

BOLETIM DA C.P.

EXPLORAÇÃO
Serviço de Instrução Profissional
Repartição de Expediente e Arquivo



BOLETIM DA C.P.

N.º 234 DEZEMBRO — 1948 ANO 20.º

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

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

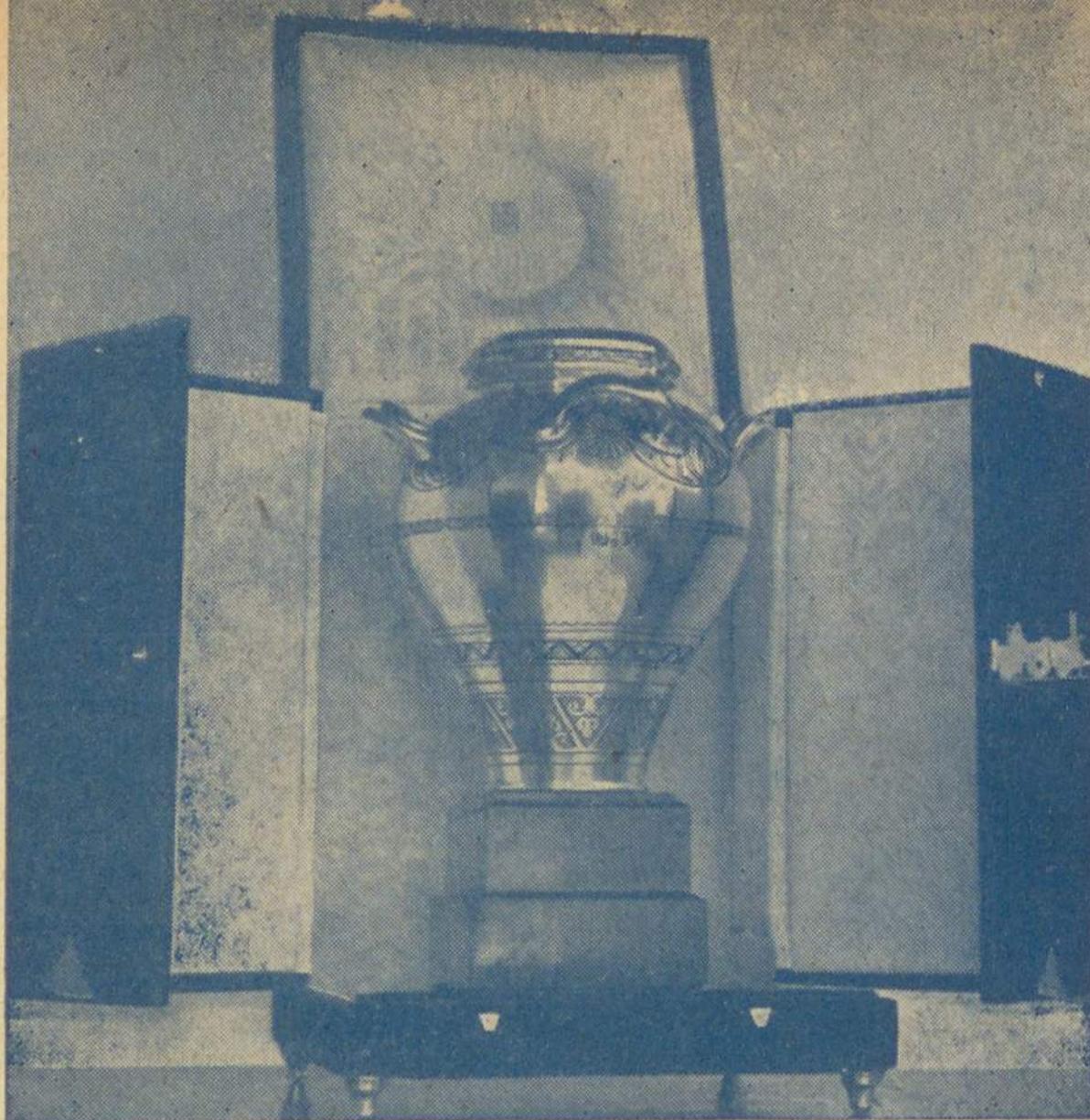
EDITOR: ANTÓNIO MONTES

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

Centenário dos Caminhos de Ferro Espanhóis



A Delegação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses às comemorações Centenárias dos Caminhos de Ferro Espanhóis, no momento da partida para Espanha. Na fotografia vêem-se os srs. Presidente do Conselho de Administração, Fausto de Figueiredo e Administrador Leite Pinto, os membros da Delegação, srs. Vice-Presidente do Conselho de Administração, Coronel Pinto Osório, Administrador Mário Costa e Eng.^º Espregueira Mendes e Pereira Barata, respectivamente, Director Geral e Subdirector Geral da C. P.



«PRIMEIRO CENTENÁRIO DOS CAMINHOS DE FERRO ESPANHOIS
HOMENAGEM DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES»

Às comemorações centenárias dos Caminhos de Ferro Espanhois

assistiu uma delegação dos Caminhos de Ferro Portugueses

ESPANHA comemorou, de forma brilhante, o primeiro centenário dos seus caminhos de ferro. As cidades de Barcelona e Madrid foram as escolhidas pelo Ministério das Obras Públicas para a realização das comemorações, às quais assistiu a Delegação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, composta pelos srs. coronel Manuel Pinto Osório, Vice-Presidente do Conselho de Administração; major Mário de Oliveira Costa, Administrador; Eng.º Roberto de Espregueira Mendes, director geral e Eng.º José Pereira Barata, subdirector geral.

Após a chegada à estação das Delícias, na manhã de 23 de Outubro, a Delegação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses dirigiu-se ao Palácio da Administração da RENFE, onde foi recebida pelos

srs. Conde de Guadalhorce, Presidente do Conselho de Administração, Eng.º Rivero de Aguilar, director geral e outros altos funcionários dos caminhos de ferro espanhóis.

Ao apresentar os cumprimentos da nossa Delegação, o Vice-presidente do Conselho de Administração da C. P. fez entrega dum artística peça de prata portuguesa ao sr. Conde de Guadalhorce, dizendo que aquela lembrança ficaria na RENFE como penhor de que, no futuro, continuariam as excelentes relações de cortezia e colaboração que sempre têm existido entre as duas grandes rídes peninsulares.

O sr. Eng.º Pinto Osório acentuou que a Delegação portuguesa tinha o maior empenho, que felizmente pode satisfazer, de que o seu primeiro acto de colaboração, nas

comemorações centenárias dos caminhos de ferro espanhóis, fosse a prestação daquela homenagem à RENFE.

Então, o sr. Conde de Guadalhorce, visivelmente impressionado, teceu rasgados elogios à delicada lembrança, não só pela perfeição da execução, mas pela afectuosa dedicatória «Aos Caminhos de Ferro Espanhóis, no ano do seu centenário. Homenagem dos Caminhos de Ferro Portugueses», que mostra bem a camaradagem que une os ferroviários dos dois países peninsulares.

As comemorações tiveram lugar de 24 a 31 de Outubro, e durante estes dias, não só em Madrid, Barcelona e Mataró, mas ainda nas excursões a Montserrat, Escurial e Aranjuez, os espanhóis mostraram uma vez mais as suas tradições de hospitalidade, na forma cavalheiresca como receberam as delegações dos caminhos de ferro da Itália, França, Suíça, Holanda, Bélgica, Suécia e Portugal. Quando da sessão, em 30 de Outubro, no Palácio da Administração da RENFE, a delegação portuguesa teve a alegria de ver, em lugar de destaque e com iluminação especial, o «Pote de Chaves» executado em prata, delicada lembrança que, dias antes, tinha sido entregue pessoalmente ao sr. Conde de Guadalhorce.

No regresso a Portugal, o sr. Vice-presidente do Conselho de Administração, coronel Pinto Osório, fez expedir da estação de Marvão, na madrugada de 3 de Novembro, os seguintes telegramas:

«Excelentíssimo Conde de Guadalhorce —

Madrid — A Delegação Portuguesa às festas centenárias, reconhecida pelas deferências recebidas, cumprimenta e agradece. — *Pinto Osório*.»

* *

«Excelentíssimo Senhor D. Manoel Maria Arrillaga, Madrid — Delegação Portuguesa comemorações centenárias felicita Vossa Excelência êxito festas e agradece reconhecida todas as atenções dispensadas. Cumprimentos. — *Pinto Osório*.»

* * *

«O «Boletim da C. P.», dedicando o presente número às comemorações centenárias dos caminhos de ferro espanhóis, manifesta a sua simpatia pela nação vizinha e felicita, muito sinceramente, todos os que concorreram para o brilhantismo alcançado nas cerimónias realizadas em Madrid e Barcelona.

Neste número do «Boletim da C. P.», verão os nossos assinantes e leitores a forma como decorreram alguns dos principais números do programa das comemorações, que, podemos afirmar, muito concorrerão para o prestígio dos caminhos de ferro espanhóis.

N. da R. — Além da Delegação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, assistiram às Comemorações Centenárias dos Caminhos de Ferro Espanhóis os srs. Engº Vasco Ramalho, Director Geral dos Caminhos de Ferro; Engº Raúl Couvreur, Vogal da Comissão Permanente da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro, e Tenente-Coronel Abreu Campos, representante, em Portugal, da Companhia Internacional das Carruagens-Camas.

UM EXEMPLO

Em 28 de Outubro, pairou sobre a região de Alvega-Ortiga violenta trovoada que, acompanhada por chuvas torrenciais, arrastou para a linha terras e pedras que cobriram os carris ao km. 11.700 da linha da Beira Baixa.

Maria Matos, esposa do assentador do Distrito 114, Daniel de Matos, estava sózinha em casa, ou seja ao km. 11.360, quando a sua atenção foi despertada pelo ruído da enxurrada. Assomou à porta da residência, certificando-se rapidamente do estado em que se encontrava a linha.

Então, muniu-se duma enxada e, indiferente ao temporal, tentou descobrir os carris para que o comboio 163 pudesse passar livremente. A linha estava coberta de tal forma, que os seus esforços foram inúteis, e, completamente encharcada, caminhou sem desfalecimento ao encontro do comboio:—colocando-se resolutamente em plena via, de braços abertos, conseguiu que este parasse antes do local da inundação.

Foi então que o pessoal do comboio desobstruiu a linha, sempre auxiliado pela vontade decisiva de Maria de Matos que, graças à sua coragem, evitou um acidente que poderia ter graves consequências.

A Divisão de Via e Obras transmitiu o facto à nossa Direção Geral, que concedeu a Maria Matos a gratificação de 300\$00 esc.

O «Boletim da C. P.» regista com grande prazer a acção invulgar de Maria Matos, digna do maior elogio, pois constitui um exemplo para todos os que trabalham nos caminhos de ferro.

O caminho de ferro desde a sua origem ao primeiro comboio que circulou em Espanha

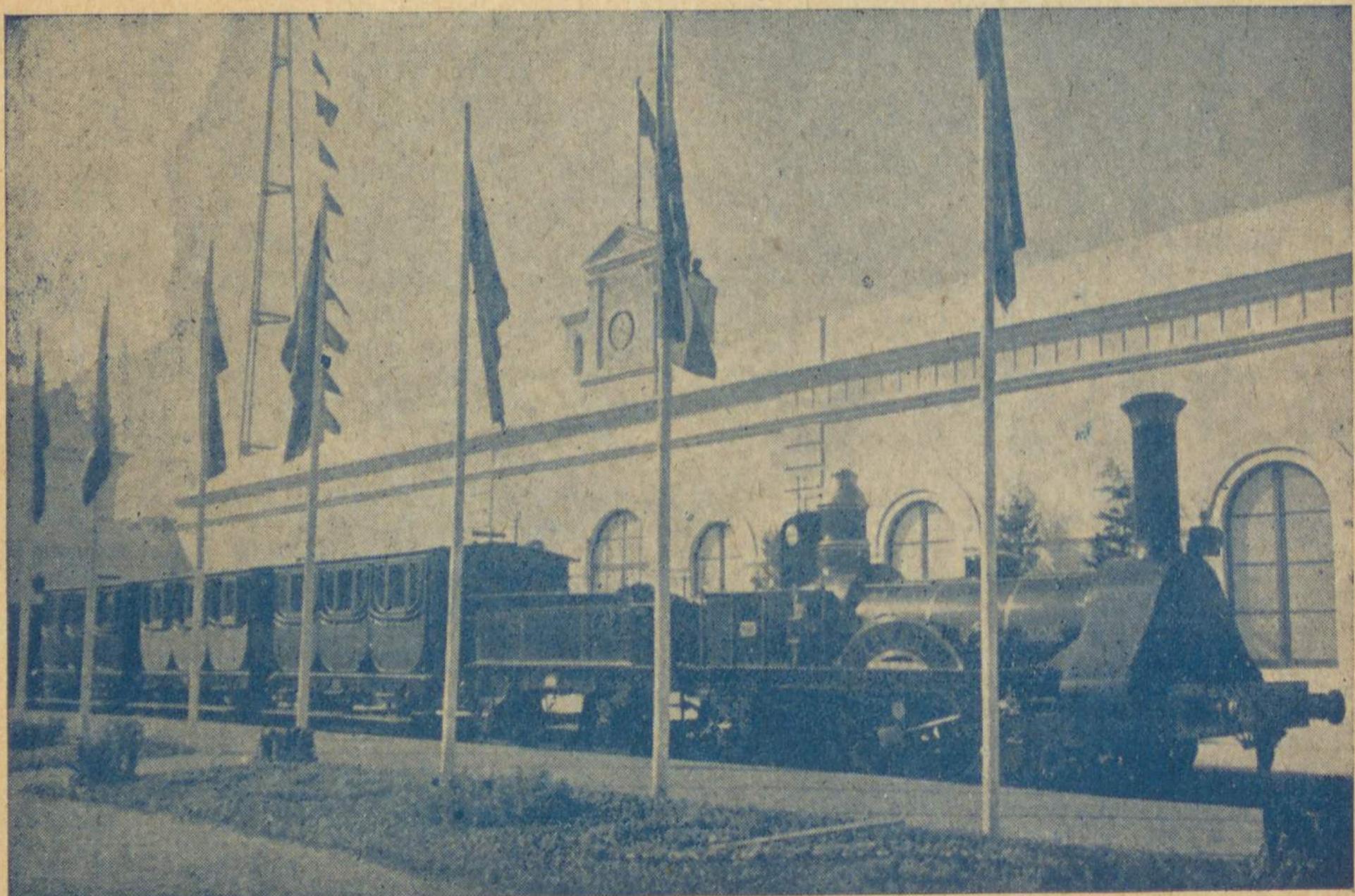
JORGE STEPHENSON, filho dum pobre mineiro de New-Castle (Inglaterra), divertia-se a construir pequenos artefactos, enquanto apascentava as vacas dum vizinha. O pai não tinha recursos para o mandar à escola, mas o pequeno Stephenson, com arames, ferros, tubos e tudo o que lhe vinha à mão, não parava nunca, tal o seu espírito inventivo. A sua paixão, o seu desejo, a sua ambição era construir uma locomotiva que pudesse rebocar carruagens com passageiros.

Como é que o pobre vaqueiro, sem recursos e sem instrução, poderia triunfar na descoberta de um invento tão transcendente para o progresso?

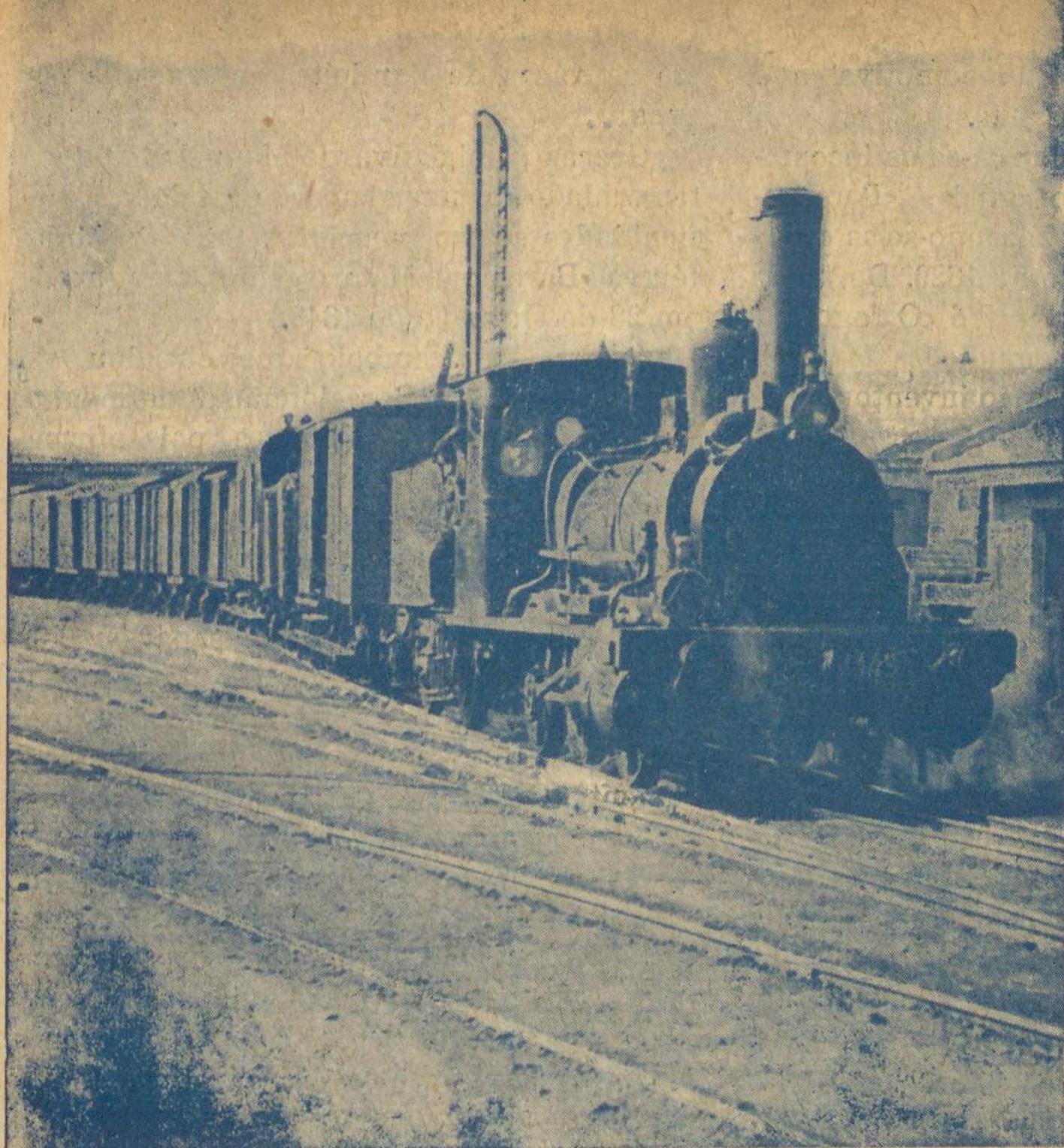
Para esta pergunta, só há uma resposta: — a vontade,posta ao serviço de uma causa digna, pode fazer maravilhas.

O que é certo é que, devido a este invento, o primeiro comboio que circulou sobre carris, no trajecto Stockton-Darlington, foi o de Stephenson, graças à locomotiva de que vimos falando. O caso causou tão grande estranheza, que adiante do comboio ia um homem a cavalo, com uma bandeira vermelha na mão, para demonstrar ao povo atemorizado que não corria qualquer perigo, pois o monstro era útil e inofensivo.

Depois deste triunfo, Stephenson foi nomeado chefe de uma grande empresa cons-



O primeiro comboio que circulou em Espanha



Um velho comboio espanhol

tituída para a construção de uma linha férrea entre Liverpool e Manchester.

Não contava o moço Stephenson com as dificuldades que as coisas novas têm de vencer para se impor a velhos hábitos.

Se bem que o seu projecto fosse de verdadeiro interesse nacional, pois permitia a ligação da cidade de Liverpool — primeiro porto para a importação do algodão — com a cidade de Manchester — primeiro centro da indústria algodoeira — a verdade é que tropeçou com violenta oposição, não só no parlamento mas em todo o território inglês.

Havia quem dissesse que o comboio trazia graves inconvenientes, pois o fumo não só intoxicaria a atmosfera, prejudicando os campos, mas daria lugar a que o gado não desse leite e as aves deixassem de pôr ovos, sem contar com as faúlhas, que incendiariam os bosques...

O novo invento causaria prejuízo a outros meios de transporte, ameaçados de ruína, e este facto originou boatos e comentários, que causavam entraves à sua realização.

Stephenson não era homem para ceder a posição alcançada com trabalho e inteligência, e com persistência admirável dispunha-se a comprar os terrenos destinados ao assentamento da linha férrea. Para efectuar a compra, tornava-se necessário medir e calcular as terras a adquirir, operação difícil porque os camponezes,

sempre que viam um estranho a medir as suas terras, acometiam-no à pedrada, convencidos de que a sua presença constituía a pior praga do campo.

Stephenson, sempre engenhoso, venceu a resistência, organizando um grupo de agrimensores que fingiam ser poetas que, tocados de um romantismo que fazia rir, recitavam versos e desfolhavam malmequeres.

Quando os camponezes voltavam as costas, os falsos poetas mediavam terrenos, calculavam desniveis e faziam os estudos para o assentamento da linha. Com este e outros truques, Stephenson venceu todas as dificuldades apresentadas, não só pelos homens mas pela natureza.

Quando, finalmente, os carris se encontravam estendidos de Liverpool a Manchester, Stephenson propôs honestamente à empresa construtora a organização de um con-

curso para escolher a locomotiva que oferecesse maiores vantagens.

Ao concurso apresentaram-se as locomotivas «Novidade», «Sem igual», «Perseverança» e «O foguete», realizando-se as experiências a 6 de Outubro de 1829. De todas as locomotivas apresentadas, só «O foguete» de Stephenson estava em condições de triunfar e, conduzida pelo próprio inventor, conseguiu rebocar um comboio de passageiros à velocidade de 48 quilómetros à hora!

No dia seguinte teve lugar a prova das outras locomotivas. A «Novidade» andou poucos metros, deu um suspiro e adormeceu. A «Sem igual», uma vez carregada de lenha e carvão, explodiu violentamente, e a «Perseverança» nem suspirou nem explodiu, pois não conseguiu arrancar.

Ficou vencedora a locomotiva «O foguete», que depois fez uma brilhante prova com um comboio de mercadorias, na qual alcançou velocidade superior à conseguida anteriormente.

Depois de uma vida intensa de trabalho, Stephenson faleceu com 67 anos de idade, vítima de doença adquirida em Espanha, quando estudava a possibilidade de ligar, pelo caminho de ferro, a cidade de Madrid aos Pírineus.

A visita de Stephenson a Espanha não foi infrutífera, visto que, três anos depois, se construía na Península o caminho de ferro de Barcelona a Mataró. A construção desta linha deu lugar a boatos e calúnias, pois afirmava-se que o novo meio de transporte incendiaria os bosques, arruinaria os campos, envenenaria a atmosfera, impedindo

até as vacas de dar leite e as aves de pôr ovos...

Graças à iniciativa de Manuel Biada e à temeridade de um grupo de catalães, as dificuldades foram vencidas, tendo a linha férrea Barcelona-Mataró sido inaugurada em 28 de Outubro de 1848.

O primeiro comboio que circulou em Espanha, saiu de Barcelona às 9 da manhã, tendo sido benzido três vezes, pois afirmava-se que a locomotiva era invenção do diabo. A chegada a Mataró verificou-se às onze menos um quarto, vencendo-se em uma hora e quarenta e cinco minutos os trinta e oito quilómetros que separam Barcelona de Mataró.

Tanto no acto da partida, como durante o trajecto, o povo manifestou-se entusiasticamente. Ouviam-se vivas, soavam filarmónicas, desfraldavam-se bandeiras e, durante muito tempo, não se falava doutra coisa em todo o território espanhol, pois realizava-se um acontecimento que muito contribuiu para o progresso da nacionalidade.

O movimento da nova linha obrigou a fazer circular, diariamente, cinco comboios em cada sentido, os quais faziam o percurso em menor tempo do que no dia da inauguração, visto que não se entoavam hinos, não havia bençãos, nem se pronunciavam discursos.

Aqui está, em poucas linhas, a história do caminho de ferro, desde a sua origem ao primeiro comboio que circulou em Espanha, história breve escrita para os filhos dos ferroviários portugueses.

A. M.



Medalha comemorativa da inauguração do primeiro comboio espanhol



A «Mala Posta» — a precursora do caminho de ferro

Naqueles tempos...

NAQUELES tempos, percorriam as estradas poeirentas e acidentadas de Espanha velhas diligências, que transportavam viajantes e mercadorias. Léguas e léguas por caminhos ásperos, traçados por vales e montanhas, os passageiros, metidos em mantas grossas e providos de succulentos farnéis, viajavam à mercê dos salteadores que, escondidos nas serras, preparavam aventuras espectaculosas.

As velhas diligências, rebocadas por duas ou três parelhas, eram surpreendidas por chuvas e trovoadas, e então os passageiros aconchegavam-se uns aos outros fazendo as suas orações que, em muitos casos, só terminavam ao entrarem nas aldeias. Terras existiam onde a «muda» de gado era obrigatória, em regra junto de pousadas, onde os viajantes comiam as suas refeições.

A chegada da diligência constituía sempre um acontecimento, pois movimentava velhos e silenciosos burgos.

Além da correspondência, a diligência trazia lembranças, bagagens, o soldado que vinha de licença, a freira para o hospital, o guarda civil que fiscalizava as estradas, e tudo isto ligado ao bulício da garotada, ao guisalhar dos animais e ao ruido exquisito

dos chicotes, imprimia uma nota característica, uma página romântica que Espanha inteira presenceava em todas as províncias.

Naqueles tempos, o negócio passava de pais a filhos, mas depois, como o movimento aumentasse, constituiram-se empresas. O tráfego de passageiros, como o de mercadorias, multiplicava-se todos os anos, a tal ponto que, quando começou a falar-se em caminho de ferro, a Espanha, graças a Miguel Biada, construiu a linha férrea de Barcelona a Mataró.

Tudo isto se passava em 1848, e então, uma vez construída a linha férrea, não faltaram pragas e ameaças, protestos e lamentações, pois previa-se grande desgraça para as empresas que, naqueles tempos, percorriam as estradas poeirentas e esburacadas da vizinha Espanha.

A rede ferroviária ia alargando, e as empresas de diligências reduziram a sua acção, estabelecendo a ligação dos burgos distantes com o caminho de ferro. Criaram-se assim despachos centrais e os chamados «serviços ao domicílio» que, até ao aparecimento do automóvel, continuaram a ser feitos por aquelas diligências barulhentas e românticas.

A acção dos transportes por estrada di-



...onde a «muda» de gado era obrigatória

minuiu, mas não diminuiu o pitoresco, o carácter, a alegria das terras pequenas, que, a determinada hora, eram postas em alvoroco. Ouviam-se primeiro prolongados toques de corneta, depois o chicotear das muares e os gritos do bolieiro, e quando as desconjuntadas diligências apareciam, com passageiros a acenarem lenços e chapéus, a gente do burgo recordava saudosamente aqueles tempos distantes, em que a chegada da «carreira» constitui uma verdadeiro acontecimento.

As diligências, ao entrarem nas povoações, produziam um ruido ensurcedor, os rodados faísca vam nas calçadas esburacadas e ao tornearem velhas catedrais, os viajantes rezavam um Padre Nossa e uma Avé Maria, por chegarem sãos e salvos às terras do destino.

Facilitando as ligações entre as várias regiões de Espanha, as diligências foram as precursoras dos

toiros a anunciar divertimentos castiços, as diligências podiam considerar-se um elemento fundamental no quadro do turismo espanhol, naqueles tempos distantes em que não se pensava em turismo.

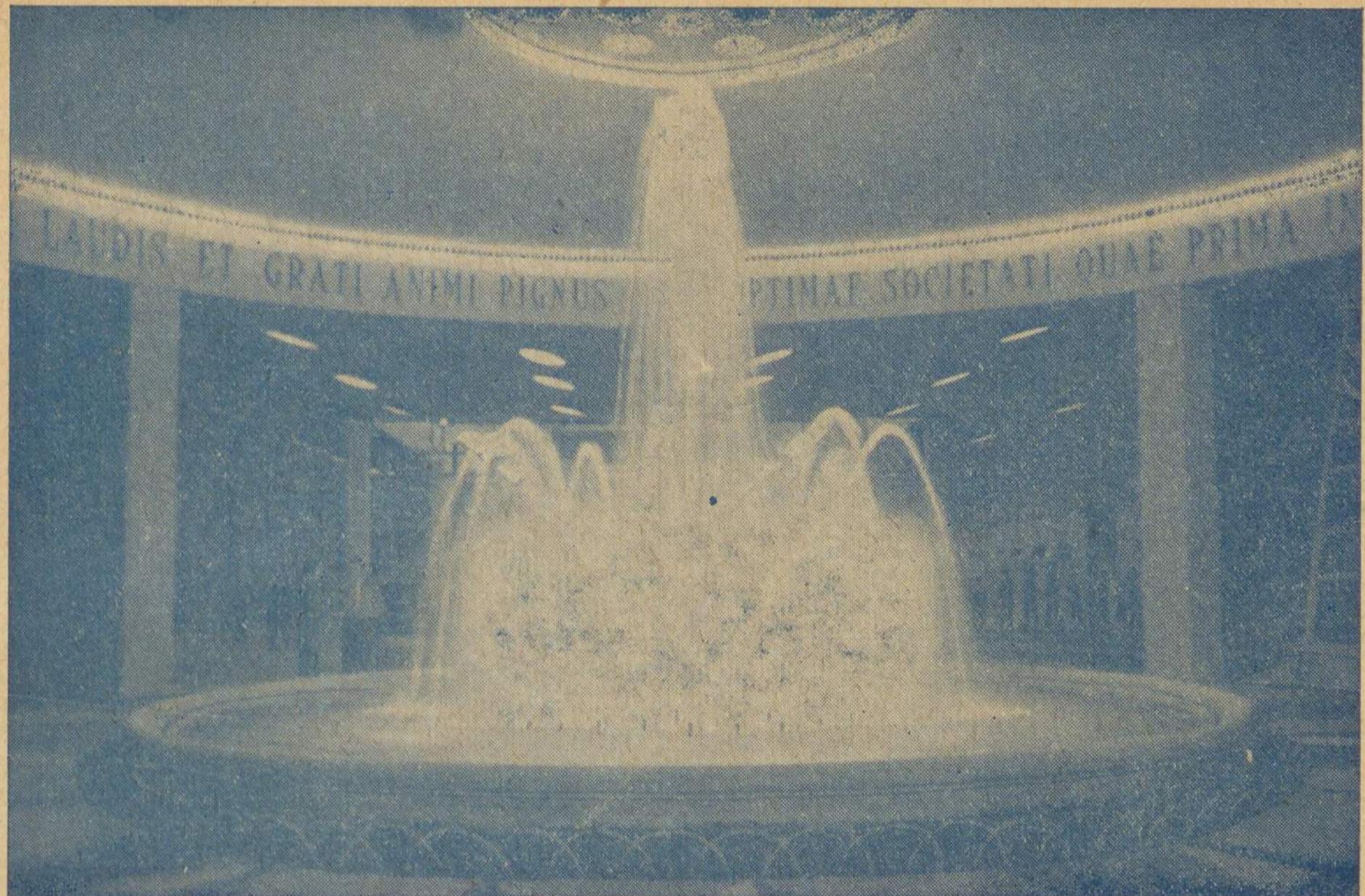
Castelos, pontes, palácios, catedrais, solares, rios, montanhas, prados, colinas, ribeiros, fortés, mosteiros, santuários, tudo isto aquelas diligências viram e namoraram, naqueles tempos distantes em que não havia caminho de ferro.



...a chegada da «carreira» constitui sempre um acontecimento

caminhos de ferro, constituindo, por isso mesmo, poderoso elemento para aproximação dos povos e conhecimento da pátria.

Chovia, trovejava, mas quando o sol brilhava, e deixava ver castelos evocadores e catedrais sumptuosas, quando se avistavam burgos velhinhos com a praça de



A fonte luminosa da Exposição de Barcelona

Cem anos de Caminho de Ferro

O programa das comemorações centenárias dos caminhos de ferro espanhóis compreendia duas partes: — uma, de realizações ferroviárias, que incluia a visita e inauguração de importantes melhoramentos; outra de natureza cultural, que abrangia a publicação de livros, a exibição de filmes, uma exposição e a circulação do «Comboio-Centenário».

Cem anos depois de circular pela primeira vez, entre Barcelona e Mataró, o primeiro comboio rebocado por uma locomotiva a vapor, aproveitou-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 período de cem anos.

A reprodução do comboio inaugural — à

semelhança do que foi feito em Inglaterra, Alemanha e Suíça — foi feita por «La Maquinista Terrestre y Marítima», firma barcelonesa construtora de locomotivas e material circulante. Cópia fiel do comboio que, há cem anos, circulou pela primeira vez em Espanha, constitui um valioso atractivo da exposição, percorrendo diariamente o percurso de Barcelona a Mataró e vice-versa.

A inauguração do «comboio-centenário» constituiu um interessante espectáculo, pois houve o cuidado de vestir aos passageiros a indumentária dos fins do século XIX, o que despertou natural curiosidade e se tornou um óptimo elemento de propaganda para a utilização do comboio, que saía de Barcelona com as lotações esgotadas.

Do programa das comemorações destaca-se, pela sua importância, a «Exposição

Comemorativa», cujo projecto foi confiado ao arquitecto italiano Marcelo Leonari, que há anos concebera o plano de idêntica exposição, em Itália. A direcção do certame foi entregue ao nosso compatriota Joaquim Padeira, Chefe de Divisão da «RENFE» e pessoa muito conhecida no meio ferroviário, onde conta grandes simpatias.

No átrio da exposição, vêem-se, em amplas vitrinas, as locomotivas «Andaluces» de 1871 e «Sar» de 1880, das antigas companhias dos caminhos de ferro andaluzes e de Oeste. Em frente das locomotivas grupos de pessoas vestidas à época romântica e dos lados, uma exposição de selos de todo o mundo com motivos ferroviários, e ainda jornais, revistas, gravuras, caricaturas, etc.

Nas paredes foram pintados balões, mala-postas, velocípedes, ou sejam os meios de transporte anteriores ao caminho de ferro, e em volta, pequenos e graciosos dioramás com cenas ingénugas do período romântico — o período em que nasceu o caminho de ferro — como serões, bailes, merendas, etc. A meio, os retratos a óleo dos precursores e protectores do caminho de ferro espanhol,

como D. Manoel Biada, Marquês de Salamanca, Inácio Bauer, Menendez Pidal, etc.

Depois do átrio, uma fonte luminosa, que tem em volta, ao alto, as folhas dum grande livro, nas quais se lêem frases alusivas ao caminho de ferro, frases que, como a que segue, conteem a história do novo meio de transporte :

«A las doradas meses de Castilla y a las bellas rias de Galicia, llega el ferrocarril y enlaza con Portugal en Valência de Alcântara, Fuentes de Oñoro y Barca de Alba. Paris se liga a Lisboa, através de Espanha».

Seguindo pela esquerda, como indica o programa da exposição, encontra-se o «stand» ILUMINAÇÃO, no qual se vêem projectores e material eléctrico, seguindo-se os «stands» LABORATÓRIO • CRONOMETRIA, que pouco interesse despertam no público, apesar de estarem bem instalados, com legendas visíveis e bom gosto artístico.

Nos «stands» COMUNICAÇÕES e SINALIZAÇÃO, vêem-se projectos, fios, transmissões, tudo o que é empregado numa exploração ferroviária, e logo a seguir os «stands»



Inauguração do comboio-centenário



A inauguração da Exposição de Barcelona

FORÇA MOTRIZ e ENERGIA, com vários aparelhos em movimento, que chamam a atenção do Público.

VIA e OBRAS tem também a sua representação na exposição, com sinais, carris, básculas, ferramentas e grandes fotografias com algumas pontes, entre as quais se conta o viaduto Martin Gil, (1934-1942) com um arco de cimento de 209^m,84, que se diz ser o maior do mundo.

Indiscutivelmente, a fotografia é um colaborador de todas as exposições. Os mapas e as estatísticas podem interessar a determinados visitantes, mas as fotografias e as foto-montagens interessam a toda a gente.

A Divisão Comercial da RENFE tem representação inteligente na Exposição de Barcelona, na qual se mostram as vantagens do «Serviço ao Domicílio» e dos «Despachos Centrais». Grandes fotografias convidam a utilizar aqueles serviços e, junto, a propaganda da revista «Trenes» com a ampliação duma das capas e as fotografias de colaboradores, como Wenceslau Fernandez Flores, Alfredo Marquina, Francisco de Cossío e José Maria Péman. Aproveitou-se a oportu-

nidade para exibir autógrafos destes escritores, que constituem óptima propaganda para o caminho de ferro, como o de José Maria Péman, que diz o seguinte:

«Soy, por tener la vida compartida entre Andaluzia y Madrid, un eterno «cliente» del tren. He pensado en el, muchos artículos y obras. He visto, desde el, mucha España. Somos buenos amigos».

Chegámos a um dos sectores mais importantes da exposição, um dos que o Público melhor comprehende e aprecia:—a exposição de locomotivas e material circulante.

São 10 veículos, completamente novos, guarnecidos por pessoal, que, além de facilitar o acesso dos visitantes às locomotivas e carruagens, explica o funcionamento e responde atenciosamente às perguntas do Públiso.

A apresentação duma locomotiva eléctrica, das locomotivas tipo 2.200 e «Santa Fé», é impecável, assim como a das carruagens-restaurante, de 1.^a classe, de «butacas» e «Pullman». Centenas e centenas de visitantes aguardam

à vez para visitar estes veículos, apreciando-os e elogiando-os, o que constitui sólida propaganda dos caminhos de ferro espanhóis. Completam a representação do material circulante vários vagões, entre eles uma cisterna, de eixos intercambiáveis.

Ainda nesta sala, a representação do «Serviço Militar dos Caminhos de Ferro», com soldados de engenharia a distribuir material de propaganda. Dois cortes de locomotivas em movimento, prendem a atenção do público, assim como várias legendas e gráficos.

Logo a seguir os telefones públicos, o espaçoso «bar» e a «Sala de Projecções», com lotação para 600 pessoas. A concorrência é enorme, constituindo a exibição de filmes ferroviários um dos grandes sucessos da exposição.

«Biografia duma locomotiva», «El Tren», «Via e Obras», «Desenvolvimento das Indústrias Auxiliares do Caminho de Ferro», «Entrada ao Serviço» e «Origem dos Caminhos de Ferro Espanhóis» (com a vida do Marquês de Salamanca), são os filmes exibidos

em Barcelona, gratuitamente; tão grande é o interesse que despertam, que a lotação do salão está permanentemente esgotada, o que constitui o melhor elogio desta iniciativa.

Descendo pela direita, encontramos o «stand» dos Construtores de Material Ferroviário, entre os quais se destaca «La Maquinista Terrestre y Marítima» e, a seguir, a representação do «Metropolitano Transversal de Barcelona», que apresenta uma «maquette» com um corte da cidade, que deixa ver, não só o metropolitano numa das suas estações, mas as canalizações, as águas, telefones, tudo o que uma grande cidade apresenta subterraneamente.

Chegamos a uma das partes mais sugestivas de toda a exposição, a que o público melhor comprehende. Referimo-nos à representação dos industriais dos comboios miniatura e da «Associação dos Aficionados dos Caminhos de Ferro em miniatura».

A «Associação dos Aficionados dos Caminhos de Ferro em miniatura» mantém permanente culto pelos comboios, efec-





A Divisão de Via e Obras na Exposição de Barcelona

tuando concursos entre os seus associados e realizando frequentes exposições. Barcelona tem especial carinho por este divertimento que, ao contrário do que é hábito, é feito e praticado por adultos de todas as idades e profissões. Médicos, advogados, empregados públicos (tudo menos ferroviários), dedicam as horas livres das suas ocupações, à construção de material ferroviário, com perfeição inexcedível. Tão elevado é já o número de aficionados, que a indústria começou a produzir locomotivas, vagões e carruagens, existindo, entre outros, os fabricantes Paya Hermanos, de Alicante e Imbert y Hijos, de Barcelona.

A exposição dos comboios-miniatura, ocupa cerca de mil metros quadrados, tendo havido o cuidado de tudo ser apresentado de forma a poder ser apreciado pelo público, que se mostra interessadíssimo.

O que é curioso é que todo o material exposto se movimenta eléctricamente, o que além de proporcionar agradável diversão, constitui óptima propaganda dos transportes ferroviários. Não são só as locomotivas, as carruagens e os vagões, mas os viadutos, os

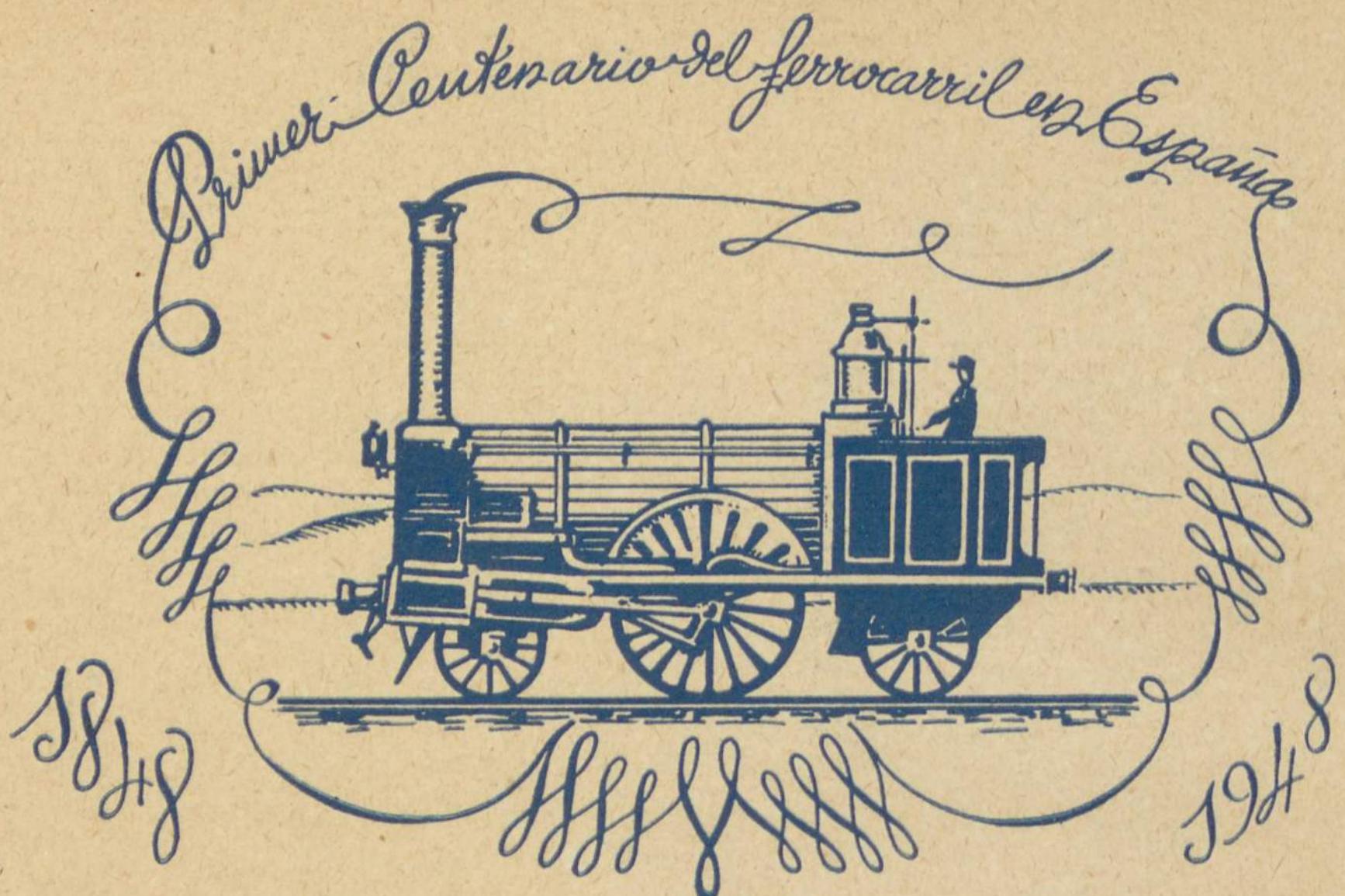
túneis, as estações, os serviços de sinalização, tudo o que está ligado a uma exploração ferroviária.

A meio do pavilhão, estão instaladas as linhas duma pequena estação, com agulhas e cruzamentos, onde as manobras se fazem eléctricamente. É outra secção digna de nota, visto que na estação embarcam constantemente dezenas de crianças, que ali tomam uma vagonete, manobrada eléctricamente.

As linhas encontram-se muito bem balistradas, foram construídas com material novo e do mais moderno, sendo também novo e moderno tudo o que ali existe.

Todo o recinto se encontra bem iluminado, sendo distribuídas publicações em vários locais. Não há dúvida que a Exposição de Barcelona constitui um dos melhores números do programa das comemorações centenárias.

Arte, literatura, ciência, filatelia, romanticismo, poesia, nada foi esquecido na «Exposição Comemorativa do Primeiro Centenário dos Caminhos de Ferro em Espanha», certame que honra não só os caminhos de ferro mas a nação vizinha.



INAUGURAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO, ANTES DO PRIMEIRO QUE CIRCULOU EM ESPANHA

INGLATERRA	1825
ESTADOS UNIDOS	1827
FRANÇA	1828
AUSTRIA	1828
BÉLGICA	1835
ALEMANHA	1835
CUBA.	1837
RÚSSIA	1838
ITÁLIA	1839
HOLANDA.	1843
DINAMARCA	1844
SUIÇA	1847
ESPAÑA.	1848



Viagem de Barcelona a Mataró no primeiro comboio que circulou em Espanha

E v o c a ç ã o d e A N T Ó N I O M O N T É S
Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade

28 de Outubro de 1848.

Vai partir o comboio para Mataró, um delicioso comboio que lembra um brinquedo de crianças.

A locomotiva verde, de alta chaminé, reboca três carruagens graciosas, pintadas de cores berrantes. Se não fosse a locomotiva verde, diríamos estar em frente da mala-posta, tão semelhante é a linha romântica das pequenas carruagens com a das antigas diligências.

Aproxima-se a hora da partida e começam a chegar os passageiros:— pessoas respeitáveis de sobrecasaca e chapéu fino, militares garbosos com capacetes reluzentes, amas nutridas com crianças ao colo e senhoras gentis com saias de balão, figurinhas que deixam cair lágrimas no momento da partida...

Na plataforma, gente, muita gente, representantes do clero, nobreza e povo, que não quiseram perder o espectáculo da partida



Pessoas respeitáveis de sobrecasaca e chapéu fino, militares garbosos com capacetes reluzentes...



«Entre los inventos mil...»

do primeiro combóio que circulou em Espanha.

Há quem olhe com admiração para os viajantes, arrojados viajantes que, com risco da própria vida, se decidiram a fazer a primeira viagem de caminho de ferro, à velocidade de trinta quilómetros à hora!

Ouve-se a campainha do chefe; a locomotiva silva; viva e esperta, dá um arranco, um estremeção, e, então, atiram-se flores, desdobram-se lenços, agitam-se chapéus, desfiam-se lágrimas, e quando o combóio minúsculo se esconde na curva da linha, os olhos namoram a silhueta do novo meio de transporte, perplexos, maravilhados!

Já em trânsito, com o ruido ensurdecedor da locomotiva, um velho cura fala com conhecimento dos prodígios do vapor de água e descreve a descoberta do caminho de ferro, pelo inglês Stephenson. Um militar de cabelos brancos, que quer experimentar as delícias do novo meio de transporte, tem apreensões sobre a chegada a Mataró, trinta e tantos quilómetros cheios de precipícios, com pontes e túneis à mistura.



Senhoras gentis com saias de balão...

Em compensação, a gente nova rejubila e acredita no novo invento. Um jovem loiro, de chapéu alto e flor na boteira, sorri para a figurinha airosa que lhe fica ao lado, e, quando menos se espera, ergue-se para recitar versos, os mesmos versos que depois escreve no leque da sua amada:

*«Entre los inventos mil,
ninguno hay tan portentoso
como el del ferrocarril».*

O comboio corre. Agitam-se lenços nas aldeias que travessa. O mar fica ao lado, muito azul, naquele dia de sol outoniço. Mataró avista-se ao longe.

Mais dois apitos, dois suspiros da locomotiva verde, e o combóio estaca diante da estação.

O chefe, impante de orgulho, está rodeado do clero, dos militares; das autoridades, do povo. Uma banda de música executa o hino nacional e as bandeiras desfraldadas agitam-se com o vento.

Há manifestações de alegria, um bando de pombos espalha-se no espaço, o comboio-



... Carruagens graciosas pintadas de cōres berrantes



O novo comboio eléctrico é benzido pelo prelado

zinho fica coberto de flores, ouvem-se gritinhos e exclamações, e a multidão, louca de entusiasmo, examina as carruagens, corre para a locomotiva e, ao ver aquelas dezenas de pessoas que se arriscaram a fazer a viagem de Barcelona a Mataró, fica surpresa, maravilhada, com a decisão, a coragem, com que se lançaram na aventura temerosa!

A um canto, há lágrimas, lágrimas de alegria e de saudade. São os descendentes de D. Manoel Biada y Buñol, o homem que tomou a iniciativa de ligar Barcelona a Mataró pelo caminho de ferro, e que Deus levou para junto de si, seis meses antes de estar realizado o seu sonho de longos anos.

* * *

28 de Outubro de 1948.

Hoje, como há um século, vamos fazer a viagem de Barcelona a Mataró, num comboiozinho precisamente igual ao que circulou pela primeira vez em Espanha.

A mesma locomotiva verde, as mesmas carruagens alegres e garidas que lembram as antigas diligências.

Houve o cuidado de reproduzir a antiga estação de Barcelona, com o relógio ao centro e a bandeira de Espanha a flutuar no alto. E para a ilusão ser perfeita, para tudo ser como há cem anos, o comboiozinho é assaltado por figuras encasacadas, militares garbosos, cônegos respeitáveis e senhorinhas galantes a evocarem a deliciosa época do romantismo.

A plataforma está apinhada de gente, clero, nobreza e povo que não quis perder o espetáculo tentador. Já não olham com admiração, como há cem anos, para as pessoas que vão fazer a viagem de Barcelona a Mataró, visto que o caminho de ferro deu provas seguras durante um século.



...O descerramento do Monumento de D. Miguel Biada y Buñol, pelo Sr. Ministro das Obras Públicas

Ouve-se a campainha do chefe, silva a locomotiva, acenam-se lenços, atiram-se flores. Faltam sómente as lágrimas da partida, para que tudo decorra como há cem anos.

A marcha é curta, mal dando tempo para discutir os primores do caminho de ferro e para tecer o elogio do inventor Stephenson.

Já se avista Mataró, engalanada, e quando menos se julga, o comboio pára diante da estação, por entre ovações clamorosas. Exausta, vencida pelo peso dos anos, esgotada por tantas correrias, a locomotiva verde chega pela última vez a Mataró, com a satisfação de ter cumprido o seu dever, durante o largo período de um século. Chovem flores, agitam-se lenços, estralejam fo-

guetes, ouvem-se músicas — apoteose triunfal àquela locomotiva velhinha que, pela vez última, fez a viagem de Barcelona a Mataró!

A ovação que recebe, representa o justo prémio dum trabalho árduo em cem anos de existência, e quando a minúscula locomotiva verde olha para o lado, e vê chegar o novo comboio eléctrico, adivinha-se o seu descontentamento por aquela manifestação de ingratidão, que, embora denuncie progresso, a vai deslocar da linha por onde andou durante tanto tempo...

Todas as atenções se voltam então para o novo comboio eléctrico, — que é benzido por um prelado, na presença do representante do Chefe de Estado.

Ouve-se o hino nacional, soltam-se vivas, ressoam aplausos. O ministro das Obras Públicas, general Fernandez Ladreda, recebidos os cumprimentos oficiais, avança pela multidão e encaminha-se para uma praça próxima.

É dia grande, tão grande, que toda a população veio para a rua, com o fim de assistir ao descerramento do monumento a D. Miguel Biada y Buñol, filho de Mataró, a cuja iniciativa e tenacidade se deve o primeiro caminho de ferro espanhol.

Cem anos depois, o ministro das Obras Públicas, general Fernandez Ladreda, rodeado de representantes das empresas ferroviárias de toda a Europa, recorda o esforço, a coragem, a audácia daquele catalão sonhador e, quando descerra a inscrição com

o seu nome glorioso, dansam pombos no ar, ao som do hino nacional e de ovações retumbantes.

Ao fim da tarde, regressa a Barcelona o velho comboio centenário. A locomotiva verde, com louvável esforço, faz a sua última viagem, recordando os carris e travessas por onde não passará mais... Aquele comboio pequenino, com pessoas respeitáveis de chapéu fino e sobrecasca, militares aprumados com capacetes brilhantes, velhas amas com crianças ao colo, figurinhas gentis com saias de balão, tão leves, tão delicadas, que parecem feitas de porcelana, é agora uma saudade, uma evocação.

E enquanto a locomotiva sopra pela terra catalã, enquanto o penacho de fumo forma espirais caprichosas, os passageiros, alegres e contentes como há cem anos, cantam os versos que a musa popular inventou e que as figuras galantes dos saudosos tempos do romantismo escreviam, comovidamente, nos leques das suas bem amadas:

*«Entre los inventos mil
ninguno hay tan portentoso
como el del ferrocarril».*

*«Tan rapido como el viento
te lleva hasta Mataró
el carril, en un momento».*

*«Jamás tal cosa se vió:
el comer en Barcelona
y el cenar en Mataró».*



Medalha comemorativa do 1.º Centenário dos Caminhos de Ferro Espanhóis

Adoração dos Pastores

Pelo MESTRE DO RETÁBULO DE SANTOS-O-NOVO

O quadro que hoje reproduzimos, intitula-se «Adoração dos Pastores» e foi pintado pelo Mestre do Retábulo de Santos-o-Novo, no segundo terço do século XVI.

A Virgem, ajoelhada, levanta a toalha que envolve o Menino. Jesus está deitado num berço tosco de madeira, coberto com palhas. Rodeiam-no os pastores, um dos quais está de pé e tem junto de si um cão.

Atrás da Virgem, vê-se S. José. A direita, num estábulo, estão a jumenta e a vaca, e no chão, um fogareiro de barro com uma caçarola em cima, e um púcaro.

A esquerda, numa nesga de paisagens, divisam-se os anjos anunciando a Boa Nova aos pastores.

O Prof. Dr. Reynaldo dos Santos, ilustre crítico de arte, aproxima este retábulo dos quadros da Igreja de S. João, de Tomar e dos painéis da Misericórdia de Abrantes. As tábuas vieram, segundo registos antigos, do Convento de Santos-o-Novo.

Este mosteiro, que foi das Comendadeiras de Santos, da Ordem de S. Tiago, foi transferido de Santos-o-Velho para o sítio de Santa Apolónia, onde ainda existe o grandioso edifício.

O retábulo «Adoração dos Pastores», que tem as dimensões de 1.355×1.215 , pertence às colecções do Museu Nacional de Arte Antiga, de Lisboa, dirigido proficientemente pelo Sr. Dr. Jodo Couto. Ao seu espírito gentilíssimo fica o «Boletim da C. P.» de-

vendo a cedência da fotografia do precioso retábulo, cuja reprodução enriquece as páginas do número de Natal, da nossa revista.

O Museu Nacional de Arte Antiga, mais conhecido por Museu das Janelas Verdes, constitui uma das primeiras curiosidades de Lisboa. Bastariam os célebres «Painéis de S. Vicente», de Nuno Gonçalves, para lhe dar celebridade.

No Ano dos Centenários, o Museu Nacional de Arte Antiga foi ampliado, tornando-se digno duma capital europeia, não só pelas magníficas instalações que possui, mas pelas preciosas colecções de pinturas, tapeçaria, cerâmica, escultura, mobiliário e ourivesaria que guarnecem as suas salas.

Não são sómente as peças de pintura portuguesa primitiva que lhe dão categoria, mas os trabalhos de Mestres como Domingos António de Sequeira, Francisco Vieira de Matos e Francisco Vieira, mais conhecido também por Vieira Portuense.

A colecção de pinturas estrangeiras oferece também grande interesse, pois tem obras notáveis assinadas por Alberto Dürer, Charles Antoine Coypel, David Teniers, Claudio Vernet, Pierre Antoine Quillard, Jean Baptiste Pillement e António Van Dyck.

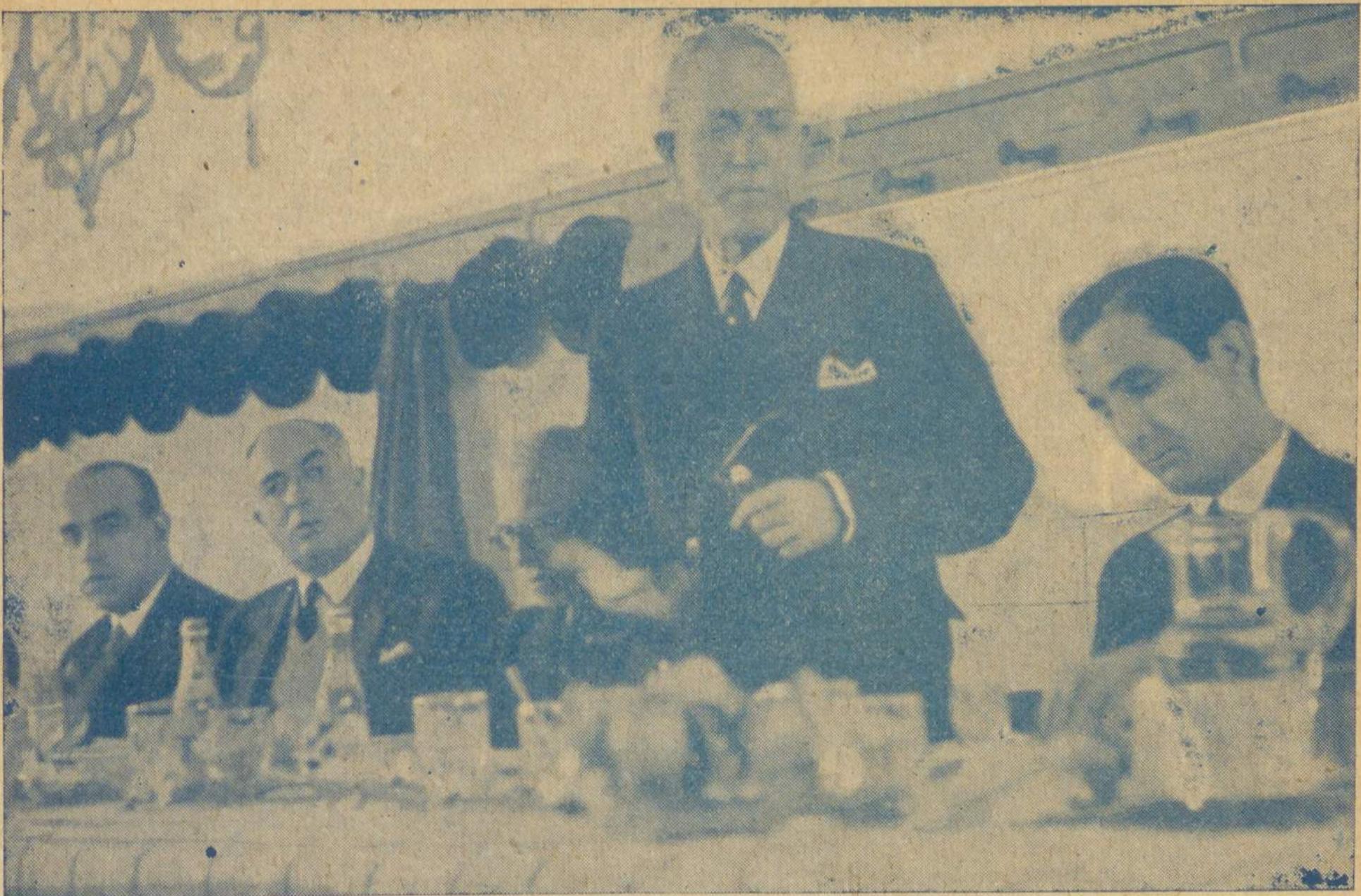
A representação dos mestres espanhóis é bastante valiosa, pois reune obras de alguns dos mais célebres pintores do país vizinho, como Bartolomeu Murillo, Francisco Zurbaran, Clemente Sanchez e José Ribera.



Adoração dos Pastores

PINTURA DO
MESTRE DE SANTOS-O-NOVO

MUSEU NACIONAL
DE ARTE ANTIGA



O sr. Fausto Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração, ladeado pelos srs. Administradores, General Raúl Esteves e engº Leite Pinto, Presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz e Director Geral, Engº Espregueira Mendes

A OBRA SOCIAL DA C. P.

Foi inaugurada uma cantina para ferroviários na Figueira da Foz

Aobra que a C. P. vem realizando há anos, no campo social, pode considerar-se notável e, por isso mesmo, digna do apreço de todos os ferroviários portugueses. Criando escolas, dispensários, sanatórios e bairros residenciais, o Conselho de Administração da C. P. tem prestado assinalados serviços aos trabalhadores do caminho de ferro.

Não são sómente as escolas, os bairros, os sanatórios e os dispensários, que fazem parte da obra social da C. P. A assistência médica permanente, a instituição de Caixas de Reformas e Pensões, os Armazéns de Viveres e Colónias de Férias para os filhos dos agentes, constituem peças importantes dumha obra que tem sido aperfeiçoada e enriquecida nos últimos tempos.

As cantinas para o pessoal, criadas nos

principais centros ferroviários, como Barreiro, Campanhã e Entroncamento, devem ser integradas no plano da obra assistencial realizada pela C. P., podendo afirmar-se que prestam valioso auxílio aos empregados dos escritórios e oficinas.

No decorrer do ano, entendeu a nossa Administração dever alargar a sua acção, neste campo, a outros centros ferroviários, e, dentro dum programa estabelecido, inaugurou cantinas na Calçada do Duque e Santa Apolónia, em Lisboa, onde já hoje são servidos directamente cerca de mil e quinhentos almoços, pelo reduzido preço de Esc. 2\$70, por refeição.

Chegou agora a vez à Figueira da Foz, um dos centros ferroviários mais importantes do país, onde, em 15 de Novembro, foi inaugurada mais uma cantina, com ma-

terial completamente novo, destinada a servir 200 almoços, diariamente. As paredes foram decoradas com bom gosto pelo desenhador das oficinas, Sr. Rogério Reinaud.

Por esse motivo, deslocaram-se à Figueira da Foz os Srs. Fausto de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração; General Raúl Esteves e Eng. Leite Pinto, Administradores; e Eng. Espregueira Mendes, Director Geral.

No almôço tomaram parte cerca de trezentas pessoas, entre as quais se contavam o Presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz, Sr. Dr. Álvaro Malafaia; Dr. Augusto Coimbra, representante do Delegado do Instituto Nacional de Trabalho em Coimbra, e muitos funcionários superiores da Companhia.

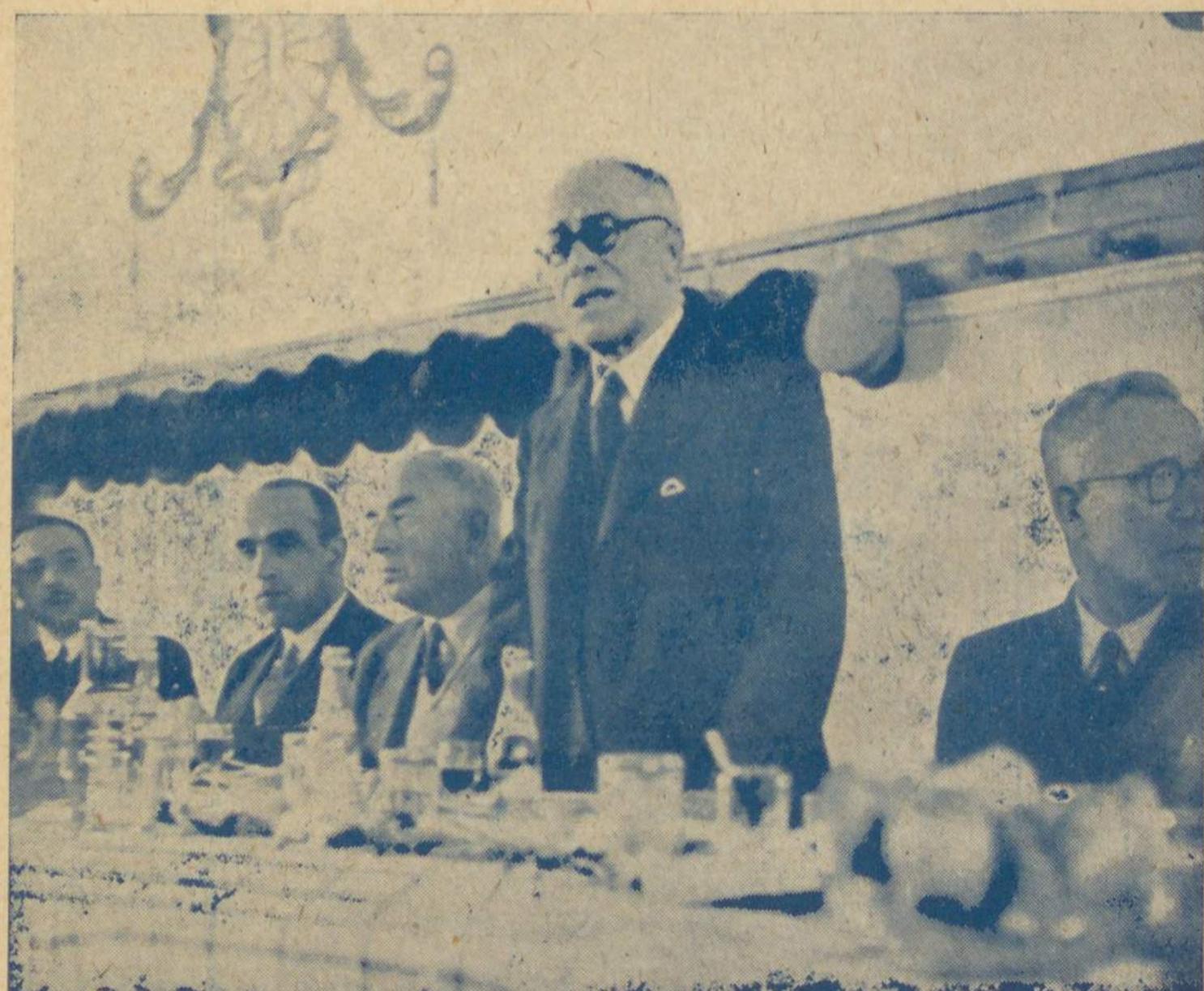
O almoço decorreu com grande animação, tendo no final pronunciado algumas palavras, os Srs. Fausto de Figueiredo e Raúl Esteves que, em nome do Conselho da Administração, saudaram os convidados, endereçando calorosas saudações a todos os ferroviários, afirmando que a Administração da Companhia nunca perde de vista a situação dos seus servidores e que, apesar das dificuldades conhecidas, é sempre seu propósito beneficiar os trabalhadores do caminho de ferro. É preocupação da Companhia não só fornecer os meios necessários ao sustento do seu pessoal, mas ainda os dos seus filhos, não esquecendo nunca o futuro da raça. Foi com esse propósito que, além da Colónia de Férias da Praia das Maçãs, há anos inaugurada, a C. P.

pensou na construção duma colónia de montanha, em Mangualde, auxiliando ainda todos os grupos desportivos e instituições culturais que têm sido criados nos principais centros ferroviários do país.

Depois de breves palavras do representante do Delegado do Instituto Nacional do Trabalho, de Coimbra, o Presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz, Sr. Dr. Álvaro Malafaia, saudou a Administração da Companhia, tecendo rasgado elogio à acção desenvolvida nos últimos tempos, especialmente com a aquisição de modernos meios de transporte que muito contribuirão para a prosperidade do país.

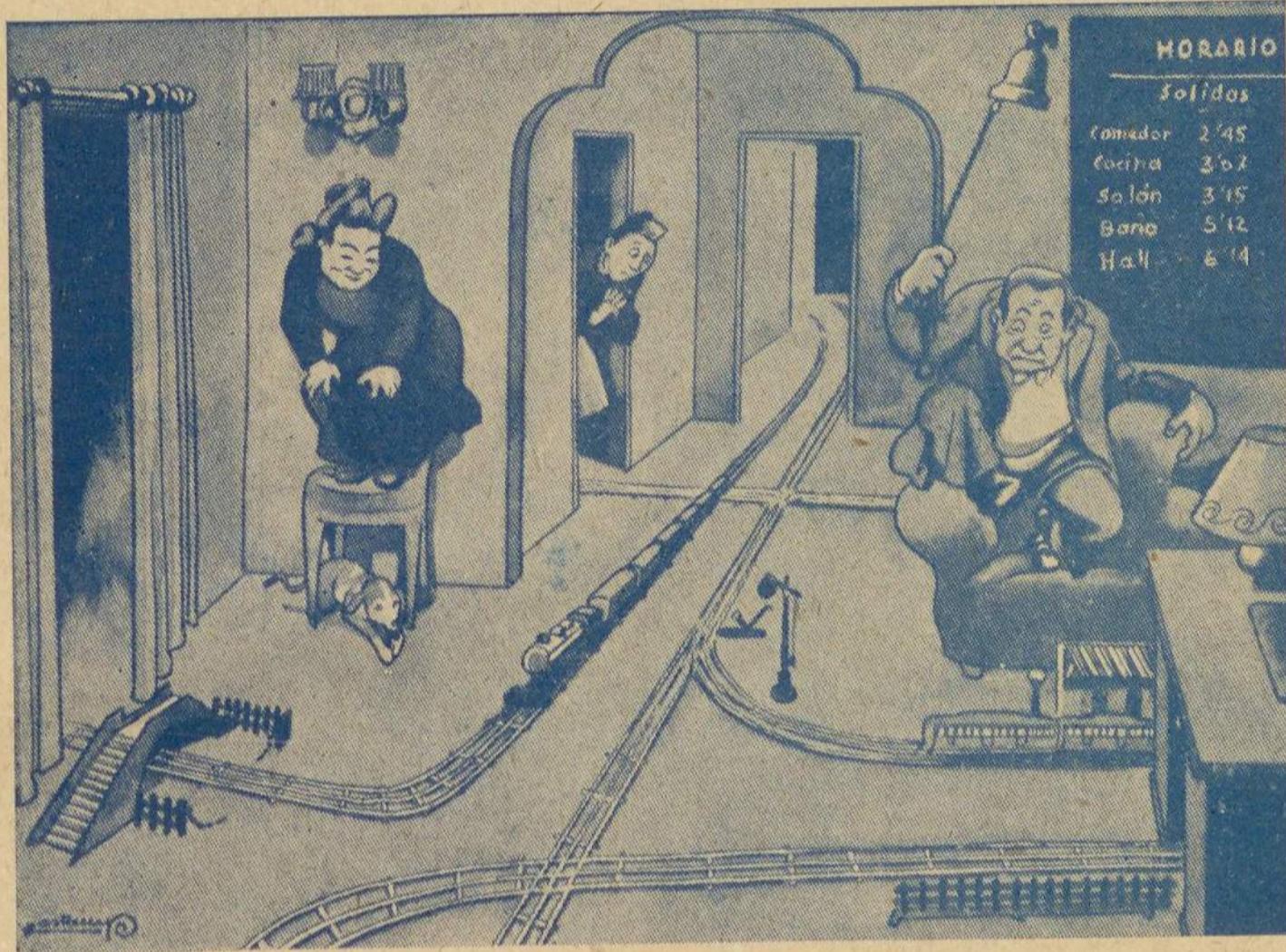
A terminar, o Sr. Augusto Queiroz, Presidente da Comissão Administrativa da nova cantina, dirigiu aos administradores presentes o agradecimento de todo o pessoal, mostrando, em palavras repassadas de sinceridade, a satisfação de todos os agentes da Figueira da Foz pela criação do novo melhoramento.

Com uma vibrante salva de palmas terminou a interessante festa ferroviária, que deixou a mais agradável impressão na assistência.

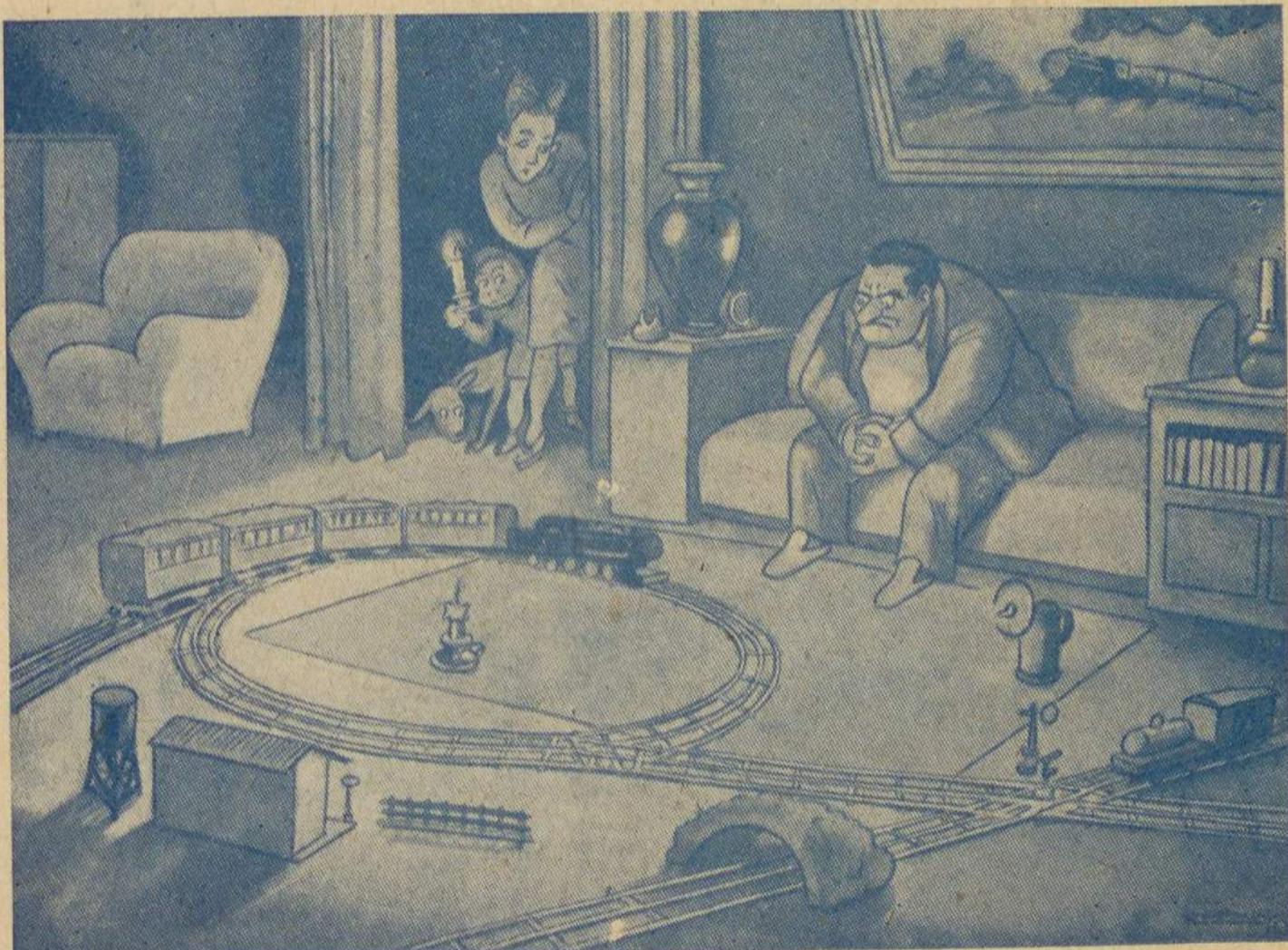


O Administrador, sr. General Raúl Esteves, discursando

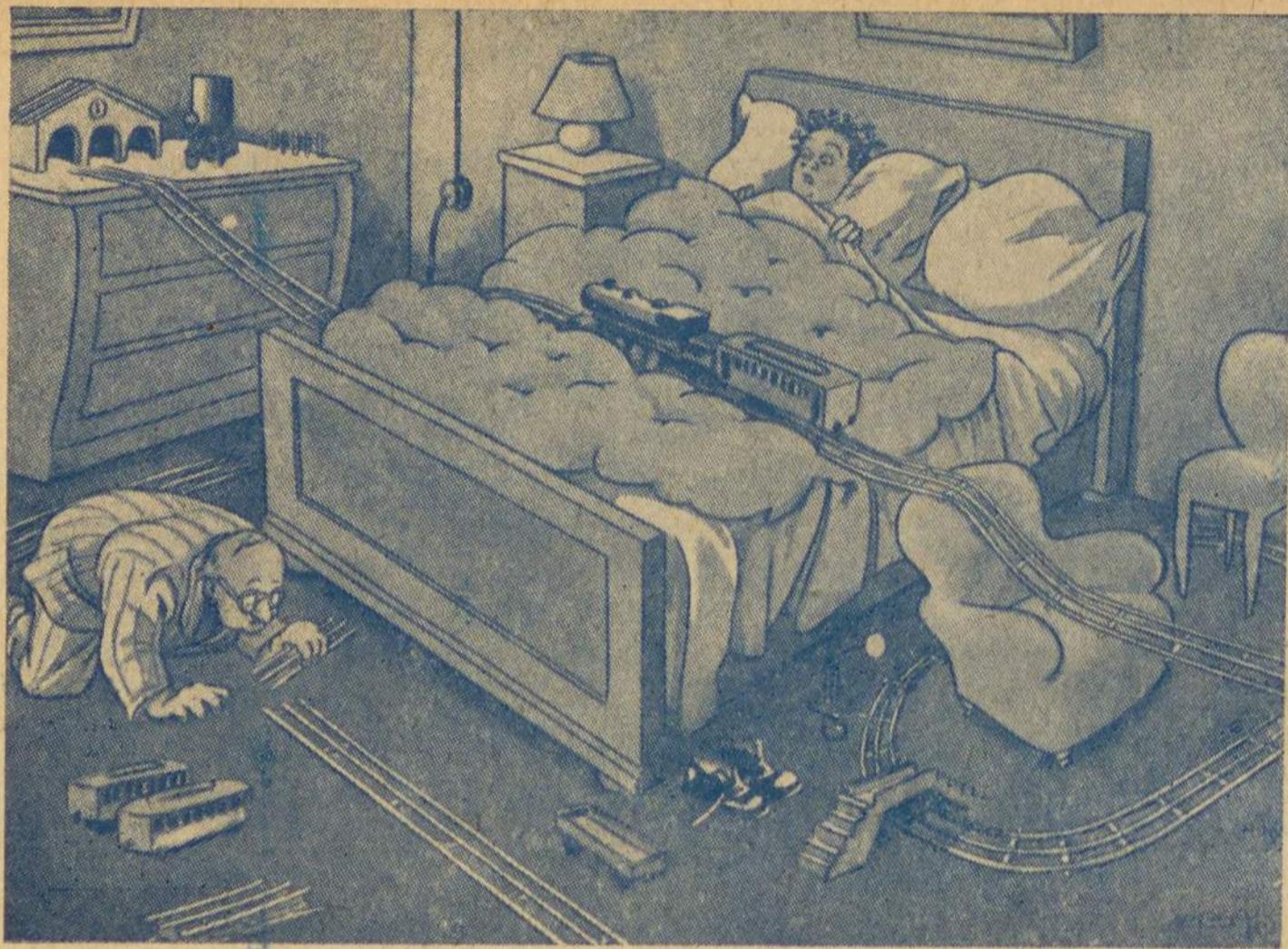
BOM HUMOR ESPANHOL



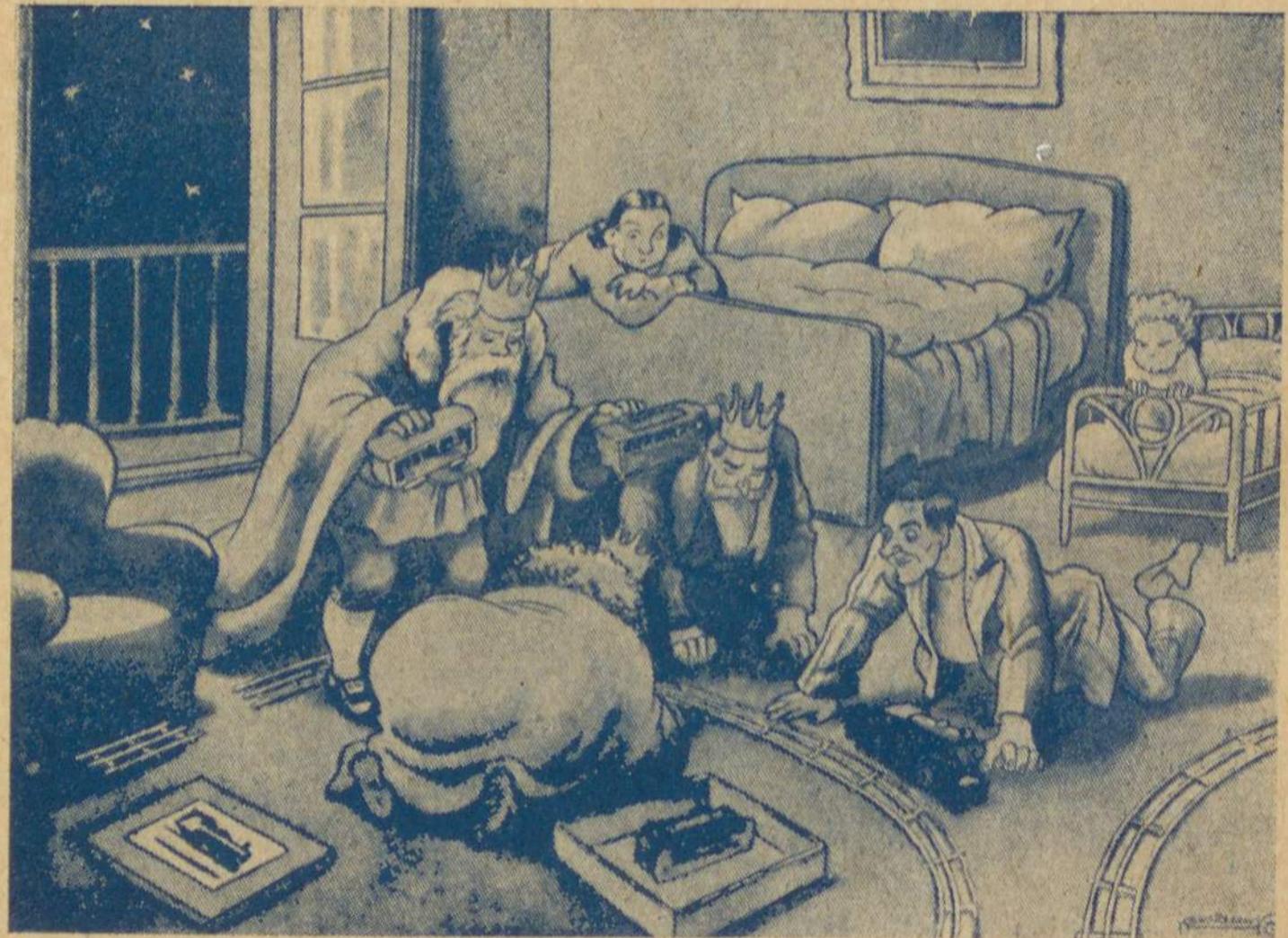
O LAR FERROVIÁRIO... — O dono da casa, apaixonado pelos comboios-miniatura, anuncia a partida de um expresso, enquanto a consorte, empoleirada num banco, rejubila por ver o seu lar transformado em grande estação ferroviária...



DIA DE RESTRIÇÕES... — Não há luz, mas como se torna indispensável fazer circular os comboios, lança mão de velas e gasómetros, pois não se esquece que é velho aficionado dos caminhos de ferro...



O PRIMEIRO COMBOIO DA MANHÃ... — Naquela noite, não dormiu a pensar no seu divertimento favorito. Aqui está como o quarto foi transformado em parque de manobras.



DIA DE REIS... — Os Reis Magos trouxeram ao lar um lindo presente, um comboio-miniatura. Não é um presente para as crianças, mas uma lembrança para os donos da casa...

LÁ POR FORA...

Espanha

O Serviço de Tráfego de Passageiros da «RENFE» editou uma magnífica publicação sobre as oficinas de viagens que, em número de 23, funcionam nas principais cidades de Espanha.

As oficinas de viagens da «RENFE», situadas nos lugares mais centrais de Madrid, Barcelona, Valência, Sevilha, Vigo, Granada e outras cidades, prestam já hoje valiosos serviços ao público, evitando-lhe a deslocação às estações para aquisição de bilhetes. Nestas oficinas prestam-se ainda informações, não só sobre os horários em vigor, mas de carácter turístico.

As instalações destas oficinas merecem referências especiais, pois em todas elas se nota acentuado cunho artístico, contribuindo, por isso mesmo, para o aformoseamento das povoações.

A publicação a que nos referimos honra as artes gráficas espanholas, pois dá-nos com desenhos e fotografias uma ideia clara do que valem as oficinas de viagem da «RENFE».

Está de parabens a Direcção Comercial da «RENFE» e o Serviço de Tráfego de Passageiros, a quem se deve a iniciativa de tão valiosa publicação que, sem favor, representa excelente colaboração prestada ao turismo do país vizinho.

França

O Boletim de *L'Amicale André Dírez*, publicado no mês de Outubro, refere-se largamente à viagem realizada a Portugal pelos ferroviários franceses.

As referências feitas a Portugal e, em especial, aos ferroviários portugueses, desvaneceu-nos profundamente.

No referido boletim, houve o cuidado de descrever, pormenoradamente, cada um dos dias passados em Portugal, não esquecendo nunca a referência elogiosa aos fer-

roviários que contribuiram para a realização de tão brilhante iniciativa.

As paisagens, os museus, os monumentos, tudo o que os ferroviários franceses viram e apreciaram durante oito dias no nosso país vem relatado com brilho e entusiasmo na publicação recebida.

O Boletim de *L'Amicale André Dírez* refere-se, de forma especial, ao Director Geral da C. P. Sr. Eng. Espregueira Mendes, ao Secretário Geral da Companhia, Eng. Branco Cabral, ao Subchefe de Divisão Eng. Constantino Cabral, ao representante da C. P. em Paris, L. M. Boirard e ao Dr. Francisco Molêdo.

Na publicação, fazem-se referências elogiosas ao Chefe de Serviço de Turismo e Publicidade, António Montês, que organizou o programa da excursão em Portugal, ao Subchefe de Serviço, Marcelino da Silva e ainda aos Inspectores Augusto Murta e Sanches de Miranda, que acompanharam em todo o percurso os camaradas franceses.

O Boletim da C. P. regista as agradáveis referências feitas a Portugal e aos ferroviários portugueses, e envia as suas saudações ao Sr. Emile Britschu, Presidente de *L'Amicale André Dírez*.

Itália

Os Serviços de Imprensa dos Caminhos de Ferro Italianos remeteu-nos uma interessantíssima publicação sobre o centenário da linha férrea Torino-Moncalieri, a comemorar este ano.

Impressa em bom papel, a publicação é enriquecida com magníficos desenhos sobre o acontecimento e vem acompanhada de sugestivas gravuras sobre os caminhos de ferro italianos.

Oportunamente nos referiremos mais detalhadamente às cerimónias que vão realizar-se em Torino, por motivo do centenário da citada linha.

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



José Gonçalves Vianês, amanuense na 1.ª circunscrição da exploração em Campanhã, salvou, com risco da própria vida, Maria Augusta Taveira, de 78 anos de idade, quando esta, distraídamente, atravessava as linhas da estação de Campanhã, no momento em que um comboio se aproximava. Por este motivo, foi publicado, em 15 de Outubro, o decreto emanado da Direcção Geral da Administração Política e Civil, no qual é concedida a José Gonçalves Vianês a medalha de prata, de mérito, filantropia e generosidade.



João Dionísio, subchefe do distrito n.º 135 da divisão de via e obras, encontrou na linha de Vendas Novas uma carteira, que, além doutros documentos, continha 4.000\$00 Esc. em notas do Banco de Portugal. Prontamente fez entrega do achado ao chefe da estação do Setil, o que merece louvores.



António Salgueiro, suplementar de via na 2.ª secção do serviço de conservação de via e obras, encontrou na linha de Vendas Novas um casaco de homem, que imediatamente entregou, acto que foi louvado pela Direcção Geral.



Jacinto Raposo, suplementar de via na 2.ª secção do serviço de conservação de via e obras, quando regressava do serviço com o seu colega António Salgueiro, encontrou na linha um casaco para homem, que logo entregou, gesto que foi louvado pela Direcção Geral.



José Mendes Pereira, servente na estação de Lisboa R., encontrou, no dia 9 de Agosto, a importância de Esc. 100\$00, que imediatamente entregou ao chefe da estação, acto que merece registo.



Adelino das Neves, carregador na estação de Albergaria, encontrou numa retrete da estação de Ermidas-Sado, um anel de ouro, que entregou ao chefe da estação, o que merece louvor.



António Martins Afonso, fiel principal da estação de Lisboa P., encontrou abandonado um casaco com uma carteira que, além de vários documentos, continha a importância de Esc. 621\$00, que imediatamente entregou ao chefe da estação, o que merece registo.



Manuel da Costa Ferreira, chefe da revisão no Barreiro, encontrou nas oficinas do Barreiro uma nota de 20\$00 Esc. que imediatamente entregou no escritório da 1.ª circunscrição.



Pedro Alves Elias, maquinista de 3.^a classe no depósito do Entrancamento, conseguiu evitar, mercê da acção desenvolvida, a colisão entre dois comboios na estação de Albergaria, no dia 15 de Dezembro de 1947. Foi louvado pela Direcção Geral e gratificado com a importância de 800\$00.



Joaquim Pinto dos Santos, fogueiro de 1.^a classe no depósito do Barreiro, encontrou, na plataforma de passageiros, um relógio de pulso, que logo entregou ao chefe da estação.



Augusto Rodrigues de Almeida Júnior, viajando numa carruagem de 2.^a classe do comboio 18, de Outubro, encontrou uma gabardine, que entregou ao chefe da estação de Lisboa-R.



Augusto Messias Barral, revisor de 3.^a classe da 5.^a circunscrição, encontrou numa carruagem do comboio 51, de 29 de Agosto, um porta-moedas com a importância de Esc. 21\$20, que entregou ao chefe da estação do Porto.



António Gomes Botelho Matos Júnior, revisor de 1.^a classe da 1.^a circunscrição, encontrou no comboio n.^o 1515 de 2 de Setembro, um alfinete de ouro, que depois entregou ao chefe da estação do Porto.

Mário Tavares Nogueira, revisor de material de 2.^a classe, no Barreiro, encontrou no comboio 985, de 11 de Agosto, um porte-moedas com a importância de 107\$90, que entregou prontamente ao revisor do comboio.



Augusto Gomes Nóbrega, condutor de carruagens da revisão de Campolide, encontrou numa das carruagens do comboio 605 de 12 de Setembro, um relógio de pulso, que entregou ao revisor de material, em Monsão.



António de Oliveira, contramestre de electricistas de 1.^a classe, do serviço de telecomunicação da divisão de exploração, encontrou numa automotora, na estação de Mirandela, uma nota de Esc. 100\$00, que imediatamente entregou ao chefe da estação.



Joaquim Silva da Rocha Gonçalves, aspirante encarregado do apeadeiro de S. Tiago de Riba Ul, encontrou na plataforma de passageiros uma saca com a quantia de Esc. 100\$00, que entregou ao seu possuidor, depois deste provar pertencer-lhe.



António Monteiro Feijão, revisor de 2.^a classe da 6.^a circunscrição, encontrou numa carruagem do comboio 903, de 6 de Setembro, um porta-moedas com a importância de 41\$40 e outros objectos de valor, que entregou ao chefe da estação de Vila Real de Santo António.



NOMEAÇÕES

Subinspector : Francisco da Costa Brandão Júnior.

Limpadores : António Aires Rodrigues, José dos Santos, Agostinho Vilela, José Miranda Carvalho, Francisco António Miguel, José Senhorinho Vitor, Aníbal Martins, Josué Alves, Abílio Tomás, Joaquim Sousa Martins, João Correia da Costa, Joaquim Raimundo Silva, Manuel António Borda de Água, Evaristo Santos Meirim, Manuel Maria Francisco Silva, Manuel Marques, Manuel Gameiro Júnior, António Dias Júnior, António Joaquim da Conceição, Vences Belejo Claudino, Joaquim Correia Afonso, João Tomé Marques, João Vicente Medrões, António Crespo da Luz, José Rodrigues Pereira, Manuel Lapo, José Augusto da Silva, João Albano da Silva Borges, José Vicente dos Santos, António Carlos Comprido, Alípio Pereira Manano, Azul Félix Pimentel, Fernando Soares Ferreira, Alexandre Azevedo, Derozel Pires Filipe, Manuel Pimpão de Oliveira, José Domingos Abreu, Firmino Baia Cascalheira, Modesto Manuel Silvestre, António João, Francisco Teodósio Neves, Armando Alves, Manuel Gonçalves, José Pedro Leal, Manuel Simão da Silva, Eduardo Velhinho Sousa, Modesto Guerreiro Viegas, Celestino da Costa, José Encarnação Gil, Manuel Gonçalves, José Ferreira da Mota, José Dias, Adelino Assunção Arvelos, Cândido da Silva Miranda, Justino dos Reis, Joaquim Teixeira, Silvério Pereira Regadas, António Gomes, Eduardo Barbosa, Joaquim Martins Damião, António Guedes de Oliveira, Angelo Veríssimo de Figueiredo e Sá, Manuel Dantas Rodrigues, Ludgero de Azevedo Cabral, Cassiano da Silva, João Armando de Carvalho, Agostinho Moreira da Silva Ferreira, Albino Teixeira Guimarães, António Fernandes de Araújo, Joaquim de Magalhães, Agostinho Moreira, José Soares e Augusto Xavier.

Divisão de Exploração — Subinspectores Técnicos : António Quossa Ferreira da Costa e José Joaquim Seriz.

Empregados de 3.ª classe : Francisco Fernandes Angelo, Humberto Lourenço da Silva, Alfredo Brito Martins, João Pinheiro, Joaquim Monteiro e Francisco Cândido Guilherme de Almeida.

Guarda Fios de 2.ª classe : António Henrique Júnior.

Divisão Comercial — Bilheteiras de 3.ª classe : Maria Fernanda da Conceição Pinto de Oliveira, Rolinda Ilda Gouveia de Carvalho, Maria José Carias, Armando Canavilhas Lopes, Maria do Carmo Costa da Silva, Maria Elvira Gonçalves e Maria de Jesus Marques.

Empregados de 3.ª classe : Artur José da Silva, José Ferreira, Manuel Andrade Mourato Peliquito-Hostílio Florival Caleça, João Coelho Maurício, Francisco António Nascimento, Artur António Alves Ferreira Rodrigues, Joaquim António Gonçalves e João Rascão.

Divisão de Exploração — Capatazes de 1.ª classe : João Cardoso, José Francisco Silva Rosmaninho, Alfredo da Graça, Miguel Ferreira de Matos, Manuel de Sá Pereira, Bernardino da Costa Barbosa, Cândido Vieira, José Bernardo da Silva e Cipriano das Neves.

Capatazes de 2.ª classe : Augusto Ribeiro Camelo, João Gomes Cunha Dias, Braz Isidro dos Santos, Abílio Pinto, Joaquim Marques Andrade, Joaquim Baptista Ramos, Mário António Gonçalves e João da Costa.

Agulheiros de 1.ª classe : António Augusto Branquinho, António Santana, Joaquim dos Santos Silva, Joaquim Feliciano Ferreira, José Coelho Gonçalves, José Lopes, Agostinho António Domingues, Manuel da Silva, Joaquim Carlos e Manuel Antunes Viana.

Agulheiros de 2.ª classe : António Pegas, António Monteiro, Abílio da Cunha Bragança, João José, Adelino Fernandes Mata, António Maria Serrano, João Cabrita, Francisco Carvalho, António Joaquim Pinto de Barros, José André dos Santos, Josué da Silva, Alberto Celso da Silva Pereira, Manuel Rosário de Oliveira, António da Costa, Albano Mendes, Crispim Correia, Manuel Martins, Leonildo Correia, Augusto da Silva Araújo, Joaquim Gonçalves Vieira, Serafim Cabrita e Francisco Sequeira.

Agulheiros de 3.ª classe : António Fernandes Cerqueira, Manuel Silvério Ferraz, Clemente de Oliveira, Vitorino Lopes Ramos, Joaquim Beatriz, Manuel Farias Estevão, Manuel Joaquim Martins Vilaça, José Domingos, David Gonçalves Ferreira, Ernesto Pinto Moraes, Joaquim Monteiro, José Coelho Ferraz, João Ferreira, Manuel Luís Sabino, Emídio Gomes, Manuel Mendes Júnior, Armando Henriques, José Maia dos Santos, José do Carmo Simões, Manuel Gomes, Adelino Lopes Guia, António Martins, Fortunato José Rodrigues, António Francisco Estrompa, Joaquim dos Santos Silva, José Cabrita, António Monteiro Novais, Manuel Tomás, Alberto dos Reis Quintas, José da Cunha Bragança, José Pinto Monteiro, Artur Jaime de Sousa, Feliciano Maria Alves Laranjeira, José Gomes Beijós e António André Malveira.

Engatadores : João da Silva, António Ferreira Almeida, Manuel Nunes Pontes, José de Lemos, Armando Lourenço Teixeira, António Pinto, Hamilton Alberto Gouveia e José Francisco Murcela.

Porteiros : António Brito e Alexandre Miranda de Oliveira.

Guardas de P. N. : Francisco Gomes Gouveia e António Frade Agulha.

Serventes de estação : Manuel Gomes Duque.

Guardas de estação : Manuel Torres Nogueira e Joaquim Teixeira Monteiro.

Conferentes : Manuel António Lopes, Luís Gonçalves, António da Conceição Ramos, José Sobreira, João Baptista, Eduardo Ribeiro, Joaquim da Silva Martins, João da Costa, António Ferreira, Manuel Pereira, António Fronteira, Francisco António Constantino, Dámaso dos Santos, Joaquim Matias Júnior, António Garizo, António Nunes, Francisco Madureira Barbosa, António Alves Pereira, Joaquim Pedro, Mário Rebelo, Raúl da Graça Oliveira, Joaquim Teixeira Cerejo, Daniel Soares, Américo Augusto Marques, António Gonçalves da Silva, Abílio de Sousa, Álvaro Mendes Antunes, Joaquim Pereira Laureano, José Matos Xavier, José Ferreira de Sousa, Herculano da Silva, José Alves e António Ferreira.

Sumário

Centenário dos Caminhos de Ferro Espanhóis.

As comemorações centenárias dos Caminhos de Ferro Espanhóis assistiu uma delegação dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Um exemplo.

O caminho de ferro desde a sua origem ao primeiro comboio que circulou em Espanha, por A. M.

Naqueles tempos...

Cem anos de Caminho de Ferro.

Inauguração dos Caminhos de Ferro, antes do primeiro que circulou em Espanha.

Viagem de Barcelona a Mataró no primeiro comboio que circulou em Espanha, por António Montês.

Página de Arte: Adoração dos Pastores, pelo Mestre do Retábulo de Santos-o-Novo.

A obra social da C. P.

Bom humor espanhol.

Lá por fora...

Pessoal.