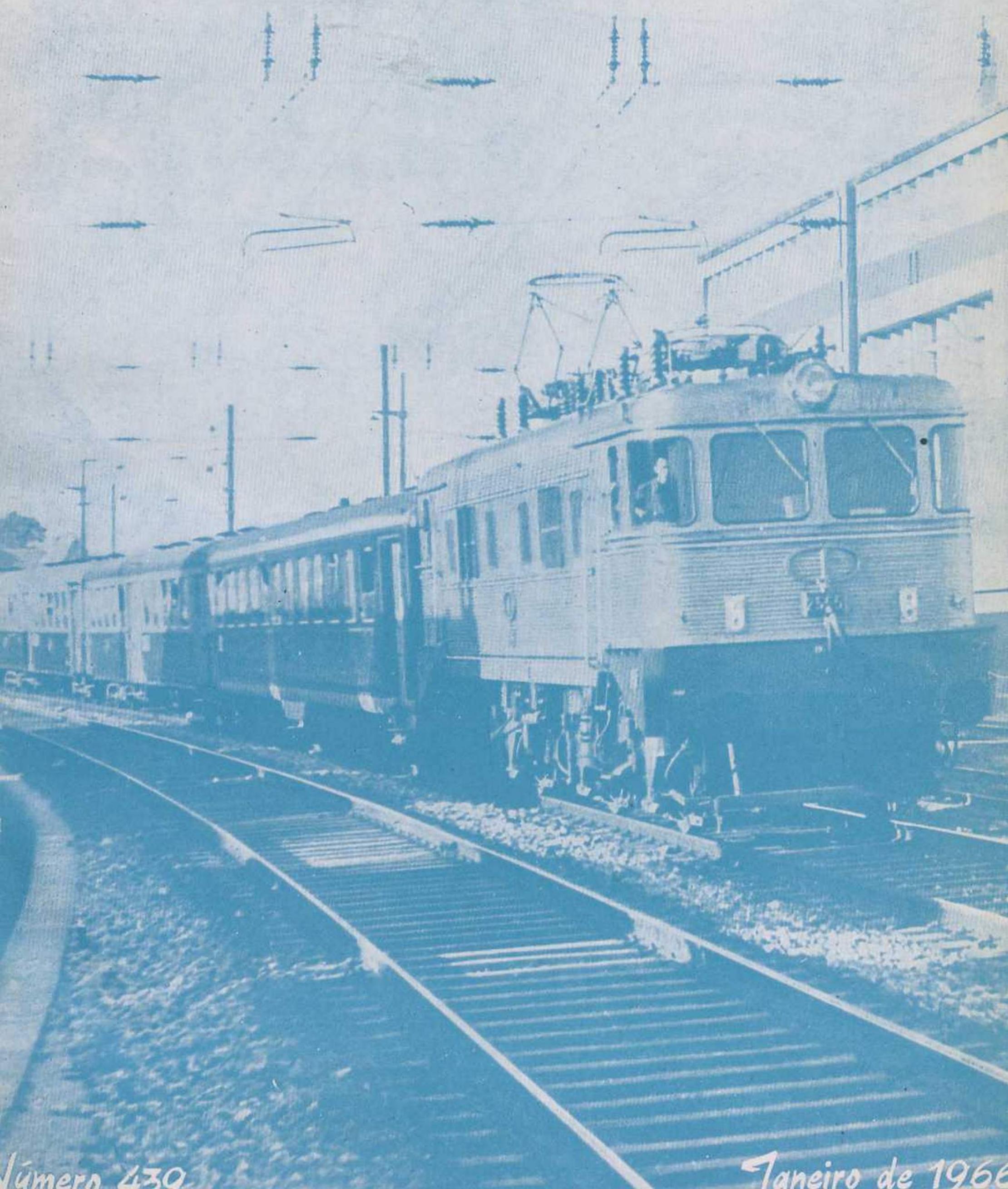
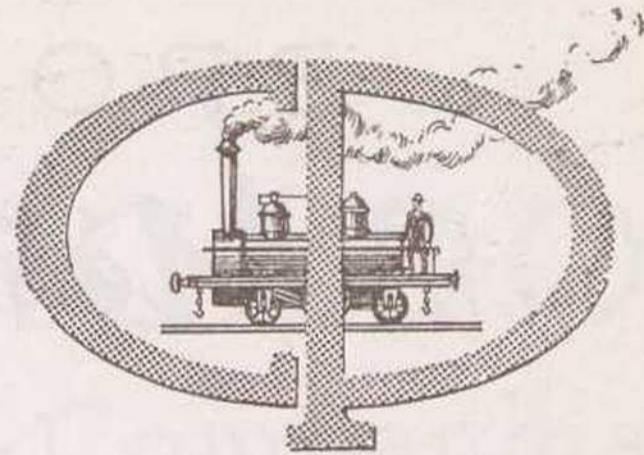


Boletim da C. P.



Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 439 • JANEIRO 1966 • ANO XXXVIII • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

DIRECÇÃO

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

Mensagem do **ANO NOVO**

NESTE limiar de 1966 saúdo efusivamente os dedicados ferroviários da Empresa, desejando-lhes a si e a seus familiares um Novo Ano feliz e tranquilo, em que vejam realizadas as suas maiores aspirações.

A época de progresso presente, de profunda especialização técnica e económica — que tem imposto à C. P. um importante esforço de modernização de métodos e de renovação de material, para estar à altura das suas obrigações de serviço público — tem provado à evidência o papel primordial do elemento humano entre os factores da produção ferroviária, e bem assim a função de responsabilidade que cabe à Companhia na formação e selecção do pessoal, por que tanto, aliás, se está pugnando e insistindo, com justificado fundamento.

Neste capítulo, justo será realçar, sobretudo ante as dificuldades e vicissitudes que dominam o caminho de ferro, o esforço e a boa vontade demonstrados por muitos ferroviários em prol dos superiores interesses da Empresa — e a quem testemunho aqui a homenagem do meu maior apreço e gratidão.

Na realidade, a valorização qualitativa do trabalho do servidor da via férrea, constitui uma das finalidades supremas que interessam à Companhia, na sua unidade e coesão, para atingir os objectivos que lhe competem na missão de bem-servir o Públíco.

Mas ela depende muito da vontade de todos nós.

Devemo-la, por isso, manter sempre bem viva — para que as perspectivas do futuro possam ser, como naturalmente desejamos, mais optimistas e muito mais prometedoras.

ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES
Director-Geral da Companhia

PROF. DOUTOR
Mário de Figueiredo



A Assembleia Nacional, em 29 de Novembro findo, no início das sessões preparatórias para o novo período da IX Legislatura, reelegeu, para seu presidente, o sr. prof. doutor Mário de Figueiredo, actual presidente do Conselho de Administração da C. P..

Em sessão de 2 de Dezembro, o Conselho de Administração da Companhia, pela palavra do seu vice-presidente, sr. dr. Mário Malheiro Reymão Nogueira, congratulou-se com tão honrosa distinção e felicitou o sr. prof. doutor Mário de Figueiredo pela sua reeleição para tão elevado cargo parlamentar — felicitações secundadas pelo Conselho Fiscal e Direcção-Geral.

Expressando o sentimento da classe ferroviária, o Boletim da C. P. cumpre o dever de igualmente felicitar o ilustre presidente do Conselho de Administração da Companhia.



ACIDENTES FERROVIÁRIOS

UM COMUNICADO
da Administração da Companhia

É o factor humano que tem revelado predominância na explicação dos acidentes. Erros graves de ofício no acidente da linha de Sintra. A formação e selecção do pessoal, de quem se exige cada vez mais qualificação, vem merecendo aos responsáveis da Empresa o maior cuidado. A Administração da Companhia tem confiança nos seus 23 000 agentes e sabe que todos cumprirão o seu dever.

Os recentes desastres ferroviários, de tão fatal frequência e extensão, que enlutaram o País e tanto pesar igualmente causaram em todos os servidores da C. P., deu origem ao seguinte comunicado feito pelo Conselho de Administração da Companhia, em 21 de Dezembro pretérito, largamente divulgado pelos órgãos da informação nacional, e que publicamos por determinação superior:

1 — A Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses exprime publicamente o seu pesar pelo acidente verificado ontem na linha de Sintra e apresenta as suas sentidas condolências às famílias das vítimas.

Dos factos já apurados resulta que aquele acidente teve a sua origem em erros graves de ofício, embora a completa averiguação de responsabilidades só possa fazer-se depois de terminado o inquérito, já ordenado.

A Administração da Companhia procederá o mais rapidamente possível à liquidação das indemnizações que sejam devidas às famílias das vítimas e, com o amável auxílio do Instituto de Assistência à Família, iniciou imediatamente o apoio às mesmas famílias para remediar, neste período transitório, as suas necessidades mais instantes.

A Administração da Companhia agradece pública e penhoradamente a todas as entidades oficiais e particulares o auxílio que lhe dispensaram nesta emergência.

2 — É com a maior atenção que a empresa tem verificado a frequência com que ultimamente ocorreram acidentes ferroviários e deseja esclarecer o público de que este assunto lhe vem merecendo especial interesse.

Em virtude da análise a que sistematicamente se tem procedido verifica-se que entre os factores

que influem na segurança de circulação — ou sejam, qualidade e conservação do equipamento, regulamentos de segurança e actuação dos agentes — é o factor humano que tem revelado predominância na explicação dos acidentes.

A formação e selecção do pessoal, de quem se exige cada vez mais qualificação em virtude do progresso da técnica ferroviária e da crescente intensidade do tráfego, vem merecendo aos responsáveis da empresa o maior cuidado.

Embora já se tenham tomado as medidas que esta realidade impõe, há ainda, neste campo, um largo esforço a desenvolver que continuará a ser feito.

3 — A Administração da empresa tem confiança nos 23 000 agentes que, hoje, compõem os seus quadros e sabe que os ferroviários cumprirão o seu dever, colaborando com os dirigentes na melhoria do serviço, que é condição da garantia da segurança do público.

4 — A Companhia espera que todos os que utilizam os seus serviços continuem a confiar na segurança do seu transporte, que os acidentes ultimamente verificados não destruiram mas que impõem redobrada atenção dos responsáveis.

★

O seguro colectivo dos ferroviários indemnizou as vítimas do desastre na linha de Sintra

A Companhia de Seguros Sagres pede-nos que tornemos público o facto de seis ferroviários sinistrados no desastre de Algueirão estarem abrangidos pelo seguro de «Acidentes Pessoais», conhecido por «Seguro Colectivo do Ferroviário», instituído em 1963 por acordo entre aquela Companhia Seguradora e a União dos Sindicatos dos Ferroviários.

O referido sistema de seguro subscreve um capital de cinco anos de vencimento a favor dos ferroviários que, por desastre dentro ou fora do trabalho sejam abrangidos por invalidez permanente, total ou parcial, ou a favor dos seus beneficiários, em caso de morte.

Os ferroviários vítimas do desastre na linha de Sintra e abrangidos pelo citado seguro, são o maquinista Mário Augusto Esteves, do Entroncamento, que perdeu a vida, e o maquinista Manuel Moreira, de Pombal, o agulheiro José Dias, de Sintra, o fogueiro Domingos Rodrigues Ramos, do Entroncamento, o revisor de bilhetes José Maria Tomé, de Queluz, e o condutor António Sousa Vasconcelos, de Torres Novas, todos feridos.

REFORMAS

ENGENHEIRO
Joaquim de Barros

PASSOU no dia 1 do corrente à situação de reforma, por ter atingido o limite de idade, o sr. eng. Joaquim Augusto de Barros, chefe da Divisão da Via e Obras.

Foi admitido ao serviço da Companhia em Julho de 1919, como engenheiro contratado, para os trabalhos que a Divisão da Via e Obras estava a executar na Pedra Furada. Em Outubro do mesmo ano transitou para a Divisão do Material e Tracção, como engenheiro praticante, regressando, porém, à Via e Obras, em Novembro de 1919, a fim de exercer as funções de praticante de subchefe de Secção da Via e Obras, lugar para o qual foi nomeado definitivamente em Abril de 1920.

Desde a sua admissão que o sr. eng. Joaquim de Barros demonstrou muita competência e grande dedicação e zelo pelo serviço, como o atestam a sua carreira na Companhia e os louvores que na sua matrícula estão registados.

Engenheiro subchefe de secção em Outubro de 1920, logo em Dezembro desse ano foi promovido à categoria de engenheiro chefe de secção, para, em Abril de 1923, ser promovido a engenheiro adjunto do serviço de Conservação.

As suas exemplares qualidades de trabalho e competência profissional levaram a Companhia a promovê-lo, em Janeiro de 1929, a engenheiro subchefe do serviço de Conservação da Via, sendo colocado na rede do Sul e Sueste.

Em Janeiro de 1932 teve nova promoção, a chefe do serviço de Conservação, onde permaneceu até Janeiro de 1947, data em que foi nomeado engenheiro chefe adjunto à Divisão. Foi-lhe atribuída, em Janeiro de 1956, a subchefia da Divisão da Via e Obras e, finalmente, em Maio de 1957, ascendeu ao alto cargo de engenheiro chefe daquela Divisão.



A matrícula deste ilustre engenheiro regista as seguintes referências elogiosas:

- Louvor da Comissão Executiva pelos bons serviços prestados quando da interrupção da linha do Setil, devido à cheia do Tejo;
- Louvor da Comissão Executiva pela acção digna de nota que teve nos trabalhos de reparação da linha, por motivo dos temporais;
- Louvor do Conselho de Administração por se ter distinguido nos trabalhos relativos às comemorações do centenário dos caminhos de ferro em Portugal;
- Louvor da Direcção-Geral pela sua actividade na direcção e concepção dos trabalhos do túnel de Albergaria.

Funcionário competente, o sr. eng. Joaquim de Barros grangeou, justificadamente, ao longo de 46 anos de intensa vida ferroviária, o respeito, a estima e a admiração de quantos com ele privaram, quer pelo seu trato, quer pelo zelo que sempre patenteou pelos interesses da Companhia, quer, ainda, pelo grande espírito de justiça de que deu sobejas provas em quase meio século ao serviço dos caminhos de ferro, relativamente ao pessoal seu subordinado.

Testemunhando-lhe o seu preito de muita homenagem, os agentes da Divisão da Via e Obras ofereceram-lhe como recordação, um objecto de arte, numa cerimónia a que se associou, em representação da Direcção-Geral, o sr. eng. Júlio dos Santos, seguindo-se um almoço que serviu, igualmente, de pretexto para ser posto em relevo as suas excelsas qualidades de carácter.

Por proposta da Direcção-Geral, foi-lhe conferido pelo Conselho de Administração, ao passar à reforma, um expressivo louvor pela sua acção ao serviço da C. P.

Impressões
de VIAGEM



Saída de LOUTRAKI e visita a CORINTO

POR ARMINDA GONÇALVES

DE Loutraki, estância termal e balnear no golfo de Corinto, saí de manhã, uma manhã gloriosamente bela, para dar uma volta pelos mais célebres lugares da Argólida e visitar Corinto.

Em vez de tomar a estrada costeira e plana, o autocarro levou-me pela estrada sobranceira ao mar. Um panorama deslumbrante, inesquecível, diante dos meus olhos atónitos, compensou a quase banalidade de Loutraki, cuja maior beleza lhe é dada pelo mar incrivelmente azul — manso como um calmo lago com margens de seixinhos que fazem doer os pés dos banhistas habituados ao contacto das areias lusas.

É necessário, para se chegar ao Peloponeso, atravessar o canal de Corinto pela ponte que há 70 anos substituiu o istmo do mesmo nome e encurta muitos quilómetros a navegação do ocidente para o Pireu e outros portos do mar Egeu. O canal, bastante profundo e mais largo em cima do que em baixo, mede 6 quilómetros de comprimento e tem 80 metros de altura com 28 de largura ao nível da água e 38 na parte superior. Podem navegar nas suas verdes águas barcos de 10 500 toneladas.

Duas pontes ligam o continente ao Peloponeso, que de península foi transformado em ilha: uma, rodoviária; outra, ferroviária.

Uma curiosidade: ali mesmo, à beira da estrada, uns tantos camponeses vendiam deliciosas uvas da região. Ao lado de cada um deles tinham colocado um balde de água para os turistas lavarem as uvas, que são das mais doces que tenho comido.

O alvo primeiro da minha romagem daquele dia era Corinto, a velha e famosíssima cidade que, na sua época mais florescente foi rival de Atenas e de Esparta e que os Romanos destruiram no ano 146 A. C., para mais tarde a reconstruirem. Do que foi Corinto, porém, só ruínas existem actualmente. Velhas pedras testemunhas das grandezas de outrora, da

vida e dos costumes; ruínas milenárias de casas que foram luxuosas e dos templos dedicados às divindades mitológicas ali jazem sem vida num solo sagrado pela história e pela lenda. Colunas Coríntias ainda erectas, restos do templo de Apolo, um dos mais antigos templos gregos, colunas do tempo da dominação romana, a célebre fonte de Pirene, cuja água, perenemente, sem desfalecimento ou cansaço vai correndo no mesmo murmúrio com que outrora encantou e dessedentou as mulheres e os homens da época.

No Museu mais uma vez se admira a estupenda arte dos gregos da antiguidade. Debaixo da terra que os cobria, a tenacidade dos arqueólogos foi desenterrá-los para os mostrar à posteridade, os vestígios duma civilização reuintada e pagã. Mas foi ali também que o Apóstolo S. Paulo, nos primórdios do Cristianismo, pregou a nova

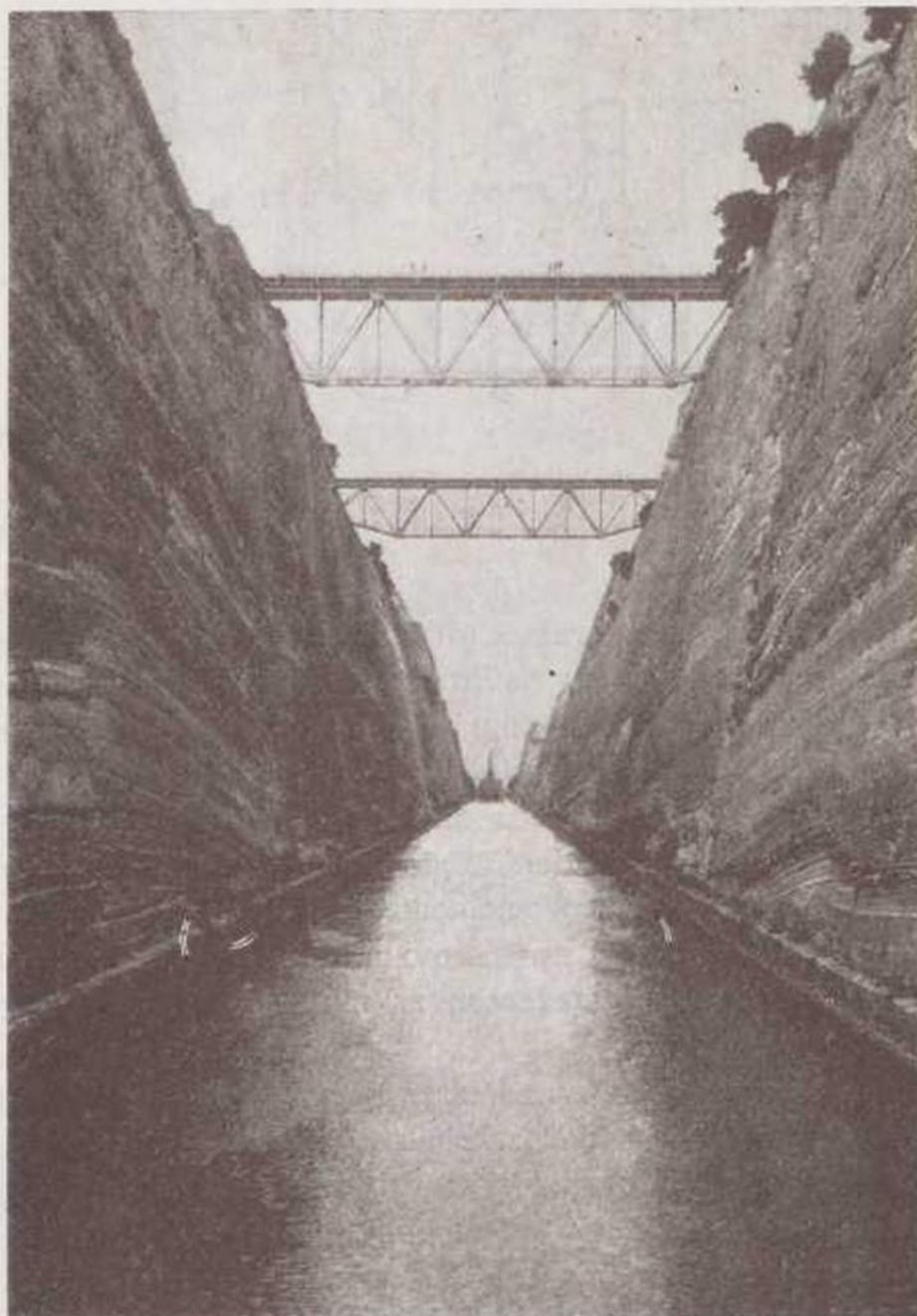


Um bonito panorama de Loutraki

religião que destronou os deuses e todos os seus mitos.

Para cima do suave declive onde descansam as velhas pedras da urbe antiga, cuja alma entre elas vagueia, vigia

um monte pedregoso e abrupto (a antiga Acrocorinto) sobre a qual os franceses e os turcos ergueram uma fortaleza medieval. Na mais remota antiguidade foi ali prestado culto à deusa Afrodite (a Vénus dos Romanos).



O canal de Corinto e as duas pontes que ligam o continente ao Peloponeso

A cidade actual tem pouco interesse.

Vista da estrada com o mar ao fundo e um porto que desmerece da importância do passado, mostra umas casas sem grandeza para a época em que vivemos. Há muitas lojas onde se vendem, as ânforas, as taças, os pratos, as máscaras reproduzindo os antigos modelos e desenhos; e há à venda também as uvas secas e muitos objectos que fazem lembrar a morta Corinto.

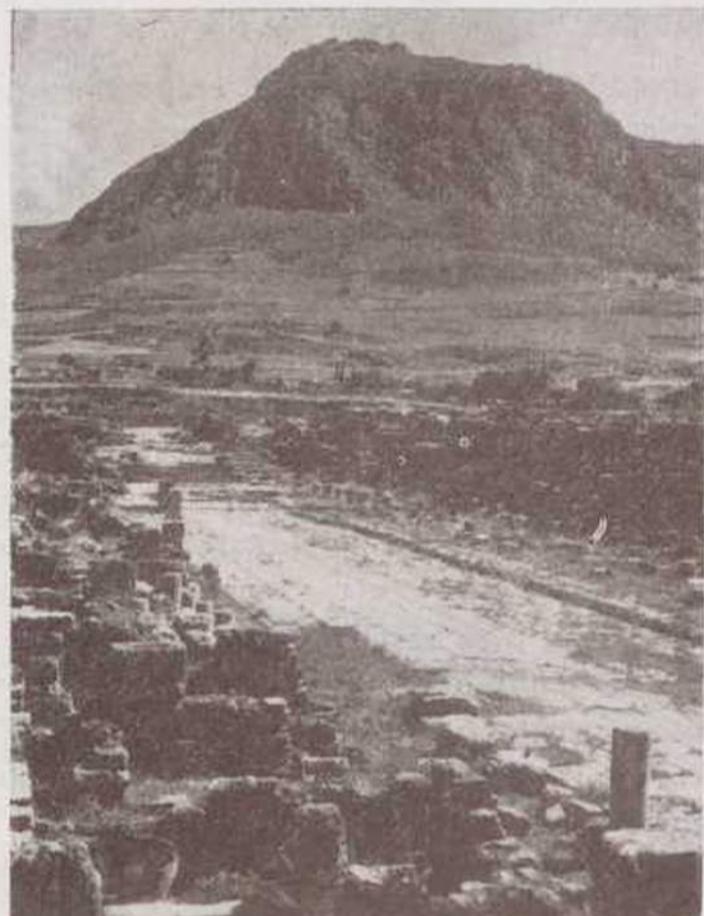
O autocarro retoma a marcha.

Além, fica Memea, onde, diz a lenda, Hércules, o fabuloso semi-deus, asfixiou o leão, contrariando os desígnios da vingativa deusa Juno que, por várias maneiras e por dezenas de vezes, quis tirar-lhe a vida.

Aproximo-me de Argos. Sobre a colina de Larissa, em cujo sopé fica a cidade, foi construída na Idade Média uma fortaleza que se encontra ainda em perfeito estado de conservação. Nessa colina e na de Aspida existem restos de uma Acrópole e de uma Necrópole da época micénica.

Também nesta cidade outrora famosa (deu o nome à região) existem ruínas de santuários, de um teatro e de um estádio. E há um museu arqueológico.

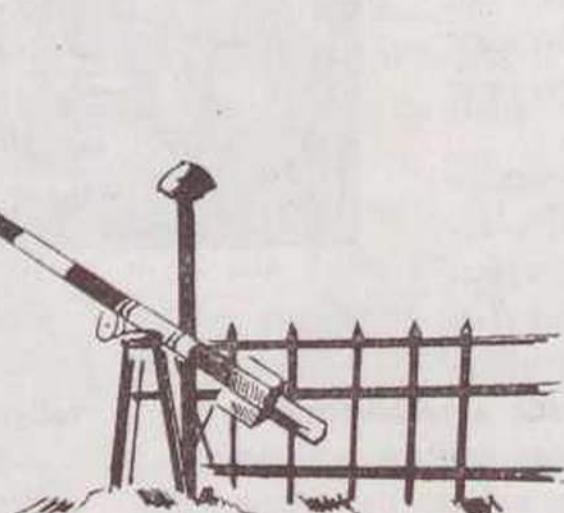
A riqueza arqueológica da Helade é infinita — e muitas das obras primas desse esplendoroso período, estão hoje expostas em museus estrangeiros. Fazem parte do



O que resta da famosíssima Corinto da antiguidade: pedras e colunas truncadas. Ao fundo, a colina onde se prestava culto a Afrodite

património da humanidade, é certo — mas é em Londres, em Paris e noutras capitais que as encontramos. Os gregos queixam-se. Consideram-se roubados.

Mas não me detenho em Argos. Sigo a caminho de Micenas.



Dos Jornais



«SE O FERROVIÁRIO TRABALHAR DESCONTENTE...»

LEMOS com muita atenção o artigo do Boletim da C. P. de Julho p.º p.º, no qual se relata o que foi o XIX Congresso da Federação Internacional das Associações Turísticas dos Ferroviários e que, este ano, se realizou na capital da Polónia. A leitura daquilo que o Ministro das Comunicações polaco proferiu nessa alta assembleia fez-nos meditar longamente, pela justeza dos conceitos, pelo conhecimento pleno do que é a vida do ferroviário, pela justiça com que é encarada ali tão laboriosa classe. Com efeito, este estadista, ao reconhecer o trabalho árduo e difícil dos que trabalham nas linhas férreas, afirmou por outro lado «o dever que gostosamente se cumpre», de amparar e animar tudo o que tenda a elevar os que trabalham nos Caminhos de Ferro. Num passo do seu discurso, o sr. Lewinski disse: «Se o ferroviário trabalhar descontente, por causas que sejam da nossa exclusiva responsabilidade, o Caminho de Ferro ressentir-se-á — e com ele, repercuivamente, toda a Nação!».

Isto é concludente, e por isso, tais afirmações não precisariam de ser glosadas. Abordamos porém o assunto, para que os ferroviários portugueses que porventura não tenham lido o artigo em questão o venham a fazer agora, e se for relido por quem o já leu, também não resultará qualquer mal.

O ferroviário, não há dúvida nenhuma, precisa de trabalhar com satisfação, para que tudo lhe possa correr bem, no campo profissional e até no particular; o ferroviário precisa de actuar descontraído, certo de que os seus direitos lhe serão respeitados inteiramente; o ferroviário deve trabalhar confiado na justiça do meio, e no auxílio moral do seu Sindicato. Só assim é que os profissionais do Caminho de Ferro se encontrarão felizes e poderão dar o seu concurso com devoção, deixando de actuar como meras máquinas; só desta forma poderão pensar nos altos conceitos de solidariedade, como sejam por exemplo, o enfileirarem-se no Mutualismo, livremente, confiadamente.

Nós todos sentimos que os tempos que correm são

maus. Fere-nos bem fundo, na carne, o mal que campeia. A camaradagem entre o pessoal desapareceu, o entusiasmo pelo trabalho da profissão obliterou-se, o espírito do não rales é o que domina.

E há uma certa razão que temos de pôr a nu, e que no XIX Congresso da A. T. C. foi posto em equação — o ferroviário precisa de estar contente para que tudo e em todos os campos corra bem, e não sucede tal, actualmente.

Nas fileiras do Mutualismo e de que este jornalzinho é o órgão, nota-se bem o descontentamento que lavra, e porque, o campo Mutualista é como que o barómetro do que se passa. Ninguém entra voluntariamente para a Associação, e aqueles que vão atingindo os 60 anos de idade, levantam o capital para que estavam inscritos, como se fosse a corrida a um Banco que ameaçasse falência...

E isto não está bem. Não é que perigue o edifício Mutual, dado que, concebido em moldes actuariais, oferece plena garantia, até ao último. Mas há a questão moral que temos de considerar, como importante que é. O ferroviário precisa de ser optimista, tem de praticar o Mutualismo, tem de confiar no futuro, para que possa sobreviver com dignidade.

Os males que nos afligem hão-de passar. Todas as tempestades se dissipam e o sol voltará a brilhar. O prestígio e a confiança hão-de ressuscitar, e a esperança num Mundo melhor, porque mais justo e mais próspero, terá de ser a nossa bandeira. A própria Igreja e pela boca do Papa de saudosa memória, João XXIII, aponta o caminho a seguir, através das suas magistras Encíclicas.

Entretanto, os apáticos e os desiludidos, façam votos de contrição. Enfileirem quanto antes em «Previdência dos Ferroviários de Portugal», onde encontrarão segurança no campo material, e amparo moral para mais confiança num futuro que promete ser risonho.

A. R. C.

(Do Boletim da Previdência dos Ferroviários de Portugal)



Contos e Novelas

REDENÇÃO

POR ISILDA DE MATOS MENDES

A pequena aldeia de Montalvão, perdida lá para as bandas do Gerês, vira um dia chegar a sua nova professora. Aposentada e velha D. Carminda, que tantos anos exercera na localidade o magistério, os naturais da terra aguardavam com curiosidade a reabertura das aulas, para conhecêrem a substituta daquela senhora.

E ela chegou, por uma tarde de Setembro. Era jovem e bonita, mas tinha um ar triste. Não vinha só. À sua frente, chilreavam dois pequenitos, os filhos, que a acompanhavam. Instalou-se na graciosa moradia que a tia Ana Formiga lhe alugara. A tia Ana havia construído a casa para o filho, quando ele se casasse. Mas este, de espírito aventureiro, abalara um dia para a Alemanha e ia fazendo por lá fortuna. E a casa ficara vazia, pois o rapaz não parecia disposto a regressar.

Teresa — assim se chamava a nova professora — correria para aquela escola. Na lista de escolas disponíveis, era aquela a mais distante. A mais distante de Lisboa — dessa cidade onde ela um dia fora ditosa e, ultimamente, a mais infeliz das mulheres.

Teresa casara por amor. Paulo era tudo na vida, para si. Havia-se namorado desde os tempos de liceu. Ela seguiria para o Magistério Primário; ele formara-se em Medicina, já depois de casado, com algum sacrifício, pois nascera de pais modestos. Na mulher encontrara sempre a compreensão e o carinho de que tanto necessitava, e que tão grato lhe era. Teresa esquecia-se de si, para auxiliar e estimular o marido. E, apesar das dificuldades financeiras que iam atravessando, haviam sido sempre felizes, naqueles três primeiros anos de casados. Os dois filhos, vivos e encantadores, completavam a vida do casal.

Um dia, porém...

...Um dia Teresa começou a notar no marido um certo ar distante. Quando, à tarde, ele regressava do Hospital, vinha taciturno e falava pouco. Ela calava-se e nada deixava transparecer do que lhe ia no íntimo; mas o seu coração sobressaltava-se e sofria, por adivinhar que algo entenebrecia o seu amor.

Paulo tinha, de vez em quando, expressões que a preocupavam:

— Quando será que nós poderemos comprar uma mobília capaz para os miúdos?

Ou então:

— Este meu fato está tão cansado e visto, que qualquer dia me chamarão, lá no hospital, o «doutor do fato cinzento»...

— Então, meu querido... — objectava Teresa — as coisas boas não se conseguem todas de uma vez, não é? Tiraste o teu curso há pouco, estás no começo da carreira; verás que, à medida que o tempo passe, todas as coisas melhorarão. Ninguém consegue uma boa posição social num só dia...

— Há quem consiga... — terminava ele, de mau humor.

— Talvez os muito bafejados pela sorte... ou os desonestos! — dizia Tereza, num ar que pretendia tornar jovial.

De que o marido a amava, não tinha ela dúvida. Mas o seu amor perdera muito do fulgor inicial. Paulo falava pouco; e quando por vezes trocavam impressões, Teresa via, com desgosto, que ele estava modificado.

Que se passaria?

Ele começou a vir tarde. Sistemáticamente tarde. E um dia, quando Teresa lhe perguntou se não poderia, uma vez por outra, vir mais cedo, ele respondeu, acerbamente:

— A vida de um médico não permite estar a fazer sala em casa, não achas?

As lágrimas afluiram aos olhos de Teresa. Ela, porém, compondo um sorriso, explicou:

— É que os meninos perguntam tanto por ti...

Teresa trabalhava duramente. Dispensara a criada, logo que os meninos ficaram em idade de poderem ir todos os dias para o externato. E, logo que terminava o seu labor, na escola, Teresa corria para casa, a cumprir o seu dever de esposa e mãe. Não lhe restava tempo para sair com o marido — que poucas eram as horas para o indispensável, dentro do lar.

E a notícia chegou, afinal. Alguém de poucos escrúpulos lhe escreveu, em anonimato, para contar o que se passava. Seu marido tinha outra mulher. Indicavam nome, morada e dados confirmáveis.

A razão de Teresa vacilara. Sentiu-se perdida, ferida no mais íntimo dos seus afectos. Pois não fora ela esposa amantíssima? Não soubera cumprir todos os deveres da sua vida de Mulher? Porquê, então, a traição sofrida? Porquê? Porquê?

Desejou morrer. Esquecida de tudo o mais, teve uma ideia sinistra: pôr termo à existência. Mas Deus, compadecido dela, não lhe recusou auxílio. Teresa pensou nos seus pequeninos; no que seria deles, se a perdessem. E, estóicamente, enfrentou a cruel realidade. Falou ao marido. Este ouviu-a em silêncio. Por fim, respondeu:

— Sim, Teresa, é verdade que tenho outra mulher. Perguntas-me se a amo? Não; não amo. O ascendente dela sobre mim é puramente questão de amor próprio. Essa mulher pertence a um meio social que eu jamais supusera poder frequentar. É rica e influente. Abriu-me as portas de sua casa, nem eu sei porquê. Ela diz que foi por amor. Acho que não foi... Talvez por capricho. E eu, fascinado por aquela grandeza, deixei-me arrastar, e hoje já não posso retroceder. Sei que sou um miserável porque, amando-te como te amo, nunca devia ter cedido a esta tentação. Mas o mal está feito, Teresa. Não te prometo nada. Não sei se voltarei algum dia para ti, minha querida. Desculpa-me! E assim Deus não me castigue do mal que te faço, mostrando-me um dia o erro em que cai...

* * *

Agora, Teresa ali estava, na aldeiazita que escolhera para esconder a sua dor e para, ao mesmo tempo, ir cumprindo a sua missão de mãe exemplar. Sentia-se bem ali, na solidão. Não conseguiria ficar em Lisboa, depois do desgosto sofrido. E, se conseguisse, era para ficar louca...

Em Montalvão, a vida era calma. Teresa dividia os seus dias entre a escola e os filhos. O Paulinho, à medida que o tempo passava, mais se parecia com o pai. E, ao olhá-lo, raro era que lágrimas teimosas não quisessem assomar aos olhos de Teresa. O Zé, pelo contrário, era todo mãe: meigo, caladinho e sonhador.

Nas suas horas livres, Teresa empreendia pequenos passeios com os filhos, até ao limite da povoação. E era quase certo não faltarem à chegada do comboio, que por

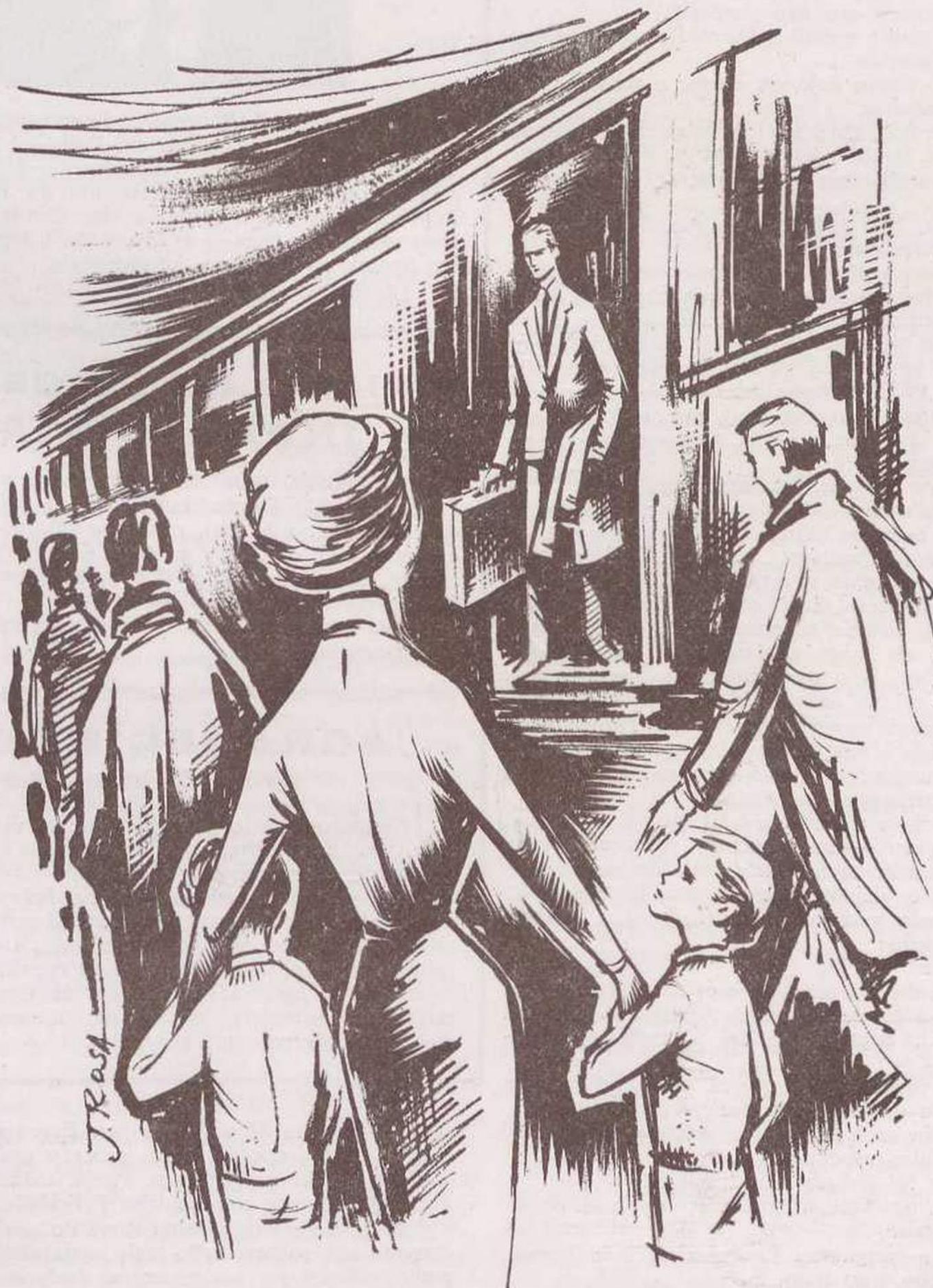
ali passava todos os dias, ao cair da tarde. Como os seus meninos gostavam de ver o comboio!

— Mãezinha! Mãezinha! Vamos, arranje-se depressa, senão não veremos chegar o comboio!

Teresa sorria, melancolicamente. Os seus meninos! Como a prendiam à vida os seus meninos! Mas... seriam só eles que a prendiam à vida?

Toda a gente a estimava na aldeia. Toda a gente compreendia a situação. Pois não era verdade que, mensalmente, a senhora professora recebia uma carta registrada que toda a gente adivinhava ser do seu marido? E que, além dessa carta — certamente contendo dinheiro — mais nenhuma lhe escrevia? Era pois, certo que «a senhora professora tinha desgosto». Senão, reparassem naquele seu ar triste, naquele sorriso suave, mais de bondade do que de alegria...

E o tempo foi decorrendo, como o fiozinho de água



...abriu-se a porta da carruagem de 1.ª classe e dela saiu um homem, sobrancando uma pasta
e segurando uma pesada mala de viagem

limpida que, suavemente, desce do monte ao vale. Teresa amava e sofria em silêncio, toda votada àquele homem que, embora perdido para sempre, nunca esqueceria...

*
* *

Os meninos tinham crescido muito. O Paulo, que ia nos seis anos, já lia e escrevia na perfeição. E também já punha perguntas embaraçosas :

— Mæzinha : porque é que o pai não vive com a gente ?

Teresa iludia a resposta. Queria que os filhos crescessem a amar e a respeitar o pai. Apesar de tudo, era seu pai, e não os abandonara materialmente.

— O paizinho está longe, muito longe, a trabalhar...

— O pai não sabe escrever, mæzinha ?

— Evidentemente que sabe, meu filho...

— Então, porque é que não escreve ?

— O pai tem muito trabalho. Os médicos têm sempre muito que fazer, querido...

— Mæzinha : vamos hoje ver chegar o comboio ? — era o Zé quem inquiria.

— Está muito frio, Zézinho. E a mæzinha tem umas coisitas para fazer...

— Mas nós queríamos ir... — insistiu o Zé, com meiguice.

A mãe sorriu. Pois valia a pena recusar aquele pequeno prazer aos seus meninos ?

Vestiu o casaco e pôs o lenço. Assim vestida, com a franja negra e lustrosa a ornar-lhe a fronte, parecia quase uma colegial, embora tivesse completado já vinte e seis anos. Os pequenos correram a vestir os sobretudos, e os três lá seguiram, porta fora, para o passeio costumado.

Era Janeiro. O frio intenso fazia-se sentir, sem piedade. Quando chegaram ao apeadeiro, não havia ninguém, além do senhor Marques, o chefe, muito embuçado no seu sobretudo negro.

— Está frio de verdade, minha senhora !

— É verdade, senhor Marques ; mas não temos de estranhar, pois é o tempo dele...

— Assim é, minha senhora...

Ao longe, já se ouvia o resfolegar do comboio. Os pequenos, apercebendo-se disso, correram, como era seu hábito, para o fim do cais, ao encontro do comboio. Em marcha vagarosa, ele foi-se aproximando. Teresa meteu as mãos nos bolsos. E o seu pensamento voou muitos quilómetros para sul, ao encontro de seu marido.

O comboio parou, por fim. Ajoujado, o Ti' João Pisco apeou-se. Tinha ido à vila fornecer-se, como era seu hábito todas as segundas-feiras. Sem ser ele, mais ninguém desceu daquela carruagem de 2.ª classe.

De súbito, abriu-se a porta da carruagem de 1.ª classe. Dela saiu uma pessoa — um homem — sobraçando uma pasta e segurando uma pesada mala de viagem.

Teresa fixou o viajante que chegava. E teve de se apoiar, porque tudo vacilou em torno de si. Os lábios murmuraram a medo :

— Paulo !

O marido caminhava para ela, e os seus olhos negros formulavam um acto de contrição. Parando junto da mulher, pousou a bagagem. E foi a medo que perguntou :

— Teresa... perdoas ? E queres ser ainda minha mulher ? Foi tudo um engano, sabes ?

Teresa engoliu as lágrimas que estivera reprimindo. E, com voz trémula, respondeu :

— Eu, Paulo, fui sempre a tua mulher !

Os pequenos, que vinham correndo, estacaram de súbito ao pé dos pais.

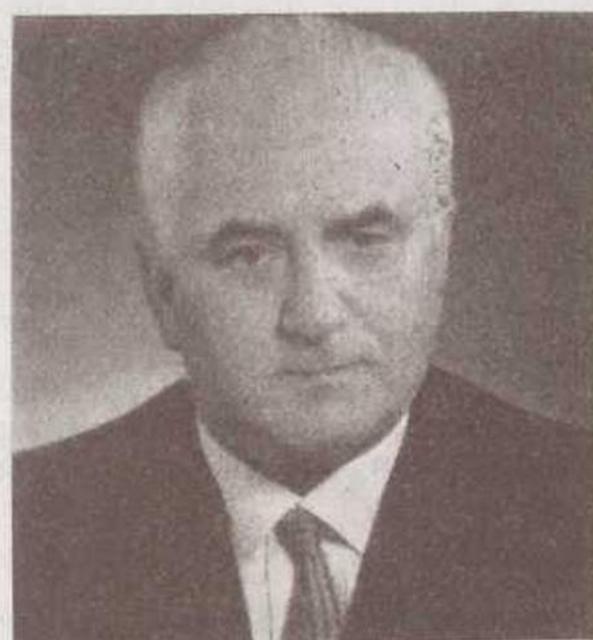
— Quem é ? — perguntou Paulinho, de mau humor.

— É o paizinho, meu filho.

O pequeno riu, abertamente. E, agarrando-se à mão do pai, indagou, contente :

— E vem para ficar muito tempo ao pé de nós ?

Mr. Armand Bourgnon



O sr. Armand Bourgnon, director do Secretariado Nacional Suíço do Turismo em Paris — e grande amigo dos Caminhos de Ferro Portugueses — foi recentemente eleito, por unanimidade, presidente da «Amicale» das Representações do Turismo e dos Caminhos de Ferro Estrangeiros em Paris — de que a C. P. faz parte —, por um período de dois anos, prorrogáveis.

Felicitamos o novo presidente, de tão honrosa escolha.

ANUÁRIO DE EXPORTAÇÃO DA INDÚSTRIA ALEMÃ

Foi recebido nos *Abastecimentos-Compras*, a título gracioso, a 17.ª Edição do SEIBT (Anuário de Exportação da Indústria Alemã), volumosa obra de 1 934 páginas, contendo mais de 70 000 produtos e cerca de 250 000 referências, além dos nomes dos proprietários de mais de 30 000 marcas de fabrico registadas.

Esta importante obra é de grande utilidade naquele Departamento.

AGRADECIMENTO

Ao dr. J. Ramos Dias

Casimiro Oliveira Araújo, servente de 2.ª classe em Beja, vem por intermédio do *Boletim da C. P.* agradecer publicamente e apresentar o seu mais profundo reconhecimento, ao ilustre cirurgião sr. dr. João Jaurés Ramos Dias, pelas atenções que lhe foram dispensadas por ocasião da melindrosa intervenção cirúrgica a que foi submetido no Hospital do Trabalho. Igual reconhecimento torna extensivo às instâncias superiores da Companhia, pelas facilidades concedidas para o seu internamento naquele modelar estabelecimento hospitalar.

— Sim, meu filho : venho para ficar toda a vida !

E, pondo uma das mãos sobre o ombro de Teresa, e a outra sobre os pequenos, Paulo, redimido, principiou a caminhar, rumo à verdadeira Felicidade.

O comboio sumira-se na curva do caminho. Do fumo cinzento que soltara, nada mais havia além de uns farfarrinhos difusos que aos poucos se desfaziam no ar.

No coração de Tereza, também as nuvens haviam desaparecido, para darem lugar a um sol imenso de Paz e Amor !

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

QUANDO EM 1882 SE INAUGUROU A LINHA DA BEIRA ALTA

POR VASCO CALLIXTO

ESTAS viagens retrospectivas pelas «linhas» do passado, levam-nos hoje à boa terra beiroa, para recordar a solene inauguração da linha da Beira Alta, que se realizou com toda a pompa há 83 anos, quando um bilhete, de Lisboa a Vilar Formoso, em 1.ª classe, custava 8\$50 e em 3.ª classe, pouco mais de metade daquela módica quantia. Nessa época já algo distante, reinava em Portugal o rei D. Luís e os caminhos de ferro estavam em franco progresso no nosso país.

A linha da Beira Alta, na opinião dos técnicos, foi uma das mais importantes que se construiram entre nós. Com um traçado muito sinuoso em planta e fortemente acidentado em perfil, esta linha levou os caminhos de ferro portugueses à maior altitude até então alcançada — 810 metros — obrigando à construção de inúmeras obras de arte, entre pontes, viadutos e túneis, pois só assim foi possível vencer os muitos desníveis que caracterizam a região atravessada.

Para se avaliar a importância desta linha na panorâmica nacional de há 83 anos, poderá referir-se que, quando da sua inauguração oficial, o então jovem *Diário de Notícias* lhe dedicou toda a primeira página, inserindo, dias antes do festivo acontecimento, um esclarecedor artigo do engenheiro Miguel Pais, que, entre outras considerações, afirmava que a linha da Beira Alta, «percorrendo uma região populosa, fértil e de grande produção, necessariamente terá um grande futuro, devido mais a estas condições, do que à de ser linha internacional». O certo é, que a um factor se aliava o outro.

Com uma extensão total de 252 quilómetros, o novo «caminho de ferro da Beira» passou a ter duas designações. A «Linha da Figueira», com 50 quilómetros, ligava a Figueira da Foz à Pampilhosa, a «Linha da Beira Alta», com 202 quilómetros, ia da Pampilhosa a Vilar Formoso. A paisagem que se admirava quando se viajava de um extremo ao outro, era «risonha e pitoresca até ao Luso, agreste e muito acidentada no troço seguinte, ao encontro do Dão, amena e grandemente produtiva ao longo do vale do Mondego, tornando-se de novo áspera depois de Celorico».

O contrato para a concessão do caminho de ferro da Figueira da Foz à Pampilhosa foi assinado em 3 de Se-

tembro de 1879, iniciando-se os trabalhos em 10 de Agosto de 1880, sob orientação do técnico francês Duparchy. Nesta linha, as obras mais notáveis foram o túnel e a trincheira de Alhadas, não deixando de ser interessante referir que a estação da Figueira dispunha de «cocheiras» para locomotivas e carruagens.

Quanto à linha da Pampilhosa a Vilar Formoso, foi assinado contrato para a sua construção, entre o Governo e a Société Financière, de Paris, em 3 de Agosto de 1878, começando as obras em Abril de 1879. Três anos depois, em Abril de 1882, a nova linha férrea estava totalmente construída. Havia removido mais de 7 milhões de metros cúbicos de terras. Como principais obras de arte, deverão citar-se o viaduto das Várzeas, com 328 metros de comprimento e 41 metros de altura, o mais extenso de todas as pontes metálicas desta linha, o túnel grande do Salgueiral, o mais importante, com 1095 metros, e o viaduto sobre o Côa, que se eleva a 58 metros acima do leito do rio.

A inauguração oficial da linha da Beira Alta, como já se referiu, foi solene e pomposa, realizando-se com a presença da família real, ministros, administradores e directores da Companhia e um número apreciável de convidados. Esse dia festivo para o caminho de ferro em Portugal, foi a quinta-feira 3 de Agosto de 1882.

O rei, a rainha e o príncipe, saindo de Lisboa na véspera, chegaram à estação da Pampilhosa às 8 horas da manhã, onde inúmeras personalidades aguardavam os régios passageiros. Entre os representantes da Imprensa, estava presente o correspondente do jornal *Temps*, de Paris. Dez minutos depois, a família real seguiu para a Figueira da Foz, a fim de aí iniciar a viagem inaugural, percorrendo a nova linha até ao extremo oposto.

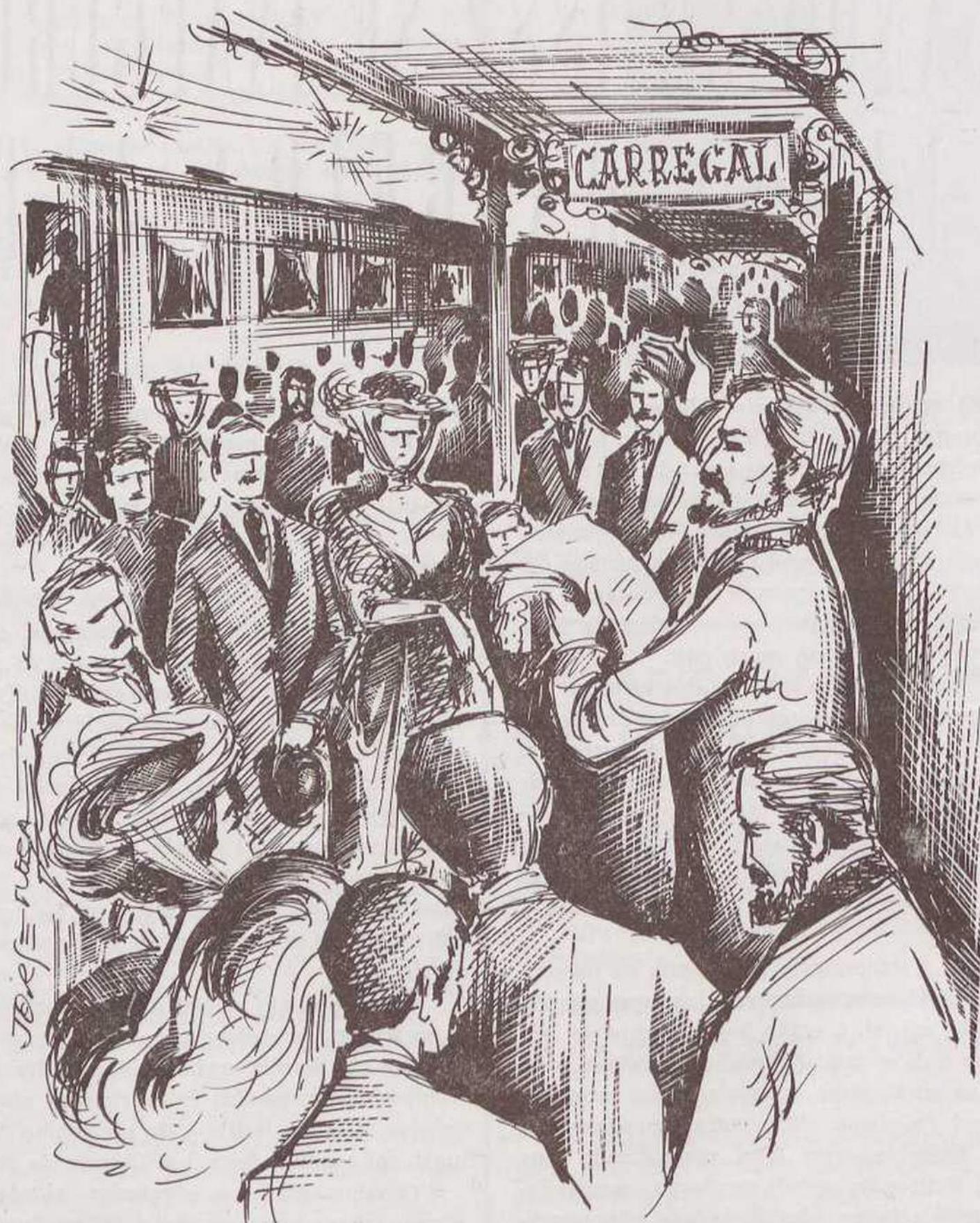
Na Figueira, onde o entusiasmo foi enorme, com vivas, foguetes e filarmónicas, vendo-se as locomotivas ornadas de trofeus, bandeiras e flores, houve *Te Deum* da igreja — juntando-se mais de 20 000 pessoas nas ruas do percurso — *lunch* oferecido pela Câmara Municipal e um bodo a 50 pobres.

O comboio real saiu dali às 13-30 horas, composto por oito carruagens, incluindo um salão real, salão para a corte e ministros e compartimentos de primeira classe

para convidados. Saudada e festejada através de todo o percurso, a composição atingiu o Carregal às 15-40 horas, tendo a paragem sido mais demorada, pois houve diversas alocuções e até uma saudação em verso ao representante da Companhia.

Imprensa num quarto que não media mais de 3 metros quadrados, sem ar e sem luz».

Na Guarda e em Vilar Formoso repetiram-se os aplausos e os vivas, ouvindo-se de novo foguetes e morteiros à passagem do comboio nas diversas localidades.



...a composição atingiu o Carregal, tendo a paragem sido mais demorada, pois houve diversas alocuções e até uma saudação em verso ao representante da Companhia

Mangualde foi alcançada pelas 19 horas e nessa vila fez o comboio alto. Apesar de em Vilar Formoso estarem 6000 pessoas à espera da família real, para se associarem às cerimónias, a segunda parte da viagem foi adiada por 48 horas, devido a fadiga e incômodo da rainha. Os régios viajantes foram alojados no palácio dos Condes de Anadia, no dia seguinte foram passear de carruagem à Senhora do Castelo e só no sábado 5 de Agosto a viagem prosseguiu. Curioso se torna citar, a forma como um jornalista da época se refere às instalações hoteleiras em Mangualde: «As pessoas hospedaram-se em estalagens nada confortáveis, ficando os quatro representantes da

Na estação fronteiriça foi servido um almoço a 100 convidados e quando a família real voltou à Guarda, houve novo banquete de 70 talheres. A linha da Beira Alta estava inaugurada.

Registe-se, por fim, e a propósito do festivo acontecimento, que em 1882, o *Diário de Notícias*, aos domingos, inseria na primeira página uma coluna dedicada «Aos viajantes», em que se indicavam os lugares de maior interesse a visitar nas diversas linhas de caminho de ferro, com distâncias quilométricas, extensão das linhas e outros elementos úteis.

Secção PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

Continuamos a descrição de algumas instruções da U. I. C. sobre «Medidas destinadas a facilitar as viagens por caminho de ferro», por se julgar matéria fundamental para a formação do nosso pessoal.

10. Locais de venda de bilhetes e despacho de bagagens para longo curso, arrecadação de volumes e serviços aduaneiros

É aconselhável:

a) Estudar a implantação geográfica de postigos nas grandes estações, onde as condições locais o permitam, com o fim de evitar aos passageiros os vai-véns e cruzamentos inúteis.

Muito especialmente, os postigos destinados a longo curso e tráfego internacional devem estar em locais bem visíveis e de fácil acesso.

b) Organizar o despacho de bagagens, a arrecadação de volumes (igualmente a arrecadação automática) e serviços aduaneiros nas estações mais importantes, da maneira mais racional para os passageiros.

11. Identificação das estações

Recomenda-se:

a) Cuidar, muito particularmente, para que os painéis com o nome das estações:

- Sejam em quantidade suficiente;
- Sejam colocados a boa altura e facilmente legíveis pelos passageiros que se encontram nos comboios;
- Não sejam confundíveis com os quadros-anúncios;
- Sejam bem iluminados durante a noite.

b) Convidar as empresas e fábricas próximas das estações a que, com fins publicitários, anunciem a sua firma e o nome da localidade nas paredes dos seus edifícios.

12. Incômodos provocados aos passageiros pelos carros transportadores de bagagens, correio, etc.

As empresas ferroviárias devem tomar as disposições necessárias para evitar, quanto possível, incomodar os passageiros com movimentos supérfluos ou demasiado rápidos dos carros transportadores de bagagens, correio, etc., nos cais de embarque. Também o uso da buzina deve ser restringido ao mínimo.

13. Preços aplicados nos bares, restaurantes e quiosques

Os caminhos de ferro devem prever nos contratos de arrendamento relativos à gestão de bares, restaurantes, vendas ambulantes e quiosques instalados nas gares das estações, cláusulas determinando preços razoáveis adaptados aos preços locais e exercer a fiscalização regular dos preços aplicados.

14. Guia-horário nos comboios

As empresas ferroviárias recomendam-se:

- a) Publicar, para ser utilizada pelos passageiros que utilizam os comboios internacionais e comboios de serviço interno de longo curso, guias-horários inserindo, duma maneira facilmente compreensível, todas as informações que possam ser úteis aos passageiros.
- b) Afixar todos os anos, e de comum acordo com as empresas ferroviárias interessadas, uma lista dos comboios internacionais para os quais devem ser editados guias-horários, bem como os detalhes relativos à impressão e distribuição dos mesmos.

Estes guias-horários devem conter:

- O respectivo horário de cada comboio;
- A indicação do serviço que prestam as carruagens directas, carruagens-restaurante, carruagens-camas e respectivos suplementos;
- A possibilidade de troca de moeda nos comboios e nas estações com indicação das horas de abertura e fecho de serviço;
- As estações ou as secções da linha onde se efectua a fiscalização aduaneira e de passaportes, consoante esta é feita em trânsito ou não;
- A indicação das estações mais importantes onde existe um serviço de bagageiros oficial, com as disposições mais importantes e respectivos preços;
- A indicação dos diferentes serviços prestados nos comboios, como telegramas, telefone, ligações rodoviárias, etc..

15. Fiscalização dos bilhetes e fiscalização nas fronteiras

Aos caminhos de ferro recomendam-se:

- a) Providenciar para que os passageiros não sejam incomodados — principalmente durante a noite — com a fiscalização repetida dos bilhetes.
- b) Combinar, entre si, o acompanhamento dos prin-

cipais comboios internacionais, para além da fronteira, pelo mesmo pessoal, principalmente quando se trate de comboios que circulem de noite.

- c) Acordar com as autoridades que efectuam a fiscalização aduaneira e dos passaportes, para que os passageiros das carroagens *couchettes* sejam tratados da mesma forma que os das carroagens-camas.

16. Alimentação dos passageiros

As empresas ferroviárias devem combinar com as companhias de carroagens-restaurante:

- A forma de indicar claramente nas carroagens de determinados comboios, a altura em que se encontram as carroagens-restaurante incorporadas na respectiva composição;
- A maneira de proporcionar aos passageiros, nas próprias carroagens, o fornecimento do pequeno almoço, bem como de bebidas durante a tarde, principalmente nos comboios que não comportam carroagens-restaurante ou serviços ambulantes.

17. Ordem e asseio nos comboios

Os caminhos de ferro devem:

- Providenciar para que o interior das carroagens — incluindo carroagens e WC — em especial as dos comboios de longo curso, se conservem sempre limpas e agradáveis, utilizando, para o efeito, equipas de limpeza às quais devem ser dadas as instruções convenientes.
- Solicitar às companhias de carroagens-restaurante que chamem a atenção do seu pessoal — em especial do que serve à mesa — para a obrigação de levantar, após os serviços, a louça, garrafas vazias, etc., utilizadas pelos passageiros.

18. Instrumentos de música, etc.

As empresas ferroviárias não devem permitir o uso de telefonias portáteis, gramofones, etc., nos comboios, sem que todos os passageiros estejam de acordo.

★

Concurso para Praticantes de Escritório

Transcreve-se, a seguir, um ponto de exame saído no último concurso para candidatos a Praticantes de Escritório da Companhia:

Leia todo o ponto com atenção; procure desenvolver cada resposta dentro do tempo concedido.

É obrigatória a resposta a todas as perguntas do grupo I; às do grupo II é facultativa.

A prova é anónima pelo que não deve ser assinada.

I

- 1 — Indique o século em que ocorreram os acontecimentos a seguir indicados, referindo também as personagens que neles desempenharam papel preponderante:

- Batalha de Waterloo
- Descoberta do caminho marítimo para a Índia
- Reforma
- Independência da América (criação dos Estados Unidos da América do Norte).

- 2 — O Reno, pelas possibilidades económicas que oferece, é talvez o mais importante rio da Europa. Indique os países por onde ele passa.

- 3 — Desenvolva um dos seguintes temas à sua escolha:

- a) A importância dos transportes como factor de localização das indústrias e formação de aglomerados populacionais.

- b) A Revolução Francesa, com o seu ideal de «Liberdade, Igualdade e Fraternidade» arrastou consigo profundas modificações sociais, não só em França como em muitos outros países. Procure dentro do tempo disponível, dar uma ideia das consequências desse movimento nos campos político, religioso, económico, social, artístico, etc..

- 4 — Comente a frase: «O trabalho dignifica o Homem».

- 5 — Que diferença de significado encontra entre as expressões: «agir de acordo com as suas conveniências» e «agir de acordo com as suas convicções»?

II

1 — Francês

Texte :

Le rôle fondamental du bureau dans notre civilisation est un rôle de traduction. L'événement y est traduit sous une forme chiffrée pour devenir le fait comptable; l'ordre donné par celui qui conçoit, devient, sous une forme différent et quelquefois même dans un langage différent, une instruction pour les exécutants.

Le bureau se présente donc comme l'organe d'interconnexion permanent entre des fonctions diverses: conception, production, vente, gestion comptable et financière, fonctions qui se spécialisent de plus en plus, par suite de la complexité croissante de l'entreprise moderne.

Traduisez le texte. Essayez de faire une traduction correcte, conservant l'esprit de la langue portugaise.

Rendez en français :

Por consequência, do ponto de vista humano, o automatismo no escritório não se apresenta como suscetível de exercer uma ação nefasta sobre o valor do trabalho.

VOCABULAIRE

French — Portuguese

Rôle — Papel, função

Événement — Acontecimento

Devenir — Tornar-se

2 — Inglês

Translate into Portuguese:

Once you have reached London, you can go about in taxis, buses, or by Underground. I myself prefer the latter, as it is rapid, easy and cheap. There are so many cars and buses in London that one cannot drive without many stops. The Underground is therefore usually quicker than taxis or buses. If you do not know London very well, it is very difficult to

find the bus you want. You can take a taxi, but it is much more expensive than the Underground or a bus. On the Underground you find good maps which tell you the names of stations and show you how to get to them, so that it is easy to find your way.

VOCABULARY

To reach — Chegar
Underground — Metropolitano
Cheap — Barato
To drive — Guiar, conduzir
Quick — Rápido
To find — Encontrar

★

PERGUNTAS E RESPOSTAS

Pergunta n.º 2310 / Consulta n.º 479-F — Peço informar-me se está certa a seguinte taxa :

P. V. — Sacavém para Grândola

60 molhos de arame de ferro : 5002 kg.
Carga e descarga pela Companhia.
Distância : 246 quilómetros.

Tabela 17 — Detalhe — A. P. B. n.º 359

Transporte 111\$66 × 5,1	569\$47
Manutenção 26\$00 × 5,1	132\$60
Registo	5\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$93
 Soma	709\$00

Resposta — Está errado o processo de taxa apresentado. A seguir se discrimina como corresponde :

Distância : 246 quilómetros.

Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V. Tabela 17 — Preço de detalhe
A. P. B. n.º 359

Preço de transporte 111\$66 × 5,1	569\$47
Evolução e manobras 8\$00 × 5,1	40\$80
Carga e descarga 16\$00 × 5,1	81\$60
Registo	5\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$13
 Total	702\$00

Pergunta n.º 2311 / Consulta n.º 480-F — Peço informar-me se está certa a seguinte taxa :

P. V. — Abrantes para Tramagal

1 vagão com tourteaux : 8900 kg.
Carga e descarga pelos donos.
Distância : 6 km.

Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — Tabela 18 por 10 000 kg
A. P. B. n.º 359

Preço 7\$68 × 10	76\$80
Evolução e manobras 8\$00 × 10	80\$00
Registo	5\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$20
 Soma	167\$00

Resposta — Está errado o processo de taxa apresentado.

A seguir se discrimina como corresponde :

Distância : 6 km.

Tarifa Geral — 3.ª classe por 10 000 kg

Preço 4\$32 × 10	43\$20
Evolução e manobras 8\$00 × 10	80\$00
Registo	5\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$30
 Total	133\$50

Pergunta n.º 2312 / Consulta n.º 481-F — Tenho dúvidas quanto ao peso gratuito a considerar a dois passageiros, irmãos, que apresentam a despacho, como bagagem, duas bicicletas, sendo uma motorizada, com os pesos de 15 e 65 quilogramas, respectivamente. Adquiriram dois bilhetes inteiros da Tarifa Geral.

Resposta — Como cada passageiro apenas pode transportar uma bicicleta, há que cobrar, como peso excedente o respeitante à bicicleta com motor, ou seja o correspondente a 4 frações.

Pergunta n.º 2313 / Consulta n.º 482-F — Tenho dúvidas quanto às cobranças a efectuar por mudança de classe aos portadores de bilhetes meios de 2.ª classe fornecidos à vista de Cartas de Legitimação — n.º 9 do Cap.º 1.º — Disposições Gerais da O. D. G. n.º 352, de 1 de Novembro de 1962.

Resposta — 1.º Caso — Se o bilhete meio de 2.ª classe tiver sido adquirido à vista de Carta de Legitimação de 1.ª classe, a cobrança a efectuar é a respeitante à diferença entre os preços dos bilhetes meios de ambas as classes.

2.º Caso — Se o bilhete meio tiver sido adquirido à vista de Carta de Legitimação de 2.ª classe, a cobrança a efectuar, neste caso, é a respeitante à diferença entre o preço dos bilhetes inteiros (bases de \$32 e \$48 por quilómetro).

Pergunta n.º 2314 / Consulta n.º 483-M — Em conformidade com o Art.º 30 e n.º 2 do Art.º 35 e em pontos de linha onde o caminho de ferro não tem terreno algum fora das trincheiras e aterros, é a Companhia obrigada a fazer alguns aceiros ?

Os artigos citados referem-se ao Livro n.º 1 para a Polícia e Exploração dos Caminhos de Ferro, aprovado em 21 de Agosto de 1954.

Resposta — A lei em vigor não impõe ao Caminho de Ferro a obrigatoriedade de qualquer aceiramento nos pontos onde o limite do seu terreno coincide com a aresta superior de uma trincheira ou com a aresta inferior do talude de um terreno, podendo, contudo, os Serviços da Divisão da Via e Obras que superintendem nos respectivos trabalhos, determinar o aceiramento dos taludes das trincheiras e dos aterros da linha, quando, sem prejuízo da consolidação dos mesmos, reconheçam aconselhável a sua limpeza.

Rectificação da taxa n.º 17, publicada no Boletim da C. P. n.º 436, do mês de Outubro p.º p.º :

Por lapso foi indicado 1 caixa com laranjas, 16 kg. em vez de 10 caixas com laranjas, 160 kg., como corresponde.



POR J. MATOS SERRAS

Exposições

De 30 de Setembro a 3 de Outubro do corrente ano vai realizar-se no Luxemburgo, a V Exposição Internacional dos Ferroviários Filatelistas, uma das felizes iniciativas promovidas periodicamente pela FISAIC (Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários).

Os certames anteriores tiveram lugar, respectivamente:

- Em 1961, na França
- Em 1962, na Áustria
- Em 1963, na Itália
- Em 1964, na Alemanha Ocidental

Serão admitidas, desta vez, colecções referentes a:

- Selos clássicos (anteriores a 1900)
- Selos modernos (depois de 1960)
- Especializados
- Carimbos
- Estudos científicos
- Pré-filatélicos
- Inteiros postais
- Correio aéreo
- Motivos
- Temáticas
- Caminhos de ferro

Como se sabe, a Companhia inscreveu-se recentemente na FISAIC. Os colegas que desejem participar nesta Exposição — cujas inscrições terminam em 15 de Fevereiro próximo — devem, para o efeito, dirigir-se ao nosso Editor, sr. dr. Élio Cardoso, actual representante provisório da C. P. junto daquela Sociedade.

I Congresso Nacional de Filatelia

A Secção Filatélica do Clube dos Galitos, de Aveiro, vai organizar naquela cidade o I Congresso Nacional de Filatelia, de 12 a 15 de Maio deste ano.

De uma circular recebida na nossa redacção, transcrevemos:

«O Congresso está desde já aberto a toda a Nação e a todos os filatelistas de Portugal continental, insular e ultramarino, mas apesar do seu carácter eminentemente português, não descurará a presença de observadores provenientes de países amigos e irmãos.»

Permutas

Um nosso colega da Holanda deseja permitar selos holandeses por exemplares portugueses. O seu endereço é o seguinte: R. J. MEULEN — Engweg 5 — DRIEBERGEN (Holanda).

A nossa temática

NIGÉRIA — Série alusiva à Cooperação Internacional. Um dos selos reproduz uma locomotiva Diesel. SURINAME — Série comemorativa da inauguração da central eléctrica de Brokopondo. Num dos selos vê-se um tractor reboçando um comboio na mina de bauxite de Moengo.



Marcofilia

FRANÇA — 20.ª assembleia geral da Associação dos ferroviários combatentes e antigos prisioneiros (Grenoble — 29/5/1965); SUÍÇA — Inauguração em Berna de um túnel para o caminho de ferro particular Soleure — Zollikofen — Berne (20/11/1965).



ISRAEL — Inauguração do troço ferroviário Beer-Sheva-Dimona (8/9/1965); ALEMANHA OCIDENTAL — Exposição comemorativa do 75.º aniversário da ligação ferroviária Hanover-Visselhövede (Langenhagen — 29/8/1965).



Actualidades ferroviárias

O Clube Ferroviário de Portugal, comemorou festivamente, em 15 de Dezembro último, o seu IV aniversário. No vasto e excelente programa comemorativo, incluiu-se um concerto pela Banda de Música dos Ferroviários que sob a batuta do maestro sr. ten. Silvério de Campos, tocou com o costumado brilhantismo trechos diversos de música clássica, muito aplaudidos pelos numerosos sócios presentes.



Um expressivo agradecimento da SOREFAME ao Boletim da C. P.

Do ilustre presidente do Conselho de Administração da Sorefame, sr. eng. Francisco Malheiro, recebemos — e muito agradecemos — a expressiva carta, datada de 28 de Dezembro último, que a seguir publicamos por determinação superior, a propósito da nossa reportagem sobre a assinatura do contrato para o fornecimento de 50 locomotivas eléctricas G. E., inserida no nosso número de Dezembro pretérito:

Sr. Director do Boletim da C. P.

Consinta que lhe dirijamos sinceras felicitações pela forma verdadeiramente modelar como, no número do corrente mês, desse Boletim, vem feita a reportagem da assinatura solene do contrato de fornecimento das 50 locomotivas Diesel-eléctricas.

Na realidade, pode considerar-se notável o talhe dado à mesma reportagem, quer pelo muito acerto das considerações do seu preâmbulo, quer pela fidelidade das transcrições e do relato da importante cerimónia, tudo isto completado pela ade-

quada reprodução de fotografias que documentam a elevação que o acto revestiu.

Pela nossa parte, como indústria nacional interveniente em fornecimento de tanto vulto — em tão honrosas condições, graças ao elevado espírito de compreensão da C. P. — desejamos formular a V. Ex.^a o nosso reconhecimento pelas repetidas referências com que na dita reportagem fomos distinguidos.

Estas felicitações e agradecimentos envolvem também o Ex.^{mo} Editor do Boletim, e grande será a amabilidade de V. Ex.^a se de tal quiser dar-lhe conhecimento.

Com protestos da mais elevada consideração, nos subscrevemos,

De V. Ex.^a
Mto. Attos. Venrs.

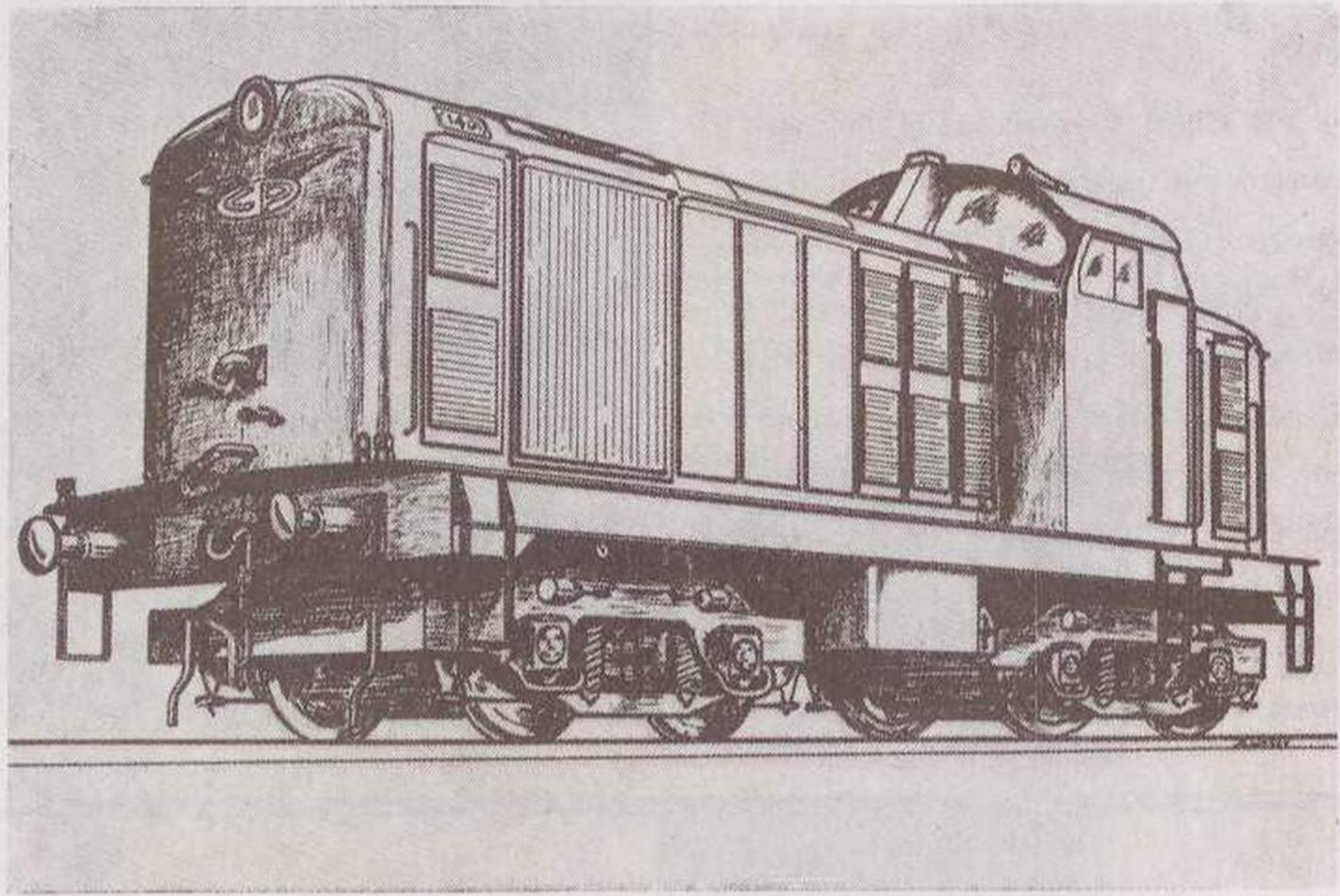
SOREFAME

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, S. A. R. L.

(a) F. Malheiro

NOVIDADES FERROVIÁRIAS

Esta gravura reproduz o tipo de locomotivas diesel-eléctricas, de uma encomenda de 50 unidades, compradas à *English Electric*, de Londres, conforme anunciamos pormenorizadamente em número anterior. As máquinas, de 1370 C. V., tipo BoBo, pesam 60 toneladas e desenvolvem a velocidade de 105 km/h. com carga máxima. Têm 11,580 m de comprimento e 4,355 m de altura.



CURIOSIDADES FERROVIÁRIAS



CARRINHOS DE MÃO INDIVIDUAIS PARA O TRANSPORTE DE BAGAGENS — A S. N. C. F. resolveu, a título experimental, e tal como sucede nos serviços de alguns aeroportos, pôr à disposição do público, por enquanto na sua estação de Havre, *chariots* individuais para transporte, pelo próprio passageiro, das suas bagagens.

O serviço que é gratuito e parece não prejudicar os bagageiros tem tido a maior aceitação do público. Situa-se bem no espírito da nova fórmula ferroviária francesa *Service-client*, destinado a melhorar a qualidade do serviço oferecido aos passageiros e a tornar mais atractivas e cómodas as viagens pelo caminho de ferro.



TAL como nos anos anteriores, comemorou-se em fins de Dezembro, nos escritórios dos Serviços Centrais da Companhia — tanto de Santa Apolónia como da Calçada do Duque — a festa da

ças filhas de ferroviários necessitados. Contando com um modesto subsídio da Administração da Companhia, estes tradicionais festejos só têm sido possíveis promover-se entre nós — e cada vez com



O Director-Geral assiste à distribuição de brinquedos em Santa Apolónia

Natividade. Festa de confraternização singela, com a simplicidade própria dessa quadra de bem-fazer, organizada pelas dactilógrafas e mecanógrafas da C. P., consistiu, como é de soe, na distribuição de peças de vestuário e brinquedos a crian-



O agradecimento à Administração da Companhia, na Calçada do Duque

mais sucessivo engrandecimento — mercê da quotização mútua desses e de outros funcionários e da sua própria colaboração na feitura de muitas peças de vestuário, carinhosamente entregues a colegas menos beneficiados.



Entrega de brinquedos e agasalhos em Santa Apolónia



Um aspecto dos berços distribuídos na Calçada do Duque

As simpáticas cerimónias, assistiram como de costume, administradores, director-geral e muitos outros funcionários superiores da Companhia.

Também no Clube Ferroviário de Portugal — e nesta colectividade com grande extensão e brilhantismo — nos Grupos Desportivos da C. P. e nalguns dos nossos Sindicatos, tiveram lugar com igual êxito, festas do Natal com distribuição de roupas e brinquedos a filhos de ferroviários.

Em todas estas simples cerimónias se compro-

contribuiram para o êxito da festa que organizaram: *Corporação Industrial do Norte, L.da* (oferta de 500\$00 em dinheiro, para compra de brinquedos), *Sociedade Têxtil do Lousado — Sotex* (oferta de cobertores), *Fábrica de Chocolates «Regina»* (oferta de chocolates), *Grandes Armazéns do Chiado* (oferta de balões), *Fábrica de Chocolates «Favorita»* (apreciáveis descontos nas compras).

* * *

Deseja o sr. Director-Geral que aqui se consigne o seu pesar por, devido a lamentável erro dum funcionário



Espectáculo de variedades no Clube Ferroviário de Portugal

vou, uma vez mais, através dos alegres momentos de convívio, a realidade de uma fraternidade e camaradagem da grande família ferroviária portuguesa.

* *

Solicita-nos a Comissão do Natal de 1965, da Secção de Dactilografia de Santa Apolónia, que se registe o seu penhorado agradecimento às seguintes firmas que muito



Assistência à festa infantil do Clube Ferroviário de Portugal

responsável da Cantina de Santa Apolónia, não terem sido servidas, como é costume, naquela Cantina, as refeições do jantar aos ferroviários e seus filhos que se deslocaram expressamente a Lisboa, no dia 16 de Dezembro, para receberem os agasalhos e brinquedos com que foram contemplados pela Comissão do Natal das Dactilografas de Santa Apolónia.

Do facto quere o sr. Director-Geral expressar àqueles ferroviários e seus familiares a sua mágoa por tão infeliz contratempo.

Prémios Governador-Geral de Angola e Governador da Guiné



Da esquerda para a direita: Alferes-milicianos Luís Amaro Martins Gamboa e José Alberto Ramos Silva, e soldado José Alberto Pereira, a quem foi atribuído o Prémio «Governador-Geral de Angola»; 1.º cabo David Oliveira Machado e soldados José Antunes de Oliveira e Elio A. Alves Pires, que receberam o Prémio «Governador da Guiné».

Conforme resolução da Administração da Companhia, a todos estes militares foram fornecidos passes gratuitos a fim de visitarem os seus familiares.



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Janeiro corrente

A Inspector de tracção — o Chefe de depósito, Calixto Vaz de Carvalho.

A Chefe de depósito — o Subchefe de depósito, Ernesto Rodrigues.

A Subchefs de depósito — os Chefes de maquinistas, Adelino Maria de Freitas, Deolindo Augusto Correia Santos e José Emídio.

A Chefes de maquinistas — os Maquinistas principais, Perfeito Correia Vieira, Manuel Duarte Gomes, Carlos da Silva Freitas, José Baptista Rocha, Augusto Silva Fernandes Lapa, António Girão de Seiça, José João da Silva Bernardo, Orlando Martins de Melo, Manuel da Costa Gomes, Alfredo Pereira dos Santos, Amílcar Mateus Claro, José Gabriel Mateus, José Nunes Negrão, Manuel Rodrigues Sande, Vasalim Carmona, Joaquim Lopes, João Maria Valadares, José Dias Vieira, João Marques Monteiro Negrão e José Gomes Saraiva.

A Maquinistas principais — os de 1.ª classe, Júlio de Oliveira Araújo, Luís Pinheiro, Sizenando Eduardo da Costa, Amadeu Loureiro, Olindo Augusto Duarte Soares, Aníbal Barreto, Emílio Pereira de Sousa, Zacarias da Silva Pereira, Carlos Henriques Marques e Jaime Alves.

A Maquinistas de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Albino Joaquim Rodrigues, José Morgado dos Santos, José da Costa Rodrigues, Manuel José Capareira, Abílio Pereira, Mário Antunes Duarte, Armandino de Sousa Fernandes, Joaquim Mendes Coelho, José Pereira, Pedro Raimundo Ribeiro, Manuel Francisco Tichana e Virgílio Pereira.

A Maquinistas de 2.ª classe — os de 3.ª classe, João António Sequeira, Armando de Matos Machado, Manuel Nunes Dias de Sousa, Augusto Tavares Amorim, Francisco de Freitas, Fernando Mário Ferreira, António Lopes Simões, João Tomé Marques, Ludgero de Azevedo Cabral, Álvaro Alves Lopes, Victor dos Santos Silva, Herculano Gonçalves, Amílcar Martins Silva, Manuel Monteiro, António Gonçalves, Jacinto Pedro, António Baptista de Oliveira, António Ferreira da Silva, António Maria Barreiros, Manuel Malho, António Rodrigues Couteiro, David Augusto, Modesto Manuel Silvestre, Francisco António Miguel, David Tavares Pimentel, Joaquim Ferreira Esperança, Carlos de Matos Correia, Manuel Teixeira, Carlos Duarte, Pedro José de Vasconcelos, Raul Pereira dos Santos, Manuel Joaquim, João Correia da Costa, César Pires Correia, Manuel António Borda de Água, Manuel Nobre, Manuel José de Almeida, Eduardo Alberto, Manuel Duarte Braga, Manuel da Costa, Henrique dos Santos Lagarto, José Augusto Ribeiro, Manuel Martins, Aires da Silva, Manuel de Melo, Isidro Rodrigues Gonçalves, Manuel Dantas Rodrigues, José Vicente dos Santos, José das Neves, António Vieira, Manuel Gameiro Júnior, Maximino de Carvalho, António Alves Serdoura, Adelino Gonçalves Pé Leve, Eduardo Pinheiro, Joaquim Maria dos Santos, José Pereira da Mota, António Alves, Amadeu Augusto Cardoso, Arménio Pereira de Freitas, António Joaquim Mendo e José Silvestre.

A Maquinistas de 3.ª classe — os Fogueiros de 1.ª classe, Joaquim Mendes, Francisco Manuel Pisco, Arnaldo Redondo Macário, Joaquim Peixoto Pereira, José dos Santos, Avelino Morita Bagão, Mário Rodrigues, Fernando Sebastião Alves, João Lopes Simões e José de Matos Rolo.

A Fogueiros de 1.ª classe — os de 2.ª classe, João Lourenço Lopes Vasco, Fernando Gomes, Joaquim Ferreira Salgado, João Bartolomeu Romão, António Inácio Elias, Joaquim Guerreiro Durão da Silva, Carlos da Costa Ferreira, Luís Amândio Conceição Galvão, Lino Ferreira de Castro, Fernando Pedro Queiroz, Francisco Carmo Amoedo Caixeiro, Feliciano Maria de Matos, Lutário Ribeiro, José Maria Marques, Alfredo de Sousa Soares, Manuel Maria da Silva, Manuel da Silva, Domingos Larangeira da Silva, Francisco Rodrigues Ferreira, Bernardino Ventura Gonçalves, Aníbal de Sousa Afonso, Rogério Carvalheiro Rodrigues Séco, Augusto Mendes de Carvalho, Joaquim Bernardo Alves Lopes, José Magalhães Teixeira Guedes, António Durão Pais da Silva, Joaquim dos Santos da Silva, Adelino da Silva Santos, João Filipe, António Ferreira Maciel Barbosa, Francisco Joaquim Caeiro, Teodoro de Sousa Baião, João Pereira, Joaquim Marques Caçoete, João Teodoro Couteiro, Manuel Pinto Cardoso, António Aires Lourenço, José Antunes Barata, Carlos Eugénio Sequeira, José de Jesus Silva, António Pires Carepo, Irénio Ferreira Mendes, António Jesus Pedro, José Luís da Silva, Salvador Fernandes dos Santos, Artur dos Santos Figueiredo, João Freire dos Santos, Manuel Luís Paulino, Joaquim Duarte Monteiro, João Gilberto Sousa Canelas, Manuel Joaquim, Hilário Rodrigues Ferreira, Gregório da Silva Felício, Joaquim José Barbado, José Amílcar das Dores Vicente, José Augusto Fernandes Gandarez, Casimiro Soares, Manuel Ribeiro Mendes, José Martins Sebastião, Isidro dos Santos Cravo, Agostinho Jorge Rodrigues, Domingos Rodrigues Ramos, José Peixoto Costa Alvarenga, Joaquim Figueira Simão, Ramiro Redondo de Carvalho, Manuel Abraão Santos Silva, Joaquim Marques dos Santos, José Gonçalves Mesquita, Sebastião Calqueiro de Sousa, Guilherme Henrique Cardoso Coelho, José Manuel Silvestre, António Aires Coelho, Alfredo Abílio Freitas Ribeiro, Arlindo Fernandes da Conceição, Francisco José Cabaça, Luís da Silva Grilo, Manuel Patrocínio Sanches, Eduardo Carmona Joaquim, Joaquim José Rebocho, Albino Carvalho dos Santos e José Duarte Gonçalves.

A Fogueiros de 2.ª classe — os Serventes de 2.ª classe, Manuel Freitas Braz, José Mendes Morais, José Maria da Silva, Francisco Maria Trindade Penedo, José Moura Ribeiro, Joaquim Monteiro, António de Oliveira Pimentel, João Luís Paulino, António de Jesus dos Santos, João Francisco Rosmaninho Lobo, Manuel Gonçalves Dias, Joaquim Campos de Oliveira, Joaquim Victorino de Barros, António Cardoso Coelho, Lúcio José Mourinho, António Pereira da Mota, Elísio da Cruz Marques, José Teixeira Martinho, Arsénio Joaquim Cavaco Madeira, António Augusto Magalhães, Joaquim Saraiva Martins, João Cristóvão, José Manuel Amaral, Augusto Caetano Costa, António Cabrita Neves, Joaquim Sousa Reis, José António Pestana, José Duque Nuno, José João Matias, António de Oliveira Cabrita, Fernando Tavares Teixeira, Manuel Fragateiro do Nascimento, Feliciano André Guerra, Manuel Cabrita Borges, Albertino Fernando Inteiro e Alberto Silva Ferreira; os Serventes de 3.ª classe, António Jacinto Félix Penedo, João Luís da Cruz, José do Rosário da Rosa Timóteo, Fernando Aranha Ferreira, Florimundo J. Vale Gato Raminhos, José Augusto Simões de Oliveira, Manuel Augusto Silva Magalhães, António Júlio Augusto, Eduardo da Conceição Roça, Américo Alexandre Borges Cunha, Florival da Silva Pereira e Albano de Jesus Costa, e os Operários de 4.ª classe, Abílio da Cunha Mendes, Adalberto Francisco Coimbra, Joaquim Fernandes da Silva, José Maria Lopes, José de Matos Silva, Virgílio Fernando da Fonseca e Salvador Moreira Afonso.

A Marinheiros de 2.ª classe — os Marinheiros eventuais, Joaquim Marcelino Soares Nunes e Joaquim do Patrocínio Enguiça.

A Fiscal de revisão de material — o Revisor de material de 1.ª classe, Augusto de Matos Moleiro.

A Revisores de material de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Agostinho J. Ribeiro Magalhães, José Fiens, João Vicente Medroa, Albino Teixeira Guimarães, Fortunato Ezequias Picamilo, Fernando Ferreira, Justino Gil Soares Andrade e José da Costa Redinho.

A Chefes de lanço principais — os de 1.ª classe, Manuel Martins Franganito e Vicente Runa.

A Chefes de lanço de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Joaquim Estrompa Cansado, Sebastião Glória, Cirilo Lopes Claro e José Gil.

A Chefes de lanço de 2.ª classe — os Chefes de distrito, Manuel da Assunção, Manuel Marciano, João da Silva, Júlio António e José Rodrigues dos Santos.

A Chefes de distrito — os Subchefes de distrito, João Guilherme Tomé Gomes, Manuel Festas Pereira, Amâncio Fernandes Caldeira, Fernando Ribeiro da Silva, António Pereira Vieira, Manuel de Oliveira, José Cabrita Gonçalves, António Augusto, Ilídio Pereira Monteiro, António Maria Brilhante e Avelino Augusto.

A Subchefes de distrito — os Assentadores de 1.ª classe, Luís Sirgado, João Simplício Piteira, António Lopes da Silva, Américo Rodrigues, Inácio José Vicente, João Lourenço, Manuel Pereira Pinto, Eduardo Teixeira de Magalhães, José Pereira Lopes, Albino António Meireles, Carlos Bouçada Rodrigues, António Fouto Senhorinho, Manuel Ferreira Manano, José Pinto da Silva, Joaquim Augusto Varandas, João Duque Valentim, Fernando Aurélio da Cruz, José Augusto de Seixas, José Bernardo dos Santos, Joaquim Nunes, Samuel de Jesus Barbas e José Maria Correia.

A Assentadores de 1.ª classe — os de 2.ª classe, João Mendes Martins, Gelásio Pinto Coelho, António Maria Lopo, Manuel Queiroz, António Maria João, Domingos Francisco, Jacinto Manuel Luzia, António Pescante Monteiro, António Neto Sérgio, António Soares, Mário José Feliciano, José Palos Prata, Júlio Francisco Ferreira, José Lourenço dos Santos, Angelino Amaral Loureiro, Antero Augusto, Acácio Augusto Aires, Manuel de Oliveira, Adelino Emídio, Avelino da Costa, Emídio Gomes Bispo, José António Pires, Guilherme Carlos Aldinhas, Francisco Pedro Vivas, José Miranda Barreiros, António Victor da Silva, Ezequiel Borges Mousinho, José Martins dos Santos, José Baptista Branco, José Augusto Lourenço Tomaz, José Félix Pimentel, Manuel de Moura, Joaquim Maria de Oliveira, Jaime Pegas da Silva, Amadeu José Lopes Carona, Joaquim Boavida Afonso e Augusto da Conceição Courela.

A Assentadores de 2.ª classe — os Serventes de 3.ª classe, António Lúcio Barbosa, Jacinto Teixeira, Sátero Aníbal Pola, José Ladeiro de Carvalho, José Domingues, Miguel da Cunha Tavares, António Branco, José Pinto da Graça, Manuel Clemente do Carmo, Silvestre da Conceição Jerónimo, António Teixeira, Pedro Moreira, Horácio de Almeida Serra, Manuel António, Birtolino dos Santos, José da Costa, Joaquim dos Santos, Manuel Aires da Costa, João Antunes, Manuel Pinto, José Eduardo, Francisco Paiva, Ramiro Lopes, António Francisco, Pedro Barbosa, Armindo da Fonseca, Júlio da Fonseca Aranha, Manuel de Oliveira, Manuel Marques, João Nunes da Costa, António da Silva, Lourenço Pinto de Carvalho, Armando Bernardo dos Santos, Manuel de Oliveira Serrano, Manuel Gomes Faria, Joaquim Lucas, Tomás Ribeiro Gonçalves, Matias Duque Ribeiro, Luís Valente Filipe, Francisco Dias Inácio, José Joaquim Tareco, Joaquim Duarte Proença, Rogério José Inácio, Adriano Carvalho, Nuno Martins, Diamantino da Silva Pinto, João Gonçalves Hermenegildo, Manuel Duarte Lucas, Francisco Pinto da Silva Alho, Amadeu Lopes, Álvaro Gonçalves Tinoco, Agostinho Agostinho, Alberto Roque Domingues, Júlio Pinto Pereira, Luís José, João Ribeiro Gonçalves, Adriano Marques Sequeira, José Rodrigues Serralha, José Simões da Isabel, Francisco Godinho, Francisco Lopes de Oliveira, António Fernandes das Neves Gomes, José Domingues, Nicolau Rodrigues, José Carveiro, Mário Sampaio, Manuel Lopes, Félix dos Reis Barata, Joaquim Manuel Tremoceiro, José Maria, João Cerqueira, Augusto Rodrigues Pinto, Alberto Gil Faísca, José da Mouta Russo, António Infante Pinheiro, Domingos Almeida Carmona, Vicente Pinto, Manuel Luís Elisário, Manuel Mendes Ribeiro, Joaquim Oliveira Primo, Joaquim Fernandes, João Gomes Bairrada, Manuel José de Abreu, João Cardoso, António José dos Reis Lança, José Maria Gomes e António de Matos Courela.

A Soldadores de fiadores de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Manuel Henriques da Costa, Luís Gonçalves Rosa e Jorge Marques.

A Guardas de P. N. de 2.ª classe — as de 3.ª classe, Maria Augusta Tarrafa, Victória Maria Rodrigues, Cidade Soares da Silva Tavares, Maria Bernardina Rosa, Maria de Lourdes Duarte Pereira, Emília da Conceição Rato, Maria Custódia Pinheiro, Maria da Ascenção Fernandes, Ilda da Silva Raimundo, Maria Helena Macieira, Adelina Vilela, Ana do Carmo Gomes, Vicentina da Luz Bilro dos Santos, Maria Rosa Rodrigues Abelha, Maria dos Santos Pinheiro, Maria Lucília David, Angélica Rosa Marchôa, Custódia de Jesus Silva, Georgina Gomes Avoila e Maria da Glória Pereira Vieira.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Júlio Baptista Martins, António Seara Carneiro, José Augusto Azevedo dos Santos e José Fernandes Alves*, inspectores de secção de exploração ; *Justiniano de Almeida Cruz*, contramestre principal e *Henrique Gomes*, subchefe de depósito.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Aleixo Ribeiro Pontes*, chefe de estação de 1.ª classe ; *Manuel Marques de Almeida*, contramestre de 2.ª classe ; *Samuel Dias de Carvalho* e *João Jerónimo*, chefes de cantão de telecomunicações de 1.ª classe ; *Manuel Gonçalves Ramos de Faria*, chefe de estação de 2.ª classe e *José Joaquim de Carvalho*, chefe de brigada.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Abílio Pereira Baltazar*, chefe de brigada ; *António Amaro Antunes* e *José Góis*, fiscais do pessoal da revisão de bilhetes ; *Luis Lopes*, chefe de armazém de 2.ª classe ; *Manuel Alves da Cruz* e *Abel Ferreira da Costa*, operários de 1.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Avelino Marques de Almeida*, revisor de bilhetes de 1.ª classe ; *Jorge Eugénio da Gama, Raul Gonçalves e João Pereira Monteiro*, operários de 2.ª classe ; *Manuel Bento Júnior* e *Vítor Baptista Martins*, operários de 3.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim Loureiro* e *João Antunes*, operários de 3.ª classe ; *José Machado*, aguileiro de 3.ª classe ; *Manuel Rodrigues*, guarda de P. N. ; *José Ribeiro*, servente de 1.ª classe e *Maria Joana*, guarda de P. N. de 1.ª classe.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Alberto Barbosa*, chefe de distrito e *Joaquim dos Prazeres Perdigão*, assentador de 2.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de duas barretas partidas, ao Km 243,930 — Norte, quando estavam de folga ; *Manuel de Oliveira*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido no trabalho de ligação de duas barretas num carril partido na estação de Fafe, encontrando-se de folga ; *Ovídio Valente da Silva*, *José Rodrigues Caldeira* e *António Máximo de Jesus Pires*, assentadores de 2.ª classe — elogiados pelo interesse e dedicação que demonstraram nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 176,500 — Beira Baixa, quando em gozo de folga.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Correia Pinto*, chefe de distrito ; *Adelino Ferreira de Figueiredo* e *José Fernandes Figueiredo*, assentadores de 2.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 46,780 — Póvoa, quando estavam de folga ; *António José*, chefe de distrito ; *Oscar Quita Barragon*, subchefe de distrito e *José Lameira Cardoso Ferreira*, assentadores de 2.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 286,500 — Norte, quando se encontravam de folga.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Alfredo Joaquim Bacalhau*, chefe de lanço de 2.ª classe ; *António de Sousa Fran- ganito*, chefe de distrito ; *António Pereira*, subchefe de distrito ; *Francisco Alves* e *António Gregório Neves*, assentadores de 1.ª classe e *Carlos Ascenção Rabaço*, assentador de 2.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 30,950 — Sado.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Pereira Soares*, revisor de bilhetes de 3.ª classe — encontrou numa carruagem do comboio n.º 5123 um saco com a importância de 606\$10, que prontamente entregou ao chefe da estação de Viana do Castelo ; *José Maria Pereira Pinto*, servente de 3.ª classe — encontrou no cais de passageiros do apeadeiro do Algueirão uma carteira contendo a quantia de 2000\$00, de que fez imediata entrega ao seu chefe ; *Alfredo dos Mártires Costa*, *João da Conceição Nobre Domingos*, *José de Matos Albino* e *Joaquim Maria Manuel*, eventuais (via) — elogiados pela dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 30,950 — Sado.