

LEITOR: O melhor serviço que podes prestar ao «Boletim da C. P.» é angariar novos assinantes. Serás assim o nosso melhor colaborador.

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

Largo dos Caminhos de Ferro

— Estação de Santa Apolónia

Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Seca, 7 — Telefone 20158 — LISBOA

OS FERROVIÁRIOS AO SERVIÇO DO TURISMO

COM este título escreveu Henri Ingrand, Comissário Geral do Turismo em França, um interessante artigo para a revista Cheminots, orgão oficial do pessoal da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.

E' com grande prazer que o Boletim da C. P. transcreve nas suas colunas o referido artigo, que esperamos constitua uma lição para todos os ferroviários portugueses.

Portugal é um país de turismo, e como tal, necessita do concurso dos ferroviários, pois são eles que estabelecem o primeiro contacto com os viajantes. Da sua acção, disciplina e vontade, muito há a esperar para o desenvolvimento do turismo nacional.

Ao corpo redactorial da revista Cheminots, onde trabalham alguns dos ferroviários franceses que recentemente visitaram o nosso país, endereça o Boletim da C. P. as suas saudações.

Os ferroviários franceses são auxiliares indispensáveis da indústria de turismo, devem, portanto, ser bons turistas.

Os ferroviários estiveram sempre na vanguarda das organizações de transporte de todo o mundo, graças às suas qualidades

de método e organização. Provaram-no durante a paz, no tempo da guerra, e ainda no período da ocupação, em que, além das suas qualidades técnicas, deram provas de um patriotismo indiscutível.

A indústria de turismo é uma indústria de paz e, apesar das circunstâncias difíceis do momento actual, essa indústria renasceu. Os estrangeiros chegam a França em grande número e os franceses manifestam o desejo de esquecer as preocupações diárias, e a vontade de conhecer novos países.

A guerra provocou deslocações em massa, habituou os habitantes das cidades, das aldeias e dos campos a deixar os seus lares, e até a ver outros países. Por isso mesmo, existe um maior desejo de viajar.

Voltámos a ver, no ano passado e neste ano, as estações invadidas por turistas de todas as classes, durante o período de festas, no tempo dos desportos de Inverno e ainda no Verão. Infelizmente, existem ainda muitos trabalhadores modestos, sem os meios necessários para fazer uma longa viagem com uma estadia num hotel.

O Comissariado Geral do Turismo, cuja missão é atraír à França o maior número de viajantes, tem também o dever de propor

cionar os meios que permitam aos trabalhadores de todas as condições sociais, a realização de viagens durante as suas férias. É esta, certamente, a sua mais difícil tarefa, pois depende da regulamentação de problemas que incluem os preços e o poder de compra.

Apesar de todas as medidas tomadas neste sentido, as férias custam ainda preços bastante elevados. Aguardemos que uma próspera indústria turística, graças à clientela estrangeira, possa contribuir para o equilíbrio económico desejado.

Então, talvez este equilíbrio permita aos trabalhadores franceses a realização de viagens de harmonia com as suas posses, o que se torna necessário alcançar nos próximos anos.

O papel dos caminhos de ferro na indústria turística é primordial, mas o dos ferroviários não é menos importante. Quero dizer que, além dos transportes regulares e confortáveis, é preciso acrescentar a cortesia, a amabilidade, o bom humor e a boa vontade do pessoal dos caminhos de ferro, para com todos os viajantes e especialmente para com os estrangeiros. A maneira de receber turistas é tão importante como o serviço, e é neste capítulo que a grande família dos trabalhadores das linhas francesas nos pode prestar um concurso precioso.

* * *

Os amigos ferroviários souberam sempre dar o exemplo no exercício da sua profissão e souberam, também, organizar as suas próprias viagens durante as férias. É-me particularmente agradável prestar as minhas homenagens à «Associação Turística dos Ferroviários» que nos uniu e nos facultou os meios de conhecermos as riquezas turísticas da França e até as estrangeiras, conseguindo que os seus associados passem umas férias agradáveis, apesar das dificuldades já referidas.

É este o bom caminho.

A nossa profissão fez-nos viajantes por vocação, mas, apesar disso, a «Associação Turística dos Ferroviários», deu provas, neste sentido, do seu espírito de método e organização, como todos vós pelo vosso trabalho também as destes, alegrando-me saber que tendes o plano de realizar a colaboração das Associações Turísticas dos Ferroviários, de vários países.

A todos, directores e adeptos da «Associação Turística dos Ferroviários Franceses», agradeço o precioso concurso que destes à indústria do turismo, no vosso trabalho e nas vossas férias.

JUSTO REPARO

No número de Junho, publicou o «Boletim da C. P.» uma interessante gravura do Prof. Attila Mendly de Vetyemy, intitulada «Rua do Cego».

O Inspector Principal, Sr. Adriano Pinheiro, que se encontra na situação de reforma, continua a ler assiduamente o «Boletim da C. P.», elogiando a nova orientação e apreciando as reproduções que acompanham a publicação, as quais, em muitos casos, constituem verdadeiros quadros para a decoração dos lares dos ferroviários.

Notou o sr. Adriano Pinheiro, que há muito se dedica a estudos olisiponenses, que a gravura referida reproduz a «Rua dos Cegos» e não a «Rua do Cego», como por lapso tipográfico se indicou. Trata-se dum reparo justo que nos leva a fazer a presente rectificação.

Sinceros agradecimentos.

Diagrama das linhas férreas

O «Boletim da C. P.», distribui hoje, em separata, o diagrama das linhas férreas exploradas pela Companhia, com a indicação, a cores, das áreas das Circunscrições das Divisões de Exploração e Comercial, indicando também as rôdes das secções de Exploração, de Contabilidades e Comerciais.

O diagrama a que nos referimos foi feito para figurar no regulamento E. 15, que está em preparação e deve ser distribuído dentro de meses.

Como o referido regulamento é sómente distribuído aos agentes das Divisões da Exploração e Comercial, o «Boletim da C. P.» resolveu publicá-lo em separata, fornecendo assim aos seus assinantes, mais um elemento para a sua instrução profissional.

UM MONUMENTO

Em Roma — a capital da Itália — foi levantado há anos um monumento aos ferroviários italianos que morreram pela pátria, na guerra de 1915-1918.

No monumento, erguido diante do edifício onde está instalado o Ministério dos Transportes, vêem-se duas estátuas, de bronze, em tamanho natural, cuja modelação é extremamente expressiva.

Sobre um plinto de mármore branco, a figura atlética dum ferroviário arremessando uma granada de mão. Mais abaixo, o mesmo ferroviário, com a lanterna e os sinais, prepara-se para rondar a linha.

As duas estátuas simbolizam o ferroviário italiano, na guerra e na paz; e, a seus pés, uma coroa de louros homenageia o seu esforço em defesa da Pátria.

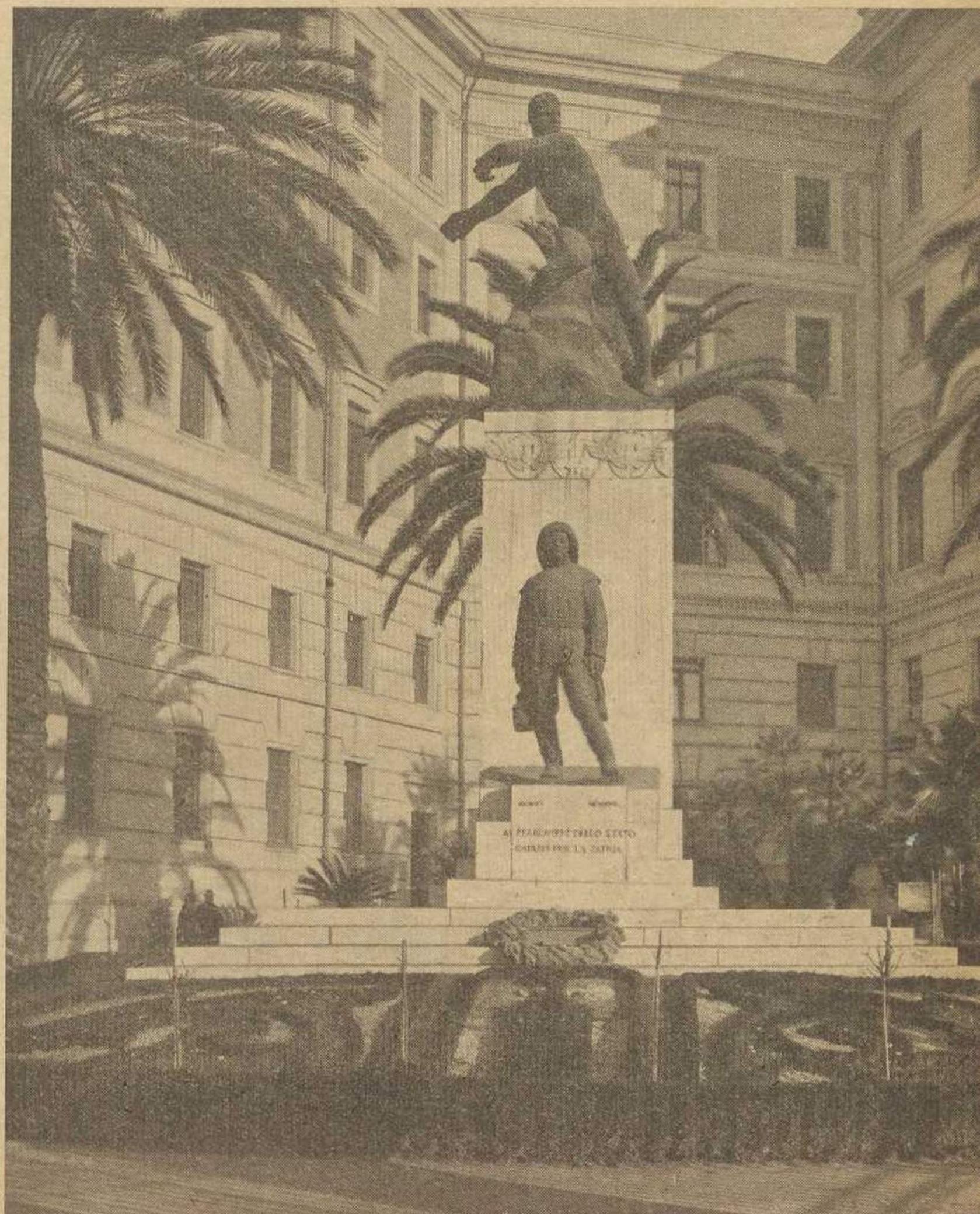
No mármore, está escrita a seguinte legenda:

— «Aos ferroviários do Estado caídos pela Pátria. 1915-1918».

Porque se trata de um monumento, interessante a todos os títulos, no qual se presta homenagem a camaradas mortos na guerra europeia, o «Boletim da C. P.» entendeu dever reproduzi-lo nas suas páginas, aproveitando a oportunidade para endearçar as suas saudações a todos os ferroviários italianos.

AOS

Ferroviários Italianos



Na coroa de louros, lê-se:
I FERROVIERI COM-
BATTENTI DI COMPA-
GNI CADUTI — 1915-1918

A Viagem do sr. Presidente da República

Á CIDADE DA GUARDA

CONFORME os jornais noticiaram, o Sr. Presidente da República visitou a cidade da Guarda, tendo feito a viagem por caminho de ferro.

O Chefe do Estado, acompanhado dos Srs. Ministro do Interior, Subsecretários de Estado das Finanças e da Agricultura e outras individualidades, tomou o comboio especial na estação de Lisboa — Rossio, o qual era composto de locomotiva, furgão, salão presidencial, salão restaurante e ainda outro salão para a comitiva. Por parte da C. P. seguiram no mesmo comboio os Srs. Prof. Dr. José Alberto dos Reis, como representante da Administração; Eng. Pereira Barata, Subdirector Geral; Eng. José Júlio dos Santos, Subchefe de Divisão da Exploração; e Eng. Vasco Viana, Chefe de Serviço da Divisão de Material e Tracção. Na estação do Luso o Sr. Ministro do Interior, Eng. Cancela de Abreu, apresentou ao Sr. Marechal Carmona o Eng. Vasco Viana, que tripulava a locomotiva, e a quem o Chefe do Estado felicitou e abraçou pela forma como conduziu o comboio.

As estações de Fornos de Algodres, Celorico da Beira, Vila Franca das Naves e Pinhel encontravam-se vistosamente engalanadas, sendo o Chefe do Estado alvo de calorosas ovações.

Na estação da Guarda, o Sr. Marechal Carmona foi recebido apoteoticamente pelas autoridades locais e por muito povo.

Depois da visita à cidade da Guarda e arredores, o Sr. Presidente da República almoçou na Pousada de S. Lourenço, onde condecorou quatro pastores com a Ordem de Mérito Agrícola, premiando assim o seu labor de tantos anos.

No regresso a Lisboa, o Sr. Marechal Carmona tomou o comboio presidencial em

Gouveia, saindo desta estação com 39 minutos de atraso. O Eng. Vasco Viana tripulou novamente a locomotiva conseguindo ganhar até Lisboa 24 minutos.

Em Entre-Campos aguardavam o Chefe do Estado, além dos membros do Governo e de outras individualidades de destaque, os Srs. Eng. Espregueira Mendes, Director Geral da C. P.; Eng. Branco Cabral, Secretário Geral da Companhia; Engs. Subdirectores Campos Henriques e Pinto Bravo; e os Engs. Manoel Campelo, Nazaré de Souza, Adriano Baptista e Almeida Henriques.

Durante a viagem, o Sr. Presidente da República manifestou a sua satisfação pela forma como aquela decorreu, o que deve causar satisfação a todos os ferroviários portugueses.

AGRADECIMENTO

A todo o pessoal, quer braçal, quer graduado e agentes superiores, que por ocasião da morte trágica de meu filho José, ocorrida no dia 24 de Julho passado, me manifestou o seu pesar por escrito ou pessoalmente, naqueles dias dolorosos e ainda aos que também em grande número o acompanharam à sua última morada e lhe prestaram a sua última homenagem, eu desejo manifestar o meu profundo reconhecimento e gratidão, por tantas provas de carinho e conforto recebidas.

Vila Nova de Gaia, 16 de Agosto 1948.

Jacinto Ferreira de Noronha.

ESCADAS DE MÃO

CONSELHOS AOS OPERÁRIOS



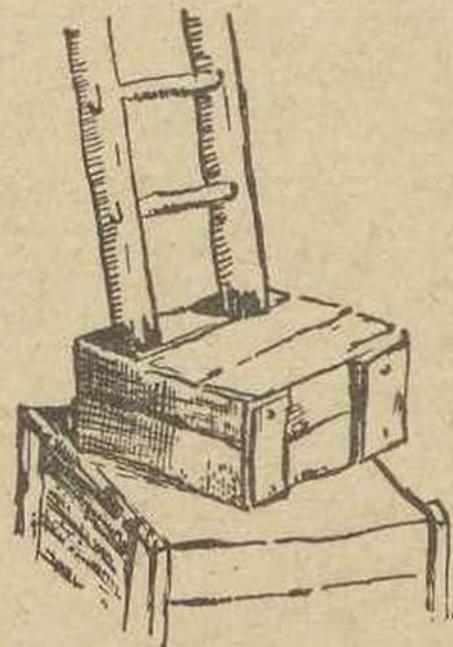
Escada muito curta. Equilíbrio difícil. Perigo de cair



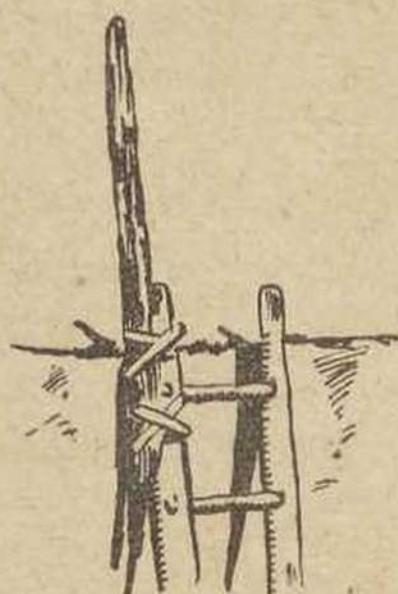
Escada demasiado comprida. Se se apoarem sobre a parte superior, a escada pode balançar e escorregar, arrastando-o na queda



Escada muito curta. Condições más de segurança e de trabalho



Escada curta colocada sobre um apoio improvisado. Má segurança. Perigo de cair



A escada, mesmo com o comprimento necessário, é mais segura se se prolongar uma das pernas para servir de apoio



Não se inclinem nem para o lado nem para trás, quando estiverem sobre uma escada

Concursos do "Boletim da C. P."

Uma esplêndida oportunidade oferecida aos nossos assinantes que são FOTÓGRAFOS AMADORES

Um assinante do nosso «Boletim» teve a amabilidade de nos oferecer uma magnífica máquina fotográfica, com tripé e outros utensílios para fotografia, para constituirem um prémio destinado ao assinante que nos enviasse a melhor fotografia de assunto ferroviário.

Imediatamente resolvemos abrir um concurso entre os nossos assinantes, pois era excelente a oportunidade que se nos oferecia, de manifestarmos o grande apreço que o «Boletim da C. P.» tem pelos seus assinantes e de estimularmos o gosto artístico dos que trabalham, como amadores, em fotografia.

O ilustre ofertante deseja conservar o anonimato e somos forçados, portanto, a respeitar esse desejo, agradecendo penhoradamente a sua gentileza.

Mas o concurso não terá apenas aquele primeiro prémio. O 2.º, será constituído por uma máquina fotográfica da marca «Ensign», novo modelo Ful-Vue, de fabricação inglesa, oferecida pela firma J. C. Alvarez, L.º, a conhecida casa de artigos para fotografia e cinema, da Rua Augusta, 207, em Lisboa.

O 3.º prémio é um aparelho fotográfico «Miniature», marca Faultless, 16 fotos 3×4 s/rôlo de 4×6 , com estôjo, oferta dos Laboratórios «Instanta», Rua Nova do Almada, 55 e 57, casa especializada em material fotográfico.

O 4.º será um artístico album para fotografias, oferecido pela casa João B. Carrasco, da Rua Nova do Almada, 83, Lisboa, especializada na confecção de trabalhos fotográficos para amadores.

Bases do concurso

1.º — Está aberto um concurso de fotografias com o formato 18×24 , entre os assinantes do «Boletim da C. P.», o qual será encerrado no dia 30 de Novembro.

2.º — É condição indispensável para a classificação, ser assinante do «Boletim» e ainda o envio de três provas fotográficas, das quais será uma em papel mate e duas em papel brilhante, todas impressas a negro.

3.º — As fotografias serão remetidas em envelope lacrado, que exteriormente terá uma divisa. Noutro envelope, também lacrado, escrever-se-á exteriormente a mesma divisa, e dentro o nome, morada e categoria do concorrente.

4.º — Encerrado o concurso, serão as fotografias submetidas à apreciação de um juri composto de três funcionários superiores da Companhia, indicados pela direcção do «Boletim da C. P.».

5.º — Serão atribuídos quatro prémios aos concorrentes, como atrás referimos.

6.º — Os resultados do concurso serão tornados públicos, figurando os trabalhos numa exposição a realizar em local oportunamente designado.

7.º — As seis melhores fotografias serão publicadas em «hors-texte», no nosso «Boletim».

PARA A HISTÓRIA

No número anterior deste «Boletim», saiu com uma legenda que não lhe pertencia, o magnífico desenho de Bordalo, reproduzido do Arquivo Pintoresco. Esse desenho é da ponte de Xabregas.

Aos nossos leitores pedimos desculpa desse lapso de paginação.

Instrução Profissional

Agentes aprovados nos exames para as categorias imediatas realizados no 1.º semestre de 1948

Serviços Regionais (Exploração e Comercial) Chefes de 2.ª para 1.ª classe: António Augusto de Oliveira e José António dos Santos Correia. Fiel de estação para chefe de 3.ª classe: Gaspar Vieira Leite. Factores de 1.ª para chefes de 3.ª classe: *Distintos*: António Augusto Nunes, Valério Evaristo Correia Neto, João Marques, António Alves de Carvalho e José Ferreira. *Aprovados*: Tomaz Teixeira, José Pereira Certo, Júlio Martins de Araújo, Horácio Ferraz de Melo, João Marques, Joaquim Francisco Martins, Francisco Sales Cardoso Marques, Joaquim Dias Peixoto, António Laureano Trindade Francisco Joaquim Pereira Resende, Manuel Jorge, Arménio Fernandes Rodrigues, João da Cunha Saco, Anibal Mendes Garcia, Nicácio Taboada Rodrigues, Ernesto Cunha, Augusto Bernardino Marques, Manuel Nunes Branco e Hermínio Lopes Almeida. **Factores de 2.ª para 1.ª classe**: *Distintos*: Manuel António Faria, António Jacob Urbano, Artur Vareda, Manuel da Costa Júnior, José Franco Camôcho, Joaquim Horta, João Rodrigues Barreiros, António Aires Guerra e Joaquim da Conceição Martins. *Aprovados*: António Sousa Faria, José Belo Basílio, António Soares de Campos Júnior, Manuel António Borda de Água Júnior, Augusto Rodrigues, José Pinto, Alexandre Antunes Guedelha, Manuel dos Santos Pardal, António Ramos, João Alves de Carvalho, Vítor Antunes, António Espírito Santo, Alexandre Oliveira Gomes, Justo da Piedade, António Pino de Jesus, José Guterres Gonçalves, José Mora Júnior, Álvaro Rosa Fresco, José Joaquim Geraldes, Albano Martins, Joaquim Guterres, Pedro Rodrigues Martins, Casimiro Marques Júnior, Leonides Pimentel Rolim, João Lopes Inês, Álvaro Santos Carvalho, Manuel da Graça, Joaquim Nunes, Francisco Maria Baptista Fortunato, Joaquim da Ressurreição Carvalho, Adriano Barros Rego, Ricardo Charters Ribeiro, Manuel Maria Alves Ferreira, Adolfo Gomes de Carvalho, Joaquim Fernandes Maçaroco, Manuel Sena Valente, Manuel Joaquim Comprido Fernandes, Francisco de Sousa Ribeiro, Manuel João Viegas, Henrique Soeiro de Barros, Amaro Pinto Moreira, Domingos Pereira Alpoim Meneses, José Maria Correia, Ilídio Soares Teixeira, Luís Maria Marques, Delfim Rodrigues Moreira, Américo Augusto de Mesquita, João Batista, Joaquim Soares, Augusto Inácio Vieira, José Baptista Silva Alves Carneiro, Carmindo Pinto Botelho, Joaquim Ferreira da Silva, Arnaldo Gonçalves Malheiro, An-

tónio Vicente Neves, José Augusto Saraiva, José Gomes, Rodrigo Teixeira, Bernardino Nascimento Marcos, João António Pereira, António de Sousa Correia, Carlos José Francisco Drago, José Rodrigues, Jacinto Alves Raposo, António José de Sousa, João Rodrigues Barambão, Firmino Angelino Drago, António Esdras Martins, Fernando Afonso dos Santos e Armando Afonso. **Factores de 3.ª para 2.ª classe**: *Distintos*: Venceslau Rondão Figueira. *Aprovados*: Elísio Antunes da Silva, Ernesto da Silva, João Ramos Pedroso, José Machado, Carlos Lopes Inverno, António Alves Loureiro, Ricardo de Sousa Pencarinha, José Augusto Teles Bessa, António da Conceição Jorge, Francisco Joaquim, Mário de Matos Pires, Alfredo Azevedo dos Santos, Hermínio dos Santos Donato, Américo Coelho, Mário Ferreira, Luís Rodrigues, Francisco Gomes Figueiredo, António Mateus Pimenta, Gabriel Paulo Fernandes, Manuel dos Santos Martins, José Pinho de Carvalho, Acácio Vale da Silva, Manuel Marques, Joaquim da Conceição Mateus, Mannel José Moreira de Oliveira, Anibal Ferreira Canha, Albino Vaz Brites, José Martins, José Joaquim, Francisco Gonçalves Filipe, José Marques Agostinho, Josué Gonçalves, José da Ascenção Gomes, Manuel da Costa Lima, Cândido Mendes, Casimiro Lourenço, Sebastião José da Silva, António Gomes Vicente, Augusto Dias Raposeiro, António Ferreira Girão, Joaquim da Costa Amieiro, Fernando Barros de Oliveira Santos, António da Silva, Emílio de Matos Tavares, Manuel Martins da Severina, José Barreto de Almeida, Álvaro Freire Lopes, Afonso de Matos, Josué Lopes Farinha, Artur Jácinto, António Nogueira Roque, David do Carmo Piedade, Manuel Inácio da Palma, José da Cruz Leal, Luís Pires Marques, António Ribeiro, José Maria Policarpo, José Simão Serra, Eduardo de Azevedo Carneiro de Macedo, Victor Rodrigues Pinheiro, José Braz Costa, Arménio Nunes Ferreira, António de Oliveira Júnior, Narciso Henriques Mocho, Duarte de Oliveira Pita, José da Silva Mota, João Vicente Duque da Silva, João Barbosa, Albertino Ferreira Serra, Eduardo Horácio Alves de Oliveira, Luís Rosa, Fernando da Veiga Braz, António Cunha, Augusto Luciano Galindo Bicó, Fernando Acácio Moreno, José de Matos Tomé, Alfredo Marques da Graça, Joaquim Ferreira, Amílcar da Luz Henriques, João dos Santos, Manuel Ferreira, Vitor Manuel Antunes, António, Marques Morgado, Róssel Mateus Lázaro, João Lopes Ribeiro, Carlos Gonçalo, António Augusto Vieira

Gomes, Emídio de Sousa Monteiro, Arão Augusto Feijó, Armindo Augusto Guedes, Delfim Pinto de Figueiredo, Manuel da Costa Ferreira e Zacarias da Silva Marques.

Aspirantes para factores de 3.^a classe: José Freire Barreto, Abílio Soares Fernandes Barreiro, Carlos dos Santos Silva, Nomelini Rodrigues Cabarrão, Ismael António Crespo, Rolando Rodrigues, António Barbara Aleixo, Manuel Rita Assunção, José Alves Machado, Manuel de Freitas, Horácio Freire Seabra, António Antunes da Costa, Joaquim Bebiano, José Ferreira Ladeira, António José Nogueira, António Teixeira Carneiro Leite, Mário José, António Manuel de Figueiredo, Amaro da Silva, António dos Santos Ribeiro, e Domingos Martins de Sousa. **Praticantes para aspirantes:** António Pedro, Manuel Antunes Carrilho, João de Sousa Cristina Júnior, António Mesquita da Silveira, José Pires Botelho, Adelino dos Santos Figueiredo, António Ribeiro da Silva, Camilo José Vicente, Manuel Mendes Gil, Adérito Augusto Afonso, Moisés do Nascimento Ferreira, António Ramos da Silva, José Ramos dos Santos, Teófilo Mendes e Carlos da Silva Gusmão. **Condutores de 2.^a para 1.^a classe:** *Distinção*: Armando Damásio. **Aprovados:** Serafim da Encarnação, José Anes, Joaquim Manuel, José Rodrigues da Costa, José Rodrigues Telha e Manuel Fernandes. **Guarda-freios de 1.^a para condutores de 2.^a classe:** *Distinções*: Abílio Maria Domingos e Bartolomeu Roque Redondo. **Aprovados:** José Lopes Pereira Coutinho, Matias Duque Fonseca, António Maria Fernando dos Reis, Joaquim do Couto Esteves, António Rola de Carvalho André, João Lopes Rolo, Adelino Nunes, José Domingos Patrício, Manuel Marques da Silva, António Máximo Baptista, Manuel Gonçalves, Alfredo Coelho, Miguel António Vasconcelos, António Carlos Catapirra Júnior, Eduardo Fernandes, António Constantino do Carmo Franco, Manuel Cláudio, Alcino Soares, Ricardo Justino Bardado, Domingos da Silva Claudino, António José Machado, Bento de Oliveira Lopes e Adelino da Costa Faria. **Guarda-freios de 2.^a para 1.^a classe:** *Distintos*: Fernando Salvado, José Bento, José da Luz, e Manuel António da Graça. **Aprovados:** Joaquim Velez Tavares, António Luís, Júlio Mendes Tarrafa, José Maria Estudante, Mannel da Costa, Domingos Taborda, Anselmo dos Santos Leitão, António Maria de Almeida, Joaquim António Salas, Manuel Lopes, Raúl dos Santos, João Antunes Simplicio, António Henriques Silva, Joaquim Chasqueira Salvado, António Rodrigues Pato, Eduardo Mendes, Joaquim Ferreira do Vale, José Domingues, Bonifácio Lopes Capitão, José Maria Filipe da Silva, Guilherme Marques, Matias Fernandes, António da Mota, José Júlio da Cunha. Luís Diogo Mateus, Manuel Augusto Luís, António Augusto Gonçalves Castanheira, Joaquim Manuel Carvalho, João Luís dos Santos, Joaquim Valente Taborda, Francisco Neves Correia, Adelino Gaspar, José Godinho, João Dias, Manuel Brites, Hipólito Rodrigues da Cruz, Benigno Sanchez Gil, José Abreu, Joaquim Salvador, Leonidio Chaves, Adelino Simões, Fernando

de Almeida, Manuel Gonçalves de Sá e Avelino Cardoso Magalhães. **Agentes aprovados no exame para guarda-freios de 2.^a classe:** Augusto Duarte, Joaquim Pimentel Ferraz, Raúl Pires, António Ferreira de Carvalho, Luis Mendes Gomes, Joaquim Martins Correia, Anibal Ferreira, José da Guia Rodrigues Maia, António Loureiro, Custódio Maria da Silva, José Augusto, Manuel Pires da Rosa, António Porto, Bernardino José, António de Sousa Vasconcelos, António Fonseca Alexandre, José Gomes Vidarra, Tomé Coelho Martins, Joaquim Lopes Esteves, Paulino Martins Júnior, Fernando Rodrigues Gomes, José da Silva Baltazar, João da Silva Catarino, José Teixeira Vitoriano, João da Silva Santiago, José Rodrigues Barão, António Alves Pereira, António Humberto Lopes, Firmino Gomes de Araújo, José Baptista Ferreira, Raúl da Graça Oliveira, Dionisio de Sousa Pinheiro, Augusto Marques Figueiredo, José Gonçalves Daniel, Joaquim António do Rosario, Jacinto Torgelra, Garcia Henriques Neves, Manuel Dias Ribeiro, Joaquim da Costa Pardal, Casimiro Luís Alves Júnior, António Maria Vidal, José António Abelho, Francisco António Constantino, Tibério Pinto de Campos, Manuel Marques de Quadros, José Cerqueira de Carvalho, Jaime Ferreira Marques, Albino Pereira Ribeiro, José Conceição Ramos, Francisco Pedroso dos Santos, António da Costa, José Barbosa de Araújo, Armando de Jesus, e Alípio Geralde Lopes. **Agente distinto no exame para conferente:** Manuel António Lopes. **Agentes aprovados no exame para conferentes:** Garcia Henrique Neves, António Maria Vidal, Francisco António Constantino, Armando Teixeira, Álvaro Mendes Antunes, Joaquim Pedro, Joaquim da Costa Pardal, Joaquim Teixeira Cerejo, Joaquim Miguel Calado, Manuel Pereira, António Fronteira, João Baptista, José Gonçalves Daniel, Abílio de Sousa, José Cerqueira de Carvalho, Mário Rebelo, Herculano da Silva, António Nunes, Eduardo Ribeiro, Daniel Soares, Joaquim Matias Júnior, José Gomes Vidarra, António Gonçalves da Silva, Raúl da Graça Oliveira, Dâmaso dos Santos, Luís Gonçalves, Joaquim Pereira Laureano, José Alves, João da Costa, António Girão Peralta, José Rodrigues Barão, José Ferreira de Sousa, Joaquim da Silva Martins, António da Conceição Ramos, Américo Augusto Marques, Francisco Madureira Barbosa, José Sobreira, Casimiro Luís Alves Júnior, António Humberto Lopes, António Alves Pereira, José Matos Xavier, António Ferreira, António Gariso e José Baptista Ferreira. **Revisores de 2.^a para 1.^a classe:** *Distintos*: Joaquim Leite Vinheiras. **Aprovados:** António Augusto Passo Pessoa, Ascenso Garizo, José Adriano Tiburcio Aruda, João Lopes, José Maria Ribeiro Gois, Jacob Duarte Homem, Adriano da Silva Petiz, António João Gaspar, José Duarte Parreira Júnior, João Maria Vilela da Mota, Celso da Costa Andrade, Tomaz da Silva, Vicente de Sousa Pimenta, Augusto de Oliveira Jorge, António José Varela, Manuel Virgílio Mendonça, José Bernardino Marques, Mateus da Conceição Servo, José Augusto Falcão, José Gomes, João Gaspar de Oliveira Ruas, Jacques Alves Alfa-

O Papel

Pelo Eng.^o BORGES DE ALMEIDA
Subchefe de Serviço da Divisão de Via e Obras

COMO veículo da palavra escrita, antes do aparecimento do papel, empregou-se o papiro e o pergaminho. O papiro, utilizado pelos antigos egípcios, obtinha-se da planta do mesmo nome, preparada convenientemente, por forma a ficar lisa e consistente.

O pergaminho, utilizado desde a mais remota antiguidade, obtinha-se das peles de diversos animais, submetendo-as a curtimenta em água de cal e esfregando-as com greda pulverizada.

Foi na Ásia Menor, na cidade de Pergamo, que a preparação dos pergaminhos atingiu desenvolvimento e perfeição tais que o referido produto terminou por tomar o seu nome.

No ano 105 da nossa era, na China, um eunuco conseguiu fabricar o primeiro papel, com os mesmos materiais que ainda hoje se utilizam, madeira e trapos.

Como os produtores chineses guardaram rigoroso segredo sobre o processo de fabrico, foi muito lenta a vinda do papel para o Ocidente.

Por outro lado, devido ao isolamento do Ocidente cristão, durante séculos e considerando a distância imensa que era preciso percorrer, tudo isto contribuiu para que o invento levasse muito tempo a propagar-se.

Só 500 anos depois da sua aparição, é que o papel entrou no Japão e só no século VIII, os árabes aprenderam, com prisioneiros chineses, o segredo do seu fabrico.

Em princípio do século X já se produzia papel em Bagdad, em Damasco e no Cairo.

Depois acompanhando a marcha dos exércitos árabes, a nova indústria estendeu-se pelo norte de África e atingiu a península ibérica.

Instalou-se em Jatira e Valência de onde passou para o reino de Fez.

Só mais tarde passou para a França e para a Itália e daqui divulgou-se pelo resto do Mundo, tornando-se imensamente conhecido, perdendo por isso, o seu interesse.

O fabrico industrial começou na Saxónia, em 1844; ali se fabricou mecanicamente a pasta, pela primeira vez, moendo a madeira com adição de água.

Poucos anos depois, obteve-se a celulose vegetal e, tendo-se posto de parte o fabrico manual, foram-se aperfeiçoando as máquinas até se chegar às grandes instalações actuais da fabricação contínua a alta velocidade.

Para se fazer ideia da perfeição obtida, avalie-se quanto representa, em esforço e em técnica, uma fábrica que consegue vender ao público, um jornal impresso em papel obtido da pasta mecânica de árvores que, três horas antes, tinham sido cortadas.

Em cada momento, caiam árvores aos milhões, para serem transformadas em papel.

Tudo caminha à força de toneladas de papel e, por isso, alguém disse um dia que a matéria prima da vida moderna não é o ferro, o aço, o petróleo ou o carvão: é o papel.

cinha, Frederico dos Santos e Teófilo Henriques. **Revisores de 3.^a para 2.^a classe:** João Martins, Feliciano Henriques, Manuel Antunes, Francisco Botico Borralho, Futuro Faria da Silva, Anacleto Encarnação Abreu Tapadinhas, Artur Máximo, Joaquim Lopes, Manuel Martins Leal Pinto, Adriano Barbosa da Silva, Luís Rafael dos Prazeres Florêncio, Adão Vaz de Brito, José da Silva, Gregório Gonçalves, Benjamim Marques de Oliveira, David Monteiro de Oliveira, José Carrilho Capelão, Guilherme Gomes, Manuel Letra dos Santos, Avelino Marques de Almeida, Joaquim Pereira dos Santos, Manuel Domingues de Paiva, e José Ribeiro. **Agentes aprovados no exame para revisores de 3.^a classe:** António Pereira Afonso Branco, António Camelo da Silva, Raúl Relo Chasqueira, Tomé Coelho Martins, Júlio Antunes Pereira, José da Conceição Santos, António de Sousa, Augusto Duarte, Florival Dias Anjos, João da Silva Santiago, Fernando dos Santos Mendonça, José Mo-

reira, Vitorino Dias da Silva, Bernardino Moreira, Francisco da Costa Mendes, Joaquim José Maria, Nicolau José, e António Fernandes do Couto.

Via e obras — Subchefs para chefes de distrito: **Aprovados:** Américo Rodrigues Bento, 16 valores; António Pires dos Santos e Cândido M. Gonçalves, 15 valores; António Queirós, 14 valores; Alexandre Bento, 13 valores; Eugénio Ventura, António Silva Moraes e Francisco Santos, 12 valores; João Rebola, 11 valores; José Dias, Raúl António Carvalho e Francisco Amaro, 10 valores.

NOTA — O subchefe do distrito 19 (Entroncamento), Américo Rodrigues Bento foi premiado com 350\$00 Esc. por se ter classificado em 1.^o lugar. Os subchefs do distrito 54 (Pombal) António Pires dos Santos e Cândido M. Gonçalves, do distrito 81 (Valadares), foram premiados com Esc. 150\$00, cada um, por se terem classificado com 15 valores.

EM DEMANDA DE UM SERVICO PERFEITO

Por JOSÉ A. ABRANTES

(Factor de 1.ª classe na Estação de Povoaçao)

NENHUMA indústria pode viver e prosperar se não fôr eficiente. As condições de vida da indústria de transportes em caminho de ferro, mais do que as de qualquer outra, dependem da eficiência com que forem executadas as várias operações que vão desde a recepção dos passageiros e das mercadorias, na estação expedidora, à sua saída — ou entrega — na estação de destino.

Todo o pessoal das estações e dos serviços afins, que directa ou indirectamente intervêm na execução de tais operações, faz, por assim dizer, parte integrante de um vasto maquinismo de delicada engrenagem, na qual é essencial que cumpra integral e conscientemente a sua função específica — por mais modesta que ela seja.

Quando se não verifica este cumprimento estricto por parte de todos, a engrenagem, necessariamente, passa a funcionar mal: diz-se, entao, que o sistema de trabalho não dá bom rendimento e que o conjunto é inefficiente.

Aliás, não é preciso que *todos* não cumpram — ou cumpram mal a sua função específica: a experiência revela-nos que basta a actuação deficiente de uma minoria de funcionários pouco escrupulosos no cumprimento dos seus deveres, para prejudicar toda a Organização.

Pode, por exemplo, todo o pessoal de um determinado trôço de via-férrea ter boas qualidades de trabalho e esforçar-se por executar impecavelmente as suas funções, para oferecer ao público um serviço exemplar. Bastará, no entanto, que, no meio deste conjunto de funcionários-modelo, existam dois ou três de inferior qualidade, ocupando posições que exijam mais do que o que eles sabem ou querem dar — para, em determinado momento, originarem uma complicação, uma anormalidade, que altera a regularidade funcional do conjunto e o faz desclassificar.

Mau grado, entao, a boa organização de trabalho que a Administração da Companhia montou, a fiscalização activa dos agentes superiores, e os esforços da maioria dos agentes em serviço, para que os trabalhos decorram a contento do público — o con-

junto, ou funciona o mais vagarosamente possível, ou *enguiça*, e não funciona senão depois de convenientemente *ajustada* com uma boa dose de medidas disciplinares...

Se é certo que, hoje em dia, vão sendo felizmente raros êstes casos de desarmonia funcional, mais certo é ainda que urge reduzi-los a uma ínfima percentagem — já que numa organização industrial das proporções da C. P., e dada a falibilidade humana, seria utopia exigir um funcionamento absolutamente perfeito.

Pode e deve trabalhar-se, porém, no sentido de alcançar aquilo a que se chama um *serviço impecável*, que agrade, que cative o público e o leve à preferência do transporte por via férrea.

Na época de crise que começou a manifestar-se, *mais do que um dever — tem que ser uma obstinação* a nossa tarefa de captar a simpatia do público e a sua preferência.

Ora a experiência de muitos anos ensina-nos que não é com *horários-elásticos*, carruagens pouco asseadas, pessoal mal apresentado e pior educado, que se angariam passageiros para os nossos combóios; que não é manipulando os volumes ao acaso, avariando-lhes os invólucros, ou mesmo o conteúdo, e atrasando o seguimento das remessas — que se conseguem clientes; melhor que clientes — *fregueses*.

Tanto os *horários-elásticos*, como tudo o mais, são, geralmente, obra dos tais funcionários de superior qualidade, ocupando posições que exigem mais do que aquilo que eles sabem ou querem dar, e a nossa posição perante êles tem que ser francamente inconformista.

Todos nós temos o dever de apontar às instâncias superiores os casos de relaxamento que sejam do nosso conhecimento, tendo sempre presente que todo o funcionário que desculpa e encobre um mau elemento passa a ser tão nocivo para a organização como êle próprio é.

Esta atitude não será nem bem vista nem bem comentada por esses maus elementos, é certo, mas não é a opinião dêles que conta.

Importa, sim, a opinião dos bons, e a dêstes não falha nunca com a aprovação às boas medidas de sanidade.

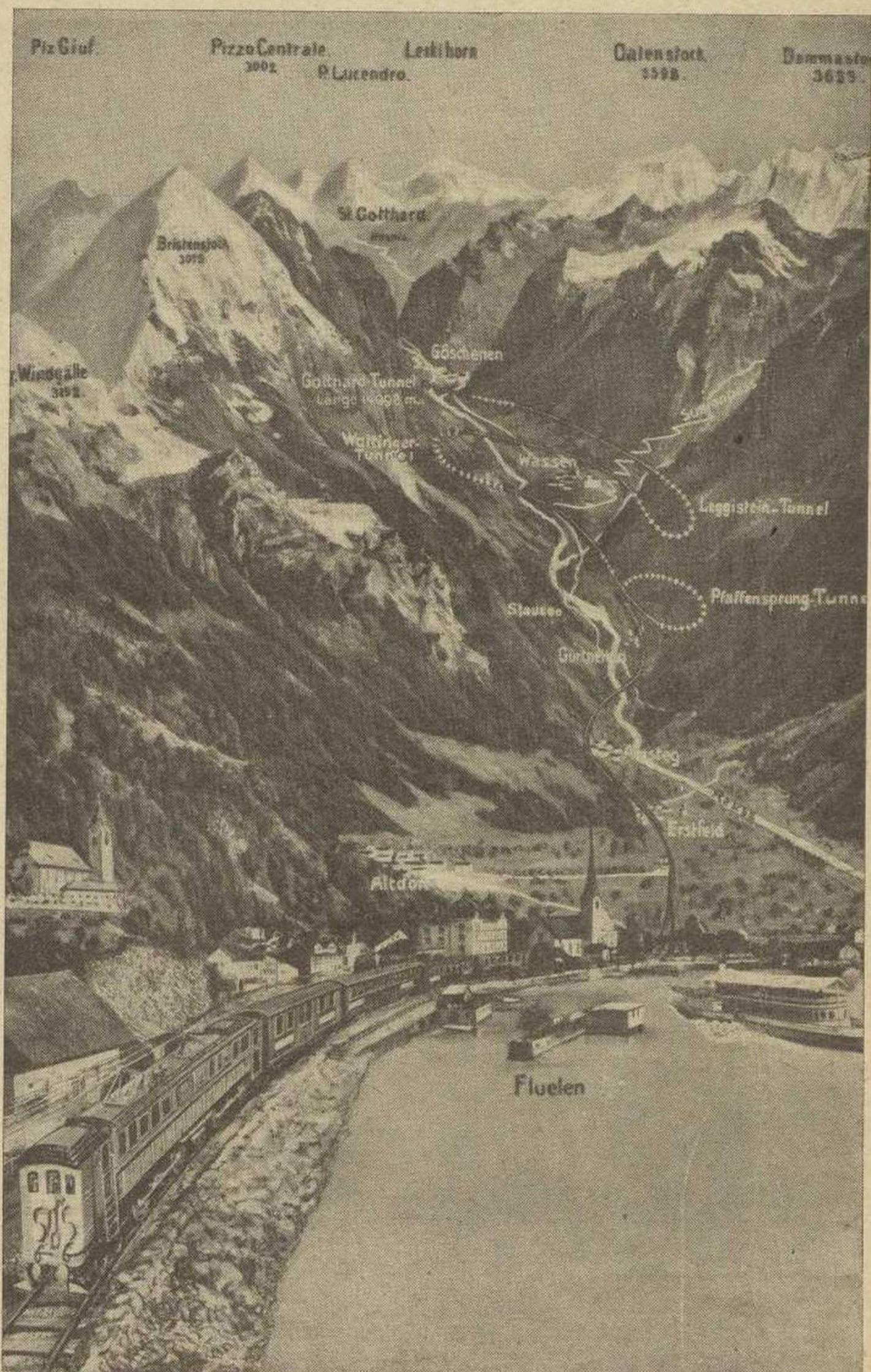
A Linha Eléctrica de St. Gotthard

Na segunda metade do século passado, começou a pensar-se na construção dum túnel que atravessasse o maciço central da Suíça, e em 15 de Outubro de 1869, foi assinado um tratado com a Itália e a Alemanha, que garantia elevada subvenção a uma sociedade construtora.

A execução dos trabalhos foi confiada ao empreiteiro Louis Fabre em 7 de Agosto de 1872, devendo o túnel possuir o comprimento de 14.998 metros e permitir o assentamento de via dupla.

Meses antes da conclusão do importantíssimo trabalho, Louis Fabre é vítima dum apoplexia durante uma visita de inspecção, mas apesar disso a obra continua intensamente, sendo aberta à exploração em 1 de Junho de 1882, entre Lucerna e Chiasso (fronteira italiana).

O tráfego atingiu, logo de início, grande intensidade, permitindo o desenvolvimento das ligações



Na gravura, vê-se um comboio eléctrico junto do «Lago dos Quatro Cantões», diante da estação de Fluelen

internacionais. Actualmente, a linha é explorada electricamente em toda a sua extensão, sendo percorrida entre Lucerna e Chiasso por locomotivas de 245 toneladas que, sem dupla tracção, rebocam composições com elevada tonelagem, apesar do perfil da linha atingir em alguns pontos 27% e a velocidade ser de 65 quilómetros à hora.

A linha eléctrica de St. Gotthard, é percorrida periódicamente por um comboio de luxo, o «Riviera-Express», três comboios directos de noite, dois expressos e onze comboios directos por dia e ainda por vários comboios de mercadorias, cuja carga diária é, por vezes, de 20.000 toneladas.

Em tempos a Linha de St. Gotthard era considerada a espinha dorsal do tráfego internacional da Suíça e o «pivot» da «placa giratória da Europa», classificação devida à sua situação geográfica e à extensão considerável das linhas de acesso do norte e do sul dos Alpes.

A linha de Lucerna a Chiasso é, por excelência, uma linha de turismo, pois foi traçada junto do «Lago dos Quatro Cantões», permitindo apreciar, não só os mais variados panoramas de montanha, mas as belezas dos mais encantadores lagos da Suíça.

A estação de Fluelen, situada à beira do «Lago dos Quatro Cantões», marca o início da ascenção pela montanha. O viajante não sabe como contemplar os deslumbrantes panoramas, que, de qualquer dos lados da carruagem, são verdadeiramente empolgante. Os túneis sucedem-se. A aldeiazinha de Wassen, com a torre bronzeada da igreja, parece jogar às escondidas com o comboio, pois tão depressa aparece dum lado, como surge do outro, e por fim, a estação de Göschenen indica-nos a proximidade do célebre túnel de St. Gotthard, que é dos maiores do Mundo. Airolo é a primeira estação depois da travessia que os comboios percorrem em cerca de meia hora, e o deslumbramento dos panoramas continua.

A água canta nas montanhas nevadas. Há pontes por toda a parte. Aparecem novos túneis. Estamos já na Suíça italiana.

O comboio corre próximo do Lago Maior e do outro lado, o de Lugano, ainda no território suíço, com um azul provocante.

Chiasso está à vista e Chiasso—a estação

Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 135

Levo ao conhecimento de todo o pessoal que estão constituídos como segue os Corpos Gerentes e a Mesa da Assembleia Geral:

Conselho de Administração

Presidente — Fausto Cardoso de Figueiredo.

Vice-Presidente — Eng.º Manuel José Pinto Osório.

Doutor Domingos Fezas Vital.

Eng.º Francisco de Paula Leite Pinto.

Doutor José Alberto dos Reis.

Eng.º Mário Melo de Oliveira Costa.

General Raúl Augusto Esteves.

Conselho Fiscal

Presidente — Dr. Mário Pais de Sousa.

Dr. Augusto Vitor dos Santos.

Dr. Emídio Guilherme Garcia Mendes.

Mesa da Assembleia Geral

Presidente — Dr. António Judice Bussorff Silva.

Vice-Presidente — Dr. José Maria Braga da Cruz.

Secretários — Jorge Viterbo Ferreira e José Lucas Coelho dos Reis.

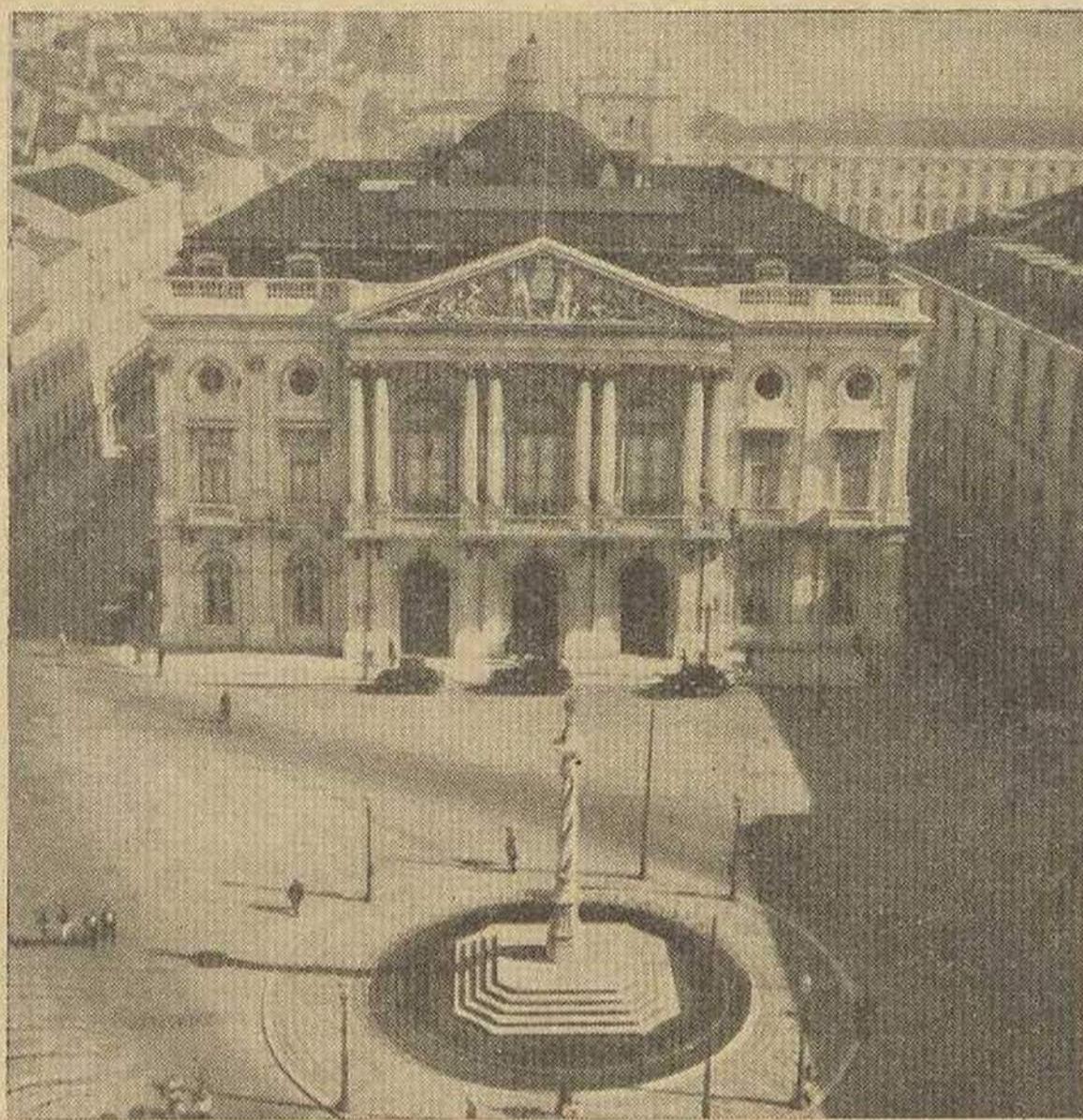
Vice-Secretários — Jaime Amador e Pinho e José Rogério Martins Alves.

O Presidente do Conselho de Administração

(a) Fausto de Figueiredo

Lisboa, 9 de Julho de 1948.

fronteiriça — é o términus da linha eléctrica de St. Gotthard, linha que é um milagre de técnica, um prodígio de concepção que honra os homens do nosso tempo.



O edifício da Câmara Municipal de Lisboa é um dos mais belos da capital. Notável a fachada, pela sua grandeza e justo equilíbrio; e notável o interior pela riqueza da decoração, na qual colaboraram alguns dos maiores artistas contemporâneos.

Como os leitores devem lembrar-se, a Cidade de Lisboa comemorou, no ano passado, o 8.º Centenário da Tomada aos Mouros.

O programa das cerimónias incluia festas religiosas e culturais, concertos e exposições, etc..

Realizou-se, então, um Concurso Fotográfico, ao qual concorreram amadores e profissionais de todo o país. Neste concurso foi classificada, com prémio especial, a fotografia que reproduzimos:— a fachada da Câmara Municipal de Lisboa, com o gracioso pelourinho da Praça do Município.

Falta dizer que o seu autor foi o sr. António Almeida Santos, empregado de 3.ª da Divisão de Via e Obras e colaborador do «Boletim da C. P.», a quem enviamos sinceras felicitações.



FACHADA PRINCIPAL DO MUSEU DE ARTE POPULAR

O "Museu do Povo"

**foi solenemente inaugurado
pelo Chefe do Estado**

O «Museu de Arte Popular», inaugurado recentemente em Belém, representa uma realização de grande alcance educativo e artístico, levado a efeito pelo Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo.

O «Museu do Povo», simboliza a vida e arte do povo português, através das mil e uma manifestações plásticas do seu espírito inventivo, da sua fantasia e da sua ingénua sensibilidade.

O «Museu do Povo», instalado num dos edifícios da Exposição do Mundo Português, constitui um notável

attractivo, não só para a cidade de Lisboa, mas para o país em geral, pois representa a vida do nosso povo através das suas indústrias rurais.

Salas amplas, paredes decoradas, ferros forjados, ali se encontram as graciosas bilhas de Niza, as cantarinhas de Guimarães, as colchas bordadas de Castelo Branco, os bonecos de Estremoz, os trajes de Viana, as «capas de honra» de Miranda do Douro, — tudo o que fala do povo português, das suas festas e romarias, das suas alegrias e tristezas, das suas danças e cantares.



DOIS ASPECTOS DAS SALAS
DO MUSEU DE ARTE POPULAR



O «Museu do Povo», erguido com o esforço de etnógrafos, de investigadores e de artistas plásticos que, através do país, procederam a uma cuidadosa e exigente recolha de elementos dispersos pelas nossas províncias, foi, como o nome indica, feito para o povo português, que ao percorrer as suas salas sentirá certo orgulho de ter nascido em Portugal.

Aos ferroviários portugueses, sem-

pre desejosos de conhecer a sua terra e valores, recomendamos esta interessantíssima curiosidade que, estamos certos, não deixarão de visitar nas suas viagens a Lisboa.

Os museus são sempre instrumentos de ensino e educação; e, neste caso do Museu do Povo, são também fortes instituições patrióticas, que falam das nossas belezas, dos nossos hábitos. A vida sádia e alegre do bom povo português.



ALGUMAS INDUSTRIAS RURAIS
NO MUSEU DE ARTE POPULAR

OS TÚNEIS

Suas vantagens e importância nos caminhos de ferro

A via ferrea multiplicou, nas regiões acidentadas, os túneis que, como a maior parte das obras de arte, têm por fim evitar rampas pronunciadas ou longos percursos.

Seria erro, porém, crer que os primeiros túneis foram cavados ao mesmo tempo que nascia o caminho de ferro. O que era novo era o nome. Palavra nova, na forma inglesa pelo menos, tem a mesma origem que tone-lada e tonél, do latim *tunna*, mas a comparação de um subterrâneo ao «túnel» foi feita pelos engenheiros ingleses que criaram assim esse termo para o seu vocabulário técnico e o trouxeram consigo quando a velha Europa teve necessidade de ali ir buscar especialistas para construção dos seus primeiros caminhos de ferro.

Mas, se os túneis não nasceram com o caminho de ferro, devem-lhe pelo menos o aperfeiçoamento dos métodos de construção, o que de resto também sucedeu, até certo ponto, com as pontes que atingiram, pelas exigências do traçado, dimensões consideráveis.

Até à era do caminho de ferro, as raras passagens subterrâneas, realizadas à custa de enormes dificuldades, tinham sido consideradas verdadeiras maravilhas.

O mais antigo túnel mencionado na História parece ser o que Semiramis, rainha da Babilónia, fizera construir sob o Eufrates para ligar os dois palácios que possuia em uma e outra margem desse rio.

Na Itália, a estrada de Nápoles a Pouzzi-les passa sob a colina de Pausilippe que foi perfurada numa extensão de 900 metros pelos Romanos no ano de 39 antes de Cristo.

Modernamente, a perfuração dos túneis com as novas ferramentas que a ciência põe à disposição do homem, é muito mais fácil; por isso, os túneis têm-se multiplicado, sobretudo nas linhas ferreas, e alguns de considerável comprimento.

As perfuradoras pneumáticas fizeram a

sua aparição no túnel do *Monte Cenis*, o primeiro dos grandes túneis, com 12.230 metros, entre a França e a Itália, inaugurado em Agosto de 1871.

Os outros grandes túneis são: o do *São Gotardo*, na Suíça, linha internacional para Itália, com 14.998 metros; o do *Simplon*, que liga também a Suíça com a Itália, até hoje o maior túnel do mundo, com 19.730 metros; o de *Loetschberg*, na Suíça, com 14.610 metros; o de *Arlberg*, na Áustria, com 10.250 metros.

O túnel dos *Apeninos*, na linha Florença a Bolonha, terminado em 1929, ocupa o segundo lugar nos subterrâneos mundiais com os seus 18.510 metros e é também o maior túnel de via dupla.

Com efeito, o de *Simplon* tem duas vias, mas em duas galerias separadas.

Fora da Europa, o maior túnel é o da *Cascade*, na América do Norte, com 12.518 metros.

(Do livro *À travers les chemins de Fer*, de Falaise e H. Girod—Eymery).

* * *

Entre nós, os túneis têm extensões muito mais modestas. Os principais são:

O do *Rossio*, entre Lisboa Rossio-Campolide, com 2.612 metros, em via dupla.

O do *Juncal*, na linha do Douro, com 1.562 metros.

O de *Salgueiral*, na linha da Beira Alta, com 1.096 metros.

O de *Caide*, na linha do Douro, com 1.086 metros.

O de *Tamel*, na linha do Minho com 981 metros.

O do *Porto*, entre Porto e Campanha, também em via dupla, com 754 metros.

O do *Vale d'Isca*, na linha do Sul, com 696 metros.

O de *Albergaria*, com 600 metros.

O primeiro centenário dos Caminhos de Ferro Espanhóis

vai ser comemorado de 24 a 31 de Outubro em BARCELONA e MADRID

O programa das comemorações centenárias dos caminhos de ferro espanhóis, a realizar, em Madrid e Barcelona, de 24 a 31 de Outubro, comprehende duas partes: — uma, de realizações ferroviárias, que inclui a visita e inauguração de importantes melhoramentos; e outra, de natureza cultural, que abrange a publicação de livros, a exibição de filmes e uma exposição.

Em Dezembro de 1946, foi apresente ao sr. Ministro das Obras Públicas o plano das comemorações, sendo depois nomeadas as comissões e subcomissões encarregadas de executar esse plano.

A colaboração do primeiro centenário dos caminhos de ferro espanhóis vai oferecer uma realização positiva e eloquente. Cem anos depois de circular, pela primeira vez, entre Barcelona e Mataró, o primeiro comboio rebocado por uma locomotiva a vapor, aproveita-se a data de 28 de Outubro de 1948 para fazer circular, naquele troço, uma locomotiva eléctrica, a forma mais prática de assinalar a revolução operada, nos caminhos de ferro espanhóis, no longo prazo de cem anos.

Algumas inaugurações ajustam-se ao carácter construtivo das comemorações, como a substituição do actual traçado sobre a Via Meridiana de Barcelona. Em Madrid, serão visitadas importantes obras em curso, como a da estação dos Novos Ministérios, o Túnel da Castelhana, o ramal de Las Matas, etc., a associando-se assim a capital de Espanha às festas centenárias de Barcelona.

A reprodução do comboio inaugural — à semelhança do que foi feito na Inglaterra, Alemanha e Suíça — tem ocupado a Comissão Executiva das Comemorações, tendo sido encarregada da construção do material a firma «La Maquinista Terrestre & Marítima» importante firma barcelonesa, em cujas oficinas foram construídas as locomotivas espanholas que andam em circulação nas linhas férreas portuguesas.

Até aqui, o que se refere a realizações de carácter ferroviário, seguindo-se as que, embora tratando de caminhos de ferro, se podem considerar de carácter cultural.

A obra em preparação intitulada «Cem anos de Caminhos de Ferro em Espanha, 1848-1948»,

consta de três volumes, nos quais serão tratadas proficientemente a «evocação e paisagem dos caminhos de ferro», «evolução da técnica ferroviária» e «crónica dos caminhos de ferro espanhóis», obra literária monumental em que, por assim dizer, se esgota o assunto.

A cunhagem de uma medalha comemorativa, não podia faltar numa cerimónia desta natureza, pois perpetua a celebração do centenário do primeiro caminho de ferro espanhol. Esta medalha, cuja execução foi confiada a um artista da especialidade, tem numa das faces uma alegoria ao caminho de ferro e, na outra, os perfis dos Srs. Biada e Salamanca, as duas figuras de maior destaque no impulso dado aos caminhos de ferro do país vizinho.

Neste momento, está a Comissão Executiva das Comemorações tratando da confecção duma película de grande metragem sobre a origem dos caminhos de ferro espanhóis, na qual ocupa o primeiro plano a vida do Marquês de Salamanca.

Outros filmes estão em execução como «Cem anos de caminho de ferro», «Entrada ao Serviço» (trabalhos do pessoal ferroviário), «Biografia duma locomotiva», «Via e obras» e «Desenvolvimento das indústrias auxiliares do caminho de ferro».

Resta dizer que a Comissão Executiva do Centenário publicou já o programa das comemorações, que terão lugar em Barcelona e Mataró, nos dias 24 e 28 de Outubro; e, em Madrid, nos dias 30 e 31.

O esforço realizado pela Comissão Executiva é digno de elogio, merecendo o reconhecimento de todos os que sentem entusiasmo pelo caminho de ferro.

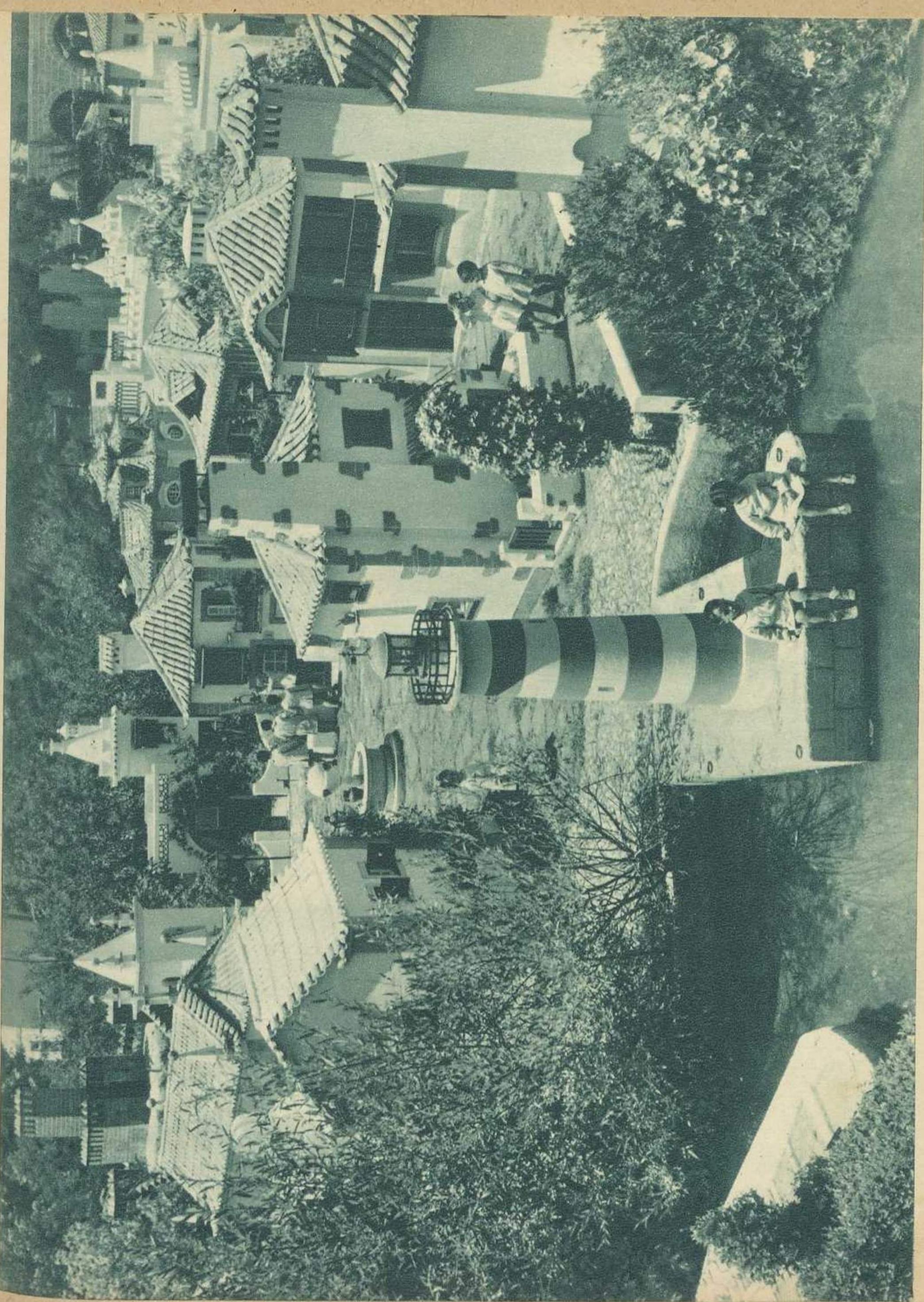
As comemorações de Barcelona — afirma a revista técnica «Ferrocarriles & Tranvías», vão atrair a Espanha personalidades em destaque na grande irmandade ferroviária. O dia 28 de Outubro de 1948 é uma data alegre para os ferroviários espanhóis, que hão-de encontrar um eco de fraternidade na estreita comunidade de trabalho, cujo fim é unir povos e nações.

O CAMINHO DE FERRO NA LITERATURA PORTUGUESA

Com este título tem o «Boleim, da C. P.» publicado, em separata, uma colectânea de trechos de poetas e escritores que, em obras notáveis, se referiram ao caminho de ferro.

Essa colectânea, inteligentemente organizada pelo Sr. Eng. Frederico Abragão, Chefe do Serviço da Divisão de Via e Obras, tem sido muito apreciada pelos nossos leitores.

A falta de papel igual ao que temos empregado, leva-nos a suspender, até o fim do ano, a publicação dessa separata, pelo que pedimos desculpa aos nossos assinantes.



«PORTUGAL DOS PEQUENITOS» — COIMBRA

"Portugal dos Pequenitos"

A dois passos do rio Mondego e ao lado do vetusto mosteiro fundado pela bondosa Rainha Santa Isabel, ergueram há anos um mundo novo, um mundo feito para crianças, ao qual puseram o nome de «Portugal dos Pequenitos».

Vale a pena entrar e percorrer as ruas deste Portugal-Novo, deste Portugal-minatura com que todas as crianças sonham, deste Portugal-pequenino onde as pedras, as casas, os pátios, os jardins, os cruzeiros, os monumentos, são nossos, muito nossos.

Tudo ali cheira a Portugal! Os nomes das ruas, as fontes que cantam, os beira-ais das moradias, as trepadeiras dos cunhais, tudo é português, bem português, constituindo por isso mesmo o elogio da nossa terra.

Quem não conhecer Portugal, e entrar um dia neste recanto amoroso, talhado para crianças de dois palmos, fica a fazer ideia do que é a nossa terra, a sua arte, os seus costumes, a sua graça e ternura, a sua história e pitoresco.

Por toda a parte uma nota de bondade, um conselho, um ensinamento, um louvor à terra e à gente, em legendas saudáveis e patrióticas, legendas patrióticas e saudáveis que têm a virtude de ensinar as crianças a amarem Portugal.

Ali o solar, mais adiante a ponte, depois o convento, ao lado a praça, no alto o castelo, com a bandeira das quinas a apregoar que estamos na terra lusitana.

Percorrem-se as ruas, espreitam-se as casas, olham-se os largos, miram-se os claustros, admiram-se os monumentos, e sempre

as crianças diante dos olhos, a brincarem naquele mundo novo que é seu, que foi feito propositadamente para elas, um mundo tão pequenino e que, afinal, tão discutido tem sido...

O «Portugal dos Pequenitos» de Coimbra, que as guias de turismo ainda não incluem, é, como disse o director do Sanatório da Guarda dr. Ladislau Patrício, «uma obra admirável de ciência, de arte e de pedagogia, mas é sobretudo uma obra de sensibilidade».

O «Portugal dos Pequenitos», que lembra um canto das mil e uma noites, é Portugal em verso. Mais do que isso, é uma escola de nacionalismo para portugueses de todas as idades, imaginada não por um poeta, mas por um Professor catedrático da Universidade de Coimbra que, além de cirurgião distinto, é médico especialista da C. P.—o Doutor Bissaya Barreto.

Foi este Mestre—de Medicina e de Assistência—quem, com bondade, ternura e coração, imaginou o «Portugal dos Pequenitos», jardim maravilhoso povoado de casas e palácios, complemento da «Casa da Criança» que lhe fica ao lado, obra de assistência interessantíssima, que tão valiosos serviços presta às crianças pobres de Coimbra.

O «Portugal dos Pequenitos» não vem no roteiro de Coimbra, mas quem fôr a esta cidade e atravessar a ponte sobre o Mondego, fica maravilhado com a visita. Os filhos dos ferroviários que um dia visitarem o «Portugal dos Pequenitos» hão-de apreciar este gracioso brinquedo, que um médico-ferroviário imaginou e realizou, para regalo de todas as crianças de Portugal.

LÁ POR FORA...

A vocação do ferroviário

Nenhuma profissão necessita de maior vocação do que a do ferroviário. A leitura de qualquer revista de ferroviários, das que se publicam no mundo, permite comprovar esta afirmação.

Desde os primeiros anos, os filhos dos ferroviários aprendem a conhecer e a estimar a profissão dos seus pais, familiarizando-se, desde muito novos com a sua profissão. Muito antes de poderem escolher qualquer profissão, os filhos dos ferroviários encontram-se habilitados a tomar parte em concursos, pois possuem a ginástica mental necessária para alcançar boas classificações.

A aritmética, a geografia, a cultura geral, são já conhecidas dos filhos dos ferroviários, e se bem que não sejam sómente os conhecimentos desta natureza que garantam qualidades especiais para trabalhar em caminhos de ferro, a verdade é que os filhos dos ferroviários manifestam, desde os primeiros anos, certa simpatia pela profissão dos pais e até invulgar estima pela empresa que servem.

Vem isto a propósito duma notícia publicada recentemente numa revista de ferroviários, revestida de especial interesse e que, por isso mesmo recomendamos aos nossos leitores:

— A família do ferroviário Júlio Henry acaba de cumprir 670 anos ao serviço do caminho de ferro.

Desde 1854, que vinte e sete membros desta família estiveram ao serviço dos Caminhos de Ferro Franceses, onde Júlio Henry ingressou em 1896, com a idade de 19 anos. Quando chegou o momento de atingir a reforma, pediu para continuar a prestar serviço durante mais cinco anos, tão grande era a sua paixão pelo caminho de ferro.

Presentemente, Júlio Henry tem 70 anos, continuando a trabalhar nos Caminhos de Ferro Franceses — exemplo de vontade, dedicação e disciplina que convém divulgar.

Importância do turismo

Os viajantes americanos que visitaram a Inglaterra no ano de 1947, gastaram 37 milhões de dólares, o que constitui 15% das exportações britânicas efectuadas no mesmo ano para os Estados Unidos da América.

As importâncias arrecadadas pelo turismo, colocam-se à cabeça das várias exportações britânicas em dólares. Seguem-se as exportações de tecidos com 36 milhões de dólares e de bebidas, com 33 milhões.

O turismo tem no momento presente uma grande importância, na luta empreendida para a estabilização da situação económica da Inglaterra.

Durante o ano de 1948, a América prepara uma forte corrente de turismo para Inglaterra, o que corresponderá a uma grande entrada de ouro neste país.

Caminhos de ferro ingleses

Segundo informa a revista espanhola «Ferrocarriles y Tranvías», os prejuízos das companhias ferroviárias inglesas durante o ano de 1947, subiram a 58 milhões de libras esterlinas, ou seja o equivalente a cinco milhões e oitocentos mil contos, em moeda portuguesa.

Novas automotoras

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses vai pôr em circulação novas automotoras entre Paris e Estrasburgo.

As novas automotoras têm rodados de borracha conseguindo alcançar nas experiências feitas, uma velocidade que se aproxima de 200 quilómetros à hora.

A velocidade média dos novos veículos no percurso Paris-Estrasburgo, é de cerca de 160 quilómetros por hora.

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José Nunes, Inspector principal de Contabilidade, Adjunto da Fiscalização das Receitas. Admitido como praticante em 30 de Agosto de 1907 e nomeado aspirante em 1 de Setembro de 1908. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a Inspector principal em 1 de Janeiro de 1947.



José Ricardo Moreira, empregado principal do Serviço de Estatística e Estudos. Admitido ao serviço da Companhia em 30 de Setembro de 1908 e depois de transitar por várias categorias foi promovido a empregado principal em 1 de Janeiro de 1944.



Manuel da Costa Neves Júnior, inspector da 4.ª Circunscrição. Admitido como praticante em 18 de Janeiro de 1908 e nomeado aspirante em 1 de Setembro de 1908. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a Inspector em 1 de Janeiro de 1947.

Zeferino Rainha, encarregado de Contabilidade de Braço de Prata. Admitido como praticante em 20 de Janeiro de 1908 e nomeado aspirante em 1 de Setembro de 1908. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a encarregado de Contabilidade em 1 de Setembro de 1927.



José Fernandes Tavares, Sub-inspector de Trens da 6.ª Circunscrição. Admitido ao serviço da Companhia em 2 de Janeiro de 1908, passou ao quadro em 29 de Setembro de 1908. Depois de ter transitado por várias categorias foi promovido a Sub-inspector em 1 de Junho de 1948.

Victor Rodrigues, empregado principal da 4.ª Circunscrição. Admitido como praticante em 1 de Setembro de 1907 e nomeado aspirante em 1 de Setembro de 1908. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a empregado principal em 1 de Janeiro de 1944.



Manuel Jesus Ferreira, Chefe de escritório principal da 1.ª Circunscrição. Admitido como praticante em 1 de Janeiro de 1907 e nomeado aspirante em 1 de Setembro de 1908. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de escritório em 1 de Janeiro de 1944.

João de Oliveira Jacob, encarregado de contabilidade de Santarém. Admitido como praticante em 10 de Setembro de 1907 e nomeado aspirante em 1 de Setembro de 1908. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a encarregado de Contabilidade em 1 de Setembro de 1926.



Joaquim Ferreira Mateus, Chefe de 2.ª classe de Coimbra. Admitido como praticante em 25 de Maio de 1907 e nomeado aspirante em 1 de Setembro de 1908. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de 2.ª classe em 1 de Abril de 1938.

Ernesto Nunes Assunção, Chefe de 3.ª classe de Barquinha. Admitido como praticante em 4 de Setembro de 1907 e nomeado aspirante em 1 de Setembro de 1908. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1927.



Joaquim de Oliveira Jacob, Chefe de 1.ª classe de Abrantes. Admitido como praticante em 27 de Agosto de 1907 e nomeado aspirante em 1 de Setembro de 1908. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de 1.ª classe em 1 de Julho de 1940.



Henrique Rodrigues, Condutor de 2.ª classe de Gaia. Nomeado carregador em 2 de Setembro de 1908 e promovido a guarda-freios de 3.ª em 1 de Março de 1912. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a condutor de 2.ª, em 1 de Julho de 1932.



João Fernandes, Rondista de Lisboa P. Nomeado carregador em 21 de Setembro de 1908, promovido a guarda em 21 de Agosto de 1916 e a rondista em 1 de Abril de 1918.



José da Silva Gaspar Júnior, Inspector principal do Depósito de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como operário, em 11/1 908, foi nomeado fogueiro de 2.ª classe em 1/3 914, fogueiro de 1.ª classe em 1/7 916, maquinista de 3.ª classe em 1/9 920, maquinista de 2.ª classe em 1/8 923, de 1.ª em 1/1 927, Vigilante em 1/9 927, sub-chefe de Depósito em 1/1 932, chefe de Depósito em 1/1 939, inspector em 1/4 946 e inspector principal em 1/1 948.



Joaquim Eduardo Costa, Contramestre Principal das Oficinas de Campanhã. Admitido ao serviço, como operário, em 23/5/908, foi promovido a contramestre de 2.ª classe em 1/12 928, a contramestre de 1.ª classe em 1/1 934 e contramestre principal em 1/7 940.

Olindo da Silva, Telegrafista principal de Lisboa P. Admitido como praticante em 6 de Outubro de 1906 e nomeado carregador em 22 de Setembro de 1908. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a telegrafista principal em 1 de Janeiro de 1937.

António Pinheiro, Condutor principal de Entroncamento. Nomeado carregador em 2 de Setembro de 1908 e promovido a guarda freios de 3.ª classe em 1 de Março de 1912. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a condutor fiscal em 1 de Janeiro de 1946.



Germano Dias Silva, Capataz de 1.ª de Lisboa P. Nomeado carregador em 12 de Setembro de 1908 e promovido a agulheiro em 21 de Dezembro de 1911. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a capataz de 1.ª em 21 de Janeiro de 1934.



Francisco Marques Estaca Júnior, Inspector Principal da Revisão de Barreiro. Admitido, como ajudante de revisor, em 4/5 908, passou a revisor principal em 4/10/924, a chefe de revisão em 3/2 26, a subinspector em 1/1/928, a inspector em 1/1 935 e a inspector principal em 1/1/946.



António Luís Cabrera, Empregado principal da Repartição de Contabilidade. Admitido ao serviço, como praticante de estação, em 28/4 908, foi nomeado fiel de estação em 8/7 919, depois de ter passado pelas categorias de factor de 3.ª, 2.ª e 1.ª classes, empregado de 2.ª classe em 28/6/924, de 1.ª classe em 1/1 930 e principal em 1/1/937.



Francisco Nunes, Chefe de Brigada, de 1.ª classe do Depósito de Barreiro. Admitido ao serviço, como aprendiz, em 4/5/908, passou a montador de 1.ª classe em 11/5 927, a chefe de brigada em 1/4/941 e a chefe de brigada de 1.ª classe em 1/1/943.



Joaquim de Almeida, Chefe de lanço de 1.ª classe da 2.ª Secção (Santarém). Admitido como assentador em 21/7/1908, promovido a subchefe de distrito em 1/2/1920, a chefe de distrito em 1/8/1925, a chefe de lanço de 2.ª classe em 15/5/1937 e a chefe de lanço de 1.ª classe em 1/1/1948.



António Mendes Claro, Assentador do distrito 115 (Belver). Admitido como assentador em 21 de Julho de 1908.



Luciana Jorge, guarda de p. n. no distrito 420 (Recarei). Admitida como guarda de p. n. em 11 de Agosto de 1908.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



António Tavares Correia, condutor de 2.ª classe da 4.ª Circuncrição, n.º 4.084; encontrou na estação do Entroncamento um pequeno saco com duas pulseiras de ouro e 600\$00 Esc. em dinheiro, apressando-se a entregá-lo ao chefe daquela estação.

Euclides Pinto Rodrigues, moço de fretes na estação de Mosteirô encontrou no cais de passageiros a importância de 1.000\$00 Esc. que imediatamente entregou ao chefe da estação.



Joaquim Gaspar Ferreira, guarda do distrito 278 (Setúbal). Elogiado e gratificado com 200\$00, por no dia 27 de Janeiro p.º p.º, ter atendido prontamente o telegrafista em serviço na estação de Setúbal, em consequência do C.º 2907 não ter parado naquela estação, evitando com as suas providências a possibilidade de desastre.

Manuel Balseiro, Chefe de lanço de 2.ª classe da 11.ª Secção (Barreiro) elogiado e recompensado com 500\$00, pela maneira, digna de nota, como agiu para a descoberta e prisão do autor do apedrejamento do C.º 901, de 9 de Janeiro p.º p.º, ao quilómetro 55,700-Sado.



João Ambrózio Martins, suplementar da 1.ª Secção (Lisboa P). No dia 5 de Julho findo, encontrou no corredor da Tesouraria de Lisboa 40\$00, importância de que fez entrega imediata na Tesouraria.

José António Dias, assentador do distrito 200 (Barreiro). Ao receber os vencimentos de sua esposa, referentes ao mês de Junho p.º p.º, verificou que estava a mais a importância de 50\$00 a qual entregou imediatamente ao seu chefe de distrito, que a entregou ao pagador.





Artur Monteiro de Paiva, guarda-freios de 2.ª classe da 1.ª Circunscrição, n.º 4.535, encontrou numa carruagem um porta-moedas com a importância de Esc. 17\$90, que prontamente entregou ao chefe da estação de Viana do Castelo.

José Rodrigues Carvalho, agulheiro de 1.ª classe na estação do Entroncamento, n.º 12.295, encontrou na estação de Chão de Maçãs uma carteira com diversos documentos e 220\$00 Esc. em dinheiro, que entregou ao chefe da estação.



Luís António, Limpador do Depósito do Entroncamento — Covilhã (N.º 9.085 M T); porque, tendo encontrado uma carteira e um porta moedas com dinheiro, prontamente os entregou ao fogueiro da máquina 302, a quem pertenciam.



Abílio Luís de Almeida, limpador da Revisão do Minho-Porto, porque, tendo surpreendido um passageiro do C.º 1052 de 11/4/48 a cortar as braçadeiras das cortinas da carruagem CTf. 5509, prendeu-o e entregou-o ao chefe da Estação, que o remeteu à cadeia com os respectivos autos.



António Armando, operário de 3.ª classe (serralheiro) do Depósito de Sernada, porque, tendo encontrado uma carteira contendo a quantia de 1.200\$00, prontamente a entregou ao operário que provou pertencer-lhe.

NOMEAÇÕES

Divisão Comercial — *Comercialista Ajudante* : Paulo Capel Bryant Jorge. *Escriturários* : Joaquim Marques da Silva Paula, António Tóguio Júnior, António Rodrigues da Silva, Joaquim de Jesus Tomás, Pedro Soares de Oliveira e Armando Ramos da Costa.

Divisão de Exploração — *Subinspector Técnico* : Alfredo Duarte da 1.ª Secção de Telecomunicações e Sinalização. *Escriturários* : José Joaquim de Lima Ferreira, José Esteves da Maia, António de Oliveira Lopes e João Dionísio Miradalho Gordo. *Electricista de 3.ª classe* : António Queirós de Magalhães.

Material e Tracção — *Empregados de 3.ª classe* : António Pereira Maia e Arnaldo Marques Daniel. *Suplementar de Via Adido* : José Viegas de Gois. *Assentadores* : António Martins Afonso, Manuel Gomes de Azevedo e Américo Tom Mendes. *Empregado de 3.ª classe* : Américo Farinha Miguel. *Assentadores* : Manuel Cabrita Guerreiro, Armando B. B. Leiria, António Mendes, Afonso Moreira, António Júlio Pais, José Maria Duarte, Sebastião dos Santos, António Vasco Fernandes, Manuel dos Santos Almeida, Américo de Castro Vieira, António Filipe da Silva, José dos Reis Martins Ferreira, Manuel Baptista Figo de Gois, José Tomás Rosa, Eduardo Pereira Pires, Américo Alves Nogueira, Frederico Guerreiro Vera e José Ramiro Rosado. *Guardas de P. N.* : Lucilia da Silva Galveia e Maria José Saraiva Rebocho. *Artur da Cruz*, factor de 2.ª classe, passou a empregado de 3.ª classe da 4.ª A Secção (Espinho). *Gregório de Oliveira Barrisco*, chefe de estação de 2.ª classe, passou a empregado de 2.ª classe, da 12.ª Secção (Evora).

MUDANÇAS DE CATEGORIA

Divisão Comercial — *Para Empregado de 3.ª classe* : o caixeiro de 1.ª classe, António Silvério Avelino.

Divisão de Exploração — *Para empregado de 3.ª classe* : o factor de 2.ª classe, José Augusto Coelho Sanches Castro Vilas Bôas. *Empregado de 2.ª classe* : o factor de 1.ª classe, Ernesto de Oliveira Carvalho.

Serviços Regionais (Exploração e Comercial) — *Para Empregado de 2.ª Classe* : o factor de 2.ª classe, Manuel Pinto Marante. *Escriturário* : o operário de 3.ª classe, Estêvão António Nunes. *Factor de 1.ª classe* : o chefe de 3.ª classe, Albano da Silva Bastos. *Carregador* : o agulheiro de 3.ª classe, Carlos da Silva.

Alfaro. Para factor de 1.ª classe: o chefe de 3.ª classe, Albano da Silva Bastos. Guarda freio de 2.ª classe: o revisor de 3.ª classe, Manuel Martins Leal Pinto. Guarda de Estação: o carregador, Manuel Lopes Paiva, e o capataz de 1.ª classe, Manuel Ferreira Tomé. Guarda de P. N.: a servente de estação, Domingas Mariana Casadinho.

AGENTES PROMOVIDOS

Divisão Comercial — *Fiscais de Revisores*: Vitorino de Oliveira Jorge, Francisco Costa, José Augusto Marques e Carlos Tiago da Conceição. *Revisores de 1.ª Classe*: Júlio Antunes Pereira, António Vaz Valente, Manuel Maria Rodrigues Azenha, Agostinho Rodrigues Fernandes, Joaquim Alves Ferreira, António Augusto Passo Pessoa, Manuel Pedro, Alfredo Prudêncio Soares, Teodoro da Costa Ratão, Jacques Alves Alfacinha, Frederico dos Santos, Teófilo Henriques, Manuel Saraiva, Manuel Pais, José António Rézende, Vasco Simões Veloso, Joaquim da Costa Portela e Mário Manuel Fernandes de Carvalho. *Revisores de 2.ª Classe*: Jorge Augusto Neto, Francisco Braz do Carmo, João Baptista Monteiro, Frederico José Belchior, João Martins, Feliciano Henriques, António Simões, Manuel Letra dos Santos, Avelino Marques Almeida, Joaquim Pereira dos Santos, Manuel Domingos de Paiva, José Ribeiro e Manuel Antunes. *Revisores de 3.ª Classe*: António Pereira Afonso Branco, António Camelo da Silva, Raul Belo Chasqueira, Tomé Coelho Martins, Júlio Antunes Pereira, José da Conceição Santos, António de Sousa, Augusto Duarte, Flóral Dias Anjos, João da Silva Santiago, Fernando dos Santos Mendonça, José Moreira, Vitorino Dias da Silva, Francisco da Costa Mendes, Joaquim José Maria, Nicolau José, António Fernandes do Couto. *Bilheteiras de 1.ª Classe*: Hortense Marques da Silva, Carolina Graça de Almeida, Maria José Correia Alemão. *Bilheteiras de 2.ª Classe*: Maria Eugénia dos Santos Gouveia e Hirlandina Esmeralda Augusto Ribeiro.

Divisão de Exploração — *Electricista de 2.ª Classe*: José Luís Serra Nogueira. *Electricistas de 3.ª Classe*: Emídio da Cruz Rã, Humberto Eduardo Tapadinhas e Virgílio de Jesus Branco. *Operário Ajudante*: Manuel Alves Fernandes.

Serviços Regionais (Exploração e Comercial) — *Escrutárias de 1.ª classe*: Palmira das Almas Ferrão, Elvira de Lima Ribeiro de Andrade, Ermengarda da Assunção Saraiva, Adelina de Almeida, Cândida Cardoso Mota e Laura de Maia Mendonça. *Escrutárias de 2.ª classe*: Conceição Baptista Ferreira, Cesaltina Maria Coelho, Isolina António Alves Gomes, Isaira Rosa Ferreira, Maria Arminda Dantas Rosado Arezes, Rita Mendes Ribeiro e Adelina da Costa. *Chefe principal*: Manuel Branco Picado. *Chefes de 1.ª classe*: António Augusto de Oliveira e Augusto Cândido Almeida. *Chefes de 2.ª classe*: António Júlio Pinto Gouveia, António Pinto da Silva, José Ramos, Tomaz Fernandes, António João Marques, António Carlos Monteiro e António Gonçalves Gosma. *Chefes de 3.ª classe*: Agostinho da Costa Ferreira, José Cabrita Júnior, Viriato Bruno Horta, António dos Anjos Marinheiro, António dos Santos Guerreiro, Alvaro Agonia Salvador, José Pedro Nascimento, Artur Joaquim José, Francisco Albino Almeida Carvalho, Manuel Rafael Ferreira, João Augusto Azevedo Santos, Joaquim Augusto Ferreira, Carlos Ferreira Peres, José Pinheiro Carvalho, Alfredo Bento de Queiroz, António Lourenço de Carvalho e António Pimenta Diniz. *Factores de 1.ª classe*: António de Sousa Faria, José Belo Basílio, António Aires Guerra, António Soares de Campos Júnior, Manuel António Borda d'Agua Júnior, Joaquim Horta, Augusto Rodrigues, José Pinto, João Rodrigues Barreiros, Alexandre Antunes Guedelha, Manuel dos Santos Pardal, José Franco Camacho, Elísio Augusto Ferreira, António Joaquim Branco, Jorge de Moraes Paixão, Alberto da Silva Ramos, José Bernardino, Eurico Cardoso de Sousa, Alberto Bernardo, António Ramos, João de Melo Sarrea, Francisco de Sousa Ribeiro, Manuel João Viegas, António Vicente Neves, Henrique Soeiro de Barros, Amaro Pinto Moreira, Carmindo Pinto Botelho, Domingos Pereira Alpoim Meneses, José Maria Correia, Ilídio Soares Teixeira, António de Sousa Correia Carlos Jose Francisco Drago, Fernando Afonso dos Santos, José Rodrigues, Jacinto Alves Raposo, António José de Sousa, João Rodrigues Barambão, Firmino Angelino Drago, António Esdras Martins, Armando Afonso, António Eduardo Domingues, Henrique Fernandes Leite, Casimiro Peixoto, Joaquim Alves Teixeira, Fernando Dias Lapa, Abílio Ferreira Lopes, Ernesto Adélio Dias Pereira, Alfredo Dias Lapa, Eduardo Pinto Ribeiro, Justino Pereira da Costa Reis, José Maria Gomes Ferreira, Augusto Tomaz Valente, Aristides Peneda, João de Deus Correia Salgado e Arnaldo António Mesquita. *Factores de 2.ª classe*: Abílio de Matos Heitor, António Rodrigues Loureiro, Armando Gueifão Belo, Fernando Lopes Chora, João Martins Ribeiro, António Ferreira Neto, José da Cunha, Belarmino António da Luz, Elísio Antunes da Silva, Ernesto da Silva, Venceslau Rondão Figueira, João Ramos Pedroso, José Machado, Manuel dos Santos Martins, Carlos Lopes Inverno, José Augusto Teles Bessa, Ricardo de Sousa Pêncarinha, António da Conceição Jorge, José Joaquim, Francisco Joaquim, Mário de Matos Pires, José Braz da Costa, Alfredo Azevedo dos Santos, Hermínio dos Santos Donato, António Mateus Pimenta, Américo Coelho, Mário Ferreira, Luís Pires Marques, Luís Rodrigues, Francisco Gomes Figueiredo, António Cunha, Gabriel Paulo Fernandes, José Pinho Carvalho, Álvaro Freire Lopes, Acácio Vale da Silva, Manuel Marques, Joaquim da Conceição Mateus, Manuel José Moreira de Oliveira, Aníbal Ferreira Canha, Albino Vaz Brites, José Martins, Francisco Gonçalves Filipe, José Marques Agostinho, Josué Gonçalves, José de Ascenção Gomes, Manuel da Costa Lima, Cândido Mendes, Casimiro Lourenço, Sebastião José da Silva, António Gomes Vicente, Augusto Dias Raposeiro, António Ferreira Girão, Joaquim da Costa Amieiro, Fernando Barros Oliveira Santos, António da Silva, Emílio de Matos Tavares, Manuel Martins da Severina, José Barreto de Almeida, Afonso de Matos, Josué Lopes Farinha, Artur Jacinto, António Nogueira Roque, David do Carmo Piedade, Manuel Inácio da Palma, José da Cruz Leal, António Ribeiro, José Maria Policarpo, José Simão Serras, Eduardo de Azevedo Carneiro de Macedo, Vitor Rodrigues Pinheiro, Arménio Nunes Ferreira, António de Oliveira, Narciso Henriques Mocho, Duarte de Oliveira Pita, José da Silva Mota, João Vicente Duque da Silva, João Barbosa, Albertino Ferreira Serra, Eduardo Horácio Alves de Oliveira, Luís Rosa, Fernando Veiga Braz, Carlos dos Santos Silva, Gumercindo Monteiro da Rocha, Carlos Gameiro, Adelino Lagoas, António Figueiredo de Freitas, António Apolinário Benedito de Oliveira, José Augusto Nascimento Vieira, Júlio Ferreira da Costa, António Bernardo, António de Jesus Lopes, Celestino da Costa Fresco, José Maria da Costa Fresco Júnior, Isidro Silvestre de Amaral, Albino da Silva Breda, Alexandre Pais Rodrigues, Henrique José Pereira Matos, Ernesto de Almeida Vaz, Vicente Braz Júnior, José Carlos da Fonseca Castelhano, António Francisco Albuquerque, Valdemar Lopes dos Santos, Gilberto Dias da Silva, Guilherme

Botana da Silva, Manuel Rodrigues Ferreira, Joaquim Dias Ferreira Torres, José de Castro Reis, Eduardo de Azevedo Costa, Delfim Pinto Figueiredo, Manuel da Costa Ferreira, Zacarias da Silva Marques, João Lopes Ribeiro, Carlos Gonçalo, António Augusto Gomes, Emídio de Sousa Monteiro, Arão Augusto Feijó e Armindo Augusto Guedes.

Factores de 3.ª Classe: Nomelini Rodrigues, Rolando Rodrigues, Carlos dos Santos Silva, Manuel Rita Assunção, António Barbosa Aleixo, Esmael António Crespo, José Alves Machado, Manuel de Freitas, Horácio Freire Seabra, António Nunes da Costa, Joaquim Bebiano, José Ferreira Ladeiro, Domingos Martins de Sousa, Mário José Ribeiro, António dos Santos Ribeiro, António Manuel de Figueiredo, Amaro da Silva, António Teixeira Carneiro Leite e António José Nogueira. *Aspirantes:* António José da Silva Contente, Albino Lopes Claro, Eugénio da Silva Mangerona, Agostinho de Albuquerque Pinto, Mário Augusto Branco, Joaquim Alves de Almeida, Albino Rodrigues Baptista, António Brites, Carlos Ferreira Pinto, Vergílio Tomaz, Fernando Infante Sanches Silva, Eduardo da Costa Gaspar, Ildebrando Alves da Silva, José Ribeiro Cardoso, José Augusto Redondo Maltez, João José Anitas Messias, Manuel António de Sousa Lopes, Salvado da Encarnação Duarte, Manuel Henriques da Silva, Ricardo Fernandes de Almeida Lopes, António Maria Ferreira Santiago, António Borges Saavedra, António Alves Raposeiro, Ulrick Romeu Mendes dos Reis, José Simões Baptista, José Crispim Florêncio, Luís Augusto de Mesquita Oliveira, José Pereira Soares, António Ribeiro Soares, Moisés do Nascimento Ferreira, António Ramos da Silva, Manuel Guedes Gil, António Ribeiro da Silva, Adérito Augusto Afonso, Adelino dos Santos Figueiredo, José Ramos dos Santos, Teófilo Mendes, António de Almeida Rolim, Amadeu Ferrreira, José Taborda de Seiça, Joaquim Gomes Belo, Ilídio Lopes Vieira, Eduardo Jorge, Domingos da Encarnação Miranda, Manuel Antunes Martins, Manuel António Moreira Porfírio, Júlio de Oliveira Roque, Domingos da Costa Maciel, Joaquim Rosa Rocha Maciel, José Lopes Vieira, Honorato do Carmo Neves, Sertório Humberto Barbosa Ferreira, António Fanico, Américo Roberto de Moraes Ferreira, Paulino Ferreira do Couto, Vitorino Alves da Rocha, Manuel Mota, António Augusto Marques de Almeida, Alberto Pereira Silvestre, Joaquim Pombo Carmona, Augusto da Silva Rosa, João Ribeiro Ferro, Lino Dias, Domingos de Sousa Cupido, Inácio Galvão de Oliveira, Joaquim Cebola Moura, Humberto Dias Pinto, Manuel Pereira, António Pinto Borges, Manuel Fernandes Fregueiro, Manuel Pereira Lopes, Eduardo Lopes Farinha, António Marques Pereira, José de Oliveira Cupido, João Pires Vilela, Manuel Ribeiro da Silva Pereira, Manuel Baptista Júnior, Luís do Nascimento Boavida Fernandes, António da Silva Romão, António Botelho da Cruz, Herculano Soares Pereira, Laurentino Ceriz Cabrita, Miguel Arcanjo Pereira, António José Abrantes Benido, José de Oliveira Lopes, Mário da Silva e Carlos Silva Gusmão. *Condutores de 1.ª Classe:* José Pereira, Francisco Bernardo, José Nunes da Silva, Serafim da Encarnação, António José Vaz, Carlos Teixeira Zagalo, Armando Damásio, Francisco Ferreira Bota, Manuel Francisco da Silva, Mario Ferreira, Custódio Lindo Agante, José de Oliveira Pacheco, José Ferreira dos Santos, Avelino Ferreira da Silva, António Ferreira da Silva, Manuel Joaquim da Costa, Gaspar da Mota e João Manuel Moreira da Fonseca. *Condutores de 2.ª Classe:* José Carvalho, José Maria Alves, Alexandre Machado, Manuel Marques da Silva, Miguel António Vasconcelos, António Constantino do Carmo Franco, António Máximo Baptista, António Carlos Catapirro Júnior, Domingos da Silva Claudino, Bernardo José da Silva, Cláudio da Silva, Germano de Oliveira, Miguel Alves da Silva, António Júlio Guedes, Capão Júnior, Adelino da Costa Faria e José Ramires. *Guarda-Freios de 1.ª Classe:* Joaquim Velez Tavares, António Luís, Manuel António da Graça, Fernando Salvado, Júlio Mendes Tarrafa, José Bento, José Maria Estudante, Manuel da Costa, João Antunes Simplicio, Domingos Taborda, Anselmo dos Santos Leitão, José Júlio da Cunha, António Maria de Almeida, Joaquim António Salas, João Luís dos Santos, Manuel Lopes, Raúl dos Santos, António Henriques da Silva, Diamantino de Figueiredo, José Godinho, João Dias, Manuel Brites, Hipólito Rodrigues da Cruz, Benigno Sanches Gil, José Abreu, Joaquim Salvador, Fernando de Almeida, Manuel Gonçalves de Sá, Avelino Cardoso e António Augusto Boinas. *Guarda-Freios de 2.ª Classe:* António Monteiro, António Teixeira Pereira, Joaquim Pimentel Ferraz, Raúl Pires, António Ferreira de Carvalho, Luís Mendes Gomes, Joaquim Martins Correia, Aníbal Ferreira, José da Guia Rodrigues Maia, António Loureiro, Custódio Maria da Silva, José Augusto, Manuel Pires da Rosa, António Porto, Bernardino José, António de Sousa Vasconcelos, António Fonseca Alexandre, José Gomes Vidarra, Joaquim Lopes Esteves, Paulino Martins Júnior, Fernando Rodrigues Gomes, José da Silva Baltazar, João da Silva Catarino, José Teixeira Vitoriano, José Rodrigues Barão, António Humberto Lopes, Firmino Gomes de Araújo, José Baptista Ferreira, Dionísio de Sousa Pinheiro, Augusto Marques Figueiredo, José Gonçalves Daniel, Joaquim António do Rosário, Jacinto Torgueira, Garcia Henriques Neves, Manuel Dias Ribeiro, Joaquim da Costa Pardal, Casimiro Luís Alves Júnior, António Maria Vidal, José António Abelho, Francisco António Constantino, Tibério Pinto de Campos, Manuel Marques de Quadros, José Cerqueira de Carvalho, Albino Pereira Ribeiro, José Conceição Ramos, Francisco Pedroso dos Santos, António da Costa, José Barbosa de Araújo, Armando de Jesus, Alípio Geraldo Lopes, António Pais Cabral, Arménio Abreu, José Santos Pires, Joaquim Maria Bernardes Santos, José Luciano Ferreira, Ventura Rodrigues, Joaquim Ladeiro Vicente Silva e Vergílio Simões Portulez. *Fieis de 1.ª Classe:* Carlos Alberto da Silva Mendonça, Acácio Ferraz Teixeira Pinto, Virgílio Policarpo, Aleibiades Marques de Oliveira, Guilherme Moreira, Alvaro Martins Calixto, Alberto Correia da Silva, José Alves, José Augusto Abreu e Custódio Guerreiro. *Fieis de 2.ª Classe:* Angelo Augusto Peres da Silva, Fernando da Fonseca Ferreira, Florim da Conceição Tavares, Eurico Armando Conceição Malheiro, Crispiano José Alpoim Castro, Carlos Francisco Travessa, Manuel Tavares Bandeira, Martinho Pereira Figueiredo, Fortunato da Silva, Eduardo dos Santos Alves dos Reis e José Figueiredo.

Via e Obras — *A operários de 1.ª classe:* João do Vale, José Nunes, António Gonçalves, Ramiro Ferreira, Sérgio de Carvalho. *A operários de 2.ª Classe:* António Martins, António Gomes, Carlos Vaz Moreira, Henriques Marques Serafim, Manuel Augusto Lopes. *A operários de 3.ª classe:* João Pedro Beirão, Aldino Peres, António Martins, António Vieira, Estevão Esparteiro, Manuel António Camilo, Luís Dias Areias, João Silveira, Acácio da Purificação Faria, João Carias, António Alves Marrucho, José dos Santos, Lino Faria, Manuel Ribeiro, Carlos Pereira de Sousa, Joaquim Alves, Bernardino da Silva, Joaquim Gonçalves, António Ventura, José Martins, Joaquim Pama, José Carvalho, António Jorge da Silva, José Maria Clemente, Armando B. Barreira, Leonel Marques Branquinho, Constantino Chambel, Joaquim da Cunha Bago d'Ouro, Francisco Mendes Craveiro, António Martins Feijão, João Cesar Peixinho, José Carneiro, Ventura Marques, José Lopes Campos, Manuel Dias, José Pimenta Margalho, António Girão Diamantino, José Cardoso Coelho, Aureliano Marques Patrão, Hipólito da Silva Pio, Manuel Marques Aleixo, Francisco Dores da Costa, Manuel da Luz Farto, Manuel da Silva, Francisco G. da Silva Vera Cruz, Alívio Moreira

de Almeida, Armando Alves de Jesus, José Dias da Costa, António Ferreira Chantre Júnior, Aurélio da Silva Maia, Guilherme Francisco de Sousa, Manuel Moraes de Lima, Manuel Mesquita, Manuel Diniz, Luís Cabeça, Manuel Isabel, Alexandre Martins, Francisco Pereira, Henrique Inocêncio Ferreira, António Duarte Beirão, Américo Milheiriço, Severino de Oliveira, Rafael Milheiriço, Arménio Pinto Ribeiro, Samuel Santos Pereira, Manuel Sequeira, José Pinto. *A operários ajudantes* : José Ferreira, Manuel Henriques, Manuel Aguiar, João Mota, João Martins Barbosa, Vicente Mesquita, Ilídio de Sousa Rasteiro, António Marques Coimbra, Joaquim da S. Furtado. *A chefe de distrito* : Francisco Fraga. *A chefe de escritório de 3.ª classe* : José Farrusco. *A chefes de cantão de 2.ª classe* : Nuno António Marques Santa, José Nunes, Eduardo de Almeida, Mateus Leal Morenito. *A chefes de lanço de 2.ª classe* : João da Rocha Soares, Manuel Jerónimo Ravasqueira, João do Carmo Barradas, João Martinho Pinto, José Alípio Júnior. *A condutor de drézinhas de 2.ª classe* : Manuel Joaquim Trincheiras. *A chefes de distrito* : Eugénio Ventura, Américo Rodrigues Bento, Cândido M. Gonçalves, António Queiroz, António Silva Morais, Alexandre Bento, José Dias. *A subchefes de distrito* : Ricardo José Caixinha, José Serafim, Manuel Domingues Júnior, Francisco Maria Goulão, António Manuel Lérias, Manuel Marques Adónis, Manuel Lopes Simões, Raul Joaquim das Dores, Raul António de Carvalho, Francisco Amaro, António Pires dos Santos, António Francisco Rato. *A serventes de escritório* : André Fernandes Rocha e Valentim dos Santos.

Divisão de Exploração — Subinspector de trens e revisão de bilhetes: José Lopes Simões Júnior e José Fernandes Tavares.

REFORMAS

Vicente dos Santos Bolina, Inspector Principal das Oficinas do Barreiro. Francisco da Costa Pontes, Chefe de Depósito do Barreiro. Américo Mendes Teixeira, Empregado de 1.ª classe do Depósito de Campanhã. José Manuel da Costa, Chefe de Brigada de 1.ª classe das Oficinas do Barreiro. António de Sousa, Fogueiro de 1.ª classe do Depósito de Gaia. Bernardo António Carvalho, Limpador da Revisão de Barreiro-Evora. Francisco Baptista, Revisor de 1.ª classe, de Campanhã. Alfredo Almeida Ribeiro, Chefe de 2.ª classe de Vilar Formoso. António Maria Dias, Chefe de 3.ª classe de Campanhã. Manuel António Fernandes, Condutor principal da 6.ª Circunscrição. Joaquim Pinto Salgueiro, Guarda-Freios de 1.ª da 1.ª Circunscrição. Jaime Pinto Vilela, Guarda-freios de 2.ª classe de Entroncamento. José de Campos Monteiro, Capataz de 1.ª classe de Leixões. Manuel Correia, Agulheiro de 1.ª classe do Barreiro. Manuel Luís Simplício, Agulheiro de 1.ª classe de Tôrre da Gadanhã. Augusto Pinto Pimenta, Agulheiro de 2.ª classe de Mosteirô. Adriano Borges de Araujo, Agulheiro de 2.ª classe de Vila Meã. Adriano de Sousa, Carregador de Alfândega. Domingos Barbosa, Carregador de Braga. José Ferreira, Carregador da Campanhã. Alcino Amadeu Alves, Inspector da 10.ª Secção de Exploração de Moncorvo. Antero Marques Ferreira Reis, Chefe de Secção da 1.ª Circunscrição. Manuel Maurício da Costa Júnior, Empregado Principal dos Serviços Gerais. Carlos dos Santos Coelho, Escriturário Principal de Lisboa R.. Emílio Lopes, Condutor de 1.ª classe da 3.ª Circunscrição. José Rodrigues, Condutor de 1.ª classe da 6.ª Circunscrição. João Esteves, Factor de 3.ª classe de Campanhã. Leopoldino da Silva Guizo, Factor de 3.ª de Lisboa R.. Júlio Moutinho Maia, Fiel de Cais de 2.ª classe de Campanhã. Armando do Carmo Lobo, Agulheiro 1.ª classe de Nine. Augusto Guilherme, Agulheiro de 2.ª de Recarei. Manuel Lourenço, Faroleiro de Faro. Alfredo da Silva, Guarda de Tua, José da Costa, Carregador de Recarei. Manuel Pedro de Oliveira, Carregador da Régua, João da Silva, Carregador de Gaia. Alexandre Fontinha, Carregador de Cunheira. José Mário Silva Campos, Empregado de 1.ª classe da 12.ª Secção (Evora). Jerónimo Fernandes, chefe de lanço de 1.ª classe da 9.ª Secção (Viana do Castelo). António Bandeira, Encarregado de carpinteiros da 5.ª Secção (S. Martinho). António José, Chefe do distrito 4/13.ª secção (Estremoz). Luis Gonçalves, Chefe do distrito 292 (Ermidas). Porfírio Augusto Gouveia, Subchefe do distrito 139 (Canha) Manuel Agostinho, subchefe do distrito 235 (Algôz). António Pereira, Subchefe do distrito 424 (Marco). José Gonçalves, assentador do distrito 238 (Almancil). Prazeres Augusta, Guarda do distrito 406 (Nines). Henrique José Bravo, Subchefe de Repartição (Lisboa R.). Raul Duarte Pereira, Subchefe de Repartição (Lisboa R.). Tereza de Jesus, Guarda do distrito 26-BA (Freinêda). José António Pires, Chefe de escritório de 3.ª classe da 14.ª Secção (Beja). Joaquim Mateus, Chefe do distrito 215 (Viana do Alentejo). Libania Rosa dos Santos, Guarda do distrito 416 (S. Pedro da Torre).

FALECIMENTOS



Viriato Pires Gomes, Fiel de Cais de 2.ª classe de Gaia. Admitido como carregador em 1 de Junho de 1919, foi promovido a Conferente em 2 de Março de 1921 e finalmente a Fiel de Cais de 2.ª classe, em 1 de Julho de 1935.

Abilio Vieira, Carregador de Lisboa P.. Admitido como carregador suplementar em 21 de Maio de 1926, foi nomeado carregador efectivo em 21 de Novembro de 1928.



Manuel Dias, Revisor de 2.ª classe, de Lisboa. Admitido como carregador suplementar em 20 de Setembro de 1923, nomeado carregador em 21 de Agosto de 1925 e depois de transitar por várias categorias foi promovido a revisor de 2.ª, em 1 de Janeiro de 1948.



Diamantino da Silva, Capataz de manutenção de 2.ª classe do Depósito de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador em 16-5-917, passou a capataz de 2.ª classe, em 1-1-944.



Joaquim Coelho, Maquinista de 3.ª classe do Depósito de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 8-7-917, foi nomeado Fogueiro de 2.ª classe, em 1-1-929. Fogueiro de 1.ª classe em 1-1-941 e Maquinista de 3.ª classe em 1-1-947.



António Jacob Franco, empregado principal da 11.ª secção (Barreiro). Admitido como praticante nos C. F. E. (SS) em 21-8-925, promovido a empregado de 3.ª classe em 1-11-927, a empregado de 2.ª classe em 1-1-933, a empregado de 1.ª classe em 1-1-937 e a empregado principal em 1-1-943.

Joana Pires de Oliveira, Guarda do distrito 74 (Estarreja). Admitida como guarda em 21-11-917.

Abílio da Silva, Operário ajudante da 3.ª Secção (Entroncamento). Admitido como operário em 8-11-944.



Adalberto Ferreira, Operário ajudante da 8.ª Secção (Campanhã). Admitido como operário em 8-11-944.



Armando Pinto da Costa Guimarães, Factor de 2.ª classe de Pinhão. Admitido como praticante em 24 de Fevereiro de 1921, nomeado factor de 3.ª em 1 de Julho de 1929 e promovido a factor de 2.ª em 1 de Julho de 1939.



Amável da Cunha Velho Soto Maior, Fiel de Cais de 2.ª classe de Campanhã. Admitido como praticante em 11 de Maio de 1918, promovido a factor de 3.ª classe em 26 de Fevereiro de 1925 e passado a fiel de cais de 2.ª classe em 1 de Abril de 1942.

David da Silva Barrau, Guarda-freios de 2.ª classe de Castelo Branco. Admitido como limpador em 23 de Março de 1927, nomeado limpador do quadro em 1 de Julho de 1928 e depois de transitar pela categoria de carregador foi promovido a Guarda-freios de 2.ª em 1 de Setembro de 1945.



Francisco Barroso, Empregado principal da 4.ª Circunscrição. Admitido como praticante de factor em 1 de Abril de 1912, promovido a factor de 3.ª em 1 de Outubro de 1914, e depois de transitar por várias categorias foi promovido a Empregado Principal em 1 de Janeiro de 1943.

Horácio da Costa Valentim, Guarda-Freios de 2.ª de Pampilhosa. Admitido como carregador suplementar em 21 de Setembro de 1926, nomeado carregador efectivo em 16 de Março de 1928 e depois de transitar pela categoria de Guarda-freios de 3.ª foi promovido a Guarda-freios de 2.ª, em 21 de Julho de 1947.



Sumário

Os Ferroviários ao serviço do Turismo.

Um monumento aos Ferroviários Italianos

A viagem do sr. Presidente da República à cidade da Guarda.

Escadas de mão.

Concursos do «Boletim da C. P.».

Inscrição Profissional.

Conhecimentos úteis: O Papel, por Borges de Almeida.

Em demanda de um serviço perfeito, por José A. Abrantes.

Curiosidades: A Linha Eléctrica de St. Gotthard.

Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 135.

Os nossos colaboradores.

O «Museu do Povo».

Os Túneis.

O primeiro centenário dos Caminhos de Ferro Espanhóis.

Página de Arte: «Portugal dos Pequenitos».

Lá por fora...

Pessoal.

CAPA — Na estação de Fornos da linha da Beira Alta, o Chefe do Estado recebe as aclamações da multidão quando da viagem presidencial à Guarda.

«Os Amigos do Boletim»

Com este título abrimos um concurso, no qual foram estabelecidos 6 prémios, cada um de Esc. 250\$00, aos assinantes que, até 30 de Setembro, angariassem maior número de assinantes para o «Boletim da C. P.».

A iniciativa foi recebida com o maior interesse, sendo raro o dia que não nos chegam dezenas e dezenas de pedidos de assinaturas novas. A tiragem mensal de 16.000 exemplares, está, por assim dizer, esgotada, o que mostra o interesse dos ferroviários portugueses por esta publicação.

Sucede que, devido a atrasos na distribuição, o número de Julho só muito tarde chegou a algumas regiões, o que privou muitos dos nossos leitores de concorrerem aos prémios estabelecidos.

Estes factos levam-nos a adiar o encerramento do concurso para 31 de Dezembro, o que, estamos certos, agradará a todos os interessados no concurso «Os Amigos do Boletim».