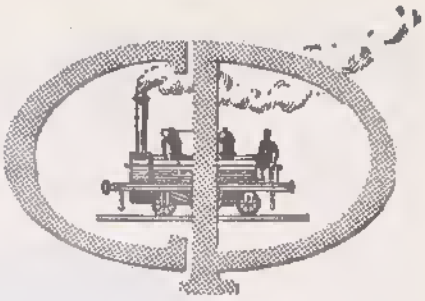
Boletim da C. P.

Numero 447

Setembro de 1966.

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

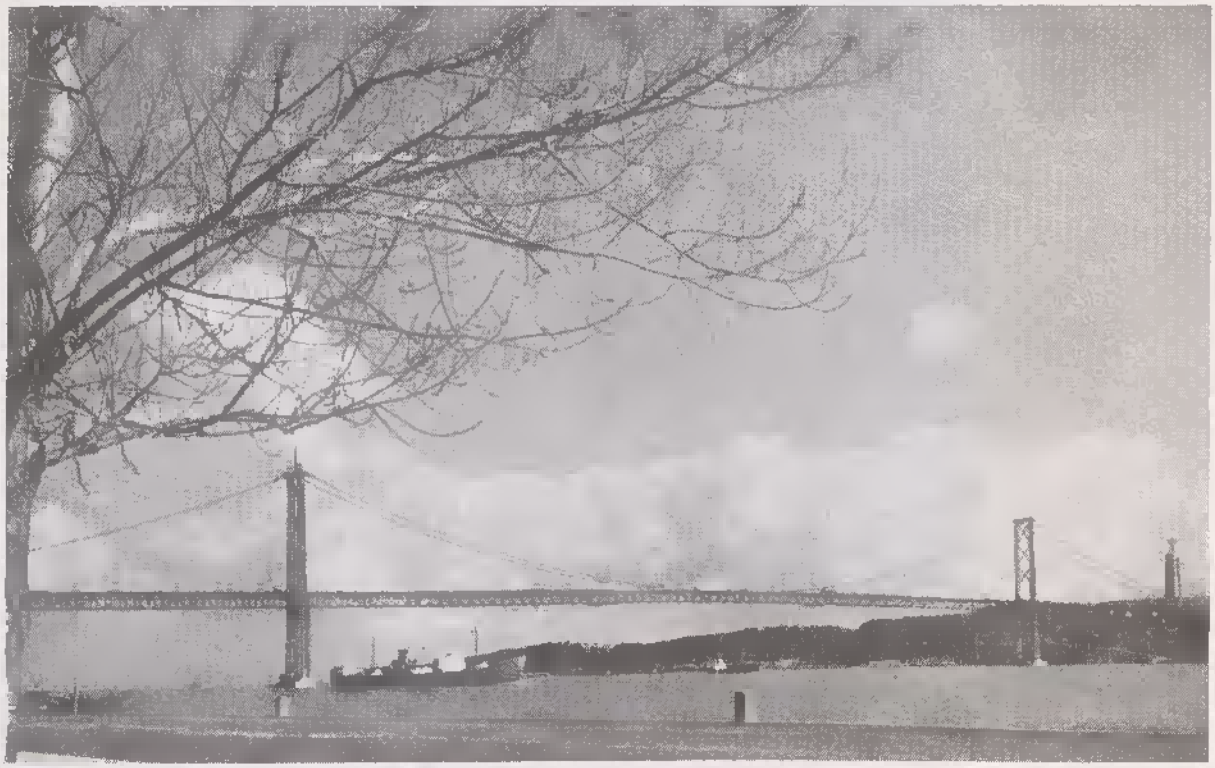
N.º 447 • SETEMBRO 1966 • ANO XXXVIII • PREÇO 2$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES
EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

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

A PONTE SALAZAR,
sonho secular tornado realidade



EVENTO do mais elevado significado histórico na vida nacional, foi a solene inauguração, em 6 de Agosto último, da monumental «Ponte Salazar», a estreitar Lisboa à Outra Banda do rio Tejo. A grandiosa obra-de-arte que teve o concurso valioso da técnica e da mão-de-obra nacionais, prevê a ulterior travessia ferroviária, por via dupla electrificada, em tabuleiro inferior.

Considerada das maiores pontes do Mundo e a mais gigantesca obra pública executada em Portugal, o feliz empreendimento que culmina um ciclo notável de melhorias destinadas a assinalar o 40.º aniversário da Revolução Nacional — concretiza, assim, um ambicionado sonho ancestral posto em projecto, pela primeira vez, em 1876, por Miguel Pais, e agora materializado pelo Governo de Salazar.

Como todos os portugueses d'Aquém e d'Além-Mar, também nós ferroviários vibramos de orgulho com esta obra ímpar de engrandecimento económico e social e nos congratulamos, patriòticamente, com a hora alta que o País viveu ao inaugurar-se tão esbelta Ponte — padrão do progresso da técnica ao serviço da humanidade e símbolo da confiança de todos nós no porvir esplendoroso da Pátria.

Prof. Doutor **Ruy Ulrich**

Com a morte do Prof. Doutor Ruy Ennes Ulrich, ocorrida em Junho pretérito, desapareceu uma das figuras mais eminentes do quadro de valores da ferrovia nacional. Na C. P. foi, durante muitos anos, Presidente do Conselho de Administração e da Comissão Executiva da Companhia e actualmente era seu Presidente Honorário. Prestou à Empresa e ao País relevantes serviços — particularmente a de tornar portuguesa a nossa Companhia, libertando-a da tutela de estrangeiros. O seu nome ficará indissolùvelmente ligado ao caminho de ferro.

O Conselho de Administração, pela palavra autorizada do seu Presidente, consignou um voto de profundo pesar pelo falecimento do ilustre e prestigioso dirigente ferroviário. O sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo ao expressar esse voto, recordou os altos serviços prestados pelo falecido não só à Companhia mas também à Nação, como ilustre homem público que foi.

Inclinemo-nos perante a sua memória em sentido preito de homenagem, de saudade e de gratidão.

In memoriam

QUANDO, entre 1924 e 1925, tive a honra de ocupar fugaz e provisòriamente, um lugar no Conselho de Administração e na Comissão Executiva da C. P., já o Doutor Ruy Ulrich dominava os assuntos do Conselho com a sua alta estatura de economista. Especialmente preparado para administrar Sociedades Anónimas ele foi na C. P., como em muitas outras Sociedades, um mestre incontestado de problemas administrativos. Foi aquilo que os londrinos chamam um *city man*, alguém que não tendo interesses directos nas Empresas tem contudo a técnica de as bem administrar. São cada vez mais raros estes valores porque também é cada vez mais raro o espírito da sociedade anónima. A evolução das estruturas empresariais traduz, cada dia mais acentuadamente, a transformação da economia privada em economia pública ou semi-pública. Com a morte do Doutor Ruy Ulrich desaparece um dos últimos grandes directores de empresa deste período de transição.

Foi no Conselho de Administração da C. P. que eu o conheci. Conhecendo-o o admirei e admirando-o me tornei seu amigo. Com ele colaborei depois como engenheiro consultor do Comité de Paris e mais tarde como Secretário-Geral. Foi o Doutor Ruy Ulrich, com a sua especial preparação jurídica, que iniciou em 1928 as negociações para um arranjo com os credores externos da Companhia — os seus obrigacionistas — que então exigiam o pagamento em ouro do serviço das obrigações. Foi a sua orientação que desde então se seguiu nos tribunais franceses, com sorte incerta durante anos, e que afinal se completou com êxito em 1947. Tive o privilégio de seguir todos os trâmites desta dificílima operação que, finalizada por outros, deve à sua orientação inicial ao Doutor Ruy Ulrich. Assim se tornou portuguesa uma Companhia que, desde 1893, vivia sob a tutela de estrangeiros. Foi um dos serviços mais importantes realizados como Presidente do Conselho de Administração pelo Doutor Ruy Ulrich, mas muitos outros se lhe ficaram devendo, todos focando a grandeza da Companhia.

Apenas saliento este, pela repercussão nacional que comporta, e relembrando-o julgo honrar a sua memória, pois este homem notável nas múltiplas facetas da sua actividade, ficará no nosso respeito, na nossa admiração e na nossa saudade, ligado à Companhia pelo trabalho que nela produziu, sempre com uma elegância de espírito e de maneiras que se não podem olvidar.

Talvez seja o Engenheiro Lima Henriques e eu próprio os únicos que restam podendo, com perfeito conhecimento, falar acerca do Homem notabilíssimo que acaba de nos deixar.

O meu testemunho aqui fica — sem brilho, modestamente, mas com uma incontida emoção.

ANTÓNIO BRANCO CABRAL

OS VENCIMENTOS DO PESSOAL FERROVIÁRIO

são aumentados na média de 15,7 por cento desde 1 de Setembro

TOTAL DOS ENCARGOS: 90 MIL CONTOS ANUAIS

A direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários foi recebida, na tarde de 25 de Agosto findo, pela Administração da Companhia, a fim de lhe ser dado conhecimento do aumento de vencimentos do pessoal do quadro tabelado, os quais entrarão em vigor a partir de 1 de Setembro.

Depois de o sr. prof. dr. Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração, ter explicado os princípios a que presidiu o estudo elaborado e chamado a atenção para o facto de o aumento contemplar igualmente, de acordo com os regulamentos em vigor, os reformados e pensionistas, seguiu-se a apresentação do estudo por um dos administradores presentes.

Foi dito que, considerada a variação dos índices de preço do consumidor nas cidades de Lisboa, Porto e Coimbra, entre 1961, data do último aumento, e 1965, e consideradas ainda as condições particulares do pessoal do caminho de ferro, foi admitida a percentagem de 11,7 % como representativa do agravamento do custo de vida. A média ponderada dos aumentos efectuados é de 15,7 %.

No que se refere aos reformados e pensionistas, que, em relação ao período de 1955-61, beneficiaram, por excesso, de um aumento de 20 %, foi também dito que se estabeleceu agora um aumento uniforme de 10 %, o qual, conjugado com o primeiro, cobre, com razoável margem, o agravamento do custo de vida entre 1955 e 1965.

Este novo aumento fica incluído no vencimento do pessoal (não se considerando, portanto, como subsídio), pelo que passará a contar para efeitos de reforma e de prestação de horas extraordinárias.

Segundo informação fornecida à Imprensa pela União dos Sindicatos Ferroviários, este aumento acarreta um novo encargo anual da ordem dos 90 mil contos.

Escalas e categorias do pessoal abrangido

A ESCALA 1 corresponde a categoria de guarda de passagem de nível de 3.ª classe; ESCALA 2: guarda de passagem de nível de 2.ª classe; ESCALA 3: guarda de passagem de nível de 1.ª classe; ESCALA 3-A: auxiliar feminina; ESCALA 4: servente de 3.ª classe; ESCALA 5: assentador de 2.ª classe e servente de 2.ª classe; ESCALA 6: assentador de 1.ª classe, guarda de passagem de nível (homem), marinheiro de 2.ª classe, porteiro de estação e servente de 1.ª classe; ESCALA 7: agulheiro de 3.ª classe, ajudante de revisor de material, caixeiro de 3.ª classe, capataz de manutenção, condutor de dresina, contínuo de 2.ª classe, fiel de armazém de 3.ª classe, guarda-fios de 2.ª classe, guarda-freios de 2.ª classe, marinheiro de 1.ª classe, operário de 4.ª classe do grupo B e soldador de fiadores de 2. classe; ESCALA 8: agulheiro de 2.ª classe, bilheteira de 2.ª classe, caixeiro de 2.ª classe, conferente de 2.ª classe, contínuo de 1.ª classe, factor de 3.ª classe, fiel de armazém de 2.ª classe, fogueiro de 2.ª classe, fogueiro de via fluvial de 2.ª classe, guarda-freios de 1.ª classe, revisor de bilhetes de 3.ª classe, revisor de material de 3.ª classe e subchefe de distrito; ESCALA 9: agulheiro de 1.ª classe, auxiliar de escritório de 2.ª classe, capataz de manobras de 2.ª classe, guarda-fios de 1.ª classe, motorista de 3.ª classe, operário de 3.ª classe do grupo B, operário de 4.ª classe do grupo A, soldador de fiadores de 1.ª classe, subchefe do pessoal menor e telefo-

nista de 2.ª classe; ESCALA 10: agulheiro de posto, bilheteira de 1.ª classe, caixeiro de 1.ª classe, capataz de manobras de 1.ª classe, chefe de distrito, condutor de 2.ª classe, conferente de 1.ª classe, electricista de telecomunicações de 3.ª classe, fiel de armazém de 1.ª classe, fogueiro de 1.ª classe, fogueiro de via fluvial de 1.ª classe, revisor de bilhetes de 2.ª classe e revisor de material de 2.ª classe; ESCALA 11: auxiliar de escritório de 1.ª classe, caixeiro principal, factor de 2.ª classe, motorista de 2.ª classe, operário de 2.ª classe do grupo B, operário de 3.ª classe do grupo A e telefonista de 1.ª classe; ESCALA 12: bilheteira principal, chefe do pessoal menor, condutor de 1.ª classe, electricista de telecomunicações de 2.ª classe, fiel de cais, maquinista de 3.ª classe, recebedor de materiais de 2.ª classe e revisor de bilhetes de 1.ª classe; ESCALA 13: chefe de armazém de 2.ª classe, chefe de lanço de 2.ª classe, encarregado florestal, escriturário de 3.ª classe, motorista de 1.ª classe, operário de 1.ª classe do grupo B, operário de 2.ª classe do Grupo A, recebedor de materiais de 1.ª classe, revisor de material de 1.ª classe e subencarregado de armazém de víveres; ESCALA 14: ajudante de preparador, chefe de armazém de 1.ª classe, condutor principal, desenhador de 3.ª classe, electricista de telecomunicações de 1.ª classe, factor de 1.ª classe, maquinista de 2.ª classe, maquinista de via fluvial de 2.ª classe e revisor de bilhetes principal; ESCALA 15: chefe de lanço de 1.ª classe, encarregado de cadastro, encarregado de obras de 2.ª classe, enfermeiro de 2.ª classe, escriturário de 2.ª classe, fiel de tesouraria de 2.ª classe, fiscal do pessoal da revisão de bilhetes, fiscal do pessoal de trens, fiscal da revisão de material, maquinista de 1.ª classe, maquinista de via fluvial de 1.ª classe, mestre de via fluvial e operário de 1.ª classe do grupo A; ESCALA 15-A: chefe de estação de 3.ª classe; ESCALA 16: chefe de brigada do grupo B, chefe de cantão de obras metálicas de 2.ª classe, chefe de cantão de telecomunicações de 2.ª classe, desenhador de 2.ª classe, encarregado de armazém de víveres, escriturário de 1.ª classe, fiel de tesouraria de 1.ª classe, maquinista principal e verificador de receitas; ESCALA 17: chefe de estação de 2.ª classe, chefe de lanço principal, encarregado de obras de 1.ª classe, enfermeiro de 1.ª classe e preparador; ESCALA 17-A: chefe de secção; ESCALA 18: chefe de brigada do grupo A, chefe de cantão de obras metálicas de 1.ª classe, chefe de cantão de telecomunicações de 1.ª classe, desenhador de 1.ª classe e encarregado geral de obras de 2.ª classe; ESCALA 19: chefe de estação de 1.ª classe, chefe de maquinistas, contramestre de 2.ª classe do grupo B, desenhador principal, enfermeiro principal, fiscal de armazém de víveres e subchefe de escritório; ESCALA 20: adido técnico de 3.ª classe, agente de tráfego de 2.ª classe, chefe de estação principal, encarregado geral de obras de 1.ª classe, inspector de receitas de 2.ª classe, pagador, subinspector de material circulante, subinspector do pessoal de trens e da revisão de bilhetes e subinspector de secção de exploração; ESCALA 21: contramestre de 1.ª classe do grupo B e contramestre de 2.ª classe do grupo A; ESCALA 22: adido técnico de 2.ª classe, contramestre de 1.ª classe do grupo A e subchefe de depósito; ESCALA 23: agente de tráfego de 1.ª classe, chefe de escritório, contramestre principal, inspector de via fluvial, inspector das instalações eléctricas, inspector de obras metálicas, inspector de receitas de 1.ª classe, inspector de secção de exploração, inspector de telecomunicações, inspector de material circulante, inspector do pessoal de trens e da revisão de bilhetes e subchefe de secção de via e obras; ESCALA 24: adido técnico de 1.ª classe e chefe de depósito; ESCALA 24-A: adido técnico principal, chefe de secção de via e obras de 2.ª classe, inspector de tracção e inspector principal de secção de exploração; ESCALA 25-A: chefe de secção de via e obras de 1.ª classe e inspector de contabilidade; ESCALA 26: inspector de zona de exploração, inspector de zona de material e tracção e inspector de zona de via e obras.

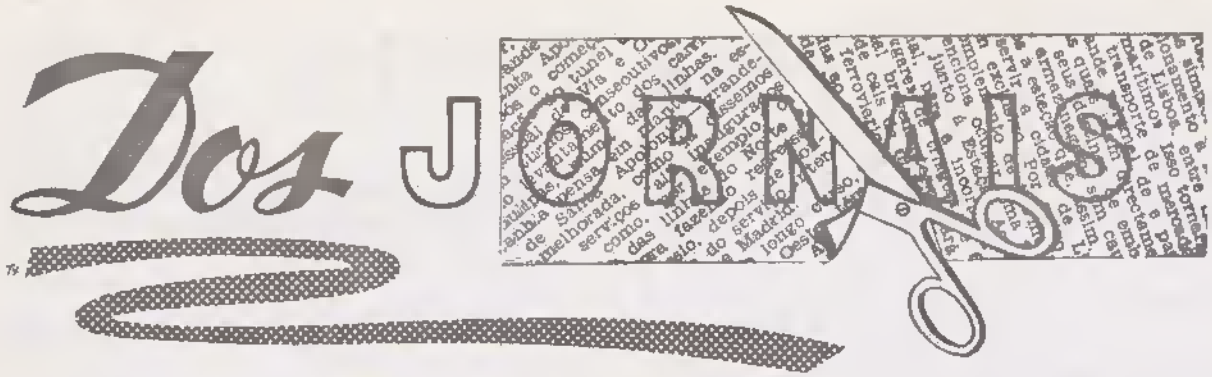
OS NOVOS VENCIMENTOS

Escalas	Vencimento actual (Desde 1/2/61)	Vencimento a partir de 1/9/66	Percentagem do aumento
1	425$00	550$00	29,4
2	525$00	650$00	23,8
3	625$00	750$00	20
3-a	750$00	900$00	20
4	900$00	1.200$00	33,3
5	1.050$00	1.300$00	23,8
6	1.200$00	1.400$00	16,6
7	1.300$00	1.500$00	15,4
8	1.400$00	1.600$00	14,3
9	1.500$00	1.700$00	13,3
10	1.550$00	1.750$00	12,9
11	1.700$00	1.950$00	14,7
12	1.750$00	2.000$00	14,3
13	1.850$00	2.100$00	13,5
14	2.000$00	2.250$00	12,5
15	2.100$00	2.350$00	11,9
15-a	2.250$00	2.550$00	13,5
16	2.350$00	2.650$00	12,8
17	2.450$00	2.750$00	12,2
17-a	2.600$00	2.950$00	13,8
18	2.750$00	3.100$00	12,8
19	2.950$00	3.300$00	11,9
20	3.100$00	3.500$00	12,9
21	3.400$00	3.800$00	11,8
22	3.500$00	3.950$00	12,8
23	3.600$00	4.050$00	12,4
24	3.850$00	4.300$00	11,7
24-a	4.200$00	4.700$00	11,9
25-a	4.800$00	5.400$00	12,5
26	5.400$00	6.050$00	12

Reformados e pensionistas

Os reformados e pensionistas que desde 1-2-61, estão beneficiando do aumento uniforme de 20%, passam, agora, a ter um novo aumento de 10 %.

A reunião demorou cerca de uma hora, tendo os dirigentes sindicais agradecido a atenção tida para com os representantes do pessoal e as explicações claras que lhes foram prestadas.



A EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA NA ECONOMIA NACIONAL

As notícias vindas a público ùltimamente sobre as aquisições avultadas de locomotivas e carruagens para as nossas linhas férreas, cujas encomendas foram já colocadas, atestam que a política de valorização e modernização nesse sector das actividades nacionais prossegue com largueza crescente. É com interesse sempre desperto que a opinião pública acolhe tais informações, de tal modo a exploração ferroviária se reflecte nas aspirações colectivas de quaisquer sectores. Mas é com especial atenção que os meios económicos acompanham a marcha desse ramo de actividades, na certeza de que os seus progressos e os seus êxitos se identificam com os da própria economia portuguesa no conjunto complexo de todos os valores que a determinam.

Veio a público, entretanto, o relatório da Companhia concessionária da quase totalidade da rede metropolitana — e nele se podem verificar os frutos de uma orientação administrativa eficiente e dinâmica, que cuida simultâneamente dos interesses da empresa e dos interesses gerais do País, que atende às exigências imediatas da economia da exploração mas trabalha decididamente, também, para o seu futuro. Os resultados de 1965 são notáveis, na verdade, sob muitos aspectos — e justificam que a opinião do País os conheça e os aprecie nas suas positivas expressões.

As receitas totais da C. P. ultrapassaram pela primeira vez, no ano passado, um milhão de contos, cifrando-se especificadamente em 1010 milhões de escudos. O resultado do exercício, embora mantendo-se ainda negativo, como é característico deste ramo de actividades em quase todos os países, foi sensìvelmente desagravado em relação aos anos anteriores. O *deficit* final, com efeito, reduziu-se a 15 310 contos, ou seja, menos 8400 do que no ano anterior. A relativa melhoria, que é mais de apreciar se a considerarmos em equação com a economia geral do País em 1965, procede do resultado de exploração, em que o saldo negativo foi apenas de 65,4 milhares de contos, ao passo que em 1964 atingira 86,7 — ao mesmo tempo que avultavam as «despesas de primeiro estabelecimento» que, como é óbvio, envolvem efectiva valorização de património da rede, com interesse para todo o País. Entretanto, a melhoria do resultado de exploração baseou-se no facto de as receitas totais crescerem mais acentuadamente do que as despesas de exploração, dilatando-se as primeiras em quase 43 milhares de contos e as segundas em 21,7 milhares de contos.

O relatório documenta os factores desta evolução administrativa francamente meritória com inúmeras informações de interesse para o largo público. Importará saber-se, por exemplo, que as receitas do transporte de passageiros aumentaram em 43,9 milhares de contos no ano transacto, o que corresponde a uma taxa de variação de mais de 8 por cento; o transporte de passageiros está a prevalecer cada vez mais acentuadamente sobre o transporte de mercadorias como fonte de receita; as receitas do transporte em grande velocidade ganham crescente relevo sobre as de pequena velocidade; os percursos do material tractor eléctrico crescem ràpidamente em relação aos do material propulsionado a *diesel*, óleos e carvão, consagrando os frutos da modernização em curso. Em suma: o sistema ferroviário está a apresentar-se cada vez mais definidamente, no conjunto das actividades nacionais, como força impulsionadora de progresso económico e social, instrumento dinâmico do desenvolvimento que importa prosseguir com firmeza e em que o caminho de ferro terá missão relevantíssima a cumprir.

(Do *Jornal do Comércio*)

LENDAS E TRADIÇÕES

A LENDA DE SALÚQUIA

Por FRANCISCA GAMA

PRATICANTE DE ESCRITÓRIO DO SERVIÇO DE COORDENAÇÃO E CONTROLO DO MOVIMENTO

Tu que és um viajante, que todos teus fins de semana pegas no teu saco, já alguma vez fostes a Moura?

Não sabes onde fica Moura? Pois bem! Escolhe um dia de Verão e pela tarde, com o sol ainda a queimar o horizonte, quando a brisa suave do entardecer já se adivinhar por entre as folhas móveis das árvores, vai até ao Alentejo, a essa charneca árida e florida, como lhe chamou Florbela Espanca.

Repara! Para trás ficaram os ramos dos pinheiros, os altos eucaliptos. Aqui só há trigo, papoulas e sede. Até o sol é diferente: bola de fogo fixa no azulado céu, calor sufocante embrulhado na luz pálida do poente.

E o comboio segue a sua marcha, como a marcha inexorável do tempo. A planície estende-se aos teus curiosos olhos, como ouro aos olhos famintos do avarento.

Enfim, estás cansado, mas chegastes. Ouves? É qualquer coisa de belo, que te entrou pelos ouvidos, passou ao cérebro e enebriou-te o coração. Lindas toadas alentejanas te saúdam. Benvindo viajante: — *Lá vai Serpa, lá vai Moura e as Pias ficam no meio!...*

Não pares! Não queres continuar? Deixa o feitiço das canções e desprende-te das suas malhas. Vem por essas ruas branquinhas e sinuosas e respira o ar que parece bálsamo para uma alma sedenta de paz como a tua. Sim, vem por essas ruas que contam um passado ledo e mortífero. Ledo, porque nelas passaram sedas escarlates e turbantes reluzentes. Mortífero, porque a espada do cruel sarraceno, deixou sangue na calçada. Mas tu queres viver melhor esse passado? Queres viver ao lado de mouros, de sedas escarlates e de espadas sangrentas? Então desce a rua, sobe a encosta velhinha e entra no castelo. Sobe. Cuidado! As almas, sombras dum além, guardam ciosamente essas paredes, como leoa carnívora guarda seu filho na selva. Não tentes destruir sequer uma pedra, porque mil vozes te amaldiçoarão!

Que escuro! Que frio! Mas serás tão surdo que não ouves as preces de seus remotos moradores? Ei-los. Escuta-os: — «*Alá, Alá, vela por nós, vela por nosso povo, guerra e fogo a esses perros malditos, a esses cães raivosos*».

Sim! Alá era seu dono e senhor, ele continua a guiar teus passos como outrora guiou o dos seus súbditos e será teu cicerone nesse castelo deserto e frio.

Já alcançastes o cimo. Ficastes mudo? Que esperavas ver senão casas, ruas, campos, céu e nuvens? De certo! Tudo é igual, mas tão diferente. Mas, porque tremes? Tens frio? Fechas os olhos? Ah! Já sei. Alguém começou a sussurrar aos teus ouvidos a linda lenda de Salúquia. Não faças perguntas, não digas nada, adormece, deixa a brisa acariciar-te o rosto e sonha um pouco. Repousa sereno nos braços de Morfeu que Alá contar-te-á a história, a linda história de Salúquia.

* * *

SALÚQUIA, bela princesa moura, de olhos negros como a noite, rosto moreno como a terra, alta e elegante como pinheiro solitário na encosta bravia.

Alegre como bela, sua voz de rouxinol elevava-se na aurora rubra do amanhecer. Mãos de fada bordavam com amor o seu lençol de noivado, com rendas preciosas, dignas de Salúquia, filha de Eslam, Senhor de Arúcis-Vétus. Cada dia que passava, cada sol a morrer no ocaso, eram alegrias para a bela moura. Quantos mais sóis e luas passados, menos dias para desposar Bráfama, noivo adorado do seu coração de rainha.

Os dias dos esposais surgiram belos como belos eram os sonhos da princesa. Vestida com a mais bela e rica túnica, com véus transparentes cobrindo seus cabelos de azeviche, Salúquia e Fátima, sua aia, mal deixaram romper por entre as nuvens rosáceas do alvorecer o sol radioso da sanguínea aurora. Com as vestes ao vento, mão sobre os olhos à prescutar os horizontes, ansiosa por ver surgir na árida estrada aquele por quem seu coração chamava.

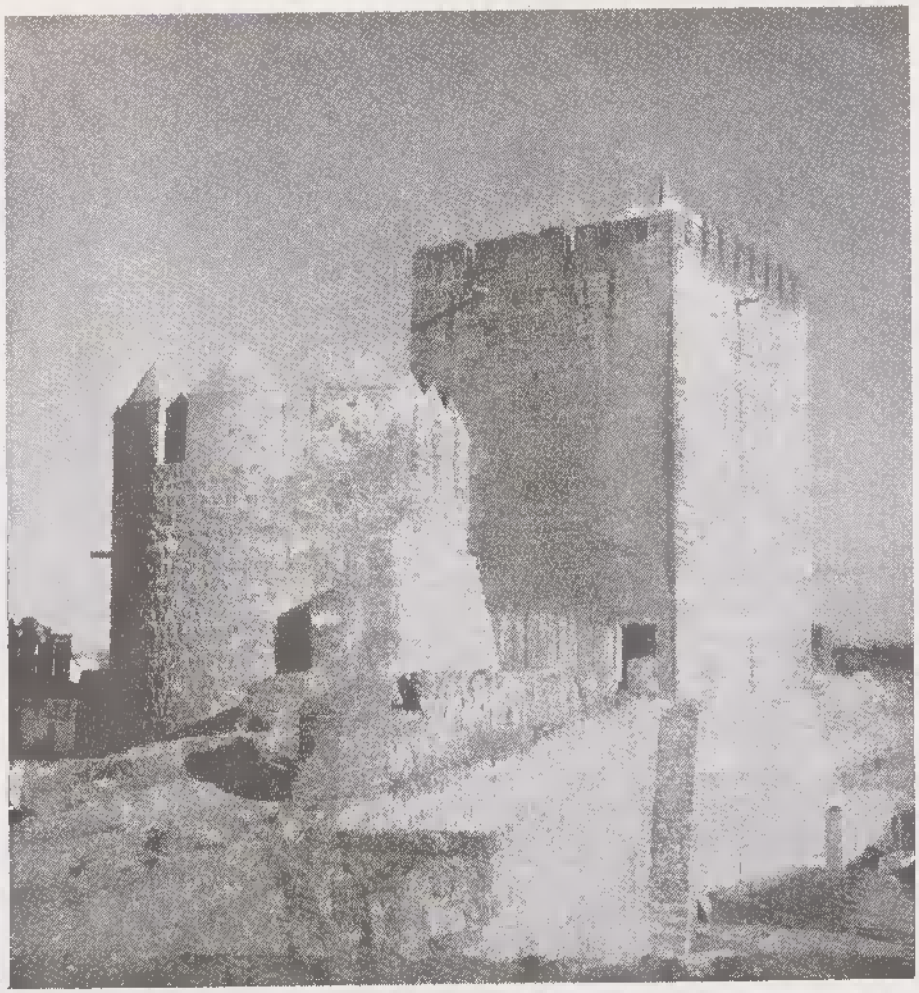
Já o sol morria agonizante para ir dar luz a outro Mundo, quando Bráfama e sua comitiva se puseram a caminho. Chegariam no dia seguinte à terra de Eslam, grande Arúcis-Vétus.

O príncipe ia contente. Todo ele era força, virilidade. Jamais olhos brilharam como diamantes, senão os seus, jamais coração fora mais ledo que o seu. Ao passar por entre silvas, uma rosa branca e linda espreitou. Colhendo-a dum golpe escondeu-a numa das pregas do seu manto e cioso de seu tesouro guardou-a para a noiva; seria o seu presente mais humilde de noivado.

Mas eis que o sol se escondeu na nuvem e a sombra invadiu a terra. Não era ainda a sombra do anoitecer, nem nuvem do céu, mas sim nuvem de poeira escaldante

e sombra de cavalos velozes correndo como o vento.

Bráfama ficou mudo, seu coração deixou de palpitar, seus olhos ficaram tristes como o pôr do sol no ocaso, sua alma negra como a treva: — Cristãos! Soaram as espadas, reluziram no ar os aços, relincharam os cavalos, corriam outros arrastando o cavaleiro na queda, jorrava sangue das selas, coagulando-se com o pó. Anoitecia quando Bráfama num último suspiro saudou Salúquia, como a desposá-la no seu leito de noivado.



Moura — Torre de Menagem e Torre Mourisca

Agora a aurora brilhava com todo o esplendor, o sol já ia alto curvando-se na abóbada celeste, mas a moura continuava a esperar, inquieta como a onda agitada do mar. As horas passavam, o sino dera há muito as doze badaladas do meio-dia.

Ei-los! Grita a princesa sufocada e extasiada pela luz dos turbantes doirados e mantos brilhantes que iluminavam a estrada.

«Corre Fátima. Que se abram os portões, que jorre o néctar, que haja música, que haja carne, que se desçam as pontes, avistei o meu Senhor.»

Pesados portões descerraram seus cadeados, pontes levadiças se desceram, gritos de júbilo soaram.

Que foi? Por que gritou Salúquia? Gritou porque descobriu que fora traída, não eram seus irmãos, mas sim cristãos envoltos nas roupas de seu Bráfama e dos seus. Era tarde. Nada poderia deter aquela horda de famintos de sangue e sedentos de fé, inspirados no ideal altíssimo do Senhor.

— *«Fátima! Dá-me a chave desta torre.»*

Soara firme e metálica a voz da linda sarracena, como pedra caindo nas águas tranquilas do lago. Depois, olhando o céu querido, beijando Bráfama em pensamento e cerrando a chave em sua mão real, dum impulso jogou-se da torre mais alta do castelo.

Jaz inerte e bela na morte como o fora em vida. As vestes lindas manchadas de sangue acariciam o solo árido e avermelhado do pátio.

E ele, o cristão odiado, descobrindo-se do manto de Bráfama, ajoelha-se e respeita aquela princesa, já que não pensara respeitá-la em vida. Mas eis que de uma das dobras do manto, rosa branca e linda cai sobre os lábios manchados de sangue da soberana de Arúcis-Vétus. A profecia cumprira-se. Bráfama desposara Salúquia nos braços de Alá e Arúcis-Vétus caíra no jugo dos cristãos.

* * *

Que foi? Sonhástes? Talvez! Mas o passado não existe, e tu pertences ao presente. Já não é Arúcis-Vétus, porque o seu povo em memória daquela que preferiu a morte à desonra, mudou-lhe o nome para Moura.

Mas repara. É tarde, são horas de voltar. Tens sede? Sim, o calor é grande, no pátio do castelo outrora havia uma fonte, a fonte da água do castelo. Hoje essa fonte não existe, pois como tudo, também mudou. Mudou e continua a correr longe da vila, nos Pisões. É pena ser tão tarde, mas um dia se quiseres voltar passas por lá e bebe dessa água fresquinha, da qual talvez a linda moura bebesse e que embelezando os Pisões, refrescou Moura.

Mas apressa-te! Toma o comboio. Fecha os olhos e poderás então dormir, sonhando com Moura, com Salúquia e com Bráfama, envoltos num abraço de saudade da sua Arúcis-Vétus...

Dois notáveis certames internacionais a que concorrem ferroviários portugueses

DE FOTOGRAFIA (na SUÉCIA)

DE FILATELIA (no LUXEMBURGO)

Sob os bons auspícios da Federação Artística e Intelectual dos Ferroviários (FISAIC) promoveram este ano as representações nacionais da Suécia e do Luxemburgo, como largamente temos noticiado, concursos internacionais de fotografia e de filatelia extensivos a ferroviários filiados na organização máxima internacional, respectivamente, em Gotemburgo, de 3 a 18 de Setembro e no Luxemburgo, de 30 de Setembro a 3 de Outubro.

Ao primeiro daqueles certames — que decorrerá no Museu Röhsska e para o qual se fez um extenso convite a ferroviários europeus para estarem presentes, proporcionando-lhes condições de alojamento e pensão assaz módicos — concorreram, por intermédio do *Boletim da C. P.*, cinco ferroviários que apresentaram produções de alto nível artístico, em fotografias a preto e branco e em diapositivos, sob tema livre, susceptíveis de alcançarem merecidos galardões ou pelo menos de assegurarem condignamente a representação justamente pretendida do nosso Caminho de Ferro.

Os concorrentes nacionais foram os srs.:

Prof. Eng. André Navarro, chefe de serviço da Direcção da Exploração
Dr. Carlos de Albuquerque, chefe do serviço Comercial e do Tráfego
Armando Ginestal Machado, adido técnico principal da Região Norte
Carlos Marques, inspector reformado do Material e Tracção
António José de Matos Pereira, factor de 1.ª classe, em Mirão (Douro)

Para a Exposição Filatélica do Luxemburgo concorreram dois ferroviários, conhecidos coleccionadores de reputado mérito, os srs.:

David Lopes dos Santos, chefe de escritório da Contabilidade e Finanças
e António do Nascimento Pinto, chefe de secção dos Serviços Centrais da Exploração

Este último certame que se promove sob a orientação pessoal do ilustre Secretário-Geral dos Caminhos de Ferro do Luxemburgo, o dr. Emile Schlesser, que é simultâneamente o Presidente Geral da FISAIC, abrange, também, uma exposição, em manequins, de fardamentos de Chefes de Estação dos países europeus concorrentes — e ainda de Israel — e uma outra exposição de documentação publicitária turística ferroviária, sob a forma de cartazes, de desdobráveis, de prospectos e de brochuras — para ornamentação do pavilhão destinado

a cada país e para distribuição aos visitantes que o desejarem. À frente de cada pavilhão nacional estará uma *hotess*, vestida ao preceito regional do País concorrente, para prestar informações aos forasteiros.

A organização desta grandiosa «expo» promoveu uma concentração de ferroviários, convidados das diversas redes concorrentes, a preços de hospedagem bastante acessíveis.

A C. P. estará representada no certame — que já se antevê magnífico — através das valiosas colecções dos dois colegas atrás citados — e com um manequim a envergar o fardamento de inverno de um Chefe de Estação de 1.ª classe. Igualmente figurará diverso material turístico publicitário da Companhia e do Secretariado Nacional da Informação, cuidadosamente seleccionado para o efeito.

Estamos convictos de que tanto para a Suécia como para o Luxemburgo se assegurou uma representação apreciável dos ferroviários portugueses — em valor, que não em número. E isso é o que mais importa, pois é sabido que nestes certames o que prevalece, lògicamente, é a qualidade do mostruário e não a quantidade indistinta dos seus concorrentes.

Encerra-se assim, neste mês de Setembro, um ano — o primeiro — de participação dos ferroviários da C. P. nas actividades da FISAIC. Através destes dois certames — os únicos realizados neste exercício, pois o anunciado Festival do Folclore, em Belgrado, foi anulado por ausência geral de inscrições — concluir-se-á termos ingressado na organização internacional da maneira mais auspiciosa, servindo assim o prestígio da Companhia e simultâneamente o interesse de alguns colegas que há muito pretendiam, sem o poderem, participar em exposições e concursos do nosso meio, além-fronteiras. É certo que isso contraria alguns dos nossos que nunca aceitaram de bom grado a filiação da C. P. na FISAIC — como não aceitam, também, diremos inexplicàvelmente para não lhe aplicar outra denominação, tudo quanto represente progresso e melhoria para a própria classe ferroviária. Mas esses, para nós, nunca contaram nada. Nem tentaremos dissuadi-los. É lá possível num meloal colherem-se bananas...

Será de justiça salientar que todas estas representações de ferroviários portugueses foram tornadas possíveis graças à acção do *Boletim da C. P.* que tem a seu cargo o pagamento da quotização anual para facultar a participação de todos nós, promovendo ainda, através de secção própria, a organização precisa para que se concretize a presença nacional no estrangeiro. É mais uma razão, esta — que muito nos desvanece — a comprovar, à evidência, a utilidade da existência da nossa Revista.

Prémios Governador-Geral de Angola e Governador da Guiné

Da esquerda para a direita: — 1.os cabos José da Silva Rocha e António Coelho da Silva e soldados Desidério Trindade Vilas e Joaquim Pedro da Silva, que receberam o prémio «Governador-Geral de Angola»; e soldado Vitorino Abrantes Coelho, a quem foi atribuído o prémio «Governador da Guiné».

A exemplo de muitos outros casos idênticos, a Companhia forneceu a estes militares passes gratuitos a fim de visitarem os seus familiares.

● O *Boletim da C. P.* recebeu honroso convite do Ministro das Obras Públicas para assistir à inauguração da «Ponte Salazar», no dia 6 de Agosto pretérito, e bem assim para participar noutras festividades comemorativas da abertura ao trânsito de tão marcante empreendimento da vida nacional. O nosso Director, sr. eng. Espregueira Mendes, assistiu a todas as solenidades inaugurais da ponte como convidado especial, dada a sua qualidade de antigo e prestigioso Subsecretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações no tempo do saudoso Ministro Duarte Pacheco.

● *Vai realizar-se em 11, 12 e 13 de Outubro, na Holanda, a Assembleia Geral do CIPCE (Centro de Informação e de Publicidade dos Caminhos de Ferro Europeus), com a participação efectiva de directores ou chefes de serviço das diversas empresas ferroviárias. A C. P. estará representada pelo administrador, sr. eng. Costa Macedo.*

● O sr. dr. Artur José da Silva, matemático do Serviço de Organização, Métodos e Formação frequentou um «Seminário de Formação em Análise», organizado pelo Gabinete de Estudos e Trabalhos de Gestão (GESTA). O Seminário, da maior actualidade, debatendo problemas de instalação e exploração dos mais complexos conjuntos electrónicos, teve a duração de 60 horas e custou à C. P., de inscrição, 6750$00.

● *Entre a C. P. e a Sorefame, celebrou-se no passado dia 8 de Julho, mais um importante contrato destinado à aquisição de 59 carruagens de 2.ª classe pelo preço de 156 mil contos.*

● À Assembleia Geral da Federação Artística e Intelectual dos Ferroviários (FISAIC) este ano convocada para Berchtesgaden (Alemanha), de 12 a 14 do corrente, participará como representante da Companhia, o sr. dr. Élio Cardoso, editor do *Boletim da C. P.*

● *Por designação do Conselho de Administração foram reconduzidos como representantes da Companhia, para o triénio 1966/1969, na Junta Autónoma do Porto da Figueira da Foz, os srs. engs. Silva Abreu, como efectivo, e Pinto Bernardo, como substituto.*

● Foi nomeado médico da 47.ª Secção Sanitária (Espinho) o médico adido do Vale do Vouga, sr. dr. António José Miranda Valente que preenche a vaga do falecido sr. dr. Agostinho de Sousa Couto Calheiros Lobo. Igualmente foi nomeado médico da 126.ª Secção (Torres Vedras) o sr. dr. Augusto Bastos Troni que preenche a vaga do médico reformado sr. dr. José Alves Gomes Leal.

● *Iniciaram-se grandes obras de limpeza e de pintura no exterior do edifício principal da estação de Santa Apolónia. No momento em que se dá esta notícia, ainda não foi escolhida, em definitivo, a cor que irá ser utilizada. Apontam-se como cores prováveis o rosa, o cinzento ou o verde claros, talvez com maior probabilidade o verde por já usado na construção da parte nova da estação.*

● O Instituto Nacional de Investigação Industrial (I. N. I. I.) promoveu um curso de «Corrosão e Técnicas de Protecção». Neste curso participou por designação do Conselho de Administração, o sr. eng. químico Luís Batalha Jardim. Custo da inscrição: 1000$00.

● *Por designação do Ministério das Corporações, tomaram parte no IV Colóquio do Trabalho Nacional, realizado em Luanda, de 8 de Agosto a 6 de Setembro, o chefe de estação de 3.ª classe sr. Gonçalo Correia, presidente da direcção do Sindicato do Centro (Movimento) e o contramestre de 2.ª classe, sr. João Moitas Dinis, presidente da direcção do Sindicato do Centro (Oficinas). A C. P. autorizou a dispensa solicitada, sem prejuízo das licenças e vencimentos destes agentes.*

● O nosso Director-Geral, em sinal de apreço do *Boletim da C. P.* pela excelente colaboração do contínuo de 2.ª classe, sr. Manuel Maria de Sousa, que no corrente ano angariou para a nossa Revista mais de 120 novos assinantes, ofereceu-lhe, com expressiva dedicatória, um exemplar do livro *Caminhos de Ferro Portugueses. Esboço da sua história*, publicação do eng. Frederico Abragão, em edição da C. P.

● *Justamente fundamentada no aumento constante do preço dos géneros alimentícios, a Representação da «Wagons-Lits» em Portugal propôs o aumento do tarifário das suas refeições, nas carruagens-restaurantes, nas seguintes bases:*

Serviços nacionais		Serviços internacionais	
Pequeno almoço ..	10$00	Pequeno almoço ..	15$00
Ementa ligeira ...	40$00	Ementa ligeira ...	50$00
Ementa completa .	50$00	Ementa completa .	70$00

Estes preços serão ainda cativos da taxa de serviço de 10 %.

A Direcção-Geral da C. P. autorizou a aplicação dos novos preços, a vigorar em data ainda a fixar.

● A Companhia vai iniciar um vasto plano de modernização das suas infra-estruturas a fim de melhorar a qualidade dos seus serviços e aumentar a rentabilidade da sua exploração. Para esse fim vai proceder-se por fases, à renovação das linhas. Numa primeira fase proceder-se-á à renovação integral das linhas, ou troços de linhas, entre Lisboa e Campanhã; Campolide e Braço de Prata; Campolide e Sintra; Ermezinde e Marco; Contumil e Nine; Alfarelos e Figueira da Foz; Cacém e Caldas da Rainha — com a extensão aproximada de 800 quilómetros de via simples. Aplicar-se-ão carris de 54 kg/m, tipo U. I. C., com juntas soldadas para formar barras longas e travessas de betão armado. A pregação dos carris será duplamente elástica. Além da citada renovação inclui-se nesta primeira fase a beneficiação, com depuração e recarga de balastro, em mais de 400 quilómetros de via simples, nomeadamente nas linhas da Beira Baixa e do Sado. Com a renovação da linha as velocidades médias vão ser sensivelmente aumentadas.

● *A C. P. far-se-á representar na Conferência Europeia de Horários e na Conferência Comercial de Passageiros, que se realizam em Madrid, de 14 a 23 do corrente, pelos srs. engs. Júlio dos Santos, Director da Exploração, Adriano Baptista, eng. subchefe de Departamento destacado na Direcção-Geral, como encarregado do Serviço de Coordenação e Controlo do Movimento, e pelo sr. dr. Carlos Albuquerque, chefe do Serviço Comercial e do Tráfego.*

● A Companhia abriu concurso para a construção de dois navios, iguais ao *Algarve* e *Estremadura*, destinados ao serviço da via fluvial Lisboa – Barreiro. A primeira unidade destina-se a ser entregue em Outubro ou Novembro do próximo ano e a outra cerca de dois meses depois.

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

Viajar de automóvel... HÁ 60 ANOS!

POR VASCO CALLIXTO

DESCEMOS hoje do comboio e subimos para o automóvel. Faremos uma vertiginosa marcha atrás e transportar-nos-emos ao começo do século, a essa *belle époque* de saudosa memória, quando a locomotiva, triunfante e orgulhosa do seu silvo agudo que denunciava progresso, já chegava a toda a parte, enquanto o bizarro e barulhento «carro sem cavalos» se esfalfava, fumegava e fazia que andava mas não andava, sucumbindo por vezes em consequência do esforço despendido numa longa viagem... de meia dúzia de quilómetros! Esta automobilística e retrospectiva viagem não deixará de ser agradável. Se uns recordarão os seus verdes anos, outros gostarão de ficar a fazer uma pálida ideia do que constituía há 50 anos, uma saída fora de portas, ao volante duma viatura a que passou a chamar-se «automóvel».

Saído das mãos dos seus construtores como uma máquina diabólica, capaz de derrotar todos os seus competidores, o automóvel, ao público anónimo, surgiu como um objecto estranho e enigmático, um carro que andava sem cavalos nem mulas e ao qual, por prudência, ninguém deveria, sequer, chegar-se. Por este motivo, só os verdadeiros apaixonados pela mecânica se entregavam de alma e coração ao nóvel veículo, que, todavia, foi sempre ganhando novos adeptos.

Entre nós, como é sabido, o automobilismo encontrou logo na sua infância um número apreciável de propagandistas, o que contribuiu para que as fumegantes viaturas cedo começassem a rodar pelas nossas estradas. Utilizado primeiro em curtas deslocações — em muitos casos para ir esperar a família à estação de caminho de ferro mais próxima — o automóvel, evoluindo de ano para ano em técnica e em comodidade, embora a muito custo, foi-se impondo e em breve se viu destinado a viagens de longo curso pelos mais ousados condutores.

Como se viajava no começo do século de automóvel pelas nossas estradas? Simplesmente... autênticas trágico-comédias! Só com muita paixão, com muito ardor e muita força de vontade o automobilismo evoluiu.

O automóvel, como já se referiu, era uma viatura bizarra, feia, que produzia um barulho ensurdecedor. Os primeiros «carros sem cavalos» — assim passou o povo a chamar ao automóvel — pela sua configuração, eram perfeitos *breacks* motorizados. O *chauffeur* — como então eram conhecidos todos aqueles que punham as mãos num volante — apaixonava-se por esse veículo com a mesma paixão com que o arqueólogo se debruça sobre os túmulos do velho Egipto.

O motor era o grande mistério. Havia bielas colossais, cilindros gigantescos, radiadores fantásticos. Muito bom condutor ignorava em absoluto a função de todo aquele «horrível» conjunto de peças. Para pôr o motor a trabalhar, o *chauffeur* e os seus ajudantes suavam as estopinhas. Era um serviço que requeria arte no empurrão... e quantas vezes os empurrões e o suor resultavam inúteis!

Um dia, apareceu um novo objecto, para uso dos *chauffeurs*. Foi a manivela, com os seus 60 e 80 centímetros de comprimento, que era ao mesmo tempo uma óptima arma de defesa, em caso de assalto na estrada. O sistema melhorou, passou-se a suar menos, mas, em contrapartida, houve muitos braços quebrados. O motor, ajudado por esse novo auxiliar, passou a «pegar» mais fàcilmente. E quando finalmente pegava, o pobre veículo estremecia de ponta a ponta, dançava um verdadeiro *fox-trote* e

As estradas possuiam buracões enormes, onde ao mais pequeno descuido caía um veículo, sem ter possibilidade de de lá sair pelos seus próprios meios. Por esse motivo, criaram-se «postos de socorro» adequados às circunstâncias, que mais não eram do que possantes juntas de bois

obrigava o condutor a prodígios de equilíbrio. Quando tudo estava em ordem... ei-lo a 10 ou a 15 quilómetros horários por essas estradas fora!

Apesar de tudo, o automóvel, com as suas grandes rodas e os seus faróis enormes, passou, como já dissemos, a ser utilizado para viajar. Mas para isso, era preciso que os automobilistas tivessem uma saúde de ferro. As estradas eram autênticas montanhas-russas e os *chauffeurs* e os seus amigos sofriam tombos sem conta, fustigando-os ainda, sem dó nem piedade, as inclemências do tempo.

Entrava-se para um automóvel como quem ia para a guerra, porque os veículos não possuiam a mínima protecção para os seus ocupantes. Os condutores e passageiros, envolvidos numa ampla capa de borracha, com grandes óculos e fartos bonés, apresentavam um aspecto de figuras de pesadelo, transformando-se aos olhos do povo em seres fantásticos.

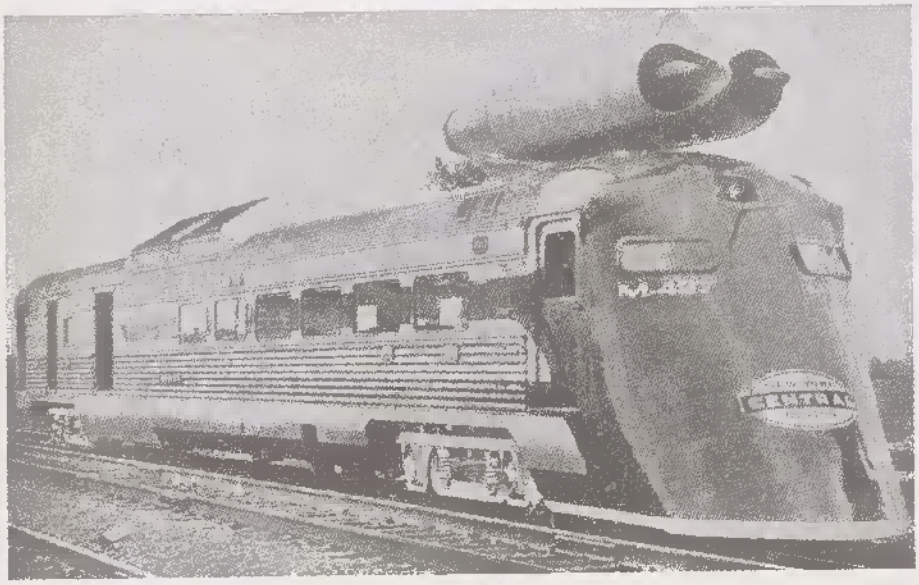
A poeira das estradas, como a lama, constituia um dos arreliadores obstáculos com que todos os automobilistas e os próprios peões tinham que lutar. Na estrada Lisboa – Cascais, então de macadame mais que deteriorado, levantavam-se densas nuvens de pó, que cobriam as árvores e as fachadas dos prédios, queixando-se muitos moradores que a finíssima poeira levantada pelos veículos penetrava até no interior das suas residências.

E quanto ao serviço de pronto-socorro da época? As juntas de bois, salvadoras milagrosas de muitas avarias irremediáveis, têm muito que contar. Mas não nos alongaremos e referir-nos-emos apenas a uma história verdadeira... que fará sorrir o mais sisudo.

As estradas possuiam buracões enormes, onde ao mais pequeno descuido caía um veículo, sem ter possibilidade de de lá sair pelos seus próprios meios. Por esse motivo, criaram-se «postos de socorro» adequados às circunstâncias, que mais não eram do que possantes juntas de bois, postadas em todos esses fatídicos locais, e que, a troco de alguns cobres, ajudavam a retirar as viaturas da crítica situação em que se encontravam. O negócio foi-se generalizando, era rendoso e logo houve quem pensasse em alargá-lo à custa da sua esperteza. E o espertalhão apareceu para as bandas do Bombarral. Aí, os buracos eram enormes e parece que nasciam, de tantos que eram. Mas nada havia a recear. Lá estava sempre o «solícito» homem dos bois, para o que desse e viesse. Simplesmente... era ele próprio que cavava os buracos, para «cativar» os fregueses!

Viajar de automóvel há 60 anos, era, na verdade, um feito heróico. Mas o bizarro «carro sem cavalos», embora com alguns anos de atraso em relação à locomotiva, também venceu.

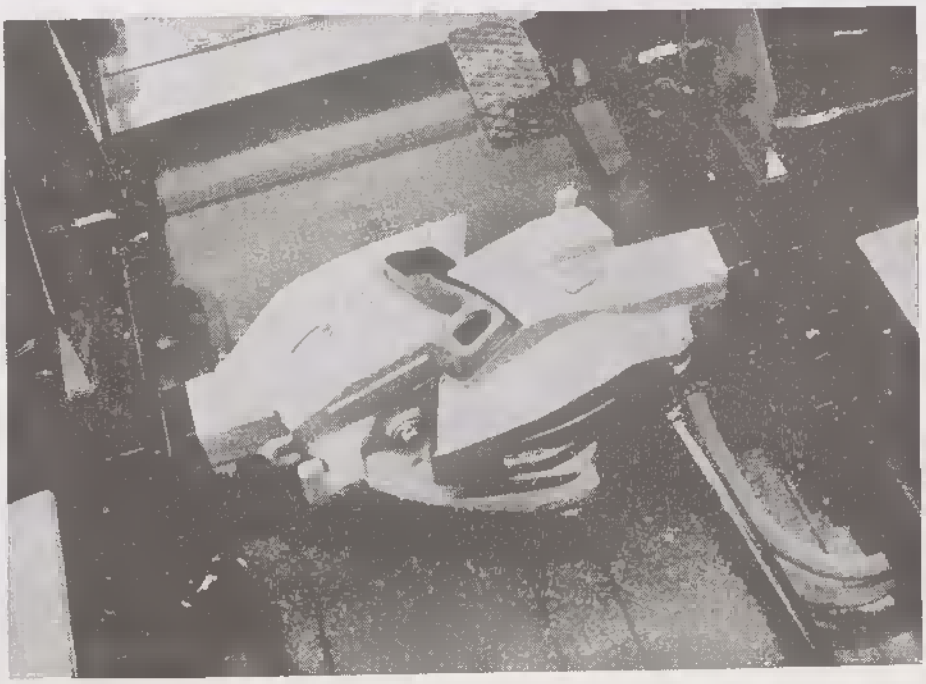
CURIOSIDADES FERROVIÁRIAS



Os E. U. A. estabeleceram um novo máximo mundial ferroviário. Na rede da Companhia «New York Central», equipou-se uma simples carruagem de passageiros com dois motores de turbina montados no tejadilho! As experiências de marcha atingiram velocidades da ordem das 183/185 milhas por hora (295 a 298 km/h.) em ensaios realizados em 23 de Julho, entre Butler e Bryan.

Na recente exposição ferroviária realizada em França, na estação de Montparnasse, suscitaram grande interesse do público os sistemas de atrelagem automática das unidades rebocadas (carruagens e vagões).

Eis um aspecto de um desses sistemas — o sistema U. I. C. — que dispensa totalmente e com a maior segurança a intervenção pessoal do engatador.



MIRADOURO

A *Aldeia das Neves* progride graças ao Caminho de Ferro

POR MANUEL MARIA DE SOUSA
CONTÍNUO DE 2.ª CLASSE DA DIRECÇÃO-GERAL

CERTAMENTE a maior parte dos nossos leitores desconhece a pitoresca Aldeia das Neves: a quatro quilómetros de Beja, servida pela estrada internacional Beja – Sevilha e pelo ramal de Moura.

Se ali fizerem uma visita ficarão encantados com o seu acelerado crescimento nestas duas décadas. Sem dúvida é a aldeia do Alentejo que maior desenvolvimento tem conhecido e cuja valorização se deve na origem, às altas instâncias da C. P. por terem levado a efeito a construção de um apeadeiro, inaugurado em 1948, o qual é servido por circulações suficientes que satisfazem inteiramente a região. Mas já era tempo de se criar tal benefício! A linha aberta à exploração, o primeiro troço entre Beja e Quintos, em 2 de Novembro de 1869, atravessava uma região fértil bastante populosa, entre quintas e olivais em que os seus habitantes se orgulhavam pela passagem do comboio mas que o olhavam com desdém por ele não lhes poder ser útil...

Foi intérprete deste grande benefício perante as entidades competentes o sr. Luciano Baptista Soares, regedor daquela freguesia, que usando sempre de uma viva pertinácia nos problemas da Junta ou da Casa do Povo, como presidente da direcção, exerceu essa actividade muitos anos com vincado aprumo e é por isso considerado um dos maiores obreiros daquela freguesia.

Em 1918 só ali existia um casal: era a propriedade do sr. Pedro Garrido. Atendendo a que o terreno anexo era pouco fértil, este cedeu-o para construções de casas. E assim, em 1934 estava já formada uma aldeia, constituída embora por casas de pavimento térreo num total de 50 fogos. Com os produtivos anos agrícolas de 1934 e 1935, a aldeia ampliou os seus limites para o sul, atingindo em 1938 70 fogos e assim se mantendo até 1948.

Com o movimento que o apeadeiro deu àquela localidade, graças às boas circulações de que é servido, a aldeia passou a contar mais de 300 fogos dotados de edifícios de moderna construção, beneficiados da rede de electrificação e com algumas ruas calcetadas, melhoramentos que os seus habitantes têm sabido compreender e sentir, ao mesmo tempo que estão justamente agradecidos ao Governo da Nação. Na verdade, o embelezamento que este tem imprimido àquela boa terra alentejana, valoriza muito a nossa querida Pátria! E confirma-se igualmente, mais uma vez, o vivo valor do Caminho de Ferro como o maior protagonista do desenvolvimento, em todas as dimensões, de qualquer povoado humano.

Muito se tem ali feito na aldeia, no meio século da sua fundação, apesar do seu povo viver só à base da agricultura. Mas com o valioso amparo do Estado bastante se tem conseguido e muito haverá ainda a almejar, como seja o arranjo das restantes ruas, a ampliação da rede de saneamento, o estabelecimento de água canalizada, etc., etc.

Em Outubro de 1931 deu-se o primeiro passo para o combate ao analfabetismo com a inauguração da primeira escola. A sala construída para o efeito ficou junto a um casal denominado Vale Escarne, propriedade do sr. Dom Amadeu Fernandes Ramos Cid (cônsul espanhol em Beja) que ofereceu estes seus bens à Direcção Escolar local. Entre as várias professoras que ali cursaram distinguiu-se particularmente a distinta professora oficial, sr.ª D. Tereza Rosalina de Matos que ali permaneceu 25 anos, de 1932 a 1957 até à altura em que lhe foi prestada uma justa e merecida homenagem pelos seus dois mil alunos que instruiu e educou. No ano seguinte foi agraciada com as insígnias da Ordem de Instrução Pública por Sua Excelência o Senhor Presidente da República.

A dois quilómetros para o sul, situa-se a povoação de Vila Azedo que conta uns 40 fogos. O seu apeadeiro, com o mesmo nome, deriva do nome do benfeitor que dóou o terreno para a mesma.

Dois quilómetros mais para Nascente está a desenvolver-se um bairro que conta já 30 fogos e continuará certamente a progredir mercê da iniciativa do sr. Venâncio Gabriel, grande proprietário do Porto Peles. Os moradores deste bairro e casais anexos estão ansiosos para que em breve os seus sonhos se convertam em realidade: a construção de um apeadeiro ferroviário o qual já foi solicitado e está sendo estudado pelos departamentos competentes da C. P.

Pena é estar quase esquecida uma tradição secular: a linda festa em honra de Nossa Senhora das Neves, padroeira daquela freguesia, que há décadas não se efectua. A juventude de hoje não ajufza a manifestação de fé que os bejenses e habitantes das localidades vizinhas dedicavam à sua padroeira numa esplendorosa peregrinação que ali reunia todo o povo em torno da igreja, situada no cimo de um monte onde se desfruta uma paisagem avassaladora, pelos seus longínquos horizontes, abran-

gendo território espanhol apesar de distanciar sessenta quilómetros aproximadamente da raia.

Em fins do século passado o povo de Beja deslocava-se a esta festa utilizando trens e «charabans» ao preço de seis réis por passageiro, não sendo suficientes os transportes de então porque os veículos motorizados ainda eram raros. Formavam-se grandes bichas. Discutia-se a falta de lugares e os mais impacientes resolviam ir a pé sendo esse dia um autêntico vaivém que não cessava durante todo o seu curso.

A festa consistia em procissão, fogo de artifício, arraial, concursos desportivos, etc. Era uma romaria dotada dos mais curiosos atractivos.

O povo da freguesia das Neves considerava-se diminuído perante o visitante por não ter uma capital de freguesia para os receber condignamente, retribuindo assim só muito modestamente a hospitalidade com que eram acariciados nas terras que visitavam.

Hoje que têm a sua capital e se orgulham de receber os forasteiros admiradores do seu progresso em marcha, é que seria uma excelente oportunidade para se realizar anualmente a tão saudosa festa em honra de Nossa Senhora das Neves. Já não estamos no tempo dos «charabans» em que havia dificuldade do transporte... Actualmente os comboios, embora se esgotem lotações, têm o recurso aos desdobramentos... e assim a todos servem, sem excepção, e a contento. Quanto não vale ainda o Caminho de Ferro!

Faina da ceifa (aguadeiras), nos arredores de Beja

Com data de 11 de Agosto findo, a seguir se transcreve a Ordem Geral do Conselho de Administração que respeita ao lançamento da nova organização da Companhia.

Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 157

REORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Leva-se ao conhecimento de todo o pessoal que, na sequência das medidas destinadas ao lançamento da nova organização dos serviços e com base em estudos cujas linhas gerais foram aprovadas pelo Conselho de Administração, este, em sua sessão de 4 do corrente, deliberou, para entrar em vigor no dia 1 de Setembro p.º futuro:

1 — Criar a DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO e a respectiva categoria de Director da Exploração.

2 — Criar três REGIÕES e a respectiva categoria de Chefe de Região.

Em cada uma das três Regiões, NORTE, CENTRO e SUL, com sedes respectivamente em Porto-Campanhã, Lisboa e Barreiro, são integrados os correspondentes Serviços Regionais da Exploração e Tracção e Zonas de Via e Obras.

3 — Substituir o Serviço do Movimento pelo SERVIÇO DE COORDENAÇÃO E CONTROLO DO MOVIMENTO e criar o cargo de Chefe deste Serviço.

4 — Colocar, a título transitório, na dependência da Direcção da Exploração os seguintes Serviços:

— Comercial e do Tráfego
— Telecomunicações e Sinalização
— Fiscalização das Receitas.

5 — Alterar a designação de Divisão do Material e Tracção para a de DEPARTAMENTO DO MATERIAL E OFICINAS e criar as categorias de Chefe e Subchefe deste Departamento.

6 — Alterar a designação de Grupo Oficinal para a de GRUPO DO MATERIAL E OFICINAS e criar a categoria de Chefe de Grupo do Material e Oficinas.

7 — Aprovar as linhas gerais da estrutura e a especificação de funções dos Sectores de Manutenção dos Grupos do Material e Oficinas.

8 — Alterar a designação de Divisão da Via e Obras para a de DEPARTAMENTO DA VIA E OBRAS e criar as categorias de Chefe e Subchefe deste Departamento.

9 — Criar a categoria de Engenheiro Principal.

10 — Extinguir as categorias de:

— Chefe e Subchefe de Divisão
— Chefe de Grupo Oficinal
— Chefe de Zona.

11 — Extinguir os cargos de:

— Chefe e Subchefe do Serviço do Movimento
— Chefe e Subchefe do Serviço da Tracção e Material Circulante
— Chefes dos Serviços Regionais da Exploração e Tracção da 1.ª, 2.ª e 3.ª Zonas.

12 — Extinguir os sectores:

— Divisão da Exploração
— Serviços Regionais da Exploração e Tracção
— Zonas da Exploração, do Material e Tracção e da Via e Obras
— Serviço da Tracção e Material Circulante.

Em complemento desta Ordem da Administração, publicou-se em 26 de Agosto o seguinte aditamento sobre a colocação de pessoal superior em face da nova orgânica de serviços:

Aditamento à «Ordem da Direcção-Geral» n.º 366

COLOCAÇÃO DO PESSOAL SUPERIOR

Para cumprimento do determinado na Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 157 e para conhecimento de todo o pessoal, indicam-se as adaptações desde já exigidas pela nova organização dos serviços que se está operando, bem como os funcionários que são investidos nas funções adiante mencionadas a partir de 1 de Setembro próximo:

Direcção-Geral

Engenheiro Subchefe de Departamento destacado na Direcção-Geral: Adriano da Silva Baptista.

Direcção da Exploração

Director da Exploração: Engenheiro Júlio José dos Santos.
Engenheiro Chefe de Serviço destacado na Direcção da Exploração: Jorge Paredes de Almeida Henriques.

REGIÕES

Região Norte — Porto (Campanhã)

Chefe da Região: Engenheiro António da Silva Canavezes Júnior.

Região Centro — Lisboa

Chefe da Região: Engenheiro José Olaia Lopes Montoya.

Região Sul — Barreiro

Chefe da Região: Engenheiro Manuel Maria da Luz da Silva Bruschy.

SERVIÇO DE COORDENAÇÃO E CONTROLO DO MOVIMENTO

Engenheiro Chefe do Serviço: Carlos dos Anjos Joyce Dinis.
Engenheiro Subchefe do Serviço: Fernando Soares Lopes Guerra.

Departamento do Material e Oficinas

Engenheiro Chefe do Departamento: Sebastião José Horta e Costa Henriques.
Engenheiro Subchefe do Departamento: Vasco de Magalhães Gomes Viana.

GRUPOS DO MATERIAL E OFICINAS

1.º Grupo do Material e Oficinas — Porto (Campanhã)

Engenheiro Chefe do 1.º Grupo do Material e Oficinas: Celso de Castro e Vasconcelos.

2.º Grupo do Material e Oficinas — Entroncamento

Engenheiro Chefe do 2.º Grupo do Material e Oficinas: Armando dos Santos Cruz.

3.º Grupo do Material e Oficinas — Barreiro

Engenheiro Chefe do 3.º Grupo do Material e Oficinas: Paulo Hormigo Vicente.

Departamento da Via e Obras

Engenheiro Chefe do Departamento: José Sebastião Ferestrelo Guimarães.
Engenheiro Subchefe do Departamento: Augusto Borges de Almeida Ferreira.

Os Serviços Comercial e do Tráfego, de Telecomunicações e Sinalização e o da Fiscalização das Receitas que, a título transitório, são colocados na Direcção da Exploração, mantêm a actual estrutura até que outra lhes seja atribuída na nova organização em curso.

Nos Grupos do Material e Oficinas do Departamento do Material e Oficinas serão incorporados os sectores de manutenção de material com a estrutura que foi superiormente aprovada.

A Chefia dos vários sectores e subsectores previstos na nova organização para as Regiões e Serviços reorganizados será confiada a engenheiros, economistas, agentes técnicos de engenharia, adidos técnicos e agentes doutras categorias, que reunam as condições necessárias para o exercício dessas funções, tendo em vista a natureza e importância das mesmas.

E ainda em complemento destes dois anteriores diplomas, a seguir se transcreve a Ordem da Direcção da Exploração, datada de 1 de Setembro corrente:

Ordem da Direcção da Exploração n.º 1

COLOCAÇÃO DE PESSOAL

Para cumprimento do disposto no Aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 366, de 26 de Agosto de 1966, comunica-se que a colocação dos funcionários superiores da Direcção da Exploração, respectivos Serviços Centrais e Regiões, e ainda dos Serviços que transitòriamente se encontram na sua dependência directa, não mencionados na referida Ordem, é a seguinte:

na DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO

— Chefe de Serviço Engenheiro Agrónomo André Francisco Navarro.

no SERVIÇO DE ESTUDOS DA EXPLORAÇÃO

— Engenheiro de 2.ª classe Silvério de Moncada Alpoim de Sousa Mendes.
— Engenheiro de 2.ª classe Luís Manuel Lopes de Faria Areias.
— Engenheiro de 3.ª classe Emídio José Assis Barbosa.
— Engenheiro Ajudante António Leite Simões do Rosário.

na REGIÃO NORTE

— Engenheiro Principal Guilherme Ramos Pereira de Magalhães.
— Engenheiro de 1.ª classe Francisco Pinto Ribeiro Bernardo.
— Engenheiro de 1.ª classe António Rodrigues Soares Martins Pinheiro.
— Engenheiro de 3.ª classe Luís Manuel de Oliveira Santos.
— Engenheiro Ajudante Carlos Henriques Guimarães Lencastre da Mota.

na REGIÃO CENTRO

— Engenheiro Principal António Vilhena da Costa Fragoso.
— Engenheiro de 1.ª classe Tiago Augusto Moura Ferreira.
— Engenheiro de 2.ª classe Luís Gabriel da Fonseca Cavaleiro.
— Engenheiro de 2.ª classe António Pessoa dos Santos Carvalho.
— Engenheiro de 2.ª classe António Capelo de Azevedo Batalha.
— Engenheiro Ajudante Joaquim de Sousa Lopes.

na REGIÃO SUL

— Engenheiro de 1.ª classe Joaquim Vicente Duarte das Neves.
— Engenheiro de 2.ª classe António Mateus Venceslau.

no SERVIÇO COMERCIAL E DO TRÁFEGO

— Economista Chefe de Serviço Dr. Carlos Simões de Albuquerque.
— Economista Subchefe de Serviço Dr. Rogério Alberto Torroaes Valente.

— Economista de 1.ª classe Dr. Élio Augusto Coujol Cardoso.
— Economista de 2.ª classe Dr. Carlos Manuel Cabral Folque de Gouveia.
— Economista de 3.ª classe Dr. José Gonçalves de Pina.

no SERVIÇO DA FISCALIZAÇÃO DAS RECEITAS

— Economista Chefe de Serviço Dr. Francisco Cândido dos Reis.
— Economista Subchefe de Serviço Dr. Miguel Pacheco Pereira Coutinho.
— Economista de 2.ª classe António dos Reis Martins.

no SERVIÇO DE TELECOMUNICAÇÕES E SINALIZAÇÃO

— Engenheiro Chefe de Serviço José de Jesus Bressane de Leite Perry de Sousa Gomes.
— Engenheiro de 1.ª classe Flávio de Sousa Silva e Sá.
— Engenheiro de 2.ª classe Eugénio Manuel Mendes Lopes de Campos Godinho.
— Engenheiro Ajudante Luís Alda Leão Ferreira Alves.
— Engenheiro Praticante Carlos Adelino Segarra Marques.

A fim de não ser interrompida a indispensável continuidade na execução dos trabalhos em curso, os funcionários mencionados nesta Ordem, que em cumprimento da mesma sejam deslocados das actuais funções, continuarão no desempenho das mesmas até ordem em contrário, que será dada por esta Direcção quando se considere estabelecida a necessária normalidade.

A colocação nos diferentes sectores fixados na orgânica das Regiões, dos funcionários mencionados nesta Ordem, será proposta a esta Direcção pelos respectivos Chefes de Região.

O eventual de obras António Moreno Teles Duarte, pertencente ao 26.º Cantão de Obras Metálicas, foi recentemente louvado pelo Engenheiro Chefe do Departamento da Via e Obras, em atenção à honestidade de que deu provas.

No dia 30 de Junho último, depois de receber em Campolide o seu vencimento, aquele agente verificou que o pagador lhe havia entregue a mais a importância de 607$50. Do facto deu conhecimento ao seu superior hierárquico, procedendo depois à devolução da referida quantia por intermédio da estação de Campolide.

JOGOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS

Cativante agradecimento a um colaborador do *Boletim da C. P.*

O nosso prezado colaborador sr. António Nunes, escriturário de 1.ª classe da Secretaria da Direcção-Geral, que no número de Julho pretérito publicou uma desenvolvida e bem elaborada reportagem sobre os Jogos Desportivos Ferroviários de 1966, recebeu do sr. eng. António da Silva Abreu, ilustre presidente da Assembleia Geral do Grupo Desportivo da Figueira da Foz — entidade patrocinadora do torneio — a carta que justa e gostosamente divulgamos — por o *Boletim da C. P.* ter sido o meio deste êxito literário do nosso colega e igualmente porque são os sucessos dos nossos colaboradores que fazem os sucessos da nossa Revista.

Ex.mo Sr.
António Nunes
Dig.mo Colaborador do Boletim da C. P.
Secretaria da Direcção-Geral
SANTA APOLÓNIA

Tenho presente o Boletim da C. P., *de Julho corrente, que amàvelmente me foi enviado, e que insere uma reportagem dos Jogos Desportivos Ferroviários de 1966, aqui realizados.*

Dada a forma como apresenta o decorrer das mais variadas manifestações desportivas, enquadrando-as no sentido de lhes dar o maior realce; as referências feitas aos felizes momentos vividos no almoço de confraternização; a descrição pormenorizada das instalações do Grupo Desportivo dos Ferroviários da Figueira da Foz; o elogio à organização, a que tive a honra de pertencer; e, finalmente, os encómios feitos à minha pessoa, que aliás, reputo imerecidos, só me resta apresentar-lhe o meu agradecimento sincero, quer pessoal, quer em nome deste Grupo Desportivo.

Entretanto, com os protestos da minha melhor consideração, subscrevo-me,

Atenciosamente
O Presidente da Assembleia Geral
(a) A. Abreu

«RISO FERROVIÁRIO»

Do escritor e antigo ferroviário, Jorge Teixeira, recebemos o livro de contos humorísticos, *RISO FERROVIÁRIO*, «a faceta alegre dum trabalho sério», edição reservada a ferroviários. Cada exemplar completo e brochado custa *15$00* e é enviado à cobrança pelo correio, sem mais despesas. Pedidos a CONTOS E NOVELAS — *Calçada do Correio Velho, 9, 4.º — Lisboa.*

O menino que queria ser balança automática

POR BASTOS GUERRA

DIZER que o Manuel me caiu nos braços é talvez exagero. Se me caísse nos braços, esmagava-me com os seus 105 quilos, o seu fato escuro, a sua ponderação e a sua cabeça quadrada.

Dizer que o estreitei contra o seio é exagero sem *talvez*, porque não poderia estreitá-lo contra uma coisa que não tenho.

Quis esquivar-me a cumprimentos: estou cansado de aturar Manuéis, cujos 105 quilos somados sobrecarregam inùtilmente a crosta terrestre. Mas ele atravancava todo o passeio com o volume correspondente ao peso. A desintegração dos átomos ainda não chegou a pontos de me permitir atravessar os corpos que se interpõem entre mim e os meus objectivos. De maneira que tive de abraçar o Manuel, informar-me do estado da sua saúde, congratular-me com a boa marcha dos seus negócios.

Só depois reparei que o meu volumoso interlocutor trazia um menino pela mão — como um astro traz um satélite na órbita, ou um camião um farolim no guarda-lamas.

— Teu filho? — perguntei.

— Meu filho! — respondeu, enxugando a face esbraseada pelo calor.

Não apreendi a relação íntima que existia entre a confissão da paternidade e a necessidade de limpar a face. O certo é que o gesto seguiu imediatamente a frase, como se fosse sua consequência lógica.

Houve uma pausa. Senti que devia falar. Desenrolando o novelo dos meus pensamentos, verifiquei que me eram absolutamente indiferentes as qualidades reprodutoras do Manuel. Que me importava que ele tivesse um, dez ou vinte filhos — *maquettes* de futuros Manuéis, com os mesmos 105 quilos, o mesmo fato escuro, a mesma ponderação e a mesma cabeça quadrada!

A liberdade de pensamento não é uma palavra vã. É uma realidade. O meu *eu* pensante desinteressava-se do Manuel. O meu *eu* falante encontrou as palavras devidas:

— Então, teu filho?

— Meu filho! — insistiu, com justificada altivez.

— Estás certo disso?

— Vi-o nascer. Sabes o que é a *voz do sangue*?

— É a única voz que não pode ser gravada em discos.

— Pois a voz do sangue disse-me: «é teu filho!» e eu acreditei.

— Agrada-te a situação de pai?

— Nem se pergunta. Serve-me de pretexto para me dedicar, para pôr em jogo a minha capacidade de sacrifício...

(Pensei: se a capacidade corresponde ao volume, acho-me em presença de um caso raro de abnegação).

— ... a minha capacidade de sacrifício — repetiu —. Não sou um pai egoísta. Daqueles homens a quem os filhos devem contemplar como exemplos e modelos de virtude. Daqueles homens, com tendência para dramaturgos, que estão sempre à espera que os filhos gritem «o autor! o autor!» — referindo-se, é claro, ao autor dos seus dias. Prefiro ser um bom realizador...

— Rejeitas o critério teatral. Adoptas o ponto de vista cinematográfico. És um homem do teu tempo.

— Hei-de realizá-lo! Hei-de realizar o meu pequeno Rogério! Não o quero converter numa cópia servil da minha pessoa. Nem de ninguém! Basta a carreira que lhe escolhi...

— Engenheiro? Arquivista? Estucador? Animador de festas mundanas? Membro da Comissão de Iniciativa?

— Nada que se pareça. O meu Rogério está estudando para balança automática!

Por felicidade havia um candeeiro junto de mim. Encostei-me à base do mesmo e pela minha mente desvairada passou uma antologia de desgraças: ambulância, enfermeiros, camisa de forças, internamento, duches, interdição, tutela...

O Manuel não fez caso da minha perturbação e explicou-se melhor:

— Os engenheiros, os arquivistas, os estucadores, etc., etc., maldizem, na hora presente, os engenhos, os arquivos e os estuques, etc., etc.. Ganham miseràvelmente e desfrutam uma importância social mínima. Depois há o desemprego. Depois há a doença. E os acidentes. E a invalidez. Ora sabes tu quanto recebe por mês uma balança automática?!

— Li uma vez no jornal...

— ... Dois, três, quatro contos. Além disso, todos lhe dão provas de consideração: poucas são as pessoas que se pesam de chapéu na cabeça. Aí tens! Um óptimo futuro para meu filho! É muito simples: engole-se uma

Só depois reparei que o meu volumoso interlocutor trazia um menino pela mão — como um astro traz um satélite na órbita, ou um camião um farolim no guarda-lamas

moeda, cospe-se uma senha... Para atrair o público, pode também arranjar-se um disco de cores, lâmpadas pestanejantes e acrescentar, nas senhas de pesagem, várias indicações úteis — data, estado do tempo, cálculos astrológicos. *«O seu peso é o seu destino»*, *«Pesar-se é vigiar a sua saúde»*, *«Consulte V. Ex.ª o nosso horóscopo infalível»*...

— É realmente muito simples.

— Simples, mas depois de adquirir conhecimentos especiais. Meteorologia, nigromância, electricidade, psicologia... O meu Rogério anda a estudar isso tudo. Queres ser balança automática, Rogério?

— Quero — disse a encantadora criança.

Puxei o Manuel pela lapela:

— Numa palavra — resumi eu — escolheste bem e tens mais um motivo para te orgulhares da paternidade. Orgulhoso e feliz, hem?

— Feliz, sim. Mas... Mas sempre te digo: ditosos os pais que não têm filhos!

Despediu-se de mim e fiquei encostado ao candeeiro. Os 105 quilos afastavam-se, levando o menino pela mão. E se... Podia lá ser! Com certeza o Manuel não quereria também pesar-se... Eu não o julgava capaz de um infanticídio!

(De *O Baile da Graça*).

NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho último

A Engenheiro Chefe de Grupo Oficinal — o Engenheiro de 1.ª classe, Celso de Castro e Vasconcelos.

A Economista de 1.ª classe — o Economista de 2.ª classe, Fernando Vassalo Namorado Rosa.

A Economista de 2.ª classe — o Economista de 3.ª classe, José do Vale Rodrigues Coelho.

A Economista de 3.ª classe — o Economista ajudante, Tomás de Aquino Jorge da Silva.

A Engenheiro de 3.ª classe — o Engenheiro ajudante, Manuel Augusto Lopes.

A Matemático de 3.ª classe — o Matemático ajudante, Artur José da Silva.

A Arquitecto de 3.ª classe — o Arquitecto, José Rito de Almeida Rainha.

A Pagadores — os Fiéis de tesouraria de 1.ª classe, Ramiro Marques da Silva Coelho e Manuel Augusto Galguinho Machado.

A Fiéis de tesouraria de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Manuel de Oliveira Carvalho, Carlos Herculano da Silva Peres Monteiro e Joaquim Monteiro.

A Fiel de tesouraria de 2.ª classe — o Escriturário de 1.ª classe, Humberto Ferreira da Silva.

A Escriturários de 3.ª classe — os Auxiliares de escritório de 1.ª classe, Manuel Alves Vital Periquito, Lúcio de Matos Veríssimo, José Maria Alves, Carlos Lopes, Manuel Lopes Gameiro, José Rodrigues Pereira de Almeida, Domingos António da Silva Júnior, António dos Santos, Manuel Moreira Maia, Albino Abreu, Jerónimo Fernando Mendes Gouveia, Manuel Henriques Correia, Mário Luís da Silva Furet, Casimiro Daniel dos Santos, Armando Pires, João Morgado de Oliveira Freire, Fernando de Oliveira Rosa e Joaquim Mendes Rosa.

A Auxiliares de escritório de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José Soares Patinha, António de Carvalho, Joaquim Nunes e Pedro Garrido de Oliveira.

A Auxiliares de escritório de 2.ª classe — o Contínuo de 1.ª classe, Manuel Duarte Damásia; os Serventes de 1.ª classe, João Carrolo Ribeiro, António Alves Esperança, Joaquim Marques Barradas e José Grilo Caldeira; e os Serventes de 2.ª Classe, José César Júnior e João Gaspar da Cruz.

A Chefe de armazém de 1.ª classe — o de 2.ª classe, António João.

A Chefes de armazém de 2.ª classe — o Recebedor de materiais de 2.ª classe, Armindo dos Santos; e os Fiéis de armazém de 1.ª classe, Carlos de Jesus Gameiro, José Costa Aires e Manuel Mendes.

A Recebedor de Materiais de 2.ª classe — o Fiel de armazém de 1.ª classe, José Nunes Alegre.

A Fiéis de Armazém de 1.ª classe — os de 2.ª classe, António Rodrigues da Silva, Joaquim Guerreiro, João Leonardo Tairocas e Carlos Cândido Moreira.

A Fiéis de armazém de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Manuel Mendes Gonçalves, António da Luz David Cunha, Ventura da Silva e António Augusto Lourenço Miranda.

A Fiéis de armazém de 3.ª classe — o Capataz de manutenção, Joaquim Boavida Fernandes; e os Serventes de 1.ª classe, João das Dores Costa, João Cabrita Baptista e Manuel António Gonçalves.

A Capatazes de Manutenção — os Serventes de 1.ª classe, Evaristo de Brito Alegre Pedroso Jorge, Manuel de Frias Antunes, Manuel Lourenço e Alfredo de Sousa.

A Chefes de cantão de obras metálicas de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Manuel da Costa e José de Matos Minhoz.

A Chefes de cantão de obras metálicas de 2.ª classe — os Operários, José Martins Mingacho e Domingos Braz Robal.

A Mestres de via fluvial — os Marinheiros de 1.ª classe, Américo Luís e António João Artur de Oliveira.

A Marinheiros de 2.ª classe — os Marinheiros eventuais, Jaime Gomes Paulino, Francisco Manuel Pereira Silva e José Maria da Conceição.

A Revisores de material de 2.ª classe — os de 3.ª classe, Fridibaldo de Matos Ferreira, António Dias Carmona e Fernando Oliveira Anastácio.

A Revisores de material de 3.ª classe — os Ajudantes de revisores de material, António Alexandre Cabrita, José Joaquim Fitas, Jerónimo da Cunha, João Carvalho Leal, Manuel Filipe, António José Lourenço, António Pinto, Francisco Maria Loureiro Tavares, Tomé Dias Merca, Augusto Gonçalves Raposo, Raul Pinto Rezende e Manuel da Silva.

A Ajudantes de revisores de material — o Operário de 4.ª classe, Amândio dos Santos Sebastião; os Serventes de

2.ª classe, José Luís Mendes, Pedro Anacleto Firmino, Joaquim Alberto, Belmiro Soares Magalhães, Augusto Marques Praia, Francisco da Cunha, Joaquim de Barros, Leonel Loureiro Neves e António Augusto Mendo Macias; e os Serventes de 3.ª classe, António Teixeira Dias e Elias Capão Velez.

A Chefes de lanço de 1.ª classe — os de 2.ª classe, José António dos Santos e Joaquim António.

A Chefes de lanço de 2.ª classe — os Chefes de distrito, Fernando Correia da Silva, António Fausto Pereira, Manuel Rodrigues Martins e Manuel Domingues Júnior.

A Chefes de distrito — os Subchefes de distrito, Francisco Correia Moreira Beliz, Américo Alves Nogueira, José Tomás Rosa, António Moreira, Manuel Gomes, José Pereira Ribeiro, Manuel Pinto Soares, José Joaquim Rodrigues, Luís Guerreiro Murta, José Pereira da Silva, Mário Salvador e Manuel Ferreira Barbosa.

A Subchefes de distrito — os Assentadores de 1.ª classe, Manuel Gomes Romeira, Francisco Valente Diogo, Manuel Cardoso de Matos, José do Rosário Luís, Alberto Vieira, António Cardoso, João Gomes, António Augusto Topete, António Maria Barreira, João Dias Castelo, Manuel Pires Correia e Vitorino Pereira Lopes.

A Assentadores de 1.ª classe — os de 2.ª classe, António Carvalho, Joaquim Rodrigues Alverca, Justino Pereira, Boaventura da Fonseca, António Ferreira, Alberto Ferreira Velha, Luís Boavida Afonso, Joaquim Maria Cordas Gargaté, Manuel Caetano, António Paulico Massa, Acácio Correia Baptista, Joaquim da Cruz, Manuel Delfim de Mesquita, António Monteiro, Albino Pinto de Carvalho, Vítor Joaquim Marta, Cipriano Pereira, António Fonseca, Alzídio da Costa Carvalho, Luís Lourenço Alves, Arlindo Mordomo, Manuel Joaquim Ladeiro, José Vaz Pimenta, Isaías Almeida da Silva, Ângelo Gonçalves Costa, José Joaquim Viola, Alexandre Monteiro Madureira, José Eduardo Ribeiro Pereira, Manuel Amado Cabelo Baptista, Carlos Caetano das Neves, Eduardo José Semião Carraço, Cesaltino Domingues, Manuel Pereira Ventura, Artur Marques de Oliveira, Eduardo José Balão Lebre, António Dias Ribeiro, Abel de Oliveira Santos, David da Conceição Maximino, Alfredo Borges e Emídio Augusto Veiga.

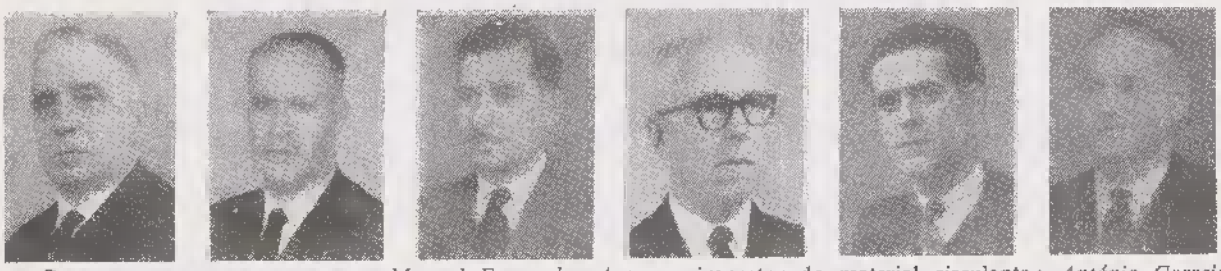
A Assentadores de 2.ª classe — os Serventes de 3.ª classe (via), José Rodrigues, Alfredo Gomes Diogo, Joaquim Ramos Serra, José Crisóstomo de Andrade, Feliciano Antunes Santos, António Costa, José Matrola, Manuel Rúbio, Francisco Domingues, Manuel Gonçalves Ferreirinha, Joaquim de Matos, Mariano Gonçalves Marcos, António Pinto Ribeiro Júnior, António Domingos Baptista Catarino, Manuel Gameiro, Joaquim Nunes Fradique, António Gomes, Adelino Afonso Zacarias Branco, António Fernandes, Luís Geraldes Afonso, Joaquim José Pedro, Joaquim Baptista Bento, Joaquim António Augusto, António Infante Baptista, José de Oliveira, António dos Santos Dias, Manuel Pereira Borges, Gilberto de Almeida Matos, António Sousa de Almeida, Joaquim Lopes, Manuel Rodrigues, Feliciano da Silva Neto, Álvaro Figueira dos Santos, José Violante de Sousa, Joaquim Pereira, Joaquim Gomes Pereira, Lourenço Valente, José Carvalho Martinho, Manuel Ferreira, António Monteiro, Firmino António Toucinho, Manuel Martins Faisca, João Valente da Silva, António de Matos Gamito, Abel dos Santos Bernardo, Joaquim dos Santos, Abílio Freitas da Mota e António Andrade Sousa.

A Soldadores de fiadores de 2.ª classe — os Eventuais, Fernando Lopes da Cruz, Joaquim António Saiote Letras e José Armando Sousa Borges.

A Guardas de P. N. de 2.ª classe — as de 3.ª classe, Celeste Paraíso de Oliveira, Licínia Belchior Fernandes, Lourdes de Jesus Ferrinho, Maria Rosa Valente da Silva, Albina Odete da Conceição Soares, Maria Rosa Domingues, Anilde Maria Sena da Silva, Lucrécia Maria Raposo Teodoro, Maria Gertrudes Filipa Soldado, Ilda Silva Simão Gonçalves, Filomena Marques Rodrigues, Ana Paulico Fradique, Maria da Costa Oliveira, Maria Adelaide Pereira Vieira, Luísa Cândida da Cruz, Orfília Esmeralda Ramos, Eugénia Alves Jordão, Maria Alice Soares, Virgínia Pires dos Anjos, Leluia Aires de Jesus, Maria Carvalho da Conceição, Edite Bernardete Gonçalves, Maria de Lourdes Antunes de Oliveira, Noémia Augusta Pires, Maria Cristina Duque Valentim, Maria de Lourdes Gonçalves Ascenção, Filipa António Fialho, Ana Arminda, Piedade de Jesus Cabral, Beatriz da Silva Dias, Auxilia de Matos Lopes, Mariana Martins Brinça, Rosária Carolina, Antónia Gonçalves Martins Manso, Anunciação Afonso Gomes, Maria Eugénia Barradinhas e Florinda Lopes Cavaco.

A Serventes de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Francisco Ramos dos Reis, Manuel Augusto Marques Valente, Elmiro da Conceição Toledo, António Vieira, Manuel José Barbado, Álvaro da Cruz Ribeiro, António Rodrigues, Agostinho Leonardo da Cruz, Eugénio Pereira Pinto, José Alexandre Raimundo, José Gregório, Armando Luís, Manuel Prates Monteiro, Basílio Augusto Santos, Francisco Pratas Gonçalves, Joaquim da Silva Pestana, António Limão, José de Araújo Castro, António Lourenço dos Anjos Júnior, José Carlos Pires Afonso, António Augusto Monteiro, Ildo Cipriano, Carlos Pinto do Rego, Manuel José Ramalho, João Marques, Jesuíno da Silva Marques, Adelino de Faria Freitas, Francisco Luís de Sousa Brás, Carlos Duque, Henrique de Jesus Graça, José Graciano, Gabriel Pinto, Avelino Miranda da Cunha, Silvestre Martins da Silva, Carlos da Costa Fonseca, António Teixeira da Silva, José de Almeida Maia, António Oliveira de Faria, Joaquim Gomes de Araújo, Guilherme Teixeira, António Costa, José Esteves Silvano, Elísio Ferreira Lopes, Carlos de Jesus Domingos, António Maria Fernandes Lapo, António Albino da Silva Cândido, Manuel da Costa, Camilo Pereira, Manuel Teixeira de Barros, José de Melo Casaleiro, Manuel Artur Santana, António dos Santos, Joaquim Fernandes Monteiro, Raúl Soares da Silva, Claudino Urbano da Silva, José Espada Palhas, José Guerreiro Apolónio Cavaco, Manuel Duarte, José Viegas, José Geraldes Cordeiro, Viriato Augusto Campizes, Agostinho Teixeira Ferreira, António Inácio da Silva, António Pértiga Ferreira, Manuel Ferrás, Fernando Gonçalves Jorge Pinheiro, Manuel Henriques Ferreira, Diamantino das Neves, Eduardo Rodrigues Pinheiro, Adriano Ribeiro Monteiro, José Afonso Marques, Manuel Vitorino, Manuel da Cruz Ladeiro, Marciel Ferreira Tarrafa, Manuel Gomes Rolo, Manuel Gomes, António da Costa Jordão, António Pereira Martins, Quintino José de Mira, João Mouro Ventura, António da Costa Duarte, Manuel Jacinto Ferreira, Manuel Pereira Fernandes, Manuel Teixeira, José Moreira Peixoto, Pompeu do Carmo Mosca, Augusto Pereira de Melo, Manuel Teixeira, Jaime Grilo, Abílio Lopes Simões, Manuel Joaquim de Almeida, Abel dos Santos, Manuel Pinto da Fonseca, Joaquim Manuel Estrompa Pires, Alexandre Letra, Vasco da Gama Marques Domingos, Domingos Bernardo Pinto, Manuel Encarnação da Silva, Joaquim de Barros Araújo, Abílio Mendes da Silva, António Nogueira, António Moreira Pinto, José Maria Fernandes, Manuel Monteiro, Manuel da Costa Barbosa, João dos Santos Cavalheiro, Octávio Roque, Manuel dos Santos Branco, José Augusto Afonso Melim, António Nunes Godinho, Sílvio Pereira Susano, Abílio Rodrigues da Silva, António Marques do Vale, António Pinto Cardoso, Mário da Silva Costa, João dos Santos Faustino, Florêncio Aires Costa, Amílcar Moreira Lopes da Silva, António Joaquim da Costa, Edmundo Mendes Niza e António do Espírito Santo.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel Fernandes Antunes*, inspector do material circulante; *António Correia dos Santos*, subchefe de escritório; *Manuel Maria Tanoeiro*, *João da Silva Ribeiro*, *Manuel Gomes das Neves* e *Artur Jorge Nuno Galvão*, operários de 1.ª classe.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Joaquim Oliveira Cunha*, *José dos Santos Baptista*, *José Álvaro Cordeiro*, *Manuel Ferreira*, *Manuel dos Santos Valério* e *Mário de Matos*, operários de 1.ª classe.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Alfredo Inácio*, *Joaquim da Silva Geada*, *Francisco Vieira*, *Eugénio Pereira Peiriço* e *José Amieiro Costa*, operários de 1.ª classe; e *António Ferreira Bernardo*, operário de 2.ª classe.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Florindo da Silva Santos Júnior*, *Alfredo Pereira*, *João da Costa Júnior*, *Armando Plácido*, *António Lourenço* e *José Nunes de Moura*, operários de 2.ª classe.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *João Plácido*, operário de 2.ª classe; *José Bernardes*, revisor de material de 2.ª classe; *Júlio da Conceição Ferreira*, *Alberto Augusto Monteiro* e *João dos Santos Alves*, operários de 3.ª classe; e *Manuel Rodrigues Morais*, fogueiro de 2.ª classe.