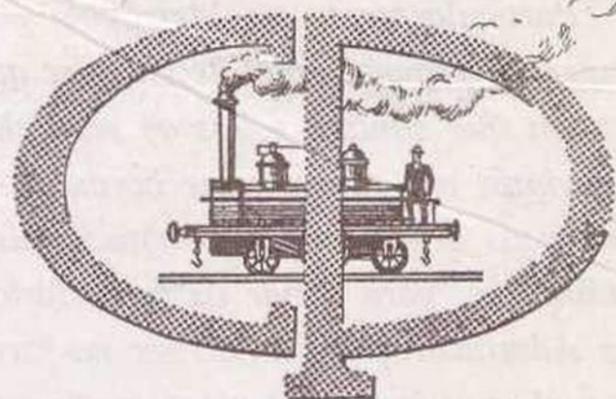


Boletim da C. F.



Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 436 • OUTUBRO 1965 • ANO XXXVII • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

PROPRIEDADE DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES • SEDE: ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA • LISBOA

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

Nota de Abertura

COM a sua recente inscrição na FISAIC, fica a Companhia a participar na totalidade das três actividades internacionais existentes no continente europeu para servir a formação educativa, cultural e recreativa, em corpo e em espírito, da classe ferroviária, nas horas do seu descanso, fora do serviço.

Efectivamente a C. P. que já pertencia, desde 1956, à União Desportiva Internacional dos Ferroviários (USIC) e, desde 1963, à Federação Internacional das Associações Turísticas dos Ferroviários (FIATC), faz agora parte, desde Setembro de 1965, da Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários (FISAIC), onde oficialmente promoveu a inscrição do seu pessoal por intermédio do Boletim da C. P..

A nossa participação nestas três grandes e importantes associações, que contam com a adesão da maioria das Administrações do Velho Continente, independentemente de facultar a presença do ferroviário português a estas interessantes modalidades de recreação e entretenimento, em plano cimeiro internacional, tem um simbolismo que não pode nem deve menosprezar-se: é o de querermos, de motu próprio, alinhar com as grandes iniciativas e realizações europeias, em tão dominante voga, associando-nos, inteiramente, ao movimento de promoção social da classe ferroviária que tão acentuadamente se nota, além-fronteiras. Isso atesta, além do mais, que desejando-se cooperar nesse domínio, aspiramos à devida actualização e procuramos progredir — e ser melhores.

Será de elementar justiça referir, neste particular, que ao invés do que ocorre lá fora com qualquer destes géneros de associações — em que são os próprios ferroviários a promover a sua união e organização colectiva — entre nós, tem sido a Direcção-Geral, na própria pessoa do seu ilustre director, o eng. Espregueira Mendes, quem tem promovido e incrementado a inscrição e o concurso ferroviário nacional em tais actividades, deixando depois, e completamente, ao critério e decisão da classe, o continuar ou não colaborando, por forma activa, com essa «nova onda» de alimento das forças do trabalho quotidiano de cada um, que se está processando, no estrangeiro, em ritmo exponencial irreversível.

Particularmente na Metrópole — que não no Ultramar — e um tanto paradoxalmente, porque uma Empresa ferroviária tem de viver, se quiser bem viver, do trabalho de equipa, da disciplina técnica e colectiva em que contam todos os seus elementos, sem divórcios — particularmente, escrevíamos, o movimento ferroviário associativo, nas horas de folga, é assaz precário, diremos mesmo, é praticamente nulo. Ora, com estas organizações internacionais, de carácter desportivo, turístico e artístico, criadas exclusivamente, sublinhe-se, para servir os ferroviários — pois não têm qualquer intuito de servirem sequer a propaganda das Administrações, a não ser na forma repercussiva em que elevando-se o nível físico e intelectual do pessoal com isso obviamente mais lucra a entidade patronal — garante-se a possibilidade tanto aos agentes do quadro como aos reformados de cultivarem e fortalecerem o seu espírito de união, nato a todo o ser humano — não é o Homem, segundo Aristóteles, um ser eminentemente social? — para através da prática ou da simples direcção das actividades em referência, darem útil ocupação ao seu lazer — ao tricot masculino das suas horas de descanso, na expressão feliz de Leitão de Barros — e desse modo lograrem a «alegria no trabalho», tão cara ao sentimento da maioria da nossa gente.

Sabemos todos que o progresso tecnológico da vida económica moderna, impondo a industrialização e a racionalização do trabalho — e mais hodiernamente a automação que a electrónica impulsiona e comanda — embora tenham feito despontar inquietantes dilemas pela substituição do braço humano pelo trabalho mecânico, têm felizmente proporcionado ao trabalhador fabril ou dos escritórios, mais horas livres para o seu descanso. «Tu ganharás o pão, com menos suor do teu rosto. A máquina te aliviará» — é uma frase do contexto magistral das lições do prof. Leite Pinto, no I. S. C. E. F.. Isto significa que à medida que o Homem vive, mais se desobriga de preocupações materiais para se elevar às preocupações espirituais e tender para o fim a que deve aspirar: o progresso moral.

É precisamente esse maior tempo ganho, que deve por seu turno tornar-se também rendoso, aplicando-se, além da família e da religião, às fainas da cultura e do recreio, essas «anti-toxinas da civilização» na observação de Daniel Stern, por forma a que libertando-se o individuo da tirania técnica que o invade e obseca — lembrem-se do Charlot nos «Tempos Modernos»? — possa alcançar aquela dignificação de que nos fala Saint-Exúpery ao definir o Homem livre.

Com estas relevantes iniciativas a Companhia dá assim um passo muito decisivo para o reforço e a mise au jour da sua posição no campo social dos seus servidores. Paralelamente, pela colaboração mútua que se oferece, contribui-se para vincar a ideologia de integração europeia que nos deve possuir — apesar de estarmos no extremo geográfico do Continente e dessa circunstância nos ressentirmos, por vezes — como seja a de se favorecer uma Europa unida, pacífica e próspera — quer como Europa das pátrias, dos Estados ou pátria europeia — onde aliás já no sector técnico ferroviário se tem dado provas de existência da mais cabal entente cordiale, que ultrapassa fronteiras e não conhece cores políticas, acontecimento feliz que tem grangeado aos caminhos de ferro o lisongeiro epíteto de pioneiros da unidade europeia.

Restará portanto à classe — e unívocamente — associar-se por si própria, sem aguardar convites ou nomeações, a este movimento associativo que a ela se destina, e que se manifesta através de certames internacionais, a realizar em locais diferentes da Europa, consoante calendário a publicar, sob as mais diversas formas de exposições (fotografia, pintura, escultura, filatelia), torneios (bridge), festivais (coros, música, folclore, cinema), congressos (rádio-amadores, esperanto) ou concursos literários.

Está pois franqueada a porta, para todos os ferroviários portugueses, à colaboração internacional, facultando-se novas fontes de convívio e confraternização à escala europeia. E se, porventura, levamos longe o nosso entusiasmo e nos deixamos fascinar pelo ânimo transbordante dos nossos colegas estrangeiros, na miragem de também entre nós ser feito aquilo que eles realizam, se no dizer de Grasset «tomamos um pirilampo por uma estrela» — que nos perdoem, porque isso só prova que, na realidade, é uma estrela que procuramos...



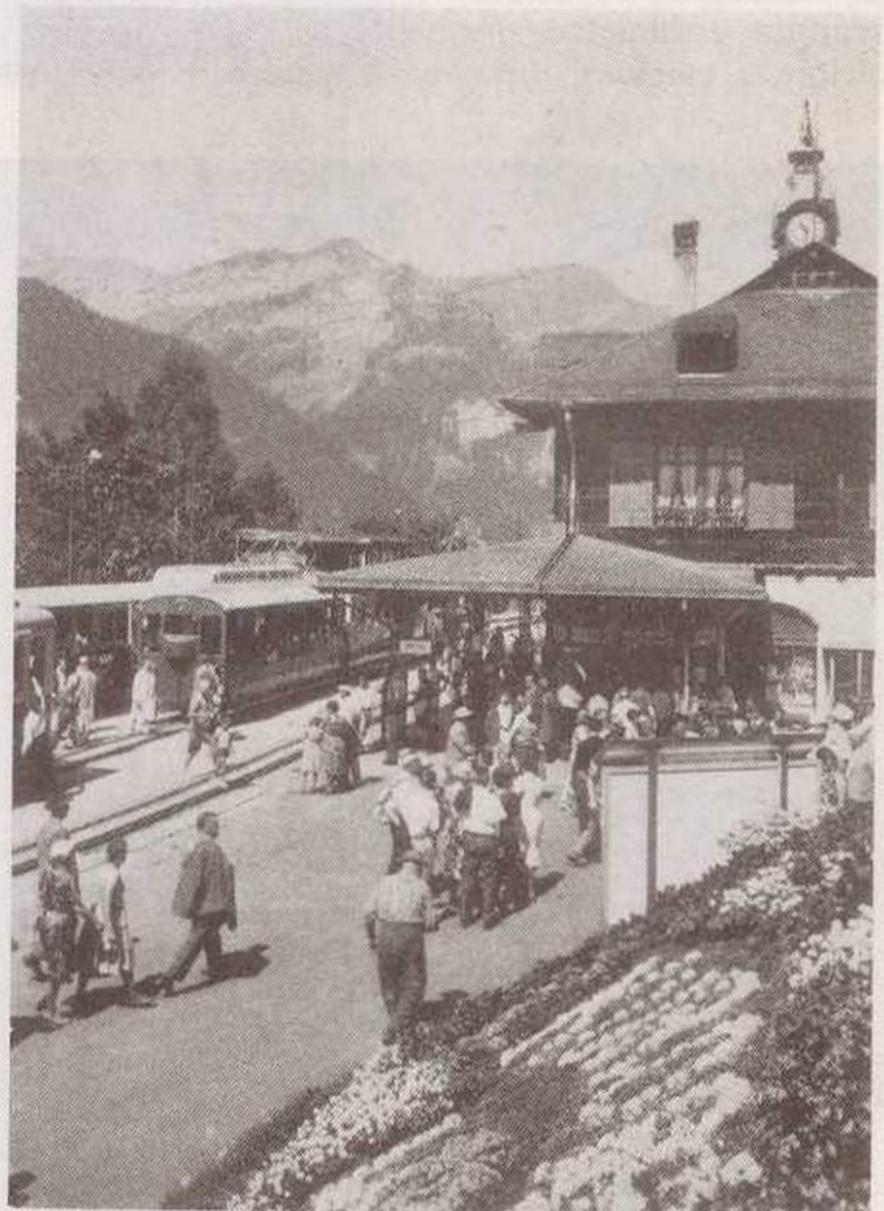
A C. P. promoveu a inscrição do seu pessoal na FISAIC

*Um importante contributo para a valorização
cultural dos ferroviários, no plano internacional*

Foi em 1938. Apesar da iminente ameaça de guerra que pairava sobre a Europa, organizou-se em Nimes, na França, por iniciativa pessoal e particular dum ferroviário — o dr. Marcel Mollion, então adjunto do chefe do Serviço do Contencioso da S. N. C. F. — uma exposição de pintura, que teve pela primeira vez a participação de ferroviários europeus, além dos franceses. Estava assim aberta — e com clamoroso êxito — a iniciativa para uma cooperação feliz no âmbito das artes, que passada a guerra viria a concretizar-se, da melhor forma, entre os ferroviários do Velho Continente.

Foi assim que em 1952, em Estrasburgo — e ainda por acção do dr. Mollion, que viria a ser o fundador e o mais importante e entusiástico obreiro da FISAIC — se criaram as bases para uma colaboração dos agentes da via férrea, ao nível internacional, no domínio artístico e intelectual. Surgiu então a Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários, que presentemente congrega 14 países: Alemanha Federal, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Finlândia, França, Grécia, Itália, Jugoslávia, Luxemburgo, Holanda, Suécia, Suíça e Turquia — e tem o reconhecimento pleno da U. I. C. e das Administrações dos Caminhos de Ferro.

Foi nesta Federação que por desejo expresso do nosso director-geral, o pessoal da C. P. passa a poder participar, segundo inscrição aceite por unanimidade em Assembleia Geral realizada em Wengen, na Suíça, em 10 de Setembro último, aonde a



A estação de Wengen, a 1274 metros de altitude, que serve a típica aldeia suíça onde se realizou a reunião da FISAIC

Companhia tinha sido convidada a estar presente como observadora. Mercê desta filiação — feita, tal como acontecera com a FIATC, por intermédio do *Boletim da C. P.*, que assim comprova, uma vez

porte, quando distinguidos, nas redes dos países aderentes à FISAIC, obterão as vantagens, em prémios e menções honrosas que os certames internacionais concedem, valorizando as suas ideias e

★

Wengen é uma das raras estações termais do mundo apenas acessíveis pelo caminho de ferro, pois não tem estradas a servi-la. O pequeno aglomerado dispõe, no entanto, de cerca de 100 modernos hotéis com a capacidade de 1800 camas, constituindo a indústria hoteleira mais importante do Oberland helvético

★



mais, a utilidade da sua existência em prol da classe que pretende servir — podem os ferroviários portugueses, interessados nos assuntos artísticos e intelectuais, participar em certames internacionais, que abrangem *exposições* (de fotografia, pintura, escultura e filatelia), *festivais* (de coros, música, folclore e cinema), *torneios* de bridge, *congressos*

criações ao frutuoso contacto e ao convívio com o estrangeiro.

Por compreensível norma regulamentar, toda a participação dos ferroviários portugueses em certames da FISAIC será canalizada e devidamente assegurada, uma vez reconhecido o seu valor, através da representação da FISAIC nacional — pro-



★

A poucos quilómetros de Interlaken, Wengen está situada sobre um terraço implantado na montanha, a 1300 metros de altitude, e especialmente protegida dos ventos. É ponto de partida para uma série de atractivas e grandiosas excursões, sobretudo ao Jungfrau, a gigantesca montanha de neves eternas, que a domina e caracteriza

★

(de rádio-amadores e esperantismo) e *concurros* literários, em países e locais a designar por calendário apropriado. Os concorrentes, independentemente de beneficiarem de determinadas facilidades de trans-

visoriamente e nesta fase inicial, à responsabilidade do *Boletim da C. P.*

É o seguinte o calendário das actividades da FISAIC, para o período até 1969, sujeito a ser

completado com novas inscrições a comunicar em tempo oportuno :

Salões de pintura e de escultura — Alemanha, em 1967 e Jugoslávia, em 1969.

Em face deste calendário, será possível desde já promover o concurso de ferroviários portugueses à exposição internacional de filatelia, a efectuar-se no Luxemburgo, sobre temática ferroviária e livre, em bases que o país organizador nos fa-



★

Um aspecto da sessão de trabalhos. Na presidência, o dr. Marcel Mollion, presidente geral da FISAIC, ladeado pelos srs. dr. René Dubois, secretário-geral e Aimé Chapuis, presidente da Federação suíça. No extremo direito, o dr. Emile Schlessler, secretário-geral dos Caminhos de Ferro do Luxemburgo e novo presidente geral eleito da FISAIC

★

Exposição de fotografias — França, de 25/9 a 10/10 de 1965, em Paris; Suécia, em 1966 e Bélgica, em 1967.

Torneios de «bridge» — Holanda, de 22 a 27/4 de 1965, em Wyk aan Zee; Bélgica, em 1966 e Suécia, em 1968.

Exposições filatélicas — Luxemburgo, em 1966 e Suíça ou Bélgica, em 1968.

Festivais de cinema (formato reduzido) — Itália, de 27 a 29/8 de 1965, em Verona; Alemanha, em 1967 e Áustria, em 1969.

Festivais de folclore — Jugoslávia, em 1966.

Festivais de música — Dinamarca, de 10 a 13/9 de 1965, em Aarhus; França, em 1967.

Congresso de rádio-amadores — França, de 8 a 15/11 de 1965, em Nice.

Congresso de esperantismo — Holanda, em 15/5 de 1966, em Utrecht; Alemanha, em 10/5 de 1967, em Fulda.

cultará, e bem assim a organizar-se em Lisboa, em 1968, uma exposição internacional fotográfica — isto independentemente de outras participações que surjam, da iniciativa pessoal dos nossos leitores.



Outro aspecto da sessão de trabalhos, vendo-se as delegações portuguesa, belga e suíça

*
* *
*

Wengen, foi a linda e típica vila suíça, no sopé do Jungfrau, escolhida para a reunião anual da Assembleia Geral da FISAIC, cujas sessões decorreram de 10 a 12 de Setembro findo, presididas pelo dr. Marcel Mollion, chefe de Serviço reformado da S. N. C. F., membro da comissão francesa à UNESCO e presidente da Sociedade do Encorajamento ao Bem — cargos que lhe conferem, aliados aos seus dotes pessoais de inteligência e cultura, o prestígio ímpar para o exercício do cargo que notavelmente tem exercido na FISAIC. Presentes, cerca de 50 delegados de 12 países — na sua maioria licenciados e directores de Serviços — e como con-

sem tumulto, plácida e luminosa, é uma localidade talhada, não só para conferências internacionais, mas para convalescentes e para discretas luas-de-mel. A típica vila helvética foi, pois, bem designada para a magna reunião onde ia tratar-se, internacionalmente, da melhor de todas as políticas, que é a do Espírito. Nas sessões de trabalho, além do estudo histórico da Federação que se tenciona editar, e da aprovação do processo verbal da Assembleia Geral do ano anterior, estudou-se o calendário das actividades internacionais, nomearam-se júris e estabeleceram-se regras para concursos; aprovou-se a criação de 3 valiosas medalhas de ouro, prata e cobre, a atribuir em certames; aceitou-se, por unanimidade — e com a maior simpatia — a filiação da C. P. na Federação, após o



Um aspecto da mesa da presidência no jantar de gala oferecido pelos Caminhos de Ferro Federais Suíços. Ao centro, o dr. John Favre, ilustre director-geral dos C. F. F., ladeado pelas senhoras de Schlessler (Luxemburgo) e Ledieu (França). À esquerda, o dr. Marcel Mollion, fundador e agora presidente honorário da FISAIC

vidados de honra, o delegado da C. P., dr. Élio Cardoso, e os representantes das presidências da USIC e da FIATC.

Alguém disse que certos países, pela serenidade do seu ambiente, pela calma das suas tradições políticas, pelo clima de bom-senso que os caracteriza, são mais propícios do que outros ao entendimento dos homens e à compreensão pacífica dos povos. A Suíça é, particularmente, um deles. Tudo nela exala paz e quietude. Foi o berço da Cruz Vermelha e das Sociedades das Nações; foi o refúgio de milhares de homens, mulheres e crianças, foragidos da guerra. E Wengen, sem ruído e

discurso de saudação do representante da Companhia e estudou-se a possibilidade de novas adesões da Espanha, Inglaterra, Noruega, Irlanda e Israel. Atribuiu-se à Holanda a Taça «challenge» FISAIC, oferta da U. I. C. e fixou-se, para 1966, a realização na Alemanha Federal, em Berchtesgaden, da próxima Assembleia Geral.

Por resignação do actual presidente, dr. Mollion que por motivos de saúde pediu a demissão do seu cargo — sendo eleito presidente honorário-fundador e conselheiro técnico — foi designado o dr. Emile Schlessler, secretário-geral dos Caminhos de Ferro do Luxemburgo, para presidir à FISAIC.

*
* *

Como é costume nestas reuniões internacionais da grande família ferroviária europeia, estabeleceu-se à margem dos trabalhos um excelente programa

jantar de gala, com aparato medieval, oferecido pela Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro Suíços, no hotel Regina, em Wengen, com canções e danças folclóricas por artistas ferroviários e que teve a honrosa presidência do director dos C. F. F., dr. John Favre, do «maire» local e de numerosos funcionários

★

O delegado da C. P., dr. Elio Cardoso (ao centro), numa das cerimónias de confraternização europeia realizadas em Wengen

★



festivo, em honra dos delegados presentes e das pessoas de família que os acompanhavam. Incluíram-se visitas turísticas ao Jungfrauoch (3454 metros de altitude), então coberto de neve, proporcionando-se a todos os delegados curtas viagens em

superiores dos diferentes caminhos de ferro helvéticos — que tudo fizeram para proporcionar aos delegados presentes uma estadia agradável, plena de boas recordações — sobretudo do franco e amistososo convívio que, tanto dentro como fora das



★

O Jungfrau e os seus caminhos de ferro. Será curioso referir, que no curto trajecto Interlaken-Jungfrauoch existem nada menos de três Administrações ferroviárias distintas, com bitolas e formas de tracção diferentes. Sem concorrências, mas também sem ideias de fusão, tal existência reflecte bem o espírito de individualismo do suíço, cujo País, como se sabe, é a resultante de uma Confederação de Estados, com quatro idiomas diferentes

★

trenós, puxados por cães polares; subiu-se no teleférico a Männlichen (2230 metros de altitude); passeou-se na Petite Scheidegg, e após um repasto à moda suíça, num restaurante típico, realizou-se um

reuniões de estudo, se estabeleceu entre todos os ferroviários presentes, indicativo não apenas de um culto permanentemente a venerar, mas de um caminho invariavelmente a seguir.

Das

J



«CAMINHOS DE FERRO»

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses acaba de atingir mais uma das suas metas principais nesta incansável senda de progresso a que ultimamente se tem votado, ao inaugurar recentemente o último troço da total electrificação da primeira linha ferroviária do país, a chamada «via Norte», que se encontra, a partir de agora, completamente electrificada, desde Santa Apolónia às Devezas, isto é, de Lisboa a Vila Nova de Gaia.

É uma data histórica, sem dúvida, nos anais da nóvel Companhia: o 16 de Julho de 1965 marcará, assim, para a posteridade, o dia memorável em que, pela primeira vez em Portugal, um comboio, utilizando a energia eléctrica, ligou Lisboa e o Porto!

As datas ficam, porém, para os álbuns históricos que de século a século se relembram! O que releva sobretudo, o que na verdade mais interessa para legendear o acontecimento, é sem dúvida o enorme e transcendente alcance de que o melhoramento se reveste como inteligente medida de significado económico para a vida comunitária da nação e, em particular, para a economia privada da empresa, a quem nem sempre os portugueses dão a atenção que ela merece, na posição de altíssimo relevo que, desde há muito, vem ocupando na vida do país.

Muitas vezes se olha a C. P. com vista grossa e injusta! Todos, ou quase todos a atacam, impiedosamente a criticam, mas raros vêm ou querem ver, os seus orçamentos deficitários e os sacrifícios que tem feito na manutenção de linhas economicamente inrendáveis, para não dizermos mesmo financeiramente desastrosas! E no entanto que fazem os seus administradores? Mandam-nas fechar, por improdutivas? Em vez disso, pensam, primeiro, nas consequências que medidas dessas poderiam eventualmente vir a ter para as camadas minoritárias de desprotegidas populações rurais. Dá prejuízo? É lastimoso que o dê, mas não pode abandonar-se assim o lavrador, o pobre homem do interior, que não possui outro transporte que o ligue aos centros urbanos! Este tem sido o pensamento primordial da ilustre administração da grande

Companhia ferroviária portuguesa, para cuja acção e critério de gestão justo nos parece dever chamar a atenção dos portugueses.

A recente inauguração do importante ramal eléctrico da principal linha do país, para além de um importante melhoramento de introdução das recentes técnicas modernas de exploração ferroviária, representa também mais um inteligente acto de gestão financeira no que respeita aos critérios administrativos que gerem a empresa. Com efeito a tracção eléctrica é a mais barata de todas as de que dispõe a C. P., e a electrificação deste novo troço é um considerável passo para que se realize o objectivo do pleno abandono da tracção a vapor em todas as linhas portuguesas.

É portanto a sã política dos menores custos e dela se espera, consequentemente, a correspondente melhoria para o público consumidor utente dos nossos comboios.

Mais de um século contam já, em Portugal, os seus caminhos de ferro! A tantos anos de distância, melhoramentos como este que acaba de inaugurar-se, obrigam-nos a meditar no preito de homenagem que devemos a esses homens da grande família ferroviária a quem tanto Portugal fica devendo do seu progresso e prosperidade.

No espaço de mais de um século, a técnica dos transportes fez progressos formidáveis, na ânsia, cada vez maior, de encurtar as distâncias, quer em tempo, quer em espaço, e de aumentar as comodidades dos passageiros. O comboio puxado a vapor, que para os portugueses de novecentos representou um progresso incalculável em relação à «mala-posta», é hoje um objecto ultrapassado que, primeiro com os óleos, e agora com a electricidade, já só se admite como peça de museu! Não tem a C. P. deixado, no entanto, de acompanhar a vertiginosa velocidade do progresso e, mau grado as enormes vicissitudes por que tem passado, não podemos deixar de reconhecer que a sua administração tem correspondido à confiança que o país nela deposita.

POR ANTÓNIO ABEL PINTO MACHADO

(Do Jornal *Ordem Nova* de Vila Real)



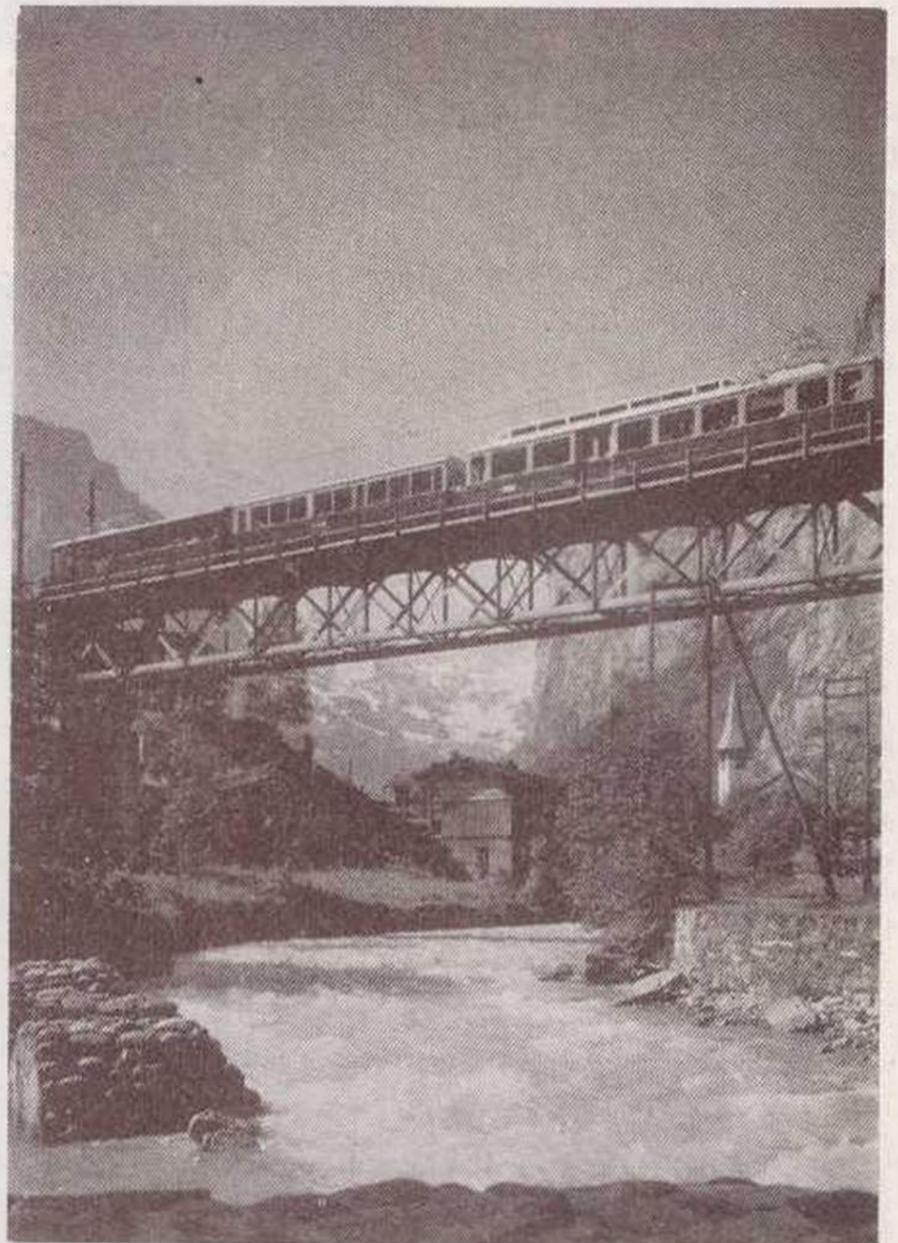
NO JUNGFRAUJOCH, NOS ALPES SUÍÇOS a 3454 metros de altitude, onde existe a estação ferroviária mais alta da Europa

POR VASCO CALLIXTO

SÁIMOS de Zurique dispostos a «conquistar» os Alpes, as famosas montanhas que desde sempre representaram um obstáculo às comunicações entre os povos. Os seus cumes foram inacessíveis durante muitos séculos. Todavia, devido à extraordinária transformação que o Mundo sofreu a partir da segunda metade do século passado, quando os grandes inventos surgiram e a técnica se aperfeiçoou em todos os campos, os Alpes cederam finalmente, ante as investidas do homem. Os altos píncaros foram atingidos; as suas entranhas foram perfuradas. Com as suas deslumbrantes e emotivas paisagens, a região alpina transformou-se, entretanto, num dos mais apetecíveis atractivos turísticos das nações em que assentam. Viajantes de todo o Mundo extasiam-se ante a extraordinária e fantástica beleza que essas altas cumeadas oferecem.

A Suíça, com parte do seu território em pleno coração dos Alpes, tem sabido tirar o melhor partido da sua situação privilegiada. Uma densa rede ferroviária e rodoviária leva hoje o turista a todos os pontos onde a paisagem é digna de ser admirada, cooperando-se da melhor maneira com a obra fantástica da Natureza. O maravilhoso país alpino em que nos internámos durante cerca de dez horas, fascinou-nos e atraiu-nos como o mais poderoso dos ímans.

A região que visitámos foi a do Jungfrau, onde se ergue, no Jungfrauoch, a 3454 metros de altitude, a mais alta estação ferroviária da Europa, situada no meio de uma cadeia de elevadas montanhas, sobre o maior glaciar dos Alpes, o Aletschgletscher, com 22 quilómetros. A viagem através dessa linha férrea, única no seu género, é um desbobinar de emoções. Quando se alcança o termo da jornada, surge o mundo irreal e imenso das neves eternas, que deslumbra e extasia. A subida



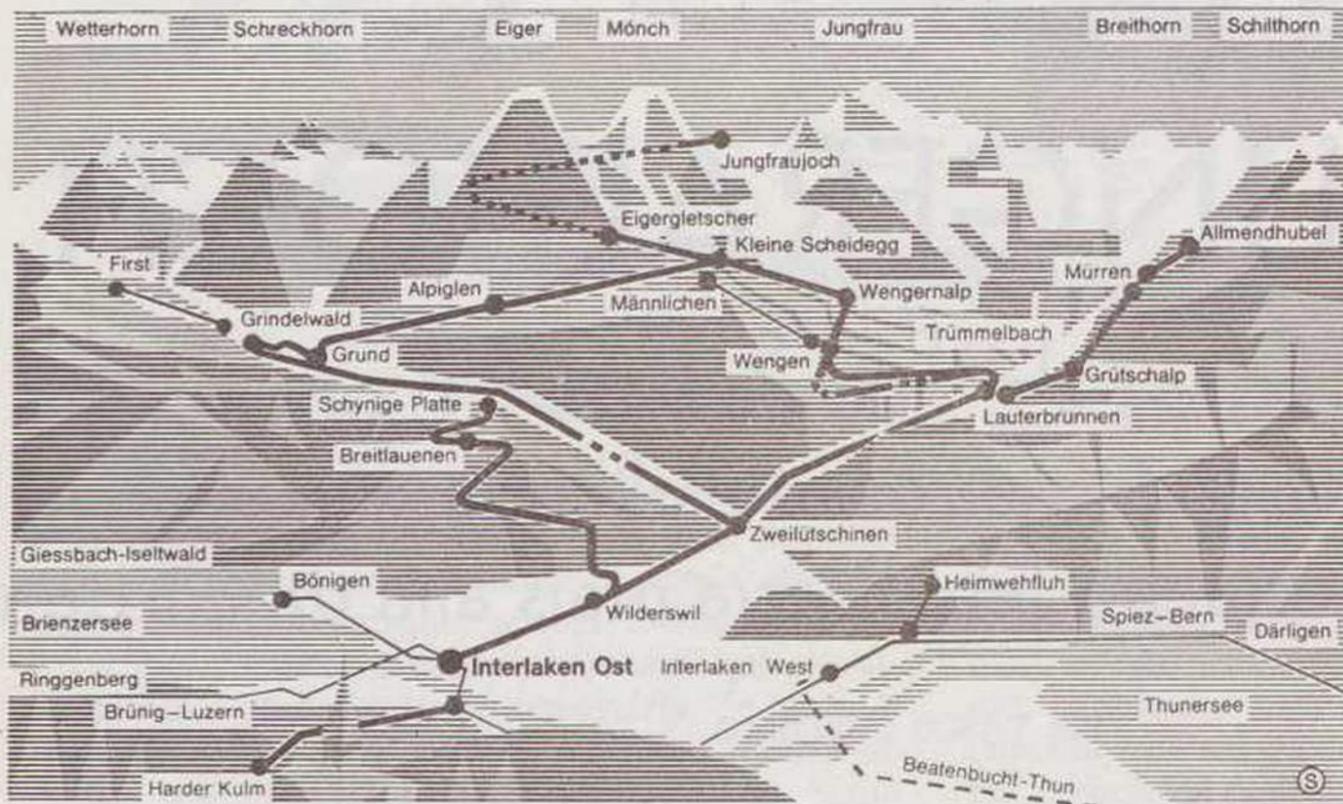
A linha férrea do Jungfrau parte de Interlaken, formosíssima cidade situada a 564 metros de altitude, entre os lagos de Thun e de Brienz, numa das mais belas regiões do território helvético. Lauterbrunnen, que se vê na gravura, é uma das localidades onde a estrada acaba

do Jungfrauoch representa, sem dúvida, o ponto culminante duma digressão pela Suíça.

A linha férrea do Jungfrau parte de Interlaken,

formosíssima cidade situada a 564 metros de altitude, entre os lagos de Thun e de Brienz, numa das mais belas regiões do território helvético. Mas o

Qualquer das vias vai trepando por dois vales profundos, onde correm sempre rios caudalosos. Aí, os altos píncaros dominam já a paisagem, deixando



A estrada conduz a Zweilütschinen e aí se bifurca para Lauterbrunnen, a 796 metros de altitude, e para a encantadora estância de Grindelwald, a 1074 metros. Qualquer das vias vai trepando por dois vales profundos, onde correm sempre rios caudalosos. Aí, os píncaros dominam já a paisagem, deixando por vezes o viajante apertado entre enormes e descomunais gargantas

automobilista pode servir-se da via rodoviária ainda durante alguns quilómetros, bem poucos, é certo, mas que permitem subir de automóvel os primeiros degraus da enorme montanha. A estrada

por vezes o viajante apertado entre enormes e descomunais gargantas.

Lauterbrunnen é uma das localidades onde a estrada acaba. Nós, porém, preferimos deixar o

Kleine Scheidegg, a estação que se segue a Wengen e a Wengernalp, a uma altitude de 2061 metros, é o mais importante entroncamento do mais alto caminho de ferro da Europa. Vasto e deslumbrante planalto onde se construiram hotéis e restaurantes de montanha, encontra-se em qualquer época do ano repleto de turistas



conduz a Zweilütschinen e aí se bifurca para Lauterbrunnen, a 796 metros de altitude, e para a encantadora estância de Grindelwald, a 1034 metros.

Volkswagen em Interlaken e tomar aí o cómodo e seguro comboio eléctrico de cremalheira, para percorrermos assim a linha em toda a sua extensão.

Embora lentamente, sucedendo-se os pequenos túneis, a grande montanha do Jungfrau foi sendo vencida; as regiões nevadas foram-se descortinando, para dentro em pouco surgirem como imen-

cendo cerca de 15 minutos depois uma nova estação, Eigergletscher, a 2320 metros de altitude, onde a neve abundava. A partir daqui, dir-se-ia que tínhamos iniciado uma fantástica e ousada «viagem



★

A partir de Eigergletscher, a 2320 metros de altitude, dir-se-ia que tínhamos iniciado uma fantástica e ousada «viagem ao centro da Terra». O pequeno comboio penetrou no interior da montanha, durante uma bem contada meia-hora. Jungfrauoch, a 3454 metros — onde se construiu a estação ferroviária mais elevada da Europa — é o seu término

★

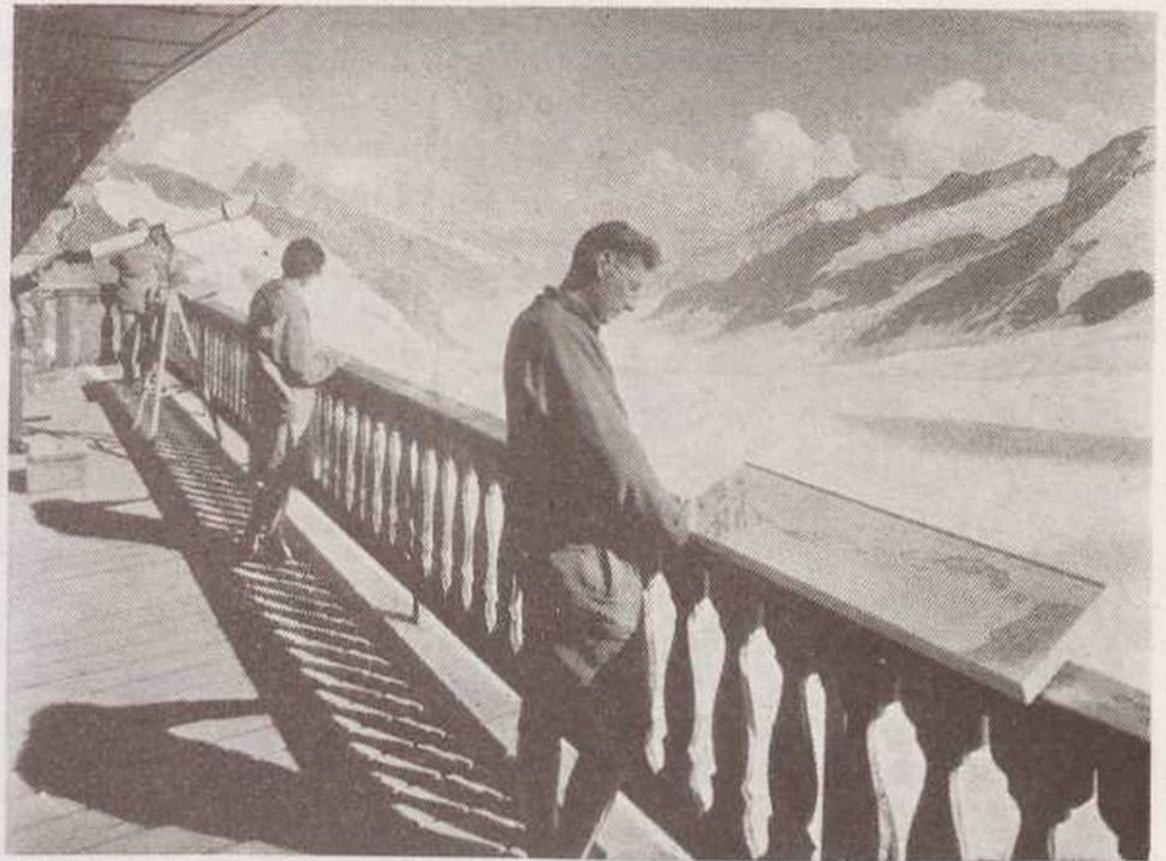
tos e alvos lençóis. Os pequenos aglomerados de Wengen e Wengeralp, onde o comboio se deteve alguns minutos, ficam já, respectivamente, a 1274 e a 1873 metros de altitude. Kleine Scheidegg, a estação que se segue, a uma altitude de 2061 metros, é o mais importante entroncamento do mais

ao centro da Terra». O pequeno comboio penetrou no interior da montanha, através dum imenso túnel, subindo sempre, durante uma bem contada meia-hora. A viagem subterrânea oferece, porém, a maior segurança, sendo interrompida duas vezes, a primeira a 2865 metros de altitude e a segunda

★

Da varanda do hotel, também o mais alto hotel europeu, contemplámos o vasto glaciár, qual imenso e tenebroso mar de neve e gelo...

★



alto caminho de ferro da Europa. Vasto e deslumbrante planalto onde se construíram hotéis e restaurantes de montanha, encontra-se em qualquer época do ano repleto de turistas.

O comboio continuou, porém, a subir, indiferente às dificuldades do sinuoso percurso, apare-

a 3160 metros, pois aí se situam duas estações construídas no interior da montanha, onde os passageiros podem sair das carruagens e espreitar para o exterior, por aberturas feitas especialmente para esse fim.

Uns minutos mais, e o término duma involvi-

dável digressão pela mais arrebatadora região dos Alpes estava alcançado. O comboio atingiu o Jungfrauoch, a 3454 metros de altitude, onde se construiu a estação ferroviária mais alta da Europa,

com a aproximação da noite, chegámos a Spiez. Aí, finalmente, encontrámos alojamento num dos 14 hotéis dessa pequena e bonita cidade, que se debruça sobre o lago, em posição altaneira. Fas-



★

...e os soberbos e permanentemente alvos píncaros do Jungfrau, com 4158 metros de altitude, e do Monch, com 4099 metros, dominando o típico restaurante «Berghaus», metido na rocha

★

deixando-nos novamente a céu aberto. Da varanda do hotel, o Berghaus, também o mais alto hotel europeu, contemplámos o vasto glaciár, qual imenso e tenebroso mar de neve e gelo, e os soberbos e permanentemente alvos píncaros do Jungfrau, com 4158 metros de altitude, e do Monch, com 4099 metros. É neste ponto, mais do que em qualquer outro, que as emoções fortes se apossam do viajante, ante o mundo incrível e extraordinário que se lhe depara, verdadeira maravilha da Natureza, onde o homem ousou penetrar.

cinante, o quadro paisagístico que se emoldurava nas janelas dos quartos: o lago, imenso, a perder de vista para nascente e para poente, os altivos e arrogantes píncaros das montanhas fronteiras e, em

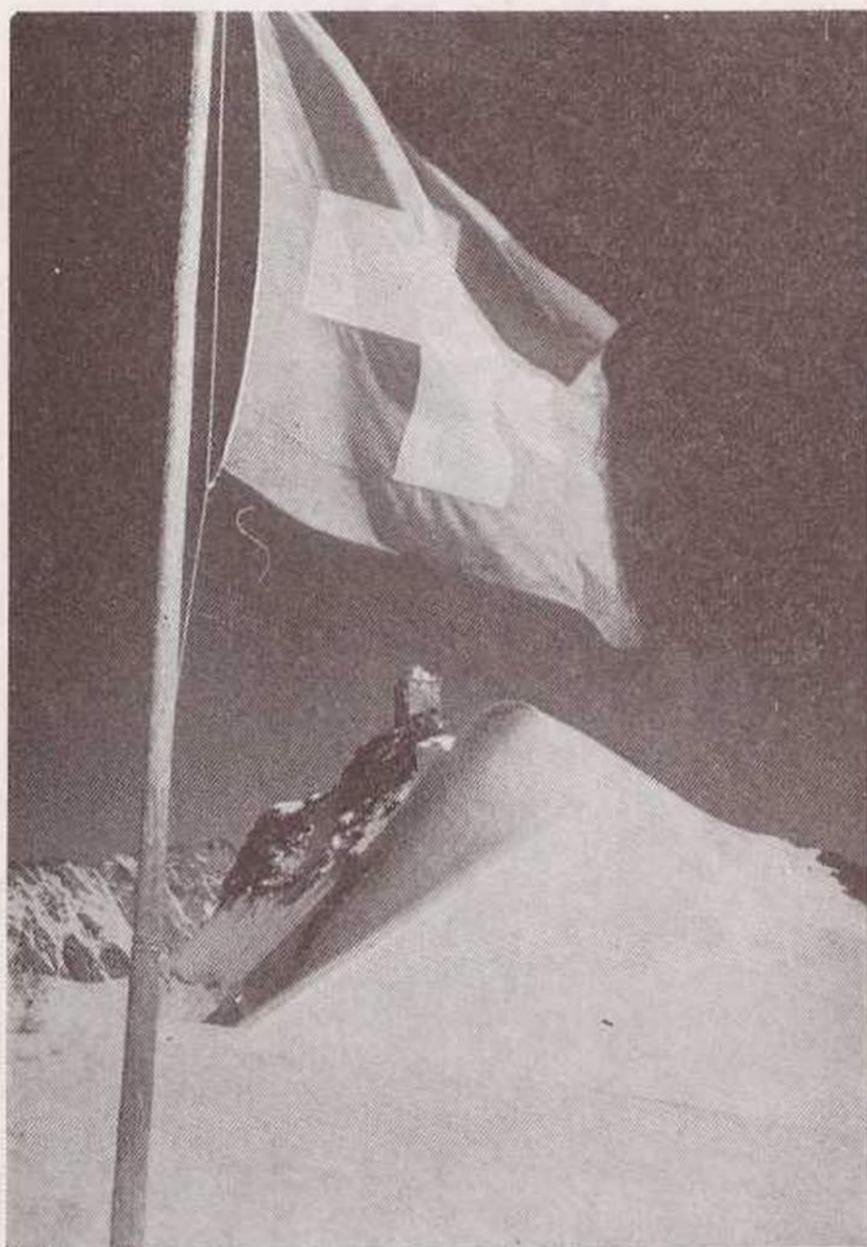
*
* *

Quando, já com a tarde a declinar, voltámos a Interlaken, procurámos inutilmente um hotel que tivesse quartos vagos. A bonita cidade de entre dois lagos estava superlotada de turistas e não houve outro remédio senão prosseguir. À sedução e arrebatamento da montanha que tínhamos «conquistado», sucedeu-se o encanto do lago, de águas calmas e suave ondulação, espraiando-se por apreciável área.

Seguimos sempre ao longo da margem do lago de Thoune, rodando por vezes sob túneis de verdura. A visão é magnífica, linda em alguns pontos, convidando a sucessivas paragens. Entretanto, quase sem darmos por isso, embora preocupados



A sedução e arrebatamento da montanha completa-se bem por um magnífico passeio em trenó, puxado por cães polares, volta turística obrigatória para quem demanda o Jungfrau



Quando se alcança o termo da jornada, surge um mundo irreal e imenso de neves eternas, que deslumbra e extasia. A subida do Jungfrau — que a gravura apresenta na parte cimeira — constitui, sem dúvida, o ponto culminante duma digressão pela Suíça

primeiro plano, avançando pelas águas, em idílica situação, uma língua de terra onde se erguem cúpulas e campanários, pequenas casas e solarengas residências rodeadas de vegetação.

Spiez é, na verdade, uma das mais bonitas localidades das margens do lago de Thoune, oferecendo ainda ao visitante a visão magnífica do «Niesen», a grande montanha em forma de cone que se levanta a nascente da cidade, com os seus 2362 metros de altitude, com acesso por funicular.

Foi nesta região, das mais apreciadas da Suíça, que assistimos a um espectáculo fortemente emotivo e, ao mesmo tempo, terrivelmente belo. Das janelas do hotel, presenciámos uma violentíssima trovoada, tão violenta que transformava durante alguns segundos a noite em dia. Às fortíssimas descargas, que iluminavam tudo em redor, sucedia-se o ribombar do trovão, arrogante e ameaçador, repercutindo-se pelas montanhas além. O terraço do hotel ficou deserto, porque a trovoada se fizera acompanhar de grandes batedas de chuva diluviana. Mas, num ápice, como por encanto, tudo serenou. Entre dois segundos, Spiez voltou à normalidade, não tardando a surgir novamente um céu estrelado e um luar admirável.

No dia seguinte, contornando o «Niesen», rumo a Zweisimmen e ao «col» de Le Pilon, a caminho de terras de França, dissemos o último adeus ao encantador lago de Thoune e à bonita Spiez. A Suíça, uma vez mais, extasiara-nos com a sua beleza paisagística.

(Do livro *Pelas estradas da Europa*)

Inauguração dos voos FARO-LISBOA, pela TAP

O Conselho de Administração dos Transportes Aéreos Portugueses, festejou no passado dia 5 de Setembro a inauguração das suas novas carreiras Faro-Lisboa. Para o efeito, proporcionou a numerosos convidados, na sua maioria do Algarve que vieram a Lisboa no voo inaugural, um passeio no Tejo, a bordo do nosso barco «Algarve», um almoço de confraternização na Cozinha Velha, em Queluz, presidido pelo administrador embaixador dr. Xara Brasil, e uma visita ao Museu da Marinha que incluiu uma sessão especial no Planetário da Fundação Calouste Gulbenkian. Estas cerimónias, que tiveram o maior êxito e decorreram num ambiente de maior cordialidade, foram dirigidas pelo



chefe da Divisão das Relações Públicas da TAP, sr. dr. Henrique Queirós Nazareth — que tem para nós a particularidade simpática de ser filho dum ferroviário, o eng. Azevedo Nazareth, ilustre subchefe da nossa Divisão da Exploração.

Em representação do director-geral da C. P. esteve presente o sr. dr. Élio Cardoso.

NOTICIÁRIO

diverso

● A fim de se documentarem sobre a orgânica e os meios de acção necessários à boa estruturação do novo Departamento de Estudos, Previsão e Planeamento, deslocaram-se em Setembro último ao estrangeiro os srs. engs. Almeida e Castro e Ferrugento Gonçalves, o economista dr. Joaquim Sargaço e o matemático dr. Artur José da Silva. Estes quatro agentes apreciaram, em pormenor, o funcionamento dos Serviços integrados ao Departamento de «Estudios y Planificacion» da Renfe, deslocando-se também os dois primeiros à Holanda onde estudaram as atribuições e os métodos de trabalho do «Board of Central Planning» dos C. F. Neerlandeses.

Durante a sua passagem por Paris, o sr. eng. Almeida e Castro visitou a Bull onde discutiu questões relacionadas com a utilização, em problemas técnicos e operacionais, do computador *Gama 115* que a Companhia vai ter ao seu serviço a partir de meados do próximo ano.

● A convite da Companhia vão realizar-se em Lisboa, em Maio do próximo ano, as reuniões das comissões técnicas (4.^a, 5.^a e 7.^a) da União Internacional, que deverão contar com a presença de cerca de 250 delegados, além das pessoas de família que os acompanhem. Em princípio as sessões de trabalho irão decorrer nos pavilhões da Feira Internacional de Lisboa, tendo sido designado o sr. dr. Élio Cardoso para organizar o plano funcional das reuniões.

● A Cooperativa de Construção «Lar Ferroviário» entregou em 19 de Setembro mais uma habitação a um seu associado: o sr. António Fernandes Nunes, maquinista reformado. A casa situa-se no Lugar dos Francos, Cova do Coelho, freguesia de Rio de Mouro.

● Segundo anunciou no Porto o ministro das Comunicações, sr. eng. Carlos Ribeiro, vai ser construída uma nova ponte ferroviária sobre o Douro, ligando Vila Nova de Gaia a Campanhã. O anteprojecto da obra encomendado pela C. P. ao sr. eng. Edgar Cardoso, professor catedrático de pontes do I. S. T. e já entregue à Companhia, prevê a travessia ferroviária por via dupla, sobre um único arco, de 226 metros de vão e 36,5 metros de flecha — com ou sem aproveitamento, na sua construção, do cimbrio que serviu na ponte da Arrábida.

● A estação de Espinho vai beneficiar de certos trabalhos de arranjo necessários à exploração, conforme resolução do Conselho de Administração, independentemente das obras que se refiram à execução da variante de linhas prevista em planos de urbanização.

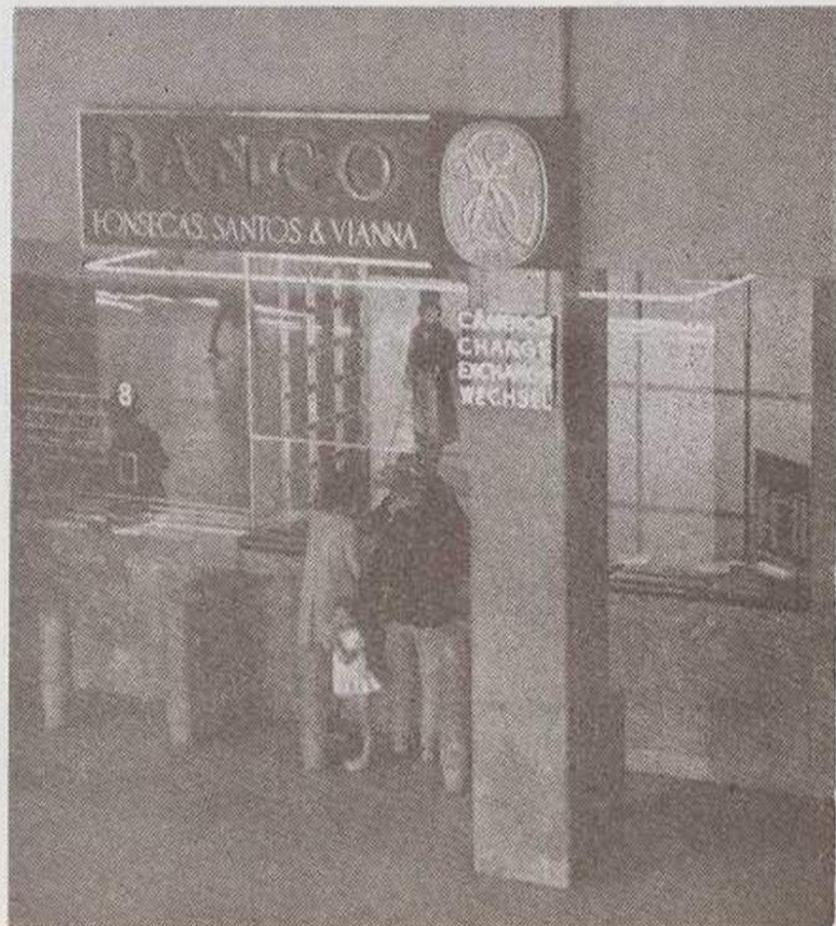
● Após 38 anos de serviço, passou à reforma o chefe do escritório da Escrituração e Património, do Serviço da Contabilidade, sr. Virgílio Ventura Pinheiro. O pessoal do seu Serviço promoveu-lhe uma homenagem de despedida e fez-lhe oferta de uma lembrança.

● Por determinação superior, foi colocado em Campanhã, reassumindo assim as funções de Inspector da 1.^a Zona da Exploração, o agente técnico de engenharia sr. Américo Costa que esteve adjunto à chefia da Divisão, nos Serviços Centrais.

● Deslocou-se a Londres, por via aérea, o sr. eng. Vasco Viana, chefe dos Serviços Técnicos da Divisão do Mate-

NOVIDADES

FERROVIÁRIAS



A C. P., por intermédio do Banco Fonsecas, Santos & Vianna, seus banqueiros exclusivos, inaugurou em 20 de Agosto último, na estação do Rossio, uma bem apetrechada secção de câmbios para utilização dos passageiros. Igual iniciativa se vai tomar para a estação de Santa Apolónia, dentro da directriz que se está seguindo de servir a comodidade do público.

rial e Tração, que ali foi tratar duma importante encomenda de 50 novas locomotivas diesel-eléctricas para a C. P., no valor de 250 mil contos.

● O aniversário da promulgação do Estatuto do Trabalho e o da instituição das primeiras Corporações foram comemorados, no passado dia 23 de Setembro, com várias cerimónias que tiveram a presença de membros do Governo. No almoço de confraternização, saudou o Ministro das Corporações, o presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal, sr. Gonçalo Correia, chefe de estação de Lisboa-P, que num discurso pleno de patriotismo, disse: «expressando o sentir dos trinta mil ferroviários portugueses — com os quais V. Ex.^a pode contar inteiramente — e que simples e modestos, embora, sabem distinguir perfeitamente o trigo do joio, o interesse nacional do proveito individual, os verdadeiros chefes dos falsos profetas, incumbe-me a classe, de testemunhar o seu agradecimento aos srs. Presidente da República e do Conselho, com a afirmação de que nesta hora, todos unidos pelo mesmo ideal e pelo mesmo sentimento, estão prontos para defender dos traidores a integridade da nossa querida Pátria».

Seccão

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 profissional do nosso pessoal.

6. Irregularidades, atrasos e medidas a tomar

Os Caminhos de Ferro devem:

a) Assegurar, por medidas internas, o anúncio aos passageiros, nas estações e, se possível, também em trânsito, das irregularidades que afectam a circulação dos comboios e prestar todas as informações que lhes possam interessar. Muito especialmente, devem ser anunciados os atrasos, os enlaces não assegurados, e as possibilidades oferecidas para os debelar, as mudanças de itinerários e as modificações das linhas de partida.

b) Avisar, se for devido, as Empresas Ferroviárias vizinhas das irregularidades que possam interferir nos serviços habitualmente assegurados aos passageiros e informar estes da eventual redução de paragens.

Em caso de supressão ou de incorporação retardada de vagão-restaurante, deverá ser assegurado, tanto quanto possível, o aprovisionamento aos passageiros pela venda ambulante nos comboios ou nas estações de paragem.

7. Altifalantes

Devem ser tomadas as disposições necessárias para:

- Que os altifalantes sejam utilizados com certa reserva;
- Que somente sejam transmitidas informações de importância para os passageiros;
- Que todas as informações sejam dadas de forma polida e amável;
- Que, durante a noite, o número de informações seja reduzido e que o volume de transmissão seja mais fraco.

Recomenda-se, também, às Empresas Ferroviárias com muito tráfego de passageiros estrangeiros, transmitir, por altifalantes, as informações em diferentes idiomas à passagem dos comboios normalmente utilizados por estrangeiros.

8. Escritórios de informações e de câmbio nas estações. Serviço de câmbio nos comboios

Os Caminhos de Ferro, sempre que reconheçam haver utilidade, devem prever:

a) Nas estações:

- Escritórios de informações que prestem aos passageiros todos os informes que lhes possam ser úteis;
- Escritórios de câmbio explorados pelo caminho de ferro ou por outras empresas.

b) Nos comboios internacionais, especialmente os de reduzida paragem na fronteira, o serviço de câmbio do caminho de ferro ou doutras empresas.

9. Salas de espera; possibilidade dos passageiros se sentarem nas estações

As empresas ferroviárias devem prever a existência de assentos para os passageiros, em especial nos cais de embarque.

Nas estações onde apenas existem salas de espera combinadas com restaurantes, os passageiros devem ser informados por meio de cartazes de que não são obrigados a consumo. Para o efeito, devem ser previstas cláusulas apropriadas nos respectivos contratos de arrendamento.

*
* * *

Continuamos a transcrição de uma das séries de pontos escritos a que foram sujeitos durante 3 frequências os 180 praticantes de factor, admitidos em 1 de Julho de 1964.

Serviço Comercial

1 — Sobre a Tarifa Geral — Título I — Passageiros, responda:

- a) Em que condições podem os passageiros pedir a revalidação dos seus bilhetes?
- b) Tendo em atenção a alínea anterior, diga, se a Empresa tem sempre em atenção o pedido do passageiro e se é sempre de fazer cobrança.

2 — Descreva as condições em que a Empresa pode conceder aos passageiros a reserva de compartimentos, e bem assim o procedimento a adoptar pelos requisitantes.

Tarifa Especial N.º 1 P.

3 — Qual a finalidade desta Tarifa ?

4 — Como é calculado o preço dos bilhetes vendidos ao abrigo da presente, quando válidos para percursos que abranjam duas «zonas» completas ou apenas parte das mesmas.

5 — Sobre a Tarifa Especial N.º 1 C., responda :

- a) Como proceder para com os passageiros quando se apresentem para regular a viagem de regresso, antes do prazo regulamentar ?
- b) Qual o procedimento a adoptar pelo revisor quando em trânsito encontre um passageiro na viagem de ida, e que não tenha feito a carimbagem do seu bilhete como está determinado nas estações intermédias ?

Tarifa Especial N.º 4 P.

6 — Por quantos Capítulos é constituída esta Tarifa e qual a finalidade de cada um deles.

7 — Indique os requisitos necessários para o fornecimento de bilhetes de assinatura com redução ao abrigo do Capítulo I.

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

8 — No caso do expedidor pretender carregar no mesmo vagão diferentes espécies de animais, diga, como deve ser feita a conversão das referidas espécies para cálculo da taxa de transporte.

9 — Indique os mínimos de cobrança por cada remessa, ao abrigo das seguintes bases :

- a) Base 5.^a ;
- b) Base 11.^a ;
- c) Base 12.^a

Tarifa de Operações Acessórias

10 — Enumere os diferentes modelos que se utilizam para avisar os consignatários de remessas chegadas.

11 — Indique as condições em que a Companhia aluga os seus encerados aos expedidores e consignatários das remessas, e quais as importâncias a cobrar pelo aluguer dos mesmos.

12 — Descreva os diferentes volumes que não se aceitam em depósito nas estações.

Tarifa de Vagões Particulares

13 — Por quem é feita a conservação e reparação dos vagões ?

14 — Para uma boa aplicação desta Tarifa, são os vagões classificados em grupos.

Esclareça quais são os grupos e as características dos vagões pertencentes a cada um deles.

Tarifa de Licenças para Ocupação de Terrenos

15 — Qual é a finalidade desta Tarifa ?

16 — Descreva alguns dos deveres principais dos concessionários destes terrenos.

E. 11

17 — Qual o procedimento a adoptar quando se verifique não ter sido recebida a escrituração de uma remessa de Grande ou Pequena Velocidade ?

18 — Qual o procedimento a adoptar quando seja recebida uma bagagem para a qual não tenha sido feito o despacho definitivo ?

19 — Diga para que servem os seguintes modelos :

- a) F. 47 ;
- b) F. 52 ;
- c) F. 81 ;
- d) F. 115 ;
- e) F. 148.

Prática de Segurança da Circulação e Serviço Comercial

1 — Na marcha da automotora 3013 verificaram-se as seguintes alterações :

a) Em Abrantes perdeu 2 m para serviço de passageiros.

Diga como deve ser classificado este tempo.

b) Cruzou em Fratel com o comboio 3282.

Preencha os modelos de circulação que devem ser fornecidos aos dois comboios pelas estações de B. Amieira e Fratel.

c) Entre Castelo Branco e Alcains circulou sem avanço por avaria telefónica.

Estabeleça a documentação exigida por esta anormalidade, tendo em atenção que o último comboio que circulou entre estas duas estações foi o comboio 3012.

d) Ultrapassou em Alpedrinha o comboio 3381.

Estabeleça os modelos de circulação a fornecer aos dois comboios.

2 — Calcule a carga de um comboio de mercadorias, à partida de Casa Branca para Vendas Novas, rebocado por máquina do 7.º grupo às direitas com areia e em dupla pela cauda com máquina do 4.º grupo invertida sem areia.

3 — Calcule o peso frenado, manual e contínuo, exigido para um comboio de mercadorias com 600 t, à partida de Beja para Funcheira, rebocado por máquina da classe III.

* * *

Com vista a uma melhor preparação profissional dos agentes graduados das estações, a seguir se transcrevem 20 problemas de taxas de mercadorias :

1 — G. V. Bruçó para Braga :

1 saco com batata comum	48 quilos
1 cesto com pão cozido	12 »

36\$00



POR J. MATOS SERRAS

A nossa temática

ALEMANHA OCIDENTAL—Exposição Mundial de Transportes e Comunicações, em Munique. O n.º 344-Yvert mostra duas locomotivas. **BULGÁRIA**—14.º Congresso Internacional dos Trabalhadores de Transportes, em Sofia. N.º 1 325-Yvert, com uma automotora eléctrica. **ANGOLA**—N.º 23 (A)-Yvert. Ponte capitão Teófilo Duarte, no Caminho de Ferro de Benguela. Fica sobre o rio Bero e tem 400 m de extensão. N.º 25 (A)-Yvert. Ponte capitão Silva Carvalho, no Caminho de Ferro de Moçâmedes. Atravessa o rio Giraul e tem 200 m de comprimento.



Marcofilia

Até 1940 a Grécia e a Bulgária tiveram as suas capitais unidas pela ferrovia. Devido à conflagração mundial a mesma circulação foi extinta. Mas em 29 de Maio último reatou-se, partindo de Atenas o comboio directo, que após 890 km atingiu Sofia no dia seguinte.

Reproduzimos os carimbos comemorativos apostos nos dois países, mercê da amabilidade do distinto filatelista que é o eng. Anastase Zamboulis, director da exploração dos Caminhos de Ferro Gregos.



Ao que chega a burocracia...

A história que se segue terá ocorrido na América e consta que é rigorosamente verdadeira.

Um habitante de certa cidade encomendou a um comerciante doutra cidade um casal de cobaias, animai-zinhos mais conhecidos pelo nome de «porquinhos da Índia». Satisfazendo o pedido, os dois animais foram expedidos pelo caminho de ferro.

O chefe da estação remetente mandou avisar o destinatário da remessa para que a fosse levantar contra o pagamento de determinada quantia, segundo a tarifa de «porcos».

Ao receber esta notificação, o destinatário reclamou. Segundo opinou, os porquinhos da Índia não deveriam ser classificados como porcos vulgares, mas sim como animais domésticos. Por consequência, a tarifa a aplicar seria outra, resultando uma diferença de dez centimos, em que o reclamante se considerava lesado.

O chefe da estação enviou a reclamação pelas vias competentes e ela lá seguiu, calmamente, os seus trâmites até chegar à repartição, à alta repartição, única que a poderia, sãbiamente, resolver.

Ora sucedeu que a fêmea teve, entretanto, doze porquinhos.

O destinatário foi então intimado a pagar o respectivo sustento, mas a verdade é que se recusou a isso.

A questão subiu até ao Director da Companhia, que escreveu ao Director de um Museu, solicitando-lhe que, para solução do litígio, classificasse cientificamente, os animais.

O sábio tomara porém parte numa expedição científica e só no seu regresso, oito meses depois, pôde responder.

Os porquinhos, entretanto, tinham continuado a proliferar. As fêmeas lançaram ao mundo mais 70 descendentes e estes, cruzando-se entre si, deram nascimento, tempo depois, a mais 400.

Chegou a decisão do Director do Museu, classificando os animais como roedores. Era forçoso dar razão ao destinatário. O chefe da estação escreveu-lhe, convidando-o a vir levantar a encomenda e a pagar 70 dólares de despesas com o sustento dos inocentes porquinhos.

Mas a carta veio devolvida, pois o reclamante mudara-se sem que tivesse indicado novo endereço.

Alarmado com o aspecto que a questão tomava, o chefe da estação dirigiu-se ao remetente, pedindo-lhe que tomasse conta de 1500 porquinhos da Índia. Este recusou-se terminantemente, pois que tendo expedido apenas dois, não podia ser obrigado a tomar conta dos restantes 1498.

Em presença de uma situação tão delicada, o chefe da estação resolveu dirigir um ofício ao Director da Companhia a pedir que lhe fosse indicado o destino a dar aos 5426 porquinhos da Índia que...

*

Não sabemos como acabou o caso...

(Do Boletim do CFB)

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

*A primeira ponte sobre o Tejo
que se construiu em Portugal,
foi destinada ao caminho de ferro*

POR VASCO CALLIXTO

A ponte sobre o Tejo em Lisboa, que ficará como padrão da nossa época, concluir-se-á, na sua primeira fase, dentro de um ano.

Obra, a todos os títulos, notável, vencerá o grande rio em frente da capital, estabelecendo cómodas e fáceis ligações com a margem sul. O sonho do engenheiro Miguel Pais, que em 1876 concebeu pela primeira vez o arrojado empreendimento, será concretizado, 90 anos depois, por outro engenheiro não menos dinâmico, que de alma e coração se tem dedicado à construção desta ponte monumental. Na verdade, o eng. Canto Moniz bem poderá considerar-se o «pai» da grande ponte de Lisboa, que, além do mais, virá embelezar extraordinariamente o belo estuário do Tejo.

O caminho de ferro, é certo que não transporá o rio em frente da capital em Outubro de 1966. Terá de aguardar a sua vez, que oxalá seja breve, como tudo indica e as circunstâncias impõem. Mas ao velho e centenário comboio resta uma consolação. A primeira ponte sobre o Tejo, em território português, foi ferroviária! Obra dos nossos avós, ela aí está ainda hoje, prestando úteis e relevantes serviços. E a essa primeira ponte ferroviária, mais duas se juntaram, construídas há mais de meio século, pelo que ao tempo dos nossos avós também pertencem.

Não poderá causar admiração que a primeira ponte sobre o Tejo — a de Constância — tenha sido ferroviária. O caminho de ferro, inaugurado em Portugal em 1856, estava nos anos que se seguiram em franco desenvolvimento, enquanto os transportes rodoviários, servidos por uma tracção animal que de modo algum satisfazia, se apresentavam bastante deficientes. As linhas férreas do Norte e

de Leste avançavam em direcção ao Porto e à fronteira de Badajoz, em ritmo acelerado. Separadas no Entroncamento, a última citada tinha forçosamente que transpor o Tejo. E a grande obra de engenharia surgiu ao sul de Constância.

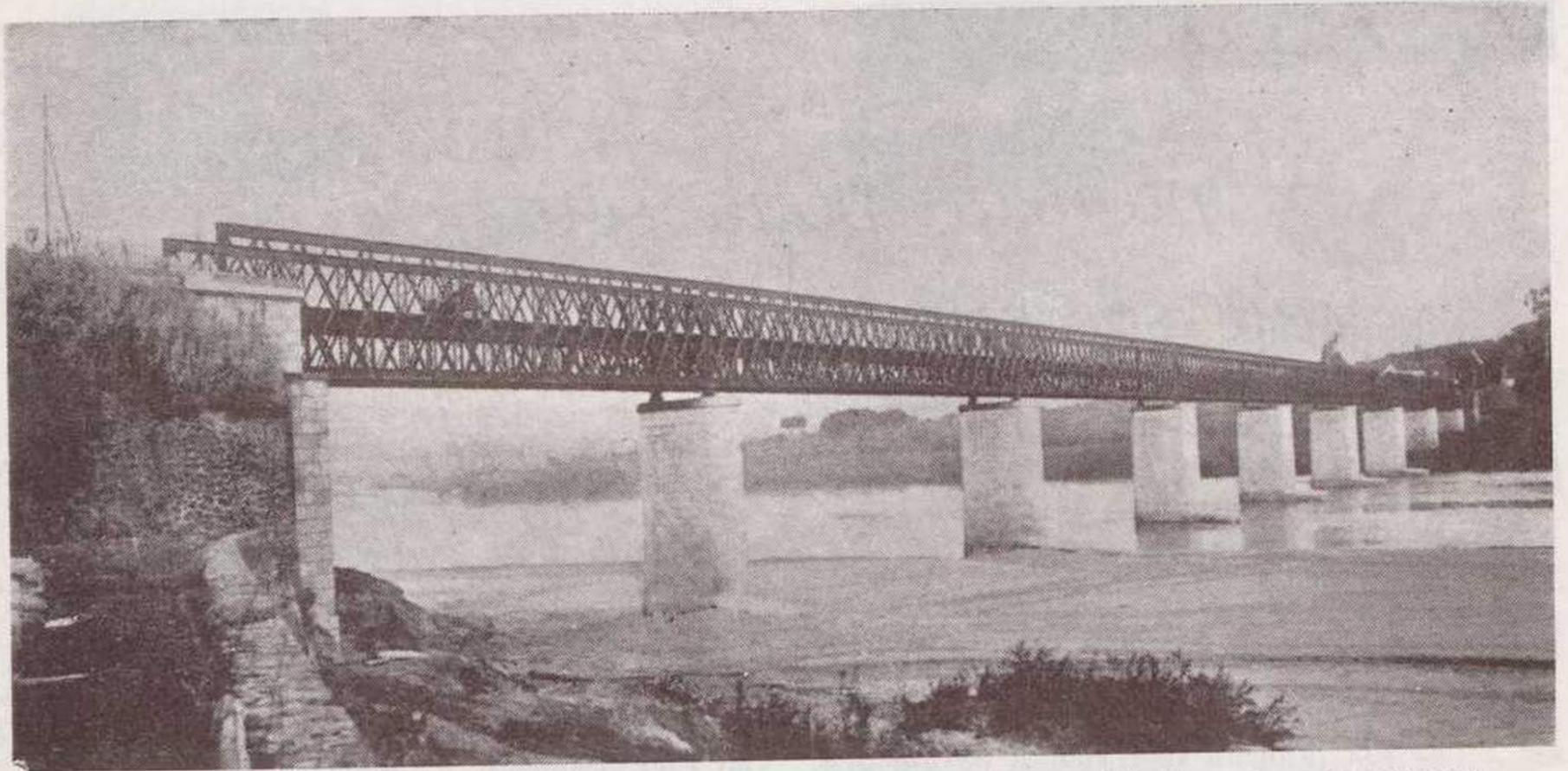
Esta primeira ponte sobre o Tejo, a única que já é centenária, foi no seu tempo considerada uma obra monumental e de primeira ordem entre as suas congéneres da Europa. Tem em cada um dos extremos, assentes nas margens, dois grandes encontros de cantaria e tijolo e dezasseis vãos apoiados sobre pilares tubulares de ferro fundido, sendo cada pilar formado de três tubos cilíndricos. O seu comprimento total é de 494 metros e na construção empregaram-se 640 toneladas de ferro laminado, 1150 toneladas de ferro fundido e 3250 metros cúbicos de madeira, fornecendo a parte metálica a casa Kennard & Cia., de Londres.

Começada a construir em Junho de 1861, a ponte de Constância foi atravessada pela primeira locomotiva em 19 de Agosto de 1862. Em 26 de Outubro do mesmo ano atravessou-a o primeiro comboio experimental, com 24 *wagons*, verificando-se a sua inauguração em 7 de Novembro seguinte.

Só 29 anos depois o comboio voltou a transpor o Tejo, noutra local. Foi em Abrantes, quando da inauguração da linha da Beira Baixa.

A segunda ponte ferroviária sobre o Tejo, ponte metálica, com 442 metros de comprimento, em 7 tramos, sendo os 5 centrais de 60 metros e os 2 extremos de 48 metros, foi construída pela «Société de Braine le Comte», que já havia construído outras pontes nas linhas da Beira Alta e do Douro.

Inaugurou-se a ponte de Abrantes em 5 de Se-



A primeira ponte sobre o Tejo que se construiu em Portugal — a de Constância — já é centenária. No seu tempo foi considerada uma obra monumental e de primeira ordem entre as suas congéneres da Europa

tembro de 1891, com a passagem do comboio real que inaugurou a linha da Beira Baixa. Nesse comboio seguiram o rei D. Carlos e a rainha D. Amélia e os altos dignatários da Corte, tendo a composição partido de Sintra às 8 horas da manhã, para chegar a Castelo Branco às 3 horas da tarde, prosseguindo no dia seguinte para a Covilhã.

A terceira e última ponte ferroviária sobre o Tejo foi construída já no século actual, inaugurando-se festivamente em 1904, bem como a linha de que aquela obra faz parte. Foi a ponte de Setil — Muge, que bem pouca gente sabe que se chama «Ponte Rainha Dona Amélia».

Com uma extensão total de 1091,490 metros, esta ponte é uma das mais extensas pontes ferroviárias que existem na península. Foi seu construtor o engenheiro Audouart, iniciando-se os trabalhos em 20 de Março de 1903. Em sete meses e meio foram assentes 2000 toneladas de metal, dando-se a obra por concluída em 10 de Novembro do mesmo ano.

A inauguração da linha de Vendas Novas, e, portanto, da nova ponte sobre o Tejo, teve lugar em 15 de Janeiro de 1904. O rei D. Carlos, os membros do Governo, os administradores da Companhia, a cujo conselho presidia Vitorino Vaz Júnior, os altos funcionários e muitos convidados partiram da estação do Rossio em comboio especial, chegando ao Setil cerca do meio-dia. Chegada a composição à entrada da ponte, o soberano des-

cerrou a bandeira nacional, que cobria a placa com o nome da notável obra de engenharia, escrito a letras douradas: «Ponte Rainha Dona Amélia». E uma vez o comboio real na margem sul, foi este acompanhado por vistosa cavalgada de campinos, que lhe serviram de guarda avançada.

De 1904 para cá, o caminho de ferro não voltou a transpor o Tejo noutra local, esperando agora a sua vez em Lisboa. E uma vez que recordámos a construção das três pontes ferroviárias que atravessam em Portugal o primeiro rio da península, deveremos citar também as pontes rodoviárias que transpõem a grande via fluvial em território nacional.

A primeira ponte rodoviária sobre o Tejo foi a de Abrantes. Com um comprimento total de 368 metros, foi aberta ao trânsito em Maio de 1870. Seguiu-se-lhe a «Ponte D. Luís», em Santarém, com uma extensão de 1273,170 metros, que se inaugurou com toda a pompa em 17 de Setembro de 1881. Veio depois a ponte de Vila Velha de Ródão, com 185 metros de comprimento e que importou em 87 contos de réis, começada a construir em 1881 e concluída em 1887. A ponte de Belver, com 240 metros, foi terminada em 1904, abrindo-se ao tráfego em 1909 a ponte metálica da Chamusca. Por fim, já nos nossos dias, em 30 de Dezembro de 1951, inaugurou-se a «Ponte Marechal Carmona», em Vila Franca Franca de Xira, que importou em 130 mil contos.

ROSAS E ESPINHOS DAS MARGENS DO TUA

POR MANUEL MARIA DE SOUSA

CONTÍNUO DE 2.ª CLASSE DA DIRECÇÃO-GERAL

QUANDO viajei pela primeira vez na linha do Tua, fiquei maravilhado com os panoramas das margens do rio. As suas águas, a correr velozmente, apertadas entre duas cordilheiras de serras e na margem esquerda, a linha férrea sobre aterros, trincheiras ou por dentro de túneis, como que comprometida por ter de obedecer às numerosas curvas do rio, mas que a ciência e a técnica do homem lograram dominar a Natureza construindo uma via estreita em terreno tão acidentado como melhor se pode verificar no viaduto das Fragas.

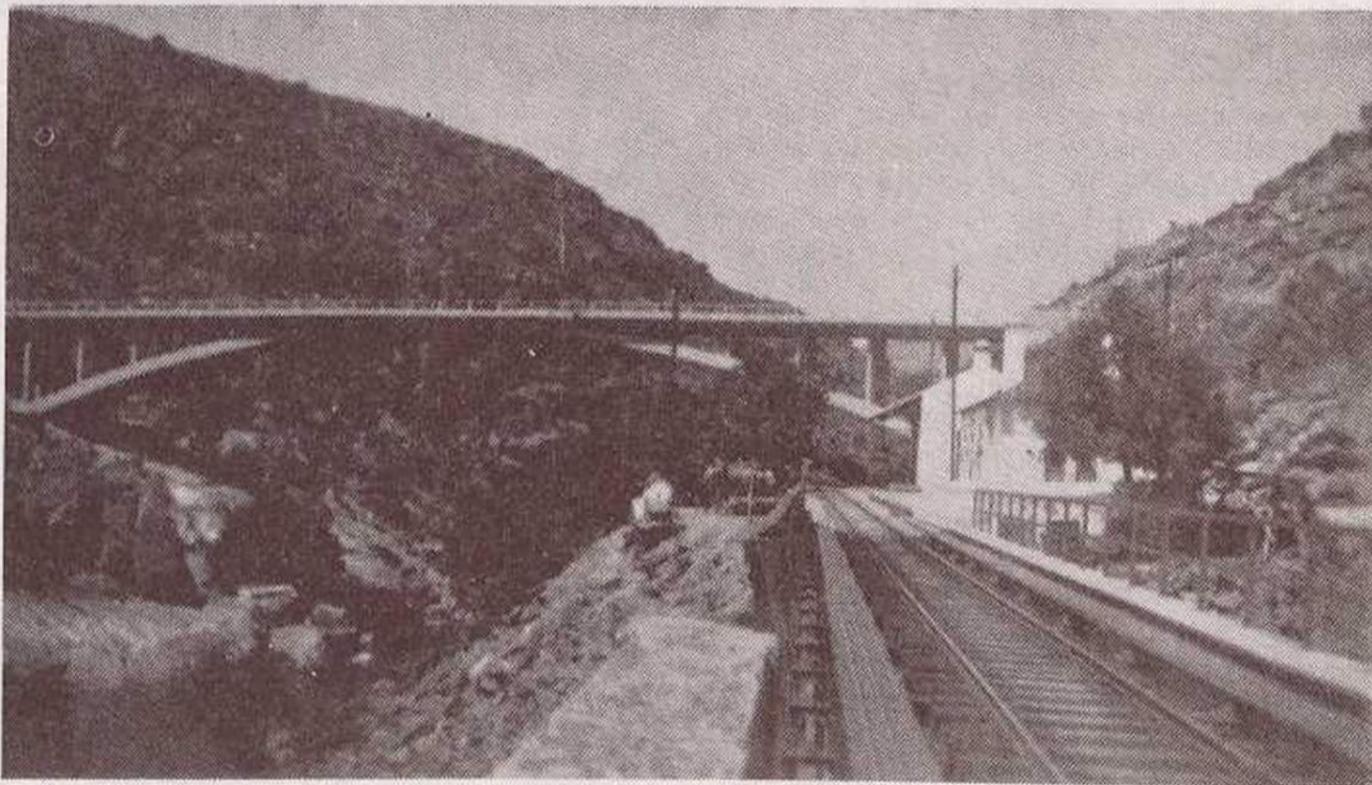
Isto, entre dois túneis, com a linha assente em rocha escarpada que partindo do cimo da encosta vai mergulhar nas águas. Obras de arte a confraternizarem-se com as da Natureza.

Este troço de linha até Mirandela foi aberto à exploração em 29 de Setembro de 1887. A serra produz vinho

ções, ao pressentirem o comboio levantam-se como sinal de respeito por quem passa, e como sentinelas vigilantes da serra e da linha. É uma paisagem rude mas dominadora que nos oferece as surpresas mais fascinantes.

Chegámos a Codeçais, estação situada em planície artificial na encosta da serra que três meses no Inverno não recebe o sol por a trajectória do astro-rei ser mais baixa do que o cume das serras.

Mais à frente é a estação de Abreiro, de que pretendo falar pois ali permaneci dois anos, e beneficiei da amizade dos seus habitantes que me deixaram a maior saudade pela hospitalidade e maneira carinhosa com que sempre me trataram, não podendo furtar-me de manifestar à minha despedida uma sentida emoção, com algumas teimosas lágrimas a rolares-me na face, ao abraçar-me ao meu amigo Osvaldo.



A esbelta ponte rodoviária do Abreiro que se ergue sobre a linha do Tua

e centeio, mas na sua maior parte não é cultivada, encontrando-se coberta de giestas e urzes que, quando em plena florescência, nos proporciona uma paisagem maravilhosa, com as suas rochas alcantiladas que mais parece terem sido ali colocadas pela mão do homem, a verter águas cristalinas pelas suas entranhas correndo pela encosta e que com o murmúrio das suas cascatas se vêm encachoar no rio. Nas quebradas dos montes onde abunda mais a vegetação, os pastores com os seus rebanhos e com o seu tradicional pífaro de cana, exercitando as suas can-

Abreiro e o Vieiro são duas aldeias situadas a primeira na margem direita, a segunda na margem esquerda do Tua distantes deste 1500 metros aproximadamente, depois de 48 anos de divorciadas por em 1909 ser destruída, pela grande cheia do rio, a ponte de alvenaria datada de 1800, e reparada em madeira e destruída logo após pelos partidos políticos locais denominados «trauliteiros». Estes povos sofreram bastante com esta perda o que levou muitos proprietários a venderem os seus terrenos que tinham na outra margem, muito desvaloriza-

Actualidades ferroviárias

RECORDAMOS a inauguração no Porto, no ano transacto, do edifício-sede do Sindicato dos Ferroviários do Norte de Portugal, cerimónia que teve a honrosa participação dos srs. ministro das Corporações, governador civil do Porto, presidente da edilidade portuense, administrador eng. Brito e Cunha e do director-geral da C. P., além de muitos outros convidados. No «Livro de Honra» que aquele Sindicato recentemente criou, escreveu o eng. Espregueira Mendes: *Como ferroviário, congratulo-me profundamente com a inauguração desta magnífica sede do nosso Sindicato, eloquente testemunho da projecção cada vez mais valiosa, em espírito e em acção, da orgânica corporativa na vida do País e prova incontroversa de quanto pode e vale o trabalho criador dos ferroviários sob o voluntário patrocínio dos poderes públicos. Mercê destas novas, agradáveis e bem condignas instalações — em que tudo será de louvar, desde a harmonia arquitectónica ao arranjo funcional — mais amplas perspectivas de actuação disporá, doravante, este Sindicato para exercer a meritória tarefa que tem vindo a realizar em prol da Classe, alargando progressivamente,*



no sector regional que serve, o alcance da sua influência e o efeito dos seus benefícios. Não lhe faltarão da parte da iniciativa oficial — e muito menos da nossa parte — os apoios e os estímulos precisos para que a sua utilíssima obra social prossiga, com eficiência e amplitude redobradas.

dos. Refira-se que o chefe daquela estação comprou lá uma quinta, em 1918, que hoje é denominada Quinta do sr. Daniel seu último dono (revisor de 1.^a, falecido há poucos anos).

Um grande obstáculo que afligia o pessoal destas redondezas era a travessia do rio quando engrossava a sua torrente. Ao cuidado do sr. João Olímpio estava o transporte de passageiros por via fluvial — homem experiente e auxiliado pelo sr. Manuel Moleiro quando a torrente o exigia. Era vê-los, cortando a água obliquamente com o pequeno bote, um metro para a frente outro para o lado, levado pela torrente. Eram precisos homens arrojados e de pulso firme, apesar de em muitos dias não haver circulações. Então só o correio era transportado e de maneira assaz curiosa.

Colocavam um arame forte preso às rochas, de uma margem à outra, enfiado numa argola por seu turno ligado ao centro de um extenso cordel. O Armando (rapaz do correio) ligava o saco à argola e chamava a sr.^a Maria do Carmo, na outra margem, a qual puxava o cordel e o saco lá ia suspenso na argola a correr pelo arame enquanto o Armando estendia cordel. Chegado o saco à funcionária dos C. T. T. esta entregava o correio e recebia a ambulância enquanto o Armando esperava na outra margem. Depois a operação repetia-se na forma inversa.

Quando se procedia ao transporte das pipas do vinho para a estação este exigia grandes cuidados. Utilizavam-se carros usados, com eixos rolantes puxados por bois que faziam uma rangida que ao longe se nos afigurava os silvos estridentes de uma ambulância. Como o caminho era péssimo e em declive, enquanto o carreiro à frente conduzia os bois, dois homens seguiam agarrados a uma corda, à rectaguarda, presa a uma tira de couro que dando uma volta no eixo era pregada ao leito do carro; quando o obstáculo exigia, os homens puxavam a corda originando os rodados arrastarem-se atenuando assim as pancadas.

Tudo isto hoje mais me parece um sonho, um sonho que os mais novos podem ouvir contar como se fosse um conto de fadas...

Com a ligação da estrada de Vila Flor a Murça pela construção do troço entre Vieiro e Abreiro, que passa muito orgulhosa pela majestosa ponte inaugurada em 25 de Junho de 1957, como a gravura documenta, acabaram-se os martírios daquela tão boa gente — graças sobretudo às entidades que realizaram uma tão louvável obra de progresso para estas localidades que estiveram quase um século a passar o rio em sobressalto e a puxar o correio por arames...



Contos e Novelas

O SINAL DE ALARME

Por ANTÓNIO NUNES

ESCRITURÁRIO DE 1.ª CLASSE DO SERVIÇO DA SECRETARIA DA direcção-GERAL

○ Ti Joaquim da Rita era um trabalhador rural, morador numa das vilas mais típicas e progressivas do nosso castiço e garrido Ribatejo.

Apenas uma vez, durante a sua longa vida, viajou no comboio, meio de transporte que a sua magra bolsa o obrigava a utilizar por ser o mais económico. Tinha necessidade de se deslocar a uma localidade distante da sua terra e lá combinou com a companheira, a Ti Maria Rita, os pormenores da viagem que se propunha efectuar. Fala-

ram, falaram e por fim ficou assente que o Ti Joaquim iria no sábado, no comboio das dez da manhã.

O farnel teria de fazer parte da bagagem e como bom ribatejano, o Ti Joaquim, não dispensava a companheira de lhe preparar o seu garrafãozinho no qual iriam três litros do tinto, daquele tinto do Cartaxo que até faz cantar o mais triste e infeliz.

A Ti Maria Rita tinha um saco muito bonito, feito de tiras de pano, com umas borlinhas, pelo qual tinha uma grande estima. Era da mãe aquele saquinho e por isso recomendou ao marido que, durante a viagem, lho tratasse com todo o cuidado.

— Olha Joaquim — disse ela!... — portate bem, home!... — Bebe pouco, pois tu sabes que te perdes quando te emborrachas!...

— Dentro do saco, do meu rico saco, vai toda a merenda e lá vai também o teu garrafão! — Se o vinho acaba não sei que há-de ser de ti, home danado!...

É claro que o Ti Joaquim ouviu com a maior atenção as recomendações da companheira, porque no seu entender as mulheres às vezes têm razão.

Se não fosse a persistência da Ti Maria Rita o Ti Joaquim andava permanentemente borracho, mas ela sabia dominar perfeitamente o seu home e ele só ao domingo é que tinha ordem para beber aquilo que tivesse na vontade. Ele que aparecesse embriagado em casa ao dia de semana! Era tamanho barulho que até fazia estremecer a vizinhança.

Pois bem, o Ti Joaquim lá seguiu em direcção à estação, a fim de tomar o comboio. Já ia lá longe e ainda a Ti Maria Rita lhe gritava:

— Ouviste ó Joaquim!... — Vê lá como me tratas o meu rico saco!

E o bom do Ti Joaquim foi andando, andando, até que chegou à estação, tendo-se dirigido lesto à bilheteira. Tirou o bilhete e pagou, ou não fosse ele um home sério e incapaz de ficar a dever um tostão a alguém.

— Que raio de coisa a minha Maria me meteu dentro do malvado do saco que ele pesa como burro — dizia ele!

De repente viu toda aquela gente, que se encontrava na *gare* da estação, a movimentar-se e ouvindo o comboio a apitar tratou, também, de se encaminhar para a ponta da *gare*, na mira de entrar para as primeiras carruagens. O comboio parou, mas



Arranjou-a bonita! Então vossemecê, homem de Deus, não viu o trabalho que fez?... — disse o revisor

as pessoas que embarcavam e desembarcavam eram tantas que ele não teve outro remédio senão meter-se no barulho. Quase nem sabia explicar como é que foi parar dentro da carruagem.

Lugares para se sentar, nem um! Pendurar o seu saco? Impossível, porque não lobrigava onde.

Olhou, olhou, até que descobriu um local formidável para pendurar o saco e, se bem o pensou melhor o fez, pendurou-o no manípulo do sinal de alarme, desconhecendo que aquilo servia para fazer parar o comboio.

Respirou fundo e lá para com os seus botões pensou que parecia impossível que ninguém tivesse reparado num sítio tão bom para se pendurarem saquinhos.

Só lhe faltava um lugar onde pudesse sentar-se, de preferência a uma janela, para ver a paisagem. Isso era, no entanto, completamente impossível!

Tudo seguia bem, sem novidade, mas num ápice toda aquela gente procurava saber a razão porque o comboio havia parado em plena via. Movimentavam-se os empregados da Companhia e um deles, por sinal o revisor, abeirou-se do saco do Ti Joaquim e perguntou em voz alta:

— A quem pertence este saco?... — O dono faça favor de se acusar porque o comboio parou por causa dele!...

É claro que o Ti Joaquim não se apercebeu de que o peso do saco, com a trepidação, fez descer o manípulo do sinal de alarme e o comboio parou por isso. Indiferente a tudo, pensava que nada era com ele e só quando o revisor voltou a dizer que levaria o saco até que o dono se acusasse é que o nosso homem respondeu: — Ó senhor empregado, o saquinho é meu!... — Faça favor de desculpar, mas... o saquinho é realmente meu!

— Então vossemecê, homem de Deus, não viu o trabalho que fez?... — disse o revisor. — Arranjou-a bonita!... — Agora sou obrigado, para cumprir os regulamentos, a multá-lo em 100\$00 e levantar-lhe os autos!

A tremer, como varas verdes, o Ti Joaquim, quase sem poder articular uma palavra e a gaguejar, pediu ao revisor que tivesse dó dele, pois o único dinheiro que tinha andava à volta de 12\$00.

— Tenha pena de mim, senhor empregado! — disse o velho ribatejano!...

— Bem, bem!... — retorquiu o revisor. — Deixemo-nos de conversas!... — Uma vez que não traz dinheiro vou entregá-lo ao chefe da próxima estação, ficará preso e, conforme já disse, vão ser-lhe levantados os autos!

— Mas... senhor revisor, não me *alevntem os altos*, por amor de Deus, pois eu já sou tão alto — exclamou o Ti Joaquim! — Jesus me acuda!...

Entretanto o comboio começava a afrouxar, para parar na estação, e o bom do Ti Joaquim, vendo a porta do lado contrário aberta, lançou-se em voo picado e foi cair num caniçal, com tanta sorte para a sua integridade física que apenas sofreu uns rasgões no vestuário e uns ligeiros arranhões na cara e nas pernas. Desatou a fugir e lá foi por aqueles caminhos fora em direcção à sua terra natal, ansioso por chegar junto da Ti Maria Rita, a fim de lhe contar a sua triste odisséia.

O revisor, por sua vez, de saco na mão, dirigiu-se ao chefe da estação a contar o sucedido e de certo modo atrapalhado, também, porque apenas exhibia o *corpo de delito*, mas o corpo do Ti Joaquim é que ele não foi capaz de apresentar.

Andou dois dias para chegar à terra, o ti Joaquim. Cansado, depauperado, cheio de fome e esfarrapado, chegou, enfim, junto da sua companheira, que ao vê-lo pôs as mãos na cabeça, dizendo:

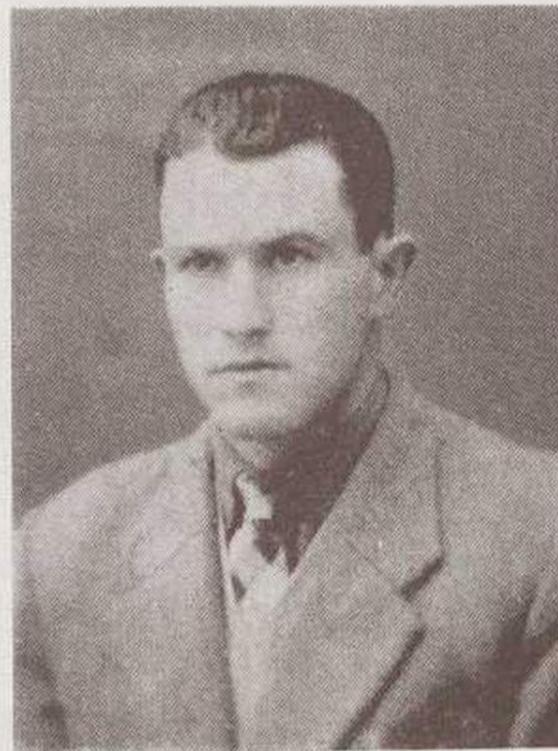
— Que te aconteceu Joaquim?... — Que tens, conta-me lá home!... — Tu não pareces o mesmo!

— Olha Maria — disse ele — tive de me atirar do comboio abaixo! — O teu saco fez parar o comboio e fugi porque eles queriam fazer-me pagar 100\$00 de *murta* e ainda por cima me *alevantavam os altos*!

— Que me dizes Joaquim?... — E o meu rico saco?... — perguntou a mulher!



Quando no dia 13 de Junho último se encontrava de serviço na P. N. de Miramar, o assentador de 1.^a classe José Monteiro notou que no comboio n.º 71 seguia um vagão com uma mola de suspensão partida. Sem demora dirigiu-se ao telefone e deu conhecimento do facto à



José Monteiro

estação de Valadares, onde se providenciou no sentido de aquele comboio efectuar uma paragem extraordinária, a fim de o referido vagão ser retirado da composição.

Em reconhecimento da atitude tomada pelo agente — a qual pode ter contribuído para evitar um acidente — a Direcção-Geral da Companhia gratificou-o com a importância de 200\$00.

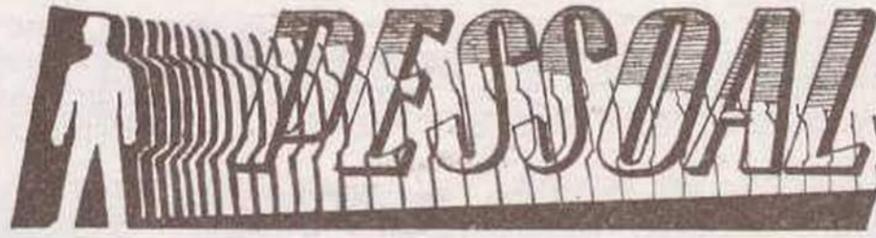
AGRADECIMENTO

Francisco da Silva, contínuo de 1.^a classe da Direcção-Geral, tendo passado à situação de reforma em 1 de Julho p. passado, após quarenta anos de serviço, vem por este meio apresentar cumprimentos de despedida e agradecer a todos em geral a maneira sempre atenciosa que lhe dispensaram no desempenho das suas funções.

A todos, pois, o penhor da sua eterna gratidão.

O Ti Joaquim atrapalhado e coçando a cabeça disse à companheira que o revisor do comboio lhe havia ficado com ele.

A Ti Maria Rita, como se tivesse perdido um ente querido, desatou a chorar e com a voz embargada pela emoção, murmurou baixinho: — Ah! home danado, mais valera que tivesses pago a *murta* e deixasses *alevantar os altos* do que me aparesces cá sem o meu rico saquinho!... — Tu já és muito alto, mas deixasses *alevantar os altos* porque a perda do meu rico saquinho é um dos maiores desgostos da minha vida!...



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho último

A Inspector de tracção — o Chefe de depósito, Álvaro António Maia.

A Chefe de depósito — o Subchefe, José António Rodrigues.

A Subchefes de depósito — os Chefes de maquinistas, José Nobre de Carvalho, Rogério Loureiro e Cristiano da Fonseca Júnior.

A Chefes de maquinistas — os Maquinistas principais, Victoriano dos Santos Almeida Jr., Afonso Serrão Lopes e António Gonçalves.

A Maquinistas principais — os de 1.^a classe, Luís dos Santos Galambas e Joaquim da Silva Frade.

A Maquinistas de 1.^a classe — os de 2.^a classe, Fernando dos Santos, Eusébio Joaquim Valadas, Henrique Pereira, David da Silva Tavares, Joaquim Nunes, José Henriques, Joaquim Carmona, Joaquim Lopes Barata, António Lemos, Alfredo da Cruz, Alfredo Barral Alves, José de Passos Diniz, Angelino Luís, Alfredo Borges de Carvalho, Armando Messias Godinho, Manuel Rodrigues, Manuel Gerardo, José Joaquim Rebocho, Joaquim Pereira Marques, Paulo Marques de Oliveira, Alberto Rodrigues Horta e António da Paixão Carvalho.

A Maquinistas de 2.^a classe — os de 3.^a classe, Manuel Agostinho Ferreira Campos, António Maria Branco, José Elísio Bento, Manuel Vicente Ferreira, Albino Domingues, António Rodrigues, Sebastião Miranda Chaves e Manuel Catarino Mendes.

A Maquinistas de 3.^a classe — os Fogueiros de 1.^a classe, Domingos de Oliveira Pimentel, Francisco Nunes Dias, Fernando Martins Pires de Melo, António José Rebocho, Jacinto António Balão, Amadeu Gomes Gaspar, João Eugénio da Costa, Álvaro Martins Rodrigues, José da Conceição Gonçalves, Luís Vito dos Reis Santos, Adolfo Adriano Pinheiro, Salvador Pedro dos Santos, José Gil da Silva, Aníbal Filipe Nunes da Silva, Adélio Artur Assis, Joaquim Cordeiro de Lima, Adão de Queiroz Correia, Manuel Rodrigues Sabino, Raul Velhinho Vieira, Armando Vicente da Costa Pinto, Afonso Pereira Teixeira, José Augusto Cepeda, Joaquim das Neves Correia, José Lopes da Conceição, António Lopes de Sousa, José Augusto de Matos, Silvério Alves da Silva, Joaquim Fernandes Duarte, José António de Sousa, José Augusto Bento, António Borges Faria, José Ribeiro do Couto Gomes, Alcídio de Matos Rabaça, Luís da Silva Gadelha, Manuel Rosa Mano, Mário Roque Rebola, Fernando Ribeiro, José da Silva Oliveira, Manuel Fernandes Bernardino, Marcos Pereira da Costa, Aníto Pereira de Lima, Mário Afonso Belo Alfaia, Eduardo Monteiro, José Pedro Trindade, Joaquim Capão Surrécio, Rolandio Eugénio Ramos, Domingos Fernandes, Augusto Alves Ferreira Malta, Henrique Lopes Ladeiro, José Vieira, José Duarte Pimenta, Joaquim António Balsinha, Álvaro Monteiro, José da Silva Caetano Nascimento, Joaquim Ruivo Horta, Luís Calixto, Manuel Ferreira da Silva, António Maria Ferreira Lopes, José Maria Fernandes Lopes, José André, Virgílio Dias Alemão, Manuel Joaquim dos Santos, Joaquim Mendes Rei, António da Rocha Monteiro, José Ferreira, Joaquim de Sousa Secundino, Raul Paiva Mendes, Joaquim Agnelo Vicente Blazer, Belarmino Figueiredo Teixeira, Mário Augusto Esteves, Joaquim Antunes Carvalho, Joaquim Dias Janeiro, António Antunes Pereira, Jacinto da Silva Mendes, Agostinho Completo da Costa, Manuel Ferreira Matias, Agostinho Gameiro, José Domingos, João Vilela, Leonel Pereira Patriarca, Álvaro Carvalho Monteiro, João Pinto da Costa, António Gonçalves Nogueira, Joaquim Barra, David Pereira Lourenço, Lourenço Santos Alves Vieira Lameirão, Catarino Manuel Couteiro, Luís da Rosa, José Fernando Salvador, Manuel Sobreira São Pedro, Manuel Freire, José Joaquim Ferreira Coelho, Manuel Chasqueira Filipe, Manuel da Silva, Bernardino Vieira de Andrade, António Augusto Gomes da Silva, Domingos Marques Alves, Sebastião Carvalho Elias, António Francisco, Victor Maurício Maia Costa, António Forte Alves Guardado, Arlindo Pereira, José Martins Alexandre, Augusto Maurício Pires, António Lourenço, Augusto Luís Amaro, José Maria Cardoso, Baltazar Dias Canelas, António da Graça, António Marques Coelho, Alberto Monteiro, Manuel Marques, Abílio Pereira de Araújo, António Miguel, Eduardo José Marques e Álvaro Simões Antunes.

A Fogueiros de 1.^a classe — os de 2.^a classe, Henrique da Costa Soares, António Rosa Borges, Joaquim Caetano Alves, José Inácio Santos Tregreira, António Dias Lopes, João Maia de Brito Joaquim, Joaquim Pereira Correia, Armando Gomes Nunes, Leandro Nunes Gonçalves, António Augusto Boteta Grilo, Francelino Simões Bogalho, Manuel Braz Neves Revez Dias, Adelino dos Santos, João Pires Cristina, Joaquim Fernandes, António Gomes Borrego e Raul Cruz Barroso de Sousa.

A Marinheiros de 1.^a classe — os de 2.^a classe, Américo Luís, António João Artur de Oliveira e Desidério Madeira Valentim.

A Marinheiros de 2.^a classe — os Marinheiros eventuais, Manuel da Silva Tavares Lopes, Francisco Mateus Malacote, Minervino João das Dores Correia, Joaquim da Conceição Pina e José de Oliveira São Pedro.

A Fiscal de revisão de material — o Revisor de material de 1.^a classe, José Faria de Vasconcelos.

A Revisores de material de 1.^a classe — os de 2.^a classe, Hipólito da Silva, Aires Gameira Marques, João Rodrigues Tapada e António Ferreira da Silva.

A Revisores de material de 2.^a classe — os de 3.^a classe, Joaquim Pinto, Manuel Ferreira da Silva Jr., Amadeu Alberto P. Sousa Coelho, José de Jesus Travassos, Manuel da Silva Grilo, João Guterres Veríssimo, António Ferreira Bessa, Joaquim Carneiro, João Manuel Amorim e João da Silva Gomes.

A Revisores de material de 3.^a classe — os Ajudantes de revisores de material, José Vieira de Oliveira, José Lourenço, Manuel Santos Ferreira, Hilário Gomes da Silva, António Félix Aires, Custódio de Babo, José Francisco Soares, Henrique da Silva Catarino, Silvino Rodrigues Castanheira, António da Silva Gomes, Augusto José Lourenço, António Augusto Arantes, Augusto Manuel Prazeres, Manuel Flores Domingues e José Henriques Pereira.

A Ajudantes de revisores de material — os Serventes de 1.^a classe, Luís Teixeira, Manuel Marques Araújo, António Couto Carvalho Jr., Manuel dos Santos, Abílio Dias, António Tavares Cunha, José Júlio Moreira Ferreira, Amaro dos Santos, Justino Teixeira, Joaquim Pereira Mendonça e Agostinho de Matos; e os Serventes de 2.^a classe, Joaquim Costa Ferreira, José Maria Pereira de Sousa, Joaquim Araújo Madureira, António Dias, Joaquim Pinto e António de Sousa.

A Contramestres de 1.^a classe — os de 2.^a classe, Américo Assunção Pinto, António Ferreira da Silva e Abílio da Silva Ladeira.

A Contramestres de 2.^a classe — os Chefes de brigada, António Gonçalves, Manuel Matos Mendes, Manuel Filipe Sousa Faria, José António Domingues, Mário Gonçalves de Sousa, José Maria Alegre, Fernando Silva Freitas, Joaquim Saraiva Silva Lemos, Luís Matias Capela e Ricardo Eduardo da Costa.

A Chefes de brigada — os Operários de 1.^a classe, António da Cruz, Fernando Pedro Garcia, Virgílio Rosa Repolho, José Rodrigues e José Lopes Victorino; os Operários de 2.^a classe, Francisco Soares Magalhães, Joaquim Ferreira Pedro, Mário de Sousa Mano, Manuel Pratas Marceneiro, José Manuel T. Barradas, João E. de Sousa Martins, Joaquim Fernando M. Coutinho, José Rodrigues L. Grácio, Carlos Gonçalves S. Sengo e João Matos Barracas; e os Operários de 3.^a classe, José Joaquim C. Rodrigues, Florival Manuel Rolo, Raul Marçalo Cotovio, Delfim Matos Roque e Raul dos Santos Fernandes.

A Chefe de cantão de obras metálicas de 2.^a classe — o Operário, Luís da Graça Rosendo.

A Operário de 1.^a classe (Grupo A) — o do Grupo B, Augusto Joaquim Rendas.

A Operários de 1.^a classe (Grupo B) — os de 2.^a classe, António Bernardino, Domingos Soares, Ângelo Fernandes Zambujo, José Joaquim, Germano Marques Silva, José Mendes Diniz, Alcindo Trindade Silva, Zeferino Martins, Manuel Ferreira Barbosa, Manuel Ribeiro V. Franks, Pedro Martinho Jr., António Curado, José Moreira Gomes Jr., António dos Santos, Armindo António Miranda, José Ribeiro Serra, Delfim Correia, Augusto Baptista, Joaquim Alves, Francisco Ildefonso, Luís Moreira de Sousa, Joaquim A. Landeiroto Jr., Manuel da Silva Nuno, António Joaquim Rendas Jr., António Maria dos Reis, Tomaz dos Santos Ribeiro, José Simões Bugalho, Raul Ramos Pereira, António dos Santos Lima, Rafael José B. Rocha, Izidro Soares, Emídio Almeida Freitas, António Soares Carvalho, António Correia Pinheiro, João Dias Bicho, José Teixeira, Alfredo Mendes, João Clímaco Jr., Domingos de Oliveira, António Pinto Mesquita, Luciano Moreira Azevedo, Manuel dos Santos, António Lourenço, Manuel Rato Victor, Manuel Maria Tanoeiro, Aurélio Freire Fernandes, António Bernardino, António dos Santos Jr., Eduardo Bento, Luís da Cruz, Alexandre Maia, António Manuel A. Jerónimo, Victor Fonseca Ferreira, Manuel Pinto de Azevedo, Armando Tavares Bastos, Mário Martins da Silva, Manuel Abrantes Sequeira, António da Silva Maia, António da Costa Dias Pereira, José Abrantes de Sousa, Aníbal José Vicente, Manuel Vasques, João Ferreira Custódio, António Rodrigues Silvano, Eurico Alves da Silva, Gregório Marreiros, Felício António Salsinha, Alfredo Alegre e Joaquim da Silva.

A Operários de 2.^a classe (Grupo A) — os do Grupo B, António A. Almeida Neves, João Eugénio M. Soares, José Romano Zacarias, Hernâni Santos Ferreira, João Pereira Balsinha, Aníbal Tomé Beja, João Bagina Miranda, António M. da Fonseca, Jacinto M. O. D. Mineiro, Cristiano Lopes Grácio, João Fernandes da Silva, Manuel Luís Marques, António Maria da Luz e Henrique do Carmo Piteira; e o Operário de 3.^a classe, do Grupo A, Mário Frederico H. Tavares.

A Operários de 2.^a classe (Grupo B) — os de 3.^a classe, Grupo A, José Maria Cabanita Frade, António Monteiro da Silva, José Alves de Araújo, Joaquim Pereira Ladeira de Carvalho, Américo de Jesus Magalhães e Albano Gomes da Silva; e os Operários de 3.^a classe, Grupo B, Miguel António, Helder Lopes C. Barreto, Carlos Soares Filipe, Faustino Maia Falua, Luís Soares Póvoas, Raimundo António Libreiro, José Maria Ribeiro, António Costa Lima, José Gil da Silva, António Bernardo Ferreira, Celestino Ribeiro Serra, Joaquim Costa e Silva, Américo Pereira da Silva, Manuel Miranda U. Tarouca, Manuel Joaquim Oliveira, Joaquim de Oliveira, Lenine da Fonseca, Manuel Joaquim Aniceto, Armindo Santos Pais, Francisco António Broco, Avelino Gonçalves Fulgêncio, José da Costa Damião, Manuel Oliveira A. Costa, Carlos Alberto Silva, Idealino Avelar Tavares, Gil Francisco José Assunção, António Augusto S. Machado, Sebastião A. Alegria, António Lopes Silva, Manuel Santos Fatia, Carlos Oliveira Guerra, Domingos Patrício, José Baptista M. Silva, Jaime Eugénio Coelho, Victor Manuel C. Martins, Eurico F. Silva Cardoso, Casimiro Rosa Simões, António Ribeiro Guinote, Mateus Guerreiro, Rogério Carvalho Dias, Manuel Alvaro Marques, Carolino Jerónimo, Joaquim Casimiro Baptista, João Ludovico Valente, José Garcia Vicente, Virgílio Fernando M. Silva, António Alves Moreira, António Ribeiro, João Francisco C. Vaz, Manuel Pires de Sousa, Remígio Rodrigues da Costa, Guilherme de Magalhães Cardoso, António Coelho S. Patinho, Manuel Joaquim Ramos, António Vieira Jr., José Alves da Silva, Fernando Augusto N. Cegarra, Joaquim dos Santos, José Garcia Pereira, Cândido Gomes da Silva, Joaquim Mateus Ferreira, Alfredo António Pestana, José Pascoal, Américo Joaquim Dores Gadelha, Mário Ferreira C. Pratas, Jerónimo Rodrigues Serrano, José Pedro, Hernâni Alberto M. Tavares, Álvaro Ferreira dos Santos, António Gomes Araújo, Manuel Bernardo, Patrício Lucas, Manuel Inácio, António Corga Tondela, Leandro Joaquim Cerqueira, Salomão Palavra de Almeida Pinto, Américo Marques Samouco, José Augusto da Rocha, Eduardo Baptista Pereira, Adelino Lopes Ermitão, Lúcio de Oliveira Lopes, José Pereira, Eduardo Victorino R. Conceição, João Augusto Rei, Manuel Lopes Quintas, Carlos dos Santos Maia, Raul Américo A. Mendes, José Nunes Branco, Mário Eva Marques, Manuel Vieira da Costa, António Augusto Raposeiro, Manuel António Lopes, Ramiro Delgado dos Santos, Augusto Pelicano, Joaquim de Góis Nobre, Euclides Oliveira Testa, António José G. R. Mendes, Mário de Oliveira, António Maranhã M. das Neves, Miguel Dias Quintas, Tomaz Alves Leão, José dos Santos, Ramiro Raposo Petiscalho, Mário Roque Leal, Manuel Tavares de Matos, Adelino Pereira Susana, António Joaquim da Silva Azevedo, Armando Gonçalves Curado, José dos Santos, José Sequeira de Campos, Arlindo da Silva Moreira, António da Costa Simões, Manuel Rodrigues Santos Toguio, António Baptista F. Amado, José Augusto A. Fernandes, José Francisco Campos, Caurino Marques Bago d'Ouro, José Fernandes Freitas, Fernando José, Eduardo José Felício, Manuel Joaquim da Silva Pinho, Vitorino Cabrita Faustino, António Marques de Oliveira e Manuel Correia Baptista.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel Marques*, factor de 1.^a classe — encontrou uma carteira com documentos e a importância de 1630\$00, que prontamente entregou ao seu chefe; *Ezaquiel Monteiro*, chefe de distrito, *José Ferreira Aires*, subchefe de distrito, *João Miguel Barreira*, assentador de 1.^a classe, *Manuel Figueiredo Pais* e *João Albino dos Santos Gomes*, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 13,230 — Vendas Novas, quando beneficiavam de semana inglesa.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Joaquim Sanches Gonçalves*, chefe de distrito — elogiado pela honestidade demonstrada ao fazer imediata entrega de um relógio de pulso no valor de 600\$00, que encontrara no recinto da estação de Oliveira de Azeméis; *Alberto Ferreira da Costa*, chefe de distrito, *José Luís Cotovio*, *Manuel Ressurreição da Luz* e *Adelino Clara Pissarreira*, assentadores de 2.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 46,500 — Vendas Novas, quando estavam de folga; e *José Alegria Carvalho*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido ao aperceber-se da paragem do comboio n.º 1003 ao Km 211,000 Beira Alta, pois dirigiu-se prontamente ao local e tomando conhecimento de que a locomotiva se encontrava avariada, ofereceu-se espontaneamente para ir de bicicleta à estação da Guarda pedir socorro.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel Baptista*, chefe de distrito, *José Guerreiro Garrochinho*, assentador de 1.^a classe e *Emília Cabrita Coelho*, guarda de P. N. de 2.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de segurança de uma árvore que ameaçava cair sobre a via, ao Km 293,810 — Sul, estando os dois primeiros de folga; *Sérgio Bartolomeu Roque*, subchefe de distrito — elogiado pela honestidade demonstrada ao fazer imediata entrega da importância de 300\$00, que encontrara numa linha de resguardo da estação de Gaia; *Alberto Monteiro*, assentador de 2.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, na estação de Monção, estando em regime de semana inglesa; e *Manuel Matias Nora*, eventual (via) — elogiado pela honestidade demonstrada quando fez entrega imediata de uma pasta de cabedal contendo vários documentos, que tinha encontrado ao Km 79,375 — Norte.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel Baptista Calçada*, operário de 2.^a classe, *António Queiroz*, chefe de distrito e *Joaquim Lopes*, operário de 4.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, na linha III de Braga; *Manuel Forte Vaz*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 55,600—Póvoa, quando estava de folga; *José Rodrigues*, subchefe de distrito e *Manuel Martinho Duarte*, assentador de 2.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 20,848 — Beira Baixa, quando se encontravam de folga.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel dos Santos*, chefe de lanço de 1.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de ligação de um carril partido, ao Km 10,671 — Douro, quando em gozo de semana inglesa; *José Pereira*, revisor de bilhetes de 3.^a classe — encontrou numa carruagem do comboio n.º 9952 uma carteira contendo a importância de 250\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação do Barreiro; *Custódio Monteiro*, servente de 3.^a classe — encontrou no postigo da G. V. da estação de Fornos de Algodres uma carteira com a quantia de 6130\$00, de que fez imediata entrega ao seu chefe; *João dos Reis Garcês*, servente de 3.^a classe — encontrou na sala de espera da estação de Alverca uma pulseira em ouro, que logo entregou ao seu chefe; *Ângelo Gonçalves Costa*, assentador de 2.^a classe e *Maria Olinda Ramos*, guarda de P. N. de 1.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 175,800 — Norte, devido à queda de um eucalipto.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António José Martins*, guarda-freios de 1.^a classe — encontrou na Automotora n.º 9626 uma carteira contendo a importância de 3640\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Algoz; *Júlio Marques*, chefe de distrito, *Alexandre Monteiro Madureira*, assentador de 2.^a classe, *Joaquim Carneiro Matos* e *Fernando Augusto Fernandes Portela*, eventuais (via) e *Urbano Aguiar Pinto*, mandarete — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, na linha I de Recarei, quando se encontravam de folga.