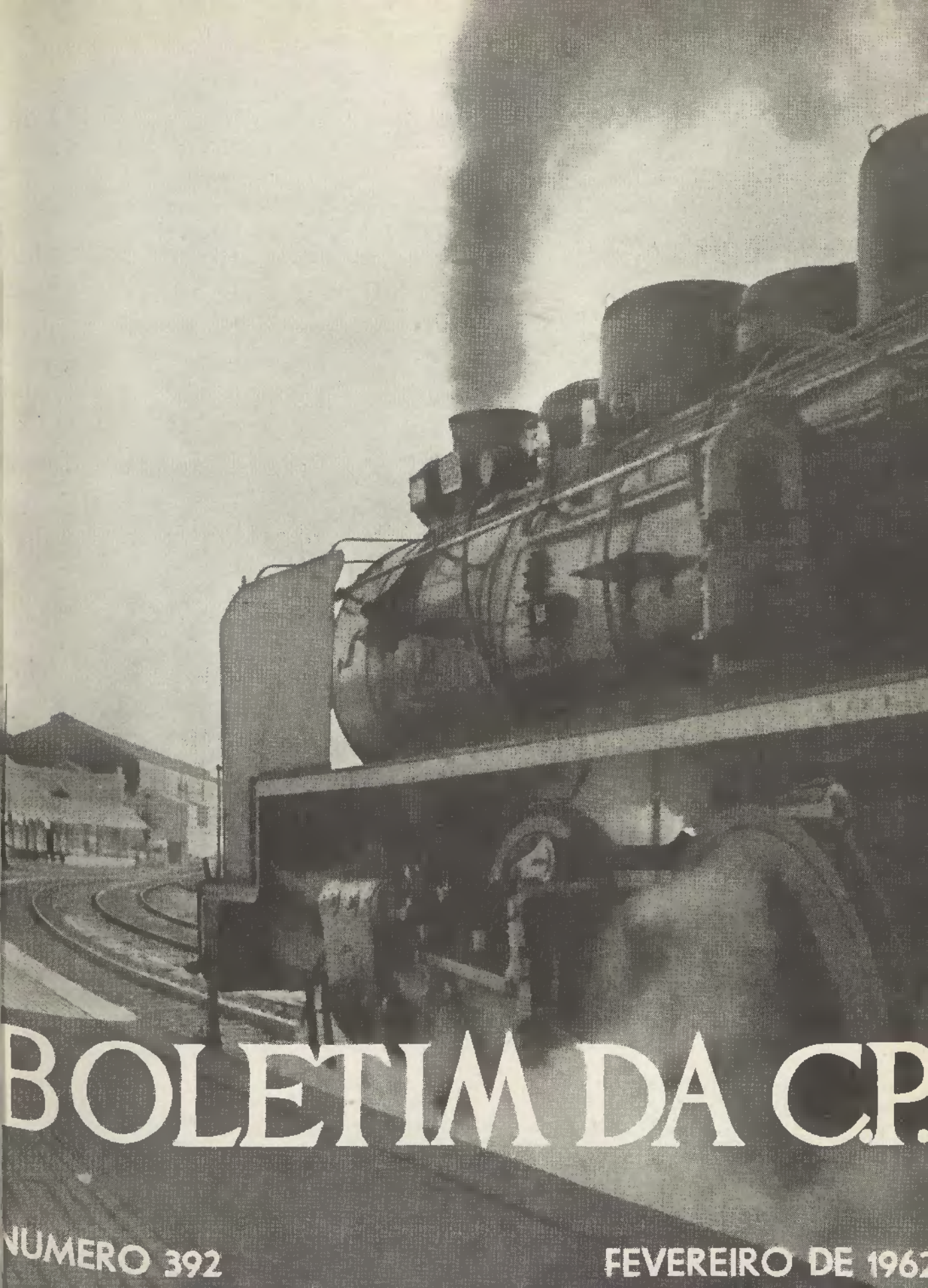
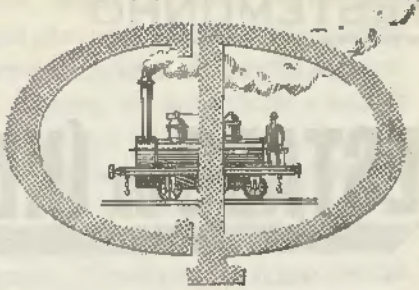


BOLETIM DA C.P.

NUMERO 392

FEVEREIRO DE 1967

Boletim da



N.º 392 • FEVEREIRO 1962 • ANO XXXIV • PREÇO 2$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Estação de Santa Apolónia / Lisboa

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — Rua da Horta Seca, 7 — Tel. 320158 — Lisboa

Nota de Abertura

Os deploráveis acontecimentos no Estado da Índia suscitaram em todos os portugueses a mais profunda indignação e repulsa.

A infame, a criminosa usurpação daquele nosso território, perpetrada pelo exército do «grande pacifista» Nehru, nas repugnantes circunstâncias que conhecemos, têm provocado os maiores clamores e protestos da gente lusa — e a indignada reprovação do Mundo verdadeiramente civilizado.

Não está nos princípios desta Revista, julgar factos que não tanjam exclusivamente ao Caminho de Ferro.

Acontecimentos há, porém, que transcendem todos os âmbitos, que respeitam a todos nós, e que por essa mesma razão merecem referência. O caso da nossa Índia é um deles, em que até por dever patriótico se nos impõe aqui registar a condenação e o inconformismo dos ferroviários — num testemunho de solidariedade com a dolorosa tristeza e a profunda revolta que arde no mais fundo sentimento de todos os portugueses.

E ainda a este propósito cabe-nos dar notícia de que, numa das reuniões de Dezembro, o Conselho de Administração da Companhia, pela voz autorizada do seu ilustre Presidente, o Senhor Prof. Doutor Mário de Figueiredo, traduziu muito fielmente os votos e anseios dos servidores desta Empresa, ao expressar, em acta, a sua pesarosa mágoa pela inqualificável e escandalosa agressão da União Indiana a Goa, Damão e Dio, e ao resolver transmitir ao Governo, através do Ministro das Comunicações, a identificação da solidariedade da Companhia ante os acontecimentos que enlutam a Sagrada Pátria, nossa Amada.

ESTADO DA ÍNDIA *Terra Sagrada de Portugal*

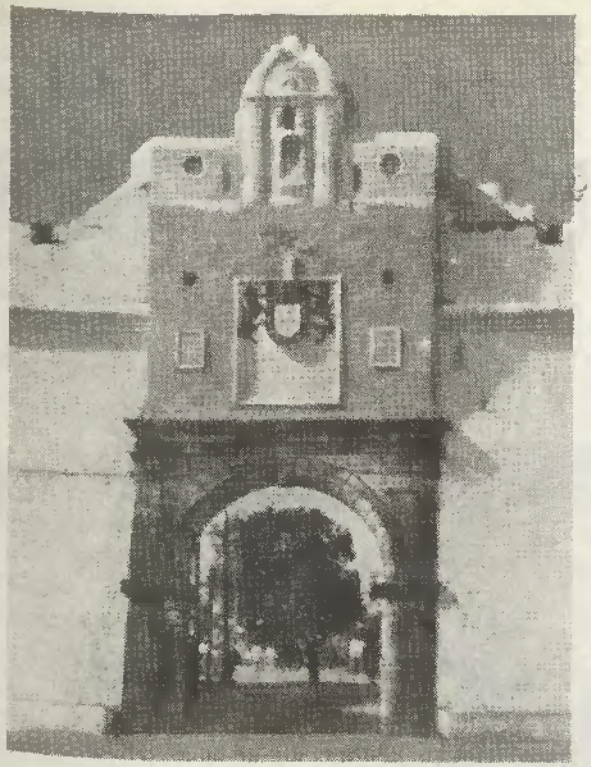
Pelo Dr. ÉLIO CARDOSO

NÃO podia o «Boletim da C. P.» deixar de consignar nas suas páginas o seu enorme pesar e repúdio pela cobarde agressão perpetrada contra o nosso Estado da India pelas hordas criminosas dos sicários de Nehru — o falso apóstolo da Paz, que arrancando finalmente a máscara da dissimulação e traindo escandalosamente a doutrina idealista e a memória do seu mestre, o Mahatma Ghandi, mostrou, com descaroável cinismo e impudente arrogância, o seu verdadeiro esgar de rapace imperialista.

Baixeza triste e indigna de um tibio farsante que incapaz, cobardemente, de se virar para a China, que o ameaça pelo Norte, procurou antes cevar a sua cobiça numa nesga de terra quase inerme, acobertado com o manto crapuloso e iníquo de arauto do pacifismo, de defensor da não — violência, de paladino da boa vizinhança...

Mobilizando de rompante, entre uma população de 450 milhões de indianos, um exército bem armado de quarenta mil homens, equipado com artilharia pesada, tanques e elementos paraquedistas; dispondo de uma esquadra naval eficiente em que se incluíam um cruzador e um porta-aviões; possuindo o apoio de várias esquadrilhas de aviação, de bombardeamento e de caça, de nítido valor operacional — fácil lhe foi esmagar a estóica

GOA — Um aspecto do Templo Hindu de Xrí Mangueira, prova insofismável da liberdade de culto nas províncias de Portugal



DAMÃO – Porta de entrada da Fortaleza

e valorosa resistência de um punhado de portugueses (possuidores de uma diminuta formação naval sem apoio de um único avião militar), que briosamente asseguravam a soberania lusitana numa parcela da vastidão imensa das terras que Vasco da Gama demandou em 1497.

Mas – não o fez sem que a honra dos nossos gloriosos pergaminhos se enchesse da claridade luminosa da verdade e da cor rubente do sangue generosamente derramado pelos nossos defensores.

Alguns combatentes baquearam, em holocausto à defesa da Pátria estremecida.

O aviso «Afonso de Albuquerque» – lembrando o nome inesquecível desse *terríbil* Vice-Rei que concebeu como grande Capitão o célebre «Mare Clausum», que daria a Portugal o predomínio do Índico à saída do Mar Vermelho – essa unidade já desgastada da nossa Armada, evidenciou todo o brio da Nação num combate desigual, numa página brilhantíssima em tudo digna daquelas que escreveram os mareantes das caravelas de antanho ao levarem a Cruz de Cristo pelo mundo em redor – em penhor da cultura ocidental e da nossa crença.

Consumou-se assim o crime! E Portugal viu-se espoliado de uma parcela sagrada do seu território onde refulgia, há quatro séculos, a memória e a aura de guerreiros e santos que constituem o nosso orgulho!

Tudo se processou perante a impassibilidade da ONU – esse «concílio dos Deuses do Olimpo no crepúsculo» – que longe de desenvolver uma acção protectora do fraco contra o forte, antes se compraz, com a irresponsabilidade da sua política de moral dupla, em ver esmagados os pequenos Estados em detrimento dos poderosos – que a forjaram e para quem, de facto, ela afinal parece ter sido criada...

Roubaram-nos violentamente Goa, Damão e Dio, esse território sagrado da Pátria onde a gloriosa bandeira das quinas, tremulando à brisa das monções tropicais, assegurava a tranquilidade, a harmonia, a prosperidade e a compreensão dos que ali viviam – sem discriminação racial ou absurdos e obsoletos conceitos de castas. Ali irradiava o espírito da lusitanidade e o esplendor da fé cristã, ali existia um cunho ímpar duma civilização absolutamente distinta de todas as outras regiões banhadas pelo Índico.

Sabe o Pandita e conhece todo o Mundo que os portugueses da India nada têm de comum com os seus vizinhos; que o povo luso-indiano é na sua maioria estruturalmente católico, que vibra no culto da História de Portugal, do período áureo e épico das descobertas e bem assim no enraizado fervor por S. Francisco Xavier, esse apóstolo sublime da «humildade, da renúncia e da caridade», cujo corpo incorruptível é – e será sempre – a meta das peregrinações à Roma do Ocidente que nós construímos com o nosso incomparável génio evangelizador – «mais com a ideia do que com a matéria, mais com a Cruz do que com a Espada, mais com a alma do que com o corpo».

Na desventura do Estado da India esfumaram-se indecorosamente os Tratados e as Alianças, as obrigações indesmentíveis devidas a Portugal; também o sentimento de solidariedade – tão necessário entre os homens como entre as Nações estreitadas pela mesma raça ou por afinidades ideológicas – a noção impoluta da dignidade e da palavra honesta, ruíram como castelos de areia!

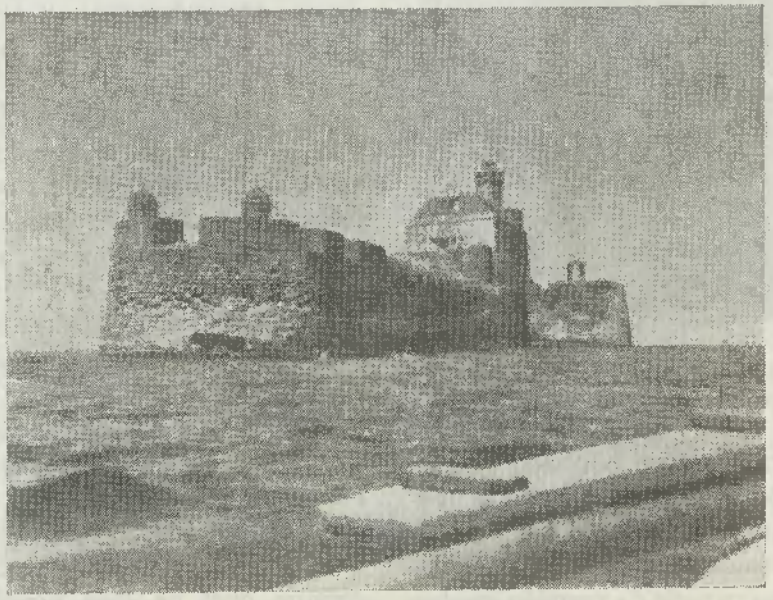
Todavia a gélida indiferença pelos fracos não pode garantir a impunidade à soberba e ao egoísmo dos fortes sectários duma falsa liberdade! Como afirmou Salazar — o incansável timoneiro da Nau de Portugal — «há hoje na Índia um pequeno País despojado pela força dos seus territórios e às portas de Goa duas grandes potências também vencidas: a Inglaterra e os Estados Unidos. Isto prenuncia para o Mundo uma tremenda catástrofe. É triste e desoladora a derrota dos pequenos; mas é incomparàvelmente mais grave, a impotência dos grandes para defender o direito».

Sirva a lição crudelíssima para havermos com devoção a ideia de que a nossa Índia se encontra apenas ocupada pela barbaria estrangeira. E porque nos recusamos, obstinadamente, a aceitar a validade do facto consumado, tenhamos ânimo e aguardemos resolutamente «que a comunidade internacional repare o agravo à soberania portuguesa e a reintegre nos seus legítimos direitos.»

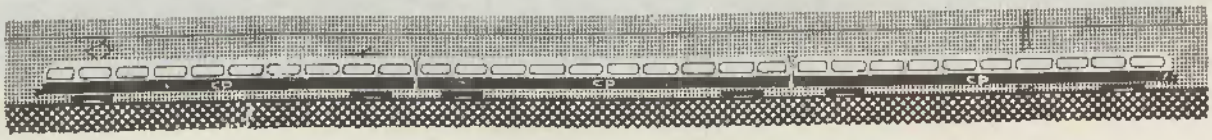
Lembremo-nos sobretudo, para além dos ponderosos motivos que nos assistem, como é frágil a estrutura da União Indiana: edifício monstro, hoje a braços com a sobrepopulação e a miséria, construído aos poucos por anexações tumultuosas, o Indostão é uma ominosa manta de farrapos retalhados por numerosos povos que conquistaram as regiões do Ganges e do Eufrates — desde o tempo do Grão-Mogol e no decurso alucinante da cavalgada dos milénios.

Saber esperar — «sem abdicar da esperança» — é uma virtude que empregámos outrora contra o jugo estrangeiro em circunstâncias não menos pungentes. Evoque-se, nesta hora cruciante, a figura gigantesca e imperecível de Salvador Correia de Sá ao reconquistar Angola com a tomada da fortaleza de S. Miguel, em Luanda.

Haja fé inabalável, confiança imanente e esperança indefectível — que mais tarde ou mais cedo, o sagrado território do Estado da Índia será libertado, para regressar pressuroso ao seio da comunidade lusitana, sob o signo feliz da concórdia e da prosperidade.



D I O — Forte do Mar



Comando Centralizado de Tráfego

Pelo Eng.º DUARTE NEVES

Da Divisão de Exploração

ENCONTRA-SE presentemente em montagem na linha de Vendas Novas uma instalação de comando centralizado de tráfego, fornecida pela firma sueca L. M. Ericsson.

Como se trata da primeira instalação de C. T. C. em Portugal Continental (*), tem estas três iniciais despertado a curiosidade de muitos ferroviários, que se interrogam sobre o seu significado.

Parecem oportunas, portanto, algumas palavras de esclarecimento.

É o que nos propomos fazer em termos gerais, evitando uma pormenorização técnica demasiada, fora das possibilidades da maioria dos leitores.

I) O que é o C. T. C.

O C. T. C. (comando de tráfego centralizado), também designado por C. C. C. (comando centralizado da circulação) é um sistema de exploração ferroviária que, aplicado a uma determinada linha, permite comandar de um posto central toda a circulação ao longo dessa linha, mediante manobra por telecomando dos sinais (e por vezes das agulhas) das diferentes estações.

As vantagens da sua aplicação dependem, em cada caso particular, das características da linha considerada, tanto no que respeita aos métodos de exploração adoptados, como à natureza do tráfego e importância das instalações de sinalização existentes.

Duma maneira geral, porém, e quase sempre associado ao cantonamento automático, proporciona o C. T. C. um melhor aproveitamento da linha — onde passam a poder circular mais comboios, a maiores velocidades e em melhores condições de segurança — diminui os atrasos, pela supressão de paragens desnecessárias e possibilidade de preparar os cruzamentos nas condições mais favoráveis, e permite ainda, em muitos casos, reduzir substancialmente o pessoal das estações.

Resulta, pois, da sua aplicação, uma maior capacidade de tráfego a par de uma melhor economia da exploração.

II) Sua origem e expansão

De origem norte-americana, veio o C. T. C. a ser utilizado mais tarde noutros países, influindo predominantemente na sua difusão as características próprias dos diferentes tipos de exploração ferroviária.

a) *Na América do Norte,* onde começou a ser aplicado a partir de 1920 — a primeira instalação importante parece ter sido entre Moline Yard e Berwick (Ohio), incluindo 61 quilómetros de via única e 5 de via dupla — já em 1954 equipava 39.000 quilómetros, na sua grande maioria de via única.

Influiram decisivamente nesta extraordinária expansão as condições geográficas e demográficas do território e as características «sui-generis» da exploração ferroviária, orientada no sentido de evitar a permanência do pessoal nas «estações», reduzidas a simples

(*) Na nossa província de Moçambique, a linha de via única entre Lourenço Marques e Ressano Garcia — incluindo numa extensão de 88 quilómetros, 8 estações intermédias e 2 desvios, e já com cantonamento automático e sinalização luminosa a partir de 1956 — foi equipada posteriormente com uma instalação de C. T. C. fornecida pela «Siemens» e em serviço desde Novembro de 1952.

desvios para cruzamentos ou ultrapassagens, com manobra de agulhas a cargo dos próprios maquinistas ou condutores dos comboios. Um único agente — o «dispatcher» — orientava a circulação ao longo da linha, transmitindo directamente ao pessoal dos comboios, por telefonia selectiva, as suas determinações («train orders»).

O «dispatching» foi, portanto, o primeiro comando centralizado da circulação, embora com as perdas de tempo necessárias às paragens dos comboios e execução das ordens emanadas do «dispatcher».

Confiar a este a manobra directa, por telecomando, das agulhas e sinais das estações, foi um passo natural e lógico, a que se seguiram, gradualmente, o aperfeiçoamento da sinalização pelo processo «all-relay», o equipamento de todas as vias de circulação com circuitos de via — para habilitar o posto central a localizar os comboios ao longo da linha — e a instalação do cantonamento automático.

Assim se chegou ao C. T. C. na sua forma mais aperfeiçoada e harmónica, que combina as vantagens de uma notável aceleração e fluidificação do tráfego — donde economias substanciais, pela melhor utilização do pessoal e material circulante e menor ocupação das linhas — com um alto coeficiente de segurança, resultante da sinalização adoptada.

b) *Na Europa* — onde só em 1933 começou o telecomando a ser aplicado em sinalização, primeiro em Inglaterra (manobra a partir do posto de Wembley, a 7 quilómetros de distância, dos sinais e agulhas da pequena estação-términus de Stanmore, no Metropolitano de Londres), depois em França (comando, a partir do posto regulador de Paris-Saint Lazare, a 16 quilómetros de distância, dos sinais e agulhas do troço de 3 quilómetros a via tripla, com via central banalizada, entre as estações de Houilles e Sartrouville, na grande linha Paris-Havre) — já a sua difusão foi consideràvelmente menor.

Estruturada, com efeito, a exploração europeia nos moldes clássicos — circulação dos comboios, manobra de agulhas e sinais, e cantonamento telefónico ou manual a cargo do pessoal das estações — já não podia o C. T. C. oferecer idênticas vantagens.

Os resultados da sua aplicação, variando com a natureza das instalações de sinalização pré-existentes, têm-se revelado duma maneira geral tanto melhores quanto menos aperfeiçoadas forem essas instalações.

— Assim, e em linhas com estações do tipo manobra-manual-de-agulhas, justifica-se a sua instalação em muitos casos, já pelas características de rapidez e maleabilidade de tráfego inerentes ao sistema, já pela economia que acarreta ao permitir dispensar os agulheiros e parte do pessoal encarregado da circulação. Raras vezes, porém, essa economia se equipara à verificada nas linhas americanas, pois, desempenhando o pessoal cumulativamente funções comerciais, nem sempre pode ser substancialmente reduzido.

— Em linhas com estações dotadas de postos eléctricos de sinalização e comando de agulhas, serão menores ainda as economias em pessoal, só se tornando econòmicamente defensável a instalação do C. T. C. quando essas linhas rocem pelo limite de saturação, e para evitar desdobramentos de via mais onerosos.

III) Dois casos concretos

As instalações Ponferrada-Brañuelas, na vizinha Espanha, e Bebra-Cornberg, na Alemanha, constituem exemplos interessantes de aplicação do C. T. C.

a) A primeira, do tipo americano, fornecida em 1954 pela "General Railway Signal" e incluindo cantonamento automático, abrange o troço de via única Ponferrada-Brañuelas, com 50 quilómetros de extensão e oito estações, todas comandadas do posto central de Ponferrada.

Trata-se de uma linha com rampas de forte inclinação, verdadeira zona crítica da ligação ferroviária entre Leão e a Galiza, toda ela um problema de super-tráfego, já por ser Ponferrada uma das mais ricas bacias carboníferas da Espanha, já por ser a Galiza, desde sempre, um importante centro fornecedor de produtos alimentares.

Com despesas de primeiro estabelecimento muito inferiores às necessárias à duplicação da via num percurso sinuoso, incluindo pontes e túneis, resultou a instalação francamente rentável.

Menos de um ano decorrido sobre a sua entrada em funcionamento, a velocidade comercial dos comboios de mercadorias — ultrapassando largamente os valores registados em rampas semelhantes da rede espanhola, mesmo de via dupla—acusava já um aumento superior em valor absoluto ao dobro do aumento máximo anual até aí verificado, enquanto os tempos de percurso diminuíam de mais de 17%.

Proporcionando um notável acréscimo de segurança do tráfego, a instalação permitiu ainda uma economia adicional importante ao tornar possível a supressão de 50 agentes nas diferentes estações do percurso.

b) A segunda, fornecida pela "Siemens", abrange o pequeno troço de via dupla entre Bebra e Cornberg, com uma inclinação superior a 0,013 e incluindo dois túneis.

Os prejuízos resultantes das irregularidades do tráfego, com mais de 100 comboios por dia no sentido ascendente e atrasos médios diários superiores a 1000 minutos, ultrapassavam, em 1949, 136.000 U. S. $.

Os primeiros resultados foram tão brilhantes — aumento de 90% na capacidade da linha, atrasos dos comboios pràticamente eliminados e supressão de 18 agentes nos quadros do pessoal — que logo se calculou bastarem três anos para a instalação ser completamente amortizada.

IV) Interesse actual do C. T. C.

É do conhecimento geral atravessarem actualmente os caminhos de ferro uma grave crise económica, derivada da concorrência crescente do automóvel e do avião.

Daí, a necessidade imperiosa de se modernizarem, com vista a uma circulação mais rígida e económica.

Aumentar a capacidade das linhas, reduzindo simultaneamente as despesas de exploração, é um passo importante nesse sentido, que o C. T. C. pode proporcionar.

A economia do primeiro estabelecimento resultante de um menor número de vias e estações a construir, bem como a possibilidade de localizar os desvios para cruzamentos nos pontos tècnicamente mais aconselháveis, mesmo em sítios ermos e sem condições de fixação de pessoal — que pode ser ainda suprimido em maior ou menor número — constituem, na realidade, vantagens suficientes para não serem desprezadas «à priori».

Impõe-se, portanto, um estudo criterioso da viabibilidade da sua aplicação sempre que, para satisfazer exigências crescentes de tráfego, se pense em projectar novas linhas ou em modernizar a equipagem das já existentes.

A importância dos resultados obtidos dependerá, evidentemente, dos métodos de exploração adoptados nos diferentes países e da situação anterior de cada linha considerada (características do tráfego e instalações de sinalização existentes).

É de considerar, porém, o C. T. C. particularmente indicado:

— *Em via única*, quando se trate de linhas fortemente carregadas, para aumentar a capacidade de circulação, evitando a duplicação da via e reduzindo o pessoal das estações.

— *Em via dupla*, quando se queira banalizar o sentido de circulação em linhas saturadas, para incrementar o tráfego sem recorrer à solução muito mais dispendiosa de triplicar ou quadruplicar as vias. Com efeito, e segundo a U. I. C. (Union Internationale des Chemins de Fer), o custo do estabelecimento da banalização com comando centralizado em via dupla — compreendido entre o dobro e o triplo do correspondente ao estabelecimento do cantonamento automático para o sentido normal de circulação — é sempre consideràvelmente inferior ao da construção de uma terceira via.

Os resultados serão tanto melhores quanto menos coincidam os períodos de carga máxima nas duas vias — o que permitirá aproveitar os interregnos de circulação na via ascendente (ou descendente) para nela fazer circular comboios descendentes (ou ascendentes) — e quanto mais numerosos forem os resguardos, impostos pela sequência de comboios com importantes desníveis de velocidade, sobretudo em linhas de perfil difícil.

Tem permitido ainda, o C. T. C. a exploração em via única de linhas

de via dupla medianamente carregadas, evitando despesas de renovação da via e facilitando até uma possível electrificação.

Por tudo isto se define modernamente uma preferência cada vez mais acentuada pelo comando centralizado do tráfego.

Na Suécia, por exemplo, e cumprindo um plano metódico de modernização das suas instalações, estão os Caminhos de Ferro do Estado empenhados actualmente no equipamento progressivo de numerosas linhas com comando centralizado. As economias em pessoal nas suas linhas de tipo médio têm-se revelado, na realidade, tão importantes, que cobrem não só os custos do próprio equipamento de C. T. C., como, também, os de grande parte das sinalizações das estações. Tendo estas de ser modernizadas mais cedo ou mais tarde para poderem satisfazer as crescentes exigências de segurança de circulação, não parece ousadia demasiada considerar-se hoje nesse país o C. T. C. um investimento proveitoso pràticamente em todas as linhas a manter em serviço no futuro.

V) O C. T. C. na linha de Vendas Novas

Constitui esta linha a principal ligação ferroviária entre o Sul e o Centro do País, incluindo — num percurso de cerca de 70 quilómetros, em via única, entre Setil e Vendas Novas — oito estações intermédias e três desvios.

De tráfego local diminuto, acusa, porém, um importante tráfego de trânsito, sobretudo durante as campanhas do adubo. Nela circulam, então, numerosos comboios extraordinários, provocando uma sobrecarga de tráfego que a linha não consegue escoar capazmente, donde atrasos consideráveis e frequentes imobilizações de material circulante, mesmo vazio.

Caberá à instalação de C. T. C. a compensação destes inconvenientes.

O posto central de comando ficará instalado na estação de Setil.

O sistema adoptado — de accionamento por teclas (Keyset Sistem) e de tipo simplificado — não inclui o telecomando eléctrico das agulhas, que serão manobradas manualmente nas diferentes estações, mediante autorização e controle do posto central. As duas agulhas extremas de cada estação ou desvio — talonáveis, com mola de retrocesso e amortecimento de choque por óleo (mechanical switchman) — encaminharão as circulações normalmente pela via da esquerda.

Existem em cada estação sinais de entrada, sinais avançados (a cerca de 1 000 metros dos primeiros), sinais de saída e de manobra.

Toda a linha — estações e plena via — será equipada com circuitos de via.

Só as estações de Setil, Coruche e Vendas Novas dispõem, presentemente, de energia eléctrica. Por isso, e para evitar baterias de acumuladores de grande capacidade, permanecerão os sinais normalmente apagados, iluminando-se apenas à aproximação dos comboios. Prevê-se, porém, uma fácil adaptação do sistema para quando houver energia eléctrica pública em todas as estações.

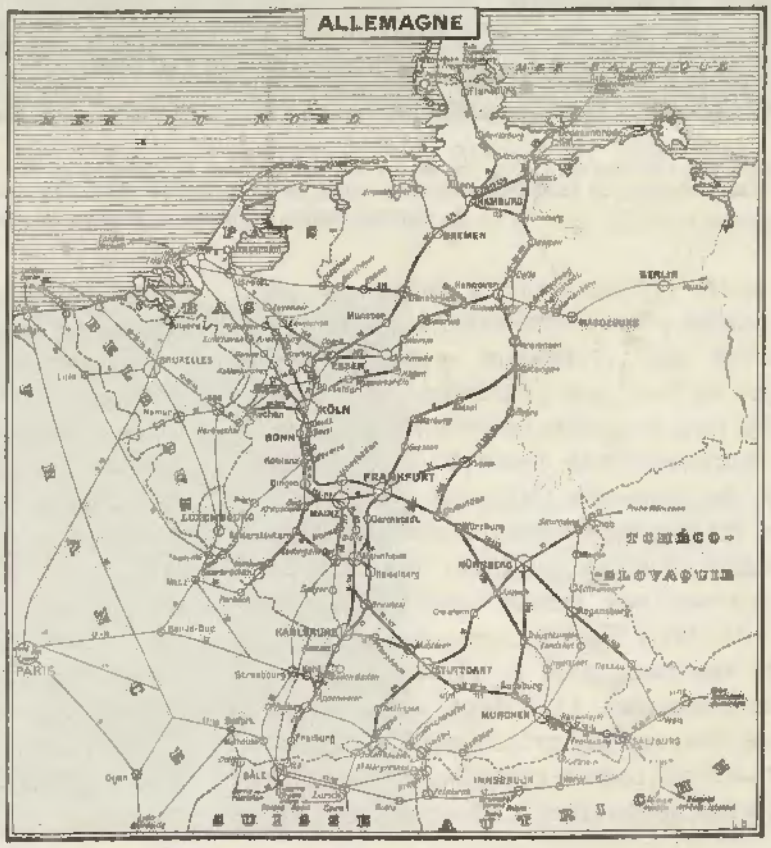
Foi adquirida também à firma L. M. Ericsson uma sinalização de aviso às passagens de nível mais importantes, com anúncios automáticos pelos próprios comboios.

É de esperar que a instalação de C. T. C. em montagem, conjugada com o prolongamento das linhas de algumas estações e com a sinalização automática das P. N.s, promova um aumento sensível da capacidade da linha, pela aceleração e regularização do tráfego que o sistema proporciona, e uma baixa dos custos de exploração, pela dispensa de algum pessoal.

O Caminho de Ferro Federal Alemão

A República Federal Alemã ocupa, na Europa Central, apenas uma parte do que foi o Império Alemão de outros tempos. Após a 1.ª Grande Guerra mundial, a Alemanha teve de restituir à França, a Alsácia e a Lorena e, depois do último conflito, viu-se, não só obrigada a renunciar às anexações que iniciara em 1935 e a ceder à Polónia o território situado a leste dos rios Óder e Neisse e parte da Prússia Oriental e à U. R. S. S. o restante desta última região, como também partilhada pelas quatro grandes potências aliadas. Posteriormente, as zonas de ocupação americana, britânica e francesa formaram a República Federal Alemã enquanto a zona soviética ficou integrando a chamada República Democrática Alemã — mero estado satélite do governo moscovita. A cidade de Berlim e uma pequena zona adjacente ficaram também divididas entre as grandes potências e, ainda hoje, a velha capital alemã, ora encravada na Alemanha Oriental, se encontra nessa instável situação.

A despeito da peculiar situação, a todos

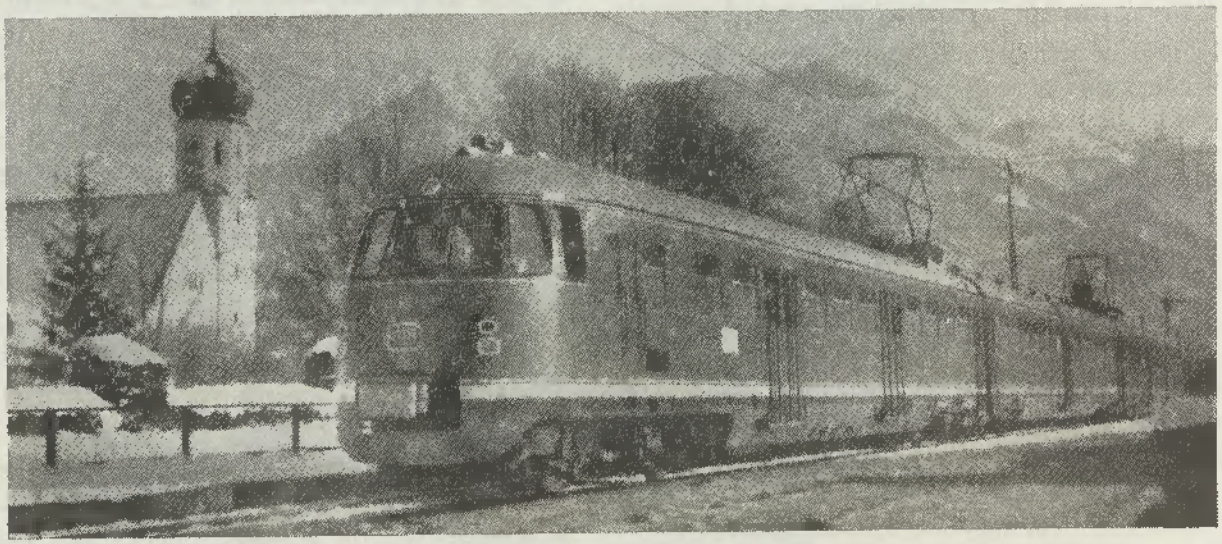


Mapa da rede ferroviária da Alemanha Federal. A traço mais cheio as relações internacionais

os títulos desfavorável, em que a República Federal Alemã se encontra, o povo alemão tem sabido, no após-guerra, fazer regressar o seu país à prosperidade que anteriormente o caracterizava, e a Alemanha Ocidental é hoje de novo uma das grandes nações da Europa Livre.

Do ponto de vista ferroviário e omitindo linhas de interesse local, a Alemanha possui actualmente duas administrações: uma na parte Ocidental — o Caminho de Ferro Federal Alemão; — e outra no sector soviético — o Caminho de Ferro Imperial Alemão. É nossa intenção oferecer hoje aos leitores uma sucinta descrição do primeiro, referindo, em especial, como temos feito nos últimos artigos publicados nesta secção, aqueles dados que particularmente possam interessar aos nossos ferroviários que pretendam empreender uma viagem ao belo país germânico.

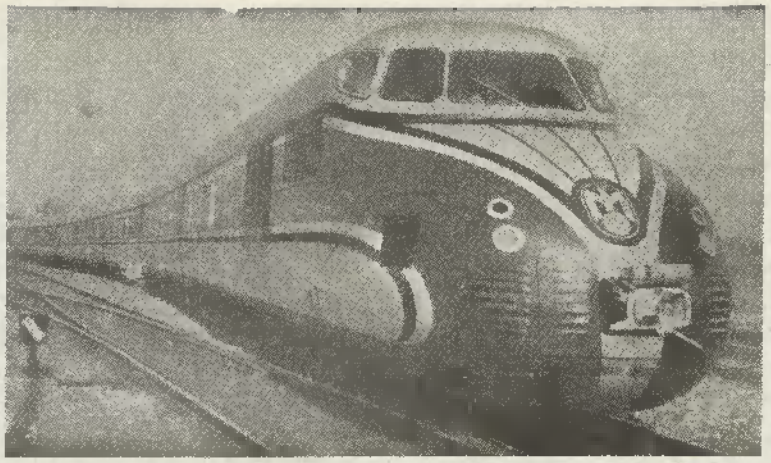
País de grandes recursos carboníferos, a Alemanha Ocidental tem vindo, no entanto, a empreender a gradual e progressiva substituição das velhas máquinas de vapor e enquanto, segundo um vasto plano, electrifica todas as linhas principais, vai adoptando, de harmonia com a tendência que hoje se desenha em toda a Europa, a tracção Diesel nas suas linhas secundárias. As electrificações alemãs são todas em corrente monofásica, de 15 KV, 16,667 c/s, sendo a energia produzida em grande parte em centrais próprias. Entre o material Diesel do Caminho de Ferro Federal Alemão, importa salientar, além dos seus luxuosos e confortáveis TEE, os magníficos comboios automotores afectos às ligações rápidas de longo curso.



Composição eléctrica automotora em serviço em muitas linhas do Caminho de Ferro Federal Alemão. Na gravura, vemo-la ainda durante as suas viagens experimentais, na Alta Baviera. Repare-se na forma aerodinâmica, característica do material alemão, destinado às grandes velocidades

Sai fora do âmbito do presente artigo fazer uma pormenorizada descrição da rede ferroviária da Alemanha Ocidental até porque tal seria titânica tarefa dada a sua considerável extensão. O mapa que junto inserimos dará, no entanto, aos nossos leitores uma ideia das principais ligações que o Caminho de Ferro assegura, tanto no plano interno como no internacional. O tráfego entre as duas Alemanhas, sem ser pròpriamente de natureza internacional, requer, contudo, complicadas formalidades, sendo classificado como inter-zonas.

Na nomenclatura das suas circulações de passageiros, empregam os alemães um sistema curioso, designando-as por letras que são as iniciais das palavras que as classificam. Assim, os rápidos de longo curso são identificados pela letra F; a sua utilização está sujeita ao pagamento duma taxa fixa, independente da distância percorrida. Normalmente fazem apenas serviço de 1.ª classe e, em muitos casos, têm, além das facilidades normalmente oferecidas em comboios desta categoria, uma instalação telefónica que permite aos passageiros receberem ou fazerem chamadas de ou para qualquer assinante da



Unidade automotora Diesel em serviço nas grandes linhas alemãs, em comboios F dotados do máximo conforto. Só tem 1.ª classe e pela sua utilização é cobrado determinado suplemento independente da distância percorrida.

rede pública. No caso de ser recebida no comboio uma chamada para determinado passageiro, logo este é solicitado a comparecer junto do aparelho por intermédio duma instalação sonora adequada. Nesses comboios, dispõem ainda os passageiros dos serviços de uma secretária poliglota, habilitada a prestar-lhes quantos informes possam desejar, a dactilografar correspondência particular ou de negócios e a expedir telegramas.

Estão também sujeitos a sobretaxa fixa, embora menor que a anterior, os expressos de longo curso, designados pela letra D. Têm as duas classes e circulam em todas as linhas importantes, servindo apenas as estações de maior movimento.

Os comboios isentos de sobretaxa compreendem os directos (comboios E) e os ônibus. Estes últimos são, em bom número de casos, principalmente nos serviços menos frequentados, efectuados por um tipo especial de automotoras, sugestivamente conhecidas pelo nome de autocarros ferroviários, dada a sua grande semelhança com os seus homónimos da estrada.

Em complemento da sua vasta rede ferroviária, explora ainda o Caminho de Ferro Federal Alemão numerosos serviços rodoviários bem como as carreiras marítimas para algumas ilhas da costa atlântica e os serviços de navegação no Lago de Constança (em conjunção com os CFF) e no Mar Báltico (em conjunção com os Caminhos de Ferro Dinamarqueses), entre a Alemanha e a Dinamarca.

O leitor interessado em curiosidades ferroviárias terá seguido porventura com entusiasmo as notícias recentes sobre o desenvolvimento do monocarril; este tipo, por assim dizer, revolucionário de via férrea tem sido mesmo apontado, nos últimos tempos,

Vista do salão panorâmico duma unidade automora Diesel alemã. É acessível a todos os passageiros e, como todo o comboio, tem ar condicionado.

como o meio de transporte do futuro. No entanto, existe na Alemanha o único monocarril que se possa gabar de um êxito duradouro. Referimo-nos evidentemente ao de Wuppertal que, embora muito conhecido, não desmerece aqui uma pequena referência.

A cidade de Wuppertal consta na realidade de uma série de aglomerados urbanos dispostos ao longo do vale do rio Wupper donde lhe veio o seu nome (*Tal* significa *vale* em alemão). Já no começo deste século, a falta de espaço no apertado vale levantava dificuldades à resolução dos problemas de tráfego urbano. Investigadas as várias soluções possíveis, optou-se então por um monocarril elevado. Este é do tipo suspenso e a sua via segue parte sobre o rio, parte sobre arruamentos citadinos, ficando nesse caso instalados nos passeios os pilares que a suportam. As estações são também sobre-elevadas e o acesso a elas efectua-se por escadas; as plataformas ficam ao nível das carruagens.

A forma de tracção empregada no monocarril de Wuppertal é evidentemente a eléctrica, sendo a energia captada por pantógrafos dum carril devidamente isolado, sob uma tensão de 600 Volts, contínuos. Os comboios compõem-se de duas carruagens cada um; todos dispõem de duas classes e efectuam paragem em todas as estações do percurso.

O monocarril de Wuppertal, único no Mundo durante largos anos, foi inaugurado em 1902 e é explorado pela Municipalidade, integrando-se na rede dos transportes urbanos da cidade.

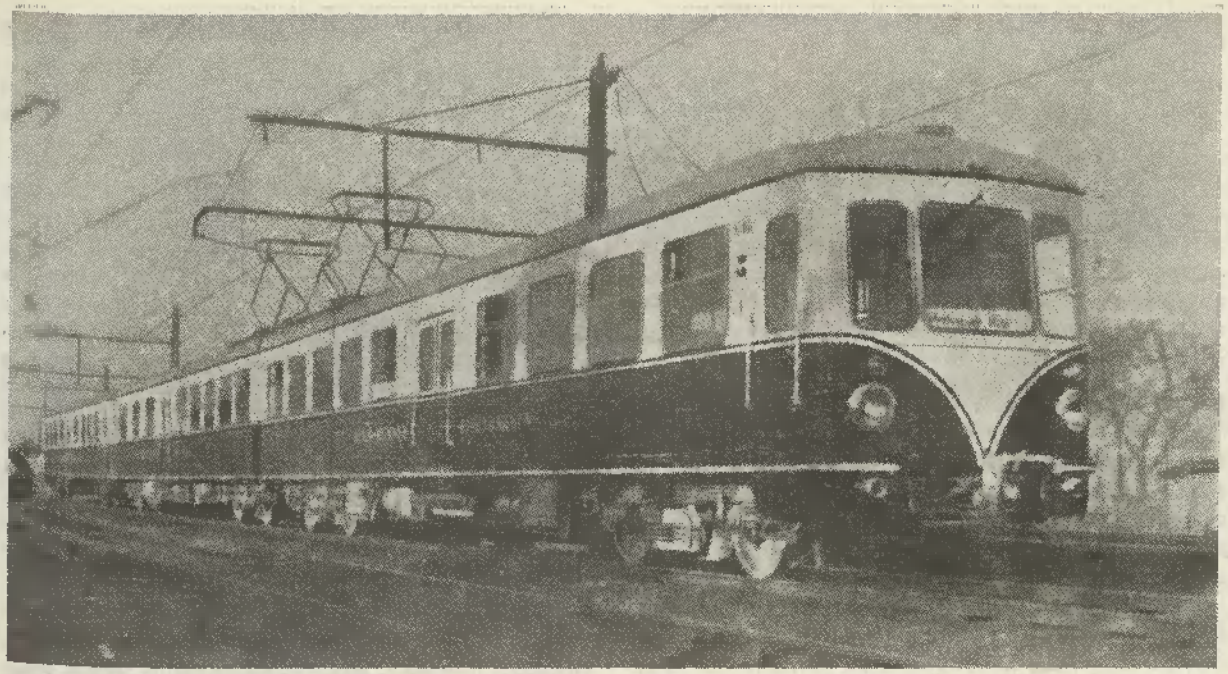
Duas outras cidades alemãs, Hamburgo e Berlim, estão dotadas de Caminhos de Ferro Metropolitanos, qualquer deles com uma rede bastante extensa. Em Hamburgo, o visitante interessado por transportes não deve deixar de efectuar a clássica excursão dentro do porto de Hamburgo, que se faz em pequenas mas muito cómodas embarcações.

Atravessam a Alemanha as duas principais vias fluviais europeias: o Reno e o Danúbio, embora este último só a partir de Ratisbona comece a ser navegável. Tanto ao visitante que se desloca à Alemanha para apreciar os seus encantos turísticos como ao que pretende estudar os seus transportes, interessará saber que num e noutro destes rios se efectuam, durante a época estival, serviços de navegação fluvial para passageiros, especialmente estudados para proporcionar aos seus utentes não só uma ideia exacta da intensidade de seu tráfego como também uma encantadora excursão.

O serviço de navegação no Danúbio percorre apenas uns escassos quilómetros, desde Passau à fronteira, dentro do território da República Federal Alemã. O restante percurso — que dura um dia inteiro — até Viena, passando por Linz, fica todo compreendido dentro da secção austríaca do rio.

O Reno, além de um serviço internacional demorado para quem disponha de pouco tempo, possui carreiras confortáveis entre Mogúncia e Colónia, passando por Coblença, Bingen e Bona. A viagem completa leva um dia inteiro, pelo que os visitantes que não podem dispor de tanto tempo limitam em

O átrio da estação de Wurzburg. Ao fundo, o acesso aos cais; a seguir, as bilheteiras. O quadro mural representa um corte duma locomotiva de vapor, esclarecedor do seu funcionamento



A quase totalidade da rede ferroviária da Alemanha Ocidental é explorada pela DB. No entanto, existem alguns caminhos de ferro particulares que exploram várias linhas pouco extensas. Entre tais empresas, sobressai a dos Caminhos de Ferro de Colónia a Bona, concessionária de duas linhas férreas entre essas duas cidades (uma pela margem do Reno, outra afastada desse rio). Na gravura, vemos um dos seus numerosos comboios rápidos, a caminho de Bona

geral a viagem de barco à secção de Coblença a Bingen — aquela onde se observam os mais típicos dos famosos castelos do Reno. A este propósito, recordemos que o Reno tem duas vias férreas nas suas margens — uma em cada uma delas e que, portanto, não oferece qualquer dificuldade o transbordo do caminho de ferro ao barco ou vice-versa na maioria dos pontos de escala deste último.

Com as sucessivas melhorias da ligação Lisboa-Paris, as viagens por via férrea entre o nosso País e a Alemanha tornaram-se em extremo fáceis. Com este pequeno artigo, cremos haver dado aos nossos leitores uma ideia dos transportes — ferroviários e seus complementares — que contribuirão para lhes proporcionar uma agradável viagem na bela nação germânica.

*

Uma das maravilhas do Mundo: o monocarril de Wuppertal. Vemo-lo aqui num dos seus troços sobre o rio Wupper. Os seus comboios de duas carruagens, circulam em via dupla, captando a energia eléctrica por um pantógrafo que se apoia num carril isolado

*

■ *O Conselho de Administração designou para representante efectivo da Companhia (via estreita) no Conselho Superior de Transportes Terrestres, o Sr. Dr. Mário Malheiro Reymão Nogueira, Vice-Presidente do Conselho de Administração.*

■ O Lar Ferroviário — Sociedade Cooperativa de Construção — procedeu, no passado dia 21 de Janeiro, à entrega solene da chave de mais uma habitação, por si construída, ao sócio José da Fonseca Nogueira, na vila de Nisa (Alto Alentejo). O acto teve a assistência de elementos directivos daquela prestimosa Sociedade e bem assim de muitos ferroviários.

Como se sabe, a Cooperativa «O Lar Ferroviário» tem a seu cargo a construção particular de casas económicas para todos os ferroviários seus associados. A sua Secretaria está instalada na Rua Carvalho Araújo, 92, r/c. dt.º, em Lisboa — Telefone n.º 85 40 42.

■ *O Conselho de Administração nomeou o Administrador Sr. Eng.º Costa Macedo para assegurar a representação da Companhia no Conselho Superior de Transportes Terrestres.*

■ No passado dia 15 de Dezembro foi tornada definitiva a resolução de fundir o Ateneu Ferroviário com o Grupo Desportivo dos Ferroviários da C. P. Dessa fusão, resultou uma nova colectividade — o «Clube dos Ferroviários de Portugal».

■ *No período estival do ano passado, estagiaram na nossa colónia de Férias da Praia das Maçãs 1 174 crianças, filhos de ferroviários, e na de Manguaide, 240 ou seja um total de 1 414, mais 35 crianças do que em 1960. A C. P. despendeu com elas 428 271$81, estando incluídas nestas despesas a alimentação, assistência religiosa, assistência médica medicamentos, ordenados de pessoal, acompanhantes, limpezas, beneficiações nos edifícios, lenha, carvão, banhos de mar, etc.*

Ao ser apresentado pelo Administrador Sr. General Frederico Vilar, o Relatório referente ao funcionamento destas Colónias de Férias, o Conselho de Administração aprovou um voto de agradecimento àquele ilustre Administrador.

■ No desenvolvimento da sua política social, a Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho (F. N. A. T.) propõe-se organizar, a partir do Verão do presente ano, turnos de férias nas suas colónias, exclusivamente destinadas a trabalhadores de mais débeis recursos (cujos vencimentos não excedam 1 500$00). Para o efeito está em estudo uma série de medidas tendentes a tornar mais económica essa frequência, que começará, naturalmente, pelo embaratecimento das diárias a 50 % do normal.

A F. N. A. T. tenciona facultar turnos de 10 dias pela importância global de 150$00, por pessoa.

A C. P. está estudando colaborar na possível concessão de facilidades de transportes a preços reduzidos.

■ *No prosseguimento de anteriores conferências realizadas em Barcelona em Janeiro de 1960, e em Málaga, em Fevereiro de 1961, reuniu-se em Cannes (França), de 23 a 26 de Janeiro findo, mais uma conferência do tráfego internacional de frutas (excepto citrinos) e produtos hortícolas. A Companhia esteve representada pelo Sr. Dr. R. Torroais Valente.*

■ A C. P. projecta organizar na próxima Primavera uma exposição de flores espontâneas e folhagens, a realizar no átrio inferior da estação do Rossio, e que terá a colaboração do S. N. I. bem como a das estações concorrentes ao certame das «Estações Floridas». Os conjuntos a apresentar pùblicamente constariam dos melhores exemplares de flores e folhagens espontâneas de cada região, tais como: urzes, tojos, carqueja, alfazema, alecrim, rosmaninho, giesta, esteva, piorno, aloentros, casadinhos, erva vaqueira, borragem, soagem, etc., etc. com a respectiva tara de acondicionamento a utilizar no transporte ferroviário. Procurar-se-á chamar a atenção do comércio interessado para a possibilidade de se constituir um mercado nacional da flora espontânea e cultivada do País com vista à sua exportação, por via aérea, a partir de Lisboa e do Porto com destino aos países do norte europeu — designadamente a Inglaterra, a Suécia e a Noruega, onde tais espécies estão sendo objecto de maior procura.

■ *Por proposta da Direcção-Geral, o Conselho de Administração suprimiu o Posto Sanitário de Coimbra e criou, em sua substituição, o de Figueira da Foz. Para a chefia deste Posto foi designado o Sr. Dr. Artur Rodrigues Beja.*

■ A C. P., a solicitação da Comissão Central do Movimento Nacional Feminino, concedeu o transporte gratuito, entre Lisboa e Porto, para um grupo de 80 pessoas de família de funcionários do Estado da Índia, refugiados na Metrópole.

Igual concessão foi feita para o grupo de «Caminheiros de Nossa Senhora» que, em número de 350 pessoas, tomou parte numa peregrinação de penitência e oração ao Santuário de Fátima — e que regressou de comboio a Lisboa.

■ *O Júri do Concurso das Estações Floridas referente ao ano de 1961 atribuiu prémios a 234 estações.*

As estações mais bem classificadas foram as seguintes:

1.ª — S. João da Madeira
2.ª — S. Mamede de Infesta
3.ª — Valença do Minho
4.ª — Porto-Trindade
5.ª — Chaves
6.ª — Celorico de Basto.

Pelo Dr. ARY DOS SANTOS

EM terras de Castela ouvi dizer certo dia, era eu ainda menino: *yo no creo en brujas pero no cabe duda que las haya.* E como fosse menino, acreditei no que dizia quem era mais velho. É que, nesse tempo distante, respeitavam-se os cabelos brancos, mesmo os dos carecas. Foi assim, pois, que nunca acreditando em bruxas sempre acreditei ser indubitável a sua existência.

A que propósito vem isto?

A propósito de um artigo publicado no «Magazine», suplemento do «Diário Ilustrado» de 6 de Janeiro deste malfadado ano de 1962.

Aí se diz, entre outras cousas, que «sem falar na bruxa da Arruda, que teve grande repercussão popular, houve uma quiromante que há meio século fez furor em Lisboa, Madame Brouillard (...) Num escritório da Rua do Carmo, a freguesia era interminável. Os principais jornais, juntamente com a sua fotografia, anunciavam que a célebre pitonisa dizia o passado, o presente e o futuro com rapidez e veracidade (...) Durante muito tempo, houve quem garantisse que o último presidente do conselho do Rei D. Carlos era seu admirador».

Não sei se João Franco frequentou ou não o «consultório» de Madame Brouillard, da qual ainda me lembro. Mas sei que numa tarde cinzenta e fria de 1909 ela foi procurada pelo homem que, mais tarde, seria a figura mais espectacular da revolução de 5 de Outubro: Machado dos Santos.

Machado dos Santos queria saber em que data seria proclamada a República. Madame Brouillard perguntou-lhe:

— *Em que ano foi a primeira revolução republicana?*

— *Em 1891, no Porto* — respondeu ele.

— *Pois bem, escreva aí 1891 e, por baixo, verticalmente, ponha também 1891.*

Machado dos Santos escreveu:

1891
1
8
9
1

— *Agora some* — disse a quiromante.

O consulente somou e obteve, como podem verificar, o seguinte resultado:

1891
1
8
9
1
———
1910

— *Em 1910 será proclamada a república em Portugal.*

O Engenheiro
Augusto Borges de Almeida Ferreira
é o novo Subchefe do Serviço de Via

Em conformidade com a proposta da Direcção-Geral, foi aprovada pelo Conselho de Administração, em sessão de 29 de Dezembro do ano findo, a nomeação do Sr. Eng. Augusto Borges de Almeida Ferreira para Subchefe do Serviço de Via, da Divisão de Via e Obras.

Formado em Engenharia Civil pelo Instituto Superior Técnico, o Sr. Eng.º Borges de Almeida foi admitido em Outubro de 1923, nos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste como engenheiro contratado dos Serviços de Estudos e Construção; transitou em 1927 para a C. P., ascendendo em 1931 a engenheiro adjunto do Serviço de Construção, em 1955 a engenheiro de 2.ª classe do Serviço de Obras Metálicas e em 1961 a engenheiro chefe da 2.ª zona de Via e Obras.

Da sua matrícula constam numerosos louvores e recompensas por competência e dedicação demonstradas ao serviço.

Os ferroviários de Portugal constituem uma dinastia honrada, porque a profissão passa de pais a filhos e netos.

O zelo, a disciplina e a assiduidade, são o melhor brasão da dinastia dos ferroviários de Portugal.

Machado dos Santos quis, porém, saber mais e fez nova pergunta:

— *E em que ano morro eu?*

— Repita a operação com a data obtida:

1910
1
9
1
0
1921

— *Em 1921?!*

— *Exacto. O Sr. morrerá em 1921!*

— *Mas em que dia e em que mês?* — inquiriu já ansiosamente o futuro Almirante.

E Madame Brouillard, sempre com a mesma calma, respondeu:

— *Ponha as somas que obteve ao lado uma da outra, assim: 1910 1921. Agora, parta ao meio o primeiro número e obterá 19-10-1921. O senhor morrerá em 19 de Outubro de 1921.*

E em 19 de Outubro de 1921 Machado dos Santos foi assassinado.

Como lhes disse: *yo no creo en brujas pero no cabe duda que las haya.*

O CLUBE FERROVIÁRIO DE PORTUGAL

é a nova colectividade resultante da fusão do Ateneu Ferroviário com o Grupo Desportivo da C. P.

NO Verão de 1960, por iniciativa do Sr. Eng.º Horta e Costa, Chefe da Divisão de Material e Tracção da Companhia e Agregado à Comissão de Assistência, reuniram-se na Figueira da Foz, no decorrer dos Jogos Desportivos Ferroviários daquele ano, as direcções do Ateneu Ferroviário e do Grupo Desportivo da C. P.. Havia sido convocada aquela reunião para se exporem as vantagens que adviriam de uma possível fusão daquelas duas colectividades, vantagens essas consideradas da maior importância para o desporto ferroviário praticado na área da capital e, deste modo, para todo o desporto ferroviário português.

Das conversações havidas e, em face da proposta apresentada, desde logo ficou assente nomear-se uma Comissão, composta por elementos de ambas as colectividades, destinada exclusivamente a aplanar quaisquer dificuldades que surgissem e a estudar e elaborar o projecto de Estatuto da futura associação.

Os trabalhos desta Comissão, apesar de terem começado imediatamente, foram, necessàriamente, morosos e complexos pelo que, só em fins de Setembro de 1961, a referida Comissão os deu por findos, deles dando conhecimento imediato às duas direcções.

Por parte do Grupo Desportivo da C. P. já a fusão tinha sido autorizada em Assembleia-Geral realizada em 18-1-61 mas, por parte do Ateneu Ferroviário, houve que reunir a Assembleia-Geral extraordinária em 3-10-61, assembleia essa que, por unanimidade, aprovou também a fusão.

Aspecto do confortável bar da sede do novo Clube dos Ferroviários. Ao fundo, a sala da T. V.

Deste modo, seguiram-se algumas reuniões conjuntas das duas Direcções, decorridas na sede do Ateneu e presididas pelo Sr. Eng.º Camarate de Campos (Presidente da Direcção do Grupo Desportivo da C. P.), reuniões essas

em que se assentaram as bases em que se verificaria o fusionamento desejado e que culminaram com a assinatura, por ambas as Direcções, de um Acordo, em 29 de Novembro de 1961.

A 15 de Dezembro realizava-se finalmente a Assembleia-Geral conjunta das duas associações, assembleia essa que aprovou o projecto de Estatuto e o Acordo estabelecido entre as Direcções citadas, numa das «Condições» deste último indicando os nomes dos primeiros Corpos Gerentes da futura colectividade.

* * *

A fusão realizada veio substancializar uma velha aspiração da maioria dos associados das duas antigas colectividades e logo obteve, desde a primeira hora, o melhor patrocínio de todos eles e, também, das instâncias superiores da Companhia.

De facto, passando a existir na área da capital uma única associação da classe ferroviária nos moldes da actual, com um excelente parque de jogos e posto náutico e uma modernissima sede, nunca foram por ninguém postas em dúvida as possibilidades que se ofereciam de uma maior projecção, que as extintas agremiações e, quiçá, todas as congéneres existentes na classe, não poderiam jamais alcançar de outro modo.

Quanto ao nome de *Clube Ferroviário de Portugal* foi assunto que mereceu demorado e atento estudo, pois, primitivamente chegou-se a pensar que esta designação iria ferir a susceptibilidade dos dirigentes e sócios dos restantes grupos desportivos existentes em toda a nossa rede, com quem a nova colectividade deseja muito justa e compreensivelmente manter as mais cordiais relações. Cedo se concluiu, porém, que as características de vida da nova agremiação eram algo diferentes das dos restantes grupos, pois que, além da parte desportiva haviam que entrar também em linha de conta com as actividades das Secções Recreativa e Cultural, largamente desenvolvidas pelo Ateneu Ferroviário.

* * *

O clube manterá em constante funcionamento as seguintes Secções:

— *Secção Cultural:* Actualmente com Ginástica Educativa, Biblioteca e Aula e Banda de Música.

— *Secção Recreativa:* Com Grupo Cénico, Cinema, Festas e Excursões.

— *Secção Desportiva:* Com as modalidades de Futebol, Basquetebol, Ténis de Mesa e Remo.

Além destas secções principais, a orgânica do Clube comporta ainda: Bar, Conservação da Sede, Parque de Jogos, e Posto Náutico, estando em estudo a possibilidade da criação de uma Secção de Beneficência e outra de Excursões no País e no estrangeiro.

Nota da Direcção do C. F. P.

«Honrando-nos sobremaneira o facto de ser o «Boletim da C.P.», órgão da classe — a quem desejamos uma vez mais apresentar os nossos melhores agradecimentos pela acção desenvolvida em prol de todas as associações ferroviárias — o primeiro órgão de imprensa a quem comunicamos a notícia desta fusão, aproveitamos a oportunidade para saudar vivamente todas as entidades oficiais do País, as entidades superiores da C.P., a Sociedade «Estoril», a Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, as direcções e associados dos Grupos Desportivos Ferroviários da Metrópole e Ultramar, as federações e associações em que se encontravam inscritas as duas extintas colectividades e que certamente aceitarão a sua nova filiação e também os associados do Clube e, finalmente, todos os ferroviários em geral.

A título esclarecedor se informa que o novo Estatuto aguarda a aprovação das entidades oficiais competentes, pelo que não foi ainda publicada qualquer notícia sobre a presente fusão, nem o habitual programa mensal, respeitante ao início do corrente ano.

A direcção aproveita ainda a oportunidade para informar que o novo Estatuto prevê a admissão, como sócios auxiliares, dos funcionários da Sociedade «Estoril», Tipografia da C. P. e Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, e convida os associados do Clube não só a frequentarem a sede e instalações desportivas, como igualmente a inscreverem-se a si e a seus filhos menores, nas aulas, Banda de Música, Ginástica, Grupo Cénico, ou nas equipas de Futebol, Basquetebol, Ténis de Mesa e Remo».

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

O Turismo Ferroviário

(Conclusão)

FINLANDIA

Com cerca de 3.800 associados, a ATC finlandesa dedica especial atenção ao turismo dos jovens para os quais dispõe de várias colónias de férias em Kanervala.

Não esquecendo o papel que o desporto desempenha no desenvolvimento físico e espiritual da juventude — mens sana in corpore sano —, organiza bastantes competições de esqui, um dos mais populares desportos na Finlândia, bem como prepara estágios desportivos.

Os que quiseram conhecer a Alemanha, viram os seus desejos realizados, graças a um simpático intercâmbio de viagens dedicado aos grupos juvenis.

A todos os seus associados faculta esta ATC a utilização de material de desportos de Inverno e de campismo e ainda, no que respeita a esta última actividade, o modelar centro de Vuo Katti. Várias Casas de Repouso e uma Colónia de Férias à beira do lago Saimaa completam este interessante apetrechamento.

FRANÇA

Em 1960, o número de ferroviários filiados na ATC francesa era de 122.846.

Não só pelo elevado quantitativo de associados, mas sobretudo pelas suas múltiplas actividades, pode considerar-se este organismo como o guia de todo o movimento atecista.

O número de viagens no país e ao estrangeiro organizadas pelo Secretariado Geral e seus departamentos regionais foi de 170 a 160 respectivamente, englobando um total de 9.560 participantes. É interessante notar que 11 destas viagens foram realizadas a países distantes, pela via marítima.

Mas nem todos os ferroviários franceses praticaram o turismo em grupo. Assim, foram também atendidos 222 pedidos de viagens individuais em França e 389 ao estrangeiro.

Outros passaram as suas licenças nos numerosos chalés, colónias de férias e apartamentos privativos da A. T. C. sendo interessante mencionar que, só para estes últimos, foram satisfeitos 5.660 pedidos.

As actividades ao ar livre são bastante encorajadas através de centros de campismo e de montanha (S. Rafael, Gironda, Savoia e Alpes marítimos) e pela utilização de variado e abundante material.

Os jovens e seus problemas não são descurados e pode-se mesmo afirmar ter sido aqui encontrada a melhor solução para o assunto «Juventude» muito debatido ùltimamente entre as várias organizações turísticas ferroviárias.

Em Paris e quase todas as cidades francesas há «Clubes de jovens» com reuniões semanais consagradas a jogos, projecção de filmes educativos e conferências. São ainda promovidas actividades externas que compreendem: assistência a representações do teatro nacional, passeios no campo e estágios na montanha.

Recentemente foi criado um centro permanente de montanha, em St. François Longchamp, que é sobretudo muito procurado por ocasião das férias da Páscoa.

GRÃ-BRETANHA

Por carência de elementos não podemos dar uma ideia precisa das actividades turísticas da REPTA (British Transport Employee's Association) que engloba um total aproximado de 300.000 ferroviários.

Podemos, no entanto, esclarecer que é notável a sua acção em especial no domínio da propaganda. Nesse sentido, edita as seguintes publicações: «Repta Guide», colectânea de informações de carácter geral, «Repta Continental Guide», que presta informes minuciosos sobre viagens e outras actividades da A. T. C. britânica, e ainda numerosos cartazes e folhetos turísticos.

GRÉCIA

A A. T. C. Grega está atravessando um período de grande desenvolvimento, tendo obtido em 1960 a adesão de mais 415 associados, o que eleva a 5.447 o total de atecistas.

As suas iniciativas incidem principalmente no turismo interno. Além das numerosas viagens realizadas individualmente, cerca de 3.304 ferroviários gregos participaram nas 63 excursões efectuadas no país e no estrangeiro.

HOLANDA

A actividade principal desta A. T. C., que conta cerca de 10.000 sócios, consiste na preparação de viagens ao estrangeiro e algumas ainda na Holanda.

Em 1960, elevaram-se as primeiras a 112, com um total de 2.871 participantes.

No próprio país, foram organizadas 8 excursões, nas quais participaram 610 ferroviários.

Especialmente dedicados a jovens dos 14 aos 18 anos foram ainda realizados alguns circuitos na Áustria, Bélgica, Itália e Suíça.

IRLANDA

O turismo ferroviário encontra-se a cargo do «Club Taistil na h-Eireann», que vem dedicando ao movimento atecista a melhor coôperação.

hotéis em Rimini, onde são igualmente recebidos ferroviários estrangeiros.

JUGOSLÁVIA

É o Sindicato dos trabalhadores de transportes e comunicações, através da sua Comissão Turística, que desempenha neste país a missão atecista, em favor dos seus 5.487 associados.

O movimento turístico é muito activo, como o provam os seguintes resultados do exercício de 1960:

Alguns participantes da Concentração internacional «Lagos suíços», na estação de Montreux

O ano de 1960 foi de intensa actividade nesta ATC, porquanto lhe coube a espinhosa tarefa de assegurar a realização do 14.º Congresso da Federação Internacional das Associações Turísticas Ferroviárias (FIATC) que teve lugar em Dublin. Conforme oportunamente noticiámos, esta importante reunião decorreu com o maior brilhantismo e proporcionou o debate de problemas de grande interesse.

ITÁLIA

As actividades turísticas são exercidas pelo «Dopolavoro Ferroviário» que, até fins de 1960, agrupava 160.095 filiados.

Nesse mesmo ano, esta Associação realizou 77 excursões ao estrangeiro e 106 no país, respectivamente com 4.169 e 5.857 participantes.

Uma larga maioria de associados preferiu as viagens individuais e as estadias na montanha e à beira-mar. Apoiados por eficiente serviço informativo e de assistência, cerca de 2.500 famílias beneficiaram destas modalidades turísticas.

O campismo, em plena expansão, dispõe de magníficos centros, como sejam os do Pineto e Riccione.

Os ferroviários italianos têm ainda à sua disposição Casas de Repouso em Grosseto, Ladispoli, Nettuno, Palermo, Bari e Trieste. No domínio hoteleiro privativo há a registar os hotéis-refúgios em Plan di Val Gardena, Dobbiaco, Roccaraso e Grosseto e os 5

30 excursões ao estrangeiro e 73 no país, em que participaram, respectivamente, 772 e 2.190 ferroviários.

Os que preferiram as estadias repousantes, tiveram à sua disposição vários chalés à beira do lago d'Ohrid e ao longo da costa do mar Adriático.

LUXEMBURGO

Com cerca de 1.000 filiados, a Associação turística dos ferroviários luxemburgueses dedica-se sobretudo à realização de circuitos no estrangeiro.

As preferências vão, no entanto, para as viagens individuais que registaram em 1960 um total de 347 participantes.

Se acrescentarmos que dispõe de uma Casa de Férias em Goebelsmuhle, onde recebe não só os seus membros como colegas estrangeiros, teremos uma visão de conjunto da actividade desta ATC que, mau grado a pequenez do país, desempenha papel de relevo no movimento atecista.

NORUEGA

Embora um tanto afastada do centro geográfico europeu, mantém a ATC norueguesa um interessante intercâmbio ferroviário, mercê da beleza emotiva das rotas da Escandinávia, onde o «sol da meia-noite» exerce uma atracção irresistível.

Agrupando cerca de 1.500 ferroviários, realizou

esta Associação, em 1960, obra notável no campo do turismo social: ora recebendo numerosos grupos estrangeiros ora realizando a favor dos seus sócios consagrados circuitos turísticos no país e interessantes viagens no estrangeiro.

Aqueles que deram as suas preferências às calmas estadias no campo encontraram no bem apetrechado chalé de Holn, na estrada de Bergen, as melhores condições para um salutar repouso.

POLONIA

Compete à Federação desportiva dos ferroviários polacos o exercício da actividade turística e, nessa qualidade, foi aceite em 1959 a sua filiação no FIATC.

Apesar desta recente adesão, promoveu a ATC polaca, em 1960, 11 viagens ao estrangeiro com um total de 214 participantes.

Há a registar ainda nesse ano uma interessante iniciativa — o Rallye turístico internacional que proporcionou aos ferroviários das diferentes nacionalidades uma visão das belezas turísticas e riqueza folclórica do país.

SUÉCIA

Esta ATC abrange todo o pessoal dos caminhos de ferro suecos (perto de 33.000 agentes), tendo organizado, em 1960, 44 excursões ao estrangeiro e 17 no país, umas e outras bastante concorridas.

Concentrações turísticas em 1962

Estão suscitando um interesse excepcional as concentrações turísticas internacionais que proporcionam aos ferroviários dos diferentes países o conhecimento, nas melhores condições económicas, de consagradas regiões turísticas, num ambiente de fraterna amizade.

O êxito desta iniciativa leva as diversas ATC a prosseguir e até alargar a novas zonas geográficas tão interessante modalidade do intercâmbio ferroviário.

Para conhecimento dos interessados inserem-se, a seguir, informes sobre as manifestações internacionais já anunciadas.

FINLANDIA

Sendo a Finlândia o país escolhido pela FISAIC (Federação das Associações Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários) para o Salão Internacional de Pintura do corrente ano, aproveita a ATC finlandesa o ensejo para realizar, de 11 a 16 de Abril, uma concentração turística ferroviária.

Além da assistência às várias manifestações artísticas e culturais promovidas pela FISAIC, o programa inclui ainda a visita da cidade de Helsinquia e várias excursões no país.

Preço — 12.500 Fmk (1.150$00 aprox.)

O grupo ferroviário italiano que visitou Portugal no ano findo

Nota — Por falta de elementos não se incluem informes respeitantes às ATC suíça e checoslovaca.

Foram ainda atendidos 578 pedidos de viagens individuais à Austria, Espanha, França, Itália e Jugoslávia.

No que respeita ao turismo juvenil há a assinalar uma série de excursões, umas dedicadas aos desportos de Inverno na Lapónia e na Noruega e outras, em regime de intercâmbio, com estudantes alemães. Por último, regista-se uma interessante viagem que teve por finalidade iniciar os jovens nos problemas da navegação marítima.

LUXEMBURGO

Os participantes serão aguardados pela ATC, na estação de Luxemburgo, na manhã de 11 de Junho, ficando instalados no Hotel Alfa.

O programa inicia-se pela visita da capital e prevê uma estadia de 6 dias repletos de atractivos.

Sendo o grão-ducado um país hospitaleiro e um recanto generoso em beleza, riquezas naturais e lembranças históricas, estamos certos que esta manifestação internacional registará grande afluência de ferroviários.

Encontra-se em distribuição, nos nossos escritórios, uma interessante brochura editada pelos organi-

zadores onde, a par do bem elaborado programa, figuram dados informativos da maior utilidade.

O custo de participação é de 2 240 fr. l. (1.300$00 aprox.).

POLÓNIA

Encorajada pelo bom sucesso obtido nos anos anteriores, repete a ATC polaca, de 2 a 8 de Julho, o Rallye Turístico Internacional Ferroviário.

O programa prevê a visita de Varsóvia, um concerto na terra natal de Chopin, excursões a Gdansk, Sopot e Gdynia, diversas recepções e manifestações folclóricas.

Serão atribuídos prémios especiais aos ferroviários que provenham da cidade mais afastada de Varsóvia e aos que pertençam ao grupo mais numeroso.

Desportos de Inverno

Propõe-se a ATC francesa facilitar aos jovens ferroviários ou filhos de agentes a prática de desportos de Inverno, encarregando-se de lhes assegurar estadias no seu chalé, próximo do centro de montanha de Saint François Longchamp — 1.400 m.

Durante as estadias, facultadas sòmente a estrangeiros de 1 a 8 de Fevereiro e 3 a 10 de Março, os participantes poderão praticar o esqui sob a orientação de monitores qualificados.

Preço — 125 NF (725$00 aprox.).

As nossas iniciativas

Por nos encontrarmos muito sobrecarregados com a preparação das próximas excursões de ferroviários estrangeiros a Portugal, não nos é possível ainda concretizar o nosso plano de viagens no País e ao estrangeiro, em 1962.

Em devido tempo serão os habituais participantes das excursões informados directamente do que for resolvido a este respeito.

Igual informação será prestada a todos os interessados, desde que nos notifiquem as suas moradas ou locais de trabalho.

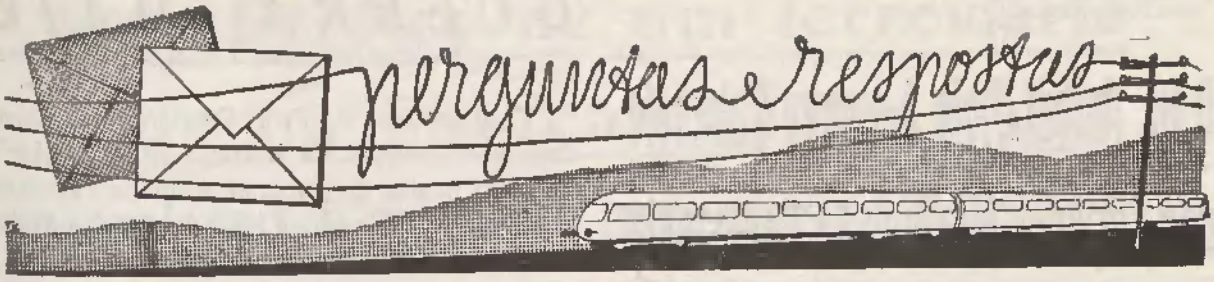
Conheça a Alemanha viajando de comboio

Um dos modernos e rápidos comboios germânicos, que liga Franckforte a Munich

Para informações:

TURISMO ALEMÃO
Delegação Oficial
R. do Salitre, 5-1.º — Telef. 324684
LISBOA

ou na sua Agência de Viagens



Divisão da Exploração

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2222/Cons. n.º 400-F — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado: Grande Velocidade.

De Tavira para Lisboa-Rego

5 cabazes com hortaliça fresca	125 kg.
1 caixa com polvo fresco . . .	24 »
2 grades com atados plantas vivas	75 »

Distância 444 kims.

Tarifa Geral base 6.ª e 5.ª com redução de 40°/₀, respectivamente.

Base 6.ª	487$20 × 0,15	=	73$08
» 5.ª	638$04 × 0,08	=	51$05
Manutenção	18$00 × 0,15	=	2$70
	18$00 × 0,08	=	1$44
Registo e aviso chegada		=	4$00
Arredondamento		=	$03
Total . . .		=	132$30

Resposta — Está errada a taxa apresentada. Segue discriminação como corresponde:

Distância 444 kims.

Tarifa Especial n.º 1 de G. V. (1 de A do artigo 3.º) e 1 de B. do mesmo artigo, respectivamente:

1 de A	150$00 × 0,15	=	22$50
Tabela anexa	258$50 × 0,08	=	20$68
Registo		=	3$00
Aviso de chegada		=	1$00
Arredondamento		=	$02
Total . . .		=	47$20

///

Pergunta n.º 2 223/Cons. n.º 401-F — Peço dizer-me se está certa a taxa a seguir indicada:

P. V. — De Torre das Vargens para Alcântara-Mar.

1 vagão 100 sacos de terra vegetal	8 500 kg.
40 sacos de resíduos de fornos de cal (carvoíço)	2 000 »

Carga e descarga pelos donos.
Distância 185 quilómetros.

Terra vegetal Tarifa Especial n.º 1-P. V. por 10 000 »

Resíduos de fornos de cal (carvoíço) Tarifa Geral 5.ª classe.

Tabela 15 — Transporte	84$62 × 10,0	=	846$20
T. Geral 5.ª classe »	110$15 × 2,00	=	220$30
Manutenção	8$00 × 10,0	=	80$00
	18$00 × 2,00	=	36$00
Registo			3$00
Aviso de chegada			5$00
Total . . .			1 190$50

Resposta — Está errado o processo de taxa apresentado. Segue discriminacão como corresponde:

Distância 185 quilómetros
Tarifa Especial n.º 1 — P. V. tabela n.º 15

Preços de transporte	84$62 × 10,5	=	888$51
Manutenção	8$00 × 10,5	=	84$00
Registo			3$00
Aviso de chegada			5$00
Arredondamento			$09
Total . . .			980$60

Chama-se a atenção do consulente para o disposto na nota n.º 19 da Clas ificação Geral de Mercadorias.

///

Pergunta n.º 2 224/Cons. n.º 402 F — As escriturações das *remessas de pequena velocidade* chegam, por vezes, com bastante atraso às estações de destino e, em muitos casos, só depois da chegada dos volumes que as constituem.

Tendo dúvidas quanto ao envio das referidas escriturações, peço esclarecer-me.

Resposta — As escriturações a que o consulente se refere, devem ser agrupadas por destinos e enviadas, após o encerramento do serviço diário das expedições, pelos comboios que mais adiantem a sua chegada a destino. No caso de pequenos percursos, cujas remessas tenham seguimento no próprio dia das expedições, deverá haver o cuidado de enviar as escriturações, o mais tardar, no mesmo comboio em que sigam os volumes. No canto superior direito do frontespício das guias deverá indicar-se a data e número do comboio em que se faz o envio.

As escriturações das remessas destinadas à Sociedade «Estoril» e às Centrais devem ser cintadas, apondo-se em cada cinta o carimbo da estação expedidora e indicando-se o nome da estação de transmis-

O Dr. Aníbal Viola é o novo Subchefe dos Serviços Médicos da Companhia

Em conformidade com a proposta dos Serviços, foi aprovada pelo Conselho de Administração, em sessão de 29 de Dezembro, a nomeação do sr. Dr. Aníbal Viola para Subchefe dos Serviços Médicos.

Preenchendo a vaga deixada pelo sr. Dr. Luís Figueira, que solicitou recentemente a reforma por motivo de saúde, o novo Subchefe dos Serviços Médicos entrou para a Companhia em 5 de Julho de 1927, como médico da 51.ª Secção (Santiago do Cacém). Ascendeu a Médico-adjunto dos Serviços Centrais em Julho de 1947 após ter exercido as funções de Médico-substituto da Assistência Clínica de Lisboa.

A nomeação do sr. Dr. Aníbal Viola para Subchefe dos Serviços Médicos foi aprovada a partir de 1 de Janeiro do corrente ano.

são ou de ligação e também a data e número do comboio em que se faz o envio.

Esclarece-se ainda de que as escriturações das remessas de serviço internacional e de serviço particular, devem acompanhar as folhas de carregamento e nas mesmas mencionadas.

///

Pergunta n.º 2 225 Cons. n.º 403-F – Peço esclarecer-me se se deve ou não aceitar como bagagem, caixas de rádio e altifalantes, acompanhados dos respectivos discos, apresentados a despacho por passageiros ambulantes, para fins festivos, que fazem disto a sua profissão.

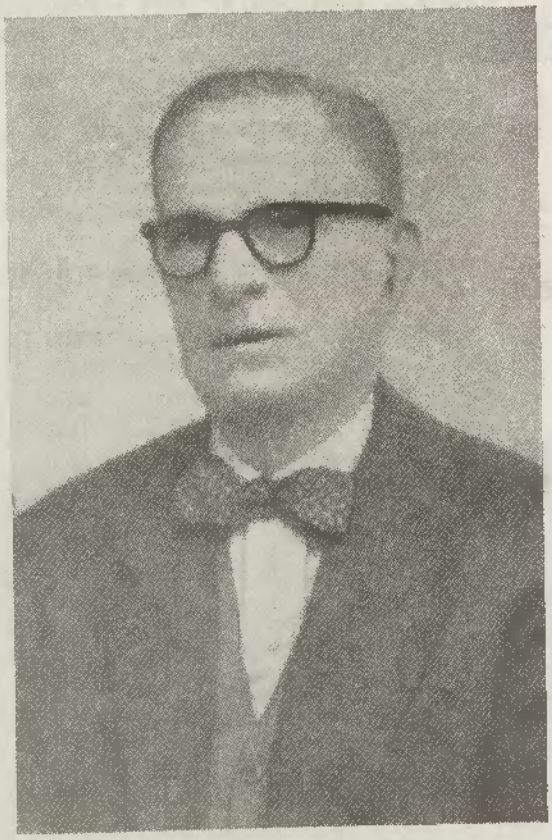
Pode ser concedido o peso de 50 kgs., em face do bilhete apresentado?

Resposta — As caixas de rádio e os altifalantes devem ser considerados bagagem, visto tratar-se de instrumentos necessários ao seu ofício.

GUERRA MAIO

Com prefácio do Prof. Doutor Costa Sacadura e em edição da Livraria António Maria Pereira, acaba de publicar o nosso estimado e dedicado colaborador José de Guerra Maio, mais um apreciado livro de viagens.

Em seguimento a *Paris-Tóquio, Portugal Desconhecido* e *Por Terras Afastadas* — publicações todas esgotadas, após duas e três



edições — Guerra Maio, Agente Comercial da nossa Companhia, sob o sugestivo título *Viajando,* reuniu, em boa ordenação, pequenas e curiosas notas de viagem de coisas realmente acontecidas — muitas das quais já relatadas na sua apreciada secção do *Boletim da C. P.*.

Ao registarmos, e com o maior agrado, mais este êxito literário de Guerra Maio — deambulante impenitente, que deu a Volta ao Mundo e é tido como o português mais viajado de todos os tempos — felicitamos cordialmente o colaborador assíduo e amigo — a quem esta Revista muito deve.

Acto Heróico de um ferroviário que na Estação de Queluz salvou a vida a um casal idoso

O Conselho de Administração louvou o servente de 3.ª classe Justino Pinto Faustino, em serviço na estação de Queluz, por no cumprimento do seu dever e com desprezo da própria vida, ter salvo de ser trucidado pela automotora A. 4011, no dia 10 de Dezembro último, um casal idoso que nessa altura atravessava imprudentemente a linha.

Ainda como justo prémio do corajoso e abnegado acto do agente, foi-lhe superiormente concedida a gratificação especial de 1 000$00, nos termos do n.º 3 do art.º 45.º do Regulamento Geral do Pessoal.

O magnífico heroísmo revelado pelo ferroviário Justino Faustino, foi relatado, em sessão de 21 de Dezembro, do Conselho de Administração, pelo Director-Geral da Companhia, nos seguintes precisos termos:

«No dia 10 do corrente na estação de Queluz um casal já idoso, e com pouca mobilidade, atravessava despreocupadamente a linha do sentido ascendente para descendente, isto, quando se aproximava a automotora A. 4011, que não tem paragem naquela estação.

Um pavor enorme dominou os assistentes que lhe gritaram, mas o casal apercebendo-se do perigo, como que petrificado, ficou paralisado.

O desastre estava iminente mas, num gesto decidido e corajoso, o servente de 3.ª cl. Justino Pinto Faustino saltou rápidamente para a linha agarrando, com firmeza o casal e, com um forte impulso, impeliu-o para a via descendente e seguidamente para a gare contínua; neste momento passou a toda a velocidade a automotora A. 4011 e, segundos depois, entrava na estação o comboio n.º 4 904.

Tudo isto se passou nuns escassos segundos.

O referido casal, sem ter sido possível ser identificado, embarcou no referido comboio n.º 4 904.

O citado servente praticou, assim, um gesto de grande altruísmo, com indiferença pela própria vida salvando o referindo casal de morte certa, o que foi confirmado pelo chefe da estação e por outros agentes, e público, que presenciou o facto.

Nas declarações que prestou — com humildade e modéstia o referido servente disse que assim tinha procedido por ter pensado que poderia salvar a vida ao casal por saber que iam cruzar-se dois comboios. A Imprensa referiu-se, elogiosamente, a este facto.

Entendo dever comunicar ao Conselho que, em face do acto meritório e corajoso deste agente, que tem apenas 26 anos de idade, que é casado e tem uma filha de 22 meses, lhe seja atribuída a recompensa de Esc. 1 000$00».

O *Boletim da C. P.* tem o mais grato prazer em registar este acto de solidariedade humana e de abnegação praticado pelo servente Justino Faustino — que além de constituir um admirável exemplo público, muito honra e dignifica a profissão ferroviária.

Apontamentos FEMININOS
notas & modas

Por CAROLINA ALVES

Mães Portuguesas!

«TUDO VALE A PENA QUANDO A ALMA NÃO É PEQUENA» — eis o que nos disse o grande poeta português FERNANDO PESSOA.

E vós, mães portuguesas, que tendes o primeiro lugar no sacrifício, na abnegação e no amor, ao dardes um filho pela Pátria, embora o coração vos estale de dor, cumpris um dever sagrado que vos engrandece a ALMA e torna mais gloriosa a «ALMA DA NAÇÃO», que não pode submergir.

É nas horas amargas e difíceis que os Portugueses, de todos os tempos, têm sabido elevá-la com a sua dedicação e heroísmo, e merecido o respeito do Mundo inteiro com os seus exemplos.

Outrora, Rainhas de Portugal armaram os seus filhos cavaleiros para que pudessem bater-se com prestígio na defesa do seu país e dar por ele a própria vida se tal fosse necessário. E nunca um soldado português desmentiu a sua raça, o seu valor em qualquer parte que o dever o chamasse. Assim alargou as nossas fronteiras e levou a civilização cristã por terras de «Além-Mar».

Hoje, porém, atacados por bárbaros mascarados de «pacíficos» — no transe doloroso da perda da nossa Índia, também nos conservamos com honra no nosso posto. Roubaram-nos terreno mas nós ganhámos a batalha moralmente. Ceder com dignidade não é derrota, é vitória!

Goa continuará eternamente portuguesa pelo espírito. Assim o compreendeis, certamente, vós, mães portuguesas, que vos sacrificais dando o mais caro e precioso que tendes, os vossos filhos, para salvar Portugal.

Rainhas ou não, que importa? Todas sois mães! Todas sentis correr nas veias o sangue português, o mesmo fogo sagrado que alimenta a grandiosa «ALMA PORTUGUESA» que, através dos séculos, é feita de Luz e de Glória.

«Ditosa Pátria que tais filhos tem»!

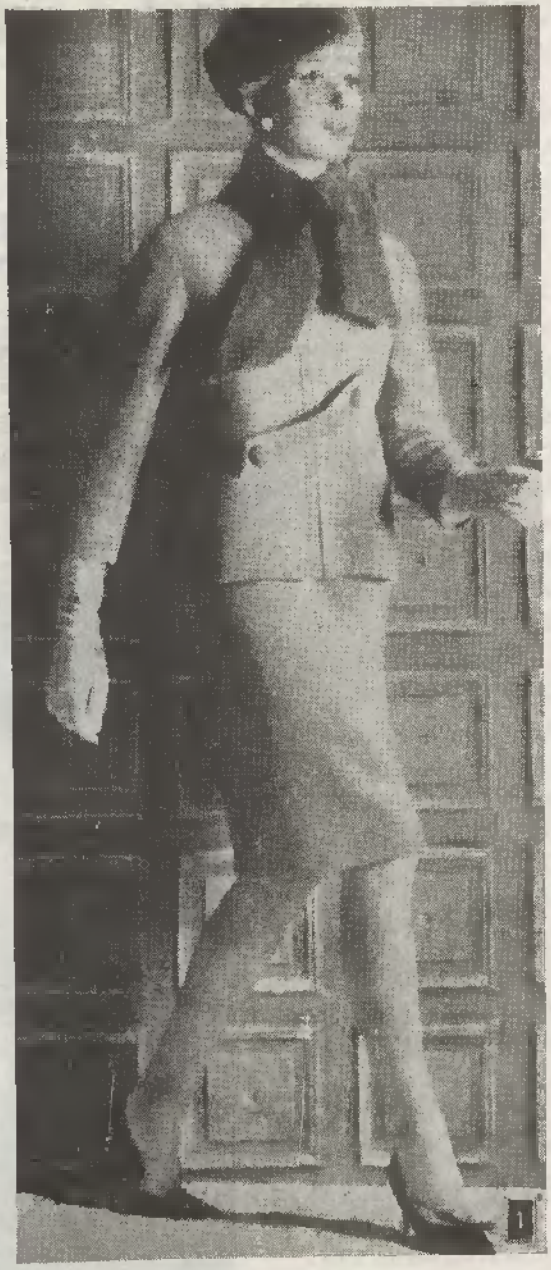
É bom saber que...

As nódoas de tinta se limpam com acetona ou álcool a 90° em todos os tecidos excepto o «nylon», o «rayonne» e as fibras sintéticas.

Estes podem limpar-se com tridoretileno ou éter sulfúrico mas nunca com álcool ou acetona.

Bacalhau com ovos

Bacalhau q. b.
Batatas, quanto baste



«Tailleur» em «lainage» cor de caramelo, com casaco não trespassado, fechado por uma «patte» oblíqua. Saia direita, gravata de peles e mangas a 7/8

1 colher, das de sopa, de manteiga
1 colher, das de sopa, de banha
5 colheres, das de sopa, de molho de tomate
Azeite q. b.
Ovos q. b.

Coze-se igual porção de batatas e bacalhau. Cortam-se em bocados pequenos, põem-se numa frigideira com a manteiga, banha e um pouco de azeite e vão a aloirar em lume brando.

Bate-se uma porção de ovos (tantos quantas as pessoas) e deita-se no bacalhau juntamente com o molho de tomate. Mexe-se e não se deixam secar muito os ovos.

A cláusula 49.ª do A. C. T. estabelece na sua alínea p) o abono de prémios por determinados serviços em depósitos e postos de tracção.

A cláusula 77.ª do mesmo diploma, atribui o abono diário de 2$00 ao pessoal dos depósitos e postos de tracção ocupado em: serviço de abastecimento, acendimento de locomotivas a vapor, limpeza de tubulares e descarga de carvão e cinzas.

O Conselho de Administração considerando que embora em qualquer das referidas disposições se não faça alusão ao caso particular de «reparação de abóbadas das caixas de fogo» e «limpeza de fornalhas e cinzeiros», considerou que estes trabalhos, dada a razão do referido abono, possam ser considerados, respectivamente, no acendimento de locomotivas a vapor e no trabalho de limpeza de tubulares.

Regulamentação Dispersa

I — Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 348 de 29-12-961 — Higiene e Segurança do Trabalho.

Direcção-Geral (Abastecimento)

Anexo à Instrução n.º 2770 de 6-12-961 — Mecanização da Contabilidade dos Armazéns.

II — Divisão da Exploração

A) — Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da Série M do n.º 1649 de 6-12-961 *ao n.º 1661* de 27-12-961.

Comunicação-Circular n.º 904 de 12-12-961 — Saída de vagões para o estrangeiro.

B) — Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2772 de 11-12-961 — Abertura à exploração do troço de via dupla entre as estações de Fátima e Caxarias e sinalização destas estações.

C) — Divisão (I. P.)

2.º Aditamento à Instrução n.º 2764 de 28-12-961 — Novo Regulamento de Sinais.

Circular n.º 1139 de 30-12-961 — Exames de agentes para promoção a agulheiros de 1.ª classe e agulheiros de Posto.

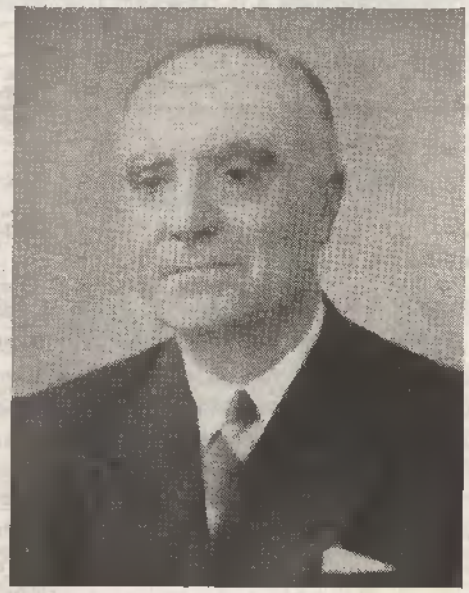
D) — Serviço Comercial e do Tráfego

Carta-Impressa n.º 140 de 11-12-961 — Anotação na C. G. M. dos Avisos ao público que estabelecem preços especiais.

Tarifa Internacional de Passageiros entre Portugal e Ayamonte, Huelva e Sevilha (via V. Real de Santo António) de 11-11-961.

Complementos diversos à Tarifa de Camionagem. Modificações e ampliações.

J. Carvalho dos Santos



Passou à situação de reformado, em 1 de Janeiro do corrente ano, o sr. João Baptista Carvalho dos Santos, Chefe de Escritório dos Serviços da Contabilidade e Finanças (Fiscalização).

Admitido na C. P., em Julho de 1919, como praticante, passou sucessivamente pelas diferentes categorias do quadro do pessoal de escritório ascendendo a Chefe de Repartição em Janeiro de 1950.

Exerceu durante algum tempo o cargo de secretário das cantinas e colaborou literàriamente, pelo espaço de 2 anos, no «Boletim da C. P.» assegurando a feitura da secção de desporto ferroviário — que muito êxito alcançou junto dos leitores da nossa revista.

Funcionário profissionalmente zeloso e competente, granjeou sempre a estima dos seus superiores, colegas e subordinados.

Por motivo da sua reforma foi-lhe prestada justa homenagem de despedida pelo funcionalismo do seu Serviço, homenagem a que se associaram muitos outros seus colegas e agentes superiores.

O «Boletim da C. P.» deseja a este seu antigo colaborador as mais ridentes venturas na sua nova vida de reformado.

Por J. MATOS SERRAS

Marcofilia

Graças a amável atenção do nosso amigo e colega de Moçambique, Sr. Jorge Luís P. Fernandes, reproduzimos, da sua valiosa colecção temática de Caminhos de Ferro, um interessante carimbo da Argentina, em cujo sobrescrito se encontra impressa a seguinte resenha descritiva:

Invocando a independência económica proclamada em 9 de Julho de 1947 na Casa Histórica de Tucumán, na 2.ª feira 1 de Março de 1948, em cerimónia festiva celebrada nos amplos espaços do Retiro de Buenos Aires, com participação de uma enorme multidão, o Estado tomou posse das Empresas Ferroviárias de capital britânico na República Argentina e mais bens, adquiridos por Convénio de 13 de Fevereiro de 1947.

Iniciou-se a cerimónia às 18,55 horas ao sílvo da Porteña — trazida desde o Museu de Luján, — a primeira locomotiva que circulou — desde 29 de Agosto de 1857 — em solo argentino, cuja reprodução figura no carimbo postal comemorativo.

Passaram ao património nacional os Caminhos de Ferro: — Sul e Baía Branca Noroeste, com 8.175 km., Central Argentino, com 5954 km., Buenos Aires Pacífico, com 4.459 km., Oeste, com 3.097 km., Entre Rios, com 1.042 km., Nordeste Argentino, com 1.209 km. e Midland, com 518 km., num total de 24.454 km. de comprimento (58,2% do total geral de via explorada na Argentina).

Novos selos

A República do Congo (ex-Congo Francês) emitiu uma série alusiva a transportes, com 12 selos-taxa em formato triangular e aos pares. O duo de 10 francos reproduz uma antiga locomotiva a vapor e uma locomotiva Diesel.

A Bulgária emitiu um selo comemorativo do cinquentenário do Sindicato dos Trabalhadores de Transportes e Comunicações daquele país. O desenho apresenta símbolos das diversas actividades dos sindicados: torre de rádio, âncora, pneu, duas asas e um rodado de um vagão ou carruagem.

Recenseamento filatélico

Ferroviários filatelistas

Fernando Américo Rodrigues Marques — Serviço de Estudos da Divisão da Exploração — Santa Apolónia — LISBOA.

Convidam-se todos os ferroviários filatelistas a enviarem as suas inscrições para o recenseamento do BOLETIM DA C. P.

PESSOAL

PROMOÇÕES

A Engenheiro Chefe de Zona: o Engenheiro de 1.ª cl., Mário de Pina Faria.

A Adido técnico principal — o Adido técnico de 1.ª cl. José Pedro Camps.

A Adido técnico de 1.ª cl. — o Adido técnico de 2.ª cl. Alberto Carlos Braga Júnior.

A Adido técnico de 2.ª cl. — o Adido técnico de 3.ª cl. Joaquim Rafael de Almeida.

A Inspector de Zona de Via e Obras — o Chefe de Secção de Via e Obras de 1.ª cl. José Correia da Fonseca.

A Chefes de Distrito — os Subchefes de Distrito, Leonel Encarnação Afonso, Filipe Piçarra, Manuel Rodrigues Martins, Fernando Correia da Silva, António Fausto Pereira, José Abrantes Pires Soeiro, João Martins Vilaça, David Cardoso, Adriano Pinto, Manuel Pereira da Silva e José Maria Ribeiro.

A Subchefes de Distrito — os Assentadores de 1.ª cl., Fernando Matos Almeida, José Henriques Carmelo, José Viegas de Góis, Francisco Ramos Telo Moreira, António Hilário dos Santos, Albertino Joaquim de Sousa, João Guilherme Tomé Gomes, Américo Alves Nogueira, Joaquim Manuel Ferreira, Agostinho Machado Rocha, Manuel Gil, Joaquim Pinto, José Maria Cardoso, António Luís, Joaquim das Dores Abelho, Joaquim São Pedro Tropa, Sérgio Vieira da Rocha e Luís António Pinto.

A Assentadores de 1.ª cl. — os Assentadores de 2.ª cl., António Peralta Ferreira de Almeida, João Caria Antunes, João Cardoso Abrantes, Jaime da Graça S. Pedro, José Rosário da Graça, Silvestre Jacinto Fialho, José Pereira Fernandes, José Pereira, Alfredo dos Santos, Francisco Dias dos Santos, Manuel Antunes Rosa, Albino Vera, Manuel José Vargas, Manuel de Sousa Martins, Manuel Francisco Sequeira, Custódio de Oliveira Dias, Joaquim Maria Avó, José Joaquim Carrasco, Manuel Eduardo Baptista, João Correia, António Carrondo Fontinhas, Manuel Martins Pimenta, Constantino Pereira Rosa, Raul Augusto, António Lourenço Neves, Manuel Pedro, Domingos Lopes Veloso, Manuel Pegas, José Augusto Almeida, António Vieira, Crispim dos Santos Victória, Silvino Gonçalves, Elísio Coelho Simões, Manuel Pereira Barros, António Simões Dias, José Pereira Oliveira, António S. Letra Baptista, José Gaspar Neves, António Vera Vilhena, Olímpio Francisco Ângelo, Adriano Pinto da Silva, Fernando António Sobral, António Vilela Simão, João Mota Calcinha, Manuel João, Américo Armando Lima, Manuel Pereira e Francisco Rossa.

A Assentadores de 2.ª cl. — os Serventes de 3.ª cl, João Martins Forte, Adelino Elias da Costa, Adoindo Mendes Dias e Manuel Reis Silva.

A Chefe de Cantão de Obras Metálicas de 1.ª cl. — o Chefe de Cantão de Obras Metálicas de 2.ª cl., Adelino Feitor.

A Chefe de Cantão de Obras Metálicas de 2.ª cl. — o Operário de Obras Metálicas, José dos Santos Carlos.

A Operário de 1.ª cl., Grupo B, das Obras Metálicas — o Operário de 2.ª cl, Grupo B, das Obras Metálicas, António Lima Viana.

A Operários de 2.ª cl., Grupo B, das Obras Metálicas — os Operários de 3.ª cl., Grupo B, das Obras Metálicas, José Maria Lopes dos Santos, João Francisco Pereira e Apolinário Piçarra.

A Operários de 3.ª cl., Grupo B, das Obras Metálicas — os Operários de 4.ª cl., Grupo B, das Obras Metálicas, Manuel Maria Lopes Carvalho, Manuel Ferreira Martins, Joaquim Oliveira Amaro, Américo Ventura dos Santos, Manuel Correia Baptista, José de Pinho, José Duarte Pereira Sebe, Joaquim Rodrigues, Manuel Pereira Júnior, Manuel Augusto Valente de Almeida, Belmiro de Almeida e Sousa, Francisco Valente de Oliveira, Domingos Braz Robal, Joaquim Pinheiro Vaz, Carlos Fé de Lemos, Francisco Oliveira Novais, Alfredo Campos, António Augusto Teixeira, Avelino Martins Carvalhido, Eduardo Gomes Pinto, António G. Carvalheiro Jr., António Teixeira Pinto Nunes, Álvaro dos Santos Carvalho, Manuel Gonçalves, António Monteiro, Tiago Carvalho Ribeiro, Matias Rodrigues Canetas e José Maria da Silva.

A Operários de 4.ª cl., Grupo B — os serventes de 2.ª cl., Joaquim Ângelo Consolado, José Joaquim Rodrigues, Francisco Assunção Pederneira, Joaquim Nunes Teixeira, Eduardo Teixeira, Macário Marques Gomes e César Lopes Pinto; e os serventes de 3.ª cl., Joaquim Martins Alves da Cruz, Fernando Ferreira, Joaquim Silva Clemente e José de Lemos Gomes Maduro.

A Operário de 2.ª cl., Grupo B, das Oficinas de Creosotagem — o Operário de 3.ª cl., Grupo B, José Fernandes Alcobaça.

A Operário de 3.ª cl., Grupo B, das Oficinas de Creosotagem — o Operário de 4.ª cl., Grupo B, João Oliveira Marta.

A Guardas de P. N. de 2.ª cl. — as Guardas de P. N. de 3.ª cl., Carolina Ramos, Maria Francisca Pereira, Rosa Marques Costa, Maria Luz Almeida, Maria de Lurdes Gonçalves, Maria das Dores Silvestre Brazão, Casimira da Conceição Pereira Fernandes, Francelina da Conceição Pereira, Maria Isabel Guerreiro, Joaquina da Conceição Valhas, Conceição Ferreira, Rosa Domingues Ferreira Couto, Alzira da Conceição Santos, Antónia da Conceição de Castro Faria, Maria da Conceição, Maria Santana Tenazinha Luiz, Maria da Assunção Santos, Maria Ibrantina Mendes Bento, Tereza Machado do Rosário Esteves, Deolinda da Conceição Azadinha e Encarnação Maria.

A Contínuo de 1.ª cl. — o Contínuo de 2.ª cl., Francisco da Silva.

A Chefes de Escritório: os Subchefes de Escritório, Joaquim da Silva Bravo, António Osório Pena, Silvestre Lopes Tarouco, Armando Teixeira de Faria Artur, Octávio Augusto Soares Homem, Carlos Lopes Ventura, Vitor Jardim Cascais, João Rodrigues Beleza, Manuel da Costa Rosa Montalvo, Manuel Bico Júnior, Crisanto Arsénio Gonçalves dos Santos e Júlio Alberto da Silva e Firminiano Lopes.

A Subchefes de Escritório: os Chefes de Secção, Carlos Barral Godinho, Francisco de Azevedo Ataíde de Sousa Menezes, Mário Gonçalves Fino, Eduardo José de Almeida Fernandes, José Gonçalves Tapada, José de Matos, Rogério de Carvalho Pinto, Adelino Lopes de Almeida, José da Costa Patriarca, Amilcar Correia da Costa, Manuel dos Santos, Carlos Manuel Ferreira Gomes, Joaquim Lourenço de Moura, Fernando Martins Pereira Pinto, Fernando Furtado de Oliveira e Bento Esteves.

A Chefes de Secção: os Escriturários de 1.ª cl., Manuel Vaz da Silva, José Rodrigues Lopes Loureiro, Tito José Soares Lopes, Joaquim Lopes Ventura, José Dias Alfaiate, Frederico Luiz Forte, Manuel da Fonseca e Costa, David Tavares da Silva, Maciel Coelho Veiga e Ernesto Rodrigues Moreira de Brito.

A Escriturários de 1.ª cl.: os Escriturários de 2.ª cl., Carlos Aníbal Pina Cabral, José Pires Rufino, Artur Antunes Maia, José António Sequeira, Salvador Heliodoro Garcia, Constantino Jesus Filipe Mata, António Ferreira da Silva Lino, Mário do Carmo Silva, Leonel Belo Ermida, Joaquim Nunes Duarte Belo, Fernando Pereira de Oliveira, Fernando Américo Rodrigues Marques, João Messias Godinho, António de Sousa, Amadeu de Almeida Coelho Lopes, António Rodrigues Alves, César Ferreira dos Santos e José Ribeiro Arez.

A Escriturários de 2.ª cl.: os Escriturários de 3.ª cl., Artur José da Silva, José Ferreira, Manuel Andrade Mourato Peliquito, Aníbal Moreira de Sousa, Agostinho Alves, Candido António Luiz, João Vieira Rodrigues, António Joaquim Gouveia, Salvador da Encarnação Duarte, Domingos da Conceição Teodoro, José Maria da França, Vital Carmona Afonso, Adriano José de Campos Brandão, Guilherme Duarte Fernandes, António Dias, Manuel Paulo Macedo de Moura Teixeira, Virgílio da Conceição Correia, Máximo Pereira Correia, Victor Manuel da Silva Rodrigues, José Luiz de Freitas Maia, José Lopes Bento, José Dias Alexandre, Luiz Augusto Neves Lopes, Ofélia de Azevedo, Damas Fernandes e Adelina da Costa.

A Contínuos de 2.ª cl.: o servente de 1.ª cl., Artur Delgado e o servente de 2.ª cl., Manuel José.

A Enfermeiros Principais: os Enfermeiros de 1.ª cl., Francisco Pires Rodrigues e Joaquim Marques de Figueiredo.

A Contramestres de 1.ª cl., grupo B: os Contramestres de 2.ª cl., Sebastião Fernandes Iglézias e Emídio Caniceiro.

A Contramestres de 2.ª cl., grupo B: os Chefes de Brigada, Mário Antunes, António Diniz, Custódio Rodrigues Duarte, António Santiago e Luiz Dias.

A Chefes de Brigada, grupo B: os Operários de 1.ª cl., Ernesto Oliveira Lúcio, Joaquim S. Silva Lemos, Augusto Valente Maia, Manuel Barbosa, António Gonçalves, Mário Lopes Soares, António Garcia Dias, Américo Soares Correia e António Pinto Júnior; e os operários de 2.ª cl., Manuel F. Sousa Faria, José Maria Alegre, Aurindo Marques Santos, João Ferreira Gonçalves, Ricardo Eduardo Costa, Fernando Reis Teixeira, José Antunes e José Domingos Raposo.

A Operários de 1.ª cl., grupo B: os operários de 2.ª cl., Rogério Mendes da Cruz, Acácio F. Cardoso Ferreira, Manuel de Sousa Pereira, José Carlos Baptista, Fernando Lemos Tarrafa, Alberto Gameiro, José Eugénio Gama, Joaquim Bernardo, Augusto da Costa, João Gonçalves, José Henriques Fragoso, Joaquim Francisco Silva, Rafael Augusto Xavier, António Costa Pereira, José L. Fernando Coelho, Raul Mendes, Amadeu dos Santos, Álvaro Marques da Silva, Manuel N. Baptista Bispo, Manuel Oliveira Simples, Carlos Costa e José Paiva Pereira.

A Operários de 2.ª cl., grupo B: os operários de 3.ª cl., Fernando Milheiro, Manuel dos Santos Fadigas, Gualter de Sousa, José Dias dos Santos, Manuel Rodrigues Horta, Jorge Eugénio Gama, João da Guia, Augusto Duarte Bolas, Francisco Diogo, António de Oliveira, Remígio Martins J. Félix, Joaquim dos S. Simões, José da Fonseca, Sérgio de Almeida Pereira, Álvaro dos Santos, Diamantino J. P. Santos, António Vicente S. Caracoes, José Maria Alves, João Fontainhas Gigante, Álvaro Henriques Costa, José Joaquim dos Santos, Jacinto Macedo Bravo, Francisco Ferreira, José de Sousa Pinto, António Duarte Lopes, Manuel de Jesus Santos, Abílio Gonçalves Garrido, Mateus Gameiro, Miguel Correia da Silva, Gabriel dos Santos, José Farinha, João Barata, António Ângelo, António de Melo Geraldo, António L. Cunho Bagodouro, Aurélio Contreiras Pinto, Raimundo Rafael, José Tomaz, Eduardo António das Neves, Luiz Ribeiro Motas, Joaquim da Costa Oliveira, António Neves Rodrigues, António Maria Afonso, Tomaz Pinto da Costa, Manuel Lopes de Carvalho, António da Silva Guedes, Aurélio Freire Fernandes, Francisco Maria Duarte, José Rodrigues, Francisco Ferreira Pinto, Jacinto Inácio Máximo, António Correia, António Lopes Quintas, Algir de Góis Nobre, António da Costa Santos, Mário Nunes, António Rodrigues Bernardes e Joaquim Miguéis Fadigas.

A Operários de 3.ª cl., grupo B: os Operários de 4.ª cl., Joaquim Pedro, Ramiro Mendes Farinha, Armando Timóteo Soares, António Coelho, Joaquim Mendes Costa, Manuel Maria Matias Jr., Alfredo Raul Bernardo, Joaquim Nunes Mata, José António F. Nogueira, Caetano Joaquim Maia, Manuel Caixinhas Honório, António da Costa, José Santa Bárbara, José Ferreira, José Alexandre de Almeida, Adelino da Ponte, Osório Bernardes, Manuel António, Silvino Pedro, Jaime Ribeiro, José Pedro, Jacinto Soares, António Bernardo Ferreira, Luiz Fernandes Trindade, Joaquim Alves, Américo J. Dores Gadelha, Ramiro Delgado dos Santos, Joaquim Ferreira, Joaquim Tomaz Carmona, Adelino C. Pedrosa, Manuel Vieira da Costa, Eduardo Baptista Pereira, Manuel Santos Mineiro, Joaquim Mateus Ferreira, Lenine Louro das Neves, António Caetano Dias, Joaquim Marques, António Jordão Seco, Manuel Jesus Santos, José Maria Ribeiro, Virgílio F. M. Silva, António Maria Rodrigues, Augusto Graça O. Jorge, Heitor A. Rodrigues, António Lourenço, Raul Santos Fernandes, Américo C. M. Carvalho, José António Sebastião, Manuel José Moreira, Adelino Marques, Sebastião Matoso Oliveira, José Ferreira da Mota, Angelo Oliveira Correia, Jassé Abreu Laranjinha Balão, Victor M. G. Margarido, Laurentino Ribeiro, Guilherme Rosa Simões, Mário Almeida Freire, Ilídio Dores Joaquim, António Joaquim Borralho, António Rama de Lemos, Manuel Alcobaça Domingos, José de Faria, Joaquim Esteves Martins, Alberto Galinha Nunes, João Dias, António Marques, António Costa Ferreira, Arménio Lemos Oliveira e Arnaldo Caetano.

A Operários de 4.ª cl., Grupo B: os Operários eventuais, Carlos A. Lontro Neto, Júlio da Silva Rato, Manuel Pereira Mata, José J. R. Maia Falua, António V. Bernardino, Luiz Ferreira, Joaquim D. Milheiriço, Pedro Jesus Máximo, Alexandre S. Ferreira e Jesuvino C. Gonçalves Carrilho; o Servente de 1.ª cl., António Santos Arede; os Serventes de 2.ª cl., José de Freitas, Joaquim Gomes Saraiva e Agostinho Martins; e os Serventes de 3.ª cl., António Ferreira Farto, João de Jesus Farto, Leandro Nunes Gonçalves, José F. Ribeiro Véstia, Manuel Marques Felício e Domingos Santos Marques.

A Contramestres de 1.ª cl., do grupo A: Alfredo Monteiro Fernandes e Alberto Martins Ferreira.

A Contramestres de 2.ª cl., do Grupo A: António Correia da Silva, Miguel Emídio Ferro, Jorge Domingos Macau e Manuel Mendes de Sousa.

A Chefes de Brigada, do grupo A: António Tavares Jr., Mário Gonçalves de Sousa, Adriano da Silva Monteiro, João Carlos Almeida e Silva e Manuel José Faustino.

A Encarregados Gerais de Obras de 2.ª cl.: os Encarregados de obras de 2.ª cl., Armindo Silvano, Adriano Albino da Costa, Amadeu Nunes Duarte, José Sequeira Bica, Manuel G. Paula, António Matos Dias, Henrique Marques Serafim, Manuel F. Nina dos Santos, Francisco Matos, Manuel Santos Calixto e Venâncio M. Santos; o Operário de 2.ª cl., Amável Canas; os Operários de 3.ª cl., Arnaldo Pereira Sezinando, Guilherme Lopes Matias e Artur Lopes Grilo; e os Operários de 4.ª cl., Américo Martins, Gentil Calado Lunta, António Maria Pinto, Frederico Joaquim Troles e Brasilino António Rodrigues.

A Operários de 1.ª cl., grupo B: os Operários de 2.ª cl., Manuel Ribeiro e Fausto Duarte Oliveira.

A Operários de 2.ª cl., grupo B: os Operários de 3.ª cl., Manuel Pinto Meiro, Antero Silva Castro, António Maria Carvalho, António Matias e Manuel Amaral.

A Operários de 3.ª cl., grupo B: os operários de 4.ª cl., Mário Pinto Queiroz, Domingos Moreira Silva, Leandro de Sousa Lima, Manuel Rodrigues Paris, Manuel Ferreira, António Amaral, Manuel Santos Vieira Trindade, Justino Carvalho Máximo, José Afonso Oliveirinha e Joaquim António Calado.

A Inspectores de Secção: os Subinspectores de Secção, Abílio José Gomes, José Franco Camacho e Manuel José Pires.

A Agentes de Tráfego de 2.ª cl.: o Chefe de Secção, Abel Hopfer Romero e o Empregado principal, António Moreira Coelho.

A Chefes de Estação de 1.ª cl.: os Chefes de Estação de 2.ª cl., Amadeu Ramos, Armando Augusto Pereira de Faria, Armando da Conceição Ramires e João da Cunha Saco.

A Chefes de Estação de 2.ª cl.: os Chefes de Estação de 3.ª cl., Manuel Martins Júnior, Ezequiel Augusto dos Santos, Manuel Sena Valente, João Leite, Alberto Machado Barbosa, Manuel Ribeiro, Joaquim Alves da Mata, Joaquim Manuel Carvalheira Baptista, Jaime Valentim, Alexandre Oliveira Gomes, Camilo José Farias e Américo Leite Ferreira.

A Chefes de Estação de 3.ª cl.: os Factores de 1.ª cl., Manuel Coelho da Cruz, António Neves, Jaime da Costa, António Santos, Joaquim Norte Jordão, Inácio Marques dos Reis, José Ferreira, Joaquim Almeida Fazendeiro, António Valente Júnior, Alfredo Gomes, Armando Pereira Pires, António da Silva Júnior, Amândio Frederico Rodrigues Soares, José Alberto da Silva, José da Silva Nunes, António Salgueiro Alves e Abílio Rodrigues Marques.

A Factores de 1.ª cl.: os Factores de 2.ª cl., Ernesto de Almeida Vaz, Manuel da Costa Ferreira, Zacarias da Silva Marques, José Simão Serras, Artur José Monteiro, Manuel Azevedo dos Santos, José dos Santos Pimenta, João Tavares Pereira, Jacinto Lopes, Valentim Gonçalves Carvalho, Manuel Fernandes dos Santos, Manuel Bota Barreiros, Raul Maudsley Costa, José Coelho Campino, Manuel Simões, Albino Ribeiro de Araújo, Jaime Pereira Galvão, António Joaquim Gonçalves, Joaquim Neves Amaro, António da Conceição Vicente, Eduardo da Silva, Manuel Mateus, João Mendes Louro, João Jacinto Catarino, José Augusto Luís e Arlindo Henriques Pereira.

A Factores de 2.ª cl.: os Factores de 3.ª cl., António Ferreira Baptista, Manuel Nunes Faria, José

Teixeira dos Santos, José Carvalho Pinto, José da Costa Vieira, Daniel de Sousa Mendes Mota, Manuel Duarte Rosa Lopes Viana, Casimiro António de Sousa, Francisco Valentim da Silva Reforço, José da Costa, Manuel Ferreira Pimentel, Antero Fernandes, David Augusto Marques, Eugénio Ribeiro, José Humberto Rigueiro, Manuel Luciano António, Aires dos Santos Marques, Gil Isidoro Marques, Armindo Fernandes Velhinho, Horácio Nunes Ferreira de Sousa, Raul Gomes de Almeida, José de Sousa das Neves Lobo, Joaquim Augusto Vaz de Araújo, Manuel Mateus, António Pires da Silva, Luís António Silva Reforço, Jacinto Neto Vidigal, Luís Gonzaga Garcia, Adelino Nunes Eusébio, Noé Marques Mota, Manuel Madeira Neves, Arménio Marques Abelho, Manuel da Silva Antunes e Francisco Alves Geitoeira.

A Fiéis de Cais: os Conferentes de 1.ª cl., Albano Fernandes Conde, João Francisco, Manuel Fernandes, Adriano Rodrigues Polónio e Augusto Rodrigues Soares.

A Conferentes de 1.ª cl.: os Conferentes de 2.ª cl., Augusto Ferreira da Silva, José Lopes Garcia, António Carvalho Ratinho, António Ferreira, Dâmaso dos Santos Canhoto, António Nunes e Francisco Madureira Barbosa.

A Conferentes de 2.ª cl.: o Guarda-freios de 2.ª cl., António dos Santos; os Serventes de 1.ª cl., António Boleta Cunha, Alberto José da Costa Araújo e Manuel Ribeiro; e os Serventes de 2.ª cl., Romão Albano de Queiroz, Manuel da Costa Henriques e António Cardoso Vilela.

A Condutores de 1.ª cl.: os Condutores de 2.ª cl., Pedro Lopes Velho e António Dias da Costa.

A Condutores de 2.ª cl.: os Guarda-freios de 1.ª cl., António Maria Vidal, Custódio Maria da Silva, Francisco Raposo, Eduardo Peixinho, José Mendes Infante, António Garcia Pereira Gordo, José da Cruz Patarata e Manuel dos Santos Dias.

A Guarda-freios de 1.ª cl.: os Guarda-freios de 2.ª cl., António da Costa, Amado dos Santos, António Félix de Almeida, Manuel António Ribeiro, Francisco Pedro, Antero Matias Fonseca, António Pinto, José Alves, Camilo de Araújo e José da Silva Afonso Forte.

A Guarda-freios de 2.ª cl.: os Serventes de 2.ª cl., João Braz da Graça e Eduardo Cardoso.

A Revisores de bilhetes de 1.ª cl.: os Revisores de bilhetes de 2.ª cl., Isaac Silva e Joaquim de Sousa Gião.

A Revisores de bilhetes de 2.ª cl.: os Revisores de bilhetes de 3.ª cl., Manuel Gonçalo Machado e João Dias Marques.

A Revisor de bilhetes de 3.ª cl.: o Guarda-freios de 2.ª cl., António Vieira de Sousa.

A Capatazes de manobras de 1.ª cl.: os Capatazes de manobras de 2.ª cl., José Fernandes Júnior, Virgílio Ferreira Ramos, Amílcar Alves e José Teixeira Pereira.

A Capatazes de manobras de 2.ª cl.: o Agulheiro de 1.ª cl., António Augusto Branquinho; e os Agulheiros de 2.ª cl., Manuel do Rosário Casquilho, Olímpio de Sousa Júnior e José Alfredo Pinto.

A Agulheiros de 1.ª cl.: os Agulheiros de 2.ª cl., João Esteves Baptista, Jerónimo Pacheco, João Cabrita, José Maria, Agostinho Pereira Alves, José Manuel Preguiça, Cândido Pinto Casimiro, António Francisco Ferreira e Alberto Sousa Ferro Charneira.

A Agulheiros de 2.ª cl.: os Agulheiros de 3.ª cl., Henrique Ribeiro Santos, Armindo Rafael Ramos, Alberto José Vidal, Augusto Leite de Azevedo, Joaquim dos Santos Guerreiro, Francisco Fernandes Quintino, Francisco Fonseca de Andrade, Luís Landeiro, José de Almeida Alves, Manuel Gonçalves do Rosário, Valentim José de Carvalho, Maurício Ribeiro, Domingos da Silva, Laurentino das Dores Caleiras, Joaquim de Sousa, António Cunha, João Heitor, Joaquim de Matos Machado, Manuel da Costa Gomes, José Marques Vaz, Francisco Pires Martins, António Baleiras dos Santos e Joaquim Campos Solinho.

A Agulheiros de 3.ª cl.: o Porteiro Manuel Pedro de Sousa; e os Serventes de 1.ª cl., José da Silva' José Pereira, Evaristo Ramos Torres, José de Oliveira, Domingos Gomes de Oliveira, Eugénio Lopes Grilo, António Vitorino Lopes, Manuel Pereira Mascarenhas, Manuel Pinto Leal, António Marques Ribeiro, Manuel Correia, Manuel Maria Pereira Tojeira, Manuel da Costa, Joaquim António, Manuel Pinto, António Fernandes Cunha, Abílio da Silva Ferreira, Joaquim Noruegas Carrapato, Luís Pedro Simões e Albino do Nascimento Pires Bordalo.

A Porteiros de estação: os Serventes de 1.ª cl., Joaquim Gomes da Costa, Armindo da Silva Monteiro e Maurício José de Faria.

A Chefe de cantão de telecomunicações de 1.ª cl.: o Chefe de cantão de telecomunicações de 2.ª cl., Samuel Dias de Carvalho.

A Chefes de cantão de telecomunicações de 2.ª cl.: os Electricistas de telecomunicações de 1.ª cl., Manuel Bernardo e Joaquim Marques dos Santos.

NA CAPA:

Foto de José Martins da Silva, de Évora

Menção Honrosa do nosso Concurso Fotográfico.