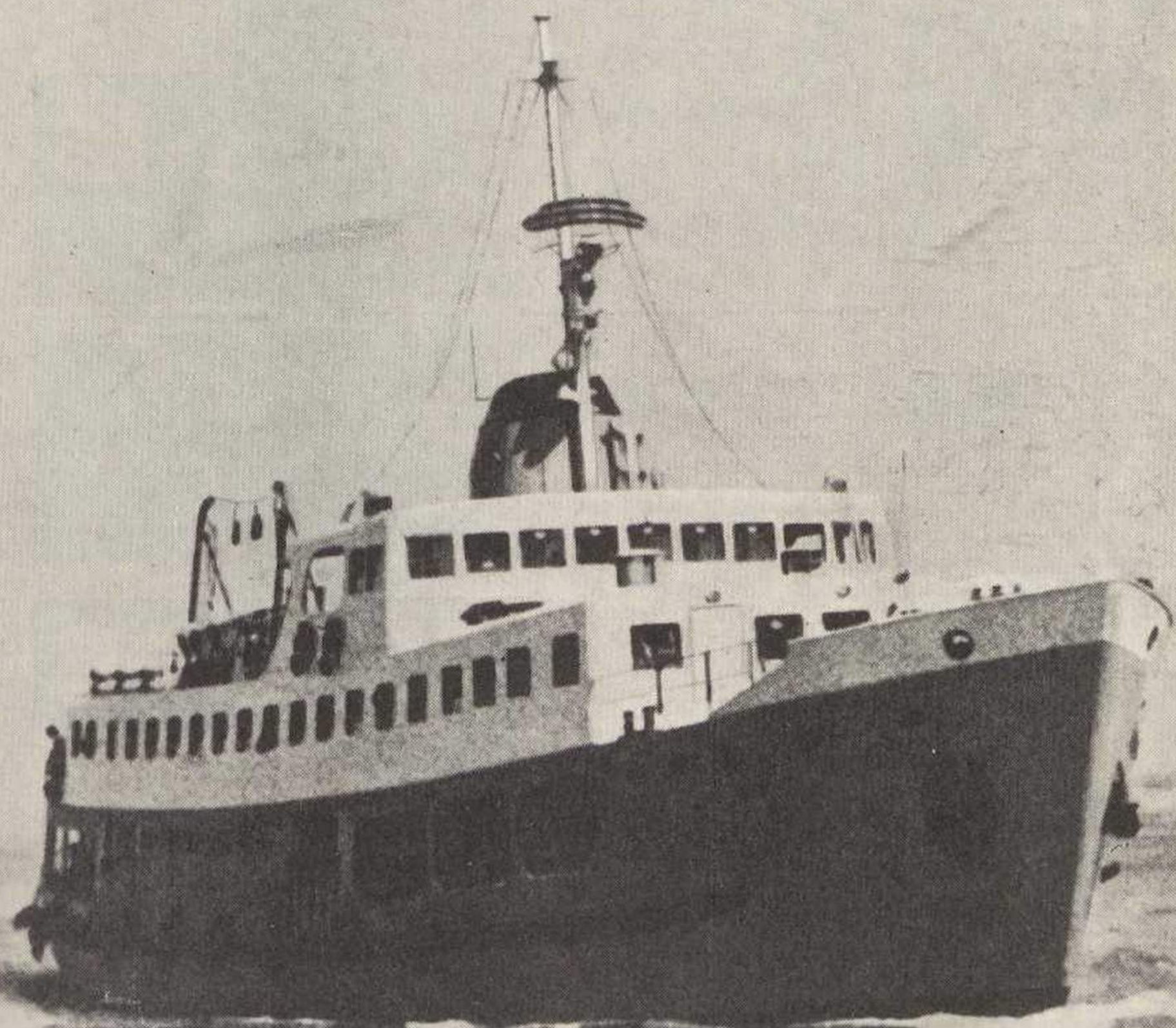


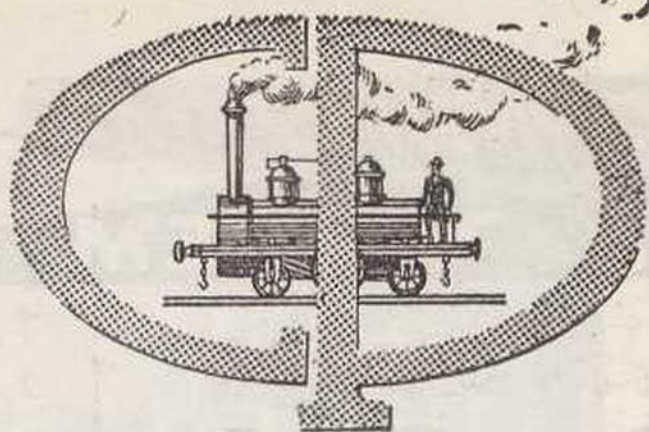
BOLETIM DA C.F.

UMERO 398

AGOSTO DE 196



Boletim da



N.º 398 • AGOSTO 1962 • ANO XXXIV • PREÇO 2\$50

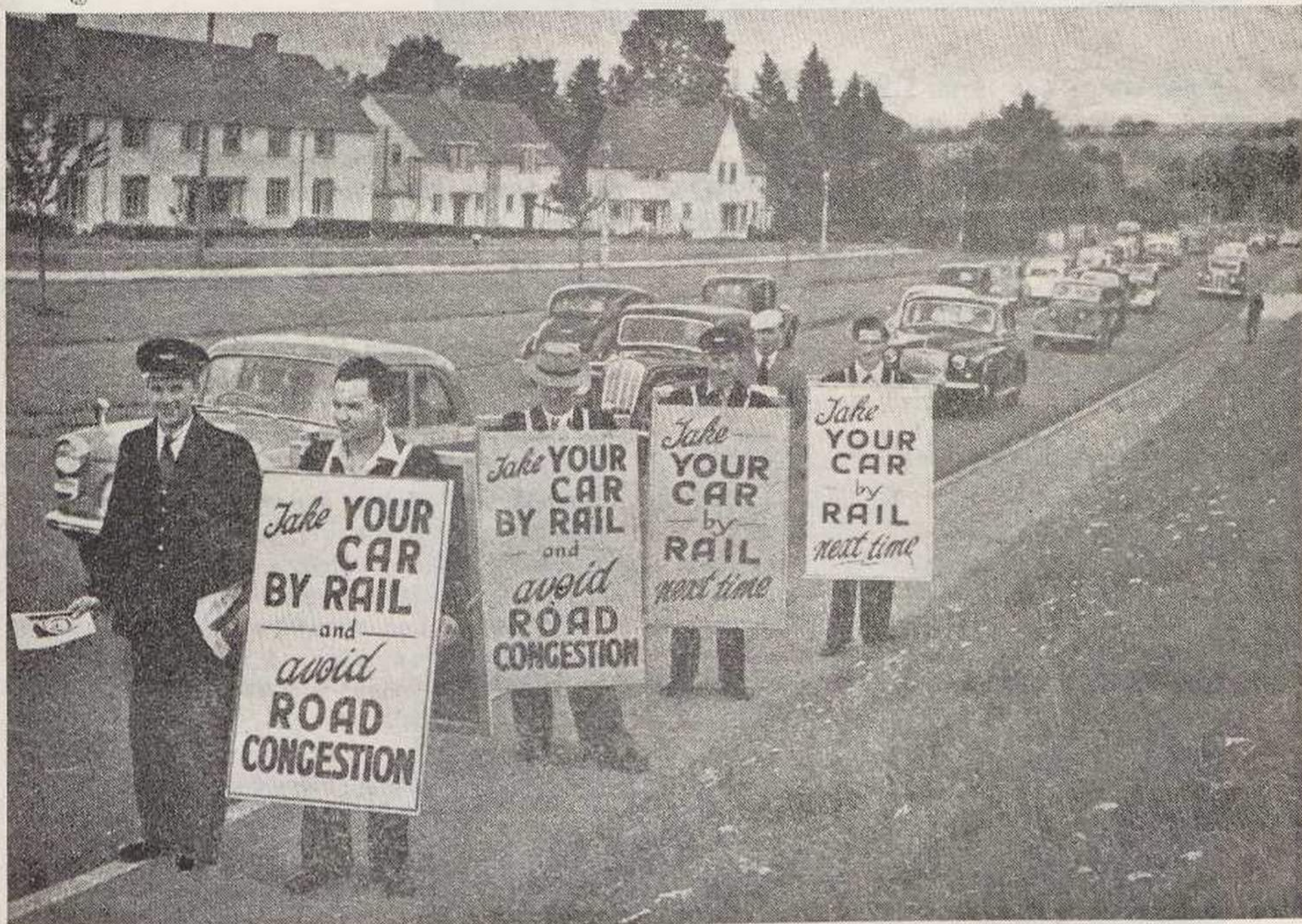
FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

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



OS Caminhos de Ferro Britânicos decidiram aproveitar as ocasiões de mais forte movimento do tráfego rodoviário, nos fins de semana, para lançar com a maior originalidade e supomos que com o mais largo sucesso, uma intensa campanha publicitária a favor dos seus serviços de transporte de automóveis.

Nos locais de mais congestionado trânsito, os automobilistas, ao avançarem lentamente em arreliantes bichas de difícil escoamento, encontram, junto aos passeios, diversos «homens-sandwiches» ostentando, fleumáticamente, grandes cartazes com os mais diversos «slogans», apropriados ao momento:

«Para a próxima, meta o carro no comboio!»

«Siga de automóvel no comboio — não terá engarrafamentos».

«Só descansa — quem viaja de comboio!».

«O comboio é mais barato nos fins de semana».

A região Oeste dos B. R. tem presentemente ao serviço dois «comboios-autos», nocturnos, com serviço de «couchettes», um entre Paddington (Londres) e Newton Abott e outro entre Paddington e St. Austell — pontos ideais de irradiação para excursões de automóvel na região do Devon e da Cornualha.

Numerosos automobilistas que perdiam grande tempo com enervantes esperas ao longo de extensos quilómetros de estrada — entregam-se hoje ao cuidado dos B. R. e evitam, assim, as fadigas de uma viagem por estrada, em zonas concorridas e sem interesse turístico.



Da Beleza e das Excelências de

Bordéus

Por ARMINDA GONÇALVES

TROUXE de Bordéus a agradável recordação dum acontecimento invulgar: o guia local falava correcta e correntemente a língua portuguesa.

Em tantos países que tenho percorrido, encontrei sempre ou quase sempre uma absoluta ignorância do nosso idioma, e, quando raras vezes o ouvi falar,

descendentes dos filhos desta Pátria que lhes foi comum e que se chama Portugal.

O guia de Bordéus tinha vivido muitos anos em Lisboa (na infância e na adolescência), conhecia, portanto, a nossa terra, era nosso amigo. Por isso falava o nosso idioma. Era quase um Português e foi o primeiro arauto da beleza e das excelências de



✱

Bordéus

Perspectiva da Ponte de
pedra e do ancoradouro

✱

notei com desgosto que era o *brasileiro* que falavam, como aconteceu em Amsterdão com o Secretário-Tesoureiro do Centro Cultural Holanda-Portugal-Brasil, W. D. Meuer, que vivera alguns anos nas Terras de Santa Cruz.

Nós, que demos ao Brasil os primórdios da sua civilização, nós que lhe demos a linguagem, muito do carácter e dos costumes, digamos mesmo a própria alma, nós registamos com compreensível amargura uma certa primazia dos nossos irmãos brasileiros

Bordéus, que é a quarta cidade de França, depois de Paris, Lyon e Marselha.

A antiga capital da Guyenne, intensamente comercial e também industrial, centro duma grande e riquíssima região vinícola conhecida em todo o Mundo pelos seus vinhos famosos, tem no seu porto fluvial, situado a cem quilómetros do mar, um tráfego permanente e da maior importância.

Dali partem para longínquas terras de todas as partes do globo, quarenta e duas linhas de navegação

✱

A Praça de «Comedie». Ao fundo o monumento aos Girondinos; à direita o Teatro

✱



regular. Dali saem barcos atulhados de barris e de caixas de garrafas dos preciosos vinhos; dali saem e entram as mais diversas mercadorias. Os cais de Bordéus têm dez quilómetros de comprimento.

Guindastes e altas chaminés fumegantes espreitam o Garonne que, a juzante, e à distância de vinte e cinco quilómetros, se junta ao Dordogne, formando ambos um vasto e belo estuário que toma o nome de Gironda.

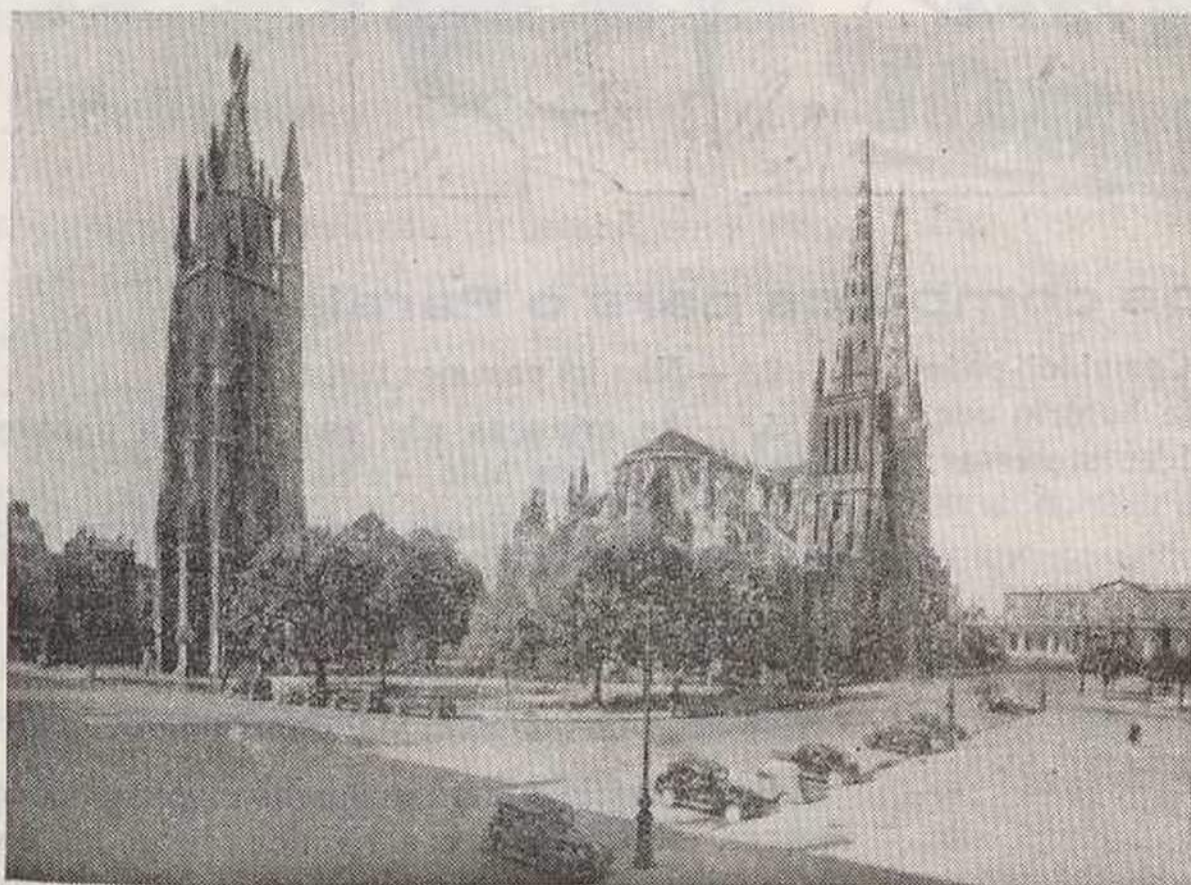
Toda a paisagem em redor nos deleita a vista e aquieta o espírito.

Adivinha-se lá, ao longe, o vasto e esbracejante oceano; e os ridentes campos que atravessamos oferecem-nos a perspectiva variada dos vinhedos e das hortas, das culturas cerealíferas e das pastagens, dos veios de água e das verdes manchas dos pinhais. É uma paisagem bucólica e sedativa a da terra amorosamente cuidada da França, onde cada camponês põe todo o seu amor e o esforço do seu braço nas parcelas em que trabalha ou que lhe pertencem.

O rural adora a terra: nem só um pedaço deixa de receber o seu afago; as mãos calosas revolvem-na com amor. Todo o campo lembra uma manta de retalhos dos mais variados matizes. É muito belo no verde húmido dos prados e na diversidade de tons das diferentes culturas agrícolas.

Já no quarto século da era cristã, Ausone, o poeta latino que nasceu em Bordéus e foi preceptor do imperador Graciano, escreveu sobre as «longas primaveras e a doçura do clima girondino». Inspiraram-no a beleza campestre e a serenidade climática que ainda hoje seduzem aqueles que conhecem a Gironda. Seria também por este motivo que o grande pintor espanhol Goya escolheu Bordéus para aí viver até à sua morte, em 1828? O outro motivo sabemos qual foi: a fuga às perseguições que lhe moveram a intolerância e o fanatismo da Espanha de Fernando VII.

Pátria dos Girondinos, o célebre partido político que, durante a Revolução, defendeu na Assembleia as



✱

A Catedral de Bordéus e a Torre de Pey Berland

✱



Os cais de Bordéus

ideias moderadas, mantêm as tradições liberais que fizeram a França hodierna.

Quantos bordeleses ao longo dos anos se fixaram nas colónias onde se estabeleceram e enriqueceram, muitos deles no comércio com a metrópole!

Bordéus é uma cidade essencialmente atraída para o comércio feito com outros países através do mar; para isso contribui a sua situação geográfica. Dilatou-lhe a ânsia de se instalar mais longe.

Apesar das suas igrejas e edifícios monumentais, das suas praças vastas e elegantes, do seu belíssimo Teatro — o mais espectacular edifício da Praça da «Comédie», — das suas casas que emolduram os cais, da curva sinuosa que, apartando-a em duas, nela faz o Garonne antes de se reunir ao Dordogne, Bordéus, sendo atraente não ficou inscrita na ficha onde

inscrevo as cidades que me seduzem por seu carácter histórico, artístico e tradicional.

Talvez também porque a vi apressadamente, ela não me deixou uma ideia clara, precisa, concreta de cidade bela e sedutora. À parte o monumento aos Girondinos, a Catedral e a «Tour Pey Berland», as alamedas de Tourny (o nome do grande Intendente ao qual Bordéus é devedora dum grande embelezamento urbanístico), a «Grosse Cloche», a bela perspectiva da Praça Real, as igrejas que elevam seus campanários acima dos telhados das casas construídas nas duas margens planas do rio, pouco mais achei digno de ser admirado na conhecida cidade girondina.

Activa, laboriosa e empreendedora, ela faz pensar na nossa capital do Norte, — a mais activa, laboriosa e empreendedora talvez das cidades de Portugal.



Horário dos comboios para o Paraíso

No convento italiano de S. Eremo Camaldoli pode ler-se, com a data de 1899, o seguinte horário que, certamente, a todos os nossos leitores deve interessar:

Partidas — A todas as horas.

Chegadas — Quando Deus quer.

PREÇO DOS BILHETES

1.^a classe — Inocência ou martírio.

2.^a classe — Penitência e confiança em Deus ..

3.^a classe — Arrependimento e resignação.

AVISOS

1.^o — Não há bilhetes de ida e volta.

2.^o — Não há passeios turísticos.

3.^o — As crianças não pagam nada porque vão nos joelhos de sua Mãe — a Santa Igreja.

4.^o — Pede-se a fineza de não levar outra bagagem além das boas obras se não se quiser perder o comboio ou sofrer um atraso na penúltima estação.

OBSERVAÇÕES

Este horário é para todas as estações, todos os lugares, todos os homens. Nem os reis poderão organizar comboios para si próprios.

Excursão à Praia da Claridade no "Foguete"

DESDE os seus primeiros tempos, que as excursões promovidas pela C. P. têm alcançado notável êxito entre o nosso Público, tendo sempre constituído valioso contributo para o desenvolvimento do turismo em Portugal. E se, em outras épocas, era geral o entusiasmo pelos «comboios-mistério», que proporcionavam agradáveis surpresas a quantos neles viajavam, não menor foi o interesse despertado pelos seus sucessores — os expres-



Os excursionistas no restaurante da Piscina-Praia

sos populares» — que, durante largos anos, fizeram as delícias de todos os que desejavam conhecer as belezas da nossa terra.

Nos tempos que decorrem — em que a C. P. opera uma das transformações de maior vulto da sua História com a electrificação das suas linhas principais, a consequente renovação do seu parque de material tractor e circulante e tantíssimos outros melhoramentos — não seria, possível, mesmo transitóriamente, a efectivação de excursões frequentes, em qualquer desses moldes consagrados. No entanto, o que se tem perdido em quantidade, pode dizer-se

haver-se ganho em qualidade, pois a Companhia, sempre no intento de bem servir o Público, que tão entusiasticamente corresponde às suas iniciativas, não tem deixado de realizar — com carruagens especiais atreladas a comboios regulares, de horário e marcha convenientes, ou, com automotoras especiais, — os passeios dominicais, tão do agrado dos habitantes das duas maiores urbes portuguesas.

Mas a iniciativa da C. P. não tem ficado por aí: a título permanente, tem organizado excursões de fim de semana à Serra da Estrela (*Férias Solneve*) e a Santarém (*Um dia no Ribatejo*), esta ocupando apenas o domingo, pensando-se estender esta simpática ideia à Curia, ao Ofir e à Praia da Rocha.

Trata-se, portanto, de uma feliz inovação: a utilização do comboio automotor *Foguete*, para as populares excursões da C. P., ultimamente organizadas com a colaboração da Empresa Geral de Transportes. Assim, no domingo, 17 de Junho, esse veloz «aristocrata» das nossas vias férreas levou à Figueira da Foz cerca de uma centena de excursionistas que, no dizer deles próprios, efectuaram uma digressão inolvidável.

Muito antes das 7-40 — hora que havia sido fixada para a partida do *Foguete* — encontramos a dispensar-lhe os últimos cuidados o veterano maquinista Crisógono Gomes Júnior e o seu ajudante, o fogueiro Mateus dos Anjos Martins. Era a primeira excursão do *Foguete* e todo o cuidado era pouco. O revisor-condutor do comboio, o guarda-freio de 1.^a classe António Maria da Conceição, ia aprontando a documentação relativa a esta circulação espe-

cial, enquanto a «hospedeira» Maria Marieta Góis Martins se preparava para receber os passageiros que, em breve, começariam a chegar. Note-se que era também a primeira vez que uma excursão da C. P. era acompanhada por uma «hospedeira» — o que representa mais um passo em frente no constante desejo da Empresa em bem servir. E alegrou-nos, em particular, a notícia de que no futuro todas as



No miradouro do Alto da Bandeira
(Serra da Boa Viagem)

excursões — quer com o *Foguete* quer sem ele — seriam acompanhadas por uma simpática como útil assistente.

Os excursionistas não tardaram a aparecer. A lotação havia-se esgotado dias antes mas, mesmo assim, ainda alguns passageiros apareceram à última hora, na esperança de que houvesse desistências... Mas, vã esperança. Atraídos pela qualidade da excursão e pelo seu preço assaz módico, ninguém faltou. Um cálculo simples revelava a todos que só o custo do bilhete de ida e volta, em 1.^a classe, de Lisboa à Figueira da Foz, nos comboios regulares, era superior ao preço desta excursão — isto sem falar em taxas de velocidade, almoço e passeio, em autocarro, à Serra da Boa Viagem.

À hora anunciada, o *Foguete* partiu. Logo o bar se encheu de passageiros que queriam tomar o primeiro almoço — servido pelos «Wagons-Lits» a preço muito módico. A «hospedeira» entretanto ia distribuindo a todos o programa da excursão, um folheto sobre a Figueira e outro sobre a Serra da Boa Viagem, o programa da próxima excursão da C. P. (para ir aguçando os apetites...) e ainda um exemplar do último número da revista *Viagem*. E, entretidos uns com a leitura de tão abun-

dante documentação, outros tagarelando no bar e outros contemplando a paisagem que desfilava ante os seus olhos, os excursionistas mal deram conta de que a viagem até ao destino tinha durado menos de três horas. O calor, cá fora, era intenso, mas o eficiente dispositivo de ar condicionado do comboio, fazia-o esquecer aos passageiros.

A chegada à Figueira foi festejada com uma girândola de foguetes que surpreenderam agradavelmente os participantes desta memorável excursão. Na estação, dois autocarros aguardavam os forasteiros para os levar até à Piscina-Praia. Aí chegados, uns logo se apressaram a mergulhar nas suas límpidas águas, enquanto outros preferiram ir ver um pouco da cidade. Às treze horas começou a servir-se o almoço no Restaurante da própria Piscina-Praia. Copioso, bem confeccionado e atraentemente apresentado, com vinho da região à discrição, o repasto não tardou a dispor bem todos os excursionistas a quem estavam reservadas mais duas boas surpresas: a entrega de significativas lembranças da Figueira a senhoras e cavalheiros, simpática iniciativa da Comissão de Turismo local (diga-se de passagem, dirigida por um ferro-



A «hospedeira» Maria Marieta, ladeada pelos srs. Castro Bizarro, acompanhante por parte da C. P. e António Soares, chefe do Turismo da E. G. T.

viário) e a exibição do rancho folclórico de Lavos, que causou a melhor impressão.

Depois do almoço, a E. G. T. proporcionou aos seus hóspedes um passeio em autocarro à Serra da Boa Viagem, aprazível e clássica excursão de todo o visitante da «Praia da Claridade», que se completou com a ida ao Cabo Mondego e a Buarcos.

Algum tempo livre até ao regresso do

Foguete foi ainda aproveitado por todos para melhor conhecerem, a pé, a Rainha das Praias portuguesas. Uns foram ainda, como nós, saborear mariscos nas casas da especialidade, outros adquirir recordações e outros limitaram-se a gozar a vista sobre a praia e o Bairro Novo que da Piscina se disfruta.

No regresso, já muitos novos conhecimentos se tinham entabulado; e, com a boa disposição própria de um dia agradavelmente passado, se foram estabelecendo amenas conversações.

O jantar foi servido pelos *Wagons-Lits* a título facultativo. Por feliz entendimento entre aquela Companhia e os organizadores da excursão, a refeição foi do tipo das que, com tanto êxito, são servidas nos *rápidos* do Algarve: sopa, prato de peixe ou de carne à escolha do passageiro, pão, vinho, fruta e café, tudo por 28\$50, com gratificação de serviço compreendida. Esta refeição teve o melhor acolhimento por parte do Público e é de esperar que se repita este serviço em todas as futuras excursões em que tal seja praticável. Consta-nos que um serviço idêntico vai funcionar em alguns dos nossos comboios regulares, o que será um benefício apreciável para o público — e um êxito para a «Wagons-Lits».

À chegada a Lisboa, todos se mostravam satisfeitos com o magnífico dia que a organização lhes havia proporcionado. A fim de sondar a opinião dos excursionistas, a «hospedeira» entregou a todos eles, como é da norma, um impresso no qual se pediam as críticas e sugestões daqueles a quem afinal todo o esforço empreendedor da Companhia se destina. É que não basta servir, bem — Será preciso procurar servir cada vez melhor. — Quanto ao Público só lhe restará esperar, confiante, que as próximas excursões se realizem sob o igual signo feliz desta.

A. S. R.

Que feliz seria o mundo, se os homens se lembrassem tanto do bem, como se lembram do mal!

JÚLIO DANTAS

Actualidades ferroviárias



O condutor de 2.^a classe, sr. Paulino Martins Júnior, de Campanhã, após ter recebido das mãos do Director-Geral da Companhia, sr. Eng.^o Espregueira Mendes, o diploma de 1.^o prémio com que foi distinguido no exame para a classe imediata, ao abrigo da Instrução n.^o 2 561.



DUAS LETRAS, UM BRASÃO
AO SERVIÇO DA NAÇÃO

Por CAROLINA ALVES

O Mar e a Criança

NESTES dias quentes de Verão, em que a massa humana se aglomera pelas praias radiosas de sol e pelos campos repletos de sombras frondosas e saudáveis, ainda há uma pequena parte que se detém em casa, infelizmente, por falta de disposição que lhe permita procurar um pouco de ar puro para refrescar os pulmões e tonificar a saúde.

Embora eu faça parte, por vários motivos, dos que não gozam férias felizes, também fui um destes dias à praia. E não calculam quanto me estimulou a sensibilidade aquela grande agitação. Parece que a vida se resumia na alegria temerária de desafiar o mar, no prazer do contacto maravilhoso da água, onde homens, mulheres e crianças brincavam com uma espécie de loucura.

O mar estava revoltado em ondas de espuma perfumada e as pessoas não resistiam à sua magia, enfrentando-as corajosamente ou fugindo delas para de novo voltarem sob uma atracção misteriosa.

Só eu meditava em tudo o que via e louvava o Criador pelo milagre da Natureza.

Porém, uma ternura especial me mereceram as crianças que, gesticulando, gritando, eram arrebatadamente mergulhadas na água, pelos seus familiares.

Apavoradas, cheias de terror por aquele monstro aquoso que parecia engolir a terra e sufocá-las, muitas empalideciam de susto e reagiam com arrepios que tanto as prejudicavam.

A propósito, direi que a criança nunca deve ser forçada a tomar banhos de mar. É natural que, a princípio, a grande extensão de água revolta em ondulação permanente a assuste e esta tente fugir ao suplício de nela se ver submersa. Obrigando-a, podem prejudicar-lhe o sistema nervoso e provocar-lhe congestões pulmonares, devido a não suportar a temperatura abaixo da normal, tão bruscamente.

É necessário familiarizar-se lentamente com o mar, ir suavemente, por si só, vencendo as inúmeras dificuldades que se lhe apresentam. A criança deve entrar na água de livre vontade para que deixe de ter susto. Primeiro, começará por brincar na areia com outras crianças mais velhas para se habituar, naquele divertimento ao vaivém da água a molhar-lhe as pernas, até perder o medo e desafiar o mar com agrado, aprendendo, de seguida, a nadar. Imitando os mais crescidos, adquirirá confiança e jamais recuará perante a vaga, onde flutuará facilmente.

Após alguns exercícios, tornar-se-lhe-á um agradável passatempo e, um belo dia, ei-la exímia na arte de nadar.



Dois modelos de fatos de praia, de tecidos apropriados para esse fim

Prendas de Noivado entre Noivos

Quando é feito o pedido de casamento, o noivo oferece o anel de noivado à noiva; e ela, por sua vez, retribui-lhe com qualquer lembrança. Esta pode ser o que ambos entenderem. Não há regra para o caso.

Soufflé de Bacalhau

Leite, 1/2 litro; Farinha, 2 colheres de sopa; Manteiga, 1 colher de sopa; Ovos, 4; Bacalhau, 1 posta; sal e pimenta q. b.

Em lume brando faz-se um creme com o leite, a farinha e a manteiga. Tempera-se, e, fora do lume, deitam-se as gemas, o bacalhau cozido e passado pela máquina, e as claras em castelo.

Mete-se ao forno por uns minutos e, logo que aloira, serve-se imediatamente.



DUAS LETRAS, UM BRASÃO
AO SERVIÇO DA NAÇÃO

O Comboio-O "Rei"

que nunca poderá ser destronado

Por ANTÓNIO DIAS

Factor de 1.^a classe de Lisboa-P

QUANDO René Clair, o famoso realizador e pioneiro do cinema francês, desembarcou naquela manhã no cais de Santa Apolónia, fresco, elegante, desenvolto, como se acabasse de deixar os cómodos aposentos de tranquilo hotel, fizemos instintivamente para nós esta pergunta: porque terá o grande mestre da sétima-arte, homem para quem o tempo é uma das coisas mais preciosas, utilizado o comboio na viagem a Lisboa e não o avião? Para admirar, segura e principescamente instalado no «Süd-Express», as mil tonalidades que a paisagem oferece de Paris até à nossa capital?

A explicação, mais tarde, acabou por matar-nos o bichinho da curiosidade. René Clair, pronunciando-se a tal respeito, justificou que não é «bota de elástico», mas que também não deixa de viajar segundo as suas conveniências só pelo receio de que o apon-tem antiquado. Demonstrou com argumentos sólidos que as deslocações em caminho de ferro assumem, em certas circunstâncias, uma necessidade premente para quem precisa não apenas de trabalhar mas também de pensar. O automóvel não permite concentrações de espírito que não sejam as inerentes à sua condução; e o avião incute de tal modo o desejo de chegar, que essa ansiedade acaba por não fazer a mínima concessão às divagações do pensamento. O comboio, esse, sim, dá tempo para tudo, proporcionando, especialmente, clima atreito às coisas do espírito.

Escudados numa segurança que provoca bem-estar, folheia-se um livro, alinhava-se um estudo, aconchega-se os olhos ao vidro da janela e o desdobramento da panorâmica abre-se à nossa frente, correndo numa sinfonia de cor que sugere e inspira como nenhuma outra. Vive-se um doce ambiente propenso à meditação límpida e serena e criadora para o artista; deleita-se a sensibilidade numa visão tranquila como as águas de um lago, clara como uma manhã e transparente como um cristal.

Que dizer a isto?

Bravo, grande René Clair!

Para prestar honras a esta lapidar descrição, que não ilude quanto à simpatia e apreço que o mestre-realizador francês nutre pelo comboio, só encontramos a homenagem, de profundo recorte realista, em que esse outro génio da película — o actor e realizador italiano, Pietro Germi — envolve a locomotiva. O seu filme, «O Ferroviário», embora esculpindo a grandeza do caminho de ferro adentro das fronteiras de um drama, é um monumento colossal ao comboio. Um monumento que tem a marca do talento que a concebeu.

PARA ouvir a verdade mais sã, Lamartine procurava os humildes. Compreender-se-á, assim, a nossa derivação em torno deste tema, que ficaria incompleto sem a confiança de uma figura do povo, a qual registámos também no cenário de Santa Apo-

lónia, esta velha cidadela do caminho de ferro, que dia a dia quer crescer e alindar-se mais, como aquelas damas que buscam no brilho de uma jóia o milagre para não deixar empalidecer a sua beleza.

Não teve a moldura do movimento vespertino, quando os «Foguetes» e os «Expressos» internacionais emprestam um ar distinto e universalista à estação — Santa Apolónia é uma porta aberta a ligar uma grande urbe à Europa —, pois ocorreu durante a hora matutina, após a chegada dos primeiros comboios, a abarrotarem de passageiros, provenientes das Beiras, Minho e Trás-os-Montes, que se atiram sobre os cais como um exército em conquista da cidade.

Logo que se verificou o escoamento do átrio principal, notámos que uma moça, rosto saudável de aldeã, tão graciosa e simples como uma figurinha de Júlio Dinis, andava impaciente, de um lado para o outro, entre as portas, estendendo a vista para a rua sem, todavia, se atrever a sair.

Procurámos ser-lhe prestável:

—Para onde deseja a menina seguir?

A jovem mirou-nos e, adquirindo momentânea tranquilidade, respondeu:

—Estou aguardando pessoas de família, que deviam esperar-me. No comboio a gente possui muita confiança, mas aqui em Lisboa, que não conheço, é diferente. Tive menos receio de fazer a viagem desde Monção do que tenho, agora, em atravessar a rua com este labirinto de carros eléctricos e automóveis. Obrigada pela sua atenção, mas não devem demorar...

Ao voltarmos a recordar a jovem passageira já esta havia partido com a família. Mas a sua frase — *a gente possui muita confiança no comboio* —, essa, seleccionámo-la, a fim de a darmos à estampa nos nossos apontamentos. Tem a origem da argila humilde, é certo, mas nem por isso encerra uma homenagem menos valiosa ao comboio, que desde os seus primórdios, aquele passado romântico em que era recebido na aldeia com foguetes, banda de música e entusiasmo popular, continua a vencer planícies, a rasgar montanhas e a atravessar rios, na sua marcha vitoriosa de progresso. Fonte de inspiração de artistas, meio de locomoção preferido por homens de negócios, turistas, pro-

Regulamentação Dispersa

I — Direcção-Geral

Aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 348, de 8-6-962 — Higiene e Segurança no Trabalho.

II — Divisão da Exploração

A) Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da série M do n.º 1806 de 2-6-1962 ao n.º 1838, de 28-6-962.

B) Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2779, de 8-6-962 — Sinalização do apeadeiro de Carvalhal.

Instrução n.º 2780, de 11-6-962 — Bilhetes de assinatura a preços reduzidos.

C) Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Público B. n.º 328, de 15-6-962 — Supressão do serviço combinado entre a estação de Viana do Castelo e São Romão de Neiva, Marinhas e Esposende.

Aviso ao Público B. n.º 329, de 15-6-962 — Supressão do serviço combinado entre a estação de Barcelos e Marinhas.

Aviso ao Público B. n.º 223 (Sociedade Estoril), de 20-6-962 — Transporte de peles verdes.

Complementos diversos à Tarifa de Camionagem — Modificações e ampliações.

D) Serviço da Fiscalização das Receltas

Circular n.º 1142, de 20-6-962 — Transporte de arroz com casca.

Circular n.º 1143, de 10-6-962 — Avarias em caixas de cartão canelado, servindo de embalagem a várias mercadorias.

Comunicação-Circular n.º 118, de 5-6-962 — Transporte de jornais e revistas.



DUAS LETRAS, DOIS CARRIS
AO SERVIÇO DO PAÍS

fessores, etc., o comboio terá sempre pelo seu lado a deferência das grandes massas. Isso lhe confere uma «alma» que nem o avião, nem o barco, nem o automóvel possuem. O comboio, não há dúvida — é o «rei» que nunca poderá ser destronado!

Distribuição de prémios do XX Concurso

INTEGRADA nas Jornadas de Valorização Turística, realizou-se, na tarde de 6 de Julho findo, no S. N. I., a distribuição dos prémios do XX Concurso das Estações Flo-



O Prof. Eng. André Navarro — a quem a iniciativa das Estações Floridas muito deve — saudando, em nome do Director-Geral da C. P., os ferroviários premiados.

ridas, iniciativa que muito interessa o turismo nacional e que de ano para ano se tem ampliado e aperfeiçoado.

Na sala da Imprensa do S. N. I. estavam presentes quase todos os premiados, em número de 240, tendo presidido à sessão o Secretário Nacional da Informação, ladeado pelos srs. Prof. André Navarro, em representação do Director-Geral da C. P.; Eng.º Álvaro Roquete, director dos Serviços de Turismo; Eng.º Augusto Simplicio Duarte, Arcelino Nogueira de Faria, membros do Juri; Nicolau Soto Maior Negrão e José Pereira Forjaz, ambos do S. N. I., e Dr. Élio Cardoso, do «Boletim da C. P.».

O sr. Prof. André Navarro, em nome da

C. P., saudou os srs. Dr. Moreira Baptista e Eng.º Álvaro Roquete pela maneira compreensiva como têm acompanhado o trabalho da Companhia no sentido de melhorar o aspecto das estações com vista ao turismo, actividade esta cujo valor era desnecessário encarecer. Louvou os funcionários da C. P. pelo interesse que têm demonstrado no alindamento das estações que, de ano para ano, revelavam melhoria na sua apresentação florida. Acrescentou que o S. N. I., de acordo com a C. P., ia estimular a campanha no sentido de ampliar e de estabelecer mais justeza na classificação considerando-se as estações, que disponham ou não de água e bem assim a sua melhor ou pior condição e local. Entre as entidades que apoiam a iniciativa, referiu especialmente os srs. Eng.º Simplicio Duarte e Arcelino Nogueira de Faria que têm revelado uma dedicação extraordinária. E concluiu renovando os seus cumprimentos ao S. N. I.



O Secretário Nacional da Informação procedendo à entrega do 1.º prémio ao chefe da estação de S. João da Madeira, sr. Alfredo da Costa Ferreira

e desejando que a próxima campanha assumia maior interesse.

O sr. Dr. Moreira Baptista começou por se congratular por, mais uma vez, ter o prazer de ver no S. N. I. um grupo tão numeroso de ferroviários, classe que nunca seria de mais louvar pela sua dedicação às coisas nacionais e por saber interpretar galhardamente o sentido da sua profissão. Afirmou que os ferroviários constituíam para todos um exemplo e agradava-lhe vê-los ali como



O sr. António Pinto Tomás Júnior, chefe da Estação de S. Mamede de Infesta, recebendo o 2.º prémio que lhe foi entregue pelo sr. Prof. Eng. André Navarro

colaboradores de uma iniciativa que tinha finalidades comuns: o ajardinamento, que embelezava as estações e valorizava o turismo nacional. Dava-se assim aos viajantes uma alta noção de beleza e de cultura.

Prosseguindo, o sr. Dr. Moreira Baptista agradeceu a colaboração da C. P., e disse estar de acordo com a sugerida alteração do regulamento do concurso a que se referiu o sr. Prof. André Navarro, no sentido de estimular o ajardinamento das estações. E, por sua vez, sugeriu aos ferroviários que procurassem nos próprios jardins motivos para se organizar anualmente uma exposição de fotografias, cujos prémios seriam distribuídos simultaneamente com os das estações floridas. Isto seria altamente vantajoso para a propaganda turística do País. Crê que a sugestão seria viável com a ajuda da C. P. e, assim, mais flores surgiriam na bendita terra portuguesa.

Em seguida começou a distribuição dos prémios: 1.º, trofeu e 2 500\$00, S. João da Madeira, ao sr. Alfredo da Costa Ferreira; 2.º, trofeu e 2 000\$00, S. Mamede de Infesta, ao sr. António Pinto Tomás Júnior; 3.º, trofeu e 1 500\$00, Valença, ao sr. Augusto Sebastião Ferreira Mendes; 4.º, diploma de honra e 1 000\$00, Porto-Trindade, ao sr. Aleixo Ribeiro Pontes; 5.º, diploma de honra e 750\$00, Chaves, ao sr. José Vieira de Lemos; e 6.º, diploma de honra e 500\$00, Celorico de Basto, ao sr. José Leite Salgado.

Foram entregues menções honrosas, extra-concurso, e prémios pecuniários de 500\$00, às seguintes estações representadas pelos respectivos chefes: Elvas — Joaquim Duarte Esmerado; Barcelos — José Quaresma de Matos; Paçô-Vieira — Manuel Rodrigues Ferreira; Macinhata do Vouga — Armando Marques; Valado — Manuel Maria Alves Ferreira; Luso — Adelino Antunes Coimbra; Fornos de Algodres — Henrique José Pereira de Matos; Canedo — Adérito Rodrigues de Sousa; e Contumil — António Joaquim Araújo.

Foram ainda entregues 37 prémios de



O sr. Engenheiro-agrônomo Álvaro Roquete, Director dos Serviços de Turismo do SNI entrega o 3.º prémio ao chefe da estação de Valença, sr. Augusto Sebastião Ferreira Mendes

400\$00; 120 de 250\$00, e 68 de 200\$00, ao todo 240 prémios, no valor total de 71 150\$00.

Na sala estavam expostas fotografias a cores de algumas estações premiadas, da autoria do artista António Leitão.



Por J. MATOS SERRAS

A nossa Temática

A República de Togo emitiu 4 selos alusivos à Comissão Económica das Nações Unidas para a África, num dos quais se vê uma locomotiva eléctrica.



Também foi emitido um bloco, no qual a junção dos selos forma o mapa do Continente Africano.



Comemorando a realização do 14.º Congresso Internacional dos Esperantistas Ferroviários em Budapeste, a Hungria emitiu um interessante selo.



Selo referente à conclusão do Túnel Hokuriku, o maior túnel ferroviário do Japão e o 5.º do Mundo, com 13,872 metros de comprimento.



Marcofilia

Reproduzimos alguns carimbos, ultimamente apositos em diversos países e relacionados com a temática de caminhos de ferro.

REPÚBLICA DE MALGACHE

24/30 de Outubro de 1961 — 1.ª Conferência de Técnicos Ferroviários da Língua Francesa, em Tananarive.



1 de Fevereiro de 1962 — 1.º dia de circulação do selo alusivo à construção de uma locomotiva eléctrica em Tananarive.



HUNGRIA

Carimbo comemorativo do 14.º Congresso Internacional dos Esperantistas Ferroviários — Budapeste — 5 de Maio de 1962.



Almoço de confraternização dos ferroviários do Estado

A Comissão do *Almoço Anual de Confraternização de Ferroviários das antigas linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro* enviou-nos, com pedido de publicação, o seguinte comunicado:

«Em 17 de Junho, pelas 14 horas, realizou-se o habitual Almoço de Confraternização de Ferroviários do Estado, este ano dedicado ao *Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste*, situado na rua do mesmo nome, no Barreiro.

A Comissão Organizadora, composta pelos srs. José Rodrigues Coelho, chefe de escritório reformado, José Joaquim Cabaça, subchefe de escritório como delegado do *Instituto*, de que é co-director, Rafael Francisco Charneca, chefe de estação reformado, Augusto Xavier Maltês, escriturário reformado e Jorge Fernandes Teixeira, fiel de estação reformado, nomeou para presidir à reunião o sr. Alexandre Matias, subchefe de serviço reformado, que foi secretariado pelos srs. Manuel Joaquim

de Oliveira, chefe de secção da Via e Obras aposentado, José M. Vieira de Barros, engenheiro-auxiliar e Francisco Marques Estaca Júnior, inspector da Tracção.

A sala da cave do *Ginásio do Futebol-Clube Barreirense*, onde o ágape se realizou, estava repleta de convivas. Em nome da Comissão Organizadora o escritor ferroviário sr. Jorge Teixeira deu as boas vindas aos assistentes, entre os quais se contava um representante das linhas do *Minho e Douro*, que, ovacionado, disse dos motivos por que este ano se resolvera dedicar a reunião ao *Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste*, que há mais de 40 anos ampara e educa órfãos de ferroviários, e exaltou as qualidades de camaradagem e benemerência dos seus fundadores, entre os quais evocava seu pai, propugnadores, benfeitores particulares e oficiais e sócios ferroviários. O sr. Costa Santos, que por pouco tempo foi ferroviário no Sul e Sueste, elogiou o espírito de bondade e de compreensão humana de que os

FRANÇA

Foix — 6/7 de Maio de 1962 — Carimbo do Centenário do Caminho de Ferro Foix—Toulouse.



JAPÃO

comemorativo do Túnel Hokuiku, a inaugurar brevemente.



De 9 a 12 de Novembro do corrente ano, realiza-se, em Viena de Austria, a II Exposição Europeia dos Filatelistas Ferroviários.

O Expresso do Oriente

Por EDUARDO O. P. BRITO

Escriturário de 1.^a classe

QUANDO, pelos jornais, soubemos do desaparecimento do mais fabuloso comboio da Europa — o célebre «Expresso do Oriente» — foi com profunda mágoa... e saudade, que lemos tal notícia. É que aquele famoso expresso encontrava-se sobremodo ligado aos bons tempos da nossa adolescência. Não que alguma vez fôssemos seu passageiro, mas sim, pelos inúmeros romances policiais (na sua maioria fascículos)

e outras publicações congêneres que lemos quando ainda aluno do liceu, e cuja acção decorria quase sempre no ambiente cosmopolita e, por vezes, carregado de mistério desse fascinante expresso. Assim — poderíamos dizê-lo — quase o conhecíamos melhor do que fôssemos, propriamente, seu passageiro. E era tal a atracção que ainda hoje o mesmo nos despertava, que não pudemos passar sem o conhecermos... ao *natural*,

ferroviários sempre têm dado provas e, por último, o sr. Alexandre Matias agradeceu á Comissão, como presidente da actual direcção do Instituto, o ter-lhe dedicado aquela reunião, interessando-se e fazendo interessar os ferroviários por tão útil obra beneficente. Findo o almoço, que decorrerá na maior animação e ordem, os convivas passaram ao magnífico *Ginásio do Futebol Clube Barreirense*, gentilmente cedido pela sua ilustre direcção, onde se iniciou, com os sinais regulamentares de partida (em vez das tradicionais pancadas de *Molière*) um recital intitulado *Um Comboio de Graça*, em que se estrearam os «Pequenos Cantores do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste», sob a direcção do sr. Feliciano António Tonicher, chefe de estação de 1.^a classe aposentado do Sul e Sueste, coadjuvado pelo sr. Manuel Joaquim Vaz, telegrafista da mesma linha e ensaiador do grupo cénico. O número de abertura foi o novo «Hino Ferroviário», inspirada melodia do sr. Armando Escoto, capitão-chefe de banda militar, com versos do publicista ferroviário sr. Jorge Teixeira. Seguiram-se variadas canções, marchas e recitativos, em que o novo agrupamento musical ferroviário, formado por alunos daquele Instituto, ouviu calorosos aplausos. Foi distribuída na sala a música e a letra do «Hino» estreado, numa linda edição, feita em papel «couché», da Comissão organizadora do almoço. Alguns dos pequenos cantores revelaram excepção-

nais qualidades, vaticinando-se-lhes carreira artística, na maioridade.

O sr. Augusto Xavier Maltês disse versos com a sua habitual proficiência de velho amante e autor dramático. Senhoras, uma delas profissional do canto, colaboraram gentilmente neste festival tocando, ou cantando números populares com muito agrado dos espectadores. O pianista sr. Jorge Freire, também ferroviário do Sul e Sueste, fez gentilmente os acompanhamentos ao piano. Entre a assistência viam-se numerosas senhoras e crianças, sócios do Clube e outras pessoas estranhas ao serviço do caminho de ferro.

Por fim a Comissão agradeceu ao microfone a gentilíssima colaboração de todos os artistas, amadores e intérpretes e auxiliares, e, mais uma vez, salientou a amabilidade das Ex.^{mas} Direcções do *Futebol Clube Barreirense* e do *Clube 22 de Novembro*, aquele cedendo o seu magnífico ginásio, e este permitindo os ensaios no seu belo e gracioso teatro, de tantas tradições artísticas naquela florescente vila-cidade, e, por último, a do Instituto, que tão solícitamente cedeu aos desejos da Comissão, permitindo uma louvável compenetração de amizades e deveres de ferroviários e beneficiários da sua obra generosa e exemplar.

O saldo das receitas da festa foi entregue ao Instituto, bem como exemplares de algumas obras literárias e didáticas oferecidas á Comissão »

quando duma visita que fizemos, recentemente, a Paris.

Deslocámo-nos propositadamente à «gare» de Lyon para o vermos chegar, a fim de saciar a nossa curiosidade. E qual não foi a emoção que sentimos ao vê-lo entrar, imponente e majestoso, com as suas inconfundíveis carruagens azuis, após ter percorrido os 3.022 quilómetros que separam a Turquia da França!

E alguns dos seus passageiros eram... *eles mesmos* — aquelas estranhas, sombrias e misteriosas personagens que nos descreviam os autores desses livrecos de literatura barata que devorávamos, então, com tão grande sofreguidão. E não só os personagens dessa literatura fictícia como até os protagonistas desses célebres casos verídicos — que correram mundo através das colunas dos jornais — ocorridos nas luxuosas cabinas forradas a veludo vermelho, do mais alucinante expresso da Europa. Como, por exemplo, o caso do capitão Eugene S. Karpe, adido naval dos Estados Unidos na Roménia. Estávamos então em 1950. O comboio circulava a grande velocidade em pleno Túnel de Hallein, à saída de Salzburgo (Áustria). Entrementes, Karpe, que era amigo íntimo de Robert Voegler, negociante americano e condenado na Hungria por sabotagem e espionagem, caíra súbita e misteriosamente à linha, tendo morte imediata. O pessoal em serviço, aliás, já um tanto familiarizado com casos misteriosos como este, nada pudera testemunhar, limitando-se a declarar que, segundo a sua opinião, Karpe nunca poderia ter caído à linha se não fosse empurrado. Por quem? Mistério. Mistério esse que ainda hoje subsiste...

E como o caso de Karpe, outro também que não apaixonou menos a opinião pública da época. Referimo-nos ao daquele célebre inglês que nunca pudera ser identificado, que se precipitara para a morte, de uma janela do mesmo expresso, quando este passava precisamente sobre um abismo, em plenos Alpes Suíços.

* * *

Quanto a figuras célebres que viajavam amiudadamente no «Expresso do Oriente», eram inúmeras. Como seus «habitués», por exemplo, contavam-se: o rei Jorge, da Grécia; o rei Miguel, da Roménia; o rei Gus-

tavo, da Suécia; o rei Afonso, de Espanha; o rei Boris II, da Bulgária (que, como ardente entusiasta dos Caminhos de Ferro, chegava até a trepar para a locomotiva e fazer de maquinista enquanto o comboio atravessava o seu País), o actual Duque de Windsor, etc., etc. Isto, não falando já em opulentos marajás, que preferiam sempre o «Expresso do Oriente» para as suas viagens entre o Levante e as principais cidades da Europa.

Também, por muito tempo, personalidades célebres do mundo do teatro, do cinema e de outras artes, eram figuras igualmente familiares no famoso expresso que, após a segunda guerra mundial foi obrigado a interromper por algum tempo o seu serviço trans-europeu.

* * *

Entretanto, durante os seus setenta anos de tráfego o célebre comboio passava habitualmente por onze postos aduaneiros, *cor-tando* seis países. Isto no percurso Paris-Istambul. É que o «Expresso do Oriente» circulava, por três vezes, em rotas distintas. Contudo, a mais famosa era a da Turquia, que passava pelo Túnel de Simplon, em direcção a Veneza, Trieste, Zagreb, Belgrado, Sofia e, finalmente, Istambul.

Para qualquer apaixonado de livros de aventuras este comboio era mais conhecido pelo «Expresso Simplon-Oriente», pois que, mais propriamente «Expresso do Oriente» era o que ligava Paris a Varsóvia e a Budapeste, pela Europa Central. Porém, havia ainda uma terceira composição, que corria de Paris para Bucareste, passando pela Suíça, pelo Túnel de Arlberg, pelos Alpes austríacos, Salzburgo, Viena e Budapeste. Últimamente, apenas uma única carruagem fazia todo o percurso de Paris a Istambul, e mesmo isso só às terças, quintas e sábados.

Era já o princípio do fim que, daí a mais algum tempo, iria ter o que foi o mais famoso comboio da Europa, quicá do Mundo.

Na «gare» de Lyon jamais outro qualquer *entrará* com a sua imponente, a sua arrogância, os seus mistérios. E nós... jamais voltaremos a ver chegar o comboio que, até hoje, maior emoção nos despertou: o fabuloso, o alucinante, o célebre «Expresso do Oriente»!

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

Ferroviários Estrangeiros em Portugal

Foi de grande movimentação turística o passado mês de Maio, reputado como dos mais indicados para vir ao nosso País pela amenidade do clima e beleza dos jardins.

De 2 a 14, tivemos entre nós um simpático grupo de ferroviários alemães acompanhados pelo Sr. Anton Böck, nosso amigo de longa data e grande admirador de Portugal.

Registámos, com agrado, a resolução dos dirigentes do «Sozialwerk der Deutschen Bundesbahn» no sentido de aumentar a estadia no nosso país o que veio ao encontro do desejo de há muito expresso pelos participantes destas viagens e permitiu ao 1.º grupo de 1962 uma visita mais completa a Lisboa e um dia livre na Figueira da Foz para os prazeres do mar.

Seguiu-se um grupo da ATC francesa-Região Oeste (St. Lazare) que nos visitou de 14 a 25 acompanhado por Monsieur Goffi.

Suscitaram grande interesse as visitas a Lisboa e arredores assim como as danças folclóricas exibidas, em Aveiro, em honra dos excursionistas.

A 21, chegou outro numeroso grupo francês da Região Norte, que se fazia representar por Monsieur Meilhac.

Os nossos colegas efectuaram uma completa digressão pelos principais centros do turismo português. A última etapa, Évora, constituiu agradável jornada para os visitantes que admiraram com muito interesse, entre outros monumentos, o famoso templo de Diana, a Catedral, a Igreja Real de S. Francisco e Capela dos Ossos.

O último grupo de Maio foi o da ATC francesa — Secretariado Geral que, no corrente ano, modificou o seu clássico programa, enriquecendo-o com a visita da Figueira da Foz, muito apreciada por todos os participantes que puderam assim passar um agradável dia à beira-mar. Outra inovação introduzida foi a passagem pelo Ribatejo com um jantar folclórico num restaurante típico de Salvaterra de Magos.

A saída de Portugal passou a ser feita pela Beira Alta, região de terras ridentes, para muitos considerada uma das nossas mais cativantes províncias pelo seu conjunto de graças que parece reunir em harmonia todas as belezas do solo português.

Como acompanhante do grupo, tivemos o prazer de travar conhecimento com Monsieur Colas que nos

afirmou o seu entusiasmo pelo novo programa de visitas.

Concentração Turística Internacional Ferroviária de Liège

Realizou-se na Bélgica de 4 a 10 de Junho mais uma Concentração Internacional Ferroviária patrocinada pelos Sindicatos de Iniciativa do Vale do Amblève e apoiada pela FIATC.

Nesta 5.ª Concentração de Liège, verificou-se um apreciável aumento de países representados, aprazendo-nos registar a presença de ferroviários portugueses nesta manifestação internacional, mantendo-se assim a tradição da comparência de Portugal.

Como nos anos anteriores, o programa de recepção e visitas mereceu a melhor atenção da parte dos organizadores, justificando-se o grande êxito que sempre tem premiado esta interessante iniciativa.

Salientamos, no entanto, a visita às Fontes de Clevron, a cerimónia medieval da prova de queijo em Batice, a recepção e vinho de honra em Coe, as visitas à filial da Casa Martini, em Bruxelas, e fábrica de cerveja Piedboeuf, em Liège, que mereceram especial agrado dos participantes.

A Concentração foi encerrada oficialmente com um banquete no Casino da estância termal de Chaudfontaine, seguido de baile e variedades. Como nota interessante registou-se a actuação de uma orquestra ferroviária.

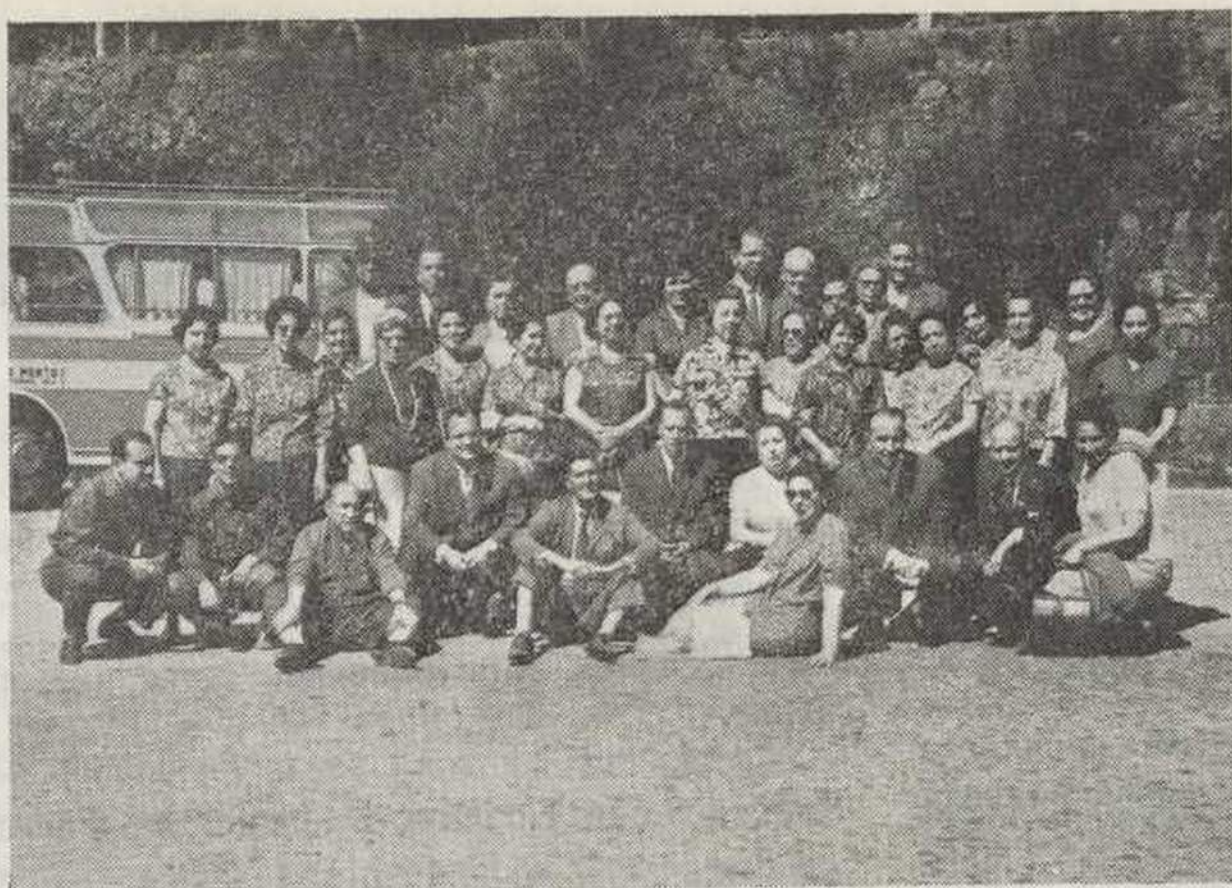
O último dia foi preenchido com uma visita à Feira Internacional de Liège. Findo o almoço, realizado num dos restaurantes da Feira, foram distribuídas algumas lembranças pelos participantes.

Excursão ao Alto Minho

Sendo o Minho uma das mais antigas e belas províncias do nosso país, justifica-se o interesse mais uma vez suscitado pela recente excursão a esta faixa de terra portuguesa cheia de tipismos e atractivos.

O grupo partiu de Lisboa a 21 de Junho, tendo visitado Ponte de Lima, Ponte da Barca, Arcos de Valdevez e Monção, em caminho para a aprazível estância termal de Melgaço, primeira etapa do circuito.

Daqui se fez, no dia seguinte, um passeio à fronteira espanhola, ao longo de uma região muito fértil, com termo na pitoresca aldeia raiana de S. Gregório.



✱
Excursão ao Alto Minho —
Na fronteira de S. Gregório
em 22 de Junho de 1962
✱

Nessa mesma tarde, seguiu-se a segunda etapa do circuito pelo litoral até Viana do Castelo, onde o grupo se instalou.

No dia 23, depois de uma manhã livre para melhor apreciação da «Princesa do Lima» e Santuário de Santa Luzia, continuou-se o circuito para Braga, com visita ao Sameiro e Bom Jesus.

A cidade de Braga vivia um dos seus mais característicos e animados festejos, consagrados a S. João. Foram agradáveis e alegres momentos que permitiram aos excursionistas apreciar o povo minhoto em festa.

Tal foi o remate desta excursão pelo Alto Minho, por ocasião das festividades Sanjoaninas de Braga.

Excursão à Itália

A excursão à Itália a realizar em Setembro próximo suscitou grande entusiasmo como o prova o número de inscrições já recebidas.

Para elucidação dos interessados transcrevemos na íntegra o programa desta viagem.

A elaboração do seu plano foi alvo da maior atenção para poupar os participantes a fadigas e permitir que as visitas sejam feitas nas melhores condições.

Partida a 14 de Setembro (6.ª feira)

14/9 — 8,50 h. p. Lisboa (Santa Apolónia), no rápido n.º 1101 (carruagem directa — 1. 3. cl.).

15/9 — 11,15 h. c. Hendaye. Seguimento em autocarro a St. Jean de Luz e Biarritz, famosa estância balnear (1.º serviço D. T. F.).

Almoço. Breve visita. Continuação para Baiona.

18,06 h. p. Baiona no rápido «P A». Jantar W. R. (facultativo).

22,41 h. c. Toulouse. Condução ao hotel. Alojamento,

16/9 — Pequeno almoço. Condução à estação. 9,47 h. p. Toulouse no rápido «PN» (1. 2. cl.). Almoço W. R. (facultativo).

19,00 h. c. Nice. Condução ao hotel. Jantar e alojamento.

17/9 — Pequeno almoço. Visita da cidade em autocarro. Cais dos Estados Unidos, Mont-Boron, Boulevard de Cimiez, Mosteiro de Cimiez (jardins), Rimiez, cascata de Gairant, S. Silvestre, Igreja russa, Passeio dos Ingleses. Almoço. Passeio em autocarro a Mônaco e Monte Carlo, pela «Grande Corniche»; Visita do Museu Oceanográfico, Jardim Exótico e Grutas. Jantar e alojamento.

18/9 — Pequeno almoço. Condução à estação. 9,51 h. p. Nice no rápido «PL» (1. 2. cl.). Almoço W. R.

20,25 h. c. Florença. Condução ao hotel. Jantar e alojamento.

19/9 — Pequeno almoço. Visita de Florença, capital da Toscana, conhecida como símbolo da arte e da beleza: o Duomo, o Baptistério e as suas esplêndidas portas de bronze, a Loggia do Lanzi, Palácio Vecchio, Ponte Vecchio (a mais antiga da cidade), Igreja de Santa Maria Novella e Praça de Miguel Ângelo (magnífico panorama).

Almoço. Continuação da visita pelas galerias de arte e Palácio Pitti.

19,52 h. p. Florença (S. M. N.) no rápido n.º 65 (1. 2. cl.). Jantar no W. R.

23,43 h. c. Roma (Termini). Condução ao hotel. Alojamento.

20,9 — Pequeno almoço. Visita da cidade, a mais

rica em obras-primas: Roma Antiga (Foro, Capitólio, Circo Máximo, Coliseu, Basílica de Constantino, etc.), Palácio de Veneza, Ilha Tiberina, Túmulo do Soldado Desconhecido, etc.

Almoço. Continuação da visita. Teatro de Ópera, Basílicas de St.^a Maria e S. João de Latrão, S. Paulo extramuros. Catacumbas de S. Calisto, Belvédère (esplêndida vista), Termas de Caracala, etc. Jantar e alojamento.

21/9 — Pequeno almoço. Visita da cidade do Vaticano: Praça e Basílica de S. Pedro, Museus do Vaticano e a maravilhosa Capela Sixtina.

Almoço. Tarde livre. Jantar e alojamento.

22/9 — Pequeno almoço. Passeio em autocarro a Vila Adriana (a mais faustosa das residências de campo dos imperadores romanos) e *Tivoli* (encantadora cidadezinha num quadro de belezas naturais). Visita da Villa d'Este e do seu extenso parque com inúmeras fontes e lindos jogos de água.

Almoço. Tarde livre. Jantar e alojamento.

23/9 — Pequeno almoço. Condução à estação. 8,32 h. p. Roma (Termini), no expresso n.º 95 (1. 2. cl.).

11,15 h. c. Nápoles (Centrale). Condução ao hotel.

Almoço. Visita da cidade: o Duomo (catedral do século XIII), Palácio Real, Castelnuovo, Teatro San Carlo (um dos mais famosos do Mundo pela pureza arqui tectónica e decorativa), Bairro de Santa Lucia, Parque Rimembranza (belo panorama do golfo de Nápoles), Museu Nacional (contendo o mais rico material arqueológico da Europa), Basílica de San Genaro, etc. Jantar e alojamento.

24/9 — Pequeno almoço. Condução ao porto. Passeio a Capri (a pérola do golfo de Nápoles). Visita da Gruta Azul e da Vila de S. Miguel de Axel Munthe.

Almoço. Algum tempo livre. Regresso pelo fim da tarde. Jantar e alojamento.

25/9 — Pequeno almoço. Circuito em autocarro: Pompeia (cidade romana sepultada pelo Vesúvio), Amalfi (cidadezinha de características espanholas, numa situação maravilhosa no Golfo de Salerno).

Almoço. Prosseguimento para Sorrento (a cidade das laranjeiras em flor, cujo encanto deriva sobretudo da serena claridade da paisagem, dos jardins floridos e da doçura do ambiente). Regresso por Castellmare.

20,00 h. p. Nápoles (Centrale) no rápido R 58 (1. 2. cl.). Jantar no W. R.

22,23 h. c. Roma (Termini). Mudança de comboio,

23,58 h. p. (Roma Termini) no expresso 46 (1. 2. cl. — «couchettes» 1. 2. cl. — W. L. 1. cl.).

26/9 — 8,30 h. c. Veneza (S. Lúcia). Condução da bagagem ao hotel.

Pequeno almoço. Visita da cidade: o Canal Grande, via de comunicação única no mundo, ladeado por cerca de 200 palácios construídos entre os séculos XII e XVIII, Ponte de Rialto, Palácio dos Doges, a mais alta expressão da glória e do poder da República de Veneza, Praça de San Marcos, a Torre do Relógio e a maravilhosa Basílica de S. Marcos.

Almoço. Tarde livre permitindo passeio ao Lido (famosa praia mundana).

Jantar. Passeio de gôndola (facultativo). Alojamento.

27/9 — Pequeno almoço. Condução da bagagem à estação.

8,39 h. p. Veneza (S. Lúcia) no rápido 186 (1. 2. cl.).

12,55 h. c. Milão. Condução ao hotel.

Almoço. Visita da cidade: Praça do Duomo, a formosíssima Catedral, Castelo dos Sforza, Teatro «Scala», Basílica de St.^o Ambrósio, Igreja de St.^a Maria da Graça, etc. Algum tempo livre. Jantar e alojamento.

28/9 — Pequeno almoço. Condução à estação.

8,25 h. p. Milão no «Riviera Express» (1. 2. cl.).

10,55 h. c. Génova (P. P.). Bagagem em depósito. Breve visita da cidade, um dos maiores portos europeus: Palácio das Nações, Catedral de S. Pedro, Monumento da Reforma, Praça Corvetto, S. Lourenço, etc.

Almoço no restaurante da estação.

15,25 h. p. Génova (P. P.), no expresso 144 (caruagem directa a Irun — (1. 2. cl., «couchettes» 1. 2. cl.). Jantar no comboio (merenda da viagem).

29/9 — Pequeno almoço (serviço ambulante).

12,33 h. c. Irun. Seguimento em autocarro para San Sebastian.

Almoço. Visita da cidade e subida ao Monte Igueldo. Jantar e alojamento.

30/9 Pequeno almoço. Condução à estação (último serviço D. T. F.).

9,28 h. p. San Sebastian no «Ibéria Express» (1. 3. cl.).

1/10 — 6,50 h. c. Lisboa (Santa Apolónia).

NA CAPA: O n/m «Estremadura», foto do Eng. Manuel Campêlo.



Contos e Novelas

Homens do Fogo

Por JORGE TEIXEIRA

TAMANINHO vivi junto das sombrias *rotundas* — cavernas de sáurios refocilantes — e dormitei embalado pela melopeia dos silvos clamorosos.

Meu pai foi maquinista. Aos dez anos já me empoleirava nos *tenders* bojudos, a contemplar *manilhas* de oiro dos *pavilhões* e sorvendo, com delícia, fuliginosas emanações de hulha brava — que me vestia de preto, entornando-me nos bibes sua cacimba negra.

Mordido de curiosidade, escapulia-me de casa, sôfrego de saber como *aquilo era por dentro*. Sobre o cachaço dos *cavalos de fogo*, dormentes sob as arcadas de grande recoiha, comprazia-me sôzinho, a fantasiar hiperbólicas aventuras, ousados rasgos de coragem, imaginosas tragédias negras de que eu era sempre — pois então? — o inverosímil protagonista.

Cabecita enfiada na goela aberta da fornalha, como em guilhotina — sufocavam-me hálitos de enxofre, gases e cinzas, ao bradar para o ventre da grande alimaria, esvasiada de fogo:

— *Uh! Uh!*... e a minha vozita débil, ressoando forte a multiplicar-se na abóbada cúprica, punha-me calafrios no dorso e gelava-me de terror.

Maquinistas e fogueiros, eram os ídolos da minha reverente admiração.

Quanto estremecia os possantes *homens do fogo*, medalhados de óleo, enérgicos e valentes, sujos de carvão mas fortes como titãs dentro da honrada indumentária de zuarte cor do céu!

Meus olhos espantados liam-lhes a bravura indomável nas rígidas expressões da face, na desenvoltura franca dos seus gestos e na firmeza rude das palavras.

Surda ambição tresloucava meus sonhos juvenis, desejos de imitar os cavaleiros de fogo, em correrias de avião, à luz das rubras alvoradas, por esse vasto mundo fora!

Rendido às minhas súplicas, meu pai levou-me, algumas vezes, na sua velha máquina — SS 67 — em viagens mais curtas. Oh! que inefáveis momentos!

Por eles não trocaria as maiores venturas deste mundo.

Como se morderiam de inveja príncipes e milionários, neurasténicos de abundância e inactividade,

se me vissem debruçado no corrimão da máquina, bêbado de alegria, cabelos revoltos ao vento, na volúpia da velocidade! O turbilhão retalhava-me as carnes em furiosas bofetadas; ao alto, nuvens de fumo e poeira eram lava cinzenta de vulcões onde chuveiros de pirilampos faiscavam!

E na vertigem da marcha — inchado verme a cavalgar os astros — aqülei o monstro contra as ventanias ululantes:



Preso ao *pavilhão* o maquinista vigia e comanda, espreitando as *paralelas*...



ESTADOS UNIDOS

O caminho de ferro e os transportes suburbanos

OS americanos estão a melhorar intensamente os caminhos de ferro para o serviço das cidades e dos seus subúrbios tentaculares.

Numerosos artigos publicados na imprensa testemunham um movimento de opinião, inquieta com as dificuldades financeiras em que se debatem numerosas empresas ferroviárias, enquanto o Governo federal gasta sem conta com as infra-estruturas das estradas ou dos transportes aéreos.

Assim, o jornalista Sidney Fried publicou no «New York Times» de 20 de Outubro de 1961 um

longo artigo consagrado à «próxima revolução dos transportes e às consequências que ela poderá ter sobre os transportes ferroviários e por estrada».

Dando nota do congestionamento inquietante da circulação nas cidades devido ao aumento contínuo do número de automóveis, Sidney Fried é de opinião que o futuro pertence aos meios de transporte em massa, tais como o caminho de ferro. Este oferece, além disso, a vantagem de não agravar a poluição cada vez maior da atmosfera urbana.

Não será necessário, pois, diz o autor, construir, com grandes despesas, auto-estradas que levam os automóveis ao coração das cidades ameaçadas de asfixia, mas sim modernizar, com despesas muitíssimo menores, as redes ferroviárias dos subúrbios e a rede do metropolitano.

«— Eia! avança, leão! avança leão!»

No regresso, exibia as mãos tismadas, os cabelos em remoinhos e as nódoas que medalhavam meus fatos — perante os da minha igualha — «aqueles ranhosos que não tinham pais maquinistas!» — E, para vê-los roídos de inveja, jactava-me, impando mentirosas canseiras:

«— Sufa! Vim agora a fazer de maquinista na máquina de meu pai. Aquilo é duro! Vocês não fazem ideia, porque mal sabem brincar aos comboios...»

* * *

Compreendo-vos hoje melhor, impávidos amigos! porque ausculto a epopeia grandiosa que é a vossa austera vida!

Nos longos trajectos, sob cálida atmosfera de forno, suais esmagados de responsabilidades e enfebrecidos de calor.

Presos ao pavilhão, como em crânios de monstros antidiluvianos — o fogueiro engorgita passadas de escuro alimento nos gorgomilos do mastodonte — o maquinista vigia e comanda, espreitando as paralelas através dos *postigos* — onde a Morte ensaia estúpidos *cans-cans*.

Quantos cuidados, quantas canseiras e perigos!

O rigoroso cumprimento do horário, as precauções nos troços deficientes da linha, as rampas, os declives, a sinalização — linguagem misteriosa feita de bandeirolas, pranchas, postes, lanternas, lampiões, semáforos e discos, num arco-íris da segurança — brancos, azuis, negros, verdes e vermelhos!

E ainda o funcionamento racional dos freios, a

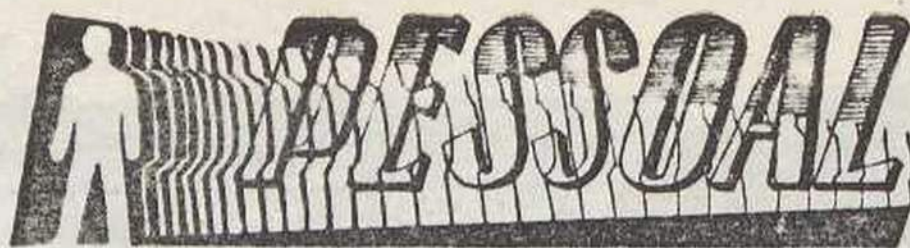
inteireza do trem, as ondulações do solo, os mil cuidados com o braseiro devorador, a água e a caldeira que referve e chia — e o proficiente manejo do maquinismo — volantes, torneiras e manípulos — toda a medula espinal do colosso. A faina do fogo, que animada! A cada refeição de hulha negra, as chamas irrompem, redemoinham, estorcem-se, bailam e bracejam, crispando línguas rubras pela boca da fornalha; e lambem-na, congestionadas, doidas por se libertarem da abóboda que as esmaga. O fogueiro, ante a invasão do fogo, segurando a pá esbraseada, estatualiza soberbas atitudes de defesa, ora avançando, ora recuando, como esgrimista exímio, ante o cachão das labaredas — sibilantes víboras vermelhas. Os manípulos luzentes, incrustados no bojo negro, mordem raivosas queimaduras que poem as mãos empoladas.

E os homens do fogo seguem levados no furacão, cada qual no seu canto, alheios à vida que freme, lá atrás, na barulhenta mole dos vagões.

Aos seus olhos crestados os *postigos* são *écrans* de maravilhas, onde se desenrola o cenário pulcro da Natureza, paisagens, aterros, viadutos e pontões, rolando em catadupa sob a fúria da marcha ciclópica.

Cinéfilos eternos, seus olhos saturam-se das chamas e buscam, ávidos de cor, a paisagem fresca e luminosa que foge, foge sempre, agredida pelas longas calhas pontiagudas.

Inigualável e bizarro *filme* é esse, que descerra ignotos deslumbramentos e se esfuma de tragédia nos mais emocionantes episódios



PROMOÇÕES E NOMEAÇÕES

A contar de 1 de Julho último, foram aprovadas as seguintes promoções e nomeações:

A Subchefe da Divisão do Material e Tracção — o Engenheiro João da Cunha Monteiro.

A Chefe do Serviço de Oficinas — o Engenheiro João Neves de Noronha.

A Engenheiro de 1.ª classe — o de 2.ª classe: Fernando Lopes Guerra.

A Engenheiros de 2.ª classe — os de 3.ª classe: António Feliciano de Oliveira Santos e Flávio de Sousa Silva e Sá.

A Engenheiros de 3.ª classe — os Engenheiros ajudantes: Abílio António de Campos Macedo e Augusto Carlos de Roma Barreiros Mónica.

A Subchefe de Serviço — o Inspector de Contabilidade, Luís António Andrade Gil.

A Inspector de Contabilidade — o Chefe de Escritório, Alfredo dos Santos Diogo.

A Inspector de Zona — o Inspector de Tracção, Evaristo Monteiro.

A Agente Técnico de Engenharia de 1.ª classe — o de 2.ª classe, João Lopes Matias.

A Agentes Técnicos de Engenharia de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Júlio Gonçalves e Fernando José Ferreira Ribeiro.

A Subchefes de Escritório — os Chefes de Secção, António Ricardo Ferreira, Verotídio Rodrigues Garcês, António Eusébio Pereira Neto e Jaime Pedro.

A Chefes de Secção — os Escriurários de 1.ª classe, Ulpiano Freitas dos Reis e Abreu e Armindo Ribeiro e Silva.

A Escriurários de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Manuel Augusto de Azevedo Sequeira e Silva, António Maria da Silva, António Lopes Valentim da Silva, Leonel Henriques Pereira, Afonso Luís Ferreira de Jesus, António da Silva Coronha, Raul do Carmo Sequeira, António Lopes Caiado, Virgílio Dias Lopes, António Nunes, Augusto Miranda Mendes de Carvalho, Arnaldo Pinto de Carvalho, Júlio Teixeira Vieira da Silva e Joaquim Garrido Ramos.

A Escriurários de 2.ª classe — os de 3.ª classe, António Rodrigues, Manuel Fernando Dias Almeida, Ernesto Dinis da Silva Borrego, João Serrano, Samuel Duque Simões dos Reis, Cândido Poças Martins Pedrosa, Carlos Brás, António Alexandre Pinto Castanheira, Lourenço Afonso Pereira, Francisco Mário Rodrigues Farinha, Joaquim Veríssimo, Jorge Martins da Silva, Maria Luísa Soares Correia Marinheiro, Lucinda da Paz Pais, Ivone Maria dos Santos, Ilda Nunes Reis Saramago, Ilda da Costa Simões Moutinho e Cecília Pinheiro Arruda.

A Caixeiro Principal — o Caixeiro de 1.ª classe, Ricardo Mendonça Avelar.

A Caixeiro de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Aurélio de Almeida Marques.

A Caixeiro de 2.ª classe — o de 3.ª classe, José Gonçalves Pereira.

A Contínuos de 2.ª classe — os Serventes de 2.ª classe, Sebastião Feliciano Silvestre, Manuel Mendes do Rosário, José Vicente Domingues e Francisco Manuel Júlio.

A Subchefes de Depósito — os Chefes de Maquinistas, António de Deus, Francisco Augusto Pimenta e César Guedes dos Santos.

A Maquinistas Principais — os de 1.ª classe, Pedro Alves Elias, Daniel de Jesus Vicente, Antero Fernandes, José dos Santos Álvaro, Joaquim Figueiredo e Álvaro Simões de Almeida.

A Maquinistas de 1.ª classe — os de 2.ª, Alberto Nery Maria Sousa Parreira, José dos Santos, António Eusébio Comprido, Crispim José Duarte, Lino Soares dos Santos, António Girão de Seica, Júlio de Oliveira Araújo, Baltazar Loução, José Viegas Parracho, Aníbal Barreto, Jaime Antunes, José Roque Leal, Manuel Augusto Teixeira S. Leite, Feliciano Alves Casquilho, Manuel Joaquim Aleixo, Manuel Joaquim Moreira, António Pereira, Manuel José Rodrigues, Ramiro Pedro Lopes, Abílio Lopes Ferreira, Vasalim Carmona, Alfredo Pereira dos Santos, Joaquim da Silva Frade, José Dias Vieira, Victor Augusto, Tomé Calado Pratas, Amílcar Mateus Claro, Jacinto Lopes Gama, Albino José da Silva, Miguel dos Santos Júnior, Francisco Rebelo, José Maria Pinto Resende, Agostinho Ferreira da Silva, Carlos dos Santos Maurício, Francisco Monteiro de Campos, Jorge Marta Francisco, José Maria Abreu da Costa, Américo Rodrigues Figueiredo, Manuel Soares de Oliveira, Eduardo Soares David, Artur Onofre Barbosa e Manuel Moreira Tavares.

A Maquinista de 2.ª classe — os de 3.ª classe, José Rafael, Manuel Ferreira Sousa Carneiro, José Eduardo da Costa, Francisco Ponte Viegas, António Joaquim Moreira Jorge, Joaquim Travasso Cera, João Lança Marques, Sílvia Rodrigues Marques, José de Sousa, Hilário Jesus de Sousa, Alfredo Marques, João

Fernandes Craveiro, Francisco da Silva, José de Sousa Paiva, António da Costa e Silva, António Ribeiro Júnior, José Bragança, José Carlos Nunes, Francisco Henrique, Daniel Pinto, João Ferreira Gomes, Manuel Pires, José Primo de Oliveira, Arlindo Duarte Caseiro, Francisco Lourenço e Valentim Macedo da Silva.

A Maquinistas de 3.ª classe — os Fogueiros de 1.ª classe, José Pinto Ferreira, António Pinheiro Serrano, José Bento, António Fernandes Madeira, António Guilherme da Fonseca, António Cabrita Duarte, Feliciano Maria Lopes, António Rodrigues Santiago, António José de Araújo, Manuel Pacheco, Mário Gregório Rocha, Olímpio Pires Pinto, Luís da Silva Baptista Amaral, Manuel Vaz Oliveira Loreto, Joaquim Marques Gonçalves, José Rodrigues Pereira, Eduardo Barbosa, Francisco Maria Gaudêncio, Rodolfo Costa, Joaquim José Sebinha, Manuel Pereira da Silva, Francisco António Jacinto, António Augusto Correia, Joaquim António de Oliveira, António Rodrigues Serra, José Francisco, Augusto de Sousa, Agostinho de Almeida, Joaquim Alves Grácio, Mário da Conceição Vieira, José da Costa, Aníbal Francisco Rodrigues, Bernardino Pinto Moreira Barbosa, José de Araújo Matos, José António Estrompa, António Oliveira Cecílio, Manuel Gomes, Octaviano Augusto da Costa, Manuel Mendes Louro, Rodrigo Messias Condeço, José Bernardino Guerreiro, Manuel de Brito Loição, Dinis Ferreira Ribeiro, Joaquim dos Santos, António Gaspar Canais, António Baptista Velês, Manuel Augusto Dias, Francisco Teodósio Neves, Luís Lopes Ribeiro, Angelo Veríssimo Figueiredo e Sá, Francisco Ramos Torres, José Pinto Ribeiro Barbosa, Ernesto Jesus Sousa Pereira, Bernardo Vieira de Sousa, Amílcar Sebastião Aranda e Armindo da Costa e Sá.

A Revisor de material de 2.ª classe — o de 3.ª classe, Salvador Ezequiel Fernando.

A Ajudantes de Revisores de material — os serventes, Manuel Gonçalves Bonifácio, Alberto Lopes Cravo e José Pereira.

A Chefes de Brigada do Grupo A — os do Grupo B, das Obras Metálicas, Luís de Sousa Vasconcelos e António Ferreira Torres.

A Operários de 1.ª classe do Grupo A — os do Grupo B, das Obras Metálicas, Francisco Oliveira Carvalho e Joaquim Calado Serra.

A Operário de 2.ª classe do Grupo A — o do Grupo B, das Obras Metálicas, José Maria Bento.

A Operários de 3.ª classe do Grupo A — os do Grupo B, das Obras Metálicas, Joaquim Maria Ferreira, Jaime Rodrigues Barge, Victor Pinto de Oliveira, Gregório Marreiros, Joaquim da Costa Neto, José de Pinho, Manuel Maria Rodrigues Barge, Eurico Alves da Silva e Manuel Luís.

A Operários de 4.ª classe do Grupo A — os do Grupo B, das Obras Metálicas, Manuel Augusto Rodrigues Repinaldo, Jacinto Marques Ventura, Manuel de Sá Fernandes e Manuel Fernando Gilvás Catarino.

A Operário de 2.ª classe do Grupo B — o de 3.ª classe, Grupo B, das Obras Metálicas, Serafim Marques Branco.

A Operários de 3.ª classe do Grupo B — os de 4.ª classe, Grupo B, das Obras Metálicas, António Valente de Oliveira, Manuel Ferreira Rodrigues Júnior, Manuel Augusto Pereira da Silva, António Maria de Oliveira, António Magalhães, António Rodrigues Ferreira, Salvador Valente de Almeida, José Pinheiro, António Parente, António Cândido Maciel da Cunha, Mannel Jerónimo Fernandes, Manuel Alves Nunes, Júlio Maria Fontinha, David Sousa, António Lopes, Manuel Martins Cheles e António Carmo Coelho.

A Operários de 4.ª classe do Grupo B — os Assentadores e Serventes, João de Oliveira Mateus, Joaquim Raul Pinto Ribeiro, José Henrique Fiens, Luís Gaspar, Manuel Rocha Lourenço e João Gralha Fiens.

A Operário de 1.ª classe do Grupo B — o de 2.ª classe, Grupo B, das Oficinas de Creosotagem, António Eduardo.

A Operários de 2.ª classe do Grupo B — os de 3.ª classe, Grupo B, das Oficinas de Creosotagem, António Cotovio, António Lopes Terramoto e Manuel Jerónimo Costa.

A Operários de 3.ª classe do Grupo B — os de 4.ª classe, Grupo B, das Oficinas de Creosotagem, José Maia, Albino Alexandre Alfredo, Luís Pires e João Oliveira.

A Operário de 4.ª classe do Grupo B — o Servente, José Afonso.

A operários de 1.ª classe do Grupo B — os de 2.ª classe, Grupo B, da Conservação de Edifícios, Abel Pereira, Manuel Almeida e António Tomás.

A Operários de 2.ª classe do Grupo B — os de 3.ª classe, Grupo B, da Conservação de Edifícios, Augusto Carvalho, Manuel Fernandes, Anselmo Soares da Silva e Francisco Lopes.

A Operários de 3.ª classe do Grupo B — os de 4.ª classe, Grupo B, da Conservação de Edifícios, José Vicente, Virgílio Correia, Manuel Henriques, João Martins Barbosa e António da Silva Motas.

A Guardas de P. N. de 2.ª classe — as de 3.ª classe, Eva da Conceição Conde, Maria Augusta dos Santos Serrano, Maria do Rosário Rodrigues, Maria da Saudade de Jesus Abrantes, Isaura Frederica da Conceição, Dulce da Encarnação de Deus Bilro, Josefina Maria Ferreira, Maria da Conceição Geadas, Olívia Barreto Pires, Idalina da Conceição, Bernardina Martins de Compos, Maria António dos Anjos, Maria Preciosa Gomes, Maria Ventura Matoso, Laurinda de Jesus Correia, Maria de Jesus, Aurora Maria Tomaz, Eugénia Barbeiro Barreiros, Rosélia Augusta B. Cangalhos, Rosa Conceição Ceia, Mariana Garcia Rogado, Maria Emília Barata de Lima, Felismina Ferreira, Cândida Maria da Conceição, Isolina de Aguiar Almeida, Lize da Soledade Bazareu, Maria de Fátima Cerqueira do Paço, Guiomar Jesus Romana, Antonieta Vieira Domingos, Amélia Rodrigues, Ludovia Eduarda Patarata, Jacinta Maria Brito e Maria Teresa de Jesus Rosa Mansinho.

A Chefes de distrito — os Subchefes de distrito, Joaquim Sanches Gonçalves, Augusto Anastácio Santos, João Varela Rovisco, Luís Pinto Nogueira e Abel Francisco dos Santos.

A Subchefes de distrito — os Assentadores de 1.^a classe, Laurindo Morais Henriques, Agostinho Porto, António Francisco, João Dias Margarido, Joaquim António, Ventura Cabrita Belchior, Adérito Jesus Pinto, Manuel Lopes Ferreira, José de Sousa, Manuel Sequeira, José Almeida Caetano e António Faisco.

A Assentadores de 1.^a classe — os de 2.^a classe, António Dias Belo, Albino Jorge, Valentim dos Santos Coimbra, António de Matos, Júlio Eugénio Gonçalves, José Maria, Raul Lopes de Oliveira, José Cabral, Elísio dos Santos, Manuel Salvador Mulas, Manuel Afonso dos Santos, António Bravo, Armando Augusto Ferreira, António Ferreira, António Boavida Simão, José da Silva Gil, Américo Cardoso Rosa, Leandro Cardoso Dias, Manuel Joaquim Casanova, Manuel Nunes, Leonel Gomes Roque, António Góis de Oliveira, Manuel Esteves, José Mendes Santos Paixão, António Pereira, José Maria de Sousa Júnior, José Manuel Gomes Rodrigues Martins, José Nobre Gaspar, António Ferreira Gil, Américo Pereira dos Santos, José Joaquim Faro-leiro Silvério, Joaquim Rito Faisca, Adelino António Valério, Mário Nobre Marques, Manuel Teixeira, Joaquim Moura Pires, António do Espírito Santo Ferreira, Sérgio Pereira Tarouca, Américo Domingos Margarido e José Vital Dias.

A Condutor de dresina — o Assentador de 1.^a classe, Manuel Elvas Soeiro.

A Soldadores de fiadores de 2.^a classe — o Servente de 3.^a classe, Luís Gonçalves Rosa e o Assentador de 1.^a classe Manuel Henriques Costa.

A Fiéis de armazém de 1.^a classe — os de 2.^a classe, Carlos de Jesus Gameiro, Manuel Figueiredo, José da Costa Aires e Josué António de Amorim.

A Fiéis de armazém de 2.^a classe — os de 3.^a classe, Julião Pinto Mergulhão, Joaquim Guerreiro, António Tomé e João Leonardo Tairocas

A Fiéis de armazém de 3.^a classe — os Serventes de 1.^a e 2.^a classes, António Rosa da Encarnação, André Fernandes Rocha, António da Luz David Cunha, José Alves Parreira, Casimiro José Arrebenta, Ventura da Silva, Narciso Lopes, Francisco Feiteiro, Manuel Neves Paixão Novo, Joaquim Ferreira do Vale e António Augusto Lourenço Miranda.

A Serventes de 3.^a classe — os Eventuais, Carlos Dias Chaves dos Reis, Manuel Peleja Godinho, Manuel de Matos Pires, Mário Alberto Simões Figueira, João Farinha Maia, Francisco de Sousa e Daniel André Lourenço Amaral.

A Capatazes de manutenção — os Serventes e Ajudante de Revisor de material, José Albertino Gomes, Aurélio Mendes Mugeiro, Ricardo Rodrigues de Oliveira, José Brito da Silva, Manuel Felizardo, Sabino Francisco de Sá, António Pinto, Justino dos Reis, José Vieira de Sousa, Joaquim Luís de Sousa, Serafim Ferreira, Alfredo de Jesus Lameira, José Vieira, José Moreira Ribeiro, António da Cruz Bravo, Frederico Ferreira Teodósio, Joaquim Ferreira Teodósio, Francisco da Costa, António Maria Ventura, António Matias Ferreira, João Nobre Marques, José Júlio Ferraz Limede, José Cristóvão Matos Gaspar, Manuel Simões Torais, Olímpio Rodrigues Pinto, Manuel Coelho Baptista Barreta, Manuel Pimpão de Oliveira e Manuel Gonçalves.

A Contramestre de 1.^a classe do Grupo B — o de 2.^a classe do Grupo B, Luís António Coelho.

A Contramestres de 2.^a classe do Grupo B — os Chefes de brigada do Grupo B, das Oficinas de Tracção, Henrique Coelho Tavares, Leonel Augusto de Sousa e Manuel Marques Almeida.

A Chefes de brigada do Grupo B — os Operários de 1.^a classe do Grupo B, das Oficinas de Tracção, João Ferreira, Alfredo Santos Bolina, João Antunes, Manuel Mendes Alves, José Carlos Baptista, Fernando Dias Costa, Manuel Sousa Parreira, João Ferreira Agostinho, José Ferreira da Cunha, António F. S. Gabriel, Manuel Dias da Silva, Afonso Teixeira Melo, Fernando Silva Freitas, Henrique Torres Pina, António Maria Marques e Joaquim Santos Simões.

A Operários de 1.^a classe do Grupo B — os de 2.^a classe, Grupo B, das Oficinas de Tracção, António Pedro Crispim Júnior, Carlos de Sousa, Manuel Filipe Miranda, Miguel Ferreira C. Anjos, José Luís Lopes, Luís Jorge Oliveira, Francisco Martins Branco, Domingos Soares, Justino Fernandes Oliveira, Domingos António C. Piloto, José Pedro Moreira, José Francisco Aleixo, Manuel José Vieira, Manuel Gameiro Júnior, Pompílio Pinto Faria, José Pinto Barriga Júnior, António Rodrigues Silva, Eduardo da Silva Galinha, Manuel de Oliveira Lúcio, Ricardo Morgado Gonçalves, Manuel Ribeiro Bento, Luís Mineiro, Álvaro da Silva Simões e José Vasco Lopes.

A Operários de 2.^a classe do Grupo B — os de 3.^a classe, Grupo B, das Oficinas de Tracção, Carlos Gameiro Borges, Manuel Francisco Areias, João Semedo do Rosário, Fernando Pedro Garcia, José Mendes dos Santos, António Rodrigues Silvano, José Fernandes da Cruz, José António Vagos Monteiro, António Ferreira Coelho, Joaquim José da Silva, José Pedro Amador, António Santos Morais, Ângelo Caetano, Alcides Henriques, Joaquim Pedro Brito, José Pedro, António Guilherme, Alfredo dos Santos, Francisco dos Santos Pireza, Florindo S. Santos Júnior, Júlio Matias, José Gomes Pinto, José Correia Sobral, António Augusto Moura, Miguel Gomes, Francisco Dias Branco, António Moreira Gomes, Manuel Jorge Escudeiro, António Manuel de Carvalho, José Francisco de Abreu, Henrique da Silva Antunes, José Faustino Nogueira Júnior, Joaquim Tomaz, Henrique Alves, Ângelo Magalhães Cardoso, Francisco Carvalho Subtil, Manuel Inocência Vicente, Augusto Victor R. Cardoso, José da Costa Vital, António Henriques da Silva, João Augusto T. Costa, Manuel Esteves Ferrão, Joaquim Campos Júnior, Manuel Narciso, Idalino Azevedo, Manuel Gameiro, Manuel Alves Breites, José Augusto Duarte, Francisco Leandro Machado e António Marques L. Nicolau.