

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

DA DIRECÇÃO GERAL DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL

Problemas recreativos

Soluções do n.º 204

1 — **Palavras cruzadas** — H: 1 — bem, elevado; 2 — alia, avivar; 3 — renda, orate; 4 — bitafe, ara; 5 — ato, irado, a; 6 — ro, atado, em; 7 — o, arado, elo; 8 — ali, orador; 9 — amuar, amigo; 10 — painel, atis; 11 — arrasar, coa.

N. B. — As *Verticais* estão, implicitamente, determinadas pela solução anterior

*

2 — **Porquê** — Porque tendo trabalhado 17 dias a importância que tinha a receber era igual à que tinha a pagar pelos 13 que não trabalhava, diz A. P. Fernandes (Lisboa) E. J. Gonçalves, de quem vamos aproveitar as soluções desenvolvidas dos problemas matemáticos seguintes, que é neste campo um excelente solucionista e que promete sê-lo no charadístico, exemplifica a questão do seguinte modo:

Se o operário trabalhasse todos os dias receberia: $13\text{\$} \times 30 = 390\text{\$}$. Por cada dia que faltasse ser-lhe iam descontados: $13\text{\$} + 17\text{\$} = 30\text{\$}$. Como não recebeu nem pagou, deixou de trabalhar: $390\text{\$} : 30 = 13$ dias, e, portanto, teria trabalhado: $30 - 13 = 17$ dias.

*

3 — **A pilha de lenha** — Existiam nela 3^{tm} , 7415. Raciocínio aritmético: Cabendo à 2.ª locomotiva $\frac{38}{100}$ da pilha, à 1.ª coube $\frac{62}{100}$; ficaram a favor da 1.ª $\frac{24}{100}$, a que correspondia o peso de 897^{kg},96. Portanto, havia na pilha $897,96 : \frac{24}{100} = 3741^{\text{kg}},3 = 3,7415$.

*

4 — **O rancho** — Compunha-se de 8 homens, 6 mulheres e 5 rapazes. Designe-se por H, M e R o número de homens, mulheres e rapazes. Resumindo o enunciado:

$$H + M + R = 19 \quad (1)$$

$$2H + \frac{3}{2}M + R = 30 \quad (2)$$

$$2R > M > R \quad (3)$$

Da eq. (1) tira-se $H = 19 - M - R$. Com este valor posto na eq. (2) obtem-se $2R + M = 16$. Aproxime-se esta equação da desigualdade (3) e atribua-se a R os valores sucessivos 4, 5 e 6:

$$2 \times 4 = M$$

$$2 \times 5 > M > 5$$

$$2 \times 6 > M < 6$$

de onde se conclui que a questão só é satisfeita com $M = 6$ e $R = 5$ e, por conseguinte, $H = 19 - 6 - 5 = 8$.

5 — **Uma pechincha** — Poisou uma «gralha» neste problema que fez com que alguns solucionistas, mais persistentes, queimassem o último cartucho para abatê-la.

Não quer isto dizer que não esteja certa a solução que outros obtiveram. Mas... como ela não convinha ao problema, objectaram, e muito bem. Porém, os solucionistas A. Fernandes e J. Gonçalves parecem exímios caçadores desses «bicharocos», pois tiveram arte de lhe acertar numa das asas — a da esquerda, e transformaram os 78507 em 98507. A. F. diz que optou por esta, por assimilação numérica, como poderia ter optado por outra que diferisse dela 30 escudos para mais ou para menos, até o limite mínimo de 8507 e máximo de 518507, pois obter-se iam sempre soluções em números inteiros que satisfaziam ao problema.

Procedendo, como no n.º 2, se o concorrente resolvesse todos os problemas, ganharia: $1568 \times 27 \times 12 = 544532$. Mas por cada um que errou ou não resolveu, descontaria: $1568 + 2507 = 3575$. Como recebeu 98507 (hipótese para soluções inteiras), ele perdeu no prémio: $544532 - 98507 = 446025$, porque não resolveu $\frac{446025}{3575} = 119$ problemas.

Resolveu, portanto: $27 \times 12 - 119 = 205$ problemas.

Rigorosamente observados os dados do problema, teria resolvido $\frac{199}{3}$ e errado $\frac{124}{3}$.

*

6 — **A escolha da fatiota** — Seja x o preço da fazenda azul, y o da castanha e z o custo do colete. O enunciado dá:

$$x + z = 2y \quad (1)$$

$$y + z = 3x \quad (2)$$

subtraindo, membro a membro, vem:

$$x - y = 2y - 3x$$

$$\text{ou} \quad 4x = 3y$$

$$\text{ou, ainda,} \quad x = \frac{3}{4}y \quad (3)$$

de onde se conclui ser $y > x$

$$\text{Logo} \quad y - x = 98$$

$$\text{ou} \quad y - \frac{3}{4}y = 98$$

$$\text{e} \quad y = \frac{392}{1}$$

$$\text{Logo, pela eq. (3), vem} \quad x = \frac{294}{1}$$

e substituindo x e y pelos seus valores na eq. (1) resulta $z = 2 \times 392 - 294 = 490$

A fazenda azul custava 294\$ cada metro, a castanha, 392\$ e o colete 490\$.

*

7 — **Aferesadas** — 7 — Irmão; 8 — Prova; 9 — Missão; 10 — Nome; 11 — Medo; 12 — Metal; 13 — Monta; 14 — Frescor; 15 — Ruir.

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA ★

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR INTERINO

ENG. JOSÉ MARQUES PEREIRA BARATA

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
Estação de Santa Apolónia

EDITOR: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso na IMPRENSA LIBANIO DA SILVA

SUMÁRIO: Vida nova — Saudação — Eng. António de Almeida Vasconcellos Corrêa; — Eng. Álvaro de Lima Henriques — Ano novo — vida nova — A missão a que nos votamos... — Máximas do agente graduado de estação — As bebidas alcoólicas na alimentação — Armazém de víveres de Alfarelos — Uma carta — Consultas e Documentos — Educação Física e Desportos — Factos e Informações — Nomenclatura de locomotivas de vapor — Uma carta — Pessoal.

VIDA NOVA

À meia-noite de 31 de Dezembro, a Companhia tomava, solenemente, conta de todas as linhas férreas do País.

Realizava-se, deste modo, a concentração, preconizada pela Lei, da exploração das empresas ferroviárias.

Acontecimento de extraordinário vulto no quadro económico do País, ele marcará de modo indelével o começo de nova era nos anais ferroviários.

Vida Nova!

Que todos que participam desta grande família trabalhem com mais ardor, se possível, com mais entusiasmo e muita fé no engrandecimento dos caminhos de ferro. E a todos eles, que labutam do norte ao sul do País, o Boletim da C. P. saúda afectuosamente.

Saudação

A propósito da concentração ferroviária, feita ao abrigo da Lei n.º 2008, o Sub-Director servindo de Director Geral, Eng.º Pereira Barata, proferiu ao microfone da Emissora Nacional, na noite de 1 de Janeiro, as seguintes palavras, que foram de saudação a toda a família ferroviária:

«Iniciadas, há cerca de 85 anos, a construção e exploração de caminhos de ferro em Portugal, desde logo se afirmou o elevado carácter do ferroviário português, e a elevada divisa dos seus Conselhos de Administração. Aqueles, pela sua abnegada dedicação, estóica isenção, inexcedível zelo e amor à nova parcela do património nacional; estes, pelo seu inexcedível aprumo moral e administrativo, pela ância de bem servir a Nação, desprezando derrotistas e nefastas influências e quaisquer sujeições de carácter pessoal.

Com estas qualidades se venceram crises como a de 1894, perturbações como as duas últimas guerras, crises de receitas como as de 1929 e 1930, estas devidas, em grande parte, à desregrada concorrência de outros meios de transporte.

Surge, por fim, um homem ilustre sobranceando a pasta das Obras Públicas e Comunicações, procurando, com recta justiça, dar o seu a seu dono. Ele lança as bases da coordenação de transportes, fixando-se na Lei n.º 2008 os salutareos princípios dessa coordenação.

Imediatamente, o Conselho de Adminis-

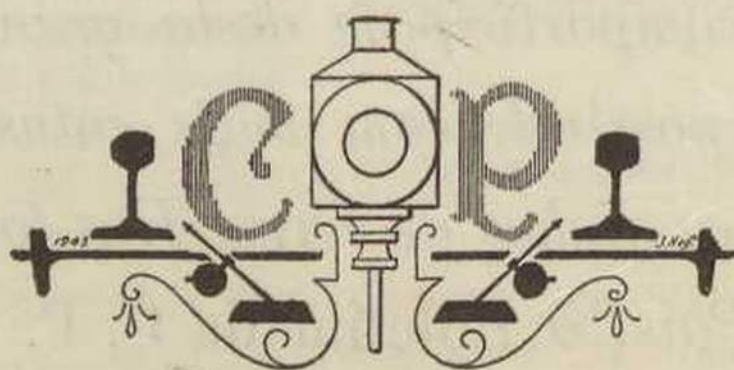
tração da C. P. correspondendo ao pensamento do Governo e à Lei, dá o passo de gigante, e em golpes de talento administrativo, obtém para si a transferência das concessões outorgadas a outras Empresas.

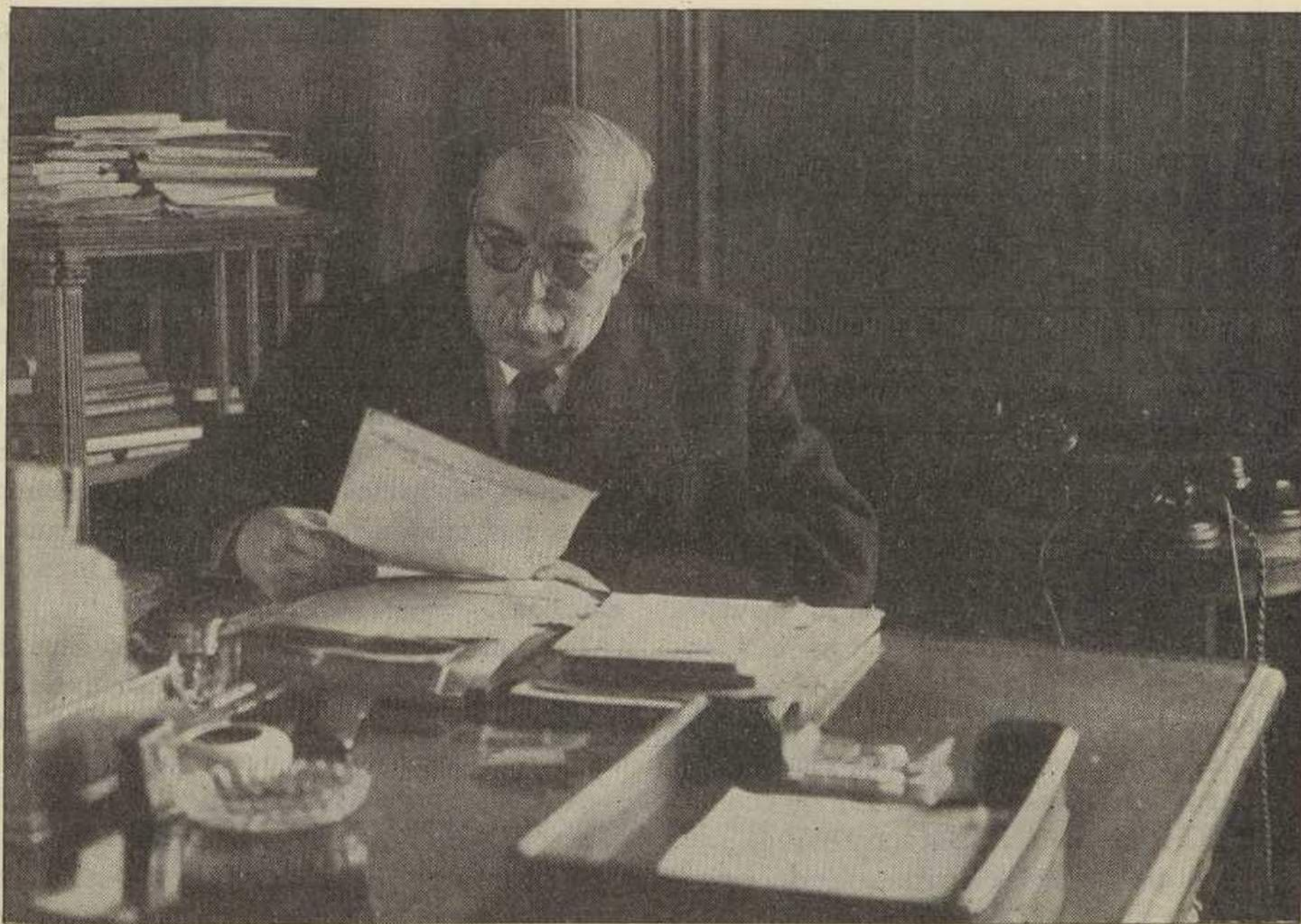
A concentração ferroviária fez-se sem abalos, e com satisfação de todos.

Todos reconhecem neste grande acto administrativo a melhor maneira de bem servir a Nação que nos cumpre defender e glorificar, e de atenuar, quanto possível, as dificuldades que, da parte de outros e aliás legítimos meios de transporte, espreitam o idoso, mas não velho, carril de ferro.

Eis, em rápida síntese, o fundamento dos justos louvores ao Governo na pessoa do notável titular das Obras Públicas e Comunicações, aos Conselhos de Administração das Empresas agora encorporadas, ao Conselho de Administração da C. P. na pessoa do seu ilustre Presidente, e a todos os ferroviários, sem distinção de classes, a quem especialmente saúdo de alma lavada pelo ar puro da nossa terra.

O caminho de ferro fez o seu dever para que se cumpra integralmente a Lei».





O Sr. Eng.º Antônio de Vasconcellos Corrêa no seu gabinete de trabalho.

Eng.º Antônio de Almeida Vasconcellos Corrêa

Resignou das suas funções de Administrador da Companhia o Ex.º Sr. Eng.º Antônio de Vasconcellos Corrêa que com tanta distinção exercia o elevado cargo de Presidente do Conselho de Administração.

Vida inteira dedicada aos caminhos de ferro, o Ex.º Sr. Eng.º Vasconcellos Corrêa ainda em 7 de Fevereiro de 1945 completara o seu cinquentenário de serviço prestado a esta Companhia.

O Boletim da C. P. querendo então associar-se ao festivo acontecimento publicou um número especial que teve a honra da colaboração dos Ex.ºs Administradores e constituiu um simples mas condigno preito de homenagem e quem tão relevantes serviços prestara aos caminhos de ferro nacionais.

A resolução tomada por Sua Ex.ª foi por todos os seus colegas e subordinados sinceramente lamentada.

Não encontra o Boletim da C. P. palavras mais sentidas, nem mais elevadas para homenagear neste momento o Ex.º Sr. Eng.º Antônio de Vasconcellos Corrêa do que as proferidas, a propósito deste acontecimento, pelo Ex.º Sr. Prof. Doutor Rui Ulrich, na Assembléia Geral Extraordinária da Companhia, realizada em 7 de Dezembro último, palavras que o Boletim da C. P., com a devida vénia a seguir arquiva:

«Ouvi, com mágoa, a comunicação que V. Ex.^a acaba de nos fazer e em que nos anuncia que o Snr. Eng.^o Vasconcellos Corrêa resolveu resignar ao seu lugar de Administrador desta Companhia, e que dessa resolução não o conseguiram demover as porfiadas insistências de V. Ex.^a.

Ao tomar conhecimento deste facto que todos lamentamos, senti que não podia deixar de usar a palavra, eu, que não costumo falar nesta Assembleia, talvez porque, noutros tempos, por dever de cargo, tive nela que falar demais.

Mas reconheci-me a mim próprio com autoridade especial para poder vincar aqui os altos méritos e os relevantes serviços que o Snr. Eng.^o Vasconcellos Correia prestou à Companhia, onde foi o meu mais delicado e mais directo colaborador.

Serviu a Companhia durante 52 anos.

O Engenheiro Vasconcellos Correia começou na C. P. a sua vida de trabalho, aqui fazendo uma carreira brilhante de engenheiro que lhe granjeou a sua qualidade de técnico experimentado, e em 1910 passou a fazer parte do Conselho de Administração da Companhia.

Aí o vim encontrar e aí comecei a apreciar e a admirar a eficiência da sua acção. Quando tive a honra de ser eleito Presidente do Conselho de Administração, o Snr. Engenheiro Vasconcellos Corrêa foi eleito Vice-Presidente. Aqui trabalhámos durante anos, na mais estreita, leal e afectuosa camaradagem, sem que nunca, entre nós se tivesse levantado um atrito ou dissenti-

mento. Aprendi a respeitar a sua inteligência e os primores do seu carácter, mas, Snr. Presidente, não me cega a minha afeição pelo Snr. Engenheiro Vasconcellos Corrêa, e ao pronunciar estas palavras julgo ser absolutamente imparcial na apreciação merecida do seu grande valor.

Inteligência sólida, clara, de um perfeito equilíbrio, o Engenheiro Vasconcellos Corrêa estudava a fundo, com a maior precisão e rigor, qualquer problema que chamasse a sua atenção, e quando chegava a uma con-

clusão todos podiam confiar nele: a conclusão era perfeita e a sua opinião era indiscutível.

Mais tarde, quando deixei o Conselho de Administração, fui substituído com vantagem no lugar de Presidente pelo Snr. Engenheiro Vasconcellos Corrêa. Neste cargo geriu os destinos da Companhia num dos períodos mais difíceis da sua existêndia; mas, o seu zelo inquebrantável e o seu aprumo moral — qualidades necessárias para quem precisa não desanimar — permitiram-lhe realizar a obra que todos nós conhecemos e louvamos, e a ele principalmente deve a Companhia o ter podido transpor sem abalo um período de tão grandes dificuldades.

E, quando numa conferência, o Snr. Engenheiro Vasconcellos Corrêa defendeu os actos da sua administração, ninguém ousou contestar uma única das suas afirmações.

A C. P. ocupou na vida do Engenheiro Vasconcellos Corrêa um lugar de eleição que quase rivalizava com os seus affectos de família, da qual é tão extremoso, e creio que é ainda por um acto de amor à C. P. que ele tomou a resolução que todos lamentamos; receou que a sua saúde abalada, que a sua energia não fosse bastante para continuar a exercer, como ele entendia, o seu lugar.

Dizia Cícero que «a vida, por curta que seja, é bastante longa quando é boa e honesta». O Snr. Engenheiro Vasconcellos Correia pode olhar com orgulho para o seu passado, e não quer, decerto, desmerecer do seu futuro.

Outros poderão aproveitar ainda o alto valor da sua inteligência, e pena é que ele não possa continuar a prestar-nos o seu valioso concurso no momento em que a Companhia deve entrar numa fase intensa de maior desenvolvimento.

Com este seu escrúpulo julga prestar ainda mais um serviço à Companhia, lamentando todos nós, de facto, este exagero da sua parte, mas não podendo deixar de acatar uma resolução que se inspira em tão altos princípios e que é posta com tanta isenção».

Engenheiro Álvaro de Lima Henriques

DEIXOU o serviço activo da Companhia em 31 de Dezembro de 1946, por ter sido atingido pelo limite de idade, o Ex.^{mo} Senhor Engenheiro Álvaro de Lima Henriques, que vinha desempenhando desde 1933 as altas funções de Director Geral.

Vivendo acima de tudo a sua profissão, que exercia há 44 anos, votado inteiramente aos complexos problemas ferroviários, resolvendo as mais delicadas questões que se lhe deparavam com esclarecida visão de homem culto, o Sr. Engenheiro Álvaro de Lima Henriques pode justamente orgulhar-se de ter cumprido com dignidade e saber, as suas funções directivas num difícil período da vida da Companhia.

Depois de cursar a Universidade de Coimbra, donde saiu formado em Filosofia Natural, foi estudar na Bélgica, completando na Universidade de Gand, o curso de Engenharia Mecânica.

Admitido na Companhia em 27 de Março de 1903, ascendeu rapidamente às categorias superiores de Agente Técnico, Sub-Inspector e Inspector, na Inspeção de Tracção. Em Janeiro de 1910 era nomeado En-

genheiro Adido na referida Inspeção, e em Abril do mesmo ano Chefe do Serviço da Fiscalização, cargo que ocupou durante 8 anos.

Em Janeiro de 1918 desempenhava já as elevadas funções de Engenheiro Chefe da Divisão da Exploração, mantendo-se neste cargo até Dezembro de 1926, data em que foi ocupar o lugar de Sub-Director. Finalmente, em 1933 era o Sr. Eng.^o Lima Henriques nomeado Director Geral da C. P., e, nesta qualidade, teve ocasião de patentear mais uma vez o seu alto espírito de dirigente e as suas qualidades de organizador.

*

* *

A Instrução Profissional do pessoal em que superintendia, questão que considerava precisamente como um dos fulcros duma boa actuação ferroviária, mereceu-lhe sempre uma particular atenção. A ele se deve a série copiosa desses manuais que tão profunda influência tiveram na cultura profissional dos ferroviários das últimas gerações.

Foi ainda dentro do mesmo sentido educativo, no



Engenheiro Álvaro de Lima Henriques

desejo de divulgar conhecimentos profissionais e de proporcionar aos que labutam no caminho de ferro algumas horas de recreio espiritual que o Sr. Eng.º Álvaro de Lima Henriques, há dezoito anos, criou esta revista — o *Boletim da C. P.*, — a que sempre dedicou um carinhoso interesse.

A Companhia, com o afastamento do Senhor Engenheiro Lima Henriques do seu serviço activo, fica privada dum dos seus mais ilustres funcionários dirigentes, que sempre exerceu com inconcussa honestidade e inextinguível zelo profissional os altos cargos em que sucessivamente foi investido no decorrer da sua longa permanência nesta Empresa.

O período excepcionalmente delicado por que passou a organização ferroviária portuguesa nestes últimos anos com os embaraços

resultantes da concorrência e da Guerra, veio dificultar os esforços do dirigente e do organizador, não lhe permitindo assistir ainda àquela evolução que sempre visionara para os caminhos de ferro.

O «Boletim da C. P.», que com pesar bem profundo vê o Sr. Eng.º Álvaro de Lima Henriques deixar a sua direcção, apresenta-lhe, em nome de toda a família ferroviária que trabalha nesta Companhia a homenagem sincera do seu respeito e admiração.

*

* *

O Sr. Eng.º Álvaro de Lima Henriques endereçou a todo o pessoal as seguintes palavras de despedida que o *Boletim* deseja arquivar:

AO PESSOAL

Termina hoje a minha carreira na Companhia, encetada em 27 de Março de 1903, cessando após a redacção destas linhas, as funções do meu cargo.

Nos quarenta e três anos de efectividade sempre o pessoal me prestou a sua cooperação briosa, inspirada por clara compreensão do dever, sem ter de lamentar qualquer atitude que viesse obscurecer o brilho de confiança recíproca que presidiu às nossas relações profissionais. Perante as inúmeras dificuldades a vencer, nomeadamente nos períodos das duas últimas guerras mundiais, a dedicação e a disciplina consciente do pessoal mereceram repetidos elogios, alguns deles emanados das Instâncias Officiais, elogios que neste momento me é muito grato lembrar.

A todos os ferroviários, desde o mais humilde ao mais categorizado, envio as minhas saudações de despedida e de agradecimento, afirmando que sempre conservarei bem presentes no meu espírito as melhores recordações do seu leal concurso.

O meu pensamento vai também para aqueles que sucumbiram no decurso da minha carreira, à memória dos quais aqui presto a mais sentida homenagem. Entre eles, destacarei o meu ilustre antecessor Engenheiro Ferreira de Mesquita e os meus distintos colegas e queridos companheiros de trabalho Engenheiros Greenfield de Melo, Jorge Malheiro, Avelar Ruas e Carlos Bastos.

De grande responsabilidade é a missão confiada aos ferroviários, de tal modo é decisiva a influência do caminho de ferro na vida das nações, onde constitui factor preponderante do seu progresso económico; trabalhando pela prosperidade da Empresa, os seus agentes prestam, também, valioso serviço ao seu País.

Mostrai-vos, pois, sempre orgulhosos do cumprimento das vossas obrigações, e tanto mais quanto mais espinhosas elas forem; assim dignificareis a vossa classe e nunca perdereis o merecido apreço e simpatia com que o Público vos distingue.

ANO NOVO—VIDA NOVA

À MEIA-NOITE DE 31 DE DEZEMBRO, A COMPANHIA DE CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES TOMOU CONTA DE TODAS AS LINHAS FÉRREAS DO PAÍS

POR motivos de fusão das empresas ferroviárias, feita ao abrigo da lei n.º 2008, realizaram-se no dia 1 de Janeiro, em vários pontos do país, almoços de confraternização do pessoal, nos quais tomaram parte agentes de todas as categorias e de todas as linhas encorporadas na C. P.

Decorreram estes almoços com a maior alegria, notando-se em todos um ambiente de camaradagem que muito impressionou os convivas, em especial os que pertenciam a outras companhias.

O Boletim da C. P., embora resumidamente, vai fazer uma ligeira reportagem dos almoços realizados em Santa Apolónia, Entroncamento, Figueira da Foz, Campanhã e Barreiro, os quais tiveram um acentuado cunho de solidariedade entre pessoas que trabalham na mesma empresa e que serviram para cimentar os laços de amizade que devem existir na mesma família.

O almoço de Santa Apolónia foi presidido pelo Sub-Director servindo de Director Geral, Sr. Eng.º Pereira Barata, que dava a direita ao Sr. António Raposo, representante dos Sindicatos Ferroviários e a esquerda ao Sr. Eng.º Sousa Nunes, Chefe da Divisão de Via e Obras. Lido o expediente, do qual constavam telegramas de saudação recebidos de várias localidades, usou a palavra o Sr. Eng.º Pereira Barata, que começou por se referir à vida da Companhia historiando a sua acção no progresso económico do país, sem esquecer o espírito de abnegação e sacrifício do ferroviário português. O orador, sempre escutado com interesse, referiu-se ao magno problema da coordenação de transportes, prestando homenagem ao então Ministro das Obras Públicas Eng. Cancela de Abreu, terminando com palavras de elogio e apreço para o Presi-

dente do Conselho de Administração, Ex.^{mo} Sr. Fausto de Figueiredo e Eng.º Álvaro de Lima Henriques, director cessante.

No Entroncamento, foi o almoço presidido pelo Sub-Director Sr. Eng.º Campos Henriques, que tinha a ladeá-lo os Chefes de da Divisão de Exploração e Abastecimentos, Srs. Eng.ºs Lima Rêgo e Mário Fonseca. Depois de se referir ao significado do almoço, no qual se comemorava um acontecimento notável na vida ferroviária portuguesa, saudou o Sr. Ministro das Obras Públicas Eng.º Cancela de Abreu que, com nítida compreensão do problema dos transportes, teve a hombridade e a coragem de o encarar de frente e de encaminhar a sua solução. Referindo-se ao Sr. Sub-Secretário do Estado das Corporações, que com tanto carinho tem estudado e resolvido numerosos problemas que interessam à vida dos ferroviários dirigiu àquele membro do Governo as suas saudações que foram acompanhadas pela assistência.

A fusão de todas as companhias, disse o orador, é um problema difícil, complexo e delicado, pois há que atender aos superiores interesses da Nação e ainda aos legítimos interesses das empresas, considerando os aspectos económicos, técnicos, financeiros e administrativos.

Chamou a atenção dos convivas, para a competência, tacto, inteligência e tenacidade com que as negociações foram conduzidas pelo Conselho de Administração da C. P., e muito especialmente pelo seu actual presidente Ex.^{mo} Sr. Fausto de Figueiredo, a quem seria injusto não prestar a merecida e devida homenagem extensiva a todos os seus colegas. Teve palavras de louvor para a forma como as outras empresas cooperaram na interpretação do pensamento que inspirou

a lei n.º 2008, que, só devido à boa vontade de todos, foi possível vencer, em tão curto prazo, a primeira etapa do longo caminho a percorrer na vida ferroviária portuguesa.

Terminou o seu discurso com uma calorosa saudação dos ferroviários de todas as empresas — classe grande, ordeira, trabalhadora e dedicada ao nosso país, como demonstrou nos tempos angustiosos que temos passado em que, através de grandes dificuldades e até de sacrifícios, conseguiu manter os transportes em condições razoáveis e que, por isso, mereceu louvores do Governo da Nação.

O Eng. Sub-director, Sr. Pedro de Brion, que presidiu ao almoço da Figueira da Foz, ladeado pelos Eng.ºs Fernando Arruda, antigo Director da B. A. e Francisco Mendia, Sub-Chefe da Divisão do Material e Tracção, começou por saudar a família ferroviária, a quem desejou um ano próspero e venturoso.

Depois de historiar, em breves palavras, a vida do caminho de ferro, desde o Convenio de 1894, referiu-se particularmente ao período que decorre de 1929 a 1946, em que a Companhia sofreu a crise originada pela existência de novos meios de transporte, crise que obrigou as empresas a uma compressão de despesas incompatível com o seu desenvolvimento.

Com a guerra, fecharam-se quase completamente os mercados estrangeiros e as companhias de caminhos de ferro, combalidas pela crise e com as suas provisões quase esgotados, viram-se forçadas a lançar mão de todos os recursos para fazer face às exigências imperativas do país, visto que todos os transportes recaíram sobre a linha férrea.

Depois de fazer várias considerações sobre o problema dos transportes e de elogiar a acção dos ferroviários portugueses, ocupou-se da lei n.º 2008, tecendo largo elogio ao Presidente e restantes membros do Conselho de Administração, que realizaram uma obra notável a bem do interesse público, saudando todo o pessoal ferroviário.

Em Campanhã, o almoço foi presidido pelo

Sr. Eng.º Henrique Bravo, que tinha à sua direita o Presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte, Sr. Luís Pinto Vilela e à esquerda, o Sr. Eng.º Vasconcelos Porto, antigo director da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Neste almoço, que, como os restantes, decorreu num ambiente de grande amizade, usaram da palavra o Eng.º Vasconcelos Porto, o Presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte e ainda o Eng.º Henrique Bravo, em cujo discurso recordou o início da sua vida ferroviária no mesmo lugar onde se realizou o repasto.

Teve palavras de louvor, não só para o pessoal, mas também para os dirigentes da mais importante empresa do país, manifestando maior fé no seu destino e, saudando os ferroviários presentes, pediu a sua colaboração para a obra que vai realizar-se, obra que além de contribuição para o empreendimento do país, servirá para pôr em foco, uma vez mais, as excepcionais qualidades dos ferroviários portugueses. Terminou saudando todos os ferroviários e suas famílias e fazendo os melhores votos pelas prosperidades da C. P.

No almoço do Barreiro tomaram parte cerca de trezentos convivas. Presidiu o Sr. Eng.º Branco Cabral, Secretário Geral da Companhia, que tinha à sua direita o Sr. Vicente Bolina, Inspector dos serviços eléctricos, com 53 anos de serviço e à esquerda o Sub-Chefe da Divisão dos Abastecimentos, Sr. Eng.º Manuel Campêlo.

Depois de lidos telegramas de vários pontos da rede, usou da palavra o Sr. Eng.º Branco Cabral, que proferiu um discurso que publicamos à parte.

Usaram também da palavra os Srs. Mateus Gregório da Cruz e João Inácio Martins, como delegados dos Sindicatos, e ainda o Chefe de Circunscrição da Exploração, Sr. Alexandre Matias, tendo o almoço terminado com entusiásticas saudações aos Srs. Ministro das Obras Públicas e Presidente do Conselho de Administração.

A missão a que nos votamos...

No almoço de confraternização do pessoal realizado no dia 1 de Janeiro último, no Barreiro, e a que nos referimos noutro local, o Ex.^{mo} Sr. Eng.^o António Branco Cabral, Secretário Geral da Companhia, proferiu o seguinte discurso:

PORQUE estamos hoje aqui? E porque estão, a esta mesma hora, outros nossos companheiros de trabalho reunidos, como nós, em Lisboa-P, no Entroncamento, na Figueira da Foz e em Campanhã? Porque hoje precisamente e não ontem, e não há um ano?

A estas interrogações vou procurar dar, rapidamente as respostas ou a resposta única que elas merecem.

Este primeiro dia deste ano de 1947 marca uma data na história dos caminhos de ferro em Portugal. Reuniram-se hoje todas as linhas concedidas a empresas particulares numa única organização. Tendo em vista as linhas concedidas e as linhas do Estado arrendadas, a C. P. toma sobre si, a partir de hoje, uma grande responsabilidade. A rede ferroviária portuguesa unifica-se dentro do espírito duma nova lei, obra dum Ministro que não esqueceu os caminhos de ferro, de onde provém, na excelente medida de que é autor e que visa dotar o País com uma rede de transportes terrestres à altura das suas actuais necessidades. E por isto todo o País lhe deve estar reconhecido.

Este dia é para a C. P. um dia grande. A partir de hoje, a C. P. retoma a posição vertical dos seres livres. Em 1894 viu-se ela obrigada a entrar em falência. De então até ontem viveu no que se chama o regime de concordata, com a tutela dos seus credores, na sua maior parte estrangeiros. Embora essa tutela não fosse excessivamente dura, principalmente desde 1932, o certo é que esta empresa estava impossibilitada de reorganizar, com larga visão, os seus serviços, porque não podia conseguir os empréstimos necessários ao seu desenvolvimento.

Há muito tempo que se procurava lutar

contra as crises, sem armas adequadas. Termina hoje esse período angustioso. As garantias que fora preciso dar aos credores desaparecem e a C. P., liberta do tremendo colete de gesso em que durante 52 anos viveu, pode olhar com esperança as perspectivas que se abrem diante dela.

E que perspectivas são essas? Que perspectivas podem ser as do caminho de ferro neste século da aviação e do automóvel?

Se é certo que o avião bate o comboio nas grandes distâncias e o automóvel lhe leva vantagem nos pequenos percursos, não é menos certo que os progressos da moderna técnica ferroviária permitem dotar o caminho de ferro com os meios convenientes para poder transportar as grandes massas de mercadorias e de passageiros a qualquer distâncias. E uma rede única ajuda a resolução no seu conjunto, amparando-se as linhas pobres às linhas ricas, para melhor resistirem às inclemências da concorrência.

Quem disse que os caminhos de ferro estavam na agonia viu, durante os dias duros da última guerra, desfeita a sua profecia. Se não fossem os caminhos de ferro, a população deste País, adstrita a transportes automóveis sem gasolina, sem pneumáticos, sem peças de reserva, teria certamente passado muitos dias de fome, de paralisação de trabalho.

Aos caminhos de ferro e aos homens que neles trabalham deve o nosso País uma muito especial gratidão, pela forma esforçada e eficiente como o serviram. Esta rede de transportes serve o público, mas é ao mesmo tempo uma empresa comercial. A concessão única, prevista na nova lei, não deixará de atender à parte tarifária, ao regime do preço de transporte, que hoje ainda se regula, por disposições velhas de

quase um século, como se entretanto o mundo económico estivesse parado e não tivessem aparecido novos processos de transportes e de comunicações.

Nas linhas, nos escritórios, nas oficinas, a cada instante todos nós procuramos, isolados ou agrupados — empregado do escritório na sua mesa, maquinista ao regulador da sua máquina, assentador na sua ronda, o atento guarda da passagem de nível — trabalhar para o mesmo fim, todos somos escravos de responsabilidades que outras profissões não conhecem. E cada acto individual é peça dum grande maquinismo trabalhando certo e a compasso. Todos e cada um temos de ter presente que, onde estivermos, estamos servindo o público, é certo, mas vendendo *transporte* e que é no quadro da coordenação de todos os transportes que essa nossa mercadoria tem de ser procurada.

A missão a que nos votamos — e nós sabemos bem como o ferroviário serve de alma e coração a sua profissão — é um campo de acção enorme e magnífico. Nele cabem os serviços activos dos que têm as mãos entregues ao trabalho directo, os que conduzem as locomotivas, os que nas estações formam e orientam os comboios, os que velam pela segurança do serviço ao longo das linhas e nos postos de sinalização, os que reparam e constroem nas oficinas os elementos de trabalho dos outros. Por detrás dessa massa de trabalhadores há os serviços de preparação e estudo, o das contabilidades, o da instrução e selecção dos quadros, o da procura de tráfego, os médicos e as obras sociais. E tudo para vender a nossa mercadoria que é o *transporte*.

São as boas receitas das estações e as economias nas despesas que fazem o pão das nossas famílias. Por isso uma rede de caminhos de ferro é uma empresa comercial na qual cada agente tem de ser solícito na forma de mais produzir com proveito e economia.

Este espírito é, no geral, o espírito da nossa classe, honra nos seja feita. Só ele permitiu que, durante esta guerra pudessemos transportar o que transportámos com

tão poucos e tão maus meios de acção. Sem carvão, destruimos uma grande parte da nossa reserva vegetal; sem possibilidade de adquirir material circulante, porque o não produzimos e porque os países em guerra não nos forneciam nas quantidades precisas, tivemos de transportar os passageiros em condições de vergonha para nós próprios; sem novo material de via, só a disciplina, o cuidado, o interesse, a competência do pessoal da conservação impediu tanto e tanto desastre por quebras de carril — múltiplos são os exemplos a atestar a consciência profissional dos ferroviários.

A C. P. libertou-se em 1946 dos seus credores externos, deixou de estar escravizada a tutelas, pelo menos legalmente pesadas. Mas não se libertou doutras sujeições. A do combustível é a mais importante.

A idade do carvão findou. Os mineiros não querem descer mais aos poços das minas, a produção de carvão baixa em toda a parte. O carvão, em si mesmo, é uma matéria-prima de tal valor que os países não são suficientemente ricos para perder, pelas chaminés das locomotivas, 90 a 95% da riqueza contida no carvão. Os óleos combustíveis sucedem aos carvões.

Mas Portugal não tem carvões nem óleos. É tributário do estrangeiro; o seu único combustível é a lenha — e os pinhais portugueses têm um fim no tempo e outra finalidade no seu destino.

Abre-se agora aos nossos caminhos de ferro a era da electricidade. Quando, daqui a 4 ou 5 anos, as quedas de água do Zézere, do Tejo, do Ocreza, do Cávado, do Rabagão e do Douro começarem a dar energia eléctrica, nesse momento temos obrigação de electrificar a linha Lisboa-Porto e os arredores das duas cidades. Evitaremos assim a importação de quase 150.000 toneladas de bom carvão em cada ano. E, na certeza de melhor servir o público, mais rapidamente, com melhor segurança e conforto, teremos as condições do nosso progresso.

Arrumada financeiramente a sua casa a C. P. poderá ir buscar os capitais que lhe faltarem, com a certeza de que esses capi-

tais produzirão o milagre da transformação do nosso sistema de transportes. As locomotivas a vapor, por carvão (o que vier do estrangeiro), por óleos (os que importarmos), e as locomotivas Diesel (grandes automóveis de tracção), servirão o resto da rede em melhores condições do que hoje, em substituição das velhas locomotivas anti-económicas.

Se a Empresa ficar em condições de cuidar do seu material de máquinas esperamos que fique também em condições de cuidar do seu material humano. O trabalhador, para que produza o seu melhor rendimento, é necessário que se sinta apoiado pela organização em que está integrado. Mas é preciso também estar ligado a ela pelo coração e pela inteligência, única maneira de reagir contra as sugestões de desorganização social.

O espírito do trabalho não é uma bandeira política: é uma virtude moral que urge ser cultivada em todas as suas formas. Por isso se tem de tratar dos corpos para que sejam fortes e dos espíritos para que sejam honestos.

O nosso País deve-nos esforço persistente e paciente durante os anos de guerra, mas tem a esperar de nós o aperfeiçoamento desta máquina que, para ser boa, tem de ser bem

equipada e bem servida. Em proveito do País e em proveito dos trabalhadores dos caminhos de ferro: melhores serviços para o público, melhores condições de trabalho para os ferroviários. Melhor amparo na doença e nos desastres, tranquilidade para os dias da velhice pela reforma conveniente, e segurança de que a solidariedade que liga os homens no trabalho se prolongue na sobrevivência, fórmula da continuidade da família.

É por esse *espírito de família*, por *espírito de equipa*, que aqui estamos neste dia de fraternidade universal para dizermos uns aos outros que, sendo muitos, que sendo agora mais, estamos unidos todos no desejo de melhores dias, para bem servir Portugal.

Animados do verdadeiro espírito ferroviário, onde se expandem os melhores valores do homem, a sinceridade no esforço, a honra de servir, a coragem, o sentido da responsabilidade, a disciplina e a fraternidade, podemos encarar com serena confiança o futuro.

Tenhamos fé. Saudemos de espírito aberto e com o coração ao alto a manhã que se eleva no horizonte, saudemos com alegria e confiança o nosso trabalho, fonte do nosso bem-estar, as nossas famílias, razão da nossa vida, e a grande família ferroviária portuguesa, orgulho da nossa camaradagem.

“Serviços ferroviários . . . ,”

expressão que, à força de repetida,
perdeu o rigor do significado.

Quem presta *serviços* é *servidor*.

Nós somos *servidores* do Público . . .

Máximas do agente graduado de estação

Em Maio de 1929, o «Boletim de Instrução Profissional» publicava as máximas do agente graduado de estação. Já vão decorridos 18 anos. Julgamos oportuno recordá-las e por isso a seguir as transcrevemos.

O agente graduado de estação, pelas funções que desempenha e pela sua constante actuação junto do Público, tem de agir em todos os seus actos com o mais elevado aprumo e consciência profissional.

1.º — Comparecer à hora no seu posto para poder tomar o serviço convenientemente e com calma. Lembrar-se de que o colega que vai ser substituído espera a sua chegada.

2.º — Apresentar-se bem fardado e asseado. Desta forma a sua autoridade será aumentada. O asseio e o aprumo denotam distinção.

3.º — Andar sempre munido de lápis e de papel para poder tomar as suas notas, sobretudo as respeitantes a circulação de comboios.

4.º — Ler atentamente os telegramas e outros documentos relativos ao serviço a seu cargo, e esclarecer pormenorizadamente todos os agentes seus subordinados que o têm de executar. Mais vale insistir do que omitir.

5.º — Dirigir o seu serviço com calma, sem gritos e sem precipitações. Lembrar-se sempre de que, nos comboios, há passageiros que o observam e a quem é preciso inspirar confiança.

6.º — Estudar em cada mudança de horário, a marcha dos comboios e suas correspondências para poder, por si só, informar os passageiros sem ser obrigado a encaminhá-los a um agente seu subalterno. Ganhará assim simpatia e prestígio.

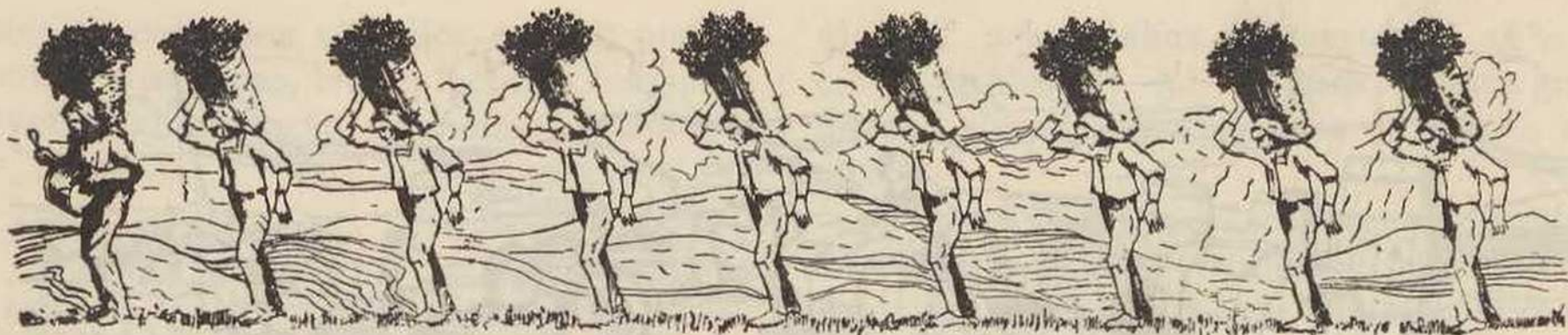
7.º — Procurar pôr-se ao corrente de todas as obrigações de serviço dos seus superiores imediatos, da mesma forma que conhece as dos subordinados, para que possa facilmente substituí-los.

8.º — Conservar sangue frio em caso de anormalidade. Dar as suas ordens com precisão e, no seu próprio interesse, cingir-se às prescrições regulamentares, para não originar acidentes ou faltas profissionais.

9.º — Dar bons exemplos aos seus colegas e subordinados, quer esteja no seu escritório socegradamente, quer na linha, à chuva e ao vento.

10.º — Procurar a mais correcta linguagem, especialmente sempre que tenha de falar com o Público. Evitar as indelicadezas e não tomar ares ofensivos no caso de qualquer incorrecção. Tratar os reclamantes tão delicadamente como o restante Público. Se a ocasião se proporcionar, oferecer-lhes amavelmente uma cadeira, não esquecendo de ter para com eles todas as outras possíveis deferências.

O exemplo é a base da autoridade



Em marcha cadenciada os vindimadores transportam as cestas cheias

AS BEBIDAS ALCOÓLICAS NA ALIMENTAÇÃO

Pelo Sr. José Júlio Moreira, Chefe da Secção dos Serviços Gerais da Divisão da Via e Obras



vinho, na opinião dos seus amigos e defensores, é o melhor alimento dado pelo Criador, depois do pão. Referimo-nos ao vinho de mesa (de pasto), natural, de fraca graduação alcoólica. Alguns autores não o consideram até como bebida alcoólica, mas, sim, alcoolizada, tal como a água-pé, a cerveja e a cidra ou vinho de maçãs. Bebidas alcoólicas, rigorosamente, são só aquelas que derivam da manipulação artificial em que entra o álcool separado do vinho, depois de destilado. Outros pretendem que basta terem qualquer quantidade de álcool para serem logo bebidas alcoólicas, as quais podem ser classificadas em bebidas fermentadas e bebidas destiladas.

Nas bebidas fermentadas temos os vinhos (fermentação da uva), a cerveja (fermentação da cevada), a cidra (fermentação da maçã) e a «poiré» (fermentação da pêra). As duas últimas têm largo consumo em França e são quase desconhecidas entre nós.



Colhendo as uvas

As bebidas destiladas, mais numerosas que as fermentadas, são, entre as mais conhecidas e usadas em Portugal, as aguardentes diversas, como a

que resulta da destilação do bagaço da uva, a da cana de açúcar, a de figo e a de medronho. Em França usam muito as aguardentes extraídas das ameixas («mirabelle»), da beterraba e da batata. Bebidas de destilação são também o «cognac» (extraído dos vinhos), o «whisky» (tirado dos cereais), o «kirsk» (obtido das cerejas), a cachaça, muito usada no Brasil e entre nós, e o «rhum» (fabricado da cana de açúcar); há os «cocktails», «bitters» ou simples licores e aperitivos de fórmulas desconhecidas ou secretas provenientes da mistura de álcool com xaropes diversos ou essências de plantas, como a genebra (com essência de zimbro) o «piperment» (com essência de hortelã pimenta), o curaçau (com essência de laranjas amargas), o absinto e o marrasquino (com essência de amêndoas amargas) e o vodka de grande concentração alcoólica e toxidez, de uso muito generalizado entre os russos.

Também se extraem bebidas alcoólicas do arroz, como o «manduring» e o «fan-tsou», usados na China, o «arak», na Índia, o «chong», no Tibé, o «bouja», na Núbia, o



Desinfectando a cesta



No cais, aprestando-se para o carregamento

«guaruzo», na América do Sul; da palmeira o vinho de palma, no México, e uma aguardente fabricada pelos brasileiros sertanejos; da batata, o «mobi», em Virgínia.

Há ainda bebidas alcoólicas fermentadas provenientes do reino animal, como o «kefir» (do leite de camela) usado pelos árabes, o «koumis» (do leite de égua) feito pelos cosacos.

Todas as bebidas destiladas são extremamente perigosas e tóxicas. Possuem grande percentagem alcoólica. Por exemplo: o «whisky» tem 48% de álcool, o «cognac» 55% e o «rhum» 77%. À toxidez alcoólica há a acrescentar a toxidez associada de éteres, essências e outros alcoois, além do etílico, e muito mais tóxicos que este, etc. A essência mais tóxica que os licôres contêm é a do absinto (o absinto tem 60 a 80 graus!). É por isso que as bebidas alcoólicas destiladas devem ser inteiramente banidas da alimentação. Têm efeitos tóxicos e nunca ninguém, em boa verdade, foi capaz de provar que delas adviessem quaisquer consequências benéficas para o organismo.

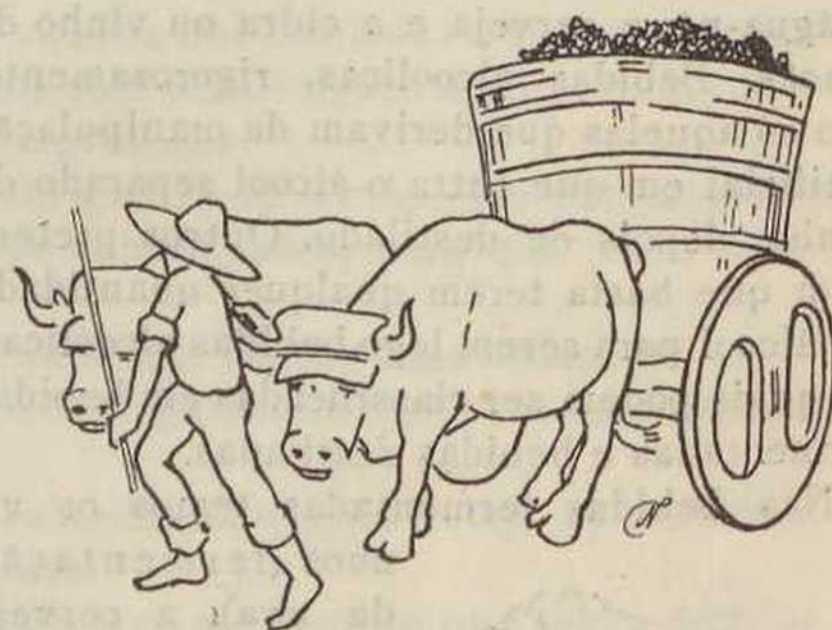
Tem sido muito discutido e continua a sê-lo nos meios científicos, se o álcool, em especial o etílico contido nas bebidas e que as caracteriza, pode ou não ser considerado alimento. Muitos e categorizados autores consideram valor nutritivo apenas a algumas bebidas alcoólicas.

O álcool é o produto resultante da fermentação dos açúcares; líquido incolor, muito móvel, de odor penetrante e de sabor queimante. No entanto, a palavra álcool refere-se, na generalidade, ao álcool etílico que é a substância característica principal

das bebidas alcoólicas, conquanto outras substâncias, algumas das quais importantes, entrem na sua composição.

Os vinhos, além da mistura de água e álcool, contêm glicerina, tanino, óleos, essências, éteres, sais, açúcares, dextrinas, vários ácidos orgânicos afóra o tártrico, substâncias corantes, etc. e, segundo o período em que são examinados, as quantidades de tais elementos variam.

A força alcoólica das bebidas mede-se em

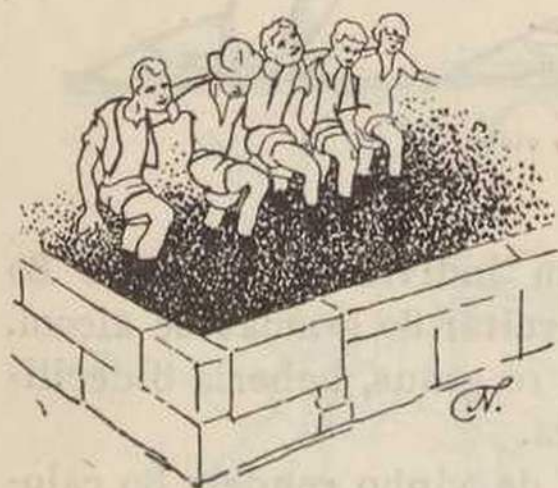


Acarretando os cachos

graus, como é sabido. Por exemplo, se um vinho tem 11 graus, quer dizer que há 11 centímetros cúbicos de álcool absoluto em 100 centímetros cúbicos, ou seja num decilitro desse vinho.

Praticamente, só as bebidas alcoólicas fermentadas, as chamadas bebidas higiênicas (entre nós o vinho maduro, o vinho verde, a água-pé e a cerveja) podem ser consideradas alimentos, quando usadas em pequena quantidade pelo indivíduo são e adulto, às horas das refeições, dada a sua média ou

fraca percentagem alcoólica e ainda porque contêm vitaminas, isto é, factores indispensáveis à alimentação, ou melhor, compostos



Esmagando as uvas ao som de alegres cantigas

orgânicos que garantem, mesmo em doses mínimas, o aumento da substância celular e o funcionamento normal dos órgãos.

Quanto à criança, nem mesmo bebidas fermentadas se

lhe deve deixar tomar, porque todos os autores são unânimes em afirmar que o álcool lhe é perniciosíssimo, podendo até provocar-lhe paragem de crescimento. Marcam-se os 10 anos como a idade até à qual a criança, em boa norma de higiene alimentar e de acordo com os dados da ciência, não deve ingerir qualquer quantidade de bebida alcoólica.

Os vinhos têm sido classificados através dos tempos, em várias classes. Um médico de D. João V, Francisco da Fonseca Henriques, autor dum trabalho notável sobre o assunto, dividia os vinhos em brandos, fortes, doces, azedos, brancos, negros, louros e

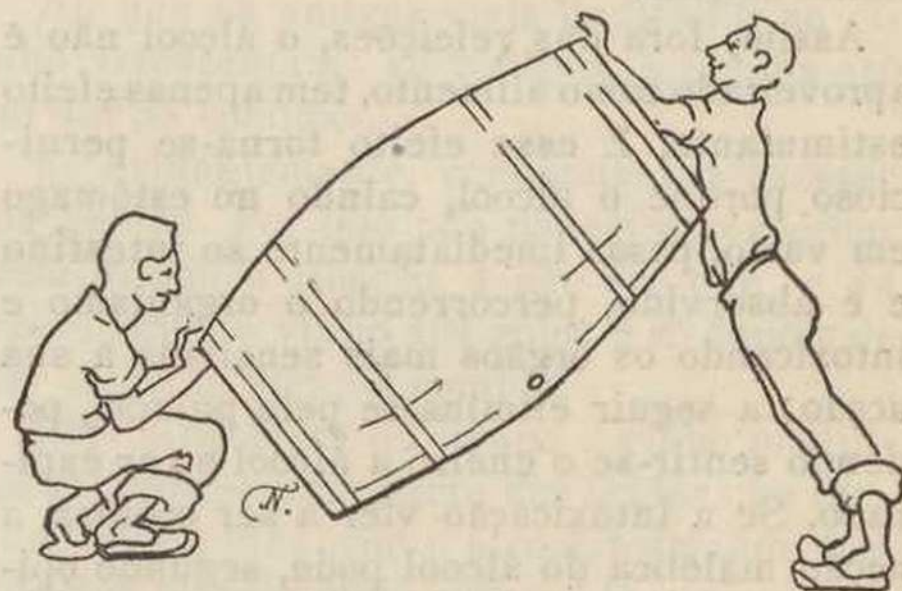


Deixando correr as últimas gotas da velha colheita

alcoool); 2.^a — vinhos mistos (entre 15% e 9,85% de álcool); 3.^a — vinhos de baixa graduação alcoólica (com menos de 9,85% de álcool).

Damos a seguir a percentagem alcoólica de algumas bebidas: vinhos alcoólicos — da Madeira, tinto, 20,52%, da Madeira, branco, 20%, do Porto, 20%; vinhos mistos — de «Champagne», 13%, de «Champagne», gasoso, 11,77%, de Bordéus, tinto, 10,10%; vinhos de baixa graduação — do mesa, vendido no país, de 9 a 13%. A cerveja tem entre 1 e 8,2% de álcool (cerveja francesa 2%, cerveja alemã 2,5% a 3,5%, cerveja inglesa, a mais forte, 8%).

Ora, sob o ponto de vista de higiene ali-



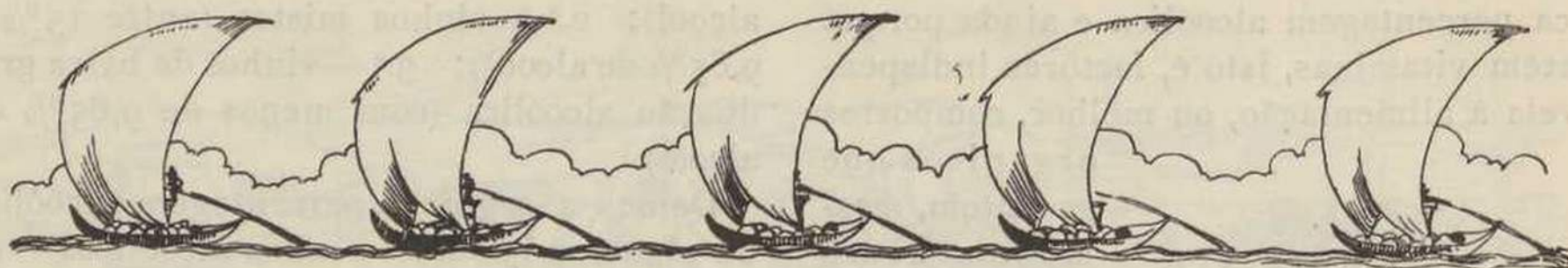
Rebolando o casco com água, para o lavar bem

mentar, os vinhos alcoólicos são perigosos e deviam ser abolidos da ração alimentar normal, ao passo que os vinhos mistos e os de baixa graduação são os que podem manter-se na mesma ração e ser considerados como alimentos.

O vinho e a cerveja, sendo naturais, contêm certa percentagem de álcool proveniente da sua natureza viva. O álcool da cerveja provém da fermentação do malte, produzido na cevada a germinar. O consolo alcoólico do vicioso só poderá dar-se com estas bebidas desde que sejam tomados em quantidades excessivas que, é claro, vão arruinar-lhe o organismo.

A combustão do álcool dá lugar à produção de calorías que representam valor nutritivo para o indivíduo. Em doses elevadas o álcool constitui um veneno que se reflete

palhetes, vermelhos e cheirosos. Hoje podemos considerar três categorias de vinhos: 1.^a — vinhos alcoólicos (com mais de 15% de



Barcos rabelos, singrando no Douro, cheios de pipas do famoso vinho

na diminuição do trabalho muscular, pela depressiva influência do sistema nervoso. À fase de excitação estimulante e passageira, que se verifica, de facto, logo após a ingestão do álcool, sucede um período de depressão, mais ou menos longo, conforme os repetidos envenenamentos agudos que o alcoólico tenha sofrido.

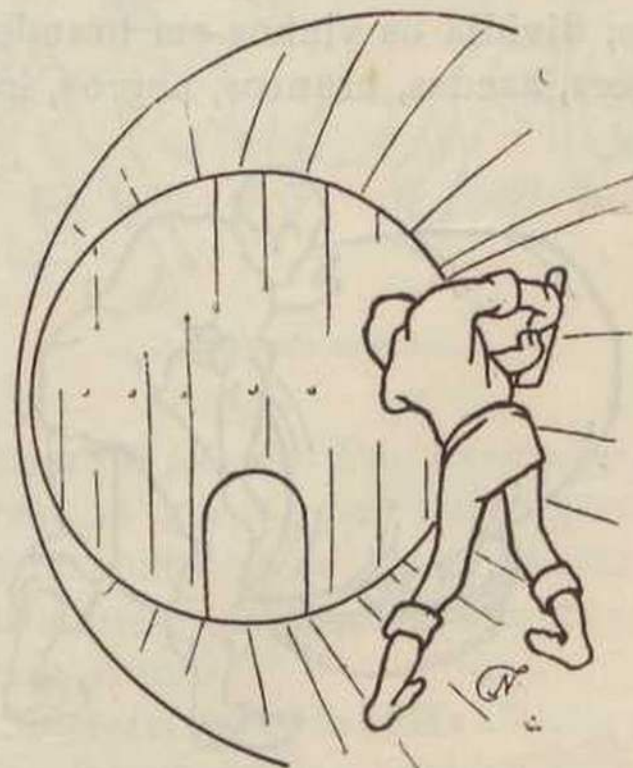
Assim, fora das refeições, o álcool não é aproveitado como alimento, tem apenas efeito estimulante. E esse efeito torna-se pernicioso porque o álcool, caindo no estômago em vazio, passa imediatamente ao intestino e é absorvido, percorrendo o organismo e intoxicando os órgãos mais sensíveis à sua acção; a seguir elimina-se pelo pulmão, podendo sentir-se o cheiro a álcool no ar expirado. Se a intoxicação vier a ser crónica, a acção maléfica do álcool pode, segundo opinião médica, reflectir-se no estômago (dando a gastrite alcoólica), fígado (levando à cirrose hepática), coração e artérias, pulmão (preparando a instalação da tuberculose), no rim e especialmente sobre o sistema nervoso. Neste último caso tem repercussões na descendência, causando filhos idiotas ou aleijados. O próprio alcoólico fica embruteado, e com a sua capacidade intelectual reduzida podendo tal envenenamento levá-lo à loucura e ao crime.

Enquanto que tomado com moderação às refeições o álcool misturado com a comida, dilui-se nela, passando lentamente ao intestino onde, lentamente também, se faz a sua absorção, com valor nutritivo e estimulante sobre a digestão. Está calculado que o organismo duma pessoa sã e adulta, nestas últimas condições, pode aproveitar 1 grama de álcool por quilograma de peso individual nas 24 horas, sem prejuízo da sua saúde.

Por exemplo: um indivíduo que pese 80 quilos, pode aproveitar 80 gramas de álcool. Sendo o vinho a 10 graus, beberia 8 decilitros durante o dia.

Dois decilitros de vinho rendem 80 calorias, embora menos que as que obteríamos com três batatas gradadas que comêssemos. A quantidade de álcool existente em três decilitros de vinho equivale á de um litro de cerveja. Esta tem, de facto, sobre o vinho a vantagem de ser menos alcoólica e de possuir maior quantidade de hidratos de carbono, o que lhe confere maior valor nutritivo. Contudo, se os bebedores de cerveja a ingerirem fora das refeições, não estão isentos de se tornarem alcoólicos crónicos, com as consequentes dilatações do estômago e as outras perturbações que atrás citámos.

Por outro lado, tenhamos presente que,



Dentro do tunel, tirando o sarro

no fim das refeições, causa menos prejuízo à saúde o beber uma pequena quantidade de líquido de elevada graduação alcoólica

do que se o estômago vazio receber vinho, como frequentemente sucede com o «mata-bicho» usado pelos operários e trabalha-



No dia de S. Martinho abre-se o vinho novo

dores. Por sua vez certas classes sociais abastadas têm o hábito de tomar líquidos fortemente alcóolicos, como aperitivos, antes das refeições, o que lhes traz graves inconvenientes ao organismo.

Devem, portanto, ser banidas as bebidas alcóolicas fora das horas das refeições.

«O vinho para as classes pobres é um alimento precioso, de grande vantagem para a sua nutrição». «O rural do trabalho duro, quando lhe falta a bebida, amortece, debilita, exaurido de forças para lutar com a resistência da terra».

É insensato e anti-patriótico fazer propaganda contra o vinho. Despresemos o fanatismo do anti-vinho, tanto mais para repudiarmos quanto é certo saber-se que Portugal ocupa o quarto lugar na sua produção mundial, estando a seguir à França, Itália e Espanha. Só depois é que vem a Roménia, Argentina, Iugoslávia, Rússia, Grécia, Chile, Alemanha, Hungria, Estados Unidos, etc.

O vinho é entre nós uma fonte de riqueza e é da sua produção que consegue viver uma grande parte do nosso povo. Os vinhos do Porto, Madeira e moscatel de Setúbal têm

justificada fama. O do Porto, esse, é considerado o melhor do mundo!

O bom vinho depende da qualidade da uva, da limpeza das vasilhas em contacto com a uva, mosto e vinho, enfim do esmero da sua produção. É evidente que o asseio do material vinário contribue para a boa qualidade do produto que influe na saúde pública. Convirá, pois, indagar da sua origem, do crédito que desfruta e ter com ele tanto cuidado como com qualquer alimento.

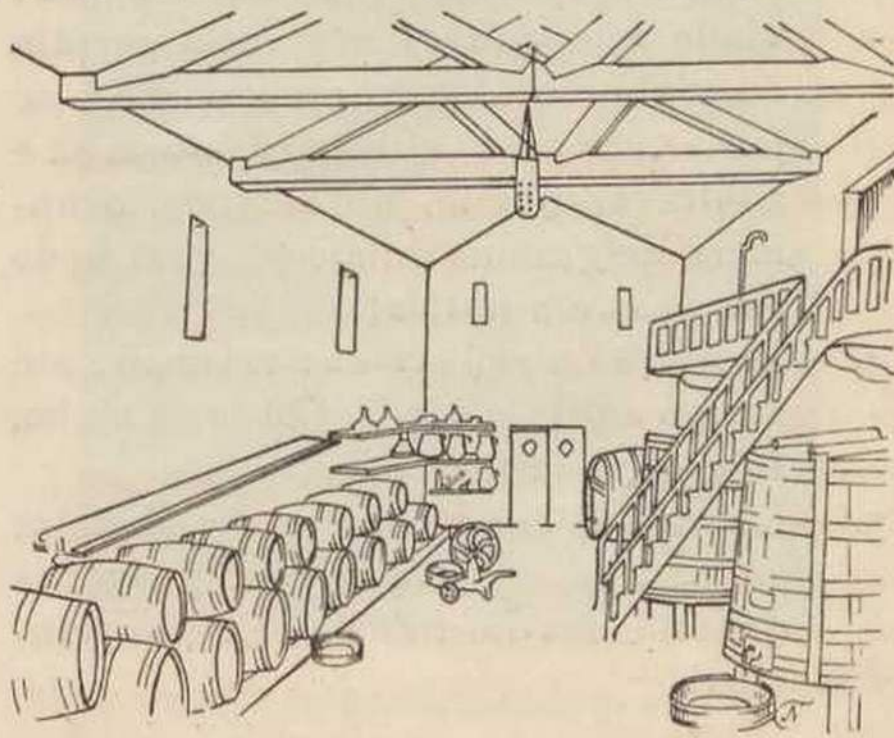
É conhecido o estribilho dos «Velhos» de João da Câmara:

«Antes da sopa, molha-se a boca; a meio dela, rega-se a goela; sopa acabada, goela lavada»

Ao que os amigos mais dedicados ao vinho acrescentam: «E continua a bebida até ao fim da comida».

E, evidentemente, condenável o excesso de bebida. Por isso não podemos concordar com tamanha libação, a não ser que se vá saboreando o vinho aos golos e só depois de ter ingerido alguma comida.

Com o decorrer do tempo o vinho modifica-se, porque uma parte dos ácidos que contém se combina com o álcool, formando éteres que tornam mais acentuado o aroma e o sabor do vinho, enquanto as matérias corantes se transformam e bôrras. É por isso que



Adega atestada de precioso néctar fonte de riqueza nacional

os vinhos velhos são mais aromáticos, mais leves, menos alcóolicos e mais caros que os novos.

Os vinhos brancos são mais digestivos que os tintos. Estes contêm maior quantidade de substâncias que se podem tornar prejudiciais e prestam-se mais a falsificações que aqueles. A percentagem de álcool etílico é muito variável, conforme o vinhos.

Qual será o melhor vinho, afinal? Segundo a opinião do citado médico de D. João V, «para cada qual o melhor vinho é aquele com que melhor se dá o seu estômago e de que recebe maior benefício a sua natureza».

Que quantidade de vinho devemos beber? O limite máximo de vinho a beber diariamente, na opinião de abalizados higienistas e salvo as diferenças individuais, é a de meia garrafa ao almoço e outra meia garrafa ao jantar. Isto para aquelas pessoas que não tomem outras bebidas alcoolizadas e alcoólicas.

Do que fica dito pode concluir-se que os preceitos da boa higiene alimentar, no que respeita a líquidos alcoólicos, mandam:

- 1.º — Abstenção completa de bebidas alcoólicas destiladas;
- 2.º — Não ingerir quaisquer bebidas alcoólicas ou alcoolizadas nos intervalos das refeições;
- 3.º — Tomar em doses moderadas vinho de ou cerveja durante as refeições, convingo que não exceda meia garrafa de vinho ao almoço e outra meia ao jantar, de modo que cada pessoa sã e adulta aproveite, no máximo, o número de gramas de álcool igual ao do seu peso em quilos;
- 4.º — Proibição absoluta das crianças, até aos 10 anos de idade, beberem vinho, seja por que forma for;
- 5.º — Os vinhos dos tipos Porto e Madeira só devem ser usados em pequenas quantidades no fim da refeição principal.

Não confundamos nunca vinho com álcool.

Lembremo-nos de que a meta final dos alcoólicos e bêbedos profissionais é a tuberculose, essa peste branca que anualmente arrebatava cerca de trinta mil vidas em Portugal!

É de notar que «a tuberculose ceifa 58% dos bebedores de álcool e 14% dos bebedores de vinho».

O vinho, no entanto, se for tomado moderadamente em doses úteis às refeições, não



Aniversário natalício. Refeição sem vinho seria talvez sem alegria. Mas o menino não deve bebê-lo, porque não tem 10 anos; ainda agora só fez 6.

oferece perigo e actua como um alimento, um excitante da secreção salivar e do estômago, com efeito também diurético e radio-activo — afirmam categoricamente muitos cientistas.

Tenhamos, contudo, sempre bem nítida a noção de que o vinho fez-se para o *paladar* e não para a *sede*, que se soboreia aos *golos* e não se toma, como a água, aos *copos*!

BIBLIOGRAFIA:

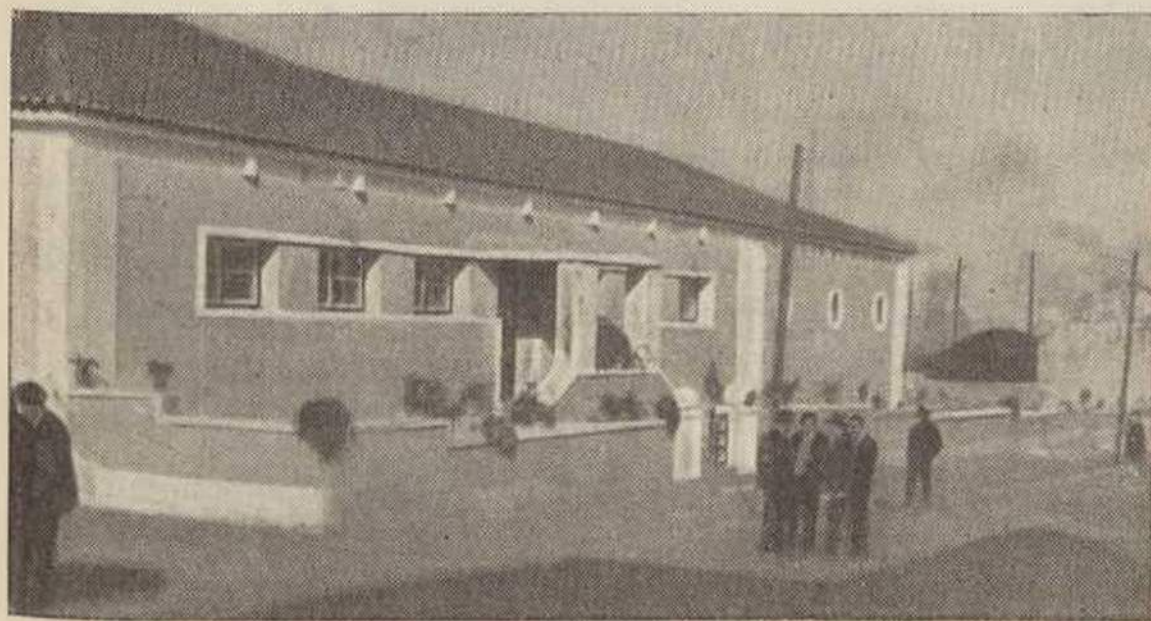
- Boa Comida Gosto da Vida — Dr. Samuel Maia
Manual de Higiene da «M. P.»
As Bebidas Alcoólicas na Alimentação — Dr. Barbosa Sueiro.
O Vinho Refaz o Homem — Dr. Augusto d'Esaguy.
A Alimentação na Educação Física e no Desporto — Dr. Ernesto Roma.
Bases da Alimentação Racional — Dr. Ferreira de Mira.
O A B C da Vinificação — Eng.º Agr.º Moreira da Fonseca.



Armazém de Viveres de Alfarelos

MAIS um Armazém de Viveres, o mesmo que dizer mais um melhoramento importante cuja influência na vida económica do pessoal se torna desnecessário encarecer.

peçoal esta indústria horas amargas passaram todos portugueses. Imorredoiros agradecimentos tributamos a V. Ex.^a nome nossos representados para que continue honrosa missão a bem de todos os ferroviários».



O novo Armazém de Viveres de Alfarelos

Para proceder à sua inauguração, deslocou-se no dia 6 de Janeiro passado a Alfarelos o Sr. Eng. Henrique Pinto Bravo, Chefe de Divisão, adjunto à Direcção Geral, que era aguardado na estação pelos Presidentes dos Sindicatos e numerosos funcionários que o acompanharam ao novo edifício, que foi visitado demoradamente.

Antes de ser aberto ao público o novo Armazém de Viveres, o Sr. Mateus Gregório da Cruz, em nome dos Sindicatos ferroviários, agradeceu à Companhia mais esta obra a bem dos ferroviários, pondo em destaque o nome do Administrador, Sr. Eng. Mário Costa, a quem foi enviado o seguinte telegrama:

«Agradecendo gentileza convite assistimos inauguração Armazém de Viveres Alfarelos. Presidentes Sindicatos Nacionais Ferroviários de Portugal não podem jamais esquecer quem com grande força de vontade, tenacidade e saber, tem conseguido o engrandecimento armazéns de viveres caminhos de ferro, inexpugnável trincheira defesa

Ao Presidente do Conselho de Administração, Ex.^{mo} Sr. Fausto de Figueiredo, foi enviado o seguinte telegrama:— «Presidentes Sindicatos Nacionais Ferroviários Portugal assistindo inauguração Armazém de Viveres Alfarelos, agradecem V. Ex.^a mais este benefício da Companhia, que sem promettimentos vãos foi levado a efeito a bem da comunidade ferroviária».

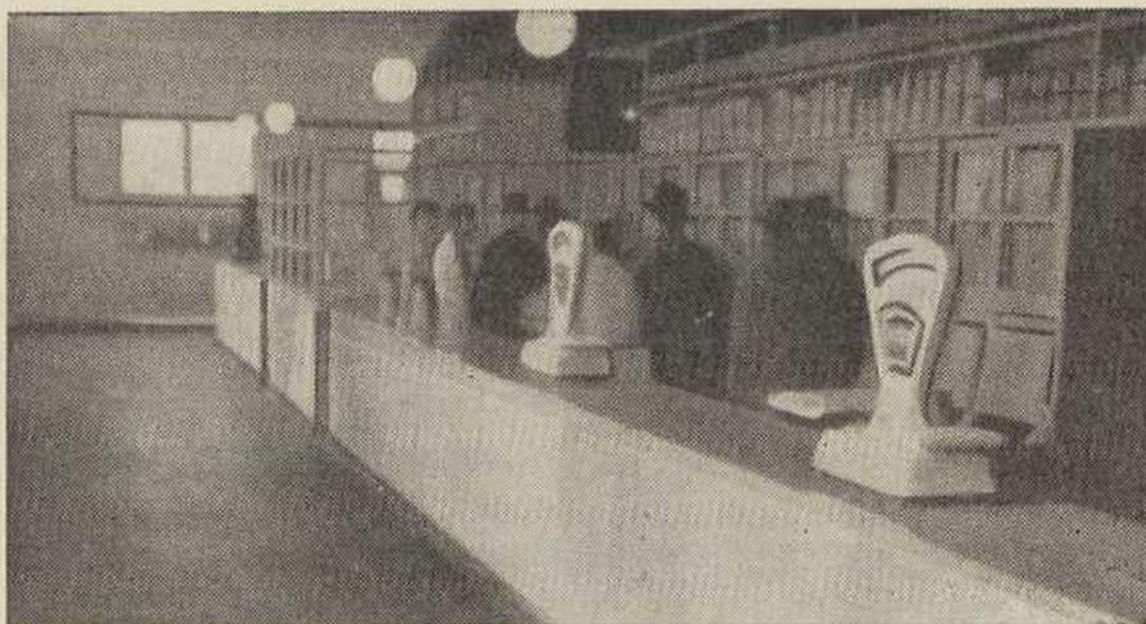
Durante o almoço, servido no restaurante da estação de Alfarelos, o Sr. Eng. Henrique Bravo proferiu as seguintes



Outra vista do novo Armazém de Viveres

palavras, que gostosamente arquivamos:

«Com a inauguração a que acabamos de assistir está lançada mais uma pedra na



Vista do interior do novo Armazém de Víveres

grande obra social que a Administração da Companhia vem realizando. Temos mais um Armazém de Víveres.

Prossegue assim a Companhia neste sector da sua actividade, auxiliando o seu pessoal. Ninguém de boa fé, com efeito, deixará de concordar que os Armazéns de Víveres têm contribuído eficazmente para o bem comum no momento histórico que decorre. Sem exhibicionismos, sem alarde, o auxílio que vem prestando tem sido de maior utilidade, que é de justiça encarecer.

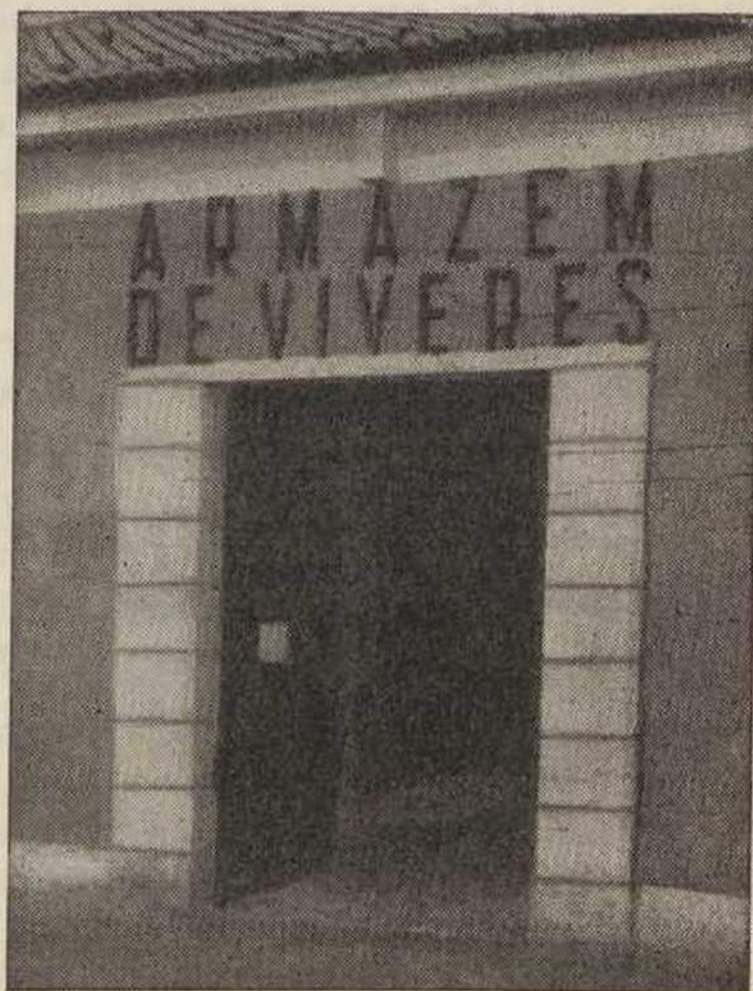
Gratidão merecem quantos têm concorrido para o seu desenvolvimento e dado o seu esforço a favor desta causa.

Estou à vontade fazendo esta afirmação porque sei que assim também pensam todos os que aqui se encontram reunidos e que nos trouxeram a sua solidariedade.

Mas de justiça há que destacar de entre os colaboradores desta obra magnífica, uma pessoa que nela tem posto todo o seu desvelado concurso. Tem sido a alma dos Armazéns. Para eles tem trabalhado com devoção e com fé. Circunstancias derivadas da sua posição na Companhia, impediram-no de aqui comparecer no dia de hoje e por isso me incumbiu de o representar. Mas está connosco, em espírito. Sabeis quem é. O primeiro brinde tem de ser para ele. Acompanhai-me, assim, nos votos que faço pela

saúde e pelas venturas do Sr. Presidente da Comissão Administrativa dos Armazéns de Víveres, Engenheiro Mário Costa.

E agora peço-vos que também bebamos por quantos, sem excepção, desde o Ex.^{mo} Presidente do Conselho de Administração ao mais humilde dos servidores da Companhia contribuíram para a efectivação do Armazém acabado de inaugurar».



A entrada do novo Armazém de Víveres

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas :

P. n.º 966 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo:

Transporte, em pequena velocidade, de Campanhã para Trofa, de um tubo de ferro com o peso de 620 Kg. e com o comprimento de 8 metros.
(Carregado num só vagão).

Distância — 23 Km.

Tarifa Geral — 2.ª classe

Preço $1\$21 \times 11 \times 0,62$	8\$26
Adicional de 10%	\$83
Manutenção $16\$00 \times 0,62$	9\$92
Registo	1\$50
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$04
Total	21\$55

R. — O processo de taxa apresentado está certo.

P. n.º 967 — Peço dizer-me se a taxa a seguir indicada está certa:

Transporte em pequena velocidade, de Entroncamento para Barquinha, de um vagão com oitenta carneiros.

Carga e descarga efectuada pelos donos.

Distância — 6 Km.

Tarifa Especial n.º 1 — tabela 2

Preço	21\$00
Manutenção	20\$00
Registo e aviso de chegada	6\$50
Desinfecção	30\$00
Total	77\$50

R. — Está errada. O consulente não teve em conta que a importância a cobrar não pode ser inferior à resultante da aplicação do mínimo de cobrança estabelecido na Tarifa Geral.

Segue processo de taxa, como corresponde.

Distância — 6 Km.

Tarifa Geral — Mínimo de cobrança por cabeça

Preço $\$06 \times 11 \times 80$	52\$80
Adicional de 10%	5\$28
Manutenção	20\$00
Registo	1\$50
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$02
	84\$60
Desinfecção	30\$00
Total	114\$60

DOCUMENTOS

1 — Tráfego

2.º Aditamento à Tarifa de Camionagem no Porto — Estabelece novos preços de transporte de mercadorias, na cidade do Porto.

5.º Aditamento à Tarifa de Camionagem em Lisboa — Estabelece novos preços de transporte de mercadorias, na cidade de Lisboa.

Carta Impressa n.º 93 — Estabelece as restrições no serviço das carreiras de camionagem, das linhas combinadas.

Carta Impressa n.º 94 — Rectificação do preço referente a percursos até 10 quilómetros, indicado na tabela de preços constante do 1.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 12 — G. V. — dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.

Carta Impressa n.º 95 — Distribuição de listas com as novas distâncias do apeadeiro de Pataias, para serem coladas nos quadros de distâncias.

Carta Impressa n.º 96 — Eliminação da nota 9 atribuída às rubricas «ancoretas (barris)», «bidões de aço ou de ferro», «garrafas de vido ordinárias engradadas» e «tambores de aço ou de ferro».

Circular n.º 1056 — Relação dos ramais e cais de serviço particular, existentes nas linhas da antiga rede, do Minho e Douro e do Sul e Sueste.

Aviso ao Público A n.º 920 — Indica as novas distâncias do apeadeiro de Pataias, em virtude de lhe terem sido atribuídas distâncias próprias.

Aviso ao Público A n.º 921 — Anuncia as condições

em que as estações poderão ceder os utensílios existentes nas mesmas e bem assim a taxa a cobrar por essa cedência.

Aviso ao Público A n.º 922 — Regula os transportes de e para os Entrepósitos de Lisboa.

16.º Aditamento à Classificação Geral em vigor na Antiga Rede, no Sul e Sueste e no Minho e Douro — Altera o tratamento tarifário das rubricas «lã cardada», «lã lavada em rama», «lã penteada» e «lã suja».

21.º Aditamento à Classificação Geral, em vigor na linha do Vouga, no ramal de Aveiro e no ramal de Aveiro-Mar — Altera o tratamento tarifário das rubricas «lã cardada», «lã lavada em rama», «lã penteada» e «lã suja».

36.º — Aditamento à Classificação Geral, em vigor nas linhas de Guimarães, do Litoral do Minho, de Famalicão e do Tâmega e no ramal de Leixões — Altera o tratamento tarifário de várias rubricas, entre as quais «bidões de aço ou de ferro», «garrafas de vidro ordinárias» e «lã cardada».

37.º Aditamento à Classificação Geral, em vigor na linhas da Beira Alta — Altera o tratamento tarifário das rubricas «lã cardada», «lã lavada em rama», «lã penteada» e «lã suja».

37.º Aditamento à Classificação Geral, em vigor nas linhas de Santa Comba Dão a Viseu e do Tua (Antiga Rede) e nas do Corgo e do Sabor — Altera o tratamento tarifário das rubricas «lã cardada», «lã lavada em rama», «lã penteada» e «lã suja».

9.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula os transportes de passageiros e bagagens entre a estação de Aveiro e o Despacho Central de Ílhavo.

3.º Aditamento à Tarifa de Camionagem em Coimbra — Estabelece novos preços de transporte de mercadorias, na cidade de Coimbra.

II — Fiscalização das receitas

Comunicação-Circular n.º 1 — Reproduz o espécime das novas guias de trânsito para o transporte de gado suíno, e que são de cor azul.

Comunicação-Circular n.º 2 — Refere a alteração para \$20, do preço das «declarações de expedição» e das tabuletas de madeira.

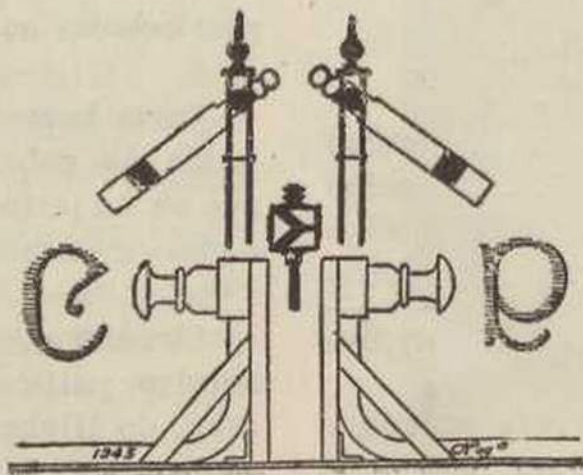
Comunicação-Circular n.º 3 — Refere a regularização dos bilhetes de identidade de Oficiais e Sargentos para efeito das reduções neles previstas, nas linhas encorporadas.

Comunicação-Circular n.º 4 — Comunica que à Agência de viagens «Agence Maritime Internationale S. A.» com sede em Antuérpia, Bélgica, foi autorizada a venda de cupões privativos das três classes para destinos e condições na mesma determinados.

Carta Impressa n.º 1 — Relaciona os passes, cartões de identidade, cartões de identificação e anexos extraviados no mês de Dezembro de 1946 e que devem ser apreendidos.

Carta Impressa n.º 2 — Comunica que os anexos às Carteiras de Identidade de Jornalistas foram reva-
lidados para o ano de 1947.

Carta Impressa n.º 3 — Relaciona os passes, cartões de identidade, cartões de identificação e anexos extraviados no mês de Janeiro de 1947 e que devem ser apreendidos.



Educação Física e Desportos



A turma de andebol do Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã, vencedora do «Torneio Início», em que participaram 14 clubes — Dezembro 1946

Em prosseguimento das actividades desportivas dos Grupos da C. P., a seguir relatamos os resultados das várias provas disputadas, quer oficial, quer particularmente, no passado mês de Janeiro.

Grupo Desportivo da C. P. (Lisboa)

BASQUETEBOL

(Extra-campeonato)

No dia 3, defrontando as equipas do Asilo Maria Pia (1.^a Divisão), o Grupo Desportivo da C. P. (3.^a Divisão) obteve as seguintes vitórias:

Primeira categoria...	24-23
Segunda » ...	21-12
Júniors.....	14-13

Campeonato de Lisboa — 3.^a Divisão

1.^a Categoria

Em 5-1-947 — Ferroviários-Oriental	31-17
Em 12-1-947 — » - Club Nacional de Nataçào.....	28-18

2.^a Categoria

Em 5-1-945 — Falta de comparência do Oriental	
Em 12-1-947 — Ferroviários - Club Nacional de Nataçào.....	17-19

Júniors A

Em 12-1-947 — Ferroviários - Club Nacional de Nataçào.....	19-1
--	------

Júniors B

Em 12-1-947 — Ferroviários-Combatentes...	5-0
---	-----

FUTEBOL

Campeonato de Lisboa — 3.^a Divisão

1.^a Categoria

Em 12-1-947 — Desportivo dos Olivais-Ferroviários.....	2-1
Em 19-1-947 — Ferroviários-Amoreiras.....	3-0

Júniors

Em 1-1-947 — Ferroviários-Mirantense.....	3-0
Em 12-1-947 — Benfica B-Ferroviários.....	4-0
Em 19-1-947 — Belenenses-Ferroviários.....	6-3
Em 26-1-947 — Ferroviários-Sacavenense...	3-1

Grupo Desportivo do Entroncamento FUTEBOL

(Campeonato Nacional da 2.^a Divisão)

Categoria de Honra

Em 12-1-947 — Atlético Marinhense - Ferroviários.....	0 - 0
Em 19-1-947 — Sport União Operária-Ferroviários.....	2 - 2

Grupo Desportivo de Campanhã ANDEBOL

(Campeonato Regional — 1.^a Divisão)

Em 5-1-947 — Senhora da Hora-Ferroviários	2 - 3
---	-------

Em 12-1-947 — Ferroviários-Marinho F. C...	9 - 1
Em 20-1-947 — » -S. C. do Porto..	7 - 6

(Campeonato Regional — Júniores)

Em 12-1-947 — Boavista F. C.-Ferroviários..	2 - 1
Em 26-1-947 — Ferroviários-F. C. do Porto.	4 - 1

BASQUETEBOL

(Campeonato Regional — 1.^a Divisão)

Em 5-1-947 — Matosinhos-Ferroviários	6 -26
Em 12-1-947 — Heroísmo A. C.-Ferroviários	24-46
Em 20-1-947 — Ferroviários-Boavista F. C...	40-32



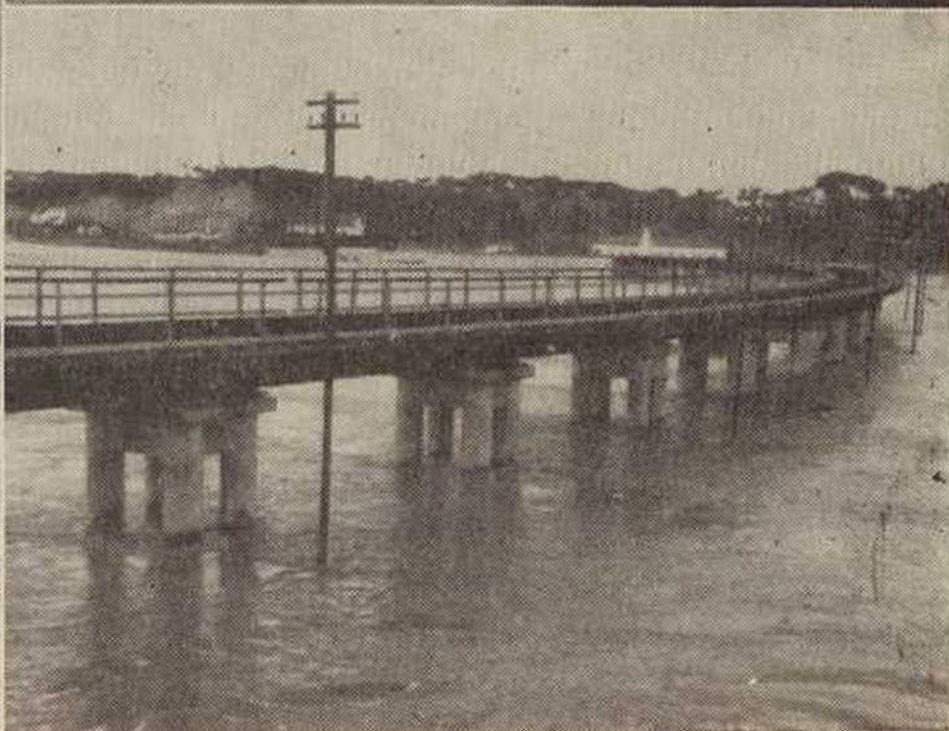
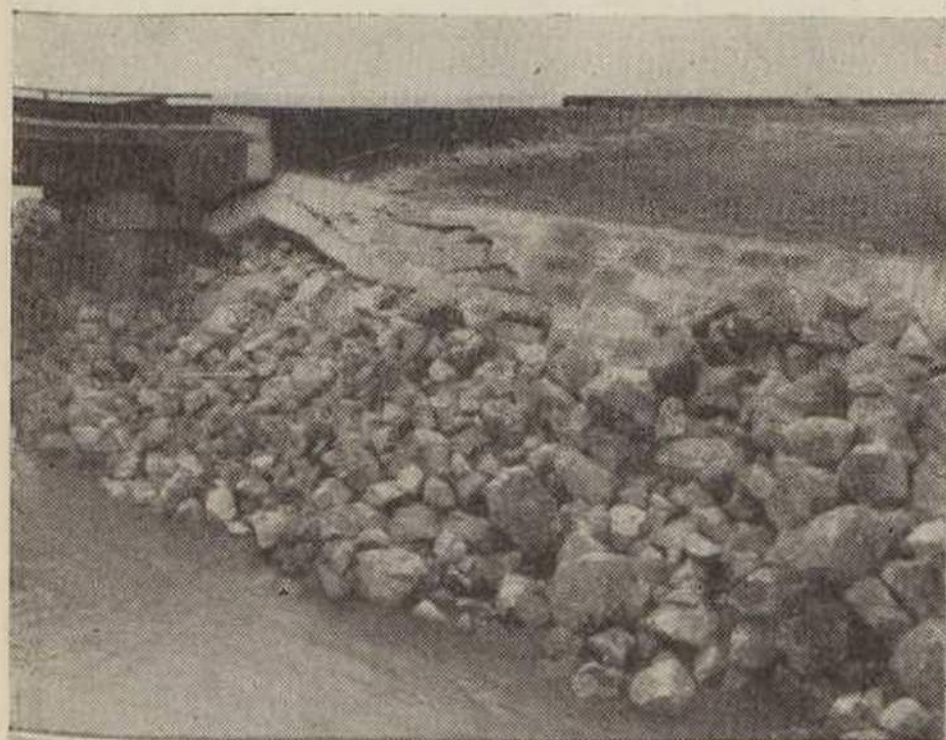
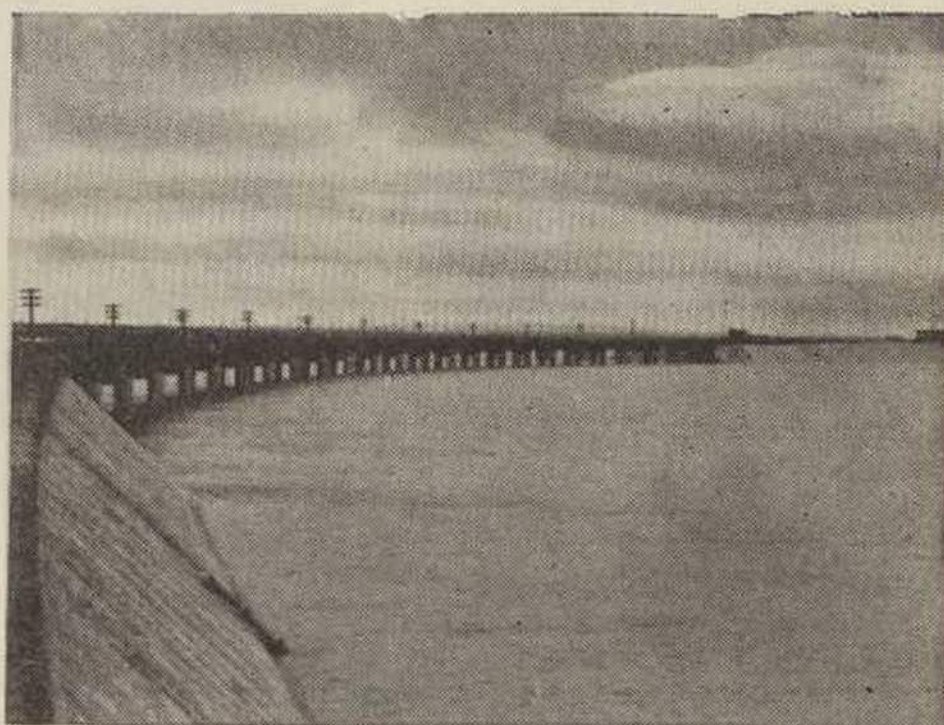
Vidago — Mendigos. Gémeos por nascimento, gémeos na vida

Factos e Informações

A cheia no Setil

Nos primeiros dias de Março, após dias e dias de torrencial chuva, a cheia do Setil atingiu tal grandeza que, se não fossem as imponentes obras de arte que a Companhia construiu, muitos desastres e prejuizos haveria a lamentar, em especial nos caminhos de ferro. Apesar de tudo ainda houve rombos como aquele que a fotografia mostra, mas sem consequências.

As fotografias que publicamos não necessitam de legendas; elas patenteiam bem a gravidade da cheia de Março e quanto de eficazes foram os trabalhos realizados.





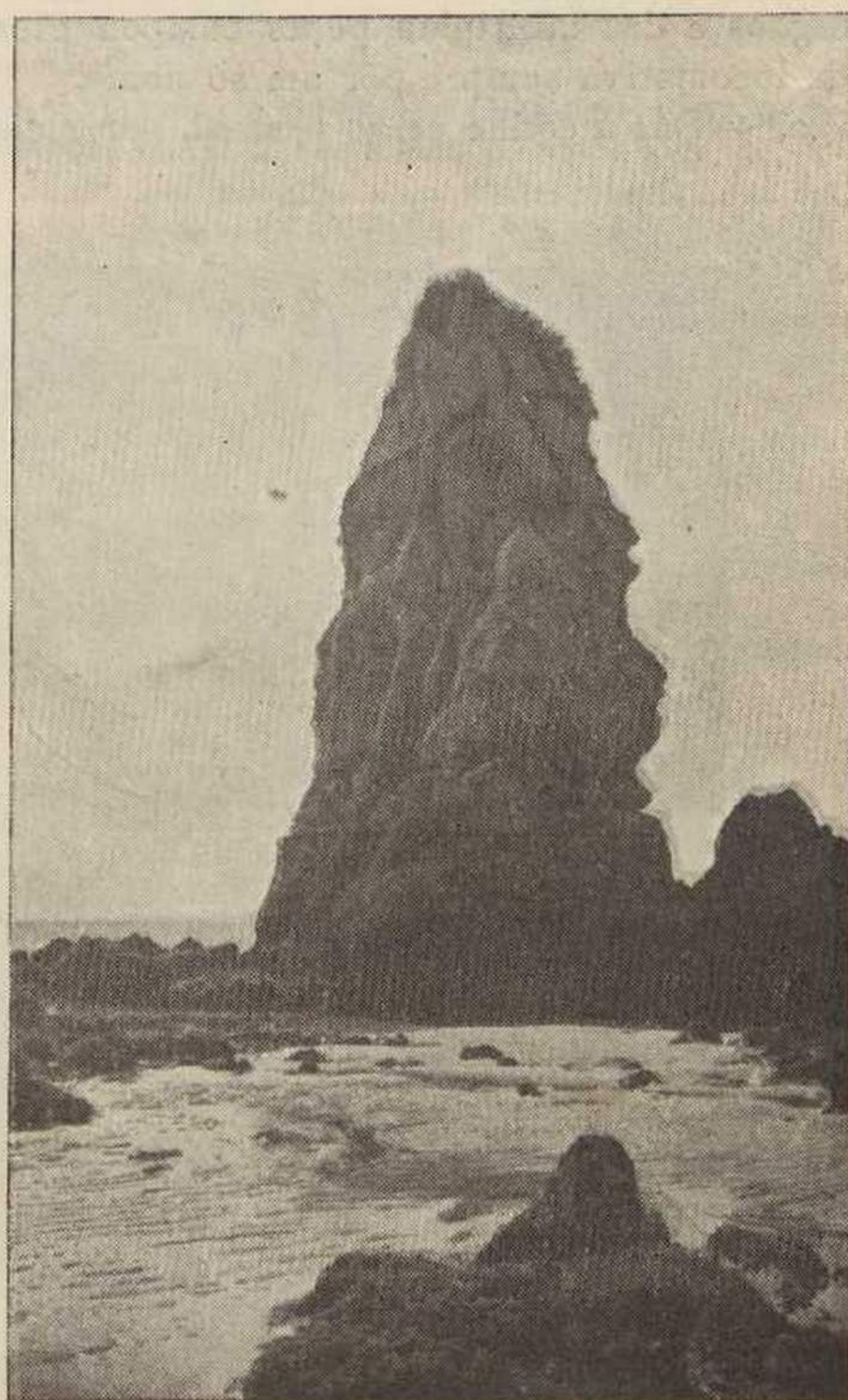
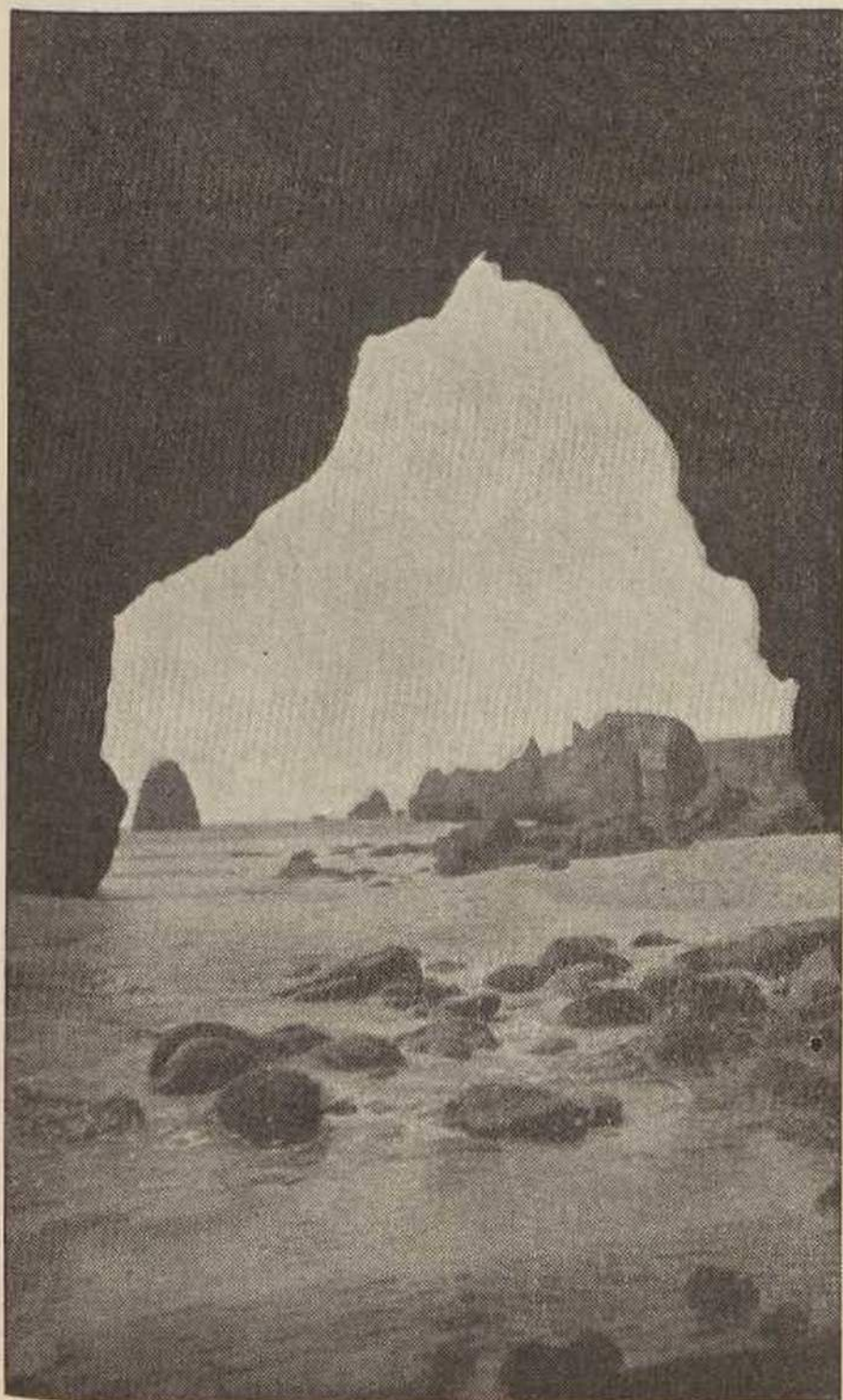
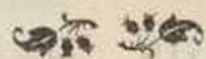
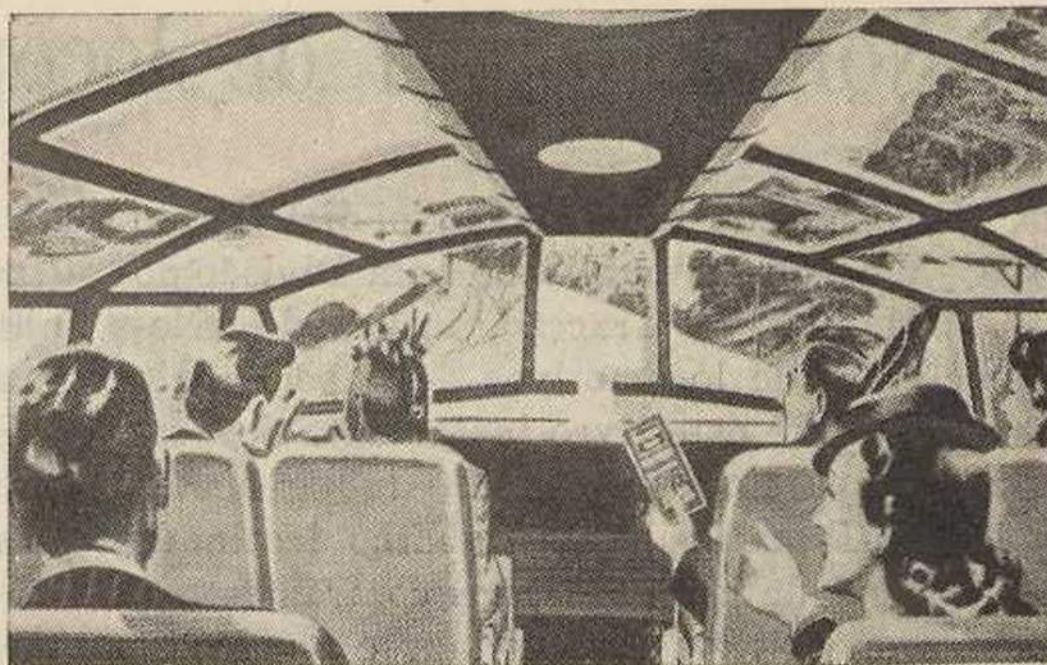
Como noutro local dissemos, no dia 1 de Janeiro último, por motivo da fusão das empresas, realizaram-se almoços de confraternização em vários pontos do País. Nesta fotografia vê-se a mesa da presidência do almoço realizado em Santa Apolónia



Homenagem de despedida ao Chefe de Serviço, Sr. Felisberto da Silva, que se reformou em 1 de Janeiro último

CARRUAGENS AMERICANAS:

Conforme informámos no nosso número de Setembro último, na América do Norte está em construção uma carruagem com a singular particularidade de possuir um segundo piso a formar uma cúpula envidraçada e destinado àqueles passageiros que desejam observar uma extensa paisagem enquanto viajam. A gravura que publicamos representa o interior dessa nova carruagem.



Nomenclatura de locomotivas de vapor

NO começo do corrente ano foi distribuído um volume publicado pela Divisão do Material e Tracção, intitulado «Nomenclatura de locomotivas de vapor». Pelo interesse que este livro justamente despertou não queremos deixar de o anotar nestas colunas. Trata-se de um trabalho destinado ao pessoal de máquinas, aos contramestres, chefes de brigada das oficinas e a todos os agentes, de uma maneira geral, que intervêm na condução e na conservação das locomotivas.

Conforme se lê no seu prefácio este livro visa os seguintes fins:

1.º — Contribuir para que o pessoal se habitue a designar cada um dos variados órgãos e das múltiplas peças componentes da locomotiva sempre por um só nome.

2.º — Dar a conhecer ao pessoal, por meio

de legendas e esquemas simples, os vários tipos de locomotivas existentes na Companhia, suas principais características e diferenças essenciais.

Está o livro dividido em duas partes distintas; a primeira, trata da nomenclatura das locomotivas de vapor e insere, ilustradas com numerosos desenhos, listas dos nomes de todas as peças componentes das máquinas. Na segunda parte, a par de sugestivos esquemas, enumeram-se as principais características das locomotivas de vapor da Companhia, agrupadas por séries.

Trata-se, enfim, de um livro indispensável à instrução do pessoal de máquinas e, além disso, curiosíssimo para todos aqueles que, de um modo geral, se interessam pela locomotiva de vapor, o símbolo bem vivo e querido da nossa profissão.



Pedras Salgadas — Bornos

Uma carta

Com o pedido de publicação, que gostosamente fazemos, recebemos do Sr. Moreira dos Santos, Chefe de Serviço, reformado, a seguinte carta:

Lisboa, 30 de Dezembro de 1946.

Excelentíssimo Senhor Engenheiro Álvaro de Lima Henriques — Ilustre Director Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses:

Acabo de saber que V. Ex.^a passa à situação de reforma por ter atingido o limite de idade preceituado na companhia. Por isso, peço que me releve a homenagem de justa consideração que se me impõe.

Existem gravados no meu espírito muitos ensinamentos de homens que, como V. Ex.^a de quem fui modesto auxiliar, dirigiram, orientaram e instruíram até em princípios científicos de previsão, de organização, de comando e de fiscalização; homens, enfim, que sem interrupção marcaram modelarmente o seu lugar, ou que, como excepcionalmente sucedeu com V. Ex.^a nos caminhos de ferro portugueses, desde o início da sua carreira em simples cargo à posição de maior relevo — a de Director Geral — teve a feliz faculdade de se fazer venerar dentro de bases de prestigioso e invulgar conceito.

Eu tive a honra de, sob as ordens de V. Ex.^a durante largo período, acompanhar a sua dignificadora acção de trabalho, de instrução e de bom conselho. As suas iniciativas e resoluções tinham a propriedade de obedecer sempre a um plano, e, quando postas em prática, havia em regra a antecipada confiança no resultado, porque, feitos os retoques imperativos que as circunstâncias e a prudência sugeriam, formulava-as com segurança no critério, cautela na ponderação, consciência na decisão.

Pelas conferências ou palestras periódicas, pelo exame dos assuntos, nos casos correntes ou nos de

gravidade — alguns em épocas de dificuldades prementes e ocasionais — evidenciava-se em V. Ex.^a um desígnio certo: o interesse da Companhia. Ora, defensor da racionalização do trabalho, da escolha psíquica, da formação mental e da estabilidade do pessoal; ora, animador do método, da ordem, da definição de atribuições, da instrução profissional com compensações morais e materiais, e da regulamentação geral de direitos, concessões e regalias, como de deveres e obrigações. Atenuaram-se desse modo certas desigualdades de tratamento, antes possíveis; afirmaram-se valores e estimularam-se os conhecimentos dos agentes, despertando-lhes ou desenvolvendo-lhes o zelo, sem olvidar a economia e o factor de disciplina, como exemplo de equilíbrio e de experiência, tudo acompanhado da sistemática aplicação do seu incontestável e compreensivo bom senso.

Posto isto, chegou a oportunidade de, por sua vez, V. Ex.^a considerar a reforma, não só como a aspiração normal, mas também como a transição temporária da actividade para o fim irremediável que a natureza a todos reserva. Que conte nessa situação os anos de vida que desejar, é o voto íntimo que faço, franca e lealmente. Não faltarão a V. Ex.^a razões para apreciar retrospectivamente e com serena satisfação a doutrina coordenadora da sua missão profícua na Companhia, útil e valiosa consequência das suas qualidades inconfundíveis de distinção, de personalidade e de dignidade de carácter, que soube permanentemente aconselhar, proteger e manter.

O subordinado dedicado

João Valério Moreira dos Santos

(Chefe de Serviço, reformado, na C. P.)



BOLETIM DA C. P.

O extraordinário trabalho que assoberba presentemente as oficinas gráficas da Companhia não tem permitido, mau grado nosso, a publicação regular da

nossa revista. Para ocorrer a esta circunstância, o presente número, que é referente aos meses de Janeiro a Março, foi impresso numa tipografia particular.

Pessoal

Agentes que praticaram actos dignos de louvor



Renato Manuel Soares

Empregado de 2.^a classe



José Duarte

Fogheiro de Máquinas Fixas



Agostinho Filipe

Carregador



António dos Santos Correia

Operário de 3.^a classe



Manuel da Fonseca do Vale

Carregador



Maria Argentina

Servente



Hermínia Pires

Servente



Adriano de Almeida Sampaio

Ajudante de servente

O Empregado de 2.^a classe, Renato Manuel Soares encontrou abandonado no lavabo da Divisão do Material e Tracção um anel de ouro, que entregou ao seu Chefe de Repartição.

O Fogheiro de máquinas fixas, José Duarte, em Tomar, distinguiu-se na extinção do incêndio que se manifestou num vagão do comboio n.º 569 de 20 de Julho do ano findo.

O Carregador suplementar de Lisboa-P, Manuel da Fonseca do Vale, encontrou na estação de Gaia um anel de ouro, que entregou ao Chefe da estação.

O Operário de 3.^a classe, das Oficinas do Barreiro, António dos Santos Correia, encontrou no recinto das oficinas uma nota de 500\$00 que entregou ao Aponentador Geral.

O Carregador de Ródão, Agostinho Filipe, encontrou abandonado no parapeito da janela do cais da estação de Ródão, um envelope contendo avultada importância, da qual fez entrega ao Chefe da estação.

Quando procedia à limpeza da Repartição de Passageiros do Serviço da Fiscalização das Receitas a Encarregada da limpeza Maria Argentina, encontrou um relógio de pulso, que entregou ao Chefe do Pessoal Menor.

A Servente da Revisão do Barreiro, Hermínia Pires, encontrou numa das carruagens do comboio 3838/3904 um relógio de pulso, do qual fez entrega ao seu Chefe imediato.

Adriano de Almeida Sampaio, em serviço na 10.^a Secção, Régua, recebeu a mais no seu vencimento a quantia de 100\$00, que imediatamente entregou ao seu Encarregado.

Agentes que completaram 40 anos de serviço
nos meses de Janeiro e Fevereiro



António da Silva Carvalho

Sub-Chefe de Repartição
Admitido como Servente em
9 de Janeiro de 1907



Manuel António

Chefe de Distrito
Admitido como Assentador
em 21 de Janeiro de 1907



Miguel de Matos

Capataz de 1.^a classe
Nomeado Carregador em
4 de Janeiro de 1907



Custódia da Costa

Guarda de Distrito
Admitida como Guarda em
2 de Janeiro de 1907



Manuel Raposo

Agulheiro de 3.^a classe
Nomeado Carregador em
9 de Fevereiro de 1907



Júlio Maria

Condutor Fiscal
Nomeado Guarda-Freio em
5 de Fevereiro de 1907



José Fernandes

Capataz de 1.^a classe
Nomeado carregador em
14 de Fevereiro de 1907



Gregório de Freitas

Agulheiro de 2.^a classe
Admitido como Assentador
de 2.^a classe em
13 de Fevereiro de 1907

Agentes que completaram 40 anos de serviço no mês de Março



João Rodrigues Gabão
Inspector Adjunto da
2.^a Circunscrição
Nomeado Factor de 3.^a classe
em 20 de Março de 1907



Francisco M. de Oliveira
Chefe de 1.^a classe
Nomeado Factor de 3.^a classe
em 13 de Março de 1907



Afonso H. Godinho
Chefe de 3.^a Classe
Nomeado Factor de 3.^a classe
em 13 de Março de 1907



João Filipe Bigodes
Chefe de 3.^a classe
Nomeado Factor de 3.^a classe
em 13 de Março de 1907



António F. de Jesus
Revisor de bilhetes principal
Nomeado Guarda de estação
em 8 de Março de 1907.



Carlos do Carmo Eliseu
Fiel de estação
Nomeado Factor de 3.^a classe
em 13 de Março de 1907



Maria Rosa
Guarda de P. N.
Admitida como Guarda
em 11 de Março de 1907



Victória Bispo
Guarda de P. N.
Admitida como Guarda de p. n.
em 21 de Março de 1907

Noticiário

No dia 1 de Janeiro realizou-se o casamento de D. Lucília Contreiras Monteiro, com o sr. Leandro José dos Santos Marques, Factor de 3.^a classe em Lisboa P. Foram padrinhos por parte da noiva o sr. Augusto Monteiro, serralheiro das Oficinas Gerais de Lisboa P, pai da noiva,



e D. Cidália da Silva Esteves e por parte do noivo o sr. Manuel da Silva e esposa.

Em casa dos pais da noiva foi servido um fino lanche aos convidados. Os noivos, após a lua mel, regressaram a Lisboa onde fixaram residência.

O *Boletim da C.P.* deseja aos noivos venturas e felicidades.

Exames

Exploração

Em Dezembro de 1946

Para Revisores de 1.^a classe :

Aprovados — Joaquim Vicente e António Júlio Marçal.

Para Revisores de 2.^a Classe :

Distintos — Francisco Ramos Laranjeira e Angelo Pinto dos Santos.

Aprovados — António Gomes Botelho de Matos, António Amaro Antunes, Manuel Joaquim Rosa, José Palha Martins Júnior, Américo Cardoso Costa, Alberto Rainho, Alberto da Silva, César da Silva, Alexandre Pinto, Rui Teixeira Soares Leite.

Para Revisores de 3.^a Classe :

Aprovados — Francisco Teodoro Póvoas, Augusto Pereira Pinto, Albertino Pereira, Francisco de Oliveira Campos, Carlos Augusto Teixeira Lopes, Manuel da Conceição Teixeira, Antero Francisco Afonso, António Pedro, Joaquim da Costa, António Afonso Gasalho, António José Veiga, Adelino Fernandes Pereira, José Gois, Luís Matias, Saúl da Silva Guerra, Adelino Fernandes Delgado, Francisco Constâncio, António Ramos Laranjeira, João da Costa Guterres, Armando Gameiro, Elisio de Jesus Mendes, José Joaquim Baptista e Basílio Pimenta Velhinho.

Para Guarda-freios de 2.^a Classe :

Aprovado — Mário de Oliveira Serrano.

Via e Obras

Candidatos que fizeram exame para Electricistas de 2.^a Classe e que foram aprovados :

Em Outubro de 1946

Victor da Glória Beles, 14,7 valores; Manuel Dias Conde, 14,6 valores; Alípio M. Figueiredo, 14,2 valores; Humberto de Jesus Fernandes, 14 valores; Joaquim Godinho da Silva Branco, 13,8 valores; Avelino Aleixo, 13,4 valores; Emídio Cruz Rã, 13 valores; José Alves Pinto, 12,9 valores; José Ferreira Torres, 12,2 valores; Virgílio Jesus Branco, 12 valores; José Pereira da Silva, 11,8 valores; Humberto Eduardo Tapadinhas, 11,5 valores; José Carlos Baptista, 11,4 valores; Adriano A. Teixeira Malheiro, 11,3 valores; António M. Cantante, 11,1 valores; António Queirós Magalhães, 10,5 valores.

Sub-chefes de distrito que fizeram exame para Chefes de distrito e que foram aprovados :

Em Novembro de 1946

Rafael Cordeiro, Esdusble Agostinho e António Alves Teixeira, 15 valores; Francisco Freire Oliveira, Júlio Gaspar e Manuel Ferreira, 14 valores; João Silva e Jaime Marques, 13 valores; José Francisco Coelho, José Aleixo, José Henriques da Silva, José Tavares e José Mendes, 12 valores; Joaquim Vicente, Joaquim Gomes, Manuel Bandeirinha, Joaquim G. Martins, José J. Jesus Botica e Manuel Lopes Malha, 11 valores; e José Gonçalves Xavier, 10 valores.

Promoções

Direcção Geral

Em Janeiro

Sub-Directores: — Eng.^{os} Pedro Filipe Adeodat de Brion e Artur Alberto Meireles de Campos Henriques

Secretaria da Direcção Geral

Em Novembro de 1946

Professores de 1.^a classe: — Maria Albertina Fernanda da Veiga Magalhães e Raúl de Matos Torres.

Exploração

Em Janeiro

Sub-chefes de Divisão: — Eng.^{os} Júlio José dos Santos e Custódio Azevedo Nazaré de Sousa.

Chefe de Serviço: — Eng.^o Adriano da Silva Baptista.

Inspector Técnico de 2.^a classe: — Lopo de Aguiar Viana, (por distinção).

Adidos Técnicos de 2.^a classe: — João da Cunha Rego, (por distinção) e Artur Raposo Torres.

Inspector Técnico de 3.^a classe: — João Gomes da Costa, (por distinção).

Chefes de Repartição: — José Frederico dos Santos Aguiar, António Nunes e Alfredo Isidoro Ribeiro, (por distinção).

Sub-chefes de Repartição: — Aníbal do Carmo Gois, Fernando José Gama, António Baptista do Espírito Santo, José Martins Gomes, (por distinção), Manuel Marçal Rocha e Francisco Rodrigues Junqueiro.

Chefes de Secção: — Manuel das Neves Amorim, Mário Gonçalves Fino, Carlos Lopes Ventura, (por distinção), Manuel Alves Alfacinha, Fernando Gonçalves, Arcelino Nogueira de Faria, Fernando Sanches Lopes e Francelino Vasco.

Empregados de 1.^a classe: — Manuel Pereira Matos dos Santos, Ivo Martins de Moura, Mário José Ribeiro Sanches, António Augusto Mendes de Oliveira, Maurício Teixeira, Rogério Baptista Alves Carneiro e Manuel Alves Dias Monteiro.

Empregados de 2.^a classe: — António do Nascimento Pinto, Manuel Ribeiro de Andrade, António de Figueiredo Ramos, Fernando Fernandes Farinha, (por distinção), João Inácio Nunes, António de Matos, António Jacinto Marques Moreno, José Lopes Mateus, António Alberto Afonso de Sousa e Joaquim Jacinto Ferreira.

Empregado de 3.^a classe: — Aníbal Matias Ribeiro.

Arquivista de 1.^a classe: — Avelino de Almeida Viana.

Sub-chefe de escritório: — João Maria Pintão, (por distinção).

Contínuo de 1.^a classe: — Viriato Rodrigues Simões.

Contínuo de 2.^a classe: — Francisco da Silva.

Chefe de armazém: — Augusto Marques.

Electricistas de 1.^a classe: — António Rigueiro, João França e José Sebastião Mendonça Júnior.

Electricistas de 2.^a classe: — Moisés Lobo Dinis, José Medeiros Baptista, Augusto de Carvalho, Joaquim Marques Santos, Alberto Palma Pereira, Agostinho Amaral Relha e Manuel Mineiro.

Comercial

Em Janeiro

Chefe de Divisão: — Doutor João Faria Lapa.

Chefes de Serviço: — *Comercialista* Carlos Simões de Albuquerque e João dos Santos Camarinhas.

Sub-chefes de Serviço: — Miguel Pacheco Pereira Coutinho e António Montez.

Comercialista Adjunto: — *Comercialista* Álvaro Libânio Pereira.

Chefe de Repartição: — Sebastião Lopes, (por distinção).

Sub-chefes de Repartição: — Aníbal Pereira Fernandes, (por distinção), Augusto Pinheiro Torres, (por distinção), António Gregório Picoito de Quintanilha, Guilherme José Fernandes Guerra, José Joaquim Vaz do Nascimento Bandeira.

Chefes de Secção: — Alberto Carlos Braga Júnior, (por distinção), Manuel Monteiro Bonifácio e José Faustino Duarte.

Empregados de 1.^a classe: — António Manuel de Brito, José dos Santos Viegas e José Gomes Bento.

Empregados de 2.^a classe: — Mário Simões de Oliveira, Joaquim Marques Andrade, Joaquim Ventura de Almeida, Manuel Baptista Martins, Eduardo Pereira Fernandes e João Inácio Calapez da Costa.

Escrivãs de 1.^a classe: — Mariana Tavares Anselmo, Maria Elisa Teles Rio de Carvalho, Modesta Brito de Oliveira Fonseca, Adosinda Lorety Vieira da Silva, Noémia da Conceição Silva Ferreira, Maria Palmira Campos Castanheira Santos, Francisca Maria Faustino, Aline Pinto Simplicio Dias Pereira, Joveniana Augusta Ferreira Soutelinho e Aurélia da Ascensão Mendes Martinho.

Escrivã de 2.^a classe: — Maria Cândida Palma.

Fiel de armazém de 1.^a classe: — António Albuquerque.

Arquivista de 1.^a classe: — José Dias.

Arquivistas de 2.^a classe: — José Valente, Miguel Esteves Cardoso e Artur Azevedo dos Santos.

Serviços Regionais

(Exploração e Comercial)

Em Janeiro

Chefe de Circunscrição: — Adelino Monteiro.

Inspector Técnico de 1.^a classe: — António Antunes Ferreira, (por distinção).

Inspectores Principais de Contabilidade: — José Nunes e José Augusto da Silva Júnior.

Inspector Principal: — Abel Jaime Leite Pinto.

Inspectores de Contabilidade: — José Pinto de Mesquita e Artur Nozes de Almeida.

Inspector de Trens e de Revisão: — Manuel Gomes Moreira de Pinho.

Sub-inspectores de Contabilidade: — João Rodrigues Lopes, Raúl Joaquim de Carvalho e Gaspar Rodrigues Torres.

Verificadores de Contabilidade: — Mariano Menezes dos Santos Soares, João Lourenço Quita e José Alfredo Pereira Viana.

Chefe de 1.^a classe: — Aníbal da Conceição Roberto.

Chefes de 2.^a classe: — Manuel Godinho Palma, Jerónimo Marques e Fausto dos Santos Pereira.

Chefes de 3.^a classe: — António Domingues, Joaquim da Silva Pinto, Reginaldo Raúl Pereira Camoegas, José Martins Gonçalves, José Joaquim Vieira de Meireles, Aníbal Botelho Costa Alvarenga, Joaquim António José Guerreiro e António José Carneiro.

Factores de 1.^a classe: — Joaquim Silvestre Agostinho, António Pereira de Sousa, José Nunes Cardoso, José de Oliveira Bastos, Sérgio de Sousa, António Pinto Tomaz Júnior, José Joaquim Cabral, António de Azevedo Moreira Leite, Manuel Pinto de Mesquita, Manuel Joaquim Diogo, José Augusto Lopes e António Joaquim Evaristo Luís.

Factores de 2.^a classe: — Manuel de Jesus Carretas, Serafim Martins Ribeiro, João Ribeiro dos Santos, Cláudio Saldanha, Alcínio Lourenço, Desidério Duarte, Elder Eurico Eusébio, José Marques da Silva, Joaquim Gomes, Manuel das Neves Gaveta, Luís Dias das Neves, Francisco Cunha, José Alves Inácio, Manuel Antunes Ferreira, Manuel Rolo Gaspar, Fernando de Matos, Rui Bolacho Maçaroco, António José de Oliveira, Plácido Soares de Queiroz, António Pescante dos Reis, José Dias Lourenço, António Maria da Silva, Luís Marques da Silva, António Amaro Cabrita, Manuel Matias Lopes e João Raimundo.

Factores de 3.^a classe: — Álvaro Jorge Nuno e João Bernardes.

Escrivãs de 1.^a classe: — Virgínia de Oliveira e Silva Ferreira, Cândida Jerónimo, Maria Rosa de Jesus e Cândida Barbosa Moreira.

Escrivãs de 2.^a classe: — Carminda Pereira Gonçalves, Lucrécia Albuquerque de Carvalho, Adeline da Silva Costa Camacho, Rosa Celeste Zambujo e Joana Raquel da Cunha e Sá.

Bilheteiras de 1.^a classe: — Aurora Emerita Graça Mira e Irene Simões Branco Afonso.

Bilheteiras de 2.^a classe: — Maria Josefina Monteiro Prudente Pedrosa e Maria José Carvalho Pombo.

Fiéis de cais de 1.^a classe: — Joaquim Salvado de Barros e António Pedro da Anunciação.

Fiéis de cais de 2.^a classe: — João Rodrigues, Mário do Nascimento Lúcio, Artur Ribeiro Fonseca, Manuel Martins Mealha Júnior, Felisberto Prudêncio Soares e Joaquim Francisco Faquinha Júnior.

Conferentes: — João Gonçalves Duque, Isaac Ma-

nuel, António José Mendes, António Alves Freire, Manuel Miranda, José Ferreira Roque, Francisco António de Melo, António Barbosa, Isidro Jesus Vicente, Manuel Rodrigues, António Sousa Pacheco Moreira, Jaime Maia Ramos, Adélio Manuel da Fonseca e Robim de Abreu.

Fiscais de revisores de bilhetes: — Luís António de Andrade, Marciano da Cruz, José de Oliveira Jorge, Manuel Dias da Silva Dantas, Manuel Luís Correia e António Augusto Moura.

Revisores de bilhetes de 1.^a classe: — Joaquim Vicente, António Júlio Marçal, António Gomes Botelho de Matos, Francisco Ramos Laranjeira, Angelo Pinto dos Santos e Alberto de Azevedo.

Revisores de bilhetes de 2.^a classe: — Alexandre Pinto, Rui Teixeira Soares Leite, Francisco Teodoro Póvoas, Augusto Pereira Pinto, Albertino Pereira, Francisco de Oliveira Campos, Carlos Augusto Teixeira Lopes, Mário da Conceição Teixeira, Antero Francisco Afonso, António Pedro, Joaquim da Costa, António Afonso Gasalho, António José Veiga, Adelino Fernandes Pereira, José Góis, Luís Matias, Saúl da Silva Guerra, Adelino Fernandes Delgado, Francisco Constâncio, António Ramos Laranjeira, João da Costa Guterres, Armando Gameiro, Elísio de Jesus Mendes e Basílio Pimenta Velinho.

Condutores de 1.^a classe: — Alberto Martins Torres, Gaspar Monteiro de Oliveira, Américo Ferreira Ramos e Armando Sá Caldeira.

Condutores de 2.^a classe: — Álvaro de Almeida, João Rodrigues, Manuel Sebastião, António Maria Franca, Joaquim Maria Lopes Florindo e Aires dos Santos Cordeiro.

Guarda-freios de 1.^a classe: — Diogo Alberto Ferreira da Silva, Manuel Alves de Castro, José Lopes Pancas, José Afonso e José Maria Carvalho.

Material e Tracção

Em Janeiro

Sub-chefes de Divisão: — Eng.^{os} Sebastião Horta e Costa Henriques e Francisco Assis Almeida Mendia.

Chefes de Serviço: — Eng.^{os} Valentim Bravo, António Alves Gomes Leal, António Rebelo Carneiro de Sousa Pires e Vasco Magalhães Gomes Viana.

Engenheiros Principais: — Eng.^{os} João Bentes Castel Branco Júnior, João Neves de Noronha e Manuel Maria da Luz da Silva Bruschy.

Chefe de Repartição Principal: — Luís Pedro de Carvalho.

Chefe de Repartição: — António Luís Arrabaça.

Chefe de Secção: — Joaquim Gonçalves.

Chefes de Eseritório Principais: — Carlos Péres Monteiro e Edmundo Cotafo.

Empregados de 1.^a classe: — José Teixeira Alvarenga, Dionísio Augusto Pires, Armindo Ribeiro da Silva, Artur Fernandes Ferreira, Arménio Raia e Silva, António Alves dos Reis, José Antunes, Manuel Vicente Taveira, Manuel Lopes de Carvalho, João

Plácido da Silva Negrão, António Godinho Pereira, Manuel José da Silva Manana, Vítor Rodrigues Maia, João Albino Júnior, Elísio Pina, João Mendonça, José Rodrigues Baltazar e Mateus Dias.

Empregados de 2.^a classe : — Humberto Agostinho Lazana, Adalberto Malheiro Barbosa, António Campos Teixeira, Manuel Teixeira e Mário Grijó Caridade.

Arquivistas de 1.^a classe : — Manuel António e João Churro Proença,

Contínuos de 1.^a classe : — Manuel Duarte Damásio e Carlos dos Santos Rodrigues.

Contramestres de 1.^a classe : — Angelo Nunes Vieira e Augusto Mendes da Silva.

Contramestres de 2.^a classe : — Carlos Eduardo Coutinho, Manuel dos Santos Matias, Joaquim Ribeiro, Armando da Silva Barbosa, Aureliano de Oliveira, Joaquim Carlos Xavier, Jorge Soares de Figueiredo e Carlos Augusto da Costa.

Chefes de Brigada de 1.^a classe : — António Ferreira da Silva, Alfredo Nunes Soares, José Luís Pires, António da Costa, Francisco Simões Ramos e Joaquim Moinhos Marujo.

Inspector Principal : — João Marques da Silva Júnior.

Chefes de Depósito : — Evaristo Monteiro e Rosário Francisco Laurêncio.

Sub-chefes de Depósito : — Albino Pinto da Costa,

Edmundo Humberto Corazzi Costa e João Fernandes Cavalheiro.

Chefes de maquinistas : — João Contente Vitório e Joaquim António da Costa.

Vigilantes : — Serafim António Coelho, Francisco Teixeira, Aníbal Tavares Frade, João da Silva Cardoso e João Domingos.

Maquinistas Principais : — Amadeu José da Silva, Adelino Ribeiro, Angelo Augusto das Neves, Carlos Temperado Lopes, António Santiago Júnior, José Rodrigues Horta, Luís Bonito e António Alves da Costa Júnior.

Maquinistas de 1.^a classe : — Diamantino Ramos, José Maria Anjos Mendes Almeida, Artur de Aguiar, Manuel José Afonso, Daniel de Oliveira, Joaquim Cunha Brochado, João António Viana, José Pereira Cardoso, Adriano Monteiro, Manuel Francisco da Silva, António José Marques, José Lopes Simões, António Faria, António Vilela, Diamantino Grilo, Manuel Gonçalves Eiró Júnior e Humberto Félix dos Santos.

Maquinistas de 2.^a classe : — Artur de Sousa, Joaquim de Carvalho, Armindo Martins, António Pereira da Silva, Anacleto José Barroso, Manuel Inácio Júnior, João António Madeira, Joaquim Carmo Pinto, António Reis Fernandes, António de Deus, Manuel Diniz, António Rodrigues Ferreira Calado, José António dos Santos, Mário dos Santos Agostinho, Alfredo

Ponte de D. Maria Pia sobre o rio Douro

Pormenor dum pilar e articulação
do arco

Foto de Leonel Carmona da Divisão
da Via e Obras



Barral, Manuel Garcia Amaral, João Vaz Bicho, Henrique de Freitas, André Gonçalves Eiró, Abel Lopes Rôlo, Manuel Rodrigues, Alfredo de Abreu, José da Silva Alfaro, Raúl Martins, José Nobre de Carvalho, Francisco Marques dos Santos e Celestino Henriques.

Maquinistas de 3.^a classe: — Vitor de Sousa Figueiredo, Joaquim Damas, José Alves do Couto, António dos Santos Soeiro, Armindo de Oliveira, Izidoro Mineiro, José Pereira Guedes, Joaquim Pereira, José António do Couto, Abílio Pereira Cardoso, António Pereira da Cunha, Manuel Joaquim Teixeira, Américo José Pedro, José Pedro Jerónimo, António Assunção Carvalho, Avelino Marques, Pedro Marques, Augusto Santos Fradinho Júnior, João Serafim Tavares, Maurício Martins, José Lopes Tapada, Guilherme de Oliveira, José Maria dos Santos, José Magalhães, Joaquim Coelho, Cesário Mateus, António Alves Donões, Manuel Norte Júnior, Filipe Encarnação Silva, José da Silva, Lino Soares dos Santos, António Fernandes, Manuel Maia Oliveira Júnior, Germano Ramos de Almeida, José Alberto, Diogo Cabarrão, José Luís Ferreira de Jesus, Manuel Antunes, Pedro dos Santos, José António Pereira, Joaquim Carmona, Henrique Gomes, Luís Rodrigues, António Martins, Manuel Albuquerque, Américo Teixeira, António Veríssimo Magalhães, Onofre Soares, José Teixeira Pinto, Manuel Carvalho, Alfredo Maria Ventura e Francisco Tavares Fernandes.

Fogueiros de 1.^a classe: — José Estêvão Barbosa Júnior, Ferrer Ferreira, Joaquim Tavares Semião, Francisco Nunes dos Santos, César Carneiro Bessa, Joaquim Augusto Moreira, Eduardo Pinto dos Santos, Guilhermino Mendes Soares, Manuel Augusto Teixeira Soares Leite, Agostinho Ferreira da Silva, Crispim Ferreira Frutuoso, Armando Ferreira, João dos Santos, Francisco Rebelo, Richelieu Afonso, Miguel dos Santos Júnior, Ricardo Marques, Alberto Nery Maria de Sousa Parreira, Crispim José Duarte, Guilherme Tavares Gouveia, Vitor dos Santos Brito, José Monteiro, Joaquim Vitor Passos, João Amaro Ferreira, Francisco Martins, Alexandre Gameiro, António Eusébio Comprido, José Roque Leal, Luís Domingos Gaspar, Frutuoso Moreira, Francisco Simão, Luís Montalvo, Elias Bernardo, António Duarte Vicente, Raimundo Fernandes, Henrique Pereira, José Henriques, Francisco Duarte, Joaquim Tavares Correia, António Lemos, Manuel Antunes Maia, Martinho Espírito Santo Albuquerque, Augusto da Fonseca, José Passos Diniz, Armando Messias Godinho, Carlos Santos Maurício, Aníbal Barreto, José Augusto Aires Pinheiro, Francisco Costa Roque, José Pereira Soares, Basílio Caldeira da Silva, Eduardo Soares David, Alfredo Pereira dos Santos e António Ferreira.

Mestres de vapores: — Alfredo Rodrigues e Francisco da Costa Brandão Júnior.

Maquinistas fluviais: — António Tomás Grandão, António Pedro Martins e António Gonçalves Lavrador Júnior.

Marinheiros de 1.^a classe: — Máximo Ferreira Calado e Joaquim da Conceição Soares.

Arrais: — Manuel José Velhinho e Manuel dos Santos Peleja.

Revisores de 1.^a classe: — Alberto Pinto Ferreira, João Janeiro Júnior, José Pereira Salgueiro, António Gonçalves, Carlos Ricardo, Joaquim Mayer da Silva, António Almeida Trindade e José de Lemos.

Revisores de 2.^a classe: — Serafim Alves, João Amaral, Álvaro Gonçalves Cachaço, Firmino Gonçalves Vaz, Firmino António Pedro, António Lopes, José Martinho Dias e José António Leal Bouças.

Revisores de 3.^a classe: — Alfredo Jacinto de Sousa, Armando da Ressurreição, Joaquim de Sousa Barbosa, António Carvalho da Silva, Adriano Augusto Barroso, Augusto de Matos Moleiro, Manuel Joaquim da Paz Segurado, Hipólito dos Santos, Manuel Henriques, Mário dos Santos, Manuel Alves da Silva Júnior, Joaquim Gonçalves, Manuel Henriques Garcia, Manuel Duarte Júnior, Albérico dos Réis, Artur Alves Soares dos Santos, Aniano da Silva Campos, Horácio Lopes Nogueira e Manuel Coelho.

Capataz de Manutenção de 1.^a classe: — Francisco Conceição Seabra Travanca.

Via e Obras

Em Dezembro de 1946

Escrutário: — Armando Rodrigues Oliveira.

Em Janeiro

Chefe de Divisão: — Eng.^o José de Sousa Nunes.

Sub-chefe de Divisão: — Eng.^o Constantino de Carvalho.

Chefe de Serviço: — Eng.^o Francisco Macedo Gavicho.

Sub-chefe de Serviço: — Eng.^o Augusto Borges de Almeida Ferreira.

Desenhador de 1.^a classe: — Francisco Martins Custódio.

Chefes de Secção: — António Machado Lobo e Henrique Pina Correia.

Empregados de 1.^a classe: — Francisco G. Brandão, Acácio Baptista, Américo Canavilhas, José Paulo Lopes, Augusto Pina, João Palmeiro Amorim e Ulpiano Abreu.

Empregado de 2.^a classe: — Luís F. Martins.

Escrutária de 2.^a classe: — Maria José Barbosa.

Arquivista de 1.^a classe: — Quintino da Silva e Sá.

Contramestre de 1.^a classe: — José Torres.

Chefes de Cantão de 1.^a classe: — Luís Pinho Neves e Angelo Cordeiro.

Electricistas de 3.^a classe: — Vitor da Glória Beles, Avelino Aleixo, José Pereira da Silva e Adriano A. Teixeira Malheiros.

Chefes de Distrito: — João da Silva, José Francisco Coelho, José Aleixo, Manuel Lopes Malho, José Tavares, Joaquim Garrido Martins, Júlio Gaspar, Manuel Bandeirinha, Jaime Marques, Joaquim Vicente,

Francisco Freire Oliveira, José Henriques da Silva, Manuel Ferreira, Júlio Carvalho, Domingos Trindade Santarém, Esdrúble Agostinho, Joaquim Gomes, Rafael Cordeiro e António Alves Teixeira.

Operários de 3.^a classe: — António Neto Vicente, José Antunes Rato, Francisco Fanha, João Rafael Francisco Maia, Constantino Carvalho, Ilídio Martins Adelino Teixeira Faria, Estêvão António Nunes, Nicolau Ribeiro, Joaquim Mendes, Manuel da Cruz Curado, Joaquim Ferreira e António Soares Pinto.

Operários Ajudantes: — José Vinagre e Joaquim Velez Conchinhas.

Serventes de Oficina: — António Luís, Manuel Gonçalves, Manuel Alves Fernandes, António Oliveira Jorge, Manuel do Carmo, Renato Pinho, Manuel Freitas Rato Júnior e Joaquim Marques.

Abastecimentos

Em Janeiro

Chefe de Divisão: — Eng.^o Mário de Ascensão Fonseca.

Sub-chefes de Divisão: — Eng.^{os} Manuel Joaquim Melo Machado Campêlo e Francisco Rodrigues Antunes.

Chefe de Serviço: — Eng.^o Lourenço Vaz de Almada.

Sub-chefe de Serviço: — Manuel Maria Castellano Moldes.

Inspector: — Delfim de Lemos.

Chefes de Secção: — José Domingos e Fernando Vicente Pereira.

Empregados de 1.^a classe: — Francisco de Almeida Atalaia e Jaime Augusto Teixeira Nepomuceno.

Empregados de 2.^a classe: — Eduardo Lopes Martins e Alfredo Amorim Sequeira Lopes.

Chefes de armazém: — Merciano Farias, José dos Santos Moreira Júnior, António da Costa Lopes e Simão Duarte Churro.

Fiéis de armazém de 1.^a classe: — José Maria Alves e José da Rosa Duarte.

Distribuidores de 1.^a classe: — João Morgado de Oliveira Freire e José da Silva.

Distribuidores de 2.^a classe: — Evaristo Gonçalves de Castro, Jaime Andrade, Hermenegildo de Sousa e António Ferreira.

Nomeações

Secretaria da Direcção Geral

Em Janeiro

Escrutária de 3.^a classe: Maria Adozinha Martins de Almeida.

Serviços médicos

Em Dezembro de 1946

Empregado de 3.^a classe: Alfredo Porto Ramos Anjos Pedro.

Exploração

Em Novembro de 1946

Empregado de 3.^a classe: — Joaquim Aurélio dos Santos.

Carregadores: — Casimiro António, José da Cruz Sebastião e Manuel Joaquim Martins Vilaça.

Guarda P. N.: — Ana Florinda do Nascimento.

Em Dezembro de 1946

Serventes de oficina: — Georgina da Conceição e Maria Amélia da Silva Grade.

Carregador: — Domingos de Paiva Oliveira.

Servente: — Domingas Mariano Godinho.

Comercial

Em Janeiro

Empregado de 3.^a classe: — Angelo Pinto Duarte.

Serviços Regionais

(Exploração e Comercial)

Em Janeiro

Aspirantes: — Venceslau de Jesus Gomes, António Martins Viegas, Francisco de Matos Rosa, José Gregório Felício, António Rodrigues Matias e Benjamim de Jesus Mineiro.

Guarda-freios de 2.^a classe: — Mário de Oliveira Serrano.

Guarda-fios de 2.^a classe: — José Luís.

Servente de oficina: — Maria do Céu Martins.

Carregadores: — José Martins Dias e Francisco Joaquim Marques.

Electricistas de 3.^a classe: — Victor da Glória Beles, Manuel Dias Conde, Avelino Aleixo, Humberto de Jesus Fernandes, José Ferreira Torres, José Pereira da Silva, Adriano Augusto Teixeira Malheiro, Alípio Marques de Figueiredo e Joaquim Godinho da Silva Branco.

Material e Tracção

Em Novembro de 1946

Marinheiro de 2.^a classe: — José Fernandes.

Limpadores: — Henrique dos Santos Lagarto, António Cardoso Ferreira Nunes, José de Araújo Gomes dos Santos, Luís Vaz da Silva, José Amaro Dias, José Augusto Gonçalves e José Simões.

Em Dezembro de 1946

Limpadores: — Izidro Martins Coelho, Custódio do Couto, Manuel Queirós, António da Silva Aleixo, João Gonçalves Bernardino, Jacinto António Costa Chaves.

Em Janeiro

Desenhadores de 3.^a classe: — João António Maia, António Barral Marques, Luís António Coelho, Raúl António Silva Carvalho e João S. Pedro Lopes.

Empregados de 3.^a classe: — José Rodrigues Roque, Henrique dos Santos Hortas, José Alves de Carvalho e Luís Delgado da Silva.

Escrivães: — António Alexandre Pinto Castanheira, José Venancio e António Augusto Fernandes.

Chefes de maquinistas: — António dos Santos, Laurindo Soares, Raimundo António de Sousa, Manuel Joaquim Patrício e Alfredo Ferreira.

Foguetiros de 2.^a classe: — Manuel Dias do Nascimento, Abraão da Silva Borges, Arlindo Duarte Caseiro, Bento da Silva Valente, Valentim de Freitas, Manuel Teixeira, António de Sousa, Ernesto António, Manuel Pacheco, José Simões dos Santos Campêlo, José Mariano, José Faleiro de Abreu, Carlos Aguas, Joaquim José da Silva, Manuel Brás, José Gonçalves Cabrita, Manuel José de Almeida, Manuel Marques Garcia, Joaquim Maria Cardoso Saúde, Emídio Nunes Cavaca, António Duarte Taborda, Manuel Félix Garrido, Manuel Dinis, Anibal Cordeiro de Campos, José Maia Lirio, Francisco Moreira, Albino Jorge Pinheiro, Alfredo de Abreu, Luís Pinheiro, José Domingos, Manuel Afonso Abrantes, Manuel de Melo, Cesar Pires Correia, Manuel Rodrigues Martins J.^{or}, Jaime Alves, Alfredo Barral Alves, Guilherme Maia, Joaquim Nunes, Luís Vicente Gonçalves, António Rodrigues Gertrudes, Joaquim Carmona, Luís Duarte, Francisco de Jesus Parelho, Ismael da Escença dos Santos, Alfredo da Cruz, Joaquim Rosa Lopes Velho, José Joaquim Cipriano, Silvio Rodrigues Marques, José Teixeira de Oliveira, Júlio Graça de Almeida, Venceslau Lopes Soares e Raul Pereira dos Santos.

Capatazes de manutenção de 2.^a classe: — Francisco Marques, António do Nascimento e Félix Ferreira.

Foguetiros de máquinas fixas: — Mário Rosa da Cruz Costa, Joaquim Nunes, Ramiro Navalho, António de Almeida, José da Silva Moreira, Amarino José Teixeira e Joaquim Pereira de Sousa.

Revisores de 3.^a classe: — Artur Fernandes, José de Campos Calhau, António Faria, Manuel Nunes André, António Carvalho Alves Correia, e Augusto Nunes.

Ensebadores: — Jesuino Gomes, José Martins de Miranda, Antero Magalhães Pacheco, António Cardoso Ferreira Nunes, Domingos Albino Ferreira, Avelino Joaquim Ferreira, Jose Gameiro Valentim, Prudêncio Gonçalves Estevão, Salvador Esequiel Fernando, Francisco dos Santos Barata, Domingos António Guerreiro, Izidro Jerónimo, António Alberto, Ricardo do Carmo Basílio, João Maria, José Mendes Pires, José Caetano de Matos, Manuel dos Santos Moreira, Manuel Fernandes Ribeiro, Laurentino Rei Rodrigues, Domingos Querido Salvado, Orlando Freire dos Santos, Joaquim Henriques Marinheiro, José Carvalho Barroca, Manuel Augusto Oliveira, Manuel Dias Ferro, José Gil e Américo Martins Ferreira.

Condutor de carruagens: — António Caetano Esteves.

Marinheiro de 2.^a classe: — Joaquim Esdras.

Limpadores: — António José da Silva Magalhães, António Pereira de Oliveira, António Alves Serdoura, António Pereira Marques Cardoso, Arménio Pereira de Freitas, Manuel Carneiro Gonçalves, Manuel Lopes de Carvalho, Morci Monteiro, Orlando Alfredo de Sousa Leite, Guilherme Ferreira, Herculano Gonçalves, Manuel Álvaro Pereira Marques, Manuel Teixeira Monteiro, António da Silva, Fernando da Costa Almeida, António Ferreira, Manuel Vaz, António Ferreira Bessa, Joaquim Pinto, Joaquim de Matos Pereira Garcez, João da Silva Gomes, Amadeu Alberto Pinto de Sousa Coelho, Belmiro Barbosa Regadas, Manuel Ferreira dos Santos, António Almeida Dias, José Vitorino, Mário Pires Monteiro, Manuel Vicente, José Francisco Martins, António Oliveira, Joaquim Francisco de Assunção, António Paulino, Orlando Garcia Sequeira e Sá, Joaquim Vicente, Américo Gonçalves, Ricardino da Silva, José Elísio Bento, Manuel da Ponte, Albino Lopes, Manuel Gaspar, Adelino Monteiro, Artur dos Santos Rodrigues, António Rodrigues, Albino Domingues, Paulo Marques de Oliveira, Manuel dos Santos, Luís da Silva, Manuel Duarte Braga, Joaquim Redondo Vicente, Joaquim Fresco Mogofores, Manuel Gomes Ramalheite, António Baptista Velez, Joaquim da Conceição Santos, Adelino Peres Duarte, Domingos Simões da Silva, João de Oliveira Dias, José Fernandes Catarino, António Alves, Luís Lourenço Redondo, José da Cruz Andrade, José Robalo Fernandes, José Maria Ferreira, Afonso Vieira de Abreu, José Lourenço, José Alves dos Santos, António Cordeiro, António Maria Branco, Narciso Joaquim da Graça, Eduardo Pinheiro, Armando Rodrigues da Silva, António Rosa, Manuel Vaz de Oliveira Loreto, Abílio Cândido dos Santos, Belmiro Mendes, José de Sousa, José Duarte Adones, Aires da Silva, António Maria da Silva, José das Neves, José Carvalho, João da Silva Amaral, Maximino de Carvalho, João Calisto, Custódio Duarte, Artur dos Santos Bernardo, Joaquim Barata Roque Garcia, João Rodrigues do Nascimento, António da Costa Pedreiro, Feliciano Daniel dos Santos, José Lopes Correia, Eduardo da Silva Madureira, Elias Rodrigues, Jesuino Freitas, Sebastião de Miranda Chaves, Fernando Marques Rainho, Joaquim Arrojado Nunes, Manuel da Silva Grilo, Joaquim Carneiro, Francisco Alves Basílio, António Pereira de Oliveira, Manuel Ferreira da Silva Jr.^o, Mário dos Santos Soares e José de Jesus Travassos.

Via e Obras

Em Agosto de 1946

Assentadores: — Manuel Lopes Moreira Beliz, José Alves de Oliveira, João Francisco Chaves e Mário Velez Casaca.

Em Outubro de 1946

Adido técnico ajudante:— Francisco Bernardo.

Em Novembro de 1946

Engenheiro Ajudante:— Eng.º Artur Alves Ribeiro Júnior.

Escruturárias de 3.ª classe:— Judite América da Silva e Maria de Lourdes dos Santos.

Assentadores:— Joaquim Sanches Gonçalves, Francisco Jesus Barbosa, Patrocínio Gonçalves Mina e Américo de Jesus.

Em Dezembro de 1946

Desenhadores de 3.ª classe:— Carlos Trajano Ferreira Pinto e Jorge Alcacer Dias Bispo.

Assentadores:— Manuel Pereira da Silva, Isac Augusto Pinheiro, Diamantino Valente da Silva, António Alves da Rocha, Manuel Joaquim e António Silva.

Guardas de P. N.:— Olívia de Bom Sucesso e Rosa Caldeira Basso.

Em Janeiro

Adido técnico de 2.ª classe:— Arnaldo Mário Moraes Carvalho.

Electricistas de 3.ª classe:— Manuel Dias Conde, Humberto Jesus Fernandes, Alípio Marques de Figueiredo, Joaquim Godinho Silva Branco e José Ferreira Torres.

Assentadores:— José Francisco Honrado, António José, Rogério Ventura Gasalho, João Teixeira, José da Conceição Sequeira, José Ventura Tomaz e Manuel Pencarinha Nunes.

Guardas de P. N.:— Silvina dos Reis Guerreiro, Emilia da Encarnação Rodrigues, Cremilde Gago de Sousa, Augusta Vieira de Jesus, Julieta Maria do Rosário, Esperança da Conceição Belo, Maria Aldonsa Rodrigues, Conceição Rosa, Henriqueta Maria Oliveira, António Jesus Matos, Emilia dos Santos, Maria Amélia Francisca da Costa e Domingas Leite.

Abastecimentos

Em Janeiro

Ajudantes de distribuidor:— Porfírio Caetano, António Marques Pendora e António Ramalho.

Servente de laboratório:— António Pereira Flores.

Serventes:— Américo Pimentel Pereira, Manuel Remígio de Oliveira e José Silvestre Frade.

Mudanças de categoria

Exploração

Em Novembro de 1946

Para:

Guarda-freios de 2.ª classe:— o Revisor de bilhetes de 3.ª classe, António Henriques.

Carregador:— o Assentador, Luís de Oliveira Mendes.

Em Dezembro de 1946

Para:

Guarda-freios de 2.ª classe:— os Revisores de 3.ª classe, António José Varela, José Correia e Caixinha Júnior.

Em Janeiro

Para:

Sub-inspectores técnicos:— os Adidos técnicos ajudantes, Américo Pereira Costa e Francisco Bernardo.

Escruturário:— o Operário de 3.ª classe, Joaquim Manuel Rodrigues.

Ajudante de arquivista:— o Contínuo de 1.ª classe, Joaquim Nunes.

Comercial

Em Janeiro

Para:

Inspector:— o Agente Comercial, João Frederico Pires.

Empregado de 2.ª classe:— o Factor de 1.ª classe, Bernardino António Valente.

Empregado de 3.ª classe:— o Factor de 2.ª classe, Jaime Bernardino Pereira.

Escruturário:— o Fiel de 2.ª classe, Alexandre Ferreira Lobato.

Servente:— o Carregador, António Marques Fernandes.

Via e Obras

Para:

Servente de escritório e armazém:— o Sub-chefe de distrito, Júlio Beja dos Santos.

Abastecimentos

Em Janeiro

Para:

Ajudante de distribuidor:— o Conferente, António Ramalho.

Demissões

Serviços Médicos

Em Dezembro de 1946

Jorge Godinho Mendes — Escruturário, a seu pedido.

Em Janeiro

Dr. Teófilo Casaca Sim Sim — Médico da 60.ª Secção, Alvito, a seu pedido.

Reformas

Secretaria da Direcção Geral

Em Janeiro

Vicente Agostinho Lazana — Chefe de Secção.
José Júlio de Cerqueira Aflalo — Fiel de armazém principal.
Jaime António Marques — Contramestre principal.

Serviços Médicos

Em Janeiro

Dr. Damião José Lourenço Júnior — Médico da 38.^a Secção, Caminha.

Exploração

Em Setembro de 1946

António Maria Agostinho — Agulheiro de 3.^a classe, de Cunheira.

Em Outubro de 1946

Joaquim Pedro Lopes Júnior — Chefe de Secção do Serviço do Movimento.

Rangel da Conceição Soares — Ajudante de distribuidor de materiais dos Serviços Técnicos.

José Salvado Ferreira da Cunha — Factor de 2.^a classe, de General Torres.

Silvino José do Rio — Factor de 2.^a classe, de Alhandra.

Artur da Rocha Seabra — Guarda-freios de 1.^a classe, de Lisboa.

Pedro de Carvalho — Agulheiro de 3.^a classe, de Santa Cita.

António Ferreira — Agulheiro de 3.^a classe, de Canha.

Gerardo das Neves — Guarda de estação, de Pombal.

José Duarte Drago — Carregador, de Lisboa Jardim.

Em Novembro de 1946

Vitor Gomes da Silva Vieira — Chefe de Repartição Principal dos Serviços Gerais.

Admitido como Amanuense provisório em 21 de Janeiro de 1904, foi promovido a Amanuense de 3.^a classe em 21 de Janeiro de 1905.

Depois de transitar por diversas categorias foi promovido a Chefe de escritório de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1925 e a Chefe de repartição principal em 1 de Janeiro de 1933.

Funcionário zeloso e trabalhador foi sempre credor da estima geral de superiores e subordinados, durante os seus 42 anos de serviço prestados à Companhia.

O «Boletim da C. P.» deseja ao Sr. Vitor Gomes da Silva Vieira uma longa reforma.

Arnaldo Fernando Durães — Empregado de 1.^a classe, do Serviço do Tráfego.

Alfredo Rodrigues da Silva — Chefe de 3.^a classe, de Caldas de Moledo.

António Pinheiro de Freitas — Factor de 2.^a classe, de Taveiro.

António Rodrigues Claro Massa — Factor de 2.^a classe, de Entroncamento.

Francisco Duarte — Factor de 2.^a classe, de Espinho.

José António da Silva Cruz — Factor de 2.^a classe, de Setil.

António Pimentel — Conferente, de Braga.

Alberto Afonso Pereira da Silva — Revisor de bilhetes principal, de Campanhã.

António Luis Baptista Areias — Condutor de 2.^a classe, de Campanhã.

Jorge Piedade Henriques — Condutor de 2.^a classe, de Alfarelos.

António Simões Torres — Capataz de manobras de 2.^a classe, de Coimbra.

José Ventura — Agulheiro de 2.^a classe, de Entroncamento.

José dos Santos — Agulheiro de 3.^a classe, de Coimbra-B.

José Francisco dos Santos — Guarda de estação, de Beja.

Serafim da Graça — Guarda de estação, de Évora.

António Rodrigues Serrano — Carregador, de Torre da Gadanha.

José Augusto Cardoso Pinheiro — Carregador, de Alfarelos.

Pedro de Carvalho — Carregador, de Sacavém.

Manuel Fernandes — Carregador, de Aveiro.

Angelo de Sousa Alexandre — Servente, de Campanhã.

Em Dezembro de 1946

João Pompeu Mauricio — Chefe de 3.^a classe, de Ourique.

Diniz Duarte Taquenho — Factor de 2.^a classe, de Cuba.

Augusto Baptista Ferreira — Factor de 1.^a classe, de Estarreja.

Manuel Santa — Capataz de manobras de 2.^a classe, de Mogofores.

José Júlio — Capataz de manobras de 2.^a classe, de Coimbra-B.

José Maria da Silva — Capataz de manobras de 2.^a classe, de Espinho.

Leonildo Martins — Carregador, de Livramento.

José Lopes — Carregador, de Caxarias.

Joaquim Roque Pinheiro — Carregador, de Alfarelos.

Comercial

Em Janeiro

Francisco da Silva Martins — Chefe de repartição do Serviço de Tráfego.

Eugénia Sara da Costa Henriques — Escriuturária de 2.^a classe do Serviço da Fiscalização das Receitas.
Raúl Guilherme de Oliveira Pedroso — Sub-Chefe de Repartição dos Serviços Gerais.

Serviços Regionais

(Exploração e Comercial)

Em Janeiro

Bento Rodrigues Amaro — Inspector, Adjunto da 6.^a Circunscrição.

Albano da Costa Malagueta — Chefe principal, de Entroncamento.

Joaquim António Pereira — Chefe de 2.^a classe, de Elvas.

José Vieira — Chefe de 3.^a classe, de Paredes.

Manuel Luis Pereira — Chefe de 3.^a classe, de Lisboa Terreiro do Paço.

Jerónimo Augusto Ribeiro — Factor de 1.^a classe, de Campanhã.

Januária Amélia Martins — Escriuturária de 2.^a classe, de Lisboa-R.

Carlos Alberto Monteiro — Fiscal de Revisores de bilhetes.

Manuel Monteiro — Condutor principal da 1.^a Circunscrição.

José Lopes Júnior — Condutor principal da 4.^a Circunscrição.

José Joaquim — Condutor de 1.^a classe, da 1.^a Circunscrição.

Manuel Barbosa — Guarda-freios de 2.^a classe, da 1.^a Circunscrição.

Manuel João Henriques — Agulheiro de 2.^a classe, de Alfândega.

José Candeira Rodrigues — Porteiro, de Lisboa-P.

Manuel António — Guarda de estação, de Tua.

Joaquim Gomes Oliveira — Guarda de estação, de Ermezinde.

José Xavier — Carregador, de Campanhã.

João Peixoto — Carregador, de Contumil.

José Benjamim dos Anjos — Carregador, de Valença.

Francisco Marinho — Carregador, de Lisboa-P.

Paulino Joaquim — Carregador, de Ermida.

Material e Tracção

Em Novembro de 1946

António Silva — Maq.^a de 3.^a, do depósito de Campolide.

José António de Oliveira — Maq.^a de 3.^a, do depósito de Campolide.

Carlos Duarte — Maq.^a de 1.^a, do depósito de Entroncamento.

José Maria Cabaço — Capataz de manutenção de 1.^a, Rev. Lisboa-R.

Em Dezembro de 1946

Firmino Pereira da Cunha — Chefe do depósito de Campanhã.

António dos Santos Albino — Capataz principal, do depósito de Alfarelos.

Abel dos Santos Oliveira — Contramestre de 2.^a, das oficinas do Barreiro.

Em Janeiro

Fernando Eduardo do Amaral — Adido Técnico de 2.^a, dos Serviços Técnicos e Oficinas

Artur Mauricio da Silva — Contramestre de 2.^a, das Oficinas Gerais.

José Milheiro — Empregado principal, das Oficinas de Campanhã.

Joaquim Pinto — Guarda de Depósito, de Campanhã.

Via e Obras

Em Outubro de 1946

António Rodrigues — Assentador, do distrito n.º 76, Ovar.

Justino Rebocho — Assentador, do distrito n.º 2, Braço de Prata.

António das Neves Braz — Assentador, do distrito n.º 41, Castelo de Vide.

Em Novembro de 1946

José Mendes — Assentador, do distrito n.º 59, Alfarelos.

Vicente da Cunha — Assentador, do distrito n.º 410, Barrocelas.

Em Dezembro de 1946

Joaquim Pereira — Assentador, do distrito n.º 38, Cunheira.

José de Matos — Assentador, do distrito n.º 289, Ermidas.

António Conceição Grado — Assentador, do distrito n.º 222, Figueirinha.

Joaquim N. Evangelista — Assentador, do distrito n.º 266-A, S. Amaro — Veiros.

José Monteiro — Assentador, do distrito n.º 129, Covilhã.

Maria da Costa — Guarda de P. N., do distrito n.º 59, Alfarelos.

Augusta de Jesus — Guarda de P. N., do distrito n.º 237, Boliqueime.

Em Janeiro

Manuel Ribeiro Maciel — Assentador, do distrito n.º 414, Moledo.

José António da Costa Júnior — Guarda de P. N., do distrito n.º 428, Régua.

Maria do Rosário — Guarda de P. N., do distrito n.º 23, Bemposta.

Falecimentos

Exploração

Em Novembro de 1946

† *Joaquim António Pinheiro*, Factor de 1.^a classe, de Caminha.

Admitido como Praticante em 26 de Setembro de 1915, foi nomeado Factor de 3.^a classe em 15 de Março de 1918, promovido a Factor de 2.^a classe em 8 de Janeiro de 1925 e finalmente a Factor de 1.^a classe em 27 de Janeiro de 1926.

† *Manuel da Ponte Mauricio*, Factor de 3.^a, de Funcheira.

Admitido como Praticante de factor em 1 de Dezembro de 1941, foi nomeado Aspirante em 1 de Janeiro de 1943 e Factor de 3.^a classe em 1 de Julho de 1944.

† *Eduardo Pereira*, Carregador de Beja

Admitido como Carregador eventual em 11 de Outubro de 1918, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

Em Dezembro de 1946

† *Joaquim José Felizardo*, Factor de 2.^a classe, de Casa Branca

Admitido como Praticante de estação em 5 de Agosto de 1920 foi nomeado Aspirante em 24 de Outubro de 1925 e promovido a Factor de 3.^a classe em 13 de Fevereiro de 1926 e a Factor de 2.^a em 1 de Outubro de 1928.

† *Bernardino de Silva*, Guarda-freios de 1.^a classe, da 1.^a Circunscrição.

Nomeado Carregador em 21 de Março de 1913, foi promovido a Guarda-freios de 3.^a classe em 13 de Novembro de 1923 e a Guarda-freios de 1.^a classe em 1 de Abril de 1930.

† *António do Amaral*, Capataz principal de manobras, de Lisboa-P.

Nomeado Carregador em 10 de Abril de 1912, passou a Engatador em 21 de Junho de 1914. Foi promovido a Agulheiro em 21 de Abril de 1915, a Capataz de manobras de 2.^a classe em 21 de Março de 1919, a Capataz de 1.^a em 21 de Abril de 1925 e finalmente a Capataz de manobras principal em 21 de Outubro de 1939.

† *Carlos Baptista*, Guarda, de Lisboa-R.

Foi nomeado Carregador em 12 de Março de 1910 e passou a Guarda em 21 de Agosto de 1916.

† *José Rodrigues Garrido*, Guarda, de Ovar.

Nomeado Carregador em 21 de Fevereiro de 1922 passou a Guarda em 21 de Janeiro de 1923, a Condutor de elevadores em 21 de Agosto de 1924 e novamente a Guarda em 21 de Janeiro de 1932.

Serviços Regionais

(Exploração e Comercial)

Em Janeiro

† *João da Silva Galhote*, Factor de 3.^a classe, de Praias Sado.

Admitido como Praticante de factor em 1 de Maio de 1943, foi nomeado Aspirante em 1 de Maio de 1945 e promovido a Factor de 3.^a classe em 1 de Setembro de 1946.

† *Carlos Martins*, Factor de 3.^a classe, de Entroncamento.

Admitido como Praticante de factor em 1 de Dezembro de 1940, foi nomeado Aspirante em 1 de Janeiro de 1942 e Factor de 3.^a classe em 1 de Julho de 1943.

† *Cândido Pereira*, Guarda-freios de 2.^a classe, da 1.^a Circunscrição.

Admitido como Carregador eventual em 24 de Agosto de 1913, foi nomeado Aspirante a guarda-freios em 27 de Dezembro de 1923 e promovido a Guarda-freios de 2.^a classe em 5 de Dezembro de 1924.

† *Luis Alves*, Capataz de 1.^a classe, de Lisboa-P.

Admitido como Carregador suplementar em 20 de Agosto de 1912, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Agosto de 1913, promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 24 de Outubro de 1920 e finalmente a Capataz de 1.^a classe em 21 de Janeiro de 1934.

† *Amaro da Costa Ramos*, Engatador, de Campanhã.

Admitido como Carregador eventual em 26 de Junho de 1919, foi nomeado Carregador efectivo em 23 de Maio de 1926 e finalmente Engatador em 21 de Janeiro de 1930.

† *Joaquim da Cruz*, Carregador, de Lisboa-P.

Admitido como Carregador suplementar em 7 de Outubro de 1927, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Julho de 1936.

† *António da Silva Monteiro*, Carregador, de Campanhã.

Admitido como Carregador eventual em 19 de Setembro de 1918, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

† *José da Cunha e Sousa*, Carregador, de Campanhã

Admitido como Carregador eventual em 1 de Outubro de 1917, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

† *Joaquim Marques*, Servente de oficina do Serviço de Telecomunicações e Sinalização.

Admitido como Auxiliar em 1910, foi nomeado Guarda em 8 de Novembro de 1944 e passou a Servente de oficina em 1 de Janeiro de 1947.