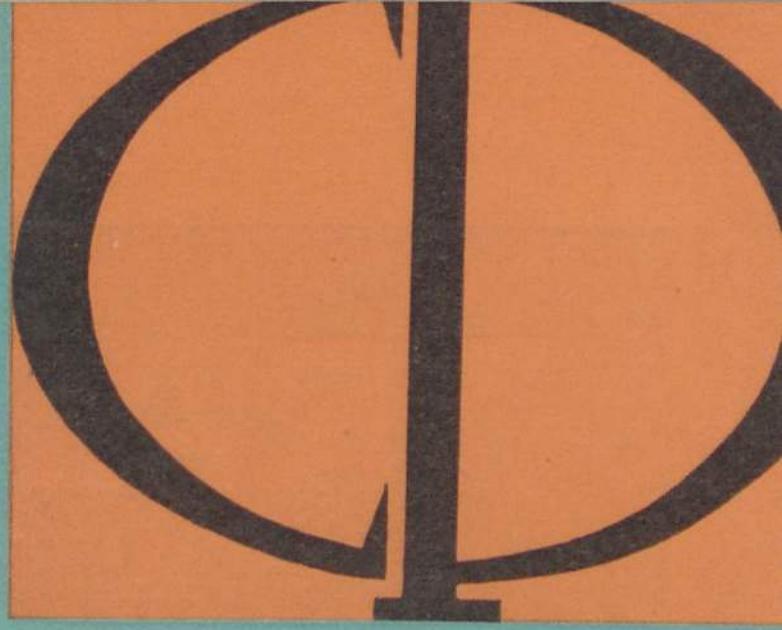
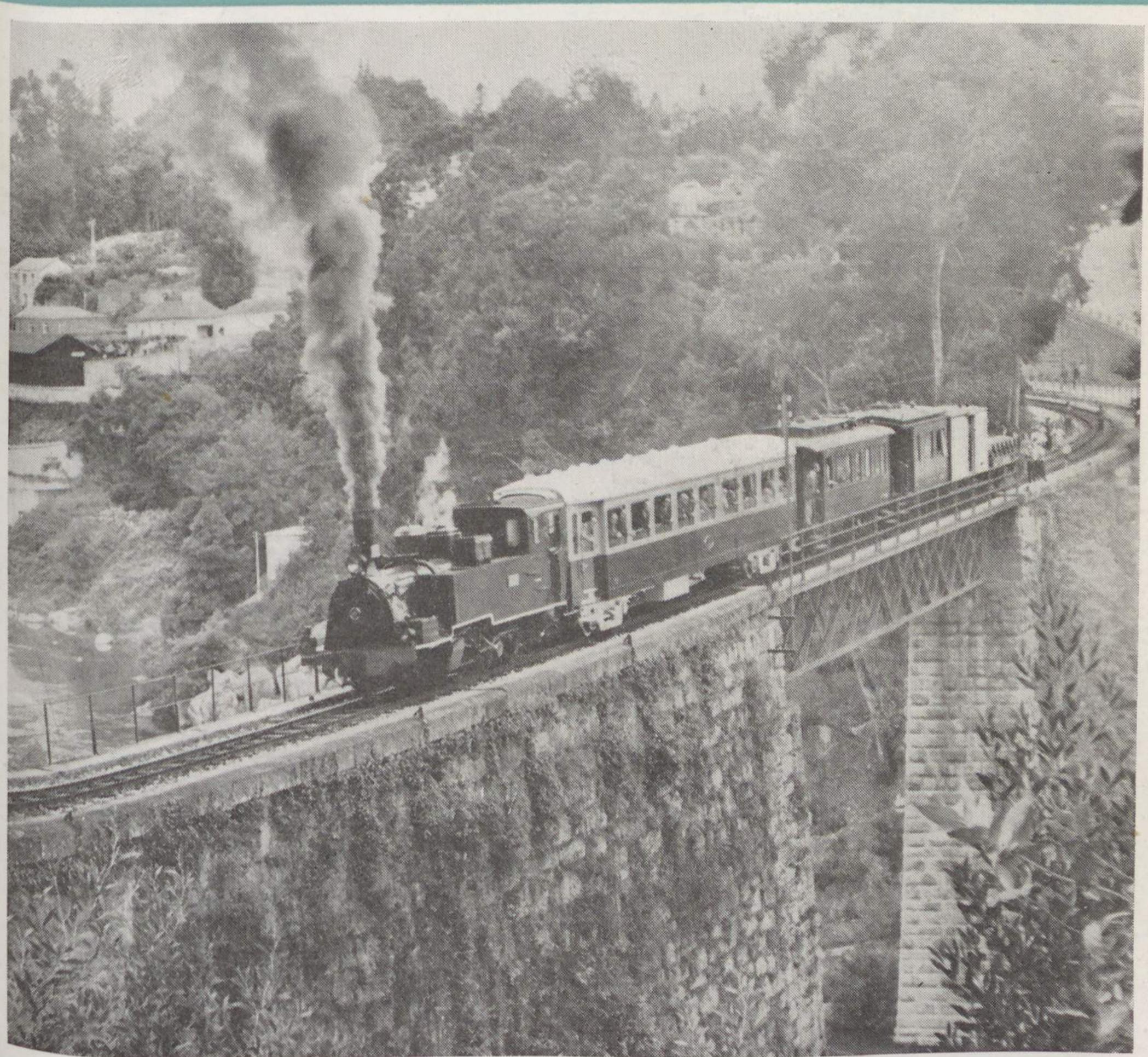


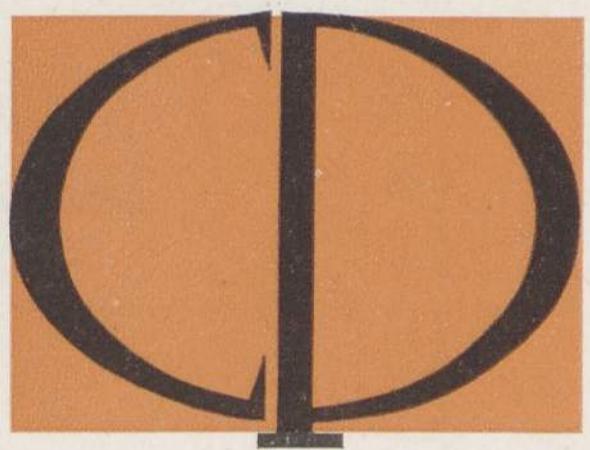
# Bole tim



506 · AGOSTO/71



# Bole tim



*FUNDADOR:*

ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

*DIRECTOR:*

ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA

*EDITOR:*

DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses • Sede: Calçada do Duque, 20 — Lisboa • Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

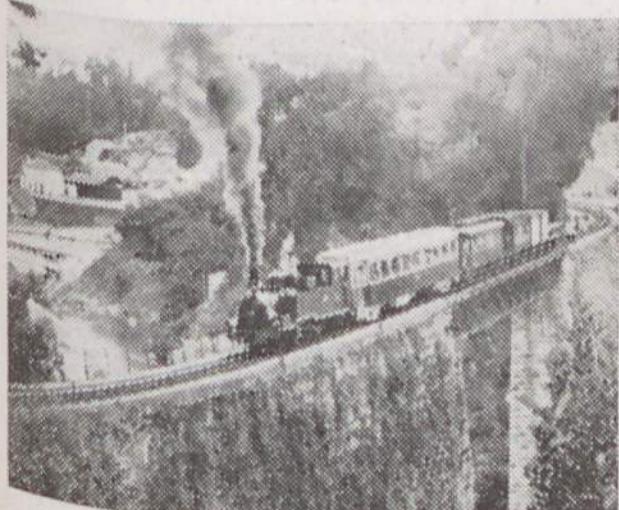
N.º 506 • Agosto de 1971 • ANO XLII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL

## Sumário

O comboio histórico num dos trechos do percurso Boavista - Guimarães



Reuniões de gestão ferroviária .....	4
Reunião Comercial da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.) .....	5
Jogos Florais Ferroviários — 3.º prémio (quadra) — <i>de Maria Emilia das Dores Pereira</i> ; Na praia deserta — <i>de Maria do Pilar A. Figueiredo</i> — 3.º prémio (soneto) .....	10
Honra ao mérito — De aprendiz a engenheiro da C. P. — <i>por António de Araújo</i> .....	11
No tempo dos nossos avós — Quando o Imperador da Alemanha foi a Sintra de comboio — <i>por Vasco Callixto</i> ..	13
Filosofando .....	14
Jogos Florais Ferroviários — Amor próprio — <i>de Albertino Alves Dias</i> — 3.º prémio (conto) .....	15
Por terras nortenhas — Viagem inaugural de um comboio histórico — <i>por Eduardo O. P. Brito</i> .....	17
Um memorável passeio de comboio para 30 crianças do Porto Pessoal — Nomeações e promoções .....	19
Pessoal — Admissões .....	20
Louvor ao adido administrativo ajudante, João Vieira Rodrigues .....	22
Pessoal — Actos dignos de louvor .....	23

# REUNIÕES DE GESTÃO FERROVIÁRIA

Realizaram-se na sala do Conselho de Administração, nos dias 16 e 17 de Julho, ocupando todo o tempo útil de trabalho, reuniões dos membros do Conselho de Administração com os principais dirigentes da Companhia. O tema — apreciação geral das actividades da Empresa — integrou-se no exame periódico da situação geral do caminho de ferro, que anualmente a nossa Administração promove com a presença dos seus mais directos colaboradores.

Nas trocas de impressões havidas abrangeram-se os seguintes pontos principais: análise da situação actual da Empresa, reorganização dos serviços, políticas de pessoal, problemas financeiros, condições presentes da prestação de serviços, análise das opções de base para o futuro e orientações quanto à preparação do IV Plano de Fomento.

Os trabalhos tiveram a participação da maioria dos administradores da C. P., bem como do director de Produção e Equipamento e dos directores da Exploração, de Departamentos, chefes de Região, de Divisão e dos Serviços autónomos.

Na generalização dos assuntos tratados, focaram-se as medidas principais para debelar as actuais dificuldades da exploração ferroviária patenteando-se, por um lado, o vigoroso impulso que a Administração deseja dar a todos estes problemas e a sua receptividade às soluções e críticas que lhe foram postas, e por outro, o espírito construtivo de todas as intervenções.

## REUNIÕES FERROVIÁRIAS

# REUNIÃO COMERCIAL DA UNIÃO INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO U. I. C.

De 29 de Junho a 2 de Julho, realizou-se em Lisboa — nos vastos salões da Sociedade de Geografia — a reunião anual dos directores comerciais das Administrações ferroviárias membros da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.), na qual foram debatidos problemas do maior interesse relativos à actividade comercial.

Presentes delegados e pessoas de suas famílias, da Alemanha Federal, Áustria, Bélgica, Checoslováquia, Dinamarca, Espanha, França, Finlândia, Holanda, Inglaterra, Itália, Jugoslávia, Noruega, Polónia, Portugal, República Democrática Alemã, Roménia e Suíça e ainda organizações ligadas à esfera ferroviária, tais como a O. S. J. D. (Organização dos países de Leste para a colaboração dos caminhos de ferro), INTERCONTAINER (Sociedade ferroviária internacional de transportes frigoríficos), C. I. T. (Comité internacional dos transportes por caminho de ferro), E. C. E. (Comissão económica para a Europa) e O. C. T. I. (Organização central de transportes internacionais por caminho de ferro).

A sessão inaugural, como, aliás, todas as restantes, foi presidida pelo dr. Fernando Targia, director comercial dos Caminhos de Ferro Italianos.

Após a abertura da sessão, o administrador da C. P., brig. Almeida Fernandes, proferiu o seguinte discurso, culminado com calorosos aplausos dos circunstantes :

«Senhor Presidente  
Minhas Senhoras  
Meus Senhores

É com o maior prazer que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses acolhe, em Lisboa, a Conferência Comercial da «Union Internationale des Chemins de Fer».

Havíamos já tido oportunidade de receber em Portugal algumas conferências do âmbito da U. I. C., designadamente a das Comissões Técnicas (4.<sup>a</sup>, 5.<sup>a</sup> e 7.<sup>a</sup> Comissões), em 1966, da Assembleia Geral da Europabus, em 1967, dos Directores de Finanças, em 1968, do Comité de Estudos Económicos, em 1970 — e ainda recentemente — em Abril pretérito, a dos Chefes de Publicidade da U. I. C. Mas, pela primeira vez nos é dado ter entre nós, em reunião plenária, os mais destacados responsáveis da política e da acção comercial das principais redes ferroviárias do continente europeu.





O administrador brig. Almeida Fernandes proferindo a sua alocução na sessão de abertura dos trabalhos

A V. Ex.<sup>a</sup>, Senhor Presidente, aos Senhores Directores Comerciais e seus directos colaboradores aqui presentes dos vários Caminhos de Ferro Europeus e bem assim aos representantes da U. I. C., O. S. J. D., C. I. T., O. C. T. I., Comissão Económica para a Europa, «Interfrigo» e «Intercontainer», as nossas mais francas e amistosas saudações de boas-vindas.

É bem sabido de todos a singular relevância que na presente conjuntura se atribui à política e à acção comercial do Caminho de Ferro, no contexto da economia de mercado concorrencial em que temos de viver. Consideramos, por isso, extremamente importantes os trabalhos que, neste domínio, se desenrolam no âmbito da U.I.C. e seguimos com todo o interesse os seus desenvolvimentos, certos que daí advirá um melhor conhecimento das realidades presentes e da forma de enfrentar as dificuldades que se nos deparam.

Para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, toda a problemática comercial tem particular significado no momento em que, após longos anos sem investimentos significativos, estamos empenhados num largo plano de reconversão, já em curso, e temos de repensar a actualidade social da

Um aspecto duma das sessões de trabalho na Sociedade de Geografia





O presidente da Conferência, dr. Fernando Targia, trocando impressões com o brig. Almeida Fernandes



Os delegados e suas famílias no «garden-party» da Estufa Fria

nossa rede, face às necessidades de transporte e para as potencialidades do tráfego do País.

É assim com o maior interesse que pomos a vista na longa série de trabalhos que figuram na Ordem do Dia desta conferência — estudos de mercado, publicidade, «recherche commerciale», unificação das tarifas de passageiros e de mercadorias, taxação mecanográfica, etc, etc. — e estamos certos que apreciáveis ensinamentos se poderão vir a colher desta orientação progressiva que vós nos trazeis.

Seja-nos permitido Senhor Presidente manifestar neste momento o nosso grande apreço e reconhecimento à «Union Internationale des Chemins de Fer» pelo imenso labor que ao longo destas cinco décadas tem desenvolvido em prol do Caminho de Ferro e do qual todos os seus membros associados tiram proveito. A uma série de brilhantes realizações nos domínios técnico, económico, jurídico e financeiro, junta-se esta operosa e promissora actividade de carácter comercial e que, na verdade, vem corresponder às exigências do nosso tempo.

Estamos gratos à U.I.C. pelos ensinamentos que temos podido extrair do seu trabalho metódico e sério e é-nos particularmente agradável endereçar as mais vivas felicitações aos seus dirigentes e ao

escol de funcionários que compõem os seus Serviços.

Senhor Presidente  
Minhas Senhoras  
Meus Senhores

Em vossa intenção organizámos um programa social que possa permitir aos Senhores Delegados e Membros de sua família apreciar algo da nossa capital, seus arredores e uma parte da nossa região do Oeste.

A vida de um Povo não pode avaliar-se, com exactidão, através de uma breve visita, antes carece de um contacto prolongado para que, para além das aparências, possamos penetrar nas realidades mais profundas.

O nosso programa social apenas pode ter em vista proporcionar-vos uma estadia agradável e o conhecimento de alguns dos nossos locais mais aprazíveis.

No que respeita à organização da conferência, procurámos também oferecer-vos adequadas condições de trabalho.

Que, num campo ou outro, seja creditado em nosso favor a boa intenção que tivemos».



O administrador cor. Ferreira Valença no uso da palavra no banquete oficial oferecido pela C. P.

Em resposta, o dr. Targia, num curto improviso agradeceu à C. P. a honra do convite para a realização em Lisboa, desta reunião plenária, congratulando-se, em seu nome e no dos delegados, com a cativante hospitalidade dispensada pelos ferroviários portugueses.

Entrou-se seguidamente na Ordem do Dia dos trabalhos, cujas rubricas previam, para as sete sessões programadas — duas em cada um dos três primeiros dias e uma no último — debates sobre temas de grande acuidade, como: estudos de mercado, prospecção comercial, publicidade, unificação de tarifas internacionais, concorrência e cooperação dos diversos meios de transporte, tráfego de contendores, mecanização das operações de venda de bilhetes, melhoria da qualidade do serviço ferroviário facultativo ao público, exploração comercial ferroviária face ao futuro do caminho de ferro europeu, problemas do turismo social, criação de circuitos rodo-ferroviários e o cinquentenário da U. I. C.

#### O programa social da reunião

O programa social da recepção aos delegados e suas famílias, a cargo do Serviço de Relações Públicas, procurou estar ao nível da importante reunião.

No primeiro dia, os nossos hóspedes foram distinguidos pela Câmara Municipal de Lisboa, através de uma elegante recepção — género «garden-party» — que teve lugar na Estufa Fria, local lisboeta dos mais aprazíveis e que, em dias de canícula, dir-se-á edénico. Tornou-se particularmente notada a «toillete» das senhoras presentes.

No dia seguinte foi proporcionado a todos os visitantes um maravilhoso passeio no Tejo — no barco «Trás-os-Montes» — que tanto os delegados como suas famílias muito apreciaram.

Na sua rota da estação do Terreiro do Paço até

à barra, o «Trás-os-Montes» — a bordo do qual foi servida uma merenda, ao som de suave música de fundo e locução turística dos panoramas desfrutados — proporcionou aos seus ocupantes um passeio, na verdade, maravilhoso, que para muitos será inolvidável. Para tal, muito contribuiram o cenário deslumbrante da nossa capital, vista do Tejo, bem como a amenidade da tarde estival, onde uma brisa fresca era acolhida com a mais apetecível receptividade, suavizando os efeitos de um Sol esplendoroso mas quente, cujos raios se reflectiam nas águas do rio em caprichosos revérberos de todos os matizes.

Entremes, no terceiro dia da reunião, teve lugar no «Hotel Estoril Sol», um jantar oficial oferecido pelo Conselho de Administração. O banquete, que primou pelo requinte da sua organização, e pela elegância dos trajes de cerimónia dos delegados, decorreu, animadamente, ao ritmo musical do pianista Hélder Reis, culminando com uma curta exibição de fados e guitarradas na actuação dos artistas do momento: Florêncio Rodrigues e António Melo Correia, acompanhados por Raul Nery e Júlio Gomes.

Aos brindes, usou da palavra, o administrador coronel Ferreira Valença, que disse:

«Em nome da Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses desejo saudar, viva e sinceramente, todos os delegados e suas famílias presentes aqui a este jantar — que nos dá, a nós ferroviários portugueses, o feliz ensejo de rever antigas amizades e bem assim de criar novas, comprovando, à evidência, que neste ambiente festivo e familiar em que confraternizamos, a importância destas reuniões não reside apenas na parte formal, técnica e científica dos seus programas, mas também na oportunidade que fornecem de travar conhecimentos úteis e de estabelecer convívios duradouros.

Temos o maior prazer em receber em Portugal os delegados a esta importante reunião plenária comercial da U. I. C. — não sómente por uma questão de hospitalidade e cordialidade da gente lusitana ou de reciprocidade às muitas deferências com que nos vossos belos países são sempre recebidos os nossos representantes. Mas também por nos ser permitido, a nós portugueses e ferroviários, testemunhar, uma vez mais, à própria U. I. C., a admiração e o apreço dos caminhos de ferro portugueses pelos objectivos a que o importante organismo internacional se consagra, há meio século, em prol da valorização do Caminho de Ferro, através da cooperação, eficiente e construtiva, que sempre tem existido entre todos os seus membros, sem exceção — cooperação que comprova ante o Mundo conturbado dos nossos dias, quanto pode e vale, a solidariedade e o trabalho de equipa dos homens de boa-vontade, que são, afinal, todos os homens que servem a ferrovia!

Nesta reunião dos directores comerciais dão-nos a honra da sua presença técnicos ferroviários de

grande renome internacional. Tão feliz circunstância, confere a essas sessões de trabalho e de contactos pessoais, a antecipada certeza da utilidade da sua efectivação e da frutuositade das suas conclusões.

Que esses trabalhos, agora em Lisboa, prossigam na toada cadenciada e regular das outras e obtenha os maiores êxitos possíveis, são os nossos mais ardentes votos e esperanças.

Senhor Presidente  
Minhas Senhoras  
Meus Senhores

Aqui perto do cenário grandioso do estuário do Tejo, onde a Europa embarcou nas primeiras caravelas do Infante D. Henrique, pondo o seu saber e o seu espírito missionário ao serviço de todos os povos que encontrou, aqui, face a este Oceano Atlântico, que para nós portugueses simboliza a união e o estreitamento de laços entre os povos — é-nos particularmente grato confessar, com emoção, quanto nos satisfaz a vossa presença amiga e quanto nos domina o espírito de fraterno convívio que, neste momento, nos irmana.

Que todos V. Ex.<sup>as</sup> — sempre bem-vindos a Portugal — levem deste pequeno canto da Europa, desta velha Europa a que como vós, também nós portugueses pertencemos pela geografia e pelo coração — as melhores recordações e o desejo de voltar!

Senhoras e Senhores — Brindo pelas prosperidades da U. I. C. e das Administrações e Organismos que aqui representais! Brindo, também, à vossa saúde e à vossa felicidade!»

Fizeram também uso da palavra o dr. Fernando Targia, director comercial dos Caminhos de Ferro Italianos, que mais uma vez agradeceu todas as atenções que lhe foram dispensadas, bem como aos seus colegas e suas famílias, durante a sua estadia em Lisboa, e, por último, o sr. Punt, secretário da U. I. C., que se congratulou pela presença do eng. Espregueira Mendes e dr. Carlos Albuquerque, hoje reformados, que tão excelente colaboração prestaram à U. I. C. através de reuniões de alto nível em que participaram, agradecendo, por fim, a impecável organização a todos facultada, desta importante reunião plenária realizada em Lisboa.

Por fim, no derradeiro dia da reunião e do seu programa social, os delegados e suas famílias foram obsequiados com um passeio turístico, em autocarro, à Nazaré, onde lhes foi servido um almoço regional, incluindo-se, no regresso, uma visita a Óbidos.

Esta reunião de directores comerciais da U. I. C. terminou num ambiente da mais elevada cordialidade. Os visitantes partiram encantados com a hospitalidade da gente lusa — e muitos prolongaram a sua estadia entre nós, para melhor conhecer Portugal.

Para além, portanto, do resultado positivo dos trabalhos desenvolvidos, esta jornada permitiu à C. P. servir, uma vez mais, o turismo do País.

## QUADRA

*Dizem que a vida é uma roda,  
Eu na roda ando metida  
Pois tenho vivido à roda  
Da roda da minha vida.*

**Por Maria Emilia das Dores Pereira**

(3.º prémio dos Jogos Florais Ferroviários)

## SONETO

### **Na praia deserta**

*Sentada sózinha na praia deserta  
Fiz um castelo que depressa ruiu  
Apanhei areia que p'los dedos fugiu...  
Outra apanhei... caiu... e nada resta...*

*Tracei um nome na areia tão fina :  
— Amor — . A onda veio rendilhada  
E tudo levou e não ficou nada  
Dessas ilusões loucas de menina...*

*Ruiram castelos. Nada se quedou !  
Escrevi um nome que o mar levou  
E nem a areia na minha mão quis ficar...*

*Se tudo se foi sem ter piedade  
Porque não irá esta ansiedade  
Que cá ficou para me torturar ?*

**Por Maria do Pilar A. Figueiredo**

(3.º prémio dos Jogos Florais Ferroviários)

# Jogos florais ferroviários

**HONRA AO  
MÉRITO**

# de aprendiz a engenheiro da CP

Disse um grande pensador que o Mundo abre fileiras para deixar passar aquele que sabe para onde vai.

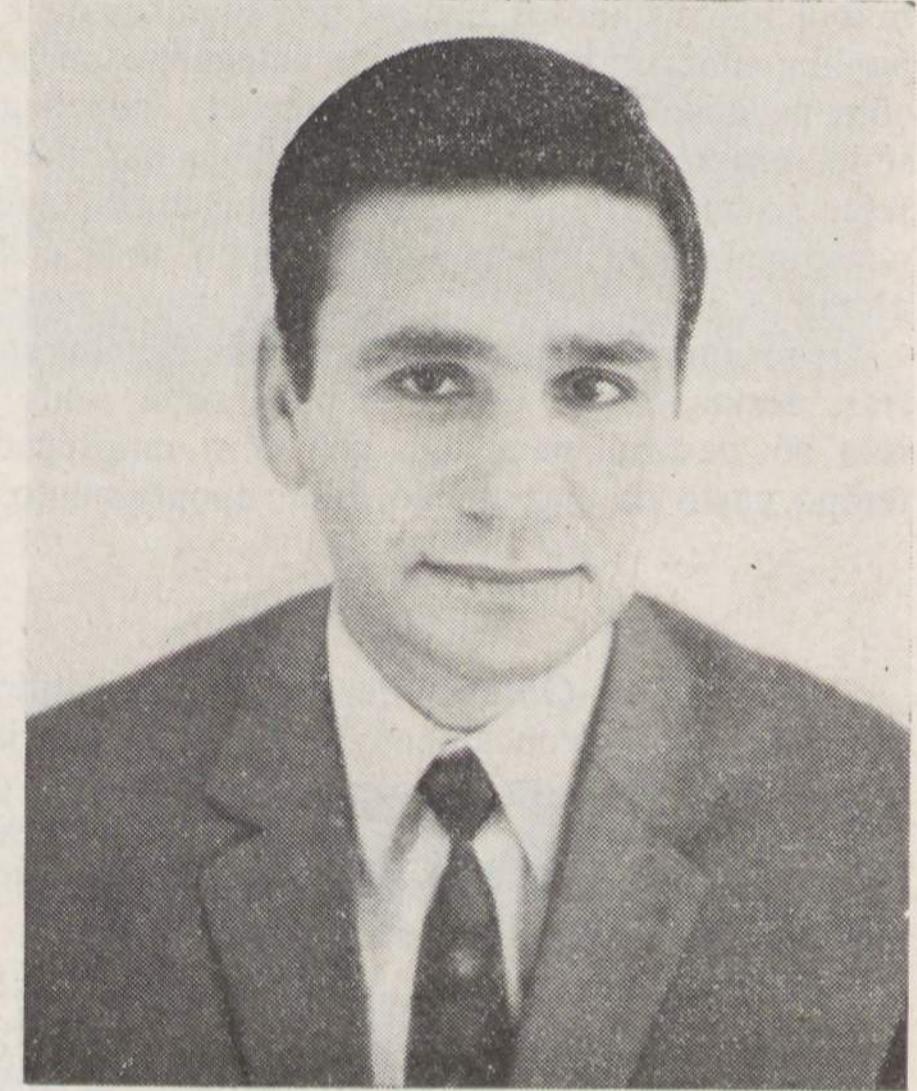
E no entanto, quão vário é o trilho desenhado à custa de talento e seguido mercê de muito esforço, a partir daquele momento inicial para todos e tão exaltado pelo poeta.

Em berços frios de pobres, viram a luz deste Mundo seres humanos que acabaram por revolucionar o próprio Mundo que foi testemunha do seu nascimento.

Nas rendas de berços dosselados, contrariando todos os augúrios e desmentindo todas as promessas, cresceram, fenecendo, talentos que não chegaram a despontar verdadeiramente para a vida triunfante que tudo lhes prometia.

Desde longa data que os seres pensantes se interrogam, cada dia mais ávida e inutilmente, sobre a causa, se é que existe, em que se fundamenta o destino de cada um, entendendo o destino, não naquele sentido fatalista que nos arrasta desde o nascimento ao túmulo, por vezes com tratos de polé, mas na significação mais grandiosa do estilo de vida que cada um tece, no decorrer da sua existência, servindo-se dos seus talentos, da sua capacidade de trabalho e da dose de entusiasmo que põe no mesmo.

O famoso educador que foi Kipling, autor do não menos famoso poema do «Se», conhecido em



todo o Mundo, deu-nos, nos seus versos, tão cheios de humanidade e realismo, de experiência e conhecimento da natureza humana, o segredo do êxito, nesses versos que começam assim: «Se podes ver por terra a obra que criaste e começar de novo...».

Não há dúvida que é a inteligência que distingue os homens. Mas não é menos certo que homens com coeficientes intelectuais elevados nunca conseguiram sair duma tépida mediania em que jamais se sentiram realizados.

Será o êxito acessível apenas a alguns? De que dependerá ele?

Mais do que os dotes intelectuais, mais do que o trabalho esforçado, mais do que o espírito de sacrifício no seu expoente mais alto, é a «calma» que se põe naquilo que se faz ou se pretende, que molda o carácter de cada um e faz o «milagre» de o levar aonde ele quer.

Na família numerosa e prestigiosa da C. P. temos, também e felizmente, casos flagrantes em que a partida do nada foi a arrancada heróica para chegar a qualquer coisa, a essa meta sonhada, desejada e defendida com todo o esforço, que começa por embalar-se com ternura, dentro da alma, para terminar sublimando a existência de cada um.

Que nos perdoe o herói desta arrancada até ao êxito se, com o que vamos relatar, formos ferir a sua natural modéstia.

Não foi outro o nosso propósito senão o lem-

brar a todos quantos servem nos quadros da Companhia, independentemente de categorias ou condições sociais, que se pode ser grande, ou chegar a sê-lo, em qualquer sector, por mais humilde que seja, se naquilo que sonhamos pusermos todo o nosso trabalho, todo o nosso esforço, toda a nossa alma.

E se um só membro desta grande família encontrar, nestas linhas, estímulo para subir mais alto, isso só bastará para dar por bem empregado o tempo gasto na elaboração deste apontamento.

\* \* \*

No dia 26 de Outubro de 1942, foi admitido nas Oficinas do Entroncamento, com a categoria de aprendiz, a que correspondia um salário de cinco escudos diárias, um jovem, então com dezasseis anos, a quem o desejo de triunfar, ser alguém, andava na sua mente como sonho doirado.

Tratava-se de Manuel Marques da Silva, natural da freguesia de Ponte de Sôr, do concelho do mesmo nome, distrito de Portalegre.

Nascido a 17 de Dezembro de 1926, é filho de Joaquim Maria da Silva e de Aurora da Conceição da Silva.

Como antecedentes, quando passou a fazer parte da família ferroviária, apresentava apenas os de estudante.

Uma pequena bagagem literária teórica não é, nem nunca foi, farnel capaz de tolerar longas viagens. Mas Manuel Marques da Silva em cujo peito ardia o fogo incontido da insatisfação, não era pessoa capaz de se atemorizar pelo facto banal de que os meios se revelavam escassos naquele momento.

Manuel Marques da Silva sonhava. Sonhava subir mais alto, cada vez mais alto e quando se tem asas vigorosas, por mais atractivos que possua a Terra é sempre o céu o íman que atrai, que deslumbra e que seduz.

O modesto aprendiz de 1942 deve ter tido, na sua primeira ocupação, oportunidade de pensar, meditar talvez, o que mais lhe agradaria ser, criar um ideal para, nos anos que se seguiriam, alicerçá-lo, engrandecê-lo, torná-lo realidade, fosse qual fosse o preço por que a vida consentiria que ele o alcançasse.

Durante esse ano de 1942, com o parco ordenado de cinco escudos diárias, o jovem aprendiz trabalha procurando servir, servir bem e cada vez melhor. Estava nisso, embora fosse de momento um horizonte limitado para as suas ambições, o trampolim que haveria de guindá-lo mais alto.

E como sempre sucede — muito boa gente chama a isso sorte — alguém reparou no moço, no seu trabalho, no seu desejo de se aperfeiçoar profissionalmente. Foi exactamente um engenheiro — hoje com alta posição dentro dos quadros da C. P. — encarregado de prodigalizar instrução aos aprendizes.

Cedo os anseios de perfeição tornaram o nosso aprendiz no melhor aluno desta aprendizagem.

Depois começou a ascensão, lenta mas segura, com reflexo benéfico no vencimento que ia passando, com o tempo, de cinco para dez escudos, depois para doze, dezasseis e vinte.

Entre professor e aluno ia-se estabelecendo, entretanto, com o decorrer dos dias, uma espécie de solidariedade que viria a transcender o próprio tempo e a própria ocupação na aprendizagem.

Em 1945 Manuel Marques da Silva era promovido e entrava para o quadro, regalia que se concedia e concede hoje, como reconhecimento de bons serviços prestados à Empresa.

Marques da Silva vem para Lisboa, depois de ter merecido a consideração de se tornar no auxiliar técnico do próprio engenheiro que havia sido o seu instrutor durante a aprendizagem.

De operário de 3.<sup>a</sup> (serralheiro) passa a desenhador, de 3.<sup>a</sup>, depois a segunda e, em 1962, após frequência do Instituto Industrial de Lisboa é inscrito como Agente Técnico de Engenharia de 3.<sup>a</sup> classe, então a prestar serviço na segunda zona de Campolide.

O que se teria operado, nos anos anteriores? Apenas isto: Manuel Marques da Silva, aproveitando a sua permanência em Lisboa, aproveitara igualmente o tempo para se consagrar ao estudo, para se aperfeiçoar profissionalmente, numa tentativa mais que justa de se valorizar socialmente.

Não será ousado acreditar que, para isso, haja contribuído o Messenas que o seu trabalho no Entroncamento lhe merecera, em mil pequenas facilidades que são, por vezes, a fortuna dos que mostram sincero desejo de triunfar.

Fosse como fosse, o certo é que Marques da Silva, com um força de vontade que é apanágio apenas dos fortes, dos espíritos decididos, conseguiu tirar o seu curso de Agente Técnico de Engenharia.

Poderia pensar-se que, tendo partido da posição obscura de aprendiz, Marques da Silva, viria a sentir-se realizado como Agente Técnico de Engenharia. Mas não.

Marques da Silva, nesta etapa, aproveitou-a apenas para tentar uma escalada mais alta, mais espinhosa: o curso de Engenharia Civil.

Concluído este curso, no ano lectivo transacto, Manuel Marques da Silva exerce neste momento as funções de engenheiro no Departamento de Organização e Planeamento.

A vida trilhada com tanto sacrifício, com tamanho esforço, com vontade tão decidida, deve ter-lhe ensinado o segredo do êxito.

Por isso, Manuel Marques da Silva foi mais longe.

E bem o mereceu!

ANTÓNIO DE ARAÚJO

BOLETIM DA C. P.

# Quando o Imperador da Alemanha foi a Sintra de comboio

Em 29 de Março de 1905 o Imperador da Alemanha viajou num comboio português. Com efeito, durante a visita do «Kaiser» Guilherme II a Portugal, foi proporcionado ao nosso ilustre hóspede um passeio a Sintra — quando se escrevia Cintra — e o meio de transporte utilizado, naturalmente, foi o comboio. Haverá ainda algum velho ferroviário que possa recordar o facto? Acreditamos que sim.

O Imperador, chegado a Lisboa em 27 de Março, foi recebido pelo Rei D. Carlos, pela Rainha D. Amélia e pelos príncipes, logo se incluindo no programa da visita uma deslocação a Sintra, então vila real e principesca, muito preferida pelos monarcas portugueses, amantes das suas maravilhosas belezas naturais. Assim, dois dias depois de ter pisado pela primeira e única vez o solo português, Guilherme II partiu para Sintra às 11 horas da manhã e regressou à capital às 6 horas da tarde.

Instalado no Palácio de Belém, foi em Belém que o Imperador tomou lugar no comboio especial que o transportou à formosa vila palaciana, composto por um «fourgon», uma carruagem de 1.ª classe e outra de 2.ª classe, dois salões reais, uma carruagem-restaurante e um «fourgon» eléctrico na cauda. A máquina que rebocou a composição tinha o n.º 70 e era uma das de maior poder de velocidade. Quanto a pessoal ferroviário, tivemos: chefe de maquinistas Amaral, maquinista Santos, fogueiro Castro e condutor Manuel Machado.

Na estação de Belém formou uma força de 92 guardas, que abria alas desde o Palácio, estando a Companhia representada, entre outras personalidades, pelo engenheiro-chefe da Exploração, sr. Vasconcelos Porto. O Imperador, com a sua comitiva, chegou à estação em quatro «landaus» e duas

Por Vasco Callixto

«caleches», acompanhando-o o conde de Tarouca, o almirante Guilherme Capelo e o major Garcia Guerreiro. Pôs-se o comboio em movimento às 11,16 horas, detendo-se logo a seguir em Alcântara-Terra, para receber os Reis de Portugal e os príncipes seus filhos, que acompanharam Guilherme II na curta viagem de 32 minutos. Manhã cedo, tinham seguido para Sintra, também de comboio, a guarda de honra de Caçadores 5 e a banda da Guarda Municipal. A Rainha D. Maria Pia foi de automóvel da Ajuda até Benfica, onde tomou o comboio das 9 horas, e só o Infante D. Afonso, automobilista dos quatro costados, não se serviu do caminho de ferro, indo até Sintra ao volante do seu automóvel.

A manhã de 29 de Março de 1905 estava formosíssima, mantendo-se o bom tempo durante todo o dia. De Lisboa e das povoações próximas, foi muita gente de comboio para Sintra, para assistir à chegada dos régios visitantes, apresentando a vila um aspecto festivo, ornamentada com flores e bandeiras alemãs e portuguesas. As árvores tinham palmas rematadas por fitas com as cores dos dois países e os prédios estavam revestidos de verdura até

aos primeiros andares, lendo-se em diversos locais a saudação «Welkommen». Havia oito palanques entre a estação e o Palácio da vila e a estação estava ornamentada com vasos de flores, tendo uma passadeira que se prolongava desde a plataforma até à porta de saída. Nas imediações amontoavam-se mais de 600 pessoas da vila, todas de fatos garridos, estando presentes o administrador do concelho, dr. Brito Chaves, e o presidente da Câmara, dr. Virgílio Horta.

O comboio que transportava o Imperador da Alemanha e os Reis de Portugal chegou a Sintra às 11,52 horas. Quando entrou nas agulhas, a Real Filarmónica tocou o hino alemão. Guilherme II foi o primeiro a descer do salão-real, tomando lugar numa «americana», acompanhado da Rainha D. Amélia, seguindo os régios visitantes e toda a

sua comitiva para a vila, onde se realizou o almoço, no Paço de Sintra. Depois das 14 horas, quando o repasto terminou, o «Kaiser» foi convidado a visitar o Palácio da Pena, tendo então ocasião de exprimir a sua satisfação, dizendo ao duque de Loulé que «estava verdadeiramente encantado com o passeio e com a recepção em Sintra». Curioso será referir, que a Rainha D. Amélia, portadora de uma máquina fotográfica, tirou algumas fotografias ao Imperador.

Partiu o comboio de Sintra, de regresso a Lisboa, às 17,25 horas, entre «vivas» ao ilustre visitante, para chegar a Alcântara-Terra às 18 horas, aí se apeando a Família Real portuguesa. Guilherme II seguiu até Belém e vinte e quatro horas depois deixava o nosso País, de regresso à Alemanha.

## FILOSOFANDO

No tempo em que ainda havia Califas e Bagdad era uma cidade romântica, um vizir de uma distante província, junto às fronteiras que os kurdos traziam em constantes revoltas, foi acusado de ter falado mal do soberano.

O crime, claro está, era gravíssimo. Mas o Califa, atendendo à lealdade com que o vizir sempre o servira, não quis condená-lo sem o ouvir. Veio o vizir e desfez-se em negativas. Não e não. Ele não tinha criticado o seu soberano. Todas as suas palavras eram de louvor para a sua sabedoria e para a sua generosidade.

O Califa, porém, manteve a acusação. «Estavas no deserto, às portas de Mossul e encontraste dois cavaleiros com quem blasfemaste sobre o meu governo». Ah, exclamou então o vizir com ar risonho. Já me recordo desse encontro; mas se esses dois malditos vermes, que esses sim, quiseram ousar dizer mal de ti, oh Califa, e só não o fizeram quando viram o brilho do meu alfange, julgam que eu não tenho testemunhas do que se passou, enganam-se. Tenho uma e incapaz de mentir — o meu cavalo. O cavalo do crescente na testa.

E vendo a cara de espanto do Califa, acrescentou: «Sim, soberano misericordioso, o meu cavalo fala. É por isso que Alá — bendito seja o seu nome — lhe pôs um crescente na testa. Tem talvez uma má pronúncia e a concordância dos verbos com os sujeitos nem sempre está fora de crítica, mas fala sem dúvida melhor do que os teus cortesãos. Ele ouviu tudo e ele te dirá, oh Califa, que não tens subdito mais leal do que eu». E depois com ar desolado: «Só é pena que esteja tão longe! Está para lá das montanhas da Assíria e agora, com as chuvas, não pode vir para Bagdad senão para o ano.»

O Califa ouviu e ficou perplexo. Seria verdade? Um cavalo a falar? Alá — que seu nome seja sempre louvado — tudo pode fazer e um cavalo falar era, afinal, uma bem pequena coisa. E de mais a mais o cavalo tinha um crescente na cabeça! O melhor era ver.

Voltou-se para o vizir e disse-lhe: «Está bem. Tens um ano para me trazeres o teu cavalo. Mas se o não fizeres mando-te cortar a cabeça.» O vizir curvou-se, beijou-lhe os pés e saiu. Quando descia as escadas do palácio ia pensando: «Este problema está resolvido. Num ano ou morre o Califa, ou morro eu ou morre o cavalo. E se não morrer nenhum de nós é outro problema a resolver.»

Trata-se sem dúvida, de uma história. Uma história que se passou há muito tempo num distante país das Arábias, mas que não deixa de manter bastante actualidade.

# amor próprio

Por Albertino Alves Dias

(3.º prémio dos Jogos Florais Ferroviários)

Edificado sobre uma pequena ilhota perto da margem, de construtura robusta e aspecto humilde, o moinho é, de Verão, um sítio agradável e fresco. Mas é habitado, e isso torna-o menos apetecido pelos rapazes. A limpeza e os ruídos da vida, não dão o ambiente propenso ao livre curso da imaginação aventureira dos moços. Vale-lhes o antigo moinho, lá mais para cima, abandonado à data da construção deste.

Aí, entre teias de aranha e detritos variados, resíduos de cheias passadas, é que os dois moços se sentem no seu ambiente favorito afastados da margem esquerda pela extensão do rio e da margem direita pela corrente bifurcada da ribeira afluente.



Lá ao longe, fora dos horizontes, fica a cidade, o mundo, a vida. A escola...

Aqui é férias para os dois adolescentes. Este retirar da civilização é formidável. A paisagem, diferente do habitual na cidade, é toda verde. Mas não tem o artificialismo dos jardins. É uma natureza selvagem a fasciná-los, oferecendo-se-lhes para que a descubram.

Certa tarde:

— Mano, vamos à pesca!?

E lá foram. Canas numa mão e o resto dos apetrechos noutra, caminhando pela vereda que serpenteia, por entre os arbustos, a encurtar caminho. Os barrancos, de fauces escancaradas, como que os atraem, ao passarem nos seus bordos.

A civilização passa além por cima, negra e barulhenta. Cá em baixo o rio de águas frisadas, corre

manso. Entre esses dois extremos o mundo de ninhos, pescarias e árvores dos rapazes.

Nos pegas claros da ribeira voltejam peixes, borboletantes, por entre os limos verdes e tanganhos negros e podres de mergulhados na água

Os dois irmãos sentam-se no tronco carcomido de uma árvore secular derrotada. E, enquanto um prepara o material, o outro vai desbichando minhocas, devassando com os dedos sujos de terra e lama negra, todos os sítios propícios. Depois lava os anais na água transparente, e tudo fica desempocalhado — minhocas e mãos — da aviltante sujeira da ribeira. Na água conspurcada a terra vai-se precipitando rapidamente. Estará arrependida de ter sujado?...

O entusiasmo da pesca atinge o ácume quando algum peixe mais atrevido — as águas claras deixam vê-lo — se aproxima, rondando o engodo. Depois...

— Mais um!! Já tenho dois dos grandes!

— E eu também...

Porém, pouco tempo volvido, o entusiasmo fenece e apaga-se. O Chico, pensativo, observa, sem ver, as nuvens de partículas que se desprendem do fundo, por acção da cana, e se avolumam, desdoblando-se e indefinindo tudo nos seus limites que não cessam de aumentar, em rolos, que nascem uns dos outros.

A luminosidade brilhante da tarde vai decrescendo de acordo com o Sol.

Os rapazes desprendem da margem do rio o conjunto de tábuas e troncos, uns atados, outros

pregados, jangada informe que eles preferem ao pequeno bote do moinho.

O pai bem lhes diz: moços, vocês não andem em cima daquilo no rio, mas eles fazem ouvidos de mercador.

— A jangada está bem ligada, não vai ao fundo...

— Pois sim, mas o diabo tece-as. Não vos quero ver andar nisso.

— ...

— Tomem mas é juízo que já vão tendo idade.

A jangada leva-os, abandonada ao sabor da corrente. No horizonte tons vermelhos deturpam, por reflexos, a cor verde dos choupos e faias. O correr calmo das tábuas enche-os de paz.

— Ó Chico... Não será melhor a gente deixar de andar nisto? O pai pode ter razão... — Suspende-se. A censura que brilha nos olhos do irmão, e o receio de ser considerado como medrucas, fá-lo perder a coragem. — Agora mesmo ia caindo... — inventa, rematando à guisa de desculpa.

— O pai pode ter razão. Não sejas parvo!

Os dois irmãos olham-se ao lusco-fusco. O mais velho, autoritário, aparentando completo domínio de si e até do irmão. Este, minúsculo, quase sem vontade própria. Por fim anui:

— Está bem. Mas a...

O último argumento esvai-se, esquece-lhe. O cérebro fica vazio. As ideias baralham-se-lhe.

O Chico deitado em cima da jangada medita, enquanto mira o horizonte em fogo.

«Talvez o pai e o mano tenham razão. Esta coisa parece que não é muito segura.»

À medida que aprofunda esta meditação vem ao de cima a razão que lhe não assiste. Mas o orgulho, intocável, revolta-se ao ser atingido pela realidade nua.

«Mas eu não hei-de ter vontade própria?... Não serei um «Maria vai c'as o'tras», não! Hei-de andar na jangada, pois!»

Mas lá no fundo o Chico sabe que não tem razão. O seu raciocínio lógico aconselha-o a desistir, a ceder. Todavia o orgulho, intollerável, não transige.

A braços com a batalha íntima o Chico não deu conta que o irmão virara a jangada para o moinho. Emergiu de dentro de si, quando esta embateu na ilhota.

Nisto a porta do moinho abriu-se e no vão iluminado recortou-se a figura do pai que, certamente, os vira chegar. Estava irado.

— Quantas vezes é que eu já vos disse para não andarem com essa c...! — perante o silêncio dos rapazes, o pai continuou, como que a falar consigo mesmo. — Deixa estar. É só um instante...

Foi a casa e voltou com o machado na mão. Içou a jangada e escavacou-a. Depois explicou:

— É para a outra vez fazeres caso do que te digo.

A mãe estava à porta, encostada no umbral. O irmão sumira. O Chico não via, não sentia, não queria nada. Era todo ira recalcada.

À mesa foi o diabo. As lágrimas, teimosas, che-

gavam-lhe aos olhos e rolavam para o prato, sem que ele as pudesse dominar. Em frente, o pai estava fechado em si. O ambiente que se respirava, era pesado. Uma pequena palavra seria a faísca que o iria incendiar.

Já deitado, com o cérebro a arder em ideias inconfessáveis e pensamentos desconexos, o moço sente-se asfixiar. Precisa de ar puro, de gritar, de correr, de descarregar aquela energia contida lá dentro dele, e que fora ira para agora ser apenas uma sensação indefinida, misto de paz e turbulência.

Com infinitas cautelas vestiu-se. O irmão dormia a sono solto. Com as mãos cegas tacteou o copo de água que costumava ter ali à mão, na mesinha de cabeceira. A mão tocou em qualquer coisa, que chocou e caiu no chão com um estardalhaço enorme. Pareceu-lhe que, nesse momento, todas as tubas e sinos do Mundo tinham enlouquecido, e os elementos em fúria. Mas não: tinham sido os fósforos a cair. Meteu-os no bolso. O irmão não dera por nada. O coração batia-lhe rijamente no peito. Com as pernas a fraquejarem-lhe do susto desceu as escadas, que gemeram, protestando contra aquele desvario nocturno. O mais pequeno ruído ecoa por toda a casa com uma intensidade diabólica. Até a porta rangeu ao ser aberta...

A noite ali estava em frente dele, pronta a ser devassada.

No bolso das calças soam os fósforos sacudidos pela correria. Arbustos, árvores, cardos enormes aparecem e desaparecem na noite, ladeando a vereda.

Lá adiante o som dos fósforos faz com que os acordem para a sua função base: arder.

Assim, a chamazita nasceu, mas tomou força e cresceu assambarcadora — e o brasido vermelho iluminando a noite formou-se. O pasto seco calcinado, reorce-se mas não conseguirá fugir ao contacto hipnótico dos braços de fogo que o abraçam. Parte do canavial começa agora a arder. Qual hecatônquiro furioso, as chamas lutam contra as canas avermelhadas que resistem titânicas.

A noite avermelha-se pelo clarão. As faúlhas, pirilampos loucos, sobem rapidamente no ar, para voltarem a cair, invisíveis.

O Chico, cabelos revoltos, face vermelha e expressão contorcida assiste à hecatombe que, loucamente, provocara. E arrepela-se:

«Para que fiz eu isto, meu Deus! E se sabem que fui eu?»

A angústia apossa-se do rapaz, tal como as chamas do seu combustível. A loucura despremeditada que dera origem àquela queimada delirante que ali ao pé de si rugia, desaparecera. Mas não fora o calor que lhe desturvara a mente. Fora antes a consciência do que fizera.

Apanhou um punhado de cinza negra que jazia, acusadora, debaixo dos seus pés, e apertou-a na mão fechada. Depois atirou-a às chamas.

Tentara arrancar a vitória das cinzas da derrota, mas ficara mais derrotado.

## POR TERRAS NORTENHAS



A multidão que, na estação de Guimarães, aguardava o comboio histórico

## VIAGEM INAUGURAL DE UM COMBOIO HISTÓRICO

O rescender da paixão pelas velhas composições ferroviárias — rebocadas por esses símbolos do progresso de uma época, que são as locomotivas a vapor tal como hoje se observa em muitos países da Europa, designadamente na Alemanha Federal, Holanda, Suíça e países nórdicos — aliada ao desejo de contribuir, com achega valiosa, para uma crescente valorização do turismo nacional, levou a Administração da C. P. a inaugurar, no dia 1 de Agosto, um comboio histórico, de via estreita, entre Porto (Boavista) e Guimarães e volta, destinado futuramente a viagens de grupos.

E dizemos futuramente, uma vez que esta viagem inaugural deverá ser a primeira de uma série, em princípio sem prioridade fixa, que se desenvolverá no porvir, de acordo com as solicitações chegadas até à C. P., por parte de numerosas agências de viagens. Assim, este comboio histórico ficará, pois, ao serviço dessas agências turísticas que a longo prazo programarão o seu plano, de molde a proporcionar a todos aqueles que vêm a Portugal (mormente aos saudosistas dos velhos comboios históricos) a satisfação dos seus desejos que, aliás não

deverão ficar, também, indiferentes perante as nossas paisagens, os nossos costumes, a lhaneza do nosso povo e a afabilidade da nossa proverbial hospitalidade.

Quanto à composição do referido comboio, toda ela, é, na verdade, constituída por unidades históricas, parecendo-nos assim um autêntico museu... itinerante. Os salões, cada um no seu estilo, são todos um primor de requinte «à belle époque»: dourados, pinturas artísticas nas paredes e nos tectos, confortáveis poltronas, lustres, lanternas laterais, cortinados dourados, etc. Na verdade, um atraente «regalo»... para o turista sempre amante destas raridades.

Entretanto perguntar-se-á: *porquê* a escolha de Guimarães como meta desta viagem inaugural?

Tão sómente porque, para uma composição de tais características, nenhum outro primeiro percurso estaria mais ajustado do que aquele que foi feito — desde a cidade de onde «houve nome Portugal» até ao berço da nacionalidade. Realmente, Guimarães, mercê não só das suas riquezas históricas como de toda a beleza paisagística que a enquadra,



O administrador eng. Alfredo Garcia — director do *Boletim da C. P.* — foi homenageado, numa das estações do trajecto, pela população local

é uma cidade única entre as terras lusitanas. Com excepção das cedências feitas ao novo urbanismo que lhe esboça o perfil de cidade apontada ao futuro, em artérias rasgadas num ou outro pedaço da sua fértil terra, pode dizer-se que em cada recanto de Guimarães existe uma evocação do passado histórico da urbe: aqui, um templo onde outrora oraram reis e guerreiros; ali, um padrão a perpetuar triunfos que foram a gesta da lusitanidade; acolá, altaneiros pedaços de muralha, legenda perene de um passado heróico e empreendedor. Outra característica marcante de Guimarães, resulta da beleza de algumas das suas ruelas e recantos incrustados na parte antiga da cidade. Assim, o visitante que queira percorrer a cidade, detectar todos os seus encantos e «nuances» não se limitará a gozar os atractivos cosmopolitas de uma urbe de vivência dinâmica e actualizada. Outros e não menos expressivos caracteres de uma cidade de contrastes harmónicos, onde se manifesta também, todo o tipismo de uma região ímpar como é o Minho, completam aquilo a que podemos chamar um «caleidoscópio» de beleza e emoções a que nenhuma sensibilidade pode ficar indiferente.

No referido comboio histórico tomaram lugar os administradores da C. P., eng.<sup>os</sup> Brito e Cunha e José Alfredo Garcia e dr. Miguel de Sequeira

Braga, jornalistas, representantes de agências de viagens e outros convidados, além de grande número de funcionários do quadro superior da Companhia.

Quanto à viagem, propriamente dita, podemos afirmar que o comboio histórico fê-la em constante apoteose, tais foram os aplausos entusiásticos de enormes multidões que o aguardavam nas várias estações do percurso. Entretanto, em Lordelo, já no limite do concelho, entrou numa das carruagens o dr. Araújo de Abreu, presidente do Município de Guimarães. Logo a seguir, em Vizela, a «gare» encontrava-se igualmente pejada de muitas centenas de pessoas. Os aplausos e o estralejar de foguetes e morteiros constituiram recepção dominante. Mas, pouco depois, já alguns minutos após o meio-dia, a euforia da massa do povo que aguardava o comboio, junto à estação de Guimarães, impôs a nota mais vibrante de contentamento. A Banda Musical de Guimarães e o Rancho Folclórico de S. Torcato estavam postados em guarda de honra aos administradores da C. P. e restante comitiva, exibindo-se, a seguir, em vários números do seu repertório. Durante cerca de dez minutos viveu-se intensamente um ambiente de euforia e entusiasmo. Nos prédios fronteiriços viam-se ricas colgaduras em todas as janelas e varandas. Não havia dúvida que a hora era de festa e o comboio o «leit-motiv». A viagem inaugural da composição histórica até Guimarães proporcionou, na verdade, um quadro de deslumbramento e de apoteose garrida, constituindo assim, o que podemos chamar um verdadeiro acontecimento para as terras do Minho.

Em Guimarães, num restaurante local, foi, de-

Interior de um dos salões do comboio histórico



pois, servido um almoço, que decorreu num ambiente cordial e durante o qual o administrador, eng. Brito e Cunha expôs sucintamente o objectivo da viagem, agradecendo em nome da C. P., a presença do presidente do Município de Guimarães, dr. Araújo de Abreu. Este, por sua vez, agradeceu a presença de todos quantos se encontravam ali, bem como as palavras que lhe foram dirigidas e formulou votos de prosperidades para a C. P.

Terminada a refeição, todos os convidados puderam apreciar o ambiente festivo da cidade, proporcionado pelas famosas Festas Gualterianas que estavam a decorrer, o que muito os entusiasmou. Na verdade, trata-se dos mais importantes e atraentes festejos minhotos, que faz com que Guimarães, durante três dias, vista as suas galas melhores, e as exiba, buliçosamente, para encanto dos milhares de forasteiros que a demandam. Durante esses três dias, a histórica cidade minhota é, pode dizer-se, o fulcro de todas as atenções do turismo nortenho, e o alvo apetecido de gentes dos mais variados quadrantes do País e estrangeiro. E, na verdade, são muitos e diferentes os atractivos destas importantes festas, em honra de S. Gualter, alguns dos quais, a despeito das escassas horas que permanecemos em Guimarães, nos impressionaram e feriram sobre-

modo a nossa sensibilidade. Trata-se desses pequenos e típicos grupos musicais de instrumental primitivo cuja origem se perde na bruma dos tempos, e que são conhecidos pelo epíteto de «Tocatas». É que a sua música é o verdadeiro folclore da região, reprodução fiel e impermeável a modas, dos cantares do povo. Folclore *autêntico*, a cantar a vivência das gentes enraizadas na terra que lhes dá o pão e lhes determina alegrias e tristezas. A voz da terra, por isso. A história de um povo *dita* a cantar, ora em arroubos de contentamento, ora em lamentos de melancolia, que a vida, afinal, de tudo é feita.

Enfim, as «Gualterianas» foram — não há dúvida — uma digna apoteose final para quantos participaram nesta inesquecível viagem do comboio histórico. Só foi pena que as horas, em Guimarães, tivessem parecido tão fugazes...

Quinze minutos antes das 17 h, iniciou-se a debandada dos participantes desta feliz iniciativa da C. P. Tal como estava programado, alguns regressaram no próprio comboio, enquanto outros utilizaram o autocarro. A jornada terminara. O comboio histórico cumprira bem a sua missão.

EDUARDO O. P. BRITO

Três dezenas de crianças, da 1.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes, pertencentes à Escola Primária n.º 41, do Porto, exultaram de alegria — aquela sã e comunicativa alegria tão própria das crianças daquelas idades — com um «histórico» passeio de comboio que a C. P. lhes proporcionou, no passado dia 6 de Julho.

O percurso cifrou-se em apenas três quilómetros, ou seja entre as estações de S. Bento e Campanhã, cujas dependências visitaram demoradamente. Todavia, foi o suficiente para que a petizada delirasse com a viagem que, para todas essas crianças foi, decididamente, uma viagem maravilhosa que elas jamais olvidarão, um verdadeiro desabrochar de novas sensações; um mundo desconhecido que se abria para os seus olhos perscrutadores!

O passeio foi guiado pelas professoras D. Maria Natália Teixeira dos Santos e D. Maria Fernanda Archer, as quais pretendiam assim dar uma lição prática de transportes e vias de comunicação, designadamente dos transportes ferroviários e sua evolução.

## UM MEMORÁVEL PASSEIO DE COMBOIO PARA 30 CRIANÇAS DO PORTO

As crianças na estação de S. Bento



# Nomeações e promoções

A contar de Maio do corrente ano

**A ENGENHEIRA DE 3.ª CLASSE** — a Engenheira praticante, Maria Margarida Meneses Patrício Correia.

**A CONDUTORES PRINCIPAIS** — os Condutores de 1.ª classe, Manuel Pinheiro e José Dias Estevinha.

A contar de Junho do corrente ano

**A ENGENHEIRO PRATICANTE** — o Engenheiro estagiário, Rui Manuel Campos de Almeida Mota.

**A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 2.ª CLASSE** — o Agente técnico de engenharia de 3.ª classe, Joaquim Baptista Amaral Relha.

**A CONTRAMESTRES DE 1.ª CLASSE** — os Contramestres de 2.ª classe, Armindo dos Santos Pais e Humberto Martins Aleixo.

**A REVISORES DE BILHETES DE 1.ª CLASSE** — os Revisores de bilhetes de 2.ª classe, Joaquim Antunes, Rogério Amílcar Ruivo, Manuel da Encarnação Santos, Joaquim Matias Júnior, António Monteiro, António da Silva Ribeiro e António Alberto Garcia.

**A REVISORES DE BILHETES DE 2.ª CLASSE** — os Revisores de bilhetes de 3.ª classe, António Cardoso Nogueira, Custódio Luís Coelho, José Bartolomeu Romão, Joaquim Duarte Pereira de Sousa, Américo Augusto Ferreira, António Francisco Jegundo, Ildefonso Monteiro Gomes, Joaquim Manuel Fino Pires Maduro, António Gonçalves, Manuel Dias, Manuel Matos Luís, António Marques Vieira de Sá, Manuel Ferreira Peralta, Damião Henriques Borralho, Joaquim António Augusto, Álvaro José Simões, Manuel Pereira da Mota, Francisco Fernando Marques, Júlio Ferreira Carnide, José Pimentel Ferraz, Viriato Barbosa, Mário Teixeira, António Pereira Soares, Manuel Alves de Oliveira, Manuel Barros Mateus, João Augusto Barão, Júlio Mendes Amaro, António Rodrigues Soares Baptista, José Maria Raihno, José Nunes Messias, Joaquim Rodrigues Felício Alves, Luís Fernando Gonçalves Ribeiro, José Gregório Dias, Carlos Rodrigues Nôro, José Plácido Teixeira, Reinaldo Augusto Moutinho, António de Castro, Francisco Bernardo, Manuel de Matos Pedreiro, Jorge Amaro Filipe,

Manuel Rodrigues Constantino, António Augusto Vieira de Almeida, Francisco Ferreira Aires, Júlio Gomes Maduro Júnior, Serafim Ferreira, Manuel da Silva Leite, Manuel da Silva Freire, Joaquim da Cunha Júnior, Joaquim José Cota, Aníbal José Valério, Antero Milheiriço, Fernando Henriques Marques, Manuel Pereira Marques, António Maria Soares Cardoso, António Branco, António de Jesus Pinto, Rogério Augusto Pão Mole, Manuel Gárrido Veloso, António Fatela Baltasar e Guilherme Faria Marques.

**A CONDUTORES DE 1.ª CLASSE** — os Condutores de 2.ª classe, António Mendes, Francisco Baptista Merca, António Vieira da Silva, João da Silva Catarino, António Pinto, Manuel Pereira, Joaquim da Costa Pardal, José Duque, Adelino dos Santos Nascimento e António Augusto de Almeida Fonseca.

**A CONDUTORES DE 2.ª CLASSE** — os Guardafreios de 1.ª classe, José António Abelho, António Monteiro, José de Sousa Jesus, Agostinho Fernando da Silva, Henrique Moreira, António Joaquim, Artur Pereira Lopes, João Conceição Diogo, Joaquim Marques Júnior, Joaquim de Oliveira, José Ferreira de Miranda, Manuel Luís Delgado, António Manuel Gonçalves, Francisco Moura Viegas, Diamantino Manuel Rufino, José da Luz Curtinha, Manuel das Neves Pinheiro, Jerónimo Henrique Murteira, António Monteiro Soares, Domingos Soares de Magalhães, José Pinto Moreira, José de Freitas Simão, José Maria Saldanha, Francisco Pires Inácio, Joaquim Pinto da Silva Magalhães, Herculano Dias da Cruz, Manuel Vitorino Valente, António Pinto Ribeiro, Ernesto Pereira de Arouca, Filipe Pereira Pinhão, Armindo Mancilha de Carvalho, Rafael Augusto Rodrigues, Tomás Rodrigues Barreto, Fernando Augusto Queijo, António Rodrigues da Conceição, José de Oliveira Marques, Manuel de Figueiredo e Manuel Marques Cavaco.

**A GUARDA-FREIOS DE 1.ª CLASSE** — os Guarda-freios de 2.ª classe, Reinaldo Augusto Marques, Álvaro Lourenço Rodrigues, Manuel Simões Vieira, João Vieira Barbosa, Joaquim Ribeiro, Fernando Gonçalves Curado, Joaquim Roque Saúde, Vitorino Fernandes Couto, Agostinho de Sousa Guimarães, Manuel da Silva Crisóstomo, Manuel Maurício da Costa, Ricardo Justino Barbado, António Gomes Ferreira, João Augusto Nogueira de Faria, Joaquim Duarte Fernandes, Manuel Palma Gomes, António do Nascimento Pascoal, António dos Santos Dias da Ponte, Semião Ribeiro, Joaquim Nunes da Silva, João Ferreira, Raul de Sousa Antunes, José Domingues de Oliveira, Manuel dos Santos Oliveira, Mário Pinto Rabaça, António de Sousa Maia, José Adelino Afonso Soares, João António Pereira, Joaquim Barbosa, Raul Marques Serra, João Pires Costa Gomes e Francisco Farinha Ferreira.

**A OPERÁRIOS DE 3.ª CLASSE** — os Operários eventuais, Leonel Casaca da Conceição e António da Silva Rito.

**A ENCARREGADOS DE APEADEIRO DE 3.ª CLASSE** — os Serventes de 1.ª classe, Justino Vieira Pereira, António Nobre Isidro e Armando Candeias Amaro; e o Servente de 2.ª classe, José Fernando Ferreira.

**A SERVENTES DE 1.ª CLASSE** — os Serventes de 2.ª classe, José Silvestre Amaral, Luís Castro Santos, Albano Barbosa da Mota, Raul Alvino Rodrigues, Alexandre Figueiredo Simões Jorge, Francisco Lopes Machado, Vitorino José Gonçalves, Avelino de São José Pereira, Ademar Manuel Pinto, Jorge Rodrigues de Almeida, João José Pereira, João Manuel Luz Caetano e António Magalhães Monteiro.

### A contar de Julho findo

**A PSICOTÉCNICO PRINCIPAL** — o Psicotécnico de 1.ª classe, dr. Jaime Manuel Monteiro Velho Oliveira.

**A ECONOMISTA PRINCIPAL** — o Economista de 1.ª classe, dr. José da Conceição Palma Guerreiro de Carvalho.

**A ECONOMISTA DE 2.ª CLASSE** — a Economista de 3.ª classe, dr.ª Maria Cândida Raposo Guerreiro.

**A ENGENHEIROS DE 1.ª CLASSE** — os Engenheiros de 2.ª classe, José de Campos Moura, António José Namora de Freitas e Óscar José Ferreira Amorim; e o Agente técnico de engenharia de 1.ª classe, Manuel Marques da Silva.

**A ENGENHEIRO DE 2.ª CLASSE** — o Engenheiro de 3.ª classe, António Nunes dos Santos.

**A ENGENHEIROS DE 3.ª CLASSE** — os Engenheiros praticantes, Francisco de Araújo Simões e Carlos António Lopes.

**A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA PRATICANTE** — o Agente técnico de engenharia estagiário, Leopoldo Joaquim de Medeiros Rabaçal.

**A ADIDOS TÉCNICOS PRINCIPAIS** — os Adidos técnicos de 1.ª classe, Leonildo da Conceição e Amândio Prudêncio Nobre.

**A ANALISTA DE TRABALHO DE 2.ª CLASSE** — o Analista de trabalho de 3.ª classe, Cândido António Luís.

**A CHEFE DE ESCRITÓRIO** — o Subchefe de escritório, António Nunes.

**A ESCRITURÁRIOS DE 2.ª CLASSE** — os Escriturários de 3.ª classe, Maria Idalina do Nascimento da Silva Marques e Matilde de Lurdes de Oliveira.

**A CHEFE DE ESTAÇÃO DE 2.ª CLASSE** — o Chefe de estação de 3.ª classe, Joaquim da Rocha Paulino.

**A FACTORES DE 1.ª CLASSE** — os Factores de 2.ª classe, Luís Alves Mendes e José Cordeiro Leal.

**A ENCARREGADOS DE APEADEIRO DE 2.ª CLASSE** — os Encarregados de apeadeiro de 3.ª classe, Tomé dos Santos Grilo do Cabo e António Luís Mendes.

**A ENCARREGADO GERAL DE OBRAS DE 1.ª CLASSE** — o Encarregado geral de obras de 2.ª classe, Guilherme Lopes Matias.

**A CONTRAMESTRE DE 2.ª CLASSE** — o Chefe de brigada, Manuel de Sousa Parreira.

**A CHEFES DE BRIGADA** — os Operários de 1.ª

classe, António Joaquim, Manuel de Oliveira Simples, José António de Deus e Francisco Dias Branco.

**A OPERÁRIOS DE 1.ª CLASSE** — os Operários de 2.ª classe, Serafim de Passos Ferreira, Jaime dos Santos Sopa e António da Fonseca.

**A ELECTRICISTAS DE 1.ª CLASSE** — os Electricistas de 2.ª classe, Olímpio do Alpendre Cordeiro, José Maria Francisco, Joaquim Fernandes Caetano, Lucílio Maria Lopes, Salvador Bernardo Martins da Ponte, Vitorino das Neves, José Seguro Ramos, Carlos Neves Gonçalves, António Jorge Batata, António Soles Gonçalves e António de Matos Ribeiro das Neves.

**A ELECTRICISTAS DE 2.ª CLASSE** — os Electricistas de 3.ª classe, Ramiro Manuel de Sousa da Silva, Custódio Joaquim Belo Chora Lavado, Jesuíno Duarte Alves, Domingos Bernardino Teixeira Miranda, Aníbal Bastos de Oliveira, Fernando da Silva Leão Ferreira, Adriano Augusto Pinto Ferreira da Silva, Dulcídio Teixeira da Silva, Frederico João Lopes, António Lopes Moreno, Luís Fernando Jesus Antunes Frederico, Arménio da Rosa Carvalho Metelo, José Rodrigues Cordeiro, Vítor José Marques Lopes, José Fernando Marques Agostinho, José Silva dos Santos, Aureliano Beirão de Almeida, Francisco Mendes Gonçalves Coentro, António Pires Francisco, Luís Belo Carvalho, Manuel Freire Louro, Manuel Simões Freire Domingues, Joaquim Fernandes Sousa Marques, João da Conceição Belo Cané, Lino Gomes das Neves, António Fernandes Costa Travassos e Hilário Dias Pereira.

**A CHEFES DE DISTRITO** — os Subchefes de distrito, Francisco Valente Diogo, Vicente Soares, José Pinto, António Pombo Calcinha e Adriano do Nascimento Almeida.

**A ASSENTADORES DE 1.ª CLASSE** — os Assentadores de 2.ª classe, Abel da Silva, Manuel António, José Arsénio, José Soares Bicho, João Maria Carvalho, Francisco Teixeira e José Pereira.

**A CONDUTOR DE 2.ª CLASSE** — o Guarda-freios de 1.ª classe, Joaquim Loureiro.

**A REVISORES DE BILHETES DE 2.ª CLASSE** — os Revisores de bilhetes de 3.ª classe, Joaquim Vieira Maria e António Félix Peralta.

**A GUARDAS DE P. N. DE 1.ª CLASSE** — as Guardas de P. N. de 2.ª classe, Maria da Piedade e Maria José Anselmo Parente.

**A GUARDAS DE P. N. DE 2.ª CLASSE** — as Guardas de P. N. de 3.ª classe, Ana Angélica Ourives e Emilia Ricardo.

# Admissões

Em Junho do corrente ano

**ENGENHEIRO PRATICANTE** (Contratado) — Adriano Deslandes Azevedo Maia.

Em Julho findo

**TÉCNICOS SUPERIORES PRINCIPAIS** — (Contratados) — João Jorges Guerra Correia e dr. Edmundo Neves dos Santos.

**TÉCNICO SUPERIOR DE 1.ª CLASSE** (Contratado) — Eng. Aníbal Aurélio Pinto Soares Ribeiro.

**TÉCNICO SUPERIOR DE 3.ª CLASSE** (Contratado) — Dr. Eduardo Martinho Rosado Chalrito.

**ENGENHEIRO PRATICANTE** — Manuel da Silva Pires.

**ADIDO ADMINISTRATIVO DE 2.ª CLASSE** (Contratado) — Diamantino da Silva Santos.

**TELEFONISTA DE 2.ª CLASSE** — Maria Simões Fonseca de Matos.

**MARINHEIROS DE 2.ª CLASSE** — Francisco da Conceição Carlos e Martinho Correia Amador.

**MOTORISTAS DE 3.ª CLASSE** — Belmiro de Jesus dos Reis Mota, José Fernando Rodrigues e Manuel Pinto.

**PRATICANTES DE ESCRITÓRIO** — Maria Helena Guerreiro Duarte, Joana Maria Mira Fialho, Maria Fernanda Mendes Fernandes, Cidália Gomes Simão, Berta Menezes Martins, Maria Euzela Lapeiro Lopes, Raquel Isabel dos Santos, Inês da Conceição Reis Baptista, Ma-

ria Luísa Delgado Marques, Manuel Carlos Gomes Pires, Maria Ermelinda Baptista Gregório, Maria de Fátima Piteira Cristeta, Maria Armanda Ferreira, Maria Emília Pereira Mendes e Maria Luísa Gonçalves Baleiras Proença.

**SERVENTES DE 2.ª CLASSE** — José Custódio Veladas Leal, Zeferino Luís Marques Bento, Silvano Martins, João da Silva Rodrigues, José Rodrigues Pires, Agostinho Leonor Marques Assunção, Eusébio Martins de Amorim, Manuel de Matos Damião, José de Oliveira, António Rosa Pinheiro, Joaquim António Raposo, Darlindo Carvalho dos Santos, Manuel da Conceição Albino, José Azevedo de Almeida, Alfredo Rogério Antunes, Manuel Mendes Bernardo, João Branco Tavares Broegas, Norberto de Assunção Calisto, Manuel Ferreira Carvalho, Júlio Gavancha Costa, António Raposo Martins da Cruz, José da Silva Feijão, José Lopes Feliciano, Manuel Gonçalves Ferreira, António Peralta Gonçalves, João Fernando de Castro Pinto Guedes, António Mendes de Matos Heitor, António Lima Lemos, Gilberto Afonso da Silva Marques, Mariano Maria Martinho, João Monteiro Cardoso, João Alegria Tobar Póvoas, António Manuel Mateus da Silva, António Augusto Bruno e José Dias da Silva.

**GUARDAS DE P. N. DE 3.ª CLASSE** — Orquídea Pinto Macedo e Maria Adelaide Valente Maia Junceiro.

## LOUVOR



Nos termos do art. 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, o chefe da Divisão de Abastecimentos louvou o adido administrativo ajudante, João Vieira Rodrigues.

O louvor foi consignado em reconhecimento pelo facto de o agente, durante os 24 anos em que tem servido a Companhia — 22 dos quais na Divisão de Abastecimentos —, haver demonstrado tratar-se de um agente dinâmico e esforçado, empregando toda a sua boa vontade nos serviços que lhe estão confiados.

A sua actividade no campo dos combustíveis e venda de sucatas tem sido de grande eficiência, advindo daí para a Companhia vantagens pecuniárias de toda a ordem.

A Companhia, que no processo de venda de sucatas do corrente ano, viu entrar nos seus cofres cerca de 13 000 contos, encontrou e encontra neste agente um íntegro e constante defensor e impulsionador de tal actividade.

Em resumo, sendo um profissional competente e disciplinado e de fácil integração nos objectivos a atingir, justo é realçar as suas qualidades.

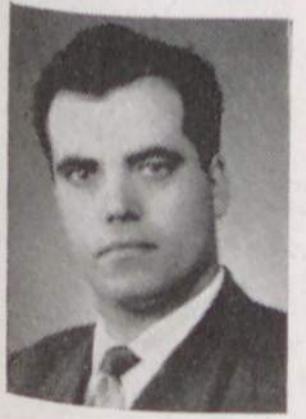
# ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Marcos Afonso*, chefe de lanço de 2.ª classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 11,615 — Oeste; *Virgílio Augusto Maia*, revisor de bilhetes de 1.ª classe — encontrou uma mala de mão contendo a importância de 22 523\$70 e prontamente fez entrega do achado; *Avelino Augusto*, chefe de distrito — elogiado porque ao ter conhecimento de que ao Km 168,210 — Douro se encontrava um carril partido, não obstante encontrar-se na situação de descanso semanal dirigiu-se ao local da ocorrência a fim de colaborar nos trabalhos de substituição do mesmo; *Laurindo Moraes Henriques*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 7,124 — Beira Alta, quando estava de folga; *António Maria Barreira*, subchefe de distrito e *Miguel dos Santos Castro*, assentador de 2.ª classe — elogiados porque ao terem conhecimento de que ao Km 76,350 — Tua se encontrava um carril partido, não obstante estarem na situação de descanso dirigiram-se imediatamente ao local da ocorrência a fim de procederem à substituição do carril.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *João Martins Vilaça*, chefe de distrito e *António Vieira*, assentador de 2.ª classe — elogiados porque ao terem conhecimento de que na estação de Póvoa de Varzim se encontrava um carril partido, não obstante estarem na situação de descanso semanal prontamente se dirigiram ao local da ocorrência a fim de procederem à substituição do carril; *Joaquim José Cota*, revisor de bilhetes de 3.ª classe — encontrou uma carteira contendo a importância de 9700\$00 e prontamente fez entrega do achado; *Isidoro Luís Félix de Sousa*, ajudante de revisor de material — louvado porque ao proceder à revisão de uma carruagem do comboio n.º 9010 encontrou uma carteira com a quantia de 500\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação do Barreiro; *Emídio Augusto Veiga*, assentador de 1.ª classe — elogiado porque ao viajar no comboio n.º 6013 e tendo conhecimento de que ao Km 148,700 — Douro se encontrava um carril partido, não obstante estar na situação de descanso semanal tomou a iniciativa de colocar uma travessa sob a fractura, possibilitando assim a passagem daquele comboio; e *João Maria Pena*, servente de 2.ª classe — tendo encontrado um saco de cabedal com 1683\$50, prontamente fez entrega do achado.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Álvaro Rodrigues de Sousa*, factor de 1.ª classe — encontrou uma carteira com a importância de 400\$00 e prontamente fez entrega do achado; *António Sebastião Duarte Soares*, subchefe de distrito e *Francisco Peixoto Sampaio*, assentador de 1.ª classe — elogiados porque ao terem conhecimento de que ao Km 3,679 — Corgo se encontrava um carril partido, não obstante estarem na situação de descanso semanal dirigiram-se imediatamente ao local da ocorrência a fim de colaborarem nos trabalhos de substituição do carril; *António Luís Pereira*, subchefe de distrito — elogiado porque quando viajava na automotora n.º 5127 na situação de descanso semanal, ao constatar que se encontrava um carril partido ao Km 41,700 — Minho interrompeu a viagem para colaborar nos trabalhos de substituição do mesmo; *Luís Paulino Fradique*, guarda-freios de 2.ª classe — tendo encontrado um porta-moedas com a quantia de 1238\$10, prontamente entregou o seu achado; e *Manuel Joaquim Ladeiro*, assentador de 1.ª classe — elogiado porque tendo encontrado um relógio de pulso ao Km 113,610 — Beira Alta, fez imediata entrega do mesmo.



DA ESQUEDA PARA A DIREITA: — *Alberto Monteiro*, factor de 1.ª classe — louvado porque encontrando-se a chefiar a estação de Penafiel, após ter transmitido a partida ao comboio n.º 16172 e já com este em marcha, vendo que um vagão seguia descarrilado teve a serenidade e oportuna decisão de manobrar imediatamente o disco avançado, conseguindo assim chamar a atenção do maquinista — o qual parou o comboio — e em seguida orientou os trabalhos de carrilamento do vagão; *Euclides da Costa e Silva*, operário de 2.ª classe — louvado porque tendo encontrado 1000\$00 no recinto das oficinas do Barreiro, fez entrega imediata daquela importância no escritório do Pessoal; *António Rodrigues*, chefe de distrito — elogiado porque ao ter conhecimento de que havia caído um eucalipto sobre a via férrea, ao Km 30,600 — Guimarães, não obstante já ter retirado do serviço e a ocorrência verificar-se fora da área do seu distrito, prontamente se dirigiu ao local e fez parar o comboio n.º 7030, que se aproximava, promovendo em seguida a remoção do obstáculo; *Manuel Joaquim Sedas*, chefe de distrito, *Joaquim Pires Duque*, subchefe de distrito e *António da Rosa Esteves*, assentador de 1.ª classe — louvados, o primeiro agente pelo interesse e dedicação demonstrada ao ter conhecimento de que o atrelado de um tractor se encontrava caído sobre a banqueta da via D, ao Km 158,460 — Norte, pois imediatamente se muniu de uma lanterna de sinais e fez parar o comboio n.º 222 antes de atingir o local; e os restantes agentes, pelo interesse e dedicação demonstrada ao terem conhecimento da mesma ocorrência, pois apresentaram-se prontamente no local para ajudar a retirar o referido atrelado.



DA ESQUEDA PARA A DIREITA: *Marcos dos Santos Lobato*, operário de 1.ª classe — encontrou no recinto das oficinas do Barreiro um objecto de ouro no valor de 400\$00, tendo feito pronta entrega do mesmo no escritório; *Joaquim Farto Alfaia*, chefe de distrito — louvado pelo interesse e dedicação demonstrada aquando dos trabalhos respeitantes à substituição de um carril partido, ao Km. 268,650 — Norte, quando se encontrava de licença; *António Peralta*, chefe de distrito e *Domingos Lopes Veloso*, subchefe de distrito — louvados pelo interesse e dedicação demonstrada aquando dos trabalhos de remoção de 3 carris que haviam caído do comboio n.º 1381, ao Km. 52,880 — Beira Alta, o que permitiu evitar um possível acidente, em dia de folga de ambos; *António Marvanejo Baptista*, assentador de 1.ª classe — louvado pelo interesse e dedicação demonstrada aquando dos trabalhos de reparação da linha por motivo de descarrilamento do comboio n.º 2381, ao Km 236,700 — Leste, quando estava no gozo de férias; e *Maria dos Prazeres Cardoso*, guarda de P. N. de 3.ª classe — verificando que ao Km. 11,925 — Póvoa se encontrava caída uma árvore sobre a via, correu a chamar o seu proprietário e com a ajuda deste removeu o obstáculo antes da passagem do comboio n.º 7915, que pouco antes havia saído da estação de Pedras Rubras.



DA ESQUEDA PARA A DIREITA: *António Virginio Galvão*, operário de 2.ª classe — louvado porque quando estava na situação de repouso e ao saber que ao Km. 8,300 — Norte havia um garrote na via ascendente com perigo para a circulação, actuou imediatamente junto do posto regulador e da estação de Sacavém para interdição da via A entre Olivais e Sacavém, evitando um possível acidente; *Miguel Pinto de Carvalho*, chefe de distrito — elogiado porque ao ter conhecimento de que ao Km. 44,915 — Póvoa se encontrava um carril partido, não obstante encontrar-se na situação de descanso semanal dirigiu-se imediatamente ao local da ocorrência e com a colaboração de outros agentes procedeu à substituição do carril; *José de Almeida*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de reparação da fractura de uma barra de carril, ao Km. 222,403 — Beira Alta, quando se encontrava de folga; *José da Silva Caixinha*, operário de 4.ª classe — tendo encontrado um relógio de pulso entre as linhas 1 e 2 ao Km. 1 da linha do Norte, fez entrega do mesmo ao seu superior hierárquico; *Domingos Gomes da Costa*, assentador de 2.ª classe — ao passar junto de uma pilha de travessas, na estação de Lapela, encontrou uma carteira que continha a importância de 1600\$00 e entregou a mesma ao seu chefe de distrito; e *João Manuel Jesus Gerou*, servente de 2.ª classe — encontrou um porta-moedas com a quantia de 274\$50 no barco «Trás-os-Montes», e fez entrega do achado ao chefe da estação do Barreiro.