



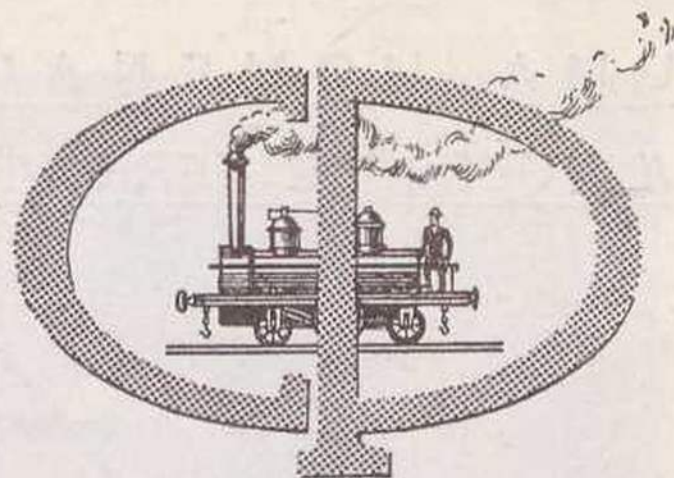
# *Boletim da C.D.*

NÚMERO 429

MARÇO DE 1965



# Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 429 • MARÇO 1965 • ANO XXXVII • 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

## Ferroviários agraciados pelo Chefe do Estado



[E]m sessão solene realizada no Ministério das Comunicações, o titular daquela pasta, sr. eng. Carlos Ribeiro, procedeu à entrega de mercês honoríficas de vários graus da Ordem do Infante Dom Henrique a alguns ferroviários distinguidos pelo Chefe do Estado em atenção aos bons serviços prestados, nomeadamente na organização e condução de comboios presidenciais.

A homenagem — extensível a todos os ferroviários, como o Ministro acentuou — pretende significar o apreço pessoal do Senhor Almirante Américo Tomás pelos servidores da via férrea, cuja dedicação e competência, postas à prova em condições tantas vezes difíceis, têm merecido o reconhecimento e a simpatia do venerando Presidente da República.

Foi um acto muito honroso este — que não podia deixar de sensibilizar profundamente o nosso sentimento profissional de ferroviários.



## UMA HOMENAGEM A TODOS OS FERROVIÁRIOS



# Agentes da Companhia distinguidos pelo Chefe do Estado com a Ordem do Infante D. Henrique

A ENTREGA DAS MERCÊS HONORÍFICAS  
FOI FEITA PELO MINISTRO DAS COMUNICAÇÕES

*Deposito a maior esperança nos destinos do caminho de ferro, porque sem ele não pode haver progresso económico no País — afirmou o Ministro Carlos Ribeiro*

JÁ por diversas vezes temos feito justa referência ao cuidado e apuro do pessoal ferroviário encarregado da organização e condução dos comboios presidenciais que têm conduzido o Chefe do Estado, nas suas deslocações oficiais, por grande parte do País e até ao estrangeiro — como foi o caso da triunfal viagem do sr. Almirante Américo Tomás, em 1961, a Madrid.

Muito para além do simples dever desses funcionários, constata-se inequivocamente o orgulho de todos pela escolha presidencial do comboio, como meio de locomoção, e pelo contributo, assaz modesto embora, que o caminho de ferro tem dado à forma impecável como sempre têm decorrido tais viagens.

Resolveu agora o venerando Presidente da República significar o seu apreço e reconhecimento pela dedicação e competência dos ferroviários que mais directamente tiveram a honra de o servir e com ele privar, outorgando-lhes, num gesto muito generoso que ampliou a toda a classe de servidores da Companhia, sem distinção de especialidades ou

de hierarquias, vários graus da prestigiosa Ordem do Infante D. Henrique.

Foram distinguidos os seguintes funcionários:

### *Comendador da Ordem do Infante D. Henrique*

Eng. António Alves Gomes Leal — chefe do Serviço de Tracção e Material Circulante

Eng. Adriano da Silva Baptista — chefe do Serviço do Movimento

### *Oficial da Ordem do Infante D. Henrique*

Francisco António de Lima — inspector de Zona  
José Martins Gomes — inspector principal de Exploração

### *Cavaleiros da Ordem do Infante D. Henrique*

Manuel Joaquim Bento — chefe de maquinistas  
Ângelo Pinto dos Santos — revisor de bilhetes principal

### *Medalha de prata da Ordem do Infante D. Henrique*

José de Oliveira — servente de 1.<sup>a</sup> classe



Para alguns leitores menos esclarecidos precisamos que a Ordem do Infante D. Henrique foi instituída por Decreto-lei n.º 43 001, de 2 de Junho de 1960, para premiar serviços de assinalado mérito prestados ao País por indivíduos ou instituições, nacionais ou estrangeiros. Conferida em homenagem ao Infante e à figura que evoca, a Ordem compreende os graus de grã-cruz, grande-oficial, comendador, oficial e cavaleiro e duas medalhas, uma de ouro e outra de prata, e ainda o grande colar da Ordem, este destinado unicamente a Chefes de Estado.

Para a entrega das condecorações realizou-se, no dia 20 de Janeiro último, no Gabinete do Ministro das Comunicações, uma sessão solene.

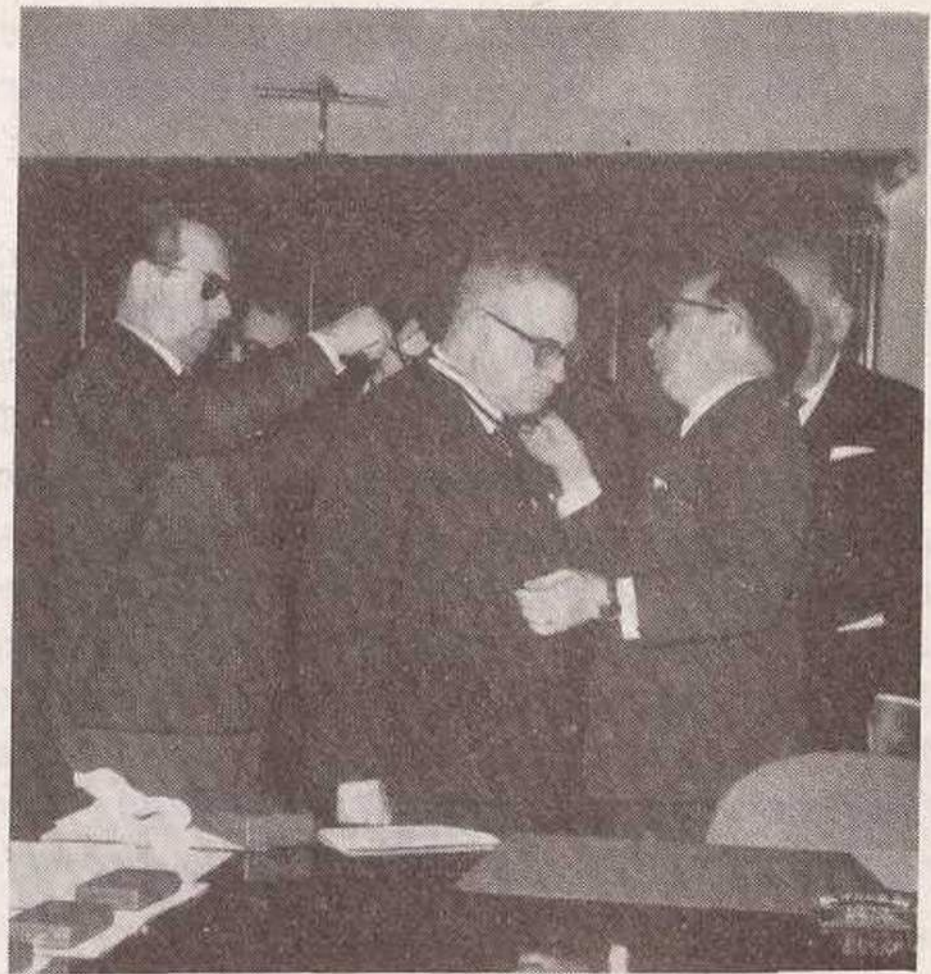
Estavam presentes, além do Ministro, os srs.



Eng. António Alves Gomes Leal, chefe do Serviço da Tracção e Material Circulante — Comendador da Ordem do Infante D. Henrique

eng. Miranda Coutinho, director-geral de Transportes Terrestres, prof. doutor Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da Companhia, eng. Espregueira Mendes, director-geral, e dr. Élio Cardoso, editor do *Boletim da C. P.* Presentes, igualmente, o chefe do Gabinete do Ministro, dr. Manuel Gonçalves, e o secretário, sr. Juvenal Coutinho.

*Dirigindo-se aos agentes galardoados, o Ministro num brilhante improviso que calou bem fundo nos ferroviários presentes pela justeza das suas afirmações, disse ser um*



Eng. Adriano da Silva Baptista, chefe do Serviço do Movimento — Comendador da Ordem do Infante D. Henrique

*mero intermediário entre o sr. Presidente da República e a massa de pessoal do sistema de comunicações ferroviárias, representada ali por um pequeno grupo de dedicados funcionários com quem o Chefe do Estado mais intimamente contactou nas suas viagens.*

*E afirmou:*

*«O gesto ultrapassa este pequeno grupo e pretende abranger todos os funcionários*



Eng. auxiliar Francisco António de Lima, inspector de Zona — Oficial da Ordem do Infante D. Henrique



da C. P. — os humildes executantes, os de nível intermédio, como os de escalão superior e da própria Administração.»

Aquele membro do Governo disse, depois, que trabalham presentemente na C. P. 26 mil ferroviários, trabalho de que depende, em muito, o progresso da economia e o nível de vida dos portugueses. E se é óbvio que nem todos possam ser óptimos funcionários, a dedicação, a competência, o brio profissional e a vontade de bem servir do nível médio, é francamente boa. E isso — acentuou ainda o Ministro — apesar das agruras e vicissitudes financeiras que a Empresa tem sofrido e que repercussivamente se reflectem no pessoal.



José Martins Gomes, inspector principal de exploração  
— Oficial da Ordem do Infante D. Henrique

*E a terminar:*

«O Ministro deposita a maior esperança nos destinos do caminho de ferro — porque sabe bem que sem caminho de ferro não pode haver progresso económico no País. E fundamenta legitimamente essa confiança não só na qualificação dos técnicos da via férrea mas também na reorganização da Empresa e no seu novo reapetrechamento — o que permitirá melhor servir o País, da exacta forma que o País carece.»



Manuel Joaquim Bento, chefe de maquinistas  
— Cavaleiro da Ordem do Infante D. Henrique

Procedeu-se em seguida à imposição das insígnias, acto feito pelo Ministro que teve, para cada agente, palavras de simpatia e congratulação.

Em nome dos agraciados falou o sr. eng. António Gomes Leal, que disse:

«Senhor Ministro:

Dignou-se Sua Excelência o Senhor Almirante Américo Tomás, venerando Chefe de Estado, hon-



Ângelo Pinto dos Santos, revisor de bilhetes principal  
— Cavaleiro da Ordem do Infante D. Henrique





José de Oliveira, servente de 1.<sup>a</sup> classe — Medalha de prata da Ordem do Infante D. Henrique

rector-Geral, a amabilidade de nos terem acompanhado neste momento, distinguindo-nos com a sua presença.

Vossas Excelências conhecem bem — e o Senhor Ministro acaba justamente de o confirmar — o interesse de todo o pessoal da Empresa, desde o mais modesto servidor ao mais qualificado dirigente, pelo desempenho da importante tarefa atribuída aos Caminhos de Ferro; mas justo será referir aqui, com a evidência devida, que esse interesse de todos, esse agrado, se multiplica quando se trata de servir directamente Sua Excelência o Senhor Almirante Américo Tomás. É que os ferroviários sentem o alto prestígio do cargo que Sua Excelência exerce com superior dignidade e acrisolado espírito de sacrifício. Por isso, nos consideramos muito e muito honrados por prestarmos a nossa modestíssima cooperação no cumprimento de um dever — que igualmente nos cabe na qualidade de ferroviários.»

rar-nos com a distinção que acabamos de receber.

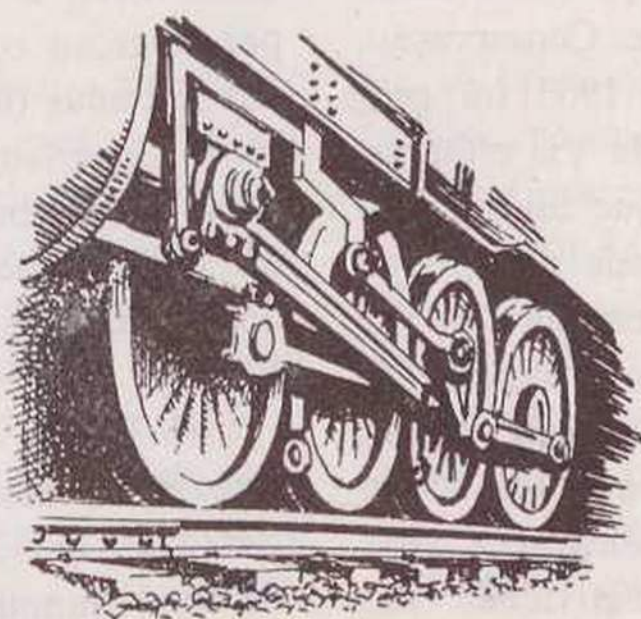
Cabe-me o privilégio — por ser o mais velho — de, em nome de todos, expressar a Vossa Excelência o nosso mais profundo agradecimento pelo significado que se quis imprimir a este acto.

Rogo a Vossa Excelência seja intérprete junto do venerando Chefe de Estado das nossas mais respeitadas homenagens e muito sinceros agradecimentos pela honra que se dignou dispensar-nos.

Agradeço também ao Ex.<sup>mo</sup> Presidente do Conselho de Administração da Companhia e ao Ex.<sup>mo</sup> Di-



O sr. eng. Gomes Leal, em nome dos ferroviários galardoados, agradece ao Ministro as condecorações concedidas





## REFORMAS

## Eng. António Ferrugento Gonçalves

**P**ASSOU à situação de reformado em 1 de Janeiro último o sr. eng. António Eduardo de Andrade Ferrugento Gonçalves, subchefe da Divisão da Via e Obras.

Entrou para o serviço da Companhia em 21 de Agosto de 1918, como subchefe de secção e colocado no Serviço de Estudos, onde prestou serviço até 1 de Janeiro de 1920, tendo entretanto sido promovido a chefe de secção.

Nesta última data foi transferido para a Inspecção de Material e Electricidade, sendo em Março desse ano promovido a inspector. Novamente em Outubro de 1920 foi promovido a engenheiro adjunto e colocado no Serviço de Estudos e Abastecimentos.

Em 1 de Janeiro de 1927 ascendeu a eng. subchefe do Serviço de Estudos, até 1 de Janeiro de 1930, sendo nesta data colocado no Serviço de Abastecimentos onde se manteve até 1/1/1947, porém com uma interrupção de cerca de quatro anos (1937 a 1941), em que prestou serviço como adjunto da Divisão da Via e Obras. Em 1942 foi promovido a eng. chefe do Serviço de Abastecimentos.

Em Janeiro de 1947 foi colocado como adjunto da Divisão, até 1 de Julho de 1960, sendo então nomeado eng. chefe do Serviço de Conservação.

Finalmente em 1 de Julho de 1963 foi promovido a eng. subchefe da Divisão da Via e Obras, até ao fim de 1964, data esta em que foi atingido pela inexorável lei do limite de idade que privou esta Companhia de tão dedicado servidor.

O sr. eng. Ferrugento Gonçalves durante os 46 anos em que serviu a C. P., demonstrou sempre, em todos os trabalhos e serviços que lhe foram confiados a maior competência, dedicação e zelo.

Técnico distintíssimo, a sua actividade nos

Caminhos de Ferro foi muita e variada. A ele se deve a introdução na C. P. dos métodos geo-hidrológicos para pesquisa de águas, tendo sido autor de numerosos projectos de construção civil, construção metálica e de novas pontes.

Os seus relatórios técnicos sobre desabamentos de trincheiras e a sua acção como Delegado da C. P. na Comissão nomeada por portaria de 29/10/1952 para tratar da consolidação da encosta das Portas do Sol, em Santarém, foram assaz valiosos.

Foi também um dedicado colaborador do Prof. Eng. Vicente Ferreira em vários trabalhos e nomeadamente no projecto da variante do Rego-Areeiro — para estudo da construção da Estação Central de Lisboa — colaboração esta que mereceu da parte do referido Professor um justo louvor à sua dedicação e competência.

Além desta citação, constam da sua matrícula muitos louvores e referências elogiosas, concedidos pela Administração,

pela Direcção-Geral e pela chefia da Divisão.

Além da sua notável actividade na C. P. o sr. eng. Ferrugento Gonçalves foi Engenheiro do Estado, primeiro no Ministério da Agricultura, desde 1918 a 1925, tendo nesta data transitado, por honroso convite, para a Administração-Geral das Estradas (hoje Junta Autónoma das Estradas). Neste departamento prestou a sua valiosa colaboração na elaboração do Regulamento de Pontes de 1929 e chefiou até 1935, na J. A. E. a sua Secção de Pontes (hoje designada Direcção de Pontes).

Ao ilustre ferroviário — valioso colaborador fotográfico desta revista — apresenta o *Boletim da C. P.* as suas melhores saudações e votos de reforma tranquila.





## PRÉMIO DA ADMINISTRAÇÃO — 1964

# Distinguidos dois ferroviários por actos de heroísmo e abnegação

O programa de valorização do factor humano que o Conselho de Administração da Companhia em boa hora está a realizar, com compreensivo sucesso — e denodadamente se tem proposto incentivar e incrementar — figura, anualmente, a instituição do «Prémio da Administração», destinado a distinguir os ferroviários que, por actos excepcionalmente meritórios, contribuam para o prestígio da Empresa ou para a maior eficiência dos Serviços.

Assim, no final de cada ano, a Direcção-Geral dá conta, superiormente, de todos os casos que de-

dadeiras vocações, transmitidas de pais para filhos.

O «Prémio da Administração», criado em sessão do Conselho de 7 de Abril de 1960, por feliz sugestão do Administrador sr. eng. António da Costa Macedo que aos problemas do pessoal, como é do conhecimento de todos, tem devotado a maior atenção e muito do seu esclarecido entusiasmo e tacto administrativo, foi atribuído, no ano transacto, a dois modestos ferroviários da Via e Obras: Maria Odete Rodrigues, substituta de guarda de passagem de nível e Jacinto Bento Tavares Amaral, operário de 4.<sup>a</sup> classe das Obras Metálicas.

★  
A entrega do «Prémio Administração — 1964»  
à guarda substituta de P. N. Maria Odete  
Rodrigues



notem excepcional e muito apreciável actuação do pessoal, não só nas suas relações com o Público, como no que diz respeito à produtividade e à própria exploração ferroviária. Pretende-se, deste modo, premiar publicamente os ferroviários mais distintos, procedimento que servindo de estímulo à prática de outros actos meritórios, paralelamente serve o bom nome da entidade patronal e com ele um meio de transporte — o caminho de ferro — que deve justamente ser exaltado, até por ter a servi-lo ver-

A primeira, encontrando-se a substituir sua mãe no guarnecimento da P. N. ao Km 140,475 — Norte (entre Caxarias e Albergaria dos Doze), no dia 14 de Janeiro de 1964, conseguiu com iminente risco da própria vida, salvar de ser colhida e morta pelo comboio *Foguete* n.º 2, uma senhora idosa que sofria de doença mental; o segundo, salvou de morte certa e com risco também da sua vida, na estação de Vendas Novas, no dia 29 de Agosto de 1964, um passageiro que pretendia desprevenidamente atra-



vessar a linha no momento em que se aproximava um comboio.

Para atribuição dos prémios conferidos pela Administração — cujo valor é mais simbólico do que material e daí o seu mais elevado mérito — promoveu o Director-Geral da Companhia, no pas-

ral, salientando a escolha a que houve de proceder para, entre outros agentes que igualmente se distinguiram em 1964, serem indicados os dois presentes. Teve palavras de caloroso elogio para a actuação heróica e abnegada dos agentes galardoados exultando, justamente, pela repercussão que tais actos

★

O Director-Geral da Companhia felicita o operário de 4.ª classe, Jacinto Bento Tavares Amaral, também distinguido com o «Prémio Administração — 1964»

★



sado dia 15 de Janeiro, uma sessão solene que reuniu alguns dos mais categorizados funcionários da Companhia. Presentes, além do ilustre Director-Geral, os srs. engs. Júlio dos Santos, Sebastião Horta e Costa, Joaquim de Barros, Azevedo Nazareth, João Monteiro, Perestrelo Guimarães, Borges de Almeida, Óscar Amorim, Eduardo Ferugento Gonçalves e Alfredo de Sousa Costa. Compareceram igualmente os dirigentes sindicais

produzem no prestígio da Empresa. E ao fazer entrega, a cada um, dos relógios presenteados pela Companhia e da carta-louvor do Presidente do Conselho de Administração, o sr. eng. Espregueira Mendes felicitou vivamente os ferroviários premiados.

Associando-se ao acto, em nome da classe, falou também o presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários, sr. Jorge Dias Pereira que mani-



★

O presidente da União dos Sindicatos dos ferroviários, sr. Jorge Dias Pereira (à direita), saudando em nome da classe ferroviária os dois agentes galardoados

★

srs. Jorge Dias Pereira, João Inácio Martins e Gonçalo Correia.

A abrir a sessão, o sr. eng. Espregueira Mendes, em breves palavras, definiu a intenção do Conselho ao instituir o prémio de tão grande significado mo-

festou o agrado dos servidores do Caminho de Ferro por verem justamente premiados dois dos seus colegas que de forma relevante dignificam a Empresa ao serviço de uma profissão de tão grande reflexo público.



# RUMO A PATRAS

POR ARMINDA GONÇALVES

**C**ORFU. Primeiro contacto com a terra grega, do belo navio *Appia* que estabelece comunicação entre Brindisi e Patras.

São sete e meia da manhã mas a esta hora já o sol aquece a atmosfera e doira a ilha cujas belezas só pàlidamente se descortinam. Uma grande nuvem branca espelha-se no azul do mar—céu e nuvem mergulhados no oceano.

Vendedores de lembranças, de postais e de uvas deliciosas, invadiram o barco, fazem bom negócio.

O tempo é insuficiente para se desembarcar: meia hora apenas para atracação, saída e entrada de passageiros e de carros.

Vejo, pois, Corfu da amurada do barco. Mais não é possível. Esta cidade à qual a ilha deu o seu nome, é tão antiga que remota ao ano 730 A. C.. Fundaram-na os

prestes hieráticos sobressaem de entre as árvores de mais pequeno porte, dão à paisagem maior beleza.

Exactamente diante de Corfu acabam as cadeias montanhosas da costa da Albânia e começam as da costa ocidental da Grécia. Vistas de longe, estas montanhas impressionantes cujo dorso enigmático e irregular limita o horizonte, cortadas quase a pique sobre o mar dum azul arroxado, têm um aspecto desolador. De onde em onde, vêem-se algumas povoações costeiras que parecem minúsculas na lonjura e perdidas numa imensidão solitária.

O barco aporta agora a Igoumenitsa, na Grécia continental. O sol é mais ardente. Há um cais muito amplo. Saem numerosos passageiros e carros. A povoação parece aprazível. Entre o cinzento acastanhado da costa abrupta há manchas esverdeadas.

O barco rumo ao sul e vai passando entre as ilhas



O velho porto de Corfu

Coríntios e desde então até 1864, data da sua união com a Grécia, muitos foram os seus conquistadores, muitos estrangeiros a dominaram. Desde os Coríntios até aos Rusos dominaram-na Filipe e Alexandre da Macedónia, Pírrhus do Epiro, os Romanos, os Normandos e mais tarde os Venezianos e os Franceses.

Ruas estreitas e íngremes, ladeadas de velhas casas, descem até ao cais. Um castelo medieval, numa das extremidades da cidade, vigia o mar.

Toda a ilha é alcantilada. E arborizada também. Ci-

Jónicas. Já Corfu ficou lá mais ao norte. Agora fica à esquerda a Leucada, onde, outrora, do alto dum rochedo escarpado eram lançados os condenados à morte. A seguir, à direita, é Itaca que viu Penelope, durante os vinte anos em que esperou o regresso de Ulisses, seu marido, desfazer de noite o trabalho feito de dia para enganar os impacientados pretendentes à sua mão e ao seu reino. Lá atrás fica a maior de todas as ilhas daquele grupo: a Cefalónia.

O mar é calmo, absolutamente calmo. Algumas ilhas



parecem desabitadas, selvagens. A sua vegetação é rasteirinha. Para o sul, já defronte da costa do Peloponeso, fica a outra ilha Jónica. É Zante, pátria do grande poeta e escritor italiano Ugo Foscolo. À data do seu nascimento (1778) Zante fazia parte do domínio marítimo de Veneza.

nos tempos míticos : 1500 anos A. C.. Mas da antiguidade pouco mais resta do que um castelo sobranceiro à cidade da qual é atalaia vigilante assim como do mar próximo e longínquo. Dali se avista um panorama maravilhoso. O castelo foi construído no século XIII sobre as ruínas da



Patras. A cidade vista do farol

A costa grega do lado do ocidente, que vamos contornando é monótonamente escarpada. Mas é imponente. Um fenómeno cósmico pôs no mar estas montanhas da terra dos deuses.

Entre as ilhas e o continente o *Appia* vai navegando. Aproximamo-nos do Peloponeso. Levantaram-se agora carneirinhos brancos sobre a crista das ondas manchando as águas retintamente azuis mas a nossa segurança e a nossa estabilidade são absolutas.

Pela tarde o barco entra no porto de Patras que é o

antiga Acrópole. Quase tudo o mais (ruas geométricas subindo para o castelo ou descendo para o mar, largas praças de aspecto provinciano) tudo foi reconstruído em 1829, pois a cidade fora completamente arrasada em 1821, ano em que rebentou a guerra da independência.

Nos restaurantes fronteiros ao cais marítimo estão postas as mesas ao ar livre, nos passeios. É um costume grego : comer ao ar livre, gozar o fresco da tarde e da noite após um dia escaldante.

À hora em que a deixo, Patras tem um maior atrac-



Outra vista de Patras. Ao alto, o castelo domina a cidade

terceiro porto da Grécia depois do Pireu e de Salónica. Desembarcamos. Diante de nós o casario espelha-se numa vasta área à beira-mar e sobe por colinas a que servem de fundo montanhas acinzentadas.

Patras é também uma cidade antiquíssima. Nasceu

tivo. É o sol que desce agora no horizonte por detrás de nuvens cor de sangue, de formas bizarras. Um grande incêndio lavra no céu.

Ainda hoje jantarei em Olímpia.



# Secção

## PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

### CONTROLE NA SEGURANÇA DA CIRCULAÇÃO

(Continuação)

**B**ASEADO no que algumas Administrações ferroviárias têm organizado sobre o controle do tráfego ferroviário através de Postos de Comando (P. C.) e de Postos Auxiliares (P. A.) continuamos a apresentar, tal como no número anterior do *Boletim*, alguns elementos que poderão servir de achega para uma orgânica de base que se pretenda pôr em execução.

#### Acção do P. C.

2.3 — O P. C., tendo em conta o material a expedir que exista nas estações e os seus destinos, providenciará e determinará, uma ou mais vezes por dia, a circulação de comboios extraordinários de mercadorias que julgue necessários para a evacuação do material que não possa ter saída oportuna pelos comboios regulares. Os comboios extraordinários a expedir, anunciar-se-ão tendo sempre em conta :

2.3.1 — O melhor aproveitamento das máquinas e das brigadas do pessoal de Trens.

2.3.2 — As possibilidades de formação e recepção das respectivas estações de origem e terminus dos comboios.

2.3.3 — A capacidade de circulação das linhas nas diferentes horas do dia.

2.3.4 — Que os comboios deverão expedir-se para o destino mais distante possível e de prévio acordo com os Postos vizinhos se o comboio atingir as suas zonas de acção.

*Incumbe ao P. C. na sua esfera de acção, evitar o congestionamento de material; para este efeito, poderão aplicar-se as medidas que se seguem :*

2.3.5 — Combinar com os Chefes de Depósito da respectiva Zona o reforço de tracção nas linhas que tenham a congestionar-se, retendo ou aproveitando, temporariamente, as máquinas dos Depósitos com melhores possibilidades.

Semelhantes retenções ou aproveitamentos se poderão realizar com o pessoal de Trens.

2.3.6 — Ampliar, no possível, as duplas tracções com o fim de aumentar a capacidade de circulação nas secções difíceis.

2.3.7 — Modificar, transitòriamente, as normas para a formação de comboios de mercadorias nas estações de origem, seu serviço nas estações do trajecto e, ainda, organizar comboios cuja circulação seja facilitada pelos pontos mais congestionados.

2.3.8 — Determinar o encaminhamento do tráfego por outras linhas, sempre que as circunstâncias o aconselhem, com o entendimento prévio dos Chefes das Zonas.

2.3.9 — O P. C. prestará a máxima atenção às flutuações do tráfego de mercadorias e quando observe que se verifica algum atraso no envio de material que não pode corrigir com os seus próprios meios, dará disso conhecimento aos seus Chefes de Zona para que estes resolvam ou proponham, superiormente, as medidas a adoptar nestes casos, tais como :

— Reforço de elementos (pessoal ou máquinas, restrições nas cargas, suspensão de expedições de remessas, variação do seguimento do material vazio, etc., etc.), que coadjuvem a acção do P. C. para a eliminação de atrasos.

2.4 — O P. C. indicará na sua parte diária o tráfego e material que, por qualquer motivo, não teve seguimento normal.

#### Informações que as estações prestarão e receberão do P. C.

2.5 — As estações de classificação e formação de comboios, as de redução e todas aquelas com tráfego interno que o P. C. designe, darão a conhecer, diàriamente a este e a horas fixadas, o número de vagões que tenham para expedir e sua tonelagem, discriminados por direcções ou linhas conforme o Posto determine. As outras estações só darão estes dados quando não tenham podido dar saída oportuna ao material. Por sua vez, compete ao P. C. dar às estações de classificação as instruções convenientes acerca da carga e destino do material que para elas se dirija para poderem preparar os seus programas imediatos de trabalho.

#### 3. C) — Interferência no serviço das locomotivas.

3.1 — Corresponde ao P. C. combinar com os Depósitos a tracção dos comboios que decida pôr em circulação de acordo com as exigências do serviço.

Esta faculdade poderá ser delegada nos P. A. ou nos Inspectores de Secção da Exploração quando a insuficiência de comunicações telefónicas o aconselhe.



3.2 — O P. C. tratará de conseguir o melhor aproveitamento das locomotivas não afectas a rotações previstas. Para o efeito intervirá na fixação do serviço das mesmas quando não se encontrem no Depósito a que estejam afectas. Da mesma forma procederão para com as máquinas de rotação prevista, quando por algum motivo accidental esta seja alterada. Estas incidências e todas aquelas que possam contribuir para o melhor aproveitamento e serviço das locomotivas serão comunicadas, oportunamente, aos Depósitos interessados.

3.3 — O P. C. promoverá a rápida libertação das máquinas dos comboios logo que cheguem ao seu destino, bem como as dos comboios que tenham de ser detidos antes de alcançarem o seu término, por motivo de congestionamento ou por quaisquer outras causas.

3.4 — Fará frequentes sondagens sobre os comboios de mercadorias em marcha, quer sejam ou não regulares, para conseguir a máxima utilização da potência das locomotivas.

3.5 — Quando num Depósito haja insuficiência de máquinas ou de pessoal devido ao aumento do tráfego, o P. C. proporá ao Chefe de Zona da Divisão do Material e Tracção o deslocamento temporal de elementos de outros Depósitos que julgar convenientes.

4. D) — *Interferência na utilização do pessoal de Trens não affecto a rotações previstas.*

4.1 — Compete ao P. C. vigiar e intervir na utilização de pessoal para acompanhamento de comboios e não sujeito a rotação, com o fim de conseguir o seu melhor aproveitamento e evitar as viagens sem serviço, assim como os desaproveitamentos de tracção por falta de guarda-freios.

4.2 — Em caso de perturbação na circulação, poderá o P. C. modificar, eventualmente, o serviço dos agentes com rotação prevista.

4.3 — O P. C. sempre que observe ou preveja insuficiência do pessoal de trens para o normal desenrolamento do tráfego num sector, dará disso conhecimento ao Chefe de Zona, a fim de serem deslocados temporariamente, os reforços de pessoal que as circunstâncias aconselhem; se não forem suficientes os elementos affectos à Zona, submeterá o caso superiormente.

5. E) — *Instruções úteis que a prática do serviço aconselha na organização do serviço de comboios.*

5.1 — Os dirigentes do P. C. proporão, de comum acordo aos seus Chefes as modificações que a prática do serviço lhes sugira para melhorá-lo, tais como:

5.1.1 — Aumento ou diminuição do número de comboios regulares de mercadorias postos em circulação.

5.1.2 — Modificação da rotação das locomotivas dos tipos empregados ou dos serviços em dupla tracção.

5.1.3 — Modificação de itinerários.

5.1.4 — Variações na especialização e serviço dos comboios e das normas para a formação dos mesmos.

5.1.5 — Alterações no regime de manobras nas estações.

## PROVAS DE EXAME

### FORMAÇÃO PROFISSIONAL DOS NOVOS FACTORES

#### *Serviço Comercial*

(Continuação)

#### VII

##### Tarifa Geral de Mercadorias G. V. e P. V.:

- 1 — Indique algumas mercadorias que ao abrigo da base 5.<sup>a</sup> beneficiam da redução de 40 % no preço de transporte.
- 2 — De que trata a base 8.<sup>a</sup> e qual o mínimo de cobrança por remessa?

#### VIII

##### Tarifa de Operações Acessórias:

- 1 — Indique a manutenção a cobrar a uma remessa de G. V., constituída por dois sacos com trigo em grão com 261 quilos, de Coimbra para Guimarães.
- 2 — Enumere os tipos de «avisos de chegada» que estudou.
- 3 — Qual a importância a cobrar pela requisição de um vagão e que modelo estabelece?

#### IX

##### Tarifa Especial N.º 1 de G. V.:

- 1 — Em que períodos do ano é obrigatório o acondicionamento das remessas constituídas por perus, cabritos e cordeiros (vivos), para poderem beneficiar da aplicação desta Tarifa?

#### X

##### Tarifa Especial N.º 2 de G. V.:

- 1 — Qual a importância a cobrar pelo transporte de volumes ao abrigo desta Tarifa?
- 2 — Que modelo utiliza e que dizeres deve conter?

#### XI

##### Tarifa Especial N.º 4 de G. V.:

- 1 — Qual a finalidade desta Tarifa?
- 2 — A Companhia será obrigada a fazer seguir estas remessas pelo mesmo comboio onde segue o passageiro? Justifique a sua resposta.



## XII

**Tarifa Especial N.º 8/108:**

- 1 — Quais os requisitos necessários para que uma remessa sobrecarregada com reembolso possa beneficiar da aplicação desta Tarifa?
- 2 — Para que serve o modelo F. 101?

## XIII

**E. 11:**

- 1 — Indique a cor das faixas transversais das requisições dos seguintes Ministérios:
  - a) Finanças;
  - b) Exército;
  - c) Economia;
  - d) Ultramar.
- 2 — Como são conferidos os bilhetes recebidos da Fábrica?
- 3 — Qual a finalidade dos seguintes modelos:
  - a) F. 114;
  - b) F. 115;
  - c) F. 148;
  - d) F. 155.

*2.ª Frequência em 28/9/1964*

**Segurança da Circulação**

## I

**Livro 2:**

- 1 — Entre as estações *A* e *B* situadas num troço de via única, deu-se a detenção de um comboio de mercadorias por avaria na máquina, a qual só está em condições de rebocar o comboio até à estação *B* em duas partes.  
Tendo em atenção que o telefone funciona entre as duas estações, descreva todas as medidas de segurança a adoptar pelo condutor, maquinista e chefe da estação *B*.
- 2 — Diga todas as medidas de segurança a ter em vista pelo chefe duma estação que tenha necessidade de receber um comboio numa linha impedida com material.  
Trata-se duma estação em regime de cantonamento telefónico.
- 3 — Sempre que numa estação de via única se realize um cruzamento, previsto ou não, qual o dever fundamental do chefe dessa estação antes de dar o sinal de partida aos dois comboios? Justifique a razão deste dever.
- 4 — Conforme o que estudou sobre as alterações de cruzamento, há dois casos a considerar pelo chefe da estação para onde um cruzamento é alterado para que a recepção dos dois comboios se faça com a devida segurança:
  - 1.º — Comboio que circula com modelo M. 116;
  - 2.º — Comboio atrasado.

Considerando cada um destes casos, descreva a maneira de proceder para a recepção dos dois comboios.

- 5 — Diga os casos a considerar numa quebra de engates.
- 6 — No caso de interrupção de via por motivo de acidente, diga quando é que se deve proceder ao serviço de trasbordo dos comboios de passageiros e descreva as medidas imediatas a adoptar pelos chefes das estações entre as quais ocorreu o acidente. Funciona o telefone.
- 7 — Explique a que comboios deve ser fornecido o modelo M. 127 e que indicações devem constar no mesmo.

## II

**Regulamento de Sinais:**

- 1 — Sobre os sinais fixos de protecção, diga:
  - a) Como se classificam?
  - b) Para que servem?
- 2 — Sobre os sinais permissivos do cantonamento automático, responda:
  - a) Onde são implantados e para que servem?
  - b) Como se distinguem dos sinais principais absolutos?
  - c) Que indicações do Código de Sinais podem apresentar?
  - d) Por que razão se lhes dá o nome de permissivos?
- 3 — Como se classificam os sinais especiais da tracção eléctrica?

## III

**Livro E. 1:**

- 1 — Indique os três grupos de operações a considerar nas estações de chegada.
- 2 — Sobre as conferências dos cais de mercadorias, responda:
  - a) Em que dias devem ser feitas e por quem?
  - b) Que modelo se utiliza para tal fim?

## IV

- 1 — Diga para que servem os seguintes modelos:
  - a) M. 171;
  - b) M. 160;
  - c) M. 168.

## V

**Anexo aos Livros E. 1 e E. 6:**

- 1 — Indique as linhas ou ramais a percorrer por uma remessa procedente de Malveira para Braga.
- 2 — Diga onde ficam situadas as seguintes estações:
  - a) Recarei;
  - b) Caniços;
  - c) Sendas;
  - d) Leões;
  - e) Sines.

(Continua no próximo número)





# Contos e Novelas

## JACINTA

POR ISILDA DE MATOS MENDES

Os olhos negros de Jacinta foram poisar-se na amplidão da paisagem; era bem a charneca alentejana — a sua charneca — o que ela via desdobrar-se diante do olhar, através da janela do compartimento.

Aconchegou-se melhor no assento confortável de 1.<sup>a</sup> classe, e semicerrou os olhos. A imagem lá continuava bem nítida, reprodução mental do que observara antes.

O pensamento foi, então, retrogradando no tempo. E Jacinta já não era agora a rapariga de vinte e alguns anos, com a sua recente formatura em Medicina, que voltava à terra natal; era, sim, a criança enfezada e tímida que, doze anos atrás, apascentava no monte o rebanho dos senhores das Fragosas...

\* \* \*

— Jacinta! Jacinta! Anda aí, rapariga! — e a voz forte e áspera da madrinha acordava a pequenita do seu sono tranquilo de criança. — Toca a andar para o monte, que são horas!...

E Jacinta, receosa dos maus tratos, levantava-se bruscamente e aprontava-se para levar o rebanho. O dia, esse levava-o pelos montes e cabeços, vigiando as ovelhas e encaminhando-as para os locais onde o pasto fosse mais conveniente. Era dura, a vida. Jacinta não conhecera carinhos maternos. A mãe sucumbira, ao dar-lhe a vida, e o pai morrera de desastre, pouco tempo depois.

Sabia que tinha uma irmã, lá longe, em Lisboa. Ao ficarem órfãs, fora cada uma das crianças recolhida pelos respectivos padrinhos. Os da irmã, mais velha nove anos do que Jacinta, eram ricos e da cidade; a menina tinha sido para ali levada, e só vagamente Jacinta ouvira falar dela. Aliás, ali, em casa dos padrinhos, ela não era tratada de maneira diferente da que normalmente dispensavam aos servos. E família, se a tinha, devia ser na terra onde nascera, distante uns bons quilómetros do monte onde agora vivia.

A humilde pastora habituara-se às pessoas pobres como ela — trabalhadores rurais, pedintes e jornaleiros que, no seu dia-a-dia, cruzavam com ela pelos caminhos. E, no seu inocente raciocínio, Jacinta mal podia compreender como era possível haver gente abastada, com teres e haveres, enquanto outros não conseguiam mais do que uma vida de privação e sacrifício.

Fora num dia de inverno, frio como poucos, que presenciara aquele quadro. Ela regressava com o rebanho, já noite cerrada. Ao passar pelo casebre, ouvira chorar. Empurrara a porta, de mansinho, e entrara.

A lamparina mal alumia o compartimento desguarnecido de móveis. A um canto, sobre uma enxerga, agonizava uma criança. A pobre mãe já não podia fazer mais do que chorar. Talvez tivesse desesperado de rezar, sem ser ouvida...

Jacinta aproximara-se. Olhou o menino enfermo e condeou-se do seu rosto lívido. Afagou-o com mão tré-

mula: estava frio e banhado de suor. Jacinta, a medo, perguntou à mulher:

— Já chamou o doutor?

A mulher olhou-a, pela primeira vez. E, redobrando o choro, ocultou o rosto entre as mãos e rojou-se junto à enxerga do filho.

Jacinta, então, compreendeu. Era a miséria em luta aberta com a morte: luta desigual, dolorosa e de previsível resultado. Porque naquele casebre nada mais havia do que uma criança moribunda, uma mulher miserável e os dedos aduncos da morte a rondarem a presa...

Atordoadas, Jacinta saiu dali. Que poderia ela fazer? Que poderia?

E a pergunta ficou, a toda a hora, repercutindo-se-lhe no coração, aumentando de intensidade à medida que o tempo passava.

Na sua enxerga modesta de aldeã, Jacinta, nas noites tempestuosas de inverno, pensava muitas vezes no garotito moribundo que vira, naquele triste fim de dia. E afligia-se ao sentir a sua impotência perante o mal — ela, que era tão pobre como os outros pobres, e como eles tão indefesa e desprotegida.

\* \* \*

Aquele dia ficaria, para sempre, memorável para si. Jacinta levava o gado para o campo que ladeava a estrada; havia ali erva mais tenra e abundante. A rapariguita, então nos seus treze anos enfezaditos, sentara-se numa pedra musgosa a observar o caminho. Aquela hora da manhã, a estrada permanecia deserta. Aliás, era sempre pouco movimentada.

Depois, Jacinta vira surgir, lá longe, um ponto negro. Entre nuvens de poeira, o ponto fizera-se maior. Era um automóvel. Jacinta admirou-se. Pôs-se de pé, instintivamente, para observar melhor.

O automóvel aproximou-se e afrouxou o andamento. Dentro dele, um rapaz e uma linda rapariga. Pararam, junto de Jacinta. O rapaz saiu. A jovem imitou-o.

— A menina conhece o senhor Joaquim das Fragosas? Jacinta, enleada, respondeu que «sim» com a cabeça.

— Mora perto daqui?

Novo assentimento da pastora.

— Então, conhece também a menina Jacinta, a afilhada dos senhores das Fragosas? — perguntou a jovem, sorridente.

— Conhece-a? — secundou o senhor.

Jacinta olhava agora para a ponta dos pezitos descalços. Timidamente, envergonhada de falar para aqueles senhores, respondeu, baixinho:

— A Jacinta... sou eu.

A jovem senhora, impressionada, exclamou, então, dirigindo-se a seu marido:

— Jacinta? Ela? Mas... como pode ser? Sempre nos mandavam dizer que era tratada como família!...



Ele abraçou a mulher, sossegando-a :

— Descansa, filha... Não-de consentir que ela vá conosco para Lisboa, e faremos dela uma senhora. Verás...

Pela primeira vez na vida, as duas irmãs abraçaram-se ternamente, em plena expansão de afecto.

Aquele dia marcava o começo da Felicidade de Jacinta.

\*  
\*   \*  
\*

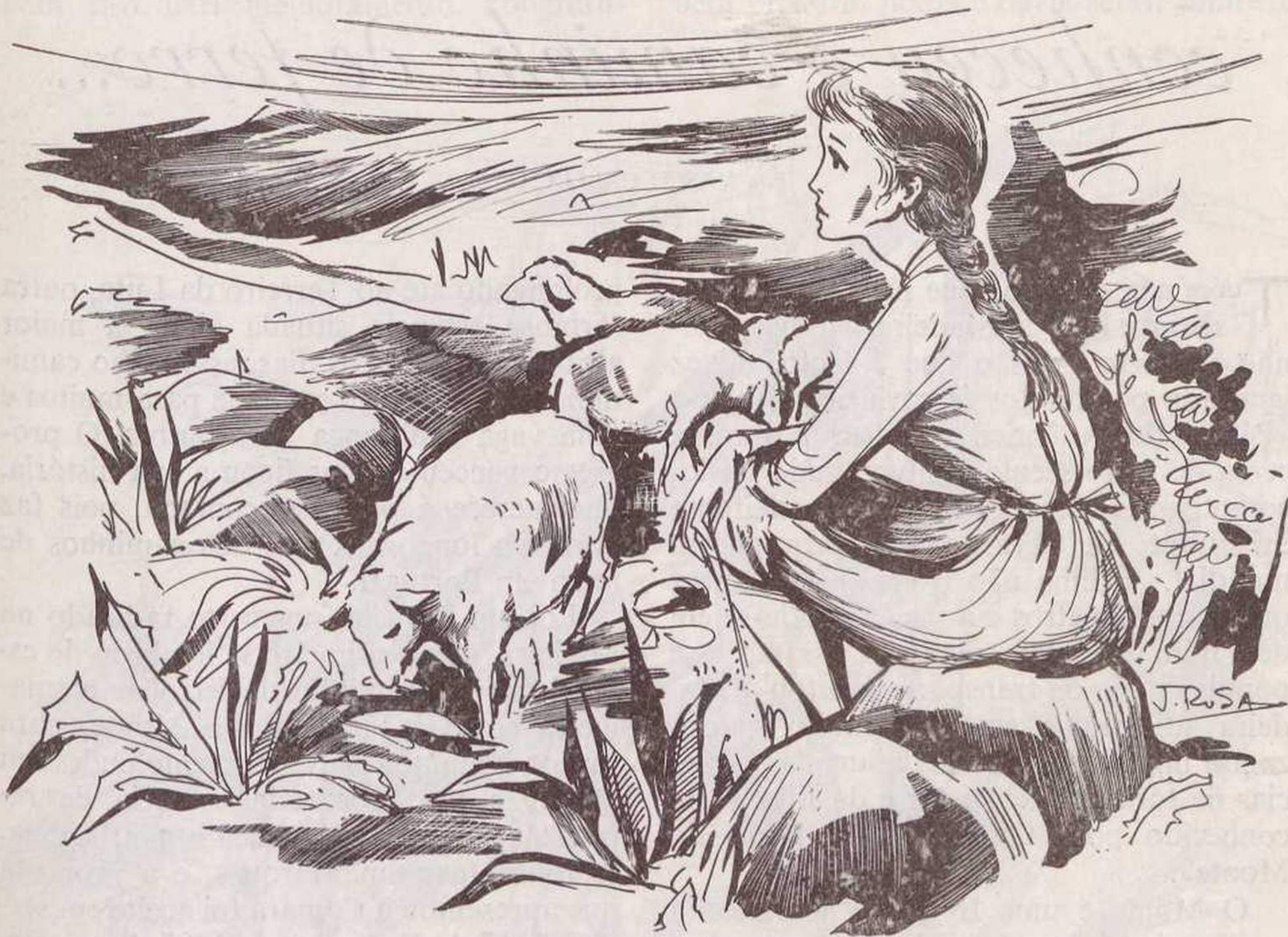
Abriu os olhos, por fim, quebrando o fio dos pensamentos. O comboio avançava sempre, na cadência ritmada do seu andamento. Jacinta sentia renascer em si

Jacinta chegou à janela do compartimento.

No cais, numerosas pessoas aguardavam a sua chegada. A doutora Jacinta vinha exercer Medicina para a sua terra ! Justo era, pois, que lhe fosse dispensada carinhosa recepção.

Quando o comboio parou, por fim, a jovem médica pegou na sua bagagem e preparou-se para descer. Não pôde ser superior a uma viva comoção, ao ver que muitos dos grandes e pequenos da terra se haviam juntado para recebê-la.

Nas terras pequenas, a chegada do médico municipal é sempre aguardada com interesse. Todavia, no caso de Jacinta, que ia ocupar tal cargo, o facto revestia-se de um



Jacinta levava o gado para o campo que ladeava a estrada e sentara-se numa pedra musgosa a observar o caminho

todo o apego àqueles montes, àquelas charnecas, onde lhe decorreria a meninice sem carinhos.

E, numa subsequente associação de pensamentos, vinha-lhe à ideia aquela noite de inverno, quando entrara no casebre onde agonizava uma criança.

E a pergunta que então se alojara no seu íntimo, parecia, agora, ter finalmente resposta :

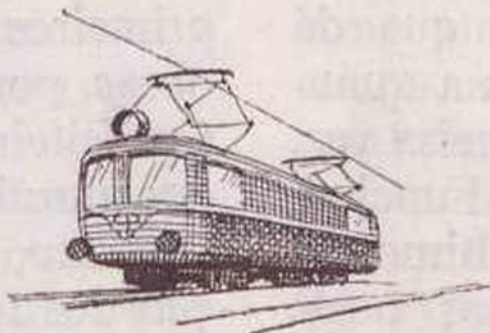
— Que fazer pelos humildes, por aqueles que sofrem e não têm recursos ? Tudo ! O máximo que o possam os meus conhecimentos e o meu coração !...

O comboio aproximava-se da terra natal de Jacinta. Um silvo estridente anunciava que ela estava perto.

muito maior significado : é que Jacinta nascera ali ; e, melhor do que ninguém, saberia avaliar as necessidades do povo e compreendê-las com o coração...

E Jacinta, que estava fazendo certo esforço para não chorar, deixou enfim cair duas lágrimas quentes, de íntima satisfação, ao ouvir a mensagem lida por um garotito do povo, muito aprumado no seu fatinho domingueiro, na qual lhe eram dadas as boas-vindas.

O sonho ganhara forma e convertera-se em realidade. Porém, Jacinta continuaria a ser, agora e sempre, a provinciana singela a quem o Destino tinha querido conferir uma grande e grata missão...





## NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

*Quando a Madeira  
conheceu o caminho de ferro...*

POR VASCO CALLIXTO

**T**ODOS nós sabemos que na nossa formosíssima Ilha da Madeira não há caminho de ferro. Mas o que é facto, talvez ignorado por muitos ferroviários, é que a «Pérola do Atlântico» conheceu durante cerca de meio século o silvo agudo da locomotiva. O caminho de ferro madeirense existiu até deflagrar a segunda guerra mundial. A linha não chegava a alcançar quatro quilómetros e a viagem fazia-se em dez minutos, mas, mesmo assim, esse popular meio de transporte prestou à Madeira utilíssimos serviços, muito valorizando uma das suas mais afamadas estâncias de turismo. Na história da Ilha, ficou conhecido por «Caminho de Ferro do Monte».

O Monte é uma freguesia sobranceira ao Funchal, alcandorando-se lá nas alturas, como magnífico e verdejante balcão debruçado sobre a cidade e o oceano. Chamam-lhe, e com razão, a «Sintra da Madeira» e desde há muito que os turistas têm uma predilecção especial por aquele paradisíaco lugar, onde, na sua igreja Matriz, repousa o último imperador da Áustria, ali falecido em 1922. Célebres na panorâmica turística da ilha, os típicos «carros do Monte» ainda hoje deslizam velozes pela íngreme e escorregadia calçada que dá acesso à cidade, fazendo calafrios a quantos neles se transportam pela primeira vez.

Foi, pois, entre o Monte e o Funchal, que se estabeleceu o primeiro e último caminho de ferro madeirense, mais tarde

prolongado até ao Terreiro da Luta, outra formosa estância situada ainda a maior altitude. Nos nossos dias, esse velho caminho de ferro é uma saudade para muitos e uma vaga lembrança para outros. O progresso venceu-o; mas ficou a sua história, que merece a pena ser contada, pois faz parte do longo historial dos caminhos de ferro em Portugal.

Foi um lisboeta, por certo radicado na Madeira, quem primeiro se lembrou de estabelecer um caminho de ferro de cremalheira entre o Funchal e o Monte, para que os visitantes mais facilmente pudessem atingir a tão procurada estância de repouso. Chamava-se o idealista alfacinha, António Joaquim Marques, e a proposta que apresentou à Câmara foi aceite em sessão de 17 de Fevereiro de 1887. Surgiram, porém, certas dificuldades para a concretização do empreendimento e o lisboeta viu baldados todos os seus esforços. Deitou a mão ao projecto o capitão Manuel Alexandre de Sousa, natural da Ilha, para quem em 1890 foi transferida a concessão.

Não tardou a constituir-se a «Companhia do Caminho de Ferro do Monte». Tudo bem encaminhado, a nóvel sociedade viu o projecto de construção aprovado nos primeiros meses de 1891, começando as obras pouco tempo depois, no sítio da Confeiteira, onde foram levantadas grandes muralhas. A Câmara, de acordo com o contrato, tomou a seu cargo a expropriação dos terrenos, embora com as despesas



por conta da empresa. O caminho por onde passaria o caminho de ferro ficaria a pertencer à Companhia durante noventa e nove anos, passando depois a ser público.

A solene inauguração do «Caminho de Ferro do Monte» teve lugar a 16 de Julho de 1893, quando entrou em exploração o primeiro troço, entre o Pombal e a Levada de Santa Luzia. A população rejubilou com tão útil melhoramento, congratu-

dirigidas, primeiramente, pelo próprio concessionário, capitão Manuel Alexandre de Sousa, e depois, pelos engenheiros Aníbal Trigo e Adriano Trigo. Porque a rampa tinha uma inclinação superior à que podia ser vencida pelas locomotivas, houve que rebaixar uma boa parte dela.

Uma vez alcançado o Monte, logo se pensou que o caminho de ferro, que tão bem provara, podia e devia servir também



O caminho de ferro madeirense existiu até deflagrar a segunda guerra mundial. Na história da Ilha, ficou conhecido por «Caminho de Ferro do Monte»

lando-se por terem sido vencidos todos os obstáculos, quer de ordem técnica quer burocráticos. Os trabalhos prosseguiram, a linha continuou a avançar encosta acima e um ano depois, a 5 de Agosto de 1894, novos e ruidosos festejos assinalaram a chegada das primeiras composições ao sítio do Atalhinho.

A construção do caminho de ferro madeirense, até àquele lugar, obrigou a despende 44 899\$679 réis, sendo as obras

o Terreiro da Luta. Não se hesitou, encetaram-se negociações e em 24 de Junho de 1912 a locomotiva chegou pela primeira vez à altaneira estância, rebocando uma composição repleta de entusiastas e de bons amigos da Madeira. Ao mesmo tempo, a Companhia fez inaugurar ali um magnífico e luxuoso restaurante, que rivalizava com os melhores do estrangeiro.

A estação principal deste caminho de ferro (portanto, o Rossio ou a Santa Apo-



# NOTICIÁRIO

## diverso

● O sr. dr. Mário Malheiro Reymão Nogueira, vice-presidente do Conselho de Administração da C. P., foi recentemente nomeado director da Companhia Carris de Ferro de Lisboa.

● A C. P. está procedendo ao estudo económico da construção do caminho de ferro de Arganil, que projecta ligar esta vila a Serpins. É autor desse estudo, com o apoio de organismos locais, o economista dr. Joaquim Manuel Sargaço Júnior.

● Realiza-se de 18 a 23 de Março corrente, em Lisboa, o I Colóquio Nacional das Agências de Viagens e Turismo. A C. P. estará representada pelo chefe de escritório sr. José de Castro Bizarro, do Serviço Comercial e do Tráfego.

● Segundo as últimas estatísticas, o tráfego de passageiros da carreira fluvial da C. P. entre Lisboa e Barreiro, no ano de 1963, foi de 5 583 000.

● Um estimulante exemplo de previdência social para muitos: o Instituto Luso-Fármaco e Paolo Cocco instituiu para os seus empregados com mais de 30 anos de serviço e 65 de idade, uma pensão pecuniária vitalícia no valor de 50 por cento do ordenado que o agente vence na altura da sua aposentação — isto independentemente do quantitativo legal pago pela caixa de previdência dos servidores da empresa e sem que haja comparticipação do empregado.

● Foi readmitido na Companhia, como engenheiro de 2.ª classe, do Serviço do Movimento, o sr. eng. Silvério de Moncada Alpoim de Sousa Mendes, que terminou a sua comissão de serviço no Ultramar, para que fora requisitado oficialmente.

● Realiza-se em Viena de Áustria, em Junho próximo, o XI Congresso da União Internacional dos Serviços Médicos. Na importante reunião a C. P. estará representada pelo sr. dr. Anibal Viola, chefe dos Serviços Médicos.

lónia, da Madeira) era no Pombal. Até ao Monte percorriam-se 2500 metros e até ao Terreiro da Luta 3850 metros. No percurso havia alguns apeadeiros e uma estação no sítio da Fonte. Quanto à rampa, era de se lhe tirar o chapéu. Tinha 25 por cento de inclinação. Mas as locomotivas eram posantes e a viagem fazia-se cómodamente em escassos dez minutos.

Segundo consta, este popular meio de transporte apenas conheceu um acidente grave. Foi em 10 de Setembro de 1919. Uma grande explosão na caldeira de uma das locomotivas, quando o comboio circulava entre a Levada e o Livramento, em viagem ascendente, deu origem à catástrofe. Registaram-se quatro mortos, entre os cinquenta e seis passageiros que a com-

# LEGISLAÇÃO

## Limite de idade (70 anos)

Foi superiormente entendido que a resolução tomada pelo Conselho de Administração, em sessão de 19 de Abril de 1939, relativamente à concessão do donativo correspondente a seis meses de vencimento aos agentes dispensados do serviço da Companhia por terem atingido o limite de idade — 70 anos — sem direito a reforma, só é de aplicar aos agentes dos quadros efectivos. A concessão do mencionado donativo ao pessoal estranho àqueles quadros fica dependente de resolução superior, motivo por que cada caso deverá ser transmitido à Direcção-Geral devidamente informado.

● Em Fevereiro último, nos escritórios centrais de Lisboa, prestaram provas de francês e de inglês, para serviço nas secções de informações da Companhia ou nas bilhetarias de serviço internacional, ficando assim com direito à gratificação superiormente fixada, por terem sido aprovados, os seguintes agentes: Leandro da Cruz, verificador de receitas, de Porto-S. Bento (francês); João Augusto Alves, chefe de estação de 3.ª classe, de Porto-Campanhã (francês); José Tiago da Costa, factor de 1.ª classe, de Lisboa-Santa Apolónia (francês); Joaquim Urbano, factor de 1.ª classe, de Porto-S. Bento (francês e inglês) e António Dias, factor de 1.ª classe, de Lisboa-Rossio, destacado na Agência de Viagens da Empresa Geral de Transportes (inglês).

As gratificações mensais estabelecidas para os agentes que em contacto com o público conheçam idiomas estrangeiros são as seguintes: francês, 150\$00; inglês ou alemão, 200\$00; francês e inglês ou alemão, 300\$00; francês, inglês e alemão, 400\$00.

posição transportava, havendo também alguns feridos. Suspensa a circulação durante cinco meses, por motivo deste acidente, as viagens vieram a recomeçar em Fevereiro de 1920.

O caminho de ferro do Monte resistiu à primeira grande guerra, mas foi uma vítima da segunda. As dificuldades a que o conflito de 1939 veio dar origem, fizeram paralisar as carreiras do pitoresco e útil meio de transporte. Quando a guerra terminou, esse velho comboio... estava velho. Pertencia ao passado. Uma boa e bem traçada estrada ligou o Funchal ao Monte e ao Terreiro da Luta e por ela trepam hoje com facilidade os novos autocarros de transportes colectivos e os auto-ligeiros de passageiros.



## Apontamento

A secção filatélica do *Diário Popular* referiu-se, na sua edição de 28 de Janeiro último, ao pretendido selo para assinalar o centenário da estação de Santa Apolónia, em Maio próximo, e citou, igualmente, os países que têm emitido selos reproduzindo estações ferroviárias.



POR J. MATOS SERRAS

## Exposição

Por amável convite, a nossa colecção de caminhos de ferro participou na exposição incluída no programa comemorativo do 28.º aniversário do Grupo Desportivo da C. U. F. do Barreiro, realizada no Cinema-Ginásio daquela colectividade no mês findo, sendo distinguida com uma placa de prata.

## Congresso

Por ocasião da 4.ª exposição internacional dos nossos colegas, em Mainz, teve lugar o I Congresso dos ferroviários filatelistas europeus. Entre os assuntos tratados conta-se a elaboração do calendário das futuras manifestações filatélicas nacionais e internacionais.

A 5.ª exposição internacional efectuar-se-á, no próximo ano de 1966, no Luxemburgo.

## As nossas emissões

No passado mês de Fevereiro foram postos em circulação três selos dedicados ao I Congresso Nacional de Trânsito, promovido pelo Automóvel Clube de Portugal.

A C. P. esteve representada neste Congresso, cujo objectivo visou «analisar construtivamente toda a problemática que o sector do trânsito rodoviário envolve e adoptar as medidas mais eficazes, adequadas e urgentes para a sua solução».

## Marcofilia

Apresentamos os seguintes carimbos:

ÁUSTRIA — Conferência Europeia de Horários de Comboios de Mercadorias (Viena — 6 de Novembro de 1964).

BÉLGICA — Conferência Internacional de Comboios Especiais para Agências de Viagens (Bruxelas — 9 a 13 de Novembro de 1964).



## Solução das Palavras Cruzadas

HORIZONTAIS — 1. Mademoiselle. 2. Emoc; oci. 3. Retido; limão. 4. Guer; ara. 5. Olá. 6. Agá; xis. 7. Ré; ria; mio. 8. Impero; andar. 9. Olá; ga. 10. Europa; carro.

VERTICAIS — 1. Marguerite. 2. Eu; em. 3. Dete; por. 4. Emir; grelo. 5. Mod.; airap. 6. Oco; ao. 7. Alá. 8. Sol; má. 9. Eci; xinga. 10. Lima; iodar. 11. Ar. 12. Ecoar; trio.

## A nossa temática

A Hungria emitiu, recentemente, uma série de sete selos alusivos a diversas pontes daquele país, dos quais só um não interessa à nossa temática (ponte rodoviária). Nas outras pontes vêem-se os carris das linhas ali assentes e, bem assim, alguns dos veículos que circulam nas mesmas — comboio ou *tramways*. (N.ºs 1683 a 1689-Yvert).





## TURISMO SOCIAL

# Excursões organizadas pela F. N. A. T. a preços reduzidos

**D**ENTRO do seu programa de turismo social, a Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho leva a efeito, no ano corrente, diversas excursões, a preços reduzidos, tanto no País como no estrangeiro.

Os beneficiários e seus familiares poderão inscrever-se na 2.<sup>a</sup> Secção — Calçada de Santana, 180, em Lisboa ou pedir informações pelo telefone 53 88 71.

### Excursões no estrangeiro

*Abril* — Galiza; Semana Santa em Sevilha; Madrid, Barcelona e Costa Andaluza. *Maio* — Andaluzia e Tânger; Madrid. *Junho* — Baleares; Lourdes e Andorra. *Julho* — Viena de Áustria. *Agosto* — Volta à Europa. *Setembro* — Volta à Itália.

### Excursões no País

*Março* 2 — Carnaval em Torres Vedras; 7 — Missa em Fátima (Santarém, Batalha e Alcobaça); 12 a 14 — Algarve e suas praias; 14 — Circuito turístico da Serra da Arrábida; 21 — Óbidos e Peniche; 28 — Portalegre, Marvão e Castelo de Vide.

*Abril* 4 — Leiria, Coimbra e Tomar; 11 — Évora e Vila Viçosa; 15 a 18 — Semana Santa em Braga; 25 — Mafra, Ericeira e Sintra.

*Maio* 2 — Portalegre, Marvão e Castelo de Vide; 9 — Coimbra e Buçaco; 12 e 13 — Peregrinação a Fátima; 15 e 16 — Serra da Lousã; 23 — Circuito da Serra da Arrábida; 30 — Feira do Ribatejo.

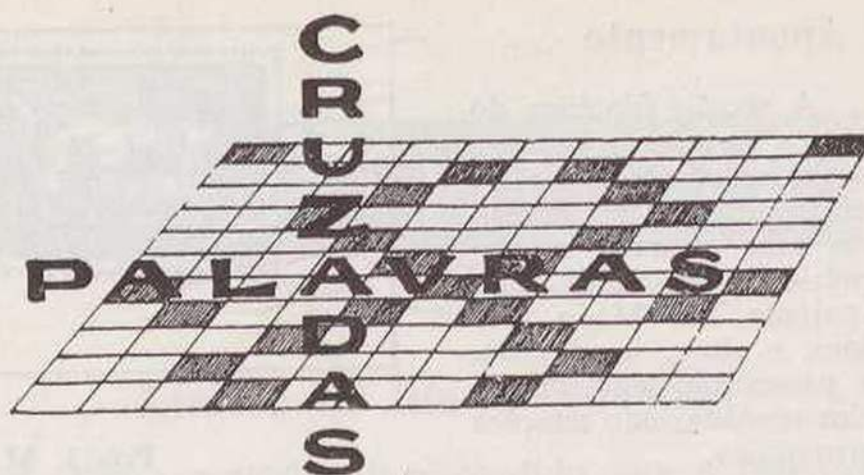
*Junho* 6 — Serra de Montejunto, Foz do Arelho e Santarém; 10 a 13 — Vale do Vouga; 23 e 24 — S. João em Braga; 27 — Circuito da Serra da Arrábida.

*Julho* 4 — Portalegre, Marvão e Castelo de Vide; 11 — Abrantes, Castelo Branco e Tomar; 12 e 13 — Peregrinação a Fátima; 18 — Peniche e suas praias; 25 — Mafra, Ericeira e Sintra.

*Agosto* 1 — Serra de Montejunto, Foz do Arelho e Caldas; 8 — Tejo acima; 12 e 13 — Peregrinação a Fátima; 15 — S. Pedro de Moel; 22 — Coimbra e Buçaco; 29 — Tejo acima.

*Setembro* 5 — Tomar, Coimbra e Leiria; 12 e 13 — Peregrinação a Fátima; 19 — Peniche e suas praias; 26 — Tejo acima.

*Outubro* 2 a 5 — Circuito do Minho; 10 — Évora e Vila Viçosa; 12 e 13 — Peregrinação a Fátima; 17 — Cir-



POR BASÍLIO DA CUNHA

FACTOR DE 2.<sup>a</sup> CLASSE EM MATOSINHOS

**HORIZONTAIS** — 1. Menina (França). 2. Consome (invert.); ergo (invert.). 3. Impedido; fruto. 4. Combatente (só quatro letras); lavra. 5. Saudação. 6. Nome de letra; nome de letra. 7. Nota musical; braço de rio; voz de gato. 8. Domino; pavimento de casa. 9. Olé; duas primeiras letras dum animal. 10. Uma das cinco partes do Mundo; veículo.

●	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1												
2		●					●				●	
3							●					
4					●	●		●	●			
5		●	●	●	●				●	●	●	
6		●				●		●				●
7			●				●				●	
8							●					
9		●				●	●	●			●	
10							●					
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

**VERTICAIS** — 1. Nome feminino francês. 2. A minha pessoa; indicação de lugar. 3. Diminutivo feminino; colocar. 4. Chefe de tribo muçulmano; rebento. 5. Abreviatura de modelo; indivíduo desprezado (invert.). 6. Vasio; preposição e artigo. 7. Deus dos muçulmanos. 8. Astro rei; não é boa. 9. Erga (invert.); trombeta de guerra de Goa. 10. Ferramenta; cobrir com iodo. 11 — Clima. 12 — Soar; grupo de três.

(Ver solução numa das páginas deste número)

cuito da Serra da Arrábida; 24 — Queluz, Sintra e Cascais; 30, 31 e 1 de Novembro — Vale do Vouga; 30, 31 e 1 de Novembro — Algarve e suas praias.

*Novembro* 7 — Mafra, Ericeira e Sintra; 11 — Feira da Golegã; 14 — Queluz, Sintra e Cascais; 21 — Carregado, Alenquer e Torres Vedras; 28 a 1 de Dezembro — Algarve e suas praias.

*Dezembro* 5 a 8 — Algarve e suas praias; 31 a 2 de Janeiro — Fim do ano no Algarve.



# Ferrovizios Desportistas

Por J. MATOS SERRAS

No passado mês de Dezembro realizou-se em Lisboa, no Estádio da Luz, um encontro de futebol para a Taça dos Campeões Europeus, entre o Benfica e o Le Chaux-de-Fonds, respectivamente, campeões de Portugal e da Suíça.

O prélio foi dirigido por uma equipa de arbitragem francesa, de que fazia parte um ferroviário. Trata-se de VINCENT RIOS, funcionário da S. N. C. F., pertencente ao serviço eléctrico de Nîmes.

Aquele colega começou a interessar-se pela arbitragem em 1948 e presentemente faz parte do quadro nacional da Federação Francesa da modalidade.

Portanto, outro ferroviário estrangeiro passa a alinhar ao lado dos árbitros internacionais já aqui apresentados — o suíço Melet, o italiano Sbardella e o francês Tricot.

★

Apresentamos este mês mais alguns ferroviários desportistas, mas somente relacionados com actividades directivas. São eles, os srs.:

## EDUARDO JOSÉ ALMEIDA FERNANDES

(Chefe do escritório do Serviço de Telecomunicações e Sinalização)

Excelente futebolista do Luso do Barreiro, onde também praticou atletismo, hóquei em campo e water-polo.

Foi árbitro de futebol do quadro federativo.

Durante trinta anos foi tesoureiro daquele clube e ainda da comissão pró-sede.

Fundador da Liga de Futebol de Setúbal. Na Associação de Futebol de Setúbal, onde é sócio de mérito, foi vice-presidente e vogal da direcção, membro do conselho técnico e relator da comissão criadora do organismo.

No conselho técnico da Federação Portuguesa de Futebol esteve três anos como presidente e dois anos como relator.

Desde 1963 que desempenha as funções de secretário do Congresso da referida Federação.



Vincent Rios

## ALBERTO MARIA CANHÃO

(Inspector da 13.ª Secção da Fiscalização das Receitas)

É o actual presidente da direcção da Associação de Futebol do distrito de Castelo Branco, cargo em que foi empossado em Julho de 1963.

Anteriormente fez parte dos corpos gerentes do Sporting Clube da Covilhã, de cuja direcção foi secretário-geral no período de 1949 a 1953. Durante essas épocas aquele clube participou no campeonato nacional de futebol da 1.ª divisão, chegando a conquistar um excelente quinto lugar.

No ano de 1952 coube-lhe organizar e chefiar as embaixadas futebolísticas dos «leões da serra» nas digressões efectuadas, respectivamente, à Ilha da Madeira e à França, Alemanha Ocidental e Luxemburgo.

## EZEQUIEL DA COSTA CAVACO

(Adido Técnico nos Serviços Técnicos do Material e Tracção)

Atleta do Barreirense nas modalidades de basquetebol, rãguebi, atletismo e futebol, nesta última como guarda-redes. Também foi árbitro de futebol. É sócio de mérito daquela colectividade, onde exerceu vários cargos directivos, nomeadamente o de presidente da direcção, em 1942.

Na Associação de Futebol de Setúbal — de que igualmente é sócio de mérito — foi vice-presidente do conselho jurisdicional, presidente do conselho fiscal, secretário-adjunto e vice-presidente da direcção.

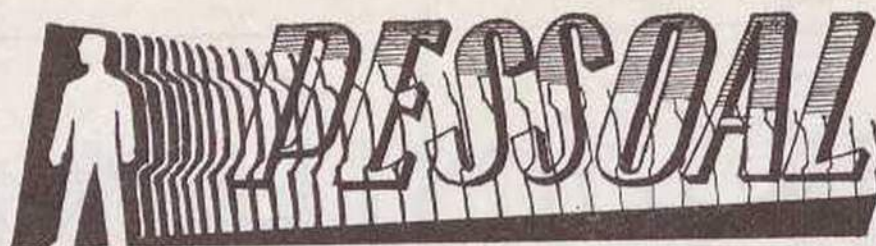
Depois de ser delegado da Federação Portuguesa de Futebol desempenhou as funções de secretário da Comissão Distrital de árbitros de futebol de Setúbal durante oito anos.

Em Setembro do ano findo tomou posse do lugar de secretário da Comissão Central de árbitros da popular modalidade.



Eduardo Fernandes, Alberto Canhão e Ezequiel Cavaco





## NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Janeiro último

*A Inspector de tracção* — o Inspector das instalações eléctricas, Augusto Mendes da Silva.

*A Inspectores das instalações eléctricas* — os Contramestres de 1.<sup>a</sup> classe, Armando Rodrigues Vinagre e Manuel Rocha Ferreira.

*A Subchefes de depósito* — os Chefes de maquinistas, Pedro dos Santos, Júlio dos Prazeres Pereira, António Lopes e José da Costa Martins.

*A Chefes de Maquinistas* — os Maquinistas principais, Júlio Carlos Soares Cadete, Alberto Nery Maria S. Parreira, António Eusébio Comprido, Daniel José Braz, Crispim José Duarte, Manuel Ribeiro Júnior, Manuel João Duarte, Henrique Barral, Sidónio Vieira, Antero Fernandes, Miguel dos Santos Júnior, João de Matos Cebola e Daniel da Graça Rosendo.

*A Maquinistas principais* — os de 1.<sup>a</sup> classe, Manuel Duarte Gomes, Perfeito Correia Vieira, Augusto Silva Fernandes Lapa, José Baptista Rocha, Manuel Rodrigues Sande, Manuel da Costa Gomes, José João da Silva Bernardo, Carlos da Silva Freitas, José Gabriel Mateus, António Girão de Seica, José Gomes Saraiva, Orlando Martins de Melo, José Viegas Parracho, José Dias Vieira, Amílcar Mateus Claro, Joaquim Lopes, Manuel Joaquim Aleixo, Ferrer Ferreira, José Nunes Negrão, Alfredo Pereira dos Santos, Vasalim Carmona, Arlindo Carvalho Casaleiro, João Marques Monteiro Negrão e João Maria Valadares.

*A Maquinistas de 1.<sup>a</sup> classe* — os de 2.<sup>a</sup> classe, Décio dos Santos Pereira David, Luís Pinheiro, Carlos Henriques Marques, Alberto Duarte, Olindo Augusto Duarte Soares, Manuel António Ferreira, Miguel Calixto Duarte, Avelino Gonçalves Lopes, José Joaquim Cipriano, Artur Moreira, António da Costa Completo, Amadeu Loureiro, Francisco Trindade Tavares, Jaime Alves, Victor das Neves, Elias Bernardo, Francisco Pereira, Alfredo de Abreu e António Duarte Vicente.

*A Maquinistas de 2.<sup>a</sup> classe* — os de 3.<sup>a</sup> classe, José de Sousa, João Luís Bento Sim Sim, Joaquim Maria Silvano, António Neves Tomaz Magalhães, José Guerreiro, João Jorge, Augusto Rebola Veloso, Manuel João da Silva, Francisco Pinto Moreira Martins, Mário Azevedo, Carlos Correia Augusto, Adelino Manuel, Alexandre Carvalho Vasques, José Francisco Paulo, Albino Lopes, Luís da Silva, Manuel Teixeira Monteiro, Manuel Rosa da Silva, António Brito Matinhos, Fernando da Costa Almeida, António da Costa Pedreiro, Manuel Gomes Ramalheite, Joaquim da Conceição Santos, Serafim Lopes Branco, Joaquim Fresco Mogofores, Joaquim Barata Roque Garcia, António Carvalho, Jacinto Maria Palma, José Duarte Adones e Carlos Gonçalves Andril.

*A Fogueiros de 1.<sup>a</sup> classe* — os de 2.<sup>a</sup> classe, Custódio da Silva, Rodrigo José dos Reis Martins, Moisés Loureiro, António da Fonseca Mendes, António Bartolomeu Romão, José da Silva Marques, João Afonso, António Martinho, Manuel Marques dos Santos, Carlos Monteiro de Araújo, António Cândido Grenha, António Lopes Rodrigues, Manuel Augusto Campos, João Manuel Soares, Manuel Gonçalves Ascensão, Luís António Boletto, António José Coimbra Caixinha, António da Ponte Fernandes, Horácio Bento Soares, Artur Lopes Soares, José Rolim Monteiro, Adão Albino Sousa Ferreira, Artur Cardoso Duarte, José Gonçalves Casa Nova, António Matos Guerreiro, Joaquim Garrafa, Manuel Gomes da Costa, Ricardo da Silva Zorro, Amílcar Jacinto Albino, Natal Inácio Orvalho, Manuel Monteiro de Andrade, Florentino dos Anjos Serra Cabo, Edmundo Cabrita Coelho, Mário Monteiro, Adelino António Cateiro de Andrade, Acácio dos Santos Fernandes, Francisco de Paiva, José dos Santos Mota Ferreira, Manuel Mendonça da Ponte, Constantino Gonçalves Sol, António Ambrósio Cordeiro, José Augusto de Magalhães, Fernando Monteiro Peixoto, José Lourenço Furtado, Fernando António Guerreiro, Adelino Teixeira, Lourenço Pereira, Francisco Nascimento R. Freixo e José Ferreira.

*A Marinheiros de 2.<sup>a</sup> classe* — os Marinheiros eventuais, João Filipe dos Santos Ribeiro, Manuel Sabino Lopes e João Francisco Nogueira.

*A Inspector do material circulante* — o Subinspector, Manuel Fernandes Antunes.

*A Subinspector do material circulante* — o Fiscal da revisão, Manuel da Silva.

*A Fiscal da revisão de material* — o Revisor de material de 1.<sup>a</sup> classe, José António Leal Bouças.

*A Revisores de material de 1.<sup>a</sup> classe* — os de 2.<sup>a</sup> classe, Luís Amaro Guia, Ricardo do Carmo Basílio, Prudêncio Gonçalves Estêvão, Luís Pinheiro da Costa e Manuel dos Santos Ferreira.

*A Revisores de material de 2.<sup>a</sup> classe* — os de 3.<sup>a</sup> classe, João Inácio, José Augusto Pratas, José Francisco Martins, José Victorino, António Rodrigues Noro, Joaquim Vicente, Mário dos Santos Soares e Manuel Fonseca.

*A Revisores de material de 3.<sup>a</sup> classe* — os Ajudantes, Américo Ricardo da Silva, Diogo da Piedade Baptista, Ricardo Martinho Rua, Joaquim Guerreiro de Sousa, Ilídio Ferreira Silva Areosa, Victor Hilário, Damião de Sousa Brazão, José da Graça, Manuel Pinto de Freitas, José Simão Dias, José Joaquim Nunes, Custódio da Costa Gomes, Albertino António Henriques, António de Sousa Alfaiate e Rogélio Ambrósio.

*A Ajudantes de revisores de material* — os Serventes de 1.<sup>a</sup> classe, Francisco Ferreira, Manuel Freire Mendes, Domingos Góis Monteiro, Porfírio Rodrigues Cozinheiro, Mário dos Santos e José Augusto Parente; e os Serventes de 2.<sup>a</sup> classe, Alberto Coelho, Carlos Garizo Agante, Manuel Ferreira Tarrafa, José Rebelo dos Santos e Joaquim Bento.



*A Pagador* — o Fiel de tesouraria de 1.<sup>a</sup> classe, Nuno Leitão Coelho.

*A Fiel de tesouraria de 1.<sup>a</sup> classe* — o de 2.<sup>a</sup> classe, Ramiro Marques da Silva Coelho.

*A Fiel de tesouraria de 2.<sup>a</sup> classe* — o Escriurário de 1.<sup>a</sup> classe, Joaquim Monteiro.

*A Encarregado de armazém de víveres* — o Subencarregado, Francisco António Barbudo.

*A Subencarregado de armazém de víveres* — o Caixeiro principal, António da Silva Gomes.

*A Caixeiros principais* — os de 1.<sup>a</sup> classe, José Manuel Souto Silva e Alberto Maria Tavares.

*A Caixeiros de 1.<sup>a</sup> classe* — os de 2.<sup>a</sup> classe, Rufino Borrela do Adro e José Gonçalves Lopes.

*A Caixeiros de 2.<sup>a</sup> classe* — os de 3.<sup>a</sup> classe, Fausto Serra Ribeiro da Fonseca e Francisco de Jesus Pereira.

*A Escriurários de 3.<sup>a</sup> classe* — os Auxiliares de escritório de 1.<sup>a</sup> classe, Martinho Nunes Camarão Júnior, Joaquim Soares, Mário da Piedade Costa, José da Silva Paulino, Álvaro Fernandes Manito e José Fernando Araújo e Cunha Baptista.

*A Auxiliares de escritório de 1.<sup>a</sup> classe* — os de 2.<sup>a</sup> classe, Joaquim Mendes Rosa, Manuel Gomes Peres, José Vieira Leitão, Luís José Cardoso, José da Visitação Oliveira Júnior, António Mário da Silva, Eduardo de Almeida Soares Rodrigues e Armando Simões.

*A Auxiliares de escritório de 2.<sup>a</sup> classe* — José Joaquim Simões, José António Raimundo Belo, Benjamim Matos Jeremias, Felisberto Serrano Alves, Arnaldo Marques Machado, António Santana Marques, Isa Ivone Martins, Maria da Piedade Fernandes Bravo, Maria Luísa de Carvalho, Maria Teresa Leão Moreira Rodrigues Fernandes, Adolfo dos Santos Coelho, António Vicente, Manuel Mendes dos Santos, António Rosa de Almeida Verniz, Octávio Pereira Gião, António Vilhena Faustino, João Manuel da Costa, José Ferreira, Reinaldo dos Santos Andrade, Joaquim Maria Monteiro Lapo, Manuel Pereira Basso, Manuel de Matos Dias, António Maria Nunes Curto, Joaquim Monteiro da Mota, António Vieira e Manuel Monteiro.

*A Chefe do pessoal menor* — o Subchefe, António Ferreira Guiomar.

*A Subchefe do pessoal menor* — o Contínuo de 1.<sup>a</sup> classe, Manuel Lopes Marques Claro.

*A Contínuos de 1.<sup>a</sup> classe* — os de 2.<sup>a</sup> classe, Joaquim de Oliveira Ferreira, José da Costa Coelho e José Pereira.

*A Contínuos de 2.<sup>a</sup> classe* — os Serventes, Carlos Martins das Neves, Manuel Maria de Sousa, António Salgueiro Serrano, Manuel Francisco Ferreira e António de Sousa.

*A Motoristas de 3.<sup>a</sup> classe* — o Porteiro, Joaquim Pedro da Costa e o Assentador de 1.<sup>a</sup> classe, Hóracio da Silva Martins.

*A Revisores de bilhetes principais* — os de 1.<sup>a</sup> classe, João Baptista Alves Junqueira, Mário Moraes Lopes Cardoso, José da Silva, Horácio Alves e Anacleto da Encarnação Abreu Tapadinhas.

*A Revisores de bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe* — os de 2.<sup>a</sup> classe, Tomé Coelho Martins, António Grade Cabrita, Diamantino Monteiro Ferrolho, Joaquim da Paixão Feliciano, João Gonçalves Caixinha, José Alves da Rocha, Alberto Pinto Ribeiro, Faustino Vieira Pereira, Aníbal Caetano da Silva Relvas, José Martins Castanheiro, Manuel Diogo Vaz, Manuel Miranda, José Malaquias, Francisco António de Melo, Miguel Rafael Campos, Lino de Almeida Leitão, Leonídio Chaves, António Fonseca e António de Sousa Pacheco Moreira.

*A Revisores de bilhetes de 2.<sup>a</sup> classe* — os de 3.<sup>a</sup> classe, José Bonifácio Bergeiro, José Martinho, António Martins, Domingos José Patrocínio, António Mendonças Chumbinho, Manuel Maria Gonçalves Amaro, Joaquim António, Rodrigues António Cândido, Adelino da Fonseca, João Carrilho, João Lourenço Gaspar, António Pereira, Garcia Henriques das Neves, António Gameiro, Rafael Antunes Pereira, Rogério Amílcar Ruivo, António de Pinho Loureiro, António Ferreira da Rocha Júnior e Henrique Maria Alferes.

*A Revisores de bilhetes de 3.<sup>a</sup> classe* — os Serventes de 2.<sup>a</sup> classe, António Silva das Neves, António Barbosa Pereira, Américo Augusto Ferreira, António Martins Cação, Urbino dos Santos Belanciano Vagarinho, José Andrade Araújo, António Matos da Cunha, Joaquim Fernandes Pereira, Manuel Nunes Coelho, António José Rodrigues, Joaquim Garcia Ambrósio, Alberto Baptista Soares, Manuel Baptista da Trindade, Joaquim Maria Marques, Ramiro Batalha Teixeira Pinto, Manuel Vitorino de Sousa, Joaquim José Coelho, Manuel Pinto de Sousa e José Vaz da Fonseca.

*A Bilheteiras principais* — as de 1.<sup>a</sup> classe, Alice Hipólito e Idalina de Matos.

*A Bilheteiras de 1.<sup>a</sup> classe* — as de 2.<sup>a</sup> classe, Maria Helena Moura, Maria da Conceição Teixeira Pinto e Maria Natália Fernandes.

*A Condutores principais* — os de 1.<sup>a</sup> classe, José Ferreira dos Santos, Manuel Gonçalves de Sá, Avelino Cardoso, Manuel Fernandes, João Lopes e Manuel da Luz.

*A Condutores de 1.<sup>a</sup> classe* — os de 2.<sup>a</sup> classe, Joaquim Pimentel Ferraz, Teófilo Gonçalves Martins, Hermano Pires Eusébio, António Eugénio Jorge, António Moreira dos Arcos, José Augusto, José Gonçalves Carito, Américo Diogo, Delfim dos Reis Lemos, Joaquim Duarte Churro, Arnaldo Baptista, Joaquim Alves Saraiva, João Valentim, Joaquim Fernandes do Couto, António Pereira dos Santos e Gumercindo Pereira Cardoso.

*A Condutores de 2.<sup>a</sup> classe* — os Guarda-freios de 1.<sup>a</sup> classe, João Baptista, António Pereira Lopes, Joaquim de Oliveira, Alberto Vieira Serralha, António Ferreira Girão, Manuel Marques de Oliveira, António Cabrita Nunes, Joaquim Gregório Leonardo, José Fernandes Cebola, Luís Gonçalves Verão, Custódio Gonçalves da Cruz, António Pereira da Silva, Amadeu Correia, Lourenço da Mota, João Pereira de Moura, Joaquim dos Santos Silva, Ernesto Pinto Moraes, João António de Almeida, Antero Moreira Barata, João Baptista, João Simões Júnior, José Gaudêncio de Sousa, Joaquim António Pedro, João Lima Canaverde e Alberto Pereira Cardoso.

*A Guarda-freios de 1.<sup>a</sup> classe* — os de 2.<sup>a</sup> classe, José Maria Saldanha, Manuel Girão Ferreira Coelho, Alberto Moreira, Henrique Almeida, António Gaspar, Jaime Pereira da Silva, José Ferreira de Miranda, Francisco Moura Viegas, Ângelo Joaquim Ribeiro Monteiro, Manuel José de Melo, Joaquim Lopes Ferreira, Joaquim Pinto da Silva Magalhães, Augusto da Fonseca Mendes, Joaquim da Silva Catarino, José Correia Martins, Herculanio Dias da Cruz, José da Cunha, Ângelo Fernando Graça, José de Oliveira Pedreiro, António Ramos Fadado, António Ramos dos Reis, José Rafael de Campos, Francisco Simões Fernandes, Américo Augusto, António Pinto Ribeiro, Manuel Gaspar e Avelino Carvalho da Silva.

*A Guarda-freios de 2.<sup>a</sup> classe* — os Serventes de 2.<sup>a</sup> classe, Alberto Roque, Joaquim Calado Martins, Manuel Maria Rodrigues, José Jacinto da Silva, João Rosado Lopes, José Ferreira e José Marques Martins.



# AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Vitorino Martins e Silva*, revisor de bilhetes de 2.<sup>a</sup> classe — encontrou numa carruagem do comboio n.º 9723 uma pasta contendo diversos documentos e a importância de 70 000\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Tavira; *Ventura Cabrita Belchior*, subchefe de distrito — elogiado porque estando deitado na sua residência e ao ouvir um estrondo prontamente se levantou, e verificando que se tratava de um desabamento de terras e pedras sobre a via ao Km 5,834 — Sabor, tomou prontas e acertadas medidas e procedeu ainda à desobstrução; *João Brizida*, subchefe de distrito e *Manuel Augusto Ribeiro*, assentador de 2.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via ao Km 152,500 — Douro; *Alberto Vieira*, assentador de 1.<sup>a</sup> classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de duas barretas partidas ao Km 300,240 — Norte, quando estava de licença; e *José Bernardo Ferreira*, assentador de 1.<sup>a</sup> classe — elogiado pelo interesse que demonstrou e pelas rápidas e acertadas medidas tomadas quando na sua residência ouviu um estrondo, que depois verificou tratar-se de um desabamento de terras e pedras que obstruíam a via ao Km 192,780 — Douro.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Eudocio dos Santos*, chefe de lanço de 1.<sup>a</sup> classe e *Adelino Lourenço*, chefe de distrito — elogiados pela colaboração que, não obstante estarem de folga, prestaram nos trabalhos de carrilamento de um vagão do comboio n.º 7524, o qual interrompia a via ao Km 46,402 5 — Póvoa; *Alfredo Joaquim Bacalhau*, chefe de lanço de 2.<sup>a</sup> classe — elogiado pelo interesse, dedicação, esforço despendido e providências tomadas aquando da substituição de duas barretas partidas ao Km 38,640 — Sado; *António Moreira*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via ao Km 222,543 — Beira Alta, devido à queda de terras e pedras que obstruíam a linha; *Norberto de Jesus Martins Cabrita*, subchefe de distrito — elogiado pelas rápidas e acertadas medidas tomadas ao ter conhecimento de que uma camioneta ao passar na P. N. do Km 13,920 40 — Sul havia saído do pavimento e ficara com um rodado dentro da valeta, pois providenciou no sentido de o comboio n.º 8185 efectuar paragem e circular depois em contra-via; *Maria da Assunção*, guarda de P. N. de 3.<sup>a</sup> classe — elogiada pelas acertadas e rápidas providências que tomou depois de observar o desabamento de terras e pedras ao Km 247 — Sul, pois correu ao encontro da automotora n.º 9010 para a fazer parar.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *João Baptista Alves Junqueira*, revisor de bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe — encontrou no comboio n.º 925 uma carteira com documentos e a quantia de 350\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Porto (S. Bento); *António José de Araújo e Silva*, revisor de bilhetes de 2.<sup>a</sup> classe — encontrou numa carruagem do comboio n.º 3013 uma carteira contendo documentos e a importância de 1900\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Mouriscas; *António Alberto Garcia*, revisor de bilhetes de 2.<sup>a</sup> classe — encontrou numa carruagem do comboio n.º 2926 uma carteira com documentos e a quantia de 500\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Lisboa (Rossio); *João Gonçalves Duque*, revisor de bilhetes de 2.<sup>a</sup> classe — encontrou no comboio n.º 831 uma carteira de senhora contendo diversos artigos e a importância de 4600\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Oliveira de Azeméis; *José da Costa Coelho*, contínuo de 1.<sup>a</sup> classe — encontrou na casa das cópias da Divisão da Via e Obras, em Santa Apolónia, dois anéis em ouro, de que fez entrega ao seu chefe imediato; e *António José Capão de Oliveira*, servente de 2.<sup>a</sup> classe — encontrou junto das portas de entrada da estação de Lisboa (Rossio) a importância de 900\$00, que prontamente entregou ao chefe daquela estação.