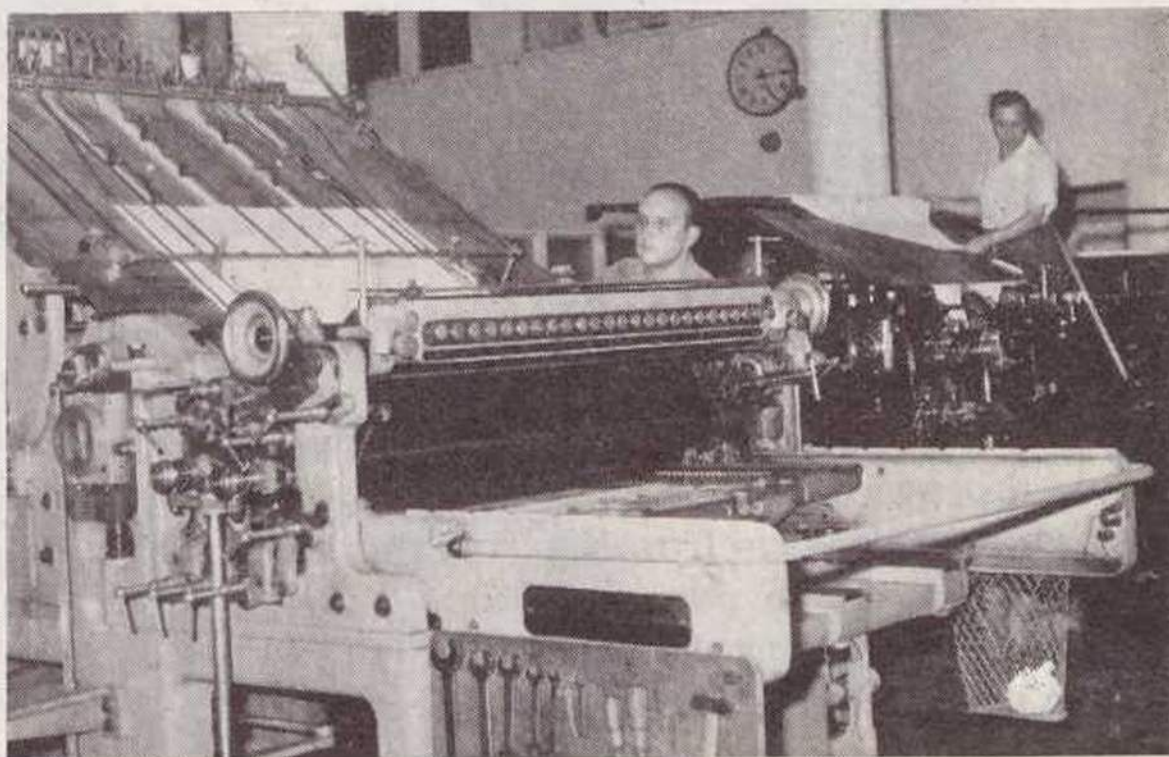
Animados desse propósito, deslocámo-nos, numa tarde destas, até ao atraente edifício. Fomos aí re-

lhotinas, de oficina de composição manual e ainda de oficina de encadernação. A produção anual conta-se presentemente por uns noventa e seis milhões de exemplares, contando como unidade, neste número, tanto o nosso *Boletim*, como um livro de regulamentos, como uma tarifa, como uma declaração de expedição, como um simples rótulo — pois toda esta variada gama de trabalhos ali se executa com a perfeição que todos conhecemos.

★

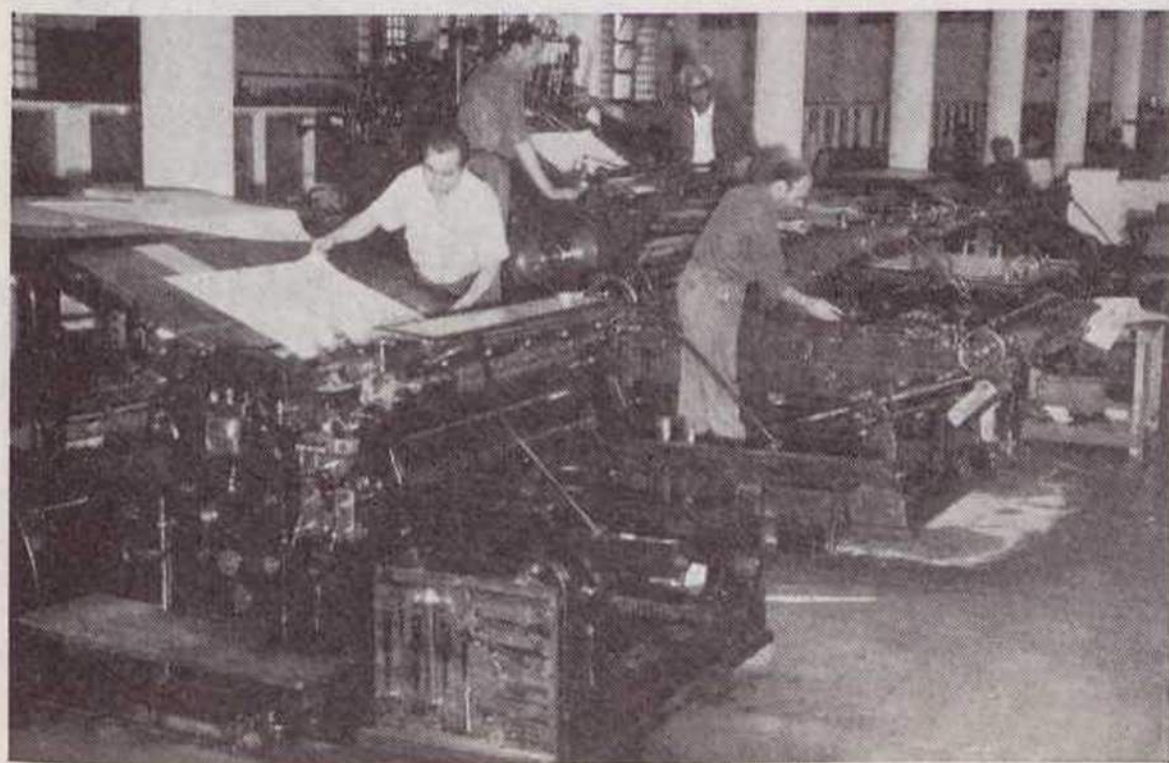
Uma das modernas máquinas de impressão em serviço nas Oficinas Gráficas da Companhia

★



cebidos pelo empreiteiro, o sr. eng. Figueiroa Rego, a quem as Oficinas estão concedidas, de empreitada, mediante contrato com a Companhia. Antes, porém, de iniciarmos a nossa visita, ele próprio teve a amabilidade de nos fornecer alguns elementos in-

Visitámos seguidamente a ampla nave na qual, em boa ordenação funcional, se distribui a maquinaria que referimos. Acompanhou-nos, além do sr. eng. Figueiroa Rego, o sr. José Fernandes, solícito chefe da tipografia, os quais nos deram as ex-



★

Outro aspecto da actividade tipográfica

★

teressantes, que convém salientar. Assim, dispõem as Oficinas de quinze máquinas de imprimir (entre as quais as três recentemente adquiridas), de máquinas de dobrar, de uma máquina de compor por linotipia, de uma instalação de estereotipia, de gui-

plicações oportunas. E, entre os trabalhos mais diversos, lá fomos descobrir o linotipista paciente-mente fazendo as emendas assinaladas num dos granéis do *Boletim*: uma simples vírgula, uma falta de acento, uma letra trocada, tudo isso obriga à



★
A oficina de estereotipia, que excelentes serviços
está prestando à Companhia

composição de nova linha que, aliás, por este expedito processo, pouco demora.

Colhidas estas agradáveis impressões do trabalho da tipografia — cujo pessoal, embora não estando considerado como ferroviário, visto, na realidade, ser empregado pelo empreiteiro, goza de concessões que a Companhia, dentro do seu usual espírito de cooperação, lhe faculta — descemos ao Armazém de Impressos, onde, conforme o nome indica, se armazenam os impressos recebidos das Oficinas Gráficas. Esta dependência, directamente subordinada aos serviços da C. P., prima igualmente pela boa ordem que nela impera, podendo

considerar-se verdadeiramente modelar. Sòmente de reparar o facto de ficar algo distanciada dos escritórios, inconveniente que resulta da sua própria localização e que está certamente no espírito dos dirigentes responsáveis solucionar de forma adequada.

Terminada a visita, não pudemos deixar de nos congratular pelas modelares instalações de que a Companhia dotou as suas oficinas tipográficas, sempre animada do louvável desejo de manter os seus serviços no nível a que impõem as tradições ferroviárias do nosso país.

★
Um aspecto do amplo e arejado
Armazém de Impressos



NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

O PINHAL DE AZAMBUJA

terror dos viajantes!

POR VASCO CALLIXTO



que ali se cometeram horrendos crimes e se perpetraram os mais audaciosos assaltos. Acreditamos! Uma tão grande fama, que tem vencido o tempo e acompanhado sucessivas gerações, não podia ter sido adquirida, sem fundamento. Azambuja teve a fama, como, antes, teve o proveito — muito embora esse proveito só lhe fosse prejudicial.

O pinhal de Azambuja, que os «colegas» e companheiros de «ofício» do célebre Diogo Alves (o dos arcos das Águas livres) fizeram entrar na história do crime em Portugal, teve a sua época «áurea»

uns bons anos antes da construção da linha férrea do Norte. Não consta, por isso, que tenha havido assaltos aos primeiros comboios que por ali circularam. Os perseguidos, as vítimas dos facínoras que se acoitavam sob o frondoso arvoredor, foram os passageiros dos precários meios de transporte que antecederam o caminho de ferro. A velha mala-posta, a sege e a liteira e os menos afortunados caminheiros, cujos meios de locomoção eram apenas os respectivos membros inferiores, passaram uma verdadeira e trágica fona, sempre que atravessavam a temida região. No entanto, e que o digam os primeiros ferroviários e os primeiros automobilistas, ainda nos fins do século passado o celebrado pinhal inspirava receios e preocupações.

★

FANTASIAS? Não! Concreta realidade! Os nossos avós não fantasiaram a respeito do famigerado Pinhal de Azambuja e de todas as cenas horripilantes que se desenrolaram nessa mata cerrada e medonha que lhes barrava o caminho entre Lisboa e Santarém. Dizem os velhos alfarrábios

Azambuja é hoje uma pacata e próspera vila, sede de um concelho tipicamente ribatejano, que os comboios rápidos atravessam céleres e lesto, e

onde a nóvel indústria automóvel portuguesa assentou arraiais, com os dois maiores colossos automobilísticos postados lado a lado. O pinhal do tempo dos seus bisavós já ninguém receia. O passado morreu; ficou apenas a «história», que se conta uma vez por outra, tanto em Azambuja como em qualquer parte do País, sempre que se quer designar um sítio aterrador, onde ocorrem crimes e se cometem assaltos.

A história da celebrada mata não será longa, nem tem protagonistas famosos como a dos arcos de Campolide. As suas personagens são anónimas. Não se conhecem nomes de assaltantes ou de assaltados. Contudo, algo mais se poderá dizer sobre o pinhal de Azambuja, que, *in illo tempore*, foi terror dos viajantes.

Velhinho, remontando quase aos primórdios da nossa nacionalidade, o pinhal de Azambuja foi mandado plantar, conjuntamente com o pinhal de Leiria, pelo Rei-Lavrador, no ano já longínquo de 1296 e ficava próximo de Aveiras de Baixo, na estrada que liga Azambuja ao Cartaxo.

Os pequenos pinheiros de D. Dinis foram crescendo, engrossaram e rapidamente se transformaram em altivas e robustas árvores, tão robustas e de tão boa qualidade que a sua madeira chegou também a ser aproveitada para a construção das naus das Descobertas.

Entretanto, foram rodando os séculos e o pinhal de Azambuja continuou a oferecer a sua sombra ao caminhante, que ali descansava das fadigas de uma longa jornada, passando a madeira dos seus pinheiros a ter os mais variados préstimos. Um dia, porém, sem sequer o ano estar determinado, para mal dos pecados da boa gente de Azambuja, certo malfeitor, acoitando-se no vasto pinhal, perpetrou ali um audacioso assalto, cometendo a seguir um horripilante crime. O homem do facalhão e a sua terrível quadrilha, ocultados pelas inofensivas árvores, lançaram-se sobre um grupo de caminhanes e fizeram-nos passar deste para o outro mundo, espalhando o terror na região. Foi o rastilho de que o povolú imaginativo se serviu para propagar aos quatro ventos a lenda de sanguinolência que para sempre ficou pairando sobre o secular pinhal, que desde então foi amaldiçoado, sendo com temor que se pronunciava o seu nome.

Foi, talvez, o século XVIII e a primeira metade do século XIX a era de maior «fama» do pinhal de Azambuja. Outros salteadores se serviram do local para levar a efeito os seus crimes e algumas vítimas sucumbiram naquelas paragens. Mas a realidade facilmente foi suplantada pela superstição e pela lenda. Houve assaltos e houve crimes, mas como quem conta um conto acrescenta um ponto, Azambuja passou a viver sob o peso impiedoso duma lenda de cometimentos canibais, de atrocidades e de rapinagem sem igual, granjeando uma

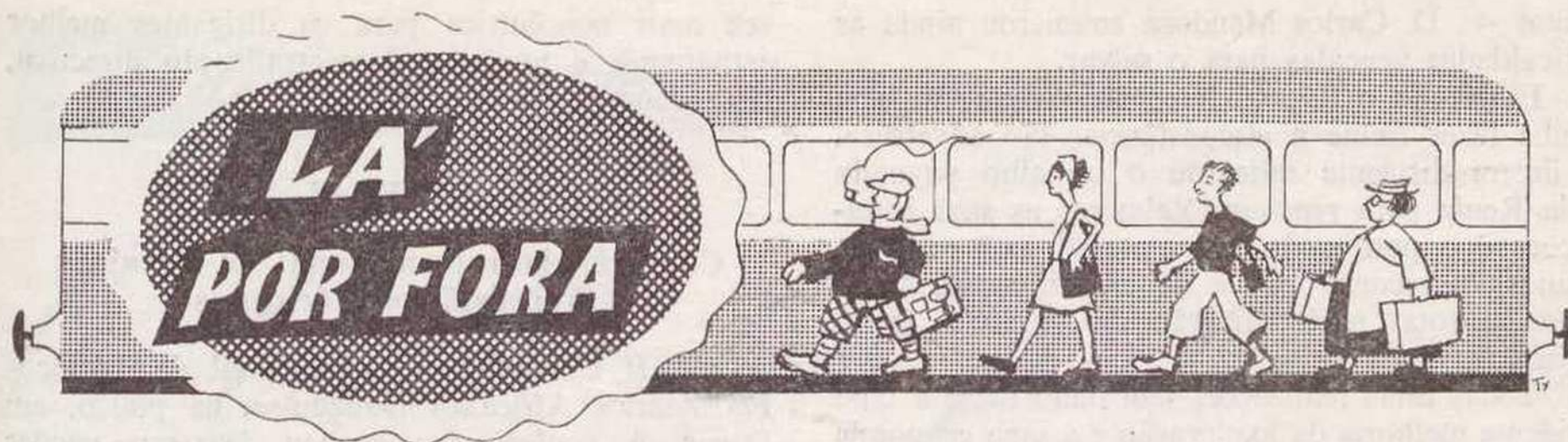
fama terrível que foi subsistindo de geração em geração. Na voz do povo, os mais sanguinários crimes, as maiores violências e os piores actos de banditismo praticavam-se no pinhal de Azambuja. Crismando o detestado sítio de bosque medonho, de pinhal escuro e fechado, do conjunto das pobres árvores fazia-se o antro dos mais ferozes miseráveis. Com tal divulgação, quem se atrevia a demandar aquelas terras do demónio?

Como referimos, quando se construiu a linha férrea do Norte já o pinhal de Azambuja estava completamente livre dos seus temíveis frequentadores, que se haviam «reformado» alguns anos atrás. Desapareceram com as diligências; o comboio nunca os lobrigou. Mas os passageiros deste novo meio de transporte, quando atravessavam a região, não deixavam de se interrogar a si próprios e de olhar em volta... não fosse o diabo tecê-las. E os cocheiros dos trens que por ali jornadeavam, como os primeiros «chauffeurs» (assim se chamava a todas as pessoas que conduziam automóvel), quando iam para Santarém, evitavam sempre Azambuja, sujeitando-se à perigosa travessia do Tejo em Vila Franca de Xira, para seguirem por Almeirim, fugindo assim à tétrica região, de que os seus pais tanto lhes tinham falado.

Hoje em dia, nesta era atómica em que vivemos, o pinhal de Azambuja perdeu, evidentemente, o carácter melodramático que o celebrizou. Mas por ter entrado um dia na linguagem popular na acepção de sítios onde se cometem roubos ou se reúnem gatunos, não mais se libertará da fama que o tem acompanhado. Quem agora por ali passa, constata todo o pacifismo do local, ao mesmo tempo que recorda as rapinagens e ladroerias de há século e meio. E quem tiver lido Garrett, talvez se lembre também de algumas das suas páginas, onde o autor de *Frei Luís de Sousa* se mostra sinceramente admirado ante a pacatez dum sítio que tão remexido foi:

«Este é que é o pinhal de Azambuja? Não pode ser! Esta, aquela antiga selva, temida quase religiosamente como um bosque druídico? E eu que, em pequeno, nunca ouvia contar histórias de Pedro de Malas-Artes que logo, em imaginação, lhe não pusesse a cena ali perto... Eu, que esperava topar a cada passo com a cara do capitão Roldão e da dama Leonarda! Oh! Ainda me faltava perder mais esta ilusão! Onde estão os arvoredos fechados, os sítios medonhos desta espesura? Pois isto é possível? Pois o pinhal de Azambuja é isto? Isto não pode ser! Uns poucos de pinheiros raros e enfezados, através dos quais se estão quase vendo as vinhas e olivedos circunstantes! É o desapontamento mais chapado e solene que nunca tive na minha vida — uma verdadeira logração — em boa e antiga frase portuguesa!»





GRÃ-BRETANHA

Fatos luminosos de segurança para os assentadores de via

Para diminuir os perigos que impendem sobre os trabalhadores das vias férreas abertas à exploração, a região escocesa dos Caminhos de Ferro Britânicos resolveu, a título experimental, vestir quinze dos seus assentadores com fatos especiais de segurança que luzem na semi-obscuridade. Feitos com matérias plásticas fosforescentes, de cor alaranjada, estes trajes são idênticos aos que se usam nos barcos salva-vidas.

Se a experiência for satisfatória toda a rede inglesa adoptará imediatamente para os seus trabalhadores da via tal género de indumentária.

Não podem conduzir comboios os maquinistas prestes a serem pais

Os Caminhos de Ferro Britânicos introduziram nos seus serviços uma cláusula em benefício dos funcionários da Companhia que estejam prestes a ser pais, pois se chegou à conclusão de que todos os homens ficam nervosos quando se aproxima a altura prevista para o nascimento de um filho.

Assim, os caminhos de ferro decidiram que a partir dos trinta dias anteriores ao previsto nascimento nenhum maquinista conduza comboios enquanto a criança não nascer, tendo sido dadas ordens a todos os chefes de depósito, para que nessas alturas sejam distribuídos aos futuros papás serviços mais repousantes e de menor responsabilidade.

Medidas contra o vandalismo

Os Caminhos de Ferro Britânicos iniciaram há meses uma larga campanha destinada a pôr cobro aos inúmeros actos de vandalismo de que são alvo os comboios. Chega a oferecer-se uma recompensa de vinte e cinco libras esterlinas (2 000\$00) a todo aquele que contribua para a descoberta dos autores de tais agravos — que lá, como infelizmente cá em Portugal, golpeiam os estofos das carruagens, com canivetes e lâminas, fazem inscrições obscenas nas paredes e banquetas, entopem cinzeiros, conspur-

cam e roubam toalhas, quebram e furtam depósitos de sabão ou despejam desnecessariamente o seu conteúdo, furtam lâmpadas e respectivas protecções, cortam borrachas de vedação, estilhaçam vidros — em suma provocam toda a casta de desmandos, os mais insólitos e injustificados, que privando os restantes passageiros da utilização do que lhes é destinado, provocam reclamações injustas contra o caminho de ferro e estabelecem compreensível mal-estar geral.

Estas alvissaras estão sendo anunciadas por cartazes afixados nas estações e noutros locais do domínio ferroviário. Quem tiver conhecimento de qualquer acto de vandalismo ferroviário poderá contactar imediatamente com o chefe da estação mais próxima ou com a polícia ferroviária ou de segurança pública.

As forças policiais estão concentrando a sua actividade sobre determinadas zonas frequentadas pelos *teddy-boys* e são acompanhadas de cães-polícias nos locais mais isolados.

Esperam deste modo os Caminhos de Ferro que esta vigilância especial contribuirá para esclarecer motivos para tão inqualificáveis tropelias e estudo da mentalidade desses selvagens sem escrúpulos o que permitirá talvez debelar tão condenável prática — que afinal a todos compete reprimir e corrigir do mais enérgico e exemplar modo.

ESPAÑHA

Novos investimentos ferroviários

Com o título *60 000 Milhões para Modernizar em Dois Anos os Caminhos de Ferro*, o diário *Ya*, de Madrid, publicou recentemente umas declarações do Presidente do Conselho de Administração da Renfe, D. Carlos Mendoza, por ocasião dos vinte e cinco anos de paz espanhola. Nessas declarações enalteceu-se, justamente, o labor desenvolvido pela Renfe durante esse mesmo período de tempo.

Apresentando um balanço do sistema ferroviário durante a guerra civil «um dos organismos vitais mais profundamente atingidos da economia espanhola» e aludindo ao eficiente serviço prestado durante aquele período e nos que se lhe seguiram — que se podem classificar verdadeiramente de he-

róicos —, D. Carlos Mendoza enumerou ainda as dificuldades vencidas para o salvar.

Elogiando o pessoal ferroviário «que tão bem soube fazer frente a circunstâncias tão adversas», o ilustre dirigente salientou o trabalho pugnado pela Renfe para renovar totalmente as suas instalações e o parque do seu material, por meio de planos de reconstrução e de electrificação, assim como a total nacionalização da indústria ferroviária.

Todas estas realizações têm dado lugar a uma evidente melhoria da exploração e a uma economia que não pode medir-se pelo *deficit* — pois este deve atribuir-se a causas alheias à Renfe.

Depois de uns comentários ao plano de modernização que prevê uma inversão de 60 000 milhões de pesetas em dois anos, D. Carlos Mendoza finaliza assim: «com a realização deste plano e a autonomia de gestão que o Governo concedeu à Renfe lograremos um aperfeiçoamento notável do serviço e principalmente a auto-suficiência económica necessária para que os caminhos de ferro espanhóis deixem de gravitar financeiramente sobre os recursos do Estado».

FRANÇA

Novas técnicas de colocação de carris

Vai utilizar-se uma nova técnica para consolidar a via férrea Paris-Lille, nos arredores de Achiet Le Grand (Pas-de-Calais). Esta parte da via, assente em terreno extremamente argiloso, tem que suportar a passagem de comboios rápidos que marcham a mais de 150 km/h. Após ser retirado o balastro, são colocadas lâminas de plástico sobre camadas de areia. Só então se coloca o balastro, as travessas e os carris. Este procedimento apresenta três vantagens: impede que a argila suba até ao balastro, torna a via impermeável às infiltrações de água procedentes da superfície e reduz ainda a espessura, e, conseqüentemente, o custo do balastro.

E. U. A.

Nova orgânica do Caminho de Ferro da Pensilvânia

O Caminho de Ferro da Pensilvânia vai reformar e modernizar a sua actual orgânica: em vez de nove zonas em que está presentemente dividido, terá somente três, nas seguintes cidades: Filadélfia, Chicago e Pittsburgh. Assim o declarou o Presidente do Conselho de Administração desse caminho de ferro estado-unidense, sr. Saunders, que acrescenta: «esta reforma administrativa tendente para a concentração impõe-se devido aos modernos métodos de exploração ferroviária, à técnica avançadíssima do sistema de comunicação por rádio e telefonia, etc.». Tudo isso — segundo ainda afirmações do sr. Saunders — exige uma organização cada

vez mais concêntrica para os dirigentes melhor actuarem — e nunca a descentralização directiva, tão erroneamente apregoada.

SENEGAL

Conferência Internacional de Técnicos Ferroviários Africanos

A III Conferência Internacional de Técnicos Ferroviários Africanos realizou-se, há pouco, em Dacar. A conferência agrupou dezasseis nações entre as quais se encontravam pela primeira vez a Nigéria, o Congo (Leopoldville) e a Etiópia. Discutiram-se os meios de cooperação das redes ferroviárias do continente africano, com vista ao aumento da sua rentabilidade. Insistiu-se sobretudo na necessidade de cooperação geral para a melhor formação do pessoal ferroviário, com base no seu aumento de produtividade, criando-se um centro de formação africano comum, com estágios de dois anos em África e de um ano na S. N. C. F.

ALEMANHA

Visita do chanceler Erhard a um depósito de máquinas

O depósito de máquinas de Crailsheim (Baden-Wurtemberg) recebeu recentemente uma visita rara: a do chefe do Governo alemão, dr. Louis Erhard, chanceler federal. Dirigindo-se aos ferroviários, agradeceu-lhes o seu exemplo nos seguintes termos: «Eu próprio — disse ele — procuro às vezes avaliar o trabalho dos homens da via férrea; utilizo imenso o comboio nas minhas deslocações e vejo que os ferroviários cumprem a sua missão de dia e de noite, tanto à semana como ao domingo; estão sempre prontos, em qualquer momento, a dedicarem-se à tarefa que lhes compete, plena de responsabilidade e erigida de perigos. Daqui resulta um sacrifício extraordinário de noites e de dias feriados gastos — o que bem merece ser distinguido com o reconhecimento e apreço de todos nós. O mérito de qualquer pessoa — seja ela operário ou empregado, funcionário ou cavador, reside fundamentalmente no conhecimento de si próprio, do dever de executar e da contribuição que oferece ao conjunto. Isso é o que os ferroviários fazem, na mais larga escala — daí o meu agradecimento e admiração sinceras a tão prestigiosa classe».

A imprensa alemã fez eco destas declarações do chanceler que igualmente pôs em relevo o excelente equipamento e material de segurança da via férrea alemã. Nas suas interessantes afirmações o dr. Erhard disse ainda que os caminhos de ferro, contribuindo pelos seus estreitos contactos inter-fronteiras para aproximar os povos, prestam uma preciosa colaboração à integração da Europa, daí a sua crescente importância do ponto de vista internacional.



O valor das palavras

POR ANTÓNIO DIAS
FACTOR DE 1.ª CLASSE DE LISBOA-ROSSIO

SEMPRE tivemos grande apreço pelas palavras. Um culto que nos vem desde a infância. Com elas constroem-se catedrais de beleza!

O pintor, o escultor, o músico, podem criar obras-primas mesmo sem necessitarem de usar a comunicação escrita ou falada. Basta possuírem génio. Mas, em nosso entender, o artífice da palavra, o orador ou o escritor, o poeta ou o filósofo, é o que pode atingir o maior cume, o zénite do belo, o incomensurável.

Porque a diferença é esta: o pintor reúne o dom de transportar para a tela aquilo que vê, que sente e que imagina, apondo-lhe o sinete do seu talento; o escultor consegue com o cinzel transformar um corpo sem formas e sem vida num monumento cheio de conteúdo humano; o músico, esse mago do mundo dos sons, é senhor do privilégio de criar harmonias que nos emocionam até ao mais recôndito da alma; mas o trabalhador da palavra não tem verdadeiramente limitações, fronteiras capazes de lhe condicionarem a arte, pois o barro com que modela os seus pensamentos é tão maleável e de dimensões tão vastas que, mais do que qualquer outro, lhe é dado fruir dum poderio ilimitado.

A palavra é, portanto, como escreveu um pensador francês contemporâneo, a única coisa que realmente existe como expressão válida. A palavra que se escreve ou que se fala e à qual se junta a acção. Porque, a não ser assim, ela acaba por se mistificar numa inutilidade banalíssima — a «conversa». Acontece mesmo que, quando perde o realismo que a envolve, ou que a deveria sempre envolver, se torna oca, inexpressiva, vazia.

A homenagem à palavra é a acção.

Dentro do caminho de ferro as palavras assumem igualmente o mesmo significado, isto é, colocam-se também em idêntico plano de grandeza: ou

são susceptíveis de determinarem uma influência incalculável no progresso da nossa Empresa, ou, voltando à ideia do pensador francês, podem transformar-se em simples «conversa»...



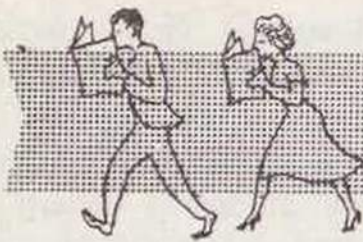
Não se julgue que este arrazoado tem a pretensão literária de misturar o caminho de ferro com conceitos filosóficos. Quando exaltamos o valor da palavra, quando traçamos o seu perfil real, é unicamente para definirmos o que nela há de substancial e de profundo e deduzirmos do muito que a sua força é susceptível de representar no âmbito da Companhia que servimos.

Se marcharmos em frente com palavras, o mesmo é dizer com acção, com coragem, com espírito de iniciativa, revestindo as ideias de realismo, de sentido progressivo, cuidando não dos interesses pessoais de cada um, mas dos da Empresa — não precisaremos que nos venham zumbir aos ouvidos, a querer ensinar algo de uma profissão que nós, apesar de tantas dificuldades e incompreensões, abraçamos e defendemos com avaro entusiasmo!

O que é imprescindível é que nos deixemos de «conversar», que não deformemos a palavra. A «conversa» é um mal que não serve para mais nada senão para divagações no campo da fantasia.

Na actual conjuntura do nosso Caminho de Ferro a palavra é de ousadia, decisão e trabalho! Precisamos de progredir mais e mais. Ao que já realizámos importa acrescentar outras realizações. Um compasso de espera, titubeante, de vistas acanhadas, tem sempre o seu preço alto em relação ao futuro.

Portanto, uma só coisa podemos concluir como norma indeclinável: cultivemos as palavras e só as palavras. A «conversa», essa, é peso fictício — entretenimento para gastarmos saliva e nada mais...



Contos e Novelas

O INCÓGNITO

POR MANUEL HOMEM MELO DE CARVALHO

LINHA n.º 1, 3.ª carruagem — repetiu para si Gustavo a informação que perguntara ao empregado da Companhia, avançando agora no cais da Estação de Santa Apolónia. Estava na hora da partida. Um tanto precipitadamente entrou na carruagem. O compartimento que escolheu, envolvido na penumbra, deu-lhe a ilusão de estar vazio. Arrumou a gabardina e duas malas na rede enfiando uma outra, mais pequena, sob o banco. De seguida, num repente brusco, abriu o estore da janela. Uma faixa de sol, passando através da vidraça, espreguiçou-se ao longo da parede e do banco, enquanto o comboio iniciava a marcha.

Só nesse instante Gustavo reparou que não estava só no compartimento. Era uma rapariga interessante, jovem, com um olhar engraçado que encantava quem a fitasse. Porém, ele, não se impressionou. Pelo menos as suas faces não acusaram a surpresa e bastante calmo, ao mesmo tempo que limpava algumas bagas de suor espalhadas pela testa — havia dado uma boa corrida a fim de não perder o comboio —, disse a meia voz:

— Bom dia. Desculpe-me... Certamente incomodei-a com esta minha entrada tão pouco cerimoniosa... Mas, confesso... não reparei em si.

A rapariga sorriu e abanando com delicadeza a sua cabecita gentil deu a entender que nada havia a perdoar. Todavia, desde logo o achou um homem original. Encontrou nele uma graça estranha que não soube justificar a si própria. O seu rosto, a princípio muito sisudo, tornou-se ledó, duma jovialidade comunicativa que a encantou. Estava, não tinha dúvida, na presença de um homem diferente dos outros. De resto, o seu porte despreocupado — Gustavo permanecia ainda de pé, na sua frente —, a descontração que apresentava, simples e natural como um fio de água que desliza entre pedras, os seus gestos largos, bem pouco académicos é certo, mas cheios de à-vontade despretenso, fizeram aflorar novo sorriso — agora mais aberto — nos lábios da rapariga.

— Por certo não lhe agradou que abrisse o estore. Há pessoas que adoram a penumbra... talvez por se esquecerem que só a luz nos pode mostrar tudo o que há de mais belo no mundo... Não é verdade? Mas... como disse há pouco, pesa-me bastante confessá-lo, não reparei em si. Sou um distraído incorrigível! Claro, se não lhe faz diferença, mantê-lo-emos assim, aberto, encantadoramente aberto, permitindo que os nossos olhos vejam a magnífica paisagem que se nos oferece sem preconceitos, sem acanhamentos ou distinções... Gosto muito de ar, de luz, de sol! Desse sol maravilhoso que só neste país encontro tão puro, tão saudável. Gosto também, aliás como já afirmei, de contemplar, mas... sem pensamentos inúteis, sem um aflorar sequer de revolta, enfim, absolutamente calmo, desligado de todas as preocupações que sempre nos bailam à frente dos olhos; gosto de contemplar tudo o que a natureza nos oferece, despida de

egoísmos, de invejas, de guerras... — exclamou Gustavo num tom de voz pleno de confiança e serenidade, enquanto os seus olhos, em pequenas viagens, fitavam ora a paisagem ora o rosto da jovem.

Esta mantinha-se na expectativa. As suas faces, mais confiantes do que a princípio, deixavam transparecer agora um ar de concordância, apoiando intimamente as frases do moço ainda embevecido com a paisagem dos campos planos de Vila Franca.

De súbito, irradiando no semblante toda a satisfação que lhe ia na alma, Gustavo inquiriu:

— Gosta de conversar? Se não gosta, paciência... Calar-me-ei.

— Até me distrai — afirmou ela tentando dissolver indiferença no seu aspecto. No entanto, lá por dentro, Margarida estava desejando que ele falasse, que o murmúrio da sua voz suave tornasse a encantar-lhe de novo a alma.

Gustavo aceitou a resposta à sua pergunta sem a mínima contracção. Calou-se. Deixou que o silêncio se impusesse entre eles. Logo o ruído da marcha cadenciada do comboio se impôs, avançando a dezenas de quilómetros por hora e martelando nos rails a sua presença de monstro pesadíssimo.

Ao longe repousava o Tejo de águas mansas e brilhantes, semeadas de fragatas com velas brancas e cor-de-laranja. Aqui e além ranchos de mulheres trabalhavam agachadas nos arrozais. As suas blusas, dos mais diversos matizes, davam a ilusão de pinceladas fortes no verde-escuro da planície. O ambiente saltitava de garri-dice, cheio de vida e fecundidade.

Todavia, Gustavo não ia satisfeito. Manifestava-o nas faces. Ela continuava a fitar o exterior, talvez invadida pelos mesmos pensamentos que haviam entrado de roldão no espírito do rapaz. Por fim, resolvido a não deixar que o silêncio os separasse por mais tempo, inquiriu:

— Gosta desta paisagem?

— Muito! — disse Margarida fitando-o com interesse. — Acho a planície sempre bonita, apesar de muito igual. Todavia, há pedaços de vida, de luta, dessa luta que por vezes nos passa despercebida na montanha... Aqui o homem surge-nos mais estreitamente ligado à terra, denunciando todo o amor que sente por ela...

— É romântica, reparo agora... — interrompeu Gustavo.

— O indispensável. Mas não o sou em excesso...

— Não compreendo — insinuou ele. — Que entende por «indispensável» em romantismo?

— Talvez um mínimo de sensibilidade, de compreensão por tudo aquilo que nos rodeia. Por exemplo: quando olho esta planície sinto em mim um desejo imenso de viver perto dela. Comove-me, sei lá... algumas vezes, até, sou incapaz de evitar que as lágrimas me tomem os

olhos... Não sei explicar o que sinto, pode crer, todavia entenece-me contemplar semelhante quadro onde a natureza é tão pura, tão rica de paz, de serenidade...

Gustavo sorriu com manifesta sinceridade no olhar, dando a entender que admitia as afirmações da sua companheira de viagem. Por tal, ainda sorridente, exclamou muito calmo:

— Perdoe-me o que lhe vou dizer, no entanto, em

princípio, duvidei do seu romantismo, desse romantismo «indispensável» a que se referiu. Sabe? Pareceu-me piegas...

— Piegas? — repetiu com ar de admiração.

— Sim, piegas... Bem vê que o sexo feminino é mais sensível do que o nosso. Consegue impressionar-se ou perdoar com bastante facilidade. Por outro lado, verifico que as mulheres, na generalidade, é claro, observam os



Só nesse instante Gustavo reparou que não estava só no compartimento. Era uma rapariga interessante, jovem, com um olhar engraçado que encantava quem a fitasse

problemas da vida com outra benevolência, com diferente caridade.

Além disto, têm uma queda especial para certos trabalhos que exigem essa tal benevolência. Já pensou no que seria, para a maioria dos homens, substituir a mulher no seu papel em relação às crianças? Devia ser um desastre, tenho a certeza... As crianças sentir-se-iam indecisas e medrosas ante os nossos modos bruscos, nada carinhosos. Por isso, não me custa a admitir que a mulher capta, sei lá quantas vezes ampliados, sentimentos e factos que nós julgamos naturalíssimos ou de reduzida importância. A minha experiência assim me diz. Tenho andado um pouco longe de Portugal. Praticamente vivo aqui cerca de quinze a vinte dias por ano, dias que dedico a matar algumas das muitas saudades que já sinto e a fazer contas enfiado numa quinta dos arredores de Santarém. A minha residência permanente é em Liverpool, digo, nos subúrbios da cidade... Jamais me habituaria ao seu estonteante movimento...

— Vive em Liverpool? — perguntou Margarida interrompendo-o com desmedido interesse.

— Sim vivo... Admira-se?

— É que adoro falar inglês. Há tanto tempo que ansiava por uma oportunidade como esta!

— Acredito na sua franqueza, pode crer... Porém, lamento confessar-lhe a frio, não posso satisfazer-lhe a vontade...

— Porquê? — inquiriu desiludida.

— Porque não me é permitido...

— Não lhe é permitido!? Essa é uma boa desculpa, mas não acredito.

— Sim... Tem o seu pedaço de interessante a minha resposta. Todavia embora continue a parecer-lhe estranho, jurei a mim próprio não falar inglês em Portugal!

— Isso é uma preciosidade da sua parte! — considerou ela soltando uma gargalhada sonora.

— Talvez... mas, respeito-a!

— Admiro-o! E consegue manter tão pura a pronúncia do seu português? Como? Quem o escuta não diz que vive há muitos anos em Inglaterra!

Faz no princípio do ano duas dezenas... Mas não foram suficientes para apagar em mim a lembrança de que sou português.

Gustavo sorriu com satisfação. Deixou que o comboio galgasse mais algumas centenas de metros enquanto no seu espírito se desenhava uma resposta a dar. De súbito, afirmou:

— Será talvez um preciosismo da minha parte, como disse há pouco. Contudo devo-o a um facto bem simples e compreensível para quem se der ao trabalho de pensar. Minha mãe era portuguesa e sempre que piso esta terra sinto-me, acima de tudo, português!

— Seja como for. Acho que poderia abrir uma excepção...

— É impossível. Lastimo desiludi-la. Venho a Portugal por dias apenas. Desejo manter inviolável o meu juramento. De resto não será difícil pois tenciono permanecer na quinta a maior parte do tempo. Aí farei as contas que necessito e, se tiver ocasião, tentarei completar um estudo sobre arqueologia.

— Arqueologia!?

— Sim. Há muitos anos que sou um apaixonado por esse ramo da ciência. Admira-se?

— Um pouco... Não me leve a mal, no entanto, fazia um pensamento bem diferente dos arqueólogos... Julgava-os mais idosos, com uma perinha branca, distintos, mais solícitos em corresponder aos pedidos que lhes formulassem...

— Agradeço-lhe o elogio. Sabe? Tem um sentido crítico bastante apurado...

Margarida deu uma gargalhada que encheu o compartimento. Gustavo, desviando o olhar, fitou os campos que desapareciam do outro lado da janela.

— Vai para muito longe de Santarém? — inquiriu ela tentando pôr fim ao silêncio que os separava.

— Cinco quilómetros, apenas — respondeu secamente.

— Naturalmente vai para a Quinta dos Cedros... — insinuou Margarida com nítida ansiedade.

— Não, não vou. Por sinal essa quinta, onde já estive, fica ainda distante da minha.

— Então para onde vai?

— Não posso dizer, perdoe-me.

— Mas porquê?

— Identificar-me-ia... e eu não quero! É necessário que passe estes dias absolutamente só. O tempo é pouco e o trabalho é demasiado.

— Receia então que o aborreçam com entrevistas, convites para conferências, visitas...

— Perfeitamente. Receio tudo o que me possa distrair...

— É estranho. Enfim, tão estranho que sabe inglês e não quer falar, sabe para onde vai e não está disposto a dizer... E os seus trabalhos de arqueologia? Também repousam no anonimato? — perguntou Margarida com um sorriso mordaz a bailar-lhe nos lábios.

— É como diz. Estão nesta mala... — informou ele apontando a mala que estava sob o banco.

— Claro, só me é permitido ver a mala por fora, não é verdade?

— Com certeza, até porque todas as folhas têm impresso o meu nome. Deste modo identificar-me-ia...

— Ora... ora... É um orgulho bastante forçado.

— Não será tanto como pensa. Sinto pouca confiança no sexo fraco. E eu, afirmei-lho já, não simpatizo com propagandas. Viajo incógnito, sem preocupações, sem o fantasma das etiquetas a perseguir-me momento a momento. Venho para trabalhar. Porém, não duvido, sei que me esperam jantares e homenagens... mas de gente pura, gente simples do campo, gente afinal que merece toda a minha estima e gratidão. Eles viram-me nascer! Basta isto.

O revisor acabava de passar anunciando a proximidade de Santarém. O comboio, lentamente, foi abrandando a marcha. Em breve entrava no cais da estação.

Gustavo, com um ar feliz, satisfeito consigo e com as atitudes que tomara, tirou a bagagem da rede. Por fim, com uma cerimónia diferente da que usara no início da sua viagem, disse:

— Agradeço-lhe os bons momentos que me proporcionou, tornando esta viagem mais rápida e interessante. Peço-lhe, no entanto, que me desculpe. Sei, leio-o no seu rosto, que ficou aborrecida...

— Pode crer que não fico. Acredito em si. Se o problema fosse meu procederia de igual modo.

— Antes assim. Fico-lhe grato e desejo um resto de viagem magnífico. Vai para muito longe?

— Abrantes...

— Pode ser que o regresso nos aproxime de novo... Boa viagem.

Gustavo saiu. Margarida ficou imóvel, olhando o exterior sem fixar qualquer ponto determinado. Pensava. No seu espírito desenrolava-se agora uma espécie de batalha, pequenina é certo, sem importância, mas que a manteve obcecada e distante de tudo por longos momentos.

Em breve o comboio arrancava de novo. Ergueu-se. Acercou-se da janela e deitou um olhar breve ao cais da estação. Gustavo desaparecera e ela, talvez mais confortada, talvez convencida da pouca consistência dos seus pensamentos, veio sentar-se. Recostou-se. Suspirou profundamente tentando esquecer o que se passara.

Quando os seus olhos pousaram sob o banco onde estivera sentado o seu original companheiro de viagem, teve um sobressalto. Gustavo esquecera-se da mala em que guardava os trabalhos de arqueologia. Era um distraído, não havia dúvida. A sua vontade, o seu primeiro impulso, foi chegar à janela e gritar por ele, dizer-lhe que se esquecera da mala. Tudo seria inútil, porém.

Logo que ficou mais calma sentiu nascer dentro de si uma satisfação enorme. Ia, finalmente, descobrir o nome do singular arqueólogo.

Com desesperado interesse colocou a mala sobre o banco e abriu-a. Pobre Margarida! Não queria acreditar, mas os sabonetes, os cremes, as caixas de pó de arroz, os batons, contaram-lhe toda a verdade. Disseram-lhe que Gustavo não era nem mais nem menos do que um propagandista em viagem de rotina.

Estações Floridas

Mais algumas árvores que interessam pelo porte e pela folhagem

PELO ENG. AGR. A. J. SIMPLÍCIO DUARTE

(DO JÚRI DAS ESTAÇÕES FLORIDAS)

PARA concluirmos a enumeração de árvores deste grupo de espécies de folhagem caduca, lembraremos, ainda, uma meia dúzia de plantas que não podem ficar esquecidas.

Assim, também da família das Betuláceas, a que nos referimos da última vez, podemos citar a exótica CARPA EUROPEIA, designada botanicamente por *Carpinus betulus*, aliás mais aparentada com as aveleiras do que com as bétulas.

Esta árvore, que se encontra espontânea nalguns países do Norte da Europa, até 56° de latitude Norte, é mais ou menos cultivada em exploração por toda a Europa temperada, com excepção da Península Ibérica, onde apenas aparece nalguns parques como planta ornamental.

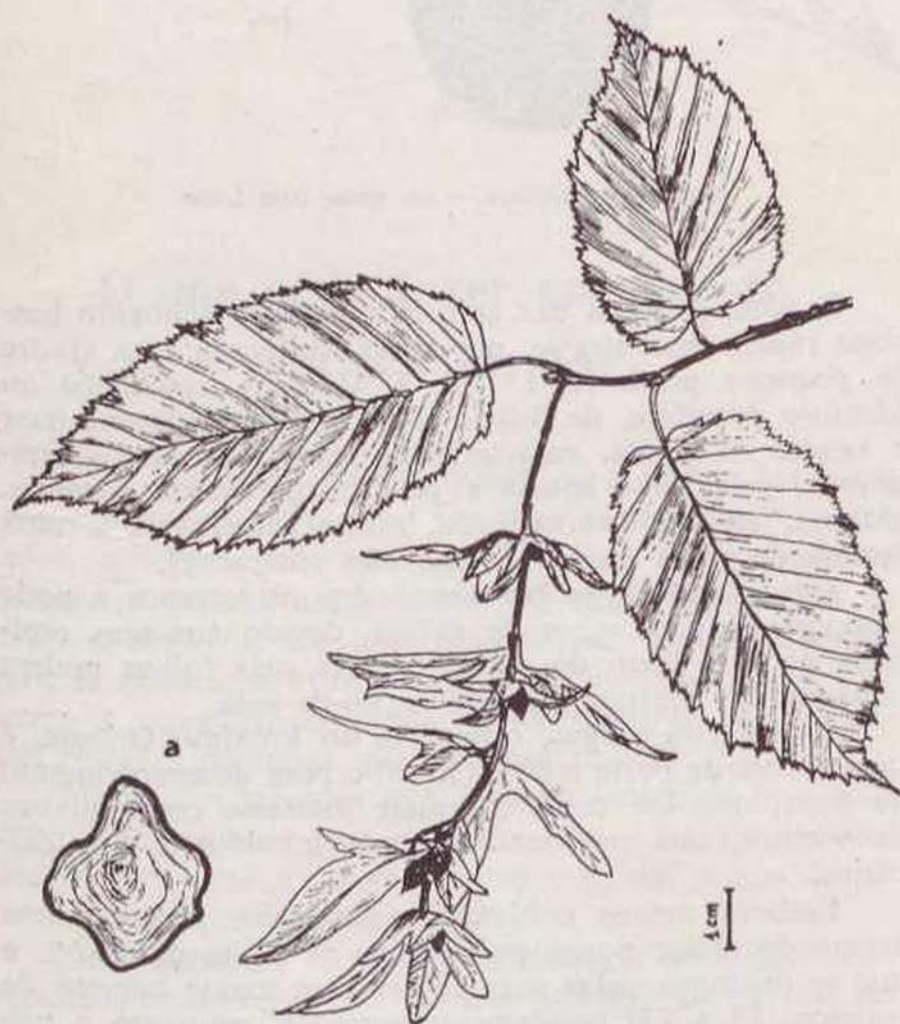
Atinge uns 20 a 25 m de altura e, quando adulta e isolada, a sua copa de ramos finos e abertos apresenta um porte largo de cimo piramidal. O seu tronco é liso e cinzento-claro, fazendo lembrar o da faia, e tem uma secção transversal caracteristicamente canelada e não circular, como é vulgar nas outras árvores. As folhas de forma oval-lanceolada, por vezes com a base em forma de coração (cordiforme), são glabras (sem pêlos), de margem duplamente serrada, isto é, com uma série de dentes

de serra, mais pronunciados, e outra série mais miúda, e podem medir de 6 a 12 cm de comprimento. Conhecem-se algumas variedades como a *incisa* e a *quercifolia* em que as folhas são mais ou menos profundamente recortadas.

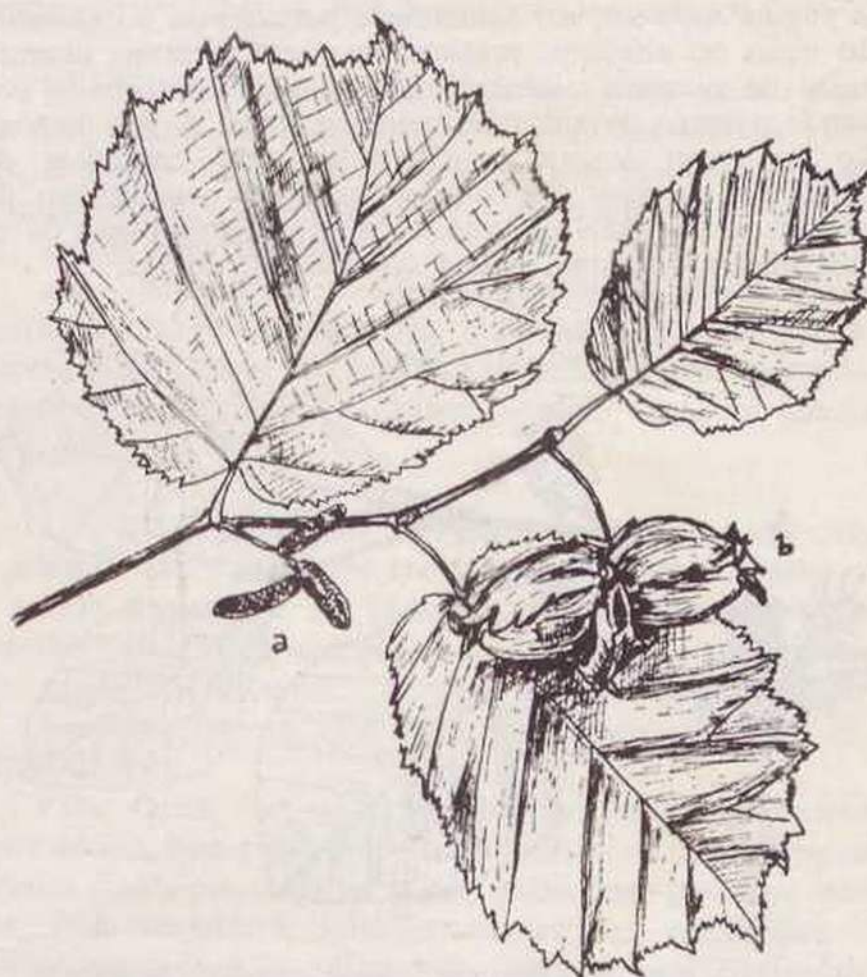
As flores dispõem-se, também, em amentilhos femininos e masculinos. Ao longo dos amentilhos femininos, as flores estão agrupadas aos pares, dando frutos de 5 a 10 mm de comprimento, que acabam por ficar quase totalmente envolvidos por uma grande folha ou bráctea recortada em três lobos.

Estas árvores dão-se tanto em altitude como em zonas baixas, desde que os solos sejam frescos ou ligeiramente húmidos mas bastante permeáveis, e toleram bem os calcários.

Devem usar-se plantas bastante novas para melhor garantia do pegamento e, embora o crescimento seja lento, resistem bem aos rigores do tempo, podendo utilizar-se para a formação de sebes, por suportarem bem o corte.



Carpa europeia — ramo com folhas e frutos providos das respectivas brácteas; (a) — esquema da secção transversal do tronco



Ramo de aveleira com amentilhos masculinos (a) e frutos envolvidos pelas brácteas (b)

A conhecida AVELEIRA é uma espécie parente próxima da anterior, que, a par da produção dos seus apreciados frutos, pode revestir um certo interesse ornamental não propriamente como árvore de sombra, isolada, porque é mais arbustiva que arbórea, rebentando facilmente

pela base e não ultrapassando os 4 a 5 m de altura, mas de preferência para a constituição de grupos. Mais ou menos disseminada por toda a Europa, podendo subir bastante em altitude, encontra-se no nosso país, um tanto cultivada ou espontânea, principalmente no Norte. A casca é acinzentada e os ramos alongados e flexíveis são bastante pubescentes e revestidos de pêlos glandulosos e avermelhados quando novos. As folhas, um pouco confundíveis com as das tílias, são arredondado-cordiformes e agudas, de margem duplamente serrada, pubescente glandulosas na página inferior mas não assimétricas como naquelas e com a maior largura no terço superior e não no terço inferior. O fruto de casca lenhosa, que todos conhecemos, encontra-se envolvido por uma cúpula ou invólucro do mesmo tamanho ou um pouco maior, de cor verde e profundamente recortado nas pontas.

A aveleira pode plantar-se em qualquer terreno desde que seja fresco e tanto nas zonas baixas como nas regiões montanhosas.

Conhecem-se algumas variedades, certamente de maior valor ornamental, devido a diferentes características do porte e da folhagem. A variedade *pêndula*, por exemplo, possui ramos arqueado-pendentes; a variedade *laciniata* tem folhas muito recortadas; a variedade *áurea* tem as folhas manchadas de amarelo. Há ainda uma variedade muito interessante, a *purpúrea*, de folhas vermelho-escuro, pertencente a uma espécie próxima da nossa aveleira, a *Corylus máxima*, que produz frutos muito maiores.

Quando citamos, há meses, os castanheiros e os carvalhos não nos referimos ao género *Fagus*, da mesma família daquelas, ao qual pertence a FAIA. Esta faia não deve confundir-se com as árvores correspondentes às designações de faia branca e de faia preta, de que falamos ao tratar dos choupos.

Espontânea em quase toda a Europa encontra-se desde o Sul da Escandinávia ao Norte da Espanha e desde o Atlântico até ao Mar Negro, procurando os climas oceânicos ou montanhosos e húmidos. É uma espécie que atinge uns 30 a 40 metros de altura, possuindo o tronco liso e cinzento-claro, como o do choupo branco, e ramos novos peludos; as suas folhas verde-escuro e brilhantes na página superior, acastanhadas e persistentes no Outono, são ovais ou elípticas, praticamente sem recortes, quando muito de margem ondulada ou sinuosa, contornada por grande número de cílios brilhantes e finos. A sua disposição, ao correr dos ramos alongados e dos raminhos, de maneira a permitir à planta o maior aproveitamento da luz, nos locais mais ensombrados, cria a impressão de se estar observando uma massa contínua de folhas.



Faia — ramo com folhas mostrando uma inflorescência feminina (a); aspecto do fruto (b)

Nesta espécie, as flores masculinas encontram-se, também, separadas das femininas mas dispostas em conjuntos de flores (inflorescências) chamadas capítulos. Os capítulos masculinos são globosos e pendentes dum longo pé (pedunculados) enquanto os femininos, curtamente pedunculados, são erectos e só com duas flores, incluídas

dum invólucro eriçado de pêlos moles que, na maturação, se lenhificam e tornam espinhosos; esse invólucro fende-se, por fim, em quatro pontos, deixando à vista dois frutos castanhos, em forma de pirâmide.

A faia é bastante rústica. Suporta o ensombramento e vegeta bem em solos grosseiros, mesmo cascalhentos, e nos calcários, desde que retenham uma certa humidade, mas os terrenos compactos e demasiadamente húmidos não lhe convêm.

Não só como indivíduo isolado, dado o grande porte que atinge, mas, também, na constituição de sebes talhadas e de protecção contra o vento, a faia pode ser utilizada em muitas estações de caminho de ferro.

Possui grande número de variedades de alto apreço ornamental como a *atropurpúria*, de grandes folhas vermelho-escuro, a *tricolor*, de folhas purpúreas maculadas de branco, a *zatica*, de folhas douradas, e algumas outras com ramos pendentes à semelhança do salgueiro chorão.

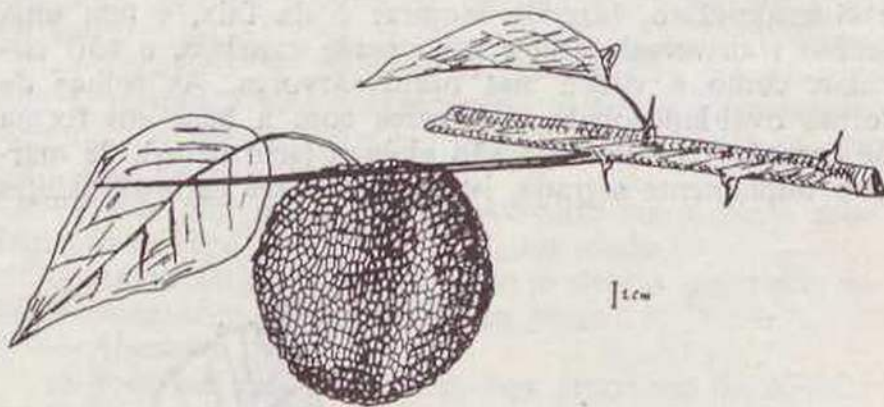
Para não nos alongarmos mais, queremos recordar, ainda, entre muitas outras espécies que certamente teriam interesse, as Amoreiras, as Nogueiras e a Bela-Sombra.

As AMOREIRAS, do género *Morus*, e as NOGUEIRAS, do género *Juglans*, são bastante conhecidas e facilmente identificáveis para dispensar descrição mais pormenorizada.

Do género *Morus* conhecem-se umas dez espécies de origem asiática e americana, entre as quais a Amoreira Negra, originária da Pérsia, e a Amoreira Branca, procedente da China. São as mais cultivadas no nosso país, a primeira, pelos seus frutos escuros e adocicados, e a segunda, pela folhagem, como alimento do bicho-da-seda, visto os seus frutos, brancos, serem quase sem paladar.

Desta última, existe uma variedade *pêndula*, interessante pelos seus ramos totalmente pendentes.

As amoreiras dão-se bem em solos leves e profundos, frescos mas não em excesso.



Maclura aurantiaca — um ramo com fruto

Espécie próxima das amoreiras e de crescimento bastante rápido encontra-se, por vezes, cultivada uma árvore de pequeno porte (12-15 m), a *Maclura aurantiaca* ou *Maclura pomifera*, de folhas ovais, arredondadas na base e agudas na ponta, caracterizada pelos seus ramos espinhosos, pela seiva leitosa e pela infrutescência carnuda, globosa, amarelo-avermelhada, muito semelhante a uma laranja de casca grosseira, mas não comestível.

Esta planta dá-se bem em todos os terrenos e pode empregar-se para sebes de defesa, devido aos seus espinhos de 2 a 3 cm de comprimento. As suas folhas podem também ser consumidas pelo bicho-da-seda.

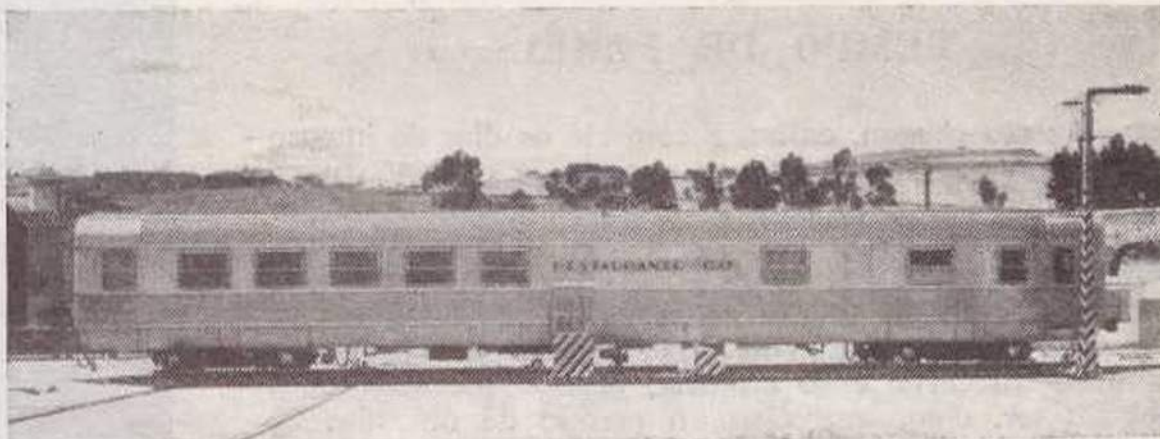
A nogueira vulgar, originária do Próximo Oriente, é uma árvore de porte médio (30 m) e bom desenvolvimento de copa, que lhe confere grande interesse como árvore de sombra, nos terrenos fundos e húmidos e nos calcários.

Embora menos cultivada, a nogueira preta é uma árvore de maior porte, pois atinge os 45 m de altura, e que se distingue pelas suas folhas com maior número de folíolos (15 a 23) miudamente serradas, enquanto a primeira apenas possui 3 a 13 folíolos de margens inteiras.

Finalmente, a conhecida BELA-SOMBRA, botanicamente a *Phytolaca dioica*, da América do Sul, onde mantém a



Eis uma das três novas carruagens-restaurantes (SRYF 861 a 863) mandadas construir à SOREFAME pela C. P., através do II Plano de Fomento, para serem utilizadas pela «Wagons-Lits» nos comboios rápidos da linha do Norte. Estas carruagens que entraram ao serviço no passado mês, têm uma lotação de 40 lugares à mesa e possuem os mais modernos requisitos previstos em veículos desta natureza.



folha todo o ano, é um belo exemplar de árvore de sombra, de desenvolvimento rápido, caracterizada pela sua larga copa e por um tronco grossíssimo e ramificado e colo tortuoso, donde saem novos rebentos. A sua casca rugosa faz lembrar a pele dos elefantes. Encontra-se com frequência em vários jardins de Lisboa e nalguns recintos da via pública como por exemplo à porta do Limoeiro, próximo da Sé. Este exemplar encontra-se actualmente cortado pela base mas está já em franca rebentação.

Pela sua adaptação às más condições de vida que a cidade lhe proporciona, a BELA-SOMBRA pode considerar-se uma espécie de grande rusticidade que, além disso, vegeta bem nos calcários mas que deve ser indicada, dada a sua origem, mais para as regiões temperadas e quentes do Centro e do Sul.

★

O que pode fazer em Agosto no seu jardim

Este mês, normalmente quente, é a época das regas frequentes, se possível duas vezes ao dia, mas não exageradas, principalmente quando abrangem locais onde se encontrem plantas ainda novas. As regas compactam os terrenos devendo, por isso, fazer-se uma ou outra sacha para se quebrar a crosta superficial que muitas vezes se forma à superfície da terra, aproveitando-se para eliminar as ervas daninhas que vão aparecendo.

A rega dos relvados não deve ser esquecida pois contribui decisivamente para os manter viçosos neste período. Depois de aparados convém espalhar-se um pouco de nitrato que lhes manterá o vigor.

Deve continuar a estacar as dalias e os crisântemos para não tombarem. Nas plantas isoladas no terreno ou em vasos devem disfarçar-se bem as caras desagradáveis que poderão ser substituídas vantajosamente por apoios em arame.

Se quiser obter crisântemos com flores mais desenvolvidas deve cortar os botões laterais deixando apenas o botão-coroa.

Prossiga a plantação de alporques, dos craveiros que já deram flor, e a enxertia com olho dormente das roseiras.

Continue os tratamentos contra o aranhão vermelho e outros insectos que atacam as plantas bem como os tratamentos contra o mildio, o oídio e ferrugens, empregando os produtos já mencionados anteriormente.

PLANTAÇÕES — Se ainda tiver algum espaço livre no seu jardim, onde queira dispor algumas plantas vivazes, é provável que ainda encontre nos viveiristas as seguintes espécies que lhe serão fornecidas, umas envasadas outras com torrão:

Aloe, anémonas, *Asparagus*, astible, *Chlorophytum*, chorão e chorina, *Convallaria*, cravinas, *Gazania* (estrela-do-meio-dia), gerberas, gnafálio, lobélias, patas-de-cavalo, penacheiro, pervinca, saxifragas, senécio, *Stachys lanata*, verbenas.

SEMENTEIRAS EM VIVEIRO — ESPÉCIES VIVAZES, que ainda darão flor este ano: Açafates-de-prata, ásteres.

Para darem flor no próximo ano: Begónias sempre-em-flor, cinerárias, clárquias, craveiros, cravinas, mímulos, primulas, verbenas.

ESPÉCIES ANUAIS, que darão flor ainda este ano: Ervilhas-de-cheiro.

Para darem flor no próximo ano: Amores-perfeitos, assembleias, bocas-de-lobo, casadinhos, centáureas, chagas, estrelas-do-Egipto, esporas, flox, galhardas, godécias, goivos, linho-de-jardim, lobélias, maravilhas, malmequeres, malmequeres-de-palha (imortais, sempre-vivas), miosótis, papoilas, sálvias, sândalos, senécios.

SEMENTEIRAS EM LOCAL DEFINITIVO — ESPÉCIES ANUAIS, que só darão flor no próximo ano: Assembleias, bocas-de-lobo, casadinhos, centáureas, chagas, clárquias, estrelas-do-Egipto, esporas, gipsófila, linho-de-jardim, lobélias, malmequeres, maravilhas, miosótis, papoilas, silenes, senécios.

Apontamentos FEMININOS notas & modas

POR ISILDA DE MATOS MENDES

TEMPO DE FÉRIAS

○ Agosto chegou, enfim, e com ele os dias de intenso calor, que nos convidam a procurar o campo ou a praia, onde as nossas fadigas se dissipam, como que por encanto, em contacto com as belezas que a Natureza, pròdigamente, colocou ao nosso dispor, para que as pudessemos sentir em toda a plenitude do seu fascínio.

O Verão, normalmente, traz consigo as férias, tão salutares ao corpo e ao espírito; pena é que nem todos possam ter, como mereciam, o prémio de uns dias de repouso, após um ano de fadigas.

As mães de família, por via de regra, nunca têm férias. Ainda que exerçam uma profissão remunerada, fora de casa, e tenham por direito as suas férias anuais, raro é que elas sejam inteiramente para repousar.

A esposa e mãe, que verdadeiramente o sabe ser, tem a consciência da sua missão, dentro do lar. É a ela que compete orientar as tarefas caseiras, as diversões dos filhos, o embelezamento da casa, ainda que ela seja modesta e despretensiosa, mantendo sempre, através das suas tarefas e cuidados, um ambiente de carinho que prenda o marido e os filhos. Desta forma, fácil é compreender esta verdade: a mãe de família nunca pode ter férias!

Esse facto não deve, porém, originar na mulher que é esposa e mãe o descontentamento ou a tristeza. E é verdadeiramente mulher aquela que, esquecendo-se de si própria, tudo faz para tornar as férias de seu marido e de seus filhos autênticas férias, sem problemas, sem conflitos, sem azedumes.

Em tempo de férias, há certas liberdades que devem ser toleradas às crianças, principalmente no campo ou na praia. Entre elas se contam, por exemplo, a utilização de vestuário muito simples, para que possam, descuidadas, entregar-se às mais variadas diabruras; o levantarem-se um pouco mais tarde do que o normal ou, ainda, o deitarem-se para além da hora costumada; o ingerirem pequenas refeições, no intervalo das refeições habituais, se se verificar, de facto, que aquelas não afectam estas; enfim, um sem-número de variantes aos hábitos normais que, não alterando a educação devida, vêm tornar mais alegres e descuidados os dias de férias.

Em relação aos hábitos do marido, também a esposa deverá ter em conta que «férias são... férias» e, portanto, ele poderá durante as mesmas entregar-se às ocupações que mais lhe agradam.

Todos os homens têm, a respeito de distrações, os seus gostos e tendências. Uns apreciam a pesca, outros a caça, outros a colecção de selos, outros, ainda, a jardinagem, a horticultura, o futebol, a leitura ou, muito simplesmente, os programas de televisão. Pois bem: durante as férias de seu marido, a leitora deverá permitir-lhe que se entregue, de alma e coração, ao seu passatempo preferido, não o importunando com questiúnculas sem importância, com advertências sobre se sujou, partiu ou estragou algo, no que respeita aos ornamentos do lar, fazendo tudo para que ele se sinta, em boa verdade, feliz e descansado. Só assim, acredite, ele conseguirá retemperar as forças para mais um ano de trabalho.

E da boa disposição de que ele venha a desfrutar todos sentirão os seus efeitos, pois, sendo o chefe da família o sustentáculo do lar, é necessário que ele esteja suficientemente robustecido, de alma e corpo, para cumprir satisfatoriamente a sua nobre missão, junto dos que lhe são queridos.



Simple e gracioso vestido em tecido «tercil» cinzento claro, guarnecido de finos pespointos

★

APRENDAMOS A SER FELIZES

QUE hábito nós temos, de estarmos constantemente a desejar aquilo que as outras mulheres possuem!

Imagine a estimada leitora que, em algumas mulheres, essa cobiça é tão acentuada que chega a torná-las doentes! Invejam a beleza das amigas e conhecidas, os seus vestidos, a abastança em que vivem, os mimos de que são rodeadas e até, por vezes — santo Deus! —, a beleza ou a inteligência dos filhos delas! E às vezes — quase sempre — não há motivo para tais cobiças, porque na vida todos nós possuímos, em maior ou menor grau, atributos que podem concorrer para que nos sintamos felizes. O segredo consiste apenas em saber procurar a FELICIDADE.

É então uma ciência que se aprende o saber ser feliz? Nós ousamos responder: sim!

Se olharmos sempre para cima, isto é, se olharmos quem é mais dotado, mais belo, mais rico do que nós, sentiremos uma intensa mágoa que, em certas pessoas, poderá atingir um estado de espírito alarmante.

Se, todavia, nos habituarmos a olhar para os que são iguais a nós ou, melhor ainda, os que são menos afortunados, chegaremos à conclusão, dentro em pouco, de que somos, na verdade, pessoas muito felizes, ainda que tenhamos as nossas contrariedades — e quem as não tem? —, ambições ou contratempos.

Há dias, tomámos um autocarro que descia a Avenida. Dentro dele vinham já mãe e filho — ela, de uns vinte e seis a vinte e sete anos; e o pequenito, de uns cinco anos de idade. Eram pessoas modestas, como se adivinhava pelo seu vestuário, mas limpos e arranjados. Entre a mãe e o filho estabeleceu-se uma pequena conversa

que nos chamou a atenção e que nos fez desviar os olhos, principalmente para a jovem mãe. Dizia o pequenito, naquele tagarelar tão comum a quase todas as crianças:

— Olha, mãezinha, olha! Ali: aquele carro todo enfeitado que vai a passar...

De facto, pelo meio da Avenida, descia um carro, vistosamente enfeitado, que anunciava qualquer espectáculo.

A mãe sorriu, e afagando o filhito disse-lhe:

— A mãe não vê, filho... A mãe não pode ver. É uma pateta que não pode ver nada...

O tom em que falou não era, porém, um tom dramático ou lastimoso. Foi quase a sorrir que falou para o filho; e tanto assim que o pequeno, agarrando-se mais à mãe, respondeu:

— Ai, é tão lindo, mãe! Só queria que o visses!

Foi então que, dissimuladamente, fitámos a jovem mulher e nos quedámos estupefactos: era cega! Os olhos encovados, de pálpebras cerradas, não podiam ver a luz do dia, as belezas da vida! Não podiam, sequer, ver o filho que Deus lhe concedera, e que era, aliás, uma bonita criança!

Foi com grande esforço que não deixámos correr as lágrimas pelo rosto. Uma mulher jovem, casada — como o mostrava a aliança que tinha no dedo —, com um filhinho amorável e... cega!

Sentimo-nos, nesse momento, a mais ditosa das criaturas. E agradecemos a Deus ter-nos permitido observar tão de perto aquele exemplo, o qual nos veio provar esta verdade:

NA VIDA, HÁ SEMPRE PESSOAS BEM MAIS INFELIZES DO QUE NÓS!



PUDIM DE PEIXE

QUALQUER peixe, dos que são próprios para cozer, serve para este prato. Porém, os mais aconselhados são: pargo, corvina ou goraz.

Depois de ter estado em sal o tempo conveniente, coze-se o peixe. Após a cozedura, retira-se da água e limpa-se de peles e de espinhas; parte-se o peixe em pedacinhos miúdos. À parte, amolecem-se em leite algumas fatias de pão. Quando estiverem macias, desfazem-se e juntam-se ao peixe, misturando tudo.

Tempera-se a mistura com cebola e salsa, picadas muito miudamente, pimenta, umas pedras de sal e um pouco de noz moscada.

Separando as claras das gemas, batem-se ovos, na média de um por cada pessoa. Juntam-se as claras batidas à massa formada pelo peixe e pelo miolo de pão, misturando tudo muito bem, e, por fim, acrescentam-se as gemas batidas, misturando ainda.

Quando a massa estiver toda bem ligada, deita-se numa forma untada de manteiga, ou num prato de *pyrex* (o que é ainda mais conveniente, por poder ir à mesa) e leva-se ao forno a alourar.

CARNEIRO ASSADO

DEPOIS de lavado e bem limpo, corta-se o carneiro em pedaços, não muito grandes, e colocam-se estes numa caçarola, sobre rodela de cebola e tirinhas de toucinho fresco. Tempera-se a seguir com umas pedras de sal, pimenta, sumo de limão, tomate cortado em pequenos pedaços, vinho branco e noz moscada. Deixa-se ficar o carneiro, assim temperado, pelo menos uma hora, antes de o cozinhar. Após esse tempo, leva-se a caçarola ao lume e deixa-se corar o carneiro, em fogo brando.

Durante a assadura, vai-se cobrindo a carne com parte do molho que, se for necessário, se pode acrescentar.

Serve-se este prato, acompanhado de puré de batata e azeitonas, ou com batatas coradas no próprio molho.



ACORDO COLECTIVO DE TRABALHO

CLÁUSULA 37.^a

Por despacho de 27 de Março último, do Ministro das Corporações, foi dado o acordo à resolução tomada pela Comissão Corporativa dos Ferroviários em sua sessão de 20 de Dezembro do ano findo, de dar a seguinte redacção ao § 2.º da Cláusula 37.^a do A. C. T.: «Quando o serviço o exigir, ou por conveniência do pessoal, os dois dias de descanso correspondente ao período de catorze dias podem ser dados em qualquer altura desse período, seguida ou interpoladamente».

PENSAMENTO

O teu filho é o espelho em que se reflecte o teu proceder: se a tua imagem for imperfeita, assim ele o será, no futuro.

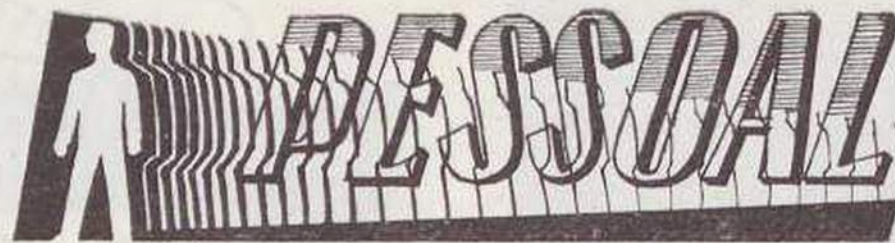


O QUE É UMA MULHER MODERNA?

UMA mulher moderna não é, como erradamente se supõe, aquela que se pinta ou veste escandalosamente; a que, por norma, dispensa a companhia do marido e dos filhos para fazer visitas, compras ou passeios; nem tão-pouco aquela que, num meio de transporte público, num cinema ou na rua, fala e gesticula, chamando sobre si as atenções gerais e fazendo, muitas vezes, sorrir os circunstantes.

Uma mulher moderna é, sim, aquela que sabe adaptar-se à vida actual, ajudando, se necessário, o marido, dentro ou fora do seu lar; é aquela que, embora trabalhe incessantemente todo o dia, tem o cuidado de dispor de dez minutos, antes de se encontrar com seu marido, para dar um arranjo à sua própria pessoa, compondo-se, embora discretamente, para que ele tenha sempre a agradável sensação de que a esposa é, na verdade, uma mulher cuidadosa; mulher moderna é aquela que, na medida das suas possibilidades, acompanha as actividades do marido, interessando-se por o que ele se interessa, cultivando-se ou simplesmente lendo, se ele aprecia uma mulher instruída.

Moderna é ainda — e, mais do que isso, **SUBLIME** — aquela mulher que sabe compreender e perdoar as levandades de seu marido, redobrando com ele de ternura e cuidado, a fim de que ele esqueça tudo o que infelizmente se lhe oferece, fora de casa, e fazendo que, de todo o coração, ele possa afirmar, convencido: «Realmente, nada existe melhor nem mais valioso, fora do abrigo aconchegado da minha casa, onde só ternura me rodeia!...».



PROMOÇÕES E NOMEAÇÕES

A contar de 1 de Julho último

A Engenheiro Subchefe de Serviço — o eng. Luís Arruda Pacheco.

A Engenheiro de 3.ª classe — o eng. Corsínio Duarte Rocha Ferreira.

A Engenheiro Ajudante — o eng. Emídio José Assis Barbosa.

A Economista de 2.ª classe — o dr. Fernando Vassalo Namorado Rosa.

A Economista de 3.ª classe — o dr. Carlos Manuel Folque de Gouveia.

A Chefe de Secção de Via e Obras de 1.ª classe — António Gonçalves Ferreira.

A Agentes Técnicos de Engenharia de 2.ª classe: — Asdrúbal Augusto Carvalho de Jesus e António Gonçalves da Costa Simões.

A Inspector de Contabilidade — Leopoldo Raposo Torres.

A Chefes de escritório: — Fernando Sanches Lopes, José Joaquim Cabaça, José de Matos, Manuel António de Oliveira Pissarra e José Jorge António Lérias.

A Subchefes de escritório: — António Correia dos Santos, José da Fonseca Nogueira, José António Martins, Luís Domingues Guille, José Joaquim Lourenço, Eduardo dos Santos Borrego, Silvestre Baptista Dinis, José Gaspar Pinto Correia, David Tavares da Silva, José de Campos e José Augusto Costa Martins.

A Chefes de secção: — Manuel da Costa, António Manuel Leitão, Albertino Simão, Américo do Nascimento Homem, João de Sousa Virgolino, Augusto Carreira Tomás, João José de Brito Abrantes, António Gonçalves da Conceição, António Gonçalves de Oliveira, Joaquim Augusto Monteiro Carvalho e Pinho, Manuel Ferreira Purgatório Júnior, António Alves dos Reis, Claudimiro da Silva Rosa, Alberto Lino, Joaquim da Costa Sacramento, Leonildo Gonçalves da Conceição, Luís da Costa Parente, Manuel Carlos do Vale, João Cabrita Cristino e Mário Rocha Parreira.

A Escriurários de 1.ª classe: — Joaquim Gomes de Oliveira, Artur da Silva Cruz, José Leite de Carvalho, João Bento Pardelhas Sanches, José Gonçalves, Conceição dos Prazeres Grilo, Vitória de Almeida Governo Barroso, Ceres Mendonça Costa, Emília Feitoria Chaves, Carolina Alves da Cruz Cachudo, Rosa Pereira dos Santos Quintanilha, Mariana Tavares Anselmo Guerreiro, Maria Palmira Campos Castanheira Santos, Francisca Maria Faustino, Alice da Conceição Teixeira Baptista de Carvalho, Carmen Penha Soleiro Domingues, Judite de Almeida, Maria da Conceição Nunes Canário Pais, Agostinho Martins de Matos, Fernando Diogo Rijo, Darwin Miguel da Costa, Manuel Carlos Lage, António Reis da Silva Inácio, António Marques Cantante, Joaquim Monteiro, João Coelho Maurício, Luís Guilherme Nobre Bonvalot, João Correia Vaz, Jacinto Jorge Carrilho Martins e Sebastião Jacinto Pássaro.

A Escriurários de 2.ª classe: — Luís da Cruz Barreto Júnior, Maria Fernanda Pereira dos Santos Pita Pires, Maria Helena de Almeida, Ilda Fernandes Rosa Fernandes, Maria Adosinda Martins de Almeida Baião, Albertina Adélia Moreira da Silva, Maria Luísa Oliveira da Fonseca Conde Proença, Maria Luísa Grova dos Santos Correia, Maria Amélia Taborda Dias Murta das Neves, Maria Luísa da Conceição Antunes Carvalho da Silva, Maria Amália Martins Braga, Aurélia da Conceição Alves Amaro Fernandes, Maria Áurea Veríssimo Matias Fernandes, Maria Helena Coelho Simões Branco Romero, Maria Lucília Nisa da Fonseca, Maria Irene Cabral Ventura Bandeirinha, João Vasco Fidalgo Madeira, Amaro Martins, Estêvão António Nunes, João Dionísio Maridalho Gordo, Agnelo Pereira da Silva, Augusto Rafael Rúdio, José dos Santos Gonçalves, Manuel Nunes Barradas, Fernando da Cruz Bórgia, Aurélio Ribeiro Maia, Manuel João Nunes, Manuel Ferreira, Manuel Pinto de Paula, António Pereira Ribeiro, Raul José Guerreiro, José da Costa Fernandes, Joaquim Simões Cerca, Artur dos Santos Pona, António Gama Roque, Henrique Martins Timóteo, Mário Manuel Marques Belchior, José Pinheiro Rodrigues, José Ferreira Calhaz e António Joaquim Faria Ferreira.

A Desenhador principal — Francisco Rodrigues.

A Desenhador de 1.ª classe — José de Almeida Vaz Lourenço.

A Desenhador de 2.ª classe — António Álvaro Dias da Silva.

A Inspector principal de secção de exploração — Júlio da Cunha Soares Maciel.

A Inspector de receitas de 1.ª classe — Calixto Domingos Martins.

A Inspectores de secção de exploração: — Alexandre Monteiro Ramos e Júlio de Azevedo.

A Chefes de estação principais: — Joaquim Rodrigues Coelho Júnior e Gil Simões.

A Chefes de estação de 1.ª classe: — Júlio Martins de Araújo, Fernando Pinto Martinho, José Francisco Assis, António Felizes Teixeira, Alberto Machado Barbosa, Manuel da Silva Oliveira e Joaquim Alves da Mata.

A Chefes de estação de 2.ª classe: — António Vieira, Manuel Francisco Serra, José Augusto Saraiva, José da Silva, Luís Ribeiro Pedrosa Vital, Manuel Ferreira, Joaquim Pragana, Vicente da Rosa Bonito, João Mendes da Silva, Júlio dos Reis, Venceslau das Dores, António Moreira, Francisco Serrano, António da Silva e Sousa, António Firmo, Manuel Marques, Manuel Ribeiro Rodrigues, Alberto Justino Soares, Manuel Simões, José de Sousa, Augusto Ferreira da Santa, Hilário Correia Cabaço, António Crespo Costa, João da Silva Rebelo Guimarães e António Maria da Silva.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim Ribeiro*, chefe de distrito e *Américo Courelas*, subchefe de distrito — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via ao Km 68,260 — Tua, por terras e pedras terem caído sobre a via, e não obstante estarem de folga ; *António Augusto*, subchefe de distrito, *Joaquim Júlio Monteiro Soares* e *Francisco José Pereira*, assentadores de 1.^a cl. — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 273,846 — Norte, quando estavam de folga ; e *Américo Rodrigues*, assentador de 1.^a cl. — elogiado pela prontidão e desembaraço com que acatou e pôs em prática uma ordem anteriormente recebida, pois ao notar que numa carruagem do comboio n.º 1, ao passar pelo Km 110,600 — Norte, seguia um ferro dependurado, avisou o chefe da estação de Lamarosa para fazer parar ali aquele comboio, evitando assim um possível descarrilamento.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Arnaldo Gomes Pereira Rodrigues*, factor de 2.^a cl. — encontrou junto de uma bilheteira da estação de S. Bento uma pulseira de ouro, de que fez imediata entrega ao seu chefe ; *José Pereira*, revisor de bilhetes de 3.^a cl. — encontrou um porta-moedas com a importância de 540\$70, que prontamente entregou ao chefe da estação de Faro ; *Armando Pinto Azevedo*, guarda-freios de 2.^a cl. — encontrou numa carruagem do comboio n.º 4 uma carteira contendo documentos e a importância de 5 100\$00, de que prontamente fez entrega ; *Manuel Pedro de Jesus*, assentador de 2.^a cl. — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido na substituição de uma barreta, partida ao Km 209,008 — Beira Baixa, quando estava de folga ; *António de Sousa*, servente de 2.^a cl. — quando procedia à limpeza dos lavabos dos escritórios dos Serviços Centrais, em Santa Apolónia, encontrou uma carteira com a quantia de 720\$00, que imediatamente entregou ao seu chefe ; e *Rosária da Conceição*, auxiliar-feminina — encontrou na estação do Rossio uma mala de plástico contendo vários objectos e a quantia de 564\$00, que logo entregou ao seu chefe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Vicente Marques Andrade*, chefe de distrito — elogiado pelo muito interesse e espírito de sacrifício de que deu provas, quando na situação de «doente» se apresentou ao serviço para proceder à reparação da linha por ter descarrilado um vagão na estação de Coruche ; *Manuel Areias*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de duas barretas partidas, ao Km 2,244 — Vendas Novas, quando estava de folga ; *José dos Reis Martins Ferreira*, subchefe de distrito, *António Francisco*, *Manuel Braz Dias* e *João Lourenço*, assentadores de 1.^a cl. — elogiados pelo muito interesse, dedicação e esforços despendidos quando, estando de folga e ao terem conhecimento de que na Ponte sobre o rio Tejo, ao Km 3,150 — Beira Baixa, fora notada uma pancada estranha, por estar partido o fecho do aparelho de dilatação, colaboraram na substituição do mesmo.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Firmino Nogueira Soares*, agente de tráfego de 1.^a cl.; *Augusto Mendes da Silva*, inspector das instalações eléctricas; *Guilherme Rodrigues*, inspector do material circulante; *Francisco Vicente*, subchefe de depósito; *Jorge Soares de Figueiredo*, contramestre de 1.^a cl. e *Arnaldo Augusto Pereira*, chefe de estação de 1.^a cl.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Pompílio Pinto Faria*, *Alfredo Joaquim Ventura*, *José Augusto Grilo*, *Leonel Corado*, *Carlos Alberto Assis* e *João Rodrigues Alves*, operários de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Sebastião M. Terrível*, *Alfredo dos Santos*, *Joaquim Manuel Ferreira*, *Manuel Francisco* e *Afonso Pinho Cordas*, operários de 1.^a classe; *Francisco de Almeida*, revisor de material de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Artur Alves Soares dos Santos*, revisor de material de 1.^a classe; *Inácio Soares Pacheco*, *Vicente Caetano*, *Adelino Joaquim Coutinho*, *Eugénio Fé Varela* e *Eduardo Jesus da Silva*, operários de 2.^a cl.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Alberto da Costa*, operário de 2.^a cl.; *Francisco Rodrigues*, *Inácio Marques* e *Francisco Ferreira*, operários de 3.^a cl.; *António Nunes*, contínuo de 1.^a cl. e *Belmiro de Sousa Ribeiro*, revisor de material de 3.^a classe.