



BOLETIM DA CP

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 MONTÊS

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

Viagem presidencial ao Porto

O Chefe de Estado, sr. Marechal Óscar Carmona, realizou em 5 de Fevereiro uma viagem ao Porto, na qual utilizou um comboio especial, composto de quatro salões.

À saída de Entre-Campos, o sr. Marechal Óscar Carmona teve afectuosa despedida, e apesar das paragens efectuadas em Entroncamento, Coimbra, Aveiro e Campanhã, o comboio presidencial chegou à tabela a Porto-S. Bento, tendo efectuado o percurso em 4 horas e quarenta minutos.

Acompanharam o sr. Presidente da República os ministros do Interior e Comunicações, respectivamente, srs. eng. Cancela de Abreu e coronel Gomes de Araújo.

Por parte da Companhia, seguiram no mesmo comboio o sr. Administrador eng. Leite Pinto, Director Geral, eng. Espregueira Mendes e eng. Júlio Santos, Sub-Chefe de Divisão de Exploração. A locomotiva foi tripulada pelos engs. Valentim Bravo e João Monteiro, da Divisão de Material e Tracção.

A viagem presidencial decorreu da melhor forma, não só pela qualidade de material, mas pela regularidade com que foi feita.

Na chegada à estação do Rossio, a composição foi muito admirada pelos milhares de pessoas que ocupavam as plataformas, sendo muito elogiada a «Diesel-Eléctrica» que rebocava o comboio, material moderníssimo que a assistência ainda não conhecia.

O «Boletim da C. P.», sempre com o desejo de arquivar nas suas páginas os acontecimentos ferroviários que se desenrolam no nosso país, não pode deixar de fazer referência à forma impecável como o pessoal se conduziu, nos dias em que circularam nas linhas férreas portuguesas algumas dezenas de comboios especiais.

A nossa capa de hoje representa o Chefe de Estado, sr. Marechal Carmona, à janela do comboio presidencial, no momento em que agradece a manifestação que lhe foi prestada em Entre-Campos, no momento da partida para o Porto.

Fardamento das guardas de P. N.

Por D. CAROLINA ALVES
Escrivã de 1.ª classe da Divisão de Via e Obras

«A NOSSA CASA» tem o prazer de participar a todas as guardas de P. N. que, dentro de algum tempo, lhes será distribuído gratuitamente fardamento de zuarte, enfeitado a linho sintético encarnado e algibeira bordada, conforme modelo que publicamos neste «Boletim».

Ir-se-ão fornecendo os tecidos dentro da medida do possível, para que, a pouco e pouco, se consiga realizar o completo fardamento de todas.

Com este melhoramento tem a Companhia em vista, não só beneficiar monetariamente as guardas, mas também proporcionar-lhes o ensejo de se poderem apresentar ao público decentemente



vestidas, causando-lhe assim uma boa impressão e contribuir para que mais facilmente se imponham e se façam respeitar, evitando as críticas desagradáveis com que por vezes são atingidas.

Por se tratar de pessoal feminino, escusado será recomendar que cada uma deverá caprichar em se apresentar com a sua farda o mais limpa e melhor conservada possível, para que em nada prejudique a boa intenção dos seus superiores, mostrando que soube compreender e cumprir conforme os seus desejos.

O modelo que se publica nesta página, mostra claramente como o mesmo será executado.

No entanto, para melhor esclarecimento, direi:

A saia será cortada em quatro panos a jeito com o comprimento de 15 cm. abaixo do joelho e duas barras de linho sintético encarnado da largura de 5 cm. cada.

A primeira das barras será colocada a uma distância de 10 cm. acima da extremidade da saia e a segunda a uma distância de 19 cm., o que equivale a um espaço de 4 cm. entre as duas barras. Abotoará à frente com cinco botões e terá duas algibeiras.

O cinto será de zuarte e abotoado com um botão.

O corpo será abotoado com três botões e levará três pregas no ombro cosidas por dentro com a profundidade de meio centímetro até à ponta e o comprimento de 12 cm.

No lado esquerdo será colocada uma algibeirinha-emblema que lhes será fornecida já bordada.

A gola e bandas serão executadas de linho sintético encarnado.

As mangas serão de tipo largo e apanhadas em baixo com um punho de linho sintético encarnado com a largura de 5 cm.

Completa este fardamento um lenço feito

também de zuarte com as medidas de 80 cm. \times 80 cm., que terá duas barrinhas em linho sintético encarnado com a largura de 2 cm. cada e que também lhes será fornecido já feito.

N. R.— *Há muito que o «Boletim da C.P.» não publicava esta secção, sempre útil às donas de casa e aos agentes do sexo feminino.*

Sob a orientação da Sr.^a D. Carolina Alves, escriturária de 1.^a classe da Divisão de Via e Obras, o «Boletim da C. P.» publica hoje um artigo sobre o novo fardamento das guardas de P. N., que vai ser distribuído nas linhas de Sintra, Minho, Braga, Leste até Santarém e arredores do Porto.

Dentro de semanas, vestirão o novo fardamento 280 guardas de P. N., das 1500 que existem nas linhas exploradas pela Companhia.

Ao publicarmos o artigo da Sr.^a D. Carolina Alves, o «Boletim da C. P.» endereça-lhe agradecimentos pela sua colaboração, que vão também para o autor do desenho, Carlos Bennedy, desenhador de 1.^a classe da Divisão de Via e Obras.

PUBLICAÇÕES

O «Boletim da C. P.» recebe mensalmente várias revistas e boletins, a quem envia a nossa publicação.

O «Boletim do Museu Nacional de Arte Antiga», a revista «Viagem», o «Boletim da Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho», a «Revista da Secção Brasileira do S. N. I.», o «Boletim da Junta da Província da Estremadura» e a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», são recebidos com regularidade, assim como algumas revistas da especialidade, com quem permutamos.

Dentre estas contam-se o «Boletim dos Caminhos de Ferro Suecos», as revistas «Ferroviários» e «Ferrocarriles e Tranvias», de Espanha, o «Boletim dos Caminhos de Ferro Federais da Suíça», o «Boletim da Union Pacific» da América do Norte, a revista brasileira «Ferroviário» e muitas outras publicações do género.

Porque muitas destas publicações podem ter interesse para os nossos leitores, o «Boletim da C. P.» facilita a sua leitura aos agentes que se lhe dirigirem nesse sentido.

O que pode desde já revelar-se

Notas compiladas pelo Eng.º TRISTÃO FERREIRA DE ALMEIDA
Subchefe de Divisão Adjunto à Direção Geral

SOB o título — O que pode desde já revelar-se — publicaram as Companhias de Caminhos de Ferro Ingleses e a London Transports um pequeno volume contando alguma coisa do que foi a grande e dura tarefa dos Caminhos de Ferro ingleses durante a última guerra; e porque, em verdade, é muitíssimo interessante o que ali se diz, sobretudo para ferroviários, na impossibilidade de o publicar todo no Boletim, resumidamente vamos referir alguns factos e indicar alguns números dos mais impressionantes ou expressivos que dele constam.

Em certo período da guerra, 20.000 ferroviários trabalharam em 35 oficinas do caminho de ferro produzindo armamento desde carros de combate a submarinos e canhões, trabalho que vinha já desde Junho de 1932 quando, a pedido do Ministério da Guerra, a L. M. S. Railway desenhou e começou a construir o seu primeiro carro de combate, no que foi seguida pelas outras Companhias, contando-se no fim por milhares dos vários tipos (Convenanters, Mathildas, Centaurs, Churchill,

Valentines, etc.) e por muitas centenas de milhares as peças sobressalentes fabricadas nas diferentes oficinas ferroviárias.

Semelhantemente quanto a aviões em que começaram a trabalhar logo após a conferência de Munich de 1938, transformando os bombardeiros Blenheim em «caças» para que uma só oficina fez 1.475 pares de asas e em segredo tão bem guardados que raros dos seus operários viram o estranho espectáculo de fuselagens de aviões numa oficina de pintura de locomotivas. E foi assim que se construíram, às centenas de milhares, asas e peças várias para Hurricanes, Typhoons, Tempests, Spitfires, Catalinas, Tornados, Gladiators, etc., constituindo tal trabalho mais de 3/5 do trabalho de guerra das oficinas de caminhos de ferro e da London Transports, para o qual esta instalou oficinas em algumas desusadas passagens de estações do metropolitano.

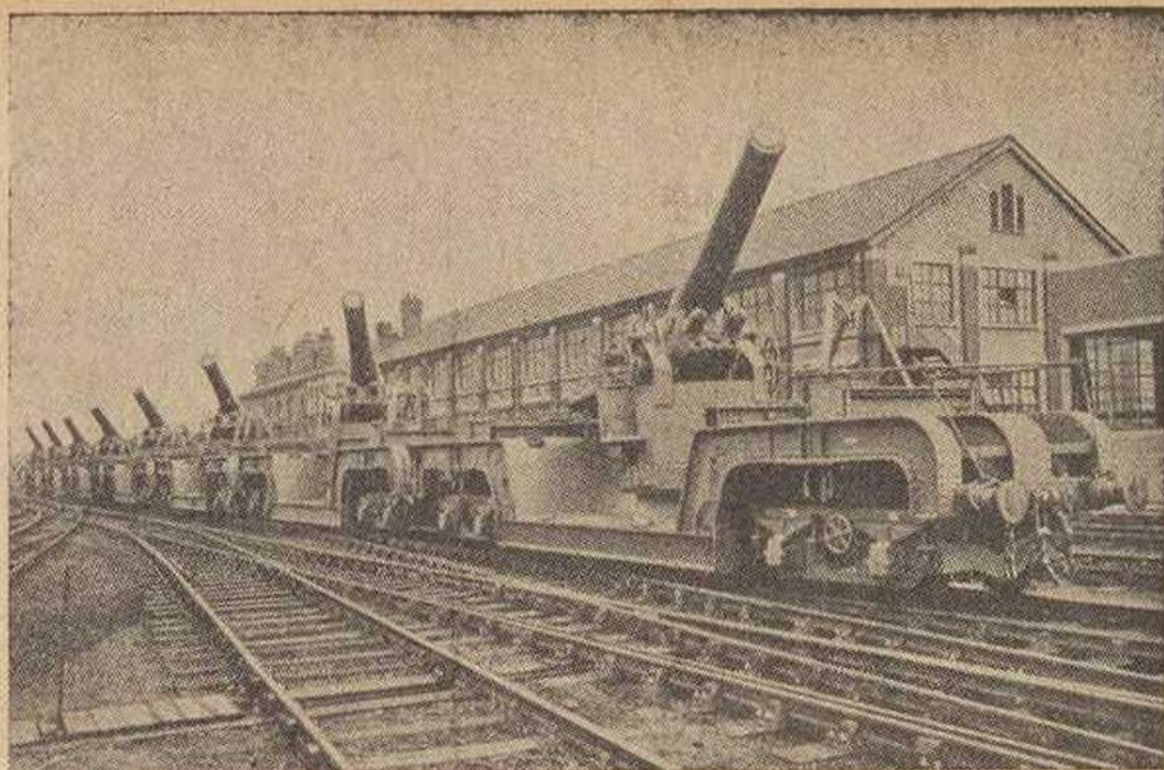
Pelo outono de 1940, quando aumentaram gravemente os estragos nos «caças», os Caminhos de Ferro e a London Transports foram chamados a prestar o seu auxílio ao máximo:

em curtíssimo tempo a G. W. R. fabricou 171.000 peças para «caças» Hurricanes e a London Transports cedeu 400 homens para trabalhos de urgência; e viu-se, por exemplo, um montador de freios de ar comprimido tornar-se rapidamente hábil reparador de torres de metralhadoras dos aviões. Mais de 3.000 aviões foram assim reparados só pela L. M. S. R..

Preocupados, embora, com o fabrico e reparação de carros de combate e aviões, nem por isso os Caminhos de Ferro dei-



Carro de combate desenhado e construído pela L. M. S. R.



Reparação e transformação de 86 grandes canhões «howitzers»

xaram de fazer outros importantes trabalhos em especial no angustioso ano de 1940 prevenindo a invasão. Assim, por exemplo, fizeram-se mais de 500.000 peças para canhões antiaéreos e grande número de canhões «Pom-Pom» e seus acessórios, 400 reparos para canhões navais e ainda, para canhões extra-rápidos de 13,7 polegadas destinados a «terra de ninguém», da costa oriental da Inglaterra.

E mais ainda: 500 armões para peças de campanha, 60.000 coronhas para espingardas, 1850 eixos e freios para aquelas peças, reparação e transformação de 86 grandes canhões «howitzus», 205.000 peças sobressalentes para canhões de 20 mm. para avião (em que se utilizaram 3.000 toneladas de aço), 37.000 aparelhos de pontaria, 2.190 cabines para radiolocalização, 75 vagões com rampa para carregarem carros de combate, 100 vagões tanques para petróleo, 21.865 dispositivos rápidos para baragem contra aviões, 125 projectores para defesa antiaérea e 125.000 peças para preditores de avião; adaptação de 48 vagões O e 16 locomotivas-tenders para com este material formar 12 comboios blindados, preparação de milhares de carris para defesa contra carros de combate, adaptação de 677 camiões e carros blindados armados com metralhadoras a que chamaram «armadillas», etc., etc..

Fabricaram também bombas para aviões de que as primeiras 12 foram acabadas em poucos dias como pediu o Ministério respectivo e foram experimentadas, com bom resultado, sobre Essen. Eram de 1.000 e 2.000 quilos; às

quais foram dados nomes de políticos em evidência na Alemanha, quando da última guerra.

Em 1941 destaca-se como trabalho de maior importância, este da própria especialidade, a construção de vagões para a Pérsia: nada menos de 1.600 foram construídos de Setembro de 1941 até Janeiro seguinte. O trabalho foi feito, em especial por 600 homens e mulheres na Oficina de Ashford da S. R. com ajuda de operários das outras Companhias na melhor conjugação de esforços.

Com os vagões iam numerosas peças sobressalentes e foram embalados e embarcados em lotes de 10, tudo de tal modo disposto e preparado para facilidade de descarga e montagem na Pérsia que se gastaram apenas 45 m com cada vagão.

Outros materiais de guerra pedidos aos Ca-



Adaptação de vagão O e locomotivas improvisando 12 comboios blindados

minhos de Ferro deram as primeiras indicações do que ia seguir-se e que se começava a preparar: o desembarque no continente europeu.

Conta-se por milhares, dezenas ou centenas de milhares o que desde 1941 se fez com esse fim: pontes, jangadas, barcos para desembarque, carros de artilharia em especial anti-carros, guindastes móveis, carrinhos para bombas pesadas, "bogies" para vagões de grande tonelagem, forjas portáteis, peças para minas marítimas, superestrutura para submarinos de 2 homens, etc., etc., e peças sobressalentes para tudo isto que foi fabricado nas oficinas dos Caminhos de Ferro pelos ferroviários.

Quanto a munições propriamente ditas, também os Caminhos de Ferro as fabricaram em grandes quantidades, bombas para aviões e granadas para artilharia dos mais diversos tipos, desde 20 mm. até aos maiores calibres e pesos.

Foram milhares, centenas de milhar e até milhões, números astronómicos, que se fabricaram: a L. M. S. R. fabricou 21 milhões e a L. N. E. R. fabricou 34 milhões de granadas ou parte de granadas, trabalho em que esta Companhia teve inteiramente ocupadas algumas das suas oficinas.

* * *

Quase tudo o que fica dito se refere a trabalhos que o ferroviário não executa em tempo normal e que portanto começaram por exigir maior ou menor aprendizagem e adaptação do pessoal, circunstância esta que, entretanto, não impediu se alcançassem os magníficos resultados de que são índice seguro e significativo os números e factos que resumidamente se citaram.

E na sua própria e normal função — transportadores — como se comportaram os Caminhos de Ferro ingleses durante esses difíceis e terríveis tempos da guerra?

Alguns exemplos e números vão responder cabalmente a essa pergunta.

Houve que construir e montar inteiramente grandes fábricas de armamento e de tudo quanto era necessário para a guerra, algumas delas verdadeiras cidades, para as quais foi, em muitos casos, necessário construir ramais ferroviários e estradas maiores ou menores e novas estações para as servir.

Para construção de uma delas, no Sul da

Inglaterra e de que não pode ainda revelar-se o nome, subterrânea em grande parte e cuja construção e montagem demorou 35 meses, foram transportadas para a estação militar mais próxima, a algumas milhas, 145.000 tons. de materiais e daí em camiões de 4 e 5 T. até à fábrica tendo havido que resolver difíceis problemas. Durante os três anos de construção poderosos guindastes fizeram 20.000 lingadas e por um pequeno cais onde apenas cabiam 9 vagões e 5 camiões passaram nada menos de 496.018 toneladas, entre as quais 12 milhões de tijolos.

Tal fábrica ocupa uma área de 4 milhas quadradas, e é servida inteiramente por 58 milhas de estrada, 24 de caminho de ferro, 300 milhas de cabos eléctricos, 20 milhas de canos de água e 64 milhas de esgotos.

Trabalharam nas oficinas 37.000 homens e mulheres, a maior parte dos quais era necessário transportar todos os dias de e para suas casas, a princípio em 5 comboios especiais, número que, à medida que aumentava a produção e fabrico passou a 58; além disto em 864 carreiras feitas por 144 autocarros, eram transportados também milhares de passageiros por dia, tudo isto atingindo cerca 18 milhões de passageiros por ano.

Operários, matérias primas e produtos da fábrica davam centenas de toneladas por dia: cada 24 horas chegavam 64 vagões de matérias primas e 14 vagões de carvão e partiam 51 vagões com mortíferos produtos para a guerra.

Este é um exemplo de como nasceu e cresceu uma fábrica para a guerra; e, como esta, tantas outras a que os Caminhos de Ferro tiveram de atender e servir extraordinariamente. Além dos números já citados, pode ainda dizer-se que em certos períodos de tempo se fizeram 6.000 comboios especiais por semana só para operários e tudo com tal regularidade que apenas 1% desses comboios chegaram com mais de 10 minutos de atraso ao seu destino.

* * *

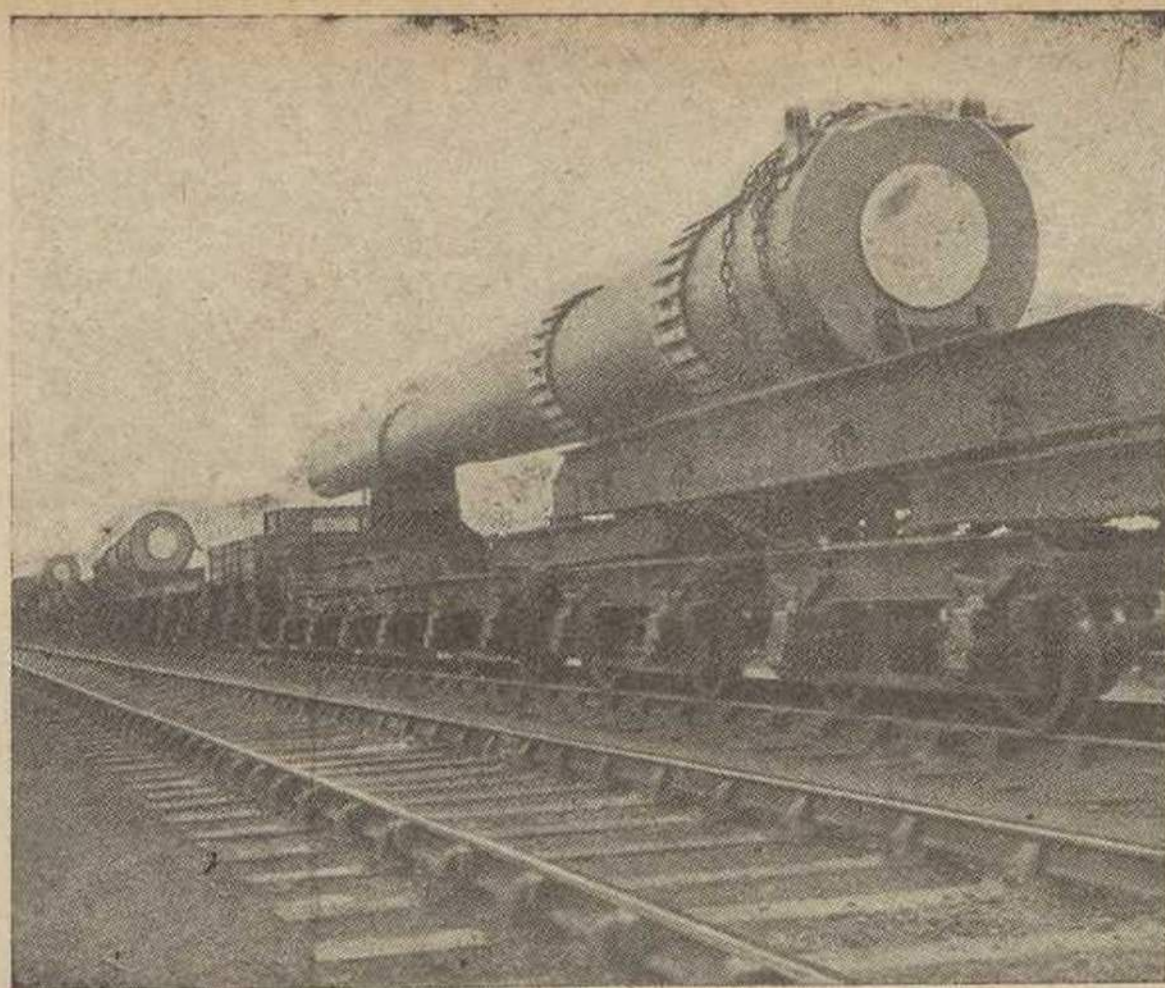
Antes da guerra tinham os caminhos de ferro ingleses preparado um certo número de comboios-ambulâncias, quer para serviço em Inglaterra quer fora, prevendo sobretudo bombardeamentos aéreos das grandes cidades e a consequente necessidade de fazer grandes evacuações de feridos ou até da população.



«PLENA VIA»

Foto de Acácio Eduardo Rodrigues, Maquinista
de 1.ª classe da Divisão de Material e Tracção

Concurso de Fotografia
do «Boletim da C.



...e diariamente partiram dessa fábrica 51 vagões com mortíferos produtos para a guerra...

Tudo isso foi desde logo posto à disposição do Ministério da Guerra, dando-se o caso de que 9 dos últimos preparados estavam para seguir para França quando se deu a retirada de Dunquerque.

Dezenas de comboios-ambulâncias foram organizados com carruagens-camas e restaurantes e muitos deles, resguardados em pontos determinados, estiveram sempre prontos a partir em um momento, quando necessários.

Para prestar serviço após raids aéreos, tinham os caminhos de ferro e a London Transports 139.600 agentes, homens e mulheres, especialmente instruídos para esse efeito.

Como precaução contra gases pode indicar-se: 626.339 máscaras, 669.500 capacetes de aço, 333.280 pares de botas de borracha, 205.925 fatos de oleado com 1.220 centros de limpeza para tudo isto.

Contra incêndios havia instruídos 307.500 agentes com 1.308 instrutores dispondo de 19 bombas pesadas, 320 grandes bombas, 659 mais leves e aproximadamente 25.000 bombas manuais e 10 comboios com 17

locomotivas, especialmente apetrechados contra fogos.

Um dos mais graves problemas que a London Transports teve de resolver foi precaver-se contra avarias graves, causadas por possíveis bombardeamentos aéreos, nos túneis do metropolitano de Londres situados próximo do rio Tamisa, pois se um destes túneis fosse arrombado daí resultariam inundações cujas consequências seriam tremendamente trágicas, tanto mais que alguns desses túneis estavam a ser utilizados como oficinas.

Foram montadas portas estanques isolando as secções onde poderiam dar-se tais avarias, portas com cerca de 10 toneladas de peso capazes de resistir à força de 800 toneladas e que podiam

ser fechadas electricamente em um minuto.

Para ocorrer à reparação da via após bombardeamentos aéreos havia numerosos comboios organizados em determinados pontos e preparados com materiais de todas as ordens para reparação de via, pontes, etc. trabalhos estes que atingiram proporções formidáveis. Basta citar como exemplo a Southern R. Sul da Inglaterra, ou seja a zona mais submetida a bombardeamentos; na reparação dos prejuízos causados por estes gastaram-se 35.500 metros cúbicos de aterros, 1904 toneladas de aço



Assim se trabalhava em reparação da via...

para longarinas de pontes, 650 toneladas de aço e 31.000 m³ de madeira para cavaletes e reforço de via e pontes.

Para cortar e dificultar as comunicações ao inimigo em caso de invasão, muitas pontes foram preparadas para demolição e tudo estudado de modo que a sua reparação, depois, não levasse mais de uma semana; em Agosto de 1940 havia, só na L. N. E. R., 108 pontes nestas condições entre as quais as famosas pontes de Forth e Tay.

Para o mesmo efeito tiveram também os caminhos de ferro de construir muitas defesas de acordo com as autoridades militares; só barreiras construíram mais de mil e quanto a fossos, basta citar um com cerca de 20 milhas paralelo a uma linha do L. N. E. R., feito por ferroviários, cerca de 300, em poucas semanas, e um outro formado quase completamente por um ramal de 27 milhas de extensão da mesma Companhia.

Por último, deve citar-se também ainda como prevenção contra a esperada invasão, organizaram-se batalhões de voluntários em que só de uma vez se inscreveram 99.000 ferroviários como «Local Defense Volunteers» (Voluntários para a defesa local) que depois se transformaram na «Home Guard» (Forças territoriais) subindo aquele número a 156.046 com que se constituíram 25 batalhões só de ferroviários e aproximadamente 300 companhias e pelotões — também só de ferroviários, mas incluídos em batalhões em que entravam outros voluntários não ferroviários.

* * *

Circunstâncias de ordem geográfica fizeram com que o desenvolvimento da guerra provocasse não poucas vezes graves dificuldades nos caminhos de ferro. Assim, por exemplo, a L. M. S. R. e a G. W. R., que serviam os portos da costa oeste, tiveram de resolver difíceis problemas de distribuição de material para atenderem aos combóios de navios que chegavam àqueles portos, irregular e incessantemente, com os mais diversos carregamentos que tinham de ser imediatamente transportados a diversos pontos de Inglaterra.

Semelhantemente a L. N. E. R. que serve a maioria das minas de carvão que tinha de levar a todos os pontos onde mais necessário era, em especial às fábricas de material de guerra; a evacuação de Dunquerque e, depois,

a invasão do continente foram das maiores dificuldades que teve a S. R., tanto mais que esta Companhia foi a que mais sofreu com bombardeamentos, em especial das bombas voadoras V 1.

Mas de todas essas dificuldades, a maior de todas, talvez, foi a que teve de resolver a L. N. E. R. por servir mais de 75 % dos aeródromos utilizados pelos bombardeiros, a começar pela sua construção e, depois, o seu regular e constante abastecimento.

No verão de 1942 estavam concluídos planos para construção desses inúmeros aeródromos destinados à ofensiva aérea sobre a Alemanha em escala que já mais se imaginara e para o que era e foi necessário transportar rapidamente imensas quantidades de materiais, problema tremendo que só foi possível resolver com o melhor entendimento e cooperação entre o caminho de ferro, Ministério do Ar e Royal Air Force.

Antes de mais nada foi necessário preparar para esse intenso serviço as pequenas estações da região, em geral apetrechadas para tráfego agrícola antes ali predominante, bastando dizer, para se ter uma ideia do que se passou, que em algumas estações o seu tráfego aumentou 36 vezes e que em 25 delas se construíram desvios para 1.500 vagões.

Os materiais mais usados na construção dos aeródromos eram cascalho ou alvenaria miúda, tijolos, brita, escórias e cimento.

Dos primeiros indicados, sobretudo, eram necessários enormes quantidades para a fundação de pistas dos aeródromos e então resolveu-se aproveitar para isso os detritos resultantes dos bombardeamentos alemães de Londres e outras cidades, o que constituía, de algum modo, reparadora justiça.

A corrente de transportes desses detritos desde Londres e outras cidades começou em Novembro de 1942 com 6 comboios por dia, número que depois passou a 9, transportando-se ao todo cerca de 750.000 toneladas em 1.700 combóios.

Em Julho de 1943 foi pedido aos caminhos de ferro o transporte de 14 milhões de tijolos e mais 3.000 T. de escórias por dia, durante 80 dias, para 60 dos maiores aeródromos e de modo que tudo estivesse feito para permitir a ofensiva no inverno que se aproximava, devendo notar-se que, ao mesmo tempo, tinham

de atender imediatamente ao transporte de produtos agrícolas após colheitas excepcionalmente abundantes, graças aos agricultores se terem esforçado o mais possível por corresponder ao apelo para produzir ao máximo os produtos alimentares de que a nação tanto carecia. Medidas excepcionais houve então que tomar, saltando sobre a burocracia, entre representantes dos C. de Ferro e dos Ministérios interessados: 6 locais foram escolhidos, e três dias depois dos primeiros reconhecimentos começaram os trabalhos e três semanas depois novos ramais ou desvios com suas estradas de acesso estavam concluídos, permitindo a descarga das 3.000 T. de escórias por dia, seguindo-se o mais que era pedido de modo que nos 12 meses seguintes não menos de 46.000 vagões com escórias e brita para os aeródromos ali foram descarregados.

O transporte de cimento constituiu segunda dificuldade, principalmente quando em 1943 o Ministério do Ar iniciou extenso programa para reforçar e aumentar as pistas de modo a poderem ser utilizados por bombardeiros muito mais pesados; em uma só estação foram descarregadas 800 T. de cimento por dia durante longos períodos. Tudo isto com a tremenda complicação de ter de se atender a que havia cimentos de várias qualidades destinados para fins especiais, o que levou a adoptar a solução de escolher determinadas estações de concentração, donde e dentro de certo raio de acção, era distribuído diariamente o cimento preciso.

Em resumo: cerca de 20 milhões de toneladas de materiais de construção foram transportados pelos Caminhos de Ferro para os aeródromos que então se fizeram ou ampliaram em Inglaterra.

Depois, os abastecimentos de combustíveis e bombas para esses aeródromos... Nos primeiros dias da guerra, a gasolina ia da costa oeste para a costa leste em vagões ou grupos de vagões pelos comboios ordinários; e em Março de 1940 já se pediram 24 comboios especiais, em Setembro 120 e no mesmo mês de 1943 nada menos de 908 comboios especiais para gasolina apesar de em Maio de 1941 se ter iniciado a construção do primeiro *pipe-line* de que se construíram 7 com 504 milhas. Neles se empregaram 47.000 T. de materiais, em especial, é claro, tubos de aço, muitos deles com 18 m. de comprimento, o que por vezes deu

origem a grandes dificuldades para se terem os vagões precisos e próprios, muito procurados para outros transportes e acontecendo ainda, por vezes, ter de se devolver tubos de aço sem revestimento para empregar outros com revestimento betuminoso para resistir em terrenos fortemente ácidos.

Constituiu verdadeiro «record» mundial a construção de alguns destes *pipe-lines*: um deles com 40 milhas de extensão foi construído em 36 dias. Por um outro, destinado a abastecer um grande número de aeródromos na região do L. N. E. R., passou o equivalente a 55.000 vagões-tanques, cerca de 2.400 comboios, nos 12 meses seguintes ao seu acabamento. E apesar destas enormes quantidades de gasolina levadas pelos «*pipe-lines*» era tal o consumo desse combustível que nos três meses seguintes ao dia D=6-6-44=invasão da França, não menos de 1 132 comboios com cerca de 454 milhões de litros seguiram para esses mesmos aeródromos.

Milhares de vagões carregados com bombas seguiam pelos comboios ordinários de mercadorias, até que com os grandes bombardeamentos se tornou necessário fazer comboios especiais e, mais ainda, com a chegada das forças americanas: só a L. M. S. R. transportou 300.000 toneladas de bombas dos portos de oeste para os respectivos aeródromos a leste.

Trabalhou-se de dia e de noite e dando o máximo esforço possível, chegando-se, em determinado local, a descarregar 5.000 toneladas de bombas em um só dia.

O que significava, para os caminhos de ferro, um raid de mil bombardeiros sobre a Alemanha? Nada menos de 28 comboios de gasolina e 8 de bombas; para os bombardeiros pesados americanos eram necessários 12 milhões de litros de gasolina, cerca de 650 vagões-tanques...

Para uma força de 500 «Fortalez»s voadoras, e 500 «Liberators» eram necessários 362 vagões de bombas...

Durante 1944 cerca de 927.000 toneladas de bombas foram despejadas sobre o inimigo, atingindo o máximo, em um só dia, de 10.300 toneladas pelo Comando de Bombardeiros.

* * *

«Overlord» com esta palavra foi designado



Para um «raid» de 1.000 bombardeiros — 650 vagões de gasolina...

todo o plano de invasão da Europa, de que se vão dar alguns números e referências.

A intervenção do Caminho de Ferro depois do que já atrás se disse, começou pelo transporte de milhares e milhares de soldados americanos desde os portos ingleses até aos locais de concentração, em comboios especiais, tantos que, por vezes, formavam verdadeira procissão e pedidos tão à pressa quē nem havia tempo para indicar marchas, brigadas de pessoal, locomotivas e carruagens...

Para isto houve também que ampliar pequenas e insignificantes estações do sul da Inglaterra, uma das quais se viu de repente com 14 milhas de linhas de desvios onde cabiam 2.500 vagões e outra, onde normalmente passava um comboio de mercadorias por dia, foi preparada e equipada para um trabalho contínuo, dia e noite, descarregar 1.000 vagões diariamente.

Para começo de deslocação das tropas e seus equipamentos desde os seus quartéis até aos pontos de concentração próximo dos portos do sul, fixou-se o dia 26-3-44 mas ao caminho de ferro foram concedidos apenas 2 meses para esse transporte, para o que se fizeram nesse curto tempo 24.459 comboios especiais; para aprovisionamentos e equipamento pesado, foram precisos mais 800 comboios e mais de 30.000 vagões, muitos deles carrega-

dos com carros de combate e outro material excedendo o «gabarit» e que teve de circular em especialíssimas condições. Pelos comboios regulares foram mais 6.000 vagões com material de guerra, para os quais foi recomendada especial atenção e prioridade tão bem compreendidas pelo pessoal que nem uma só carga perdeu o embarque...

À medida que o dia D se aproximava, o movimento de comboios especiais atingia o auge; nas 3 últimas semanas fizeram-se 9.679 comboios dos quais 3.636 em uma só semana e tudo isto sem prejuízo grave do serviço normal para toda a gente, e sem se notar tão grande transporte de material de guerra, porque a grande maioria dos

vagões iam cobertos com encerados daí resultando até a designação de «armada de encerados» que deram a todo aquele movimento.

Nas semanas que antecederam o dia D foi necessário acelerar o transporte de bombas para o que se fizeram 100 comboios especiais transportando 40.000 T. de bombas; e de tal modo se gastavam que foi dada ordem para esse transporte só ser preferido pelo que se destinava ao «Owerlord». Dos portos do Canal de Bristol fizeram-se para a costa oriental ou sul nada menos de 600 comboios especiais com 30.000 vagões, que carregaram 250.000 T. de bombas.

Forças norte-americanas, com meios próprios seus, trabalharam ininterruptamente durante 7 dias em alguns dos principais portos devendo citar-se o facto de num só dia terem descarregado e desembarcado 626 vagões.

O transporte de gasolina e lubrificantes, apesar do muito conduzido pelos «pipe-lines», teve também de ser intensificado em comboios especiais, bastando dizer-se que só «latas» de de 18 litros alcunhadas de «jerricans» foram transportadas 2 milhões delas em 4.000 vagões.

As 4 semanas que se seguiram ao dia D constituem o período de maior intensidade de serviço da história do Caminho de Ferro. Durante esse período fizeram-se 17.500 comboios especiais para transporte de tropas e seus

aprovisionamentos, mais 4.500 do que nas 4 semanas que precederam aquele dia, devendo dizer-se ainda que só para correspondência e encomendas se fizeram 113 comboios.

* * *

Às 4,21 horas, precisamente, de 13 de Junho de 1944, uma semana após o dia da invasão, caiu em Londres a primeira bomba voadora, a famosa V-1 — precursora do segundo ordálio, prova de fogo, a que Londres foi submetida — e que caiu sobre o viaduto de Grove Road com 4 linhas, da L. N. E. R. perto de Stratford, destruindo a metade norte para linhas locais e avariando a metade sul utilizada pelos comboios rápidos.

A reparação destes estragos começou às 9,30 do mesmo dia 13, depois de examinados pelo Ministro do Ar, com a entrada em acção de maçaricos oxi-acetilénicos e montagem de vigas de aço vindas de alguns pontos onde, como já se disse, se encontravam prontos a seguir a cada instante, materiais e comboios de socorro prevendo casos como este; colocados cavaletes de madeira, reduzindo o vão e sem prejudicar o movimento da via, tudo se fez de tal modo que às 19,45 do dia seguinte estava completa a reparação da parte norte e às 21,05 passava o primeiro comboio.

Atacou-se depois a metade sul que foi substituída por novas vigas de aço, suportadas por cavaletes, tudo isto sem suspender o tráfego que apenas tinha sido reduzido e de tal maneira que, pelas 19 horas de 16, o trabalho de reparação estava acabado e dada via livre nas 4 linhas que passam no viaduto.

Foi a S. R. que mais vezes foi atingida pelas bombas voadoras, quase tantas vezes como todas as outras companhias e a London Transports, assim:

S. R.	—	528
L. N. E. R.	—	226
L. P. T. B.	—	149
L. M. S. R.	—	126
G. W. R.	—	45

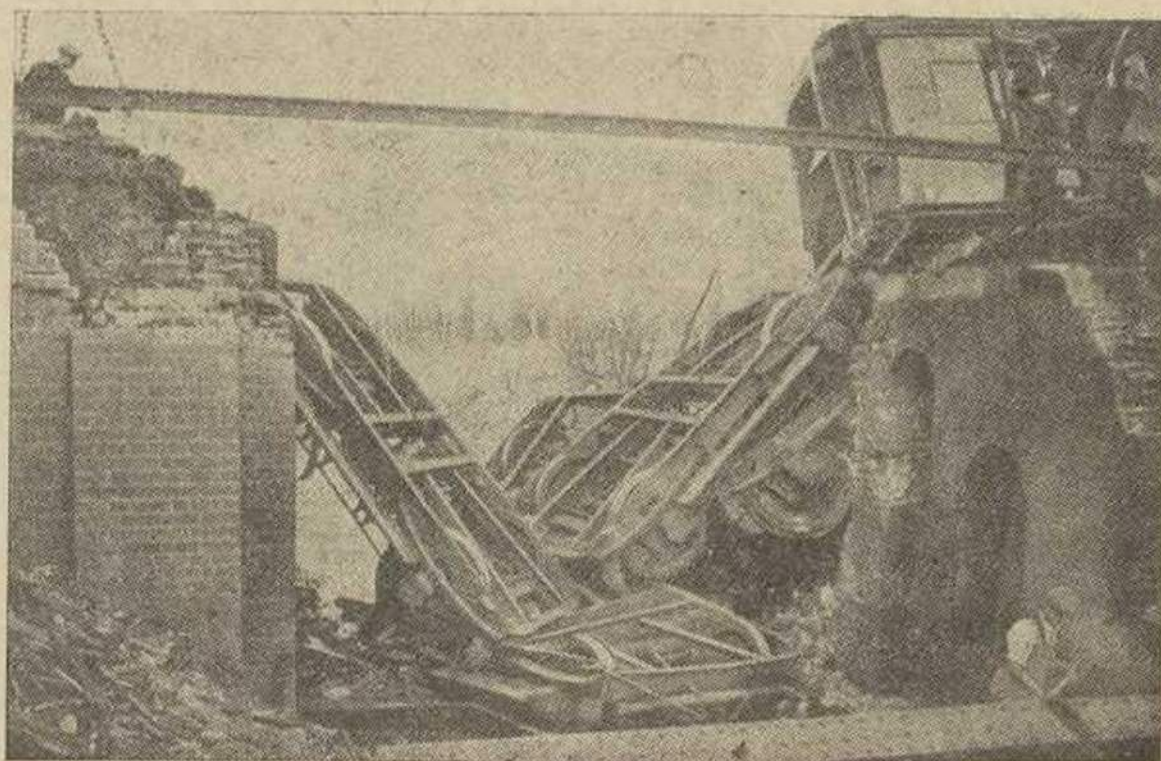
Um dos mais graves acidentes provocados pelas bombas voadoras deu-se precisamente na

S. R. Certa noite de Agosto, entre as estações de Bainham e Newington marchava um comboio expresso a cerca de 100 k/hora, quando um viaduto — sobre um caminho regional, 180 m. à frente do comboio — foi atingido por uma bomba voadora que caiu ali perto.

O maquinista viu a explosão, no mesmo instante aplicou os freios, mas sem poder deixar de atingir o viaduto que desabou quando a locomotiva, tender e carruagem da frente passaram sobre ele, daí resultando que a locomotiva e tender descarrilaram cerca de 30 m. adiante, as primeiras carruagens ficaram em ângulo recto com a via, a 3.^a atravessou-se... e no caminho ficaram amontoados os «bogies» das carruagens...

Oito mortos, entre os quais um assentador que no momento estava sobre o viaduto e 60 feridos graves, resultaram do acidente. Retirado o viaduto inutilizado foi substituído por outro provisório, com 2 vãos e longarinas de 15 m. e de tal modo que 66 horas após o acidente estava estabelecido o serviço nas duas vias.

De 13 de Junho a 31 de Agosto as bombas V 1 atingiram 1336 ferroviários em serviço, dos quais morreram 54 homens e mulheres e foram feridos 1.282. Muitas casas de habitação do pessoal foram destruídas, cuja reparação se conseguiu sempre com notável rapidez, apesar das dificuldades gerais, graças ao que chamaram «operações combinadas», bom entendimento de todos desde engenheiros até às brigadas de trabalho, pondo sempre, no entanto,



... no caminho ficavam amontoados os «bogies» das carruagens ...

o seu dever para com o público à frente das necessidades do pessoal.

Para terminar deve ainda fazer-se menção do papel que coube aos Caminhos de Ferro e à London Transports na tarefa de evacuação da população de Londres começada em Julho e acabada em 8 de Setembro.

Além de todo o mais serviço, normal ou extraordinário, que nessa mesma ocasião lhe era pedido, os Caminhos de Ferro tiveram de fazer 2.345 comboios especiais para transportar mulheres e crianças para o norte de Inglaterra e outras regiões mais tranquilas.

Desses comboios, aproximadamente 1/5 transportou cerca de 750.000 evacuados «oficial» ou «semi-oficialmente» — mães, crianças, velhos, doentes e inválidos — e os restantes levaram centenas de milhares de pessoas que deixaram Londres por sua própria iniciativa.

Serviços semelhantes competiram à London Transports e Metropolitano aos quais foram pedidos 424 comboios, a maior parte dos quais efectuados pela London Transports além do serviço especial de 4.797 autobuses e 363 carros eléctricos.

E enquanto tudo isto seguia para fora ou para longe de Londres, os Caminhos de Ferro transportavam para ali, vindos de variadíssimos pontos da Inglaterra, 65.800 abrigos Anderson e Morrison, destinados a proteger os londrinos que, apesar de tudo, ali ficavam e continuavam...

* * *

Os números e factos que acabam de ler-se, breve resumo do livro «It can now be revealed» merecem, quer-me parecer, pelo menos alguns breves comentários.

Em momento de emergência grave, quando se vê a iminência da guerra e a necessidade de urgentíssimamente recuperar o tempo perdido no fabrico de armamento e das mil coisas indispensáveis à guerra, o Governo inglês foi encontrar no Caminho de Ferro um preciosíssimo

auxiliar e cooperador. E tanto mais valioso e eficaz quanto é certo que a modelar organização dos seus serviços e a variedade e competência profissional dos seus engenheiros e agentes de todas as categorias e profissões lhe permitiram, primeiro uma adaptação extraordinariamente rápida para fabrico em grande de mil coisas até aí inteiramente estranhas às diferentes oficinas e ao pessoal ferroviário que, entretanto, as executou com pleno êxito e melhor rendimento; e, depois, logo que se tornou oportuno e necessário intensificar o trabalho próprio do Caminho de Ferro — transportar pessoas e coisas — dar inteira satisfação e inteiramente corresponder à formidável tarefa que lhe coube de movimentar tudo o que lhe foi exigido, quantas vezes nas mais difíceis, graves e até dramáticas condições.

Assim se verificou mais uma vez — e desta, parece, de maneira absolutamente iniludível e inegável — todo o incomparável valor do Caminho de Ferro que — destinado a duração indefinida, durar e perdurar, portanto e neces-



Obrigado, Caminhos de Ferro...

sariamente com as precisas e correspondentes segurança e largueza de instalação e meios de trabalho—realiza e, por assim dizer, *vive*, condições tão excepcionais, muito acima e além de qualquer outra indústria, que lhe dão possibilidade de adaptar-se rapidamente às mais estranhas, diversas e difíceis emergências com o mais completo êxito, em trabalhos que não eram dos seus habitualmente; e, na sua própria e especial função de transportador, atender e fazer face a formidável acréscimo de serviço nas mais difíceis e complicadas circunstâncias, como se vê do que atrás se diz, sempre com o mais completo êxito também.

Oxalá quem de direito tire desta lição as devidas e irrefragáveis ilações e ensinamentos.

* * *

Para terminar quero só fazer referência especial à fotografia que se vê na última página do livro «It can now be revealed»: é uma fotografia de Churchill apertando a mão a um maquinista, sobre a sua locomotiva e com o dístico — «Tkanks, Railways» — Obrigado, Caminhos de Ferro.

O conjunto, fotografia e palavras, na sua impressionante concisão não podia de facto ser mais expressivo para dar testemunho aos ferroviários ingleses que fizeram a guerra, do valor e mérito da sua acção, sem as quais não teria sido talvez possível a vitória alcançada tão duramente.

EXCURSÃO A FRANÇA dos ferroviários portugueses

N O número de Novembro último, o «Boletim da C. P.» lançou a iniciativa de levar a França uma excursão de ferroviários portugueses. A ideia teve o melhor acolhimento, e a prova é que, dentro de semanas, estavam inscritas cem pessoas para a excursão que, como informámos, inclui visitas a Paris e Versailles, ao Sul da França e aos castelos do Loire, situados numa das mais afamadas regiões turísticas da França.

Oportunamente, o «Boletim da C. P.» transmitirá aos agentes inscritos o programa e indicações sobre a viagem, informando-se desde já, que, por agora, não poderão ir a França mais de setenta ferroviários.

Quanto à data da realização desta excursão, está assente que a partida de Lisboa terá lugar na primeira quinzena de Junho, estando o «Boletim da C. P.» a tratar de facilidades de transporte nas linhas estrangeiras.

O Comissário Geral de Turismo Francês, conhecedor desta iniciativa do «Boletim da C. P.», ofereceu-nos espontaneamente a sua colaboração, dispondo-se a dispensar o melhor acolhimento aos ferroviários portugueses.

BOM HUMOR



— Agora é que a Companhia dos Caminhos de Ferro nos deu um bigode. Vão hoje inaugurar-se as novas carruagens suíças.

— E ainda bem que vieram as suíças, que as outras já tinham barbas.

(Do Diário de Notícias)

AS NOSSAS INICIATIVAS

O resultado do "Concurso de Fotografias"

COMO noticiámos, uma personalidade de grande relêvo na sociedade portuguesa entregou ao nosso Director uma esplêndida máquina fotográfica, que deliberou destinar a um concurso de fotografias do «Boletim da C. P.»

Nasceu, assim, a ideia de realizar este concurso, que despertou o maior interesse nos nossos assinantes. O Juri, composto pelo Director do Boletim, Eng. Espregueira Mendes, Artista Mário de Novais e Antonio Montês, chefe do Serviço de Turismo e Publicidade, reuniu no dia 1 de Fevereiro, para classificar as provas fotográficas recebidas.

Depois de se verificar que todos os concorrentes tinham cumprido as condições do concurso, procedeu-se à abertura dos envelopes, em número de 19, que tinham as seguintes divisas:

Luar A—Luar B—Luar C—Via Larga
—Áquila—Um furioso
—Aprendiz—Reis—I Konta
—Tobias—Cape Diam
—Xacôco—Estoril—Brio
—Petrônio—Eléctrico
—Mapa—o—Cruz—Naboli—Ares luna.

As fotografias apresentadas, em número de 68, foram então apreciadas pelo Juri, sendo apuradas 17; a classificação, em face dos trabalhos entregues, foi a seguinte:

1.º Prémio — Divisa «Áquila».

Abel Leite Pinto, Inspector Principal do Serviço de Turismo e Publicidade, pela apresentação da fotografia «Claustro do Museu Grão Vasco — Viseu».

2.º Prémio — Divisa «Brio».

João José de Brito Abrantes, Empregado de 1.ª classe dos Serviços Gerais de Exploração pela apresentação da fotografia «Preparando o almoço».

3.º Prémio — Divisa «Furioso».

Acácio Eduardo Rodrigues, maquinista de 1.º do Depósito do Barreiro, pela apresentação da fotografia «Plena via».

4.º Prémio — Divisa «Aprendiz».

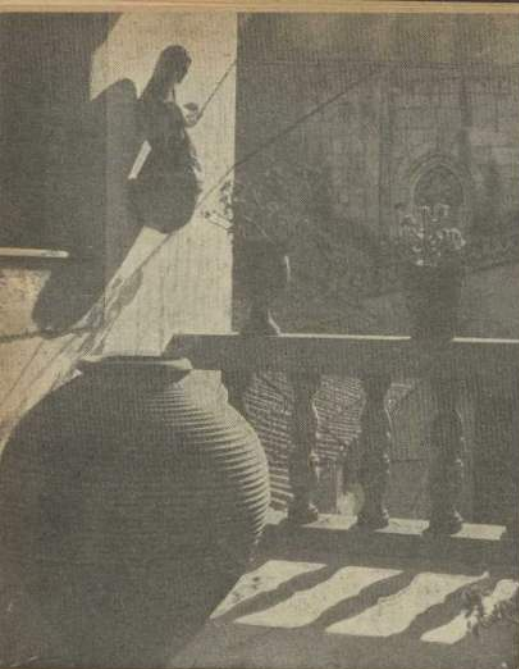
João S. Pedro Lopes, desenhador de 3.ª classe dos Serviços Técnicos de Divisão de Material e Tracção, pela apresentação da fotografia «Enfim! Ar livre».

Como já informámos, os prémios eram constituídos por aparelhos fotográficos oferecidos por casas da especialidade e ainda por um album para fotografias.

Os prémios deste concurso, como os dos concursos «Amigos do Boletim», foram entregues pessoalmente pelo nosso Director Eng. Espregueira Mendes na presença do Chefe de Divisão de Exploração Eng. Lima Rêgo; Dr. Faria Lapa, Chefe de Divisão de Exploração e Eng. Horta e Costa, Subchefe de Divisão de Material e Tracção.

No acto da distribuição dos prémios, o nosso Director teceu palavras elogiosas aos premiados, incitandolos a continuar a trabalhar com dedicação e entusiasmo pela empresa que servimos e a prestar a sua valiosa colaboração ao «Boletim da C. P.»

NOTA — As fotografias não premiadas, serão entregues aos concorrentes que nos dirijam pedidos nesse sentido.

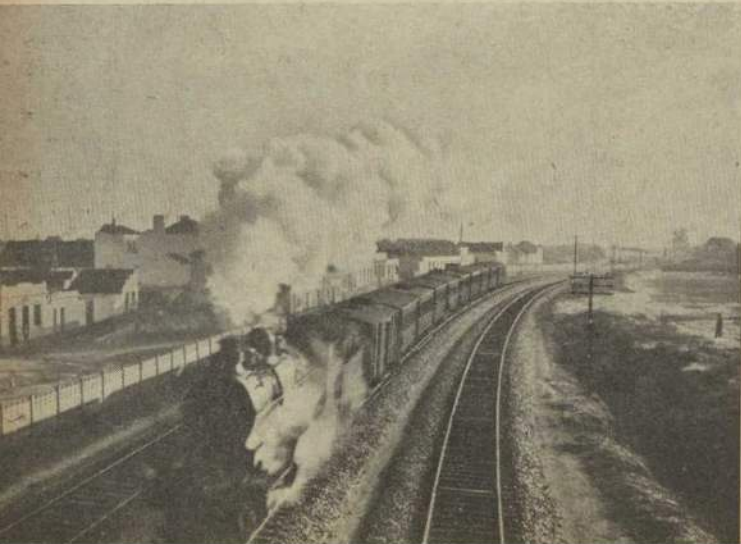


1.º Prémio — Claustro do Museu Grão Vasco, de Abel Leite Pinto, Inspector Principal da Divisão Comercial

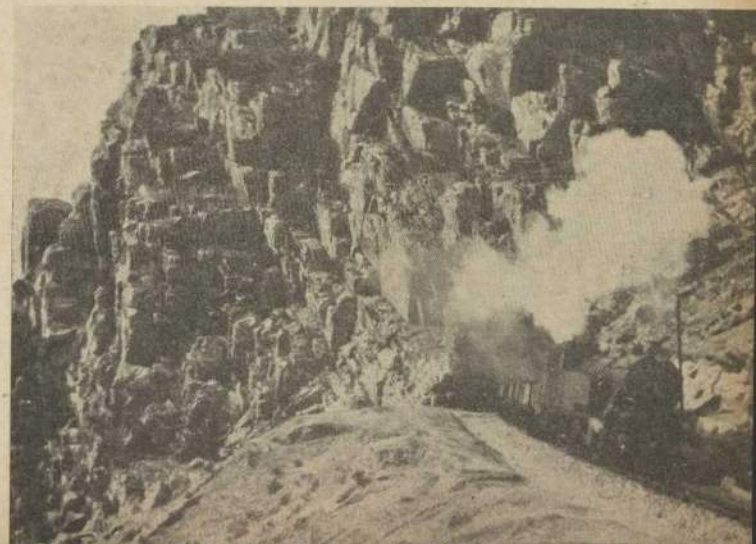


2.º Prémio — «Preparando o almoço» de João José de Brito Abrantes, Empregado de 1.ª classe da Divisão de Exploração

3.º Prémio — «Plena Via» de Acácio Eduardo Rodrigues, Maquinista de 1.ª da Divisão de Material e Tracção



4.º Prémio — «Enfim! Ar livre» de João S. Pedro Lopes, Desenhador de 3.ª classe, da Divisão de Material e Tracção



"Linha de Sintra"

A inauguração da segunda via entre Cacém e Sintra e a circulação das novas carruagens suíças entre Lisboa e Sintra, melhoramentos que o público apreciou, mostram que a linha férrea que liga Sintra à capital, pode e deve ser considerada uma linha de turismo.

Uma linha de turismo não é somente a que serve praias, estâncias termais ou centros de vilegiatura, mas a que, pelo seu arranjo, beleza, asseio e aformoseamento, constitua um verdadeiro atractivo para os que viajam ou se dispõem a passar horas agradáveis nos arredores da capital.

A «Linha de Sintra», chamemos-lhe assim, reúne, como poucas, condições para ser classificada como linha de turismo, bastando o facto de servir uma estância de reputação mundial, para merecer aquela designação.

Sabemos que, em rigor, a linha de Sintra começa em Cacém e termina em Sintra, mas entendemos que o concurso que o «Boletim da C. P.» vai realizar deve compreender toda a linha férrea que vai de Lisboa-Rossio a Sintra. Trata-se dum concurso original, que, por isso mesmo, deverá despertar a atenção de todos os ferroviários que trabalham naquela linha.

O concurso «Linha de Sintra» não abrange somente os edifícios de passageiros, mas todas as estações, suas dependências e o pessoal que ali desempenha funções. E abrangerá também as passagens de nível, casas de guarda e o pessoal que nas mesmas presta serviço.

De que se trata então?

De levar os ferroviários que trabalham na linha de Sintra, em estações ou passagens de nível, a cuidarem convenientemente das suas residências, dos edifícios de passageiros, da limpeza dos abrigos, linhas e plataformas, dos jardins e logradouros, da publicidade confiada à Companhia e, também,

dos seus fardamentos e utensílios, da sua apresentação perante o público, deixando neste a melhor impressão.

Uma linha que serve uma das mais famosas estâncias do mundo, uma linha que serve uma vila onde as flôres e as plantas são das mais belas, uma linha escolhida por milhares de pessoas para estância de verão, uma linha onde o número de residências aumenta todos os anos, tem as suas exigências, mal parecendo que as dependências do caminho de ferro não acompanhem esse progresso.

O ferroviário, melhor, todo o ferroviário deve contribuir para o desenvolvimento do turismo no seu país. A profissão obriga a viajar, umas vezes em serviço e outras por prazer e distração. Por isso mesmo, o ferroviário deve, seja qual fôr a sua categoria, ser também turista.

Ninguém como ele conhece as belezas da paisagem, os lugares de vilegiatura, a amplidão dos panoramas, as curiosidades das povoações servidas pelo caminho de ferro. Ninguém, portanto, como o ferroviário, compreende o alcance deste concurso que, indiscutivelmente, constitui um atractivo mais para uma linha que, sem favor, pode e deve ser considerada como linha de turismo.

Oportunamente serão fornecidas instruções sobre este concurso original, podendo dizer-se, desde já, que a classificação de estações e passagens de nível será feita ainda no ano corrente, sendo distribuídos vários prémios.

Até lá, o «Boletim da C. P.» procurará, por intermédio das várias Divisões da Companhia fornecer a sua colaboração às estações e passagens de nível, de forma que todos fiquem em condições de entrar neste concurso, que, além de útil e proveitoso, pode servir de exemplo a outras linhas.

LÁ POR FORA...

Espanha

A Representação Geral dos Despachos Centrais e Auxiliares, de Espanha, editou uma curiosa publicação, sobre a evolução dos despachos centrais no país vizinho.

O texto e as ilustrações, que são do «Instituto Politécnico de Caminhos de Ferro», merecem elogiosas referências, pois possuem elementos de grande utilidade. Mais de um milhar de vilas e aldeias é servido por despachos centrais e auxiliares, que já hoje empregam três mil funcionários de todas as categorias. Presentemente, circulam em Espanha 1.800 carros e camiões, que percorrem diariamente 6.000 quilómetros, sendo de 2 milhões o número de viajantes transportado anualmente, o que dá uma receita de 20.000.000 de pesetas. O número de expedições por ano, é de 6 milhões, ou seja o correspondente a 700.000 toneladas, que produzem receita superior a 50.000.000 de pesetas.

Ao «Instituto Politécnico de Caminhos de Ferro», os nossos agradecimentos.

— Quando das Comemorações Centenárias dos Caminhos de Ferro Espanhóis, em 28 de Outubro de 1948, não foi possível levar a Barcelona todos os ferroviários do país vizinho.

Por esse motivo, o «Comboio Centenário», vai percorrer as linhas férreas de Espanha, o que além de causar alegria aos trabalhadores do caminho de ferro, constituirá interessante propaganda dos transportes ferroviários.

Bélgica

No mês de Setembro do ano passado a Société Nationale des Chemins de Fer Belges registou 18.969.201 passageiros contra 21.135.196 em Setembro de 1947 e 16.973.195 em Setembro de 1938.

O número de passageiros-quilómetro foi de 610.544.771 contra, respectivamente, 679.468.797 e 554.222.021.

As mercadorias grossas transportadas em Setembro de 1948 atingiram a cifra de 5.319.870 toneladas, contra 5.149.342 e 6.360.164.

No mesmo período o número de toneladas-quilómetros de mercadorias transportadas foi de 499.755.292, contra 524.615.639 e 476.648.145.

Enfim, sempre no mesmo mês de Setembro de 1948, o número de vagões carregados foi de 343.569, contra 352.812 e 504.665.

Por outra parte, o número de vagões carregados por particulares no período semanal de 14 a 20 de Novembro de 1948 foi de 82.246, dos quais 25.701 com combustíveis e 56.545 com mercadorias diversas. Na semana precedente, de 7 a 13 de Novembro, tinha sido de 71.927 vagões.

Inglaterra

Com o título «O que pode desde já revelar-se», publicaram as companhias de caminho de ferro inglesas um volume ilustrado, no qual contam, resumidamente, o que foi a dura tarefa dos ferroviários ingleses durante a última guerra.

Num dos próximos números, o «Boletim da C. P.» reproduzirá algumas das mais importantes passagens da publicação em referência, que nos parecem de grande utilidade para os ferroviários portugueses.

América do Norte

Nas linhas da Califórnia foi agora posto a circular, a título experimental, durante três meses, um comboio provido de todas as comodidades e dos mais recentes melhoramentos, que será motivo de inquérito entre os seus passageiros. Além da locomotiva eléctrica, é dotada de novas peças e grandes aperfeiçoamentos, que lhe dão possibilidade de atingir, sem esforço nem dano para as carruagens ou para os passageiros, velocidades muito próximas dos 150 quilómetros à hora, o novo comboio terá carruagens-camas com verdadeiros *appartements* individuais, constituídos por

quarto, escritório e casa de banho; salões de cinema e de música; salões de bar e de restaurante; biblioteca com 800 livros; sala de jogos, etc.

É claro que este comboio é um modelo e não está ainda projectada a sua utilização em série nas linhas americanas. O seu estabelecimento depende do inquérito a fazer, que visa saber se o público pode suportar as despesas de viagem com os encargos inerentes a tão dispendiosa composição ferroviária. Se isso se verificar ser possível, os comboios desse tipo entrarão então ao serviço para as grandes viagens transcontinentais.

— Celebrou-se nas Schenectady Works o centenário de comemoração da história da construção de locomotivas.

Esta celebração teve lugar em New York, de 24 a 26 de Setembro. As fábricas, que ocupam 112 acres e empregam 6.500 operários, estão agora convertidas completamente à produção de locomotivas diesel eléctricas. As comemorações consistiram em presentear a cidade de Schenectady com uma bandeira de 110 ft. como lembrança da guerra finda, na colocação de uma placa comemorando o centenário, num jantar de homenagem à Companhia e ao seu presidente Mr. Robert B. Mocoll, que completou 50 anos em trabalhos de locomotivas e num dia livre nas oficinas para os empregados e suas famílias.

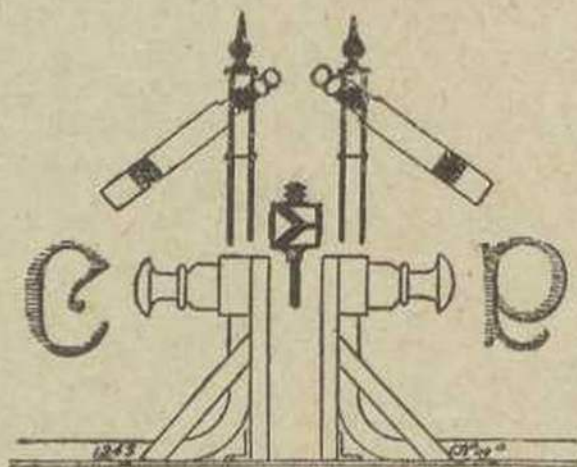
A história do centenário da construção da locomotiva em Alco fez de Schenectady uma

comunidade da indústria progressiva. A American Locomotive Company e a General Electric Company são as suas principais indústrias; o esforço de colaboração dos seus engenheiros produziu a primeira locomotiva diesel eléctrica americana que foi feita por Alco para a Central Railroad de New Jersey em 1924. A primeira locomotiva Schenectady, desenhada em 1948, pesava 15 toneladas, comparada com o peso de 450 toneladas da diesel eléctrica de 1948 para passageiros. Walter McQueen foi um grande aperfeiçoador da indústria de Schenectady, tendo-se fabricado centenas de locomotivas, entre as quais a célebre Commodore Vanderbilt, em 1866, para a Hudson River Railroad. Seguem-se as datas dos diferentes tipos de locomotivas e seus aperfeiçoamentos até à diesel eléctrica. A história termina constatando que a American Locomotive Company fabrica hoje 40% das diesel eléctricas.

Itália

A nova estação central de Roma, ampla construção a inaugurar no próximo ano, compõe-se de um conjunto de edifícios ligados entre si:—um de 27 metros de altura, outro de menor altura, um terceiro com cerca de 15 metros de alto, situado entre o corpo central e os cais de embarque, e ainda um edifício mais pequeno, destinado a restaurantes.

Todos os edifícios comunicam entre si por uma extensa galeria que, no futuro, será o vestíbulo da nova estação.



PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Francisco Barbosa, Assentador do Grande Distrito (S.^a da Hora). Admitido como Assentador em 1 de Outubro de 1908.



José Martins, Assentador do distrito n.º 120 (Sarnadas). Admitido como Assentador em 21 de Outubro de 1908.



Rosa Pereira, guarda de p. n. do distrito n.º 78 (Esmoris). Admitida como guarda de p. n. em 21 de Outubro de 1908.

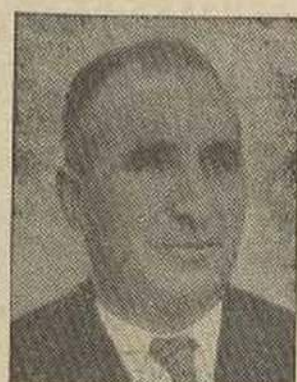


Maria dos Remédios, guarda de p. n. do distrito n.º 43 (Marvão). Admitida como guarda de p. n. em 21 de Novembro de 1908.



Edmundo Cotafo, Chefe de Escritório Principal do Depósito de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia em 12-11-908, como praticante de escritório, foi nomeado Escriturário em 19-3-914, Empregado em 1-1-918, Empregado Principal em 27-9-923, Chefe de Secção em 1-1-925, Chefe de escritório em 1-1-928, Chefe de escritório de 2.^a em 1-1-929, de 1.^a em 1-1-939 e principal em 1-1-947.

José da Guia, Inspector do Depósito de Figueira da Foz. Admitido ao serviço como Praticante de escritório em 11-11-908, passou a operário em 11-3-909, a Fogueiro de 2.^a classe; em 1-3-914, a Maquinista de 3.^a classe; em 1-1-922, a Chefe de Maquinistas em 1-1-935, a Subchefe de Depósito em 1-7-940 a Chefe em 1-1-944 e a Inspector em 1-4-948.



Carlos Mogas, Visitador de 3.^a classe do Depósito de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como operário em 5-11-908, passou a Visitador em 1-8-923 e a Visitador de 3.^a classe em 1-3-933.

José Júlio Grandela de Carvalho, Inspector Principal da 3.^a Secção de Exploração. Foi admitido como praticante em 25 de Fevereiro de 1908, nomeado factor de 3.^a cls. em 30 de Dezembro de 1908 e, depois de transitar por várias categorias, foi promovido a Chefe de 1.^a cls. em 1 de Janeiro de 1930, a Subinspector em 1 de Outubro de 1936, a Inspector em 1 de Janeiro de 1942 e a Inspector Principal em 1 de Janeiro de 1948.



Adelino Monteiro, Chefe da 2.^a Circunscrição. Foi admitido como praticante em 11 de Abril de 1908, nomeado factor de 3.^a classe em 30 de Dezembro de 1908 e, depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 1.^a cls. em 1 de Janeiro de 1929. Em 1 de Setembro de 1932 foi promovido a Subinspector, em 1 de Janeiro de 1936 a Inspector e em 1 de Janeiro de 1942 a Inspector Principal, sendo nomeado Chefe da 2.^a Circunscrição em 1 de Janeiro de 1947.



José de Pinho Valente Junior, Inspector da 8.^a Secção de Exploração. Foi admitido como praticante em 8 de Abril de 1908, nomeado factor de 3.^a cls. em 30 de Dezembro de 1908, e depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 1.^a cls. em 1 de Janeiro de 1941, a Subinspector em 1 de Setembro de 1942 e a Inspector em 1 de Julho de 1946.

Elísio Ferreira de Sousa, Inspector da 1.^a Secção de Exploração. Foi admitido como praticante em 28 de Fevereiro de 1908, nomeado factor de 3.^a cls. em 30 de Dezembro de 1908 e, depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 1.^a cls. em 1 de Janeiro de 1936, a Subinspector em 1 de Janeiro de 1940 e a Inspector em 1 de Janeiro de 1943.



Manuel Monteiro Bonifácio, Chefe de secção do Serviço da Fiscalização das Receitas. Foi admitido como praticante em 2 de Abril de 1907, nomeado factor de 3.^a cls. em 30 de Dezembro de 1908 e, depois de transitar por várias categorias, foi promovido a empregado de 1.^a cls. em 1 de Janeiro de 1929, a empregado principal em 1 de Janeiro de 1930 e a chefe de secção em 1 de Janeiro de 1947.

Marcolino da Ressurreição Reis, Chefe de 2.^a classe de Penafiel. Foi admitido como praticante em 9 de Março de 1908, nomeado factor de 3.^a classe em 30 de Dezembro de 1908 e, depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1944.



João Rodrigues Soares, Chefe de 2.^a classe de Marco. Foi admitido como praticante em 25 de Março de 1907, nomeado factor de 3.^a classe em 30 de Dezembro de 1908 e depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 2.^a classe em 1 de Julho de 1942.

Alexandre Rodrigues Soares, Chefe de 3.^a classe de Midões. Foi admitido como praticante em 28 de Fevereiro de 1908, nomeado factor de 3.^a classe em 30 de Dezembro de 1908 e, depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1929.



Eduardo Pereira do Amaral, Chefe de 3.^a classe do Porto. Foi admitido como praticante em 28 de Fevereiro de 1908, nomeado factor de 3.^a classe em 30 de Dezembro de 1908 e, depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 3.^a classe em 1 de Abril de 1928.

João Dias Pais, Guarda de estação de Lisboa-P. Foi nomeado carregador em 9 de Dezembro de 1908 e promovido a guarda de estação em 21 de Maio de 1916.



Jerónimo Fernandes Pereira, Fiscal do pessoal de Trens de Campanhã. Foi admitido como carregador auxiliar em 10 de Dezembro de 1906, nomeado guarda-freios de 2.^a classe em 30 de Dezembro de 1908 e, depois de transitar por várias categorias, foi promovido a fiscal do pessoal de Trens em 1 de Julho de 1939.

Firmino Braz, Vigilante do Depósito de Campanhã. Admitido ao serviço em 6-7-908, como aprendiz, foi nomeado Fogueiro de 2.^a classe em 8-3-913, de 1.^a classe em 1-1-919, Maquinista de 2.^a classe em 21-11-923, de 1.^a classe em 1-1-932 e Vigilante em 1 de Janeiro de 1935.





João Maria do Nascimento, Contramestre de 1.^a classe das Oficinas de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como Operário carpinteiro, em 16-7-908, foi nomeado Recebedor de Material de 1.^a classe em 1-2-928, Fiscal de recepção de 3.^a classe em 1-1-930, Chefe de Brigada Especializado em 1-4-931, Contramestre de 2.^a classe em 1-1-939 e de 1.^a classe em 1-1-945.



Antônio Correia, Chefe de Brigada de 1.^a classe das Oficinas do Barreiro. Admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz, em 27-7-908, passou a operário em 5-1-917, a Chefe de Brigada em 1-6-930 e a Chefe de Brigada de 1.^a classe em 1-1-943.



Manuel Gameiro, Fogueiro de Máquinas Fixas do Depósito de Figueira da Foz. Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 24-9-908, passou a Fogueiro de Máquinas Fixas, em 1-3-919.

NOMEAÇÕES

Divisão de Exploração — Carregadores: Elísio Dias Grazina, Manuel Maria Geada, Silvino Pereira Venâncio, Antônio Ferreira Coelho, João dos Reis, Joaquim Loureiro Nadaís, Antônio da Silva Gaspar, Américo Dias da Cruz, Vergílio Pereira de Vasconcelos, Manuel Maria Mourato, Antônio Mendonça, Joaquim Lopes Gomes, Antônio Ferreira das Dores, Alfredo Augusto Figueiredo M. dos Santos, José Pires, José Gomes de Araújo, Germano de Moura, Manuel Rodrigues de Andrade, Domingos Soares de Magalhães, João Ventura Esteves, Antônio Teixeira, Manuel Hermenegildo da Silva, Antônio da Rocha Ferreira, Cassiano Augusto Correia, Manuel Claudino Bexiga, José da Cruz Curtinha, João Lopes Valente, Antônio da Silva Ribeiro, Joaquim dos Santos Guerreiro, Armando Pinto Alvarenga, Alexandre Moreira, Bernardo de Almeida, Adelino Ferreira de Faria, Francisco da Silva Motas, José Augusto Soares Martins, Antônio Martinho dos Santos Machado, Modesto Monteiro Soares, José Ribeiro da Silva Matos Xavier, Aurélio Ferreira, Luciano Marcos Jacinto, Francisco Manuel Troles, Manuel Maria Dias dos Santos, Joaquim Ferreira Cardoso, Alexandre da Conceição Mansinho, João Ferreira Limão, Joaquim Afonso Costa, Manuel Lopes Macieirinha, Antero de Sousa Freire, Hermano Pereira David, Álvaro Augusto Mendo, João Ferreira Aires, Antônio Tavares Baptista, Manuel da Conceição Inverno, José Gregório, José Martins Coelho, Gaudêncio Manuel Lagartixo, Manuel da Costa Lima, José Ferraz da Silva, Joaquim Ribeiro Cunha, Antônio Coelho de Pinho, Isidro Guerreiro da Costa, João Rodrigues, Manuel Gomes Vilaça, Antônio Pinto de Macedo, Antônio Martins Vaz, José de Barros, José Grilo Monteiro, Eurico Fernandes Frade, Antônio Gomes Pinto, Heitor Monteiro de Moura, Vergílio Ferreira, Joaquim Antônio, José da Conceição Correia, João Monteiro Praça, Antônio Pinto Amarante, Henrique Almeida, Alberto Vieira Serralha, Henrique Valente, Joaquim da Costa Teixeira, José Jorge, Manuel da Silva Ferreira Aires, João Lima Canaverde, Manuel Monteiro de Sousa Pinto, Antônio Rama Cadina, Antônio Manuel da Silva, Francisco Martins Pires Ramos, Manuel Soares da Cunha, José da Costa Araújo Domingos Pulido, João da Silva Novo, Antônio Pacheco de Magalhães, Fernando Gonçalves Curado, Manuel da Silva, Maximino Pinto Correia, Agostinho Fernando da Silva, José Mendes da Conceição, Carlos Monteiro Faina, Francisco Gonçalves Soares, José Maria de Oliveira, Afonso Augusto Chamusca, Manuel Carvalho Costa, Luís Vitorino, Mario Valentim Luís, Francisco Fernandes Quintino, Manuel Marques, João Dias, David Gomes de Abreu, João Antônio, José Gregório Carapinha, Manuel Gamboa, Albino Ferreira, Joaquim Ribeiro, Manuel Gonçalves, José Antônio de Sousa Leite, Manuel Antônio Ribeiro, José Soares Patinha, Antônio Martins Coelho, Serafim da Costa e Cunha, Fernando Queirós, Antônio Ferreira Piedade, Manuel Gomes, Antônio Rocha, Manuel Dias Amaro, Antônio da Costa Simões, Joaquim Rodrigues Serrano, Abílio Matos do Couto, Joaquim Cardoso, Álvaro da Costa Pinheiro, Luís Marques, Manuel Bernardo Ramos, Antônio Augusto Costa, Vicente da Pena Dias Mouta, Abel Pinto da Silva, Orlando Ferreira Simões, José Pinheiro, José Antônio Monteiro de Matos, Joaquim Bento Vieira, João Santos Margarido, José Fernandes, Manuel Coelho Moreira, Joaquim Lourenço, Francisco José, Afonso Costa, Antônio Pereira, Antônio José Moreira Gomes, Manuel Antônio, José Mendes Ribeiro, Tomás Rodrigues Bártolo, Antônio Júlio, Antônio Martins Miguel, Hercílio Pereira Marques, Joaquim Vieira, Manuel de Sousa Serôdio, Armindo Mansilha de Carvalho, Antônio Rodrigues Pimentel Bicho, Joaquim Gonçalves, Joaquim Teixeira, Manuel Lourenço Caldas, Manuel Maria Lopes, João da Silva Miranda, José Palheiro Pereira Gonçalves, Manuel José Montinho, Manuel Sousa Júnior, Francisco da Costa, Simplicio da Silva Coelho, Manuel Francisco, Olímpio de Sousa Júnior, José Barriga Branco, Amadeu da Conceição Moreira, Manuel dos Reis Pereira, Francisco Fonseca de Andrade, Antônio Ernesto Oliveira, Honorário Augusto M. Ferrão, José Joaquim Barbosa Parente, Fernando Henriques, Bonifácio Martins, Manuel de Sousa Gonçalves, José Alves Simões de F. Duarte, Américo Fernandes Maia, João Rodrigues Gomes, José Au-

gusto dos Santos Cravo, Joaquim Maria Rôlo, Joaquim Vale Ventura Cardoso, Francisco de Sousa Pires Serra, António do Nascimento Pascoal, Jerónimo Ferreira Martins, António Pinto da Costa, Basílio Monteiro, João da Costa Oliveira, Alberto Duarte Cadima, Jorge Pereira, Atonal Azevedo Cabral, António de Mesquita São João, Manuel Luís Azevedo, José Ferreira Martins, José Machado Ferreira, Luís Sandeiro, José Pereira, Artur Henriques Ferreira, Raúl Marques Serra, Alberto Fernandes Tinoco, António Viegas, João de Matos Gadeiro, António Monteiro Soares, José Barradas, José Almeida Alves, José Cabeça, António Lopes da Cruz, Rodrigo Pinto, Sebastião Martins Monteiro, Joaquim da Costa, Augusto de Oliveira Monteiro, Adriano Soares Barbosa, Joaquim Vieira de Oliveira, Abílio Martinho Ribeiro da Mota, Euclides Pinto Nunes, Amável de Jesus Mancilha, Adelino Rosa, Dinis dos Santos Violante, José de Oliveira Marques, António Pereira, Jacinto Maria Gaudêncio, Manuel de Almeida Lourenço, José de Sousa Garcia, Manuel Maurício da Costa, Joaquim Pinto, António Brito Guerreiro, João Zacarias da Cruz, Joaquim Santiago José, António Vaz, Abel Macário de Sousa, José Francisco Bonito, Floreano Sousa Grazina, Domingos Alvaro da Costa, Pantaleão Taleço, Manuel da Graça Sebastião, Tomás Rodrigues Barreto, Antero Matias Fonseca, Júlio Rodrigues, José Vieira, Adelino das Dores da Cunha, José de Magalhães, Joaquim de Sousa, Manuel Madeira, José Francisco Correia Farrobinha, João Belo Carmona, Manuel das Neves, José da Silva, António Maria Gonçalves da Ponte, Fernando da Silva, Manuel Vitorino Valente, Manuel Gonçalves do Rosário, Manuel Francisco, António Braz dos Santos Campelo, Laurindo Ferreira da Rocha, João Ferreira Duão, Manuel Izidoro Barreto, João José do Livramento Martins, José Pinto Moreira, Joaquim Carlos Vitorino, José Maria da Silva, Arlindo Pereira da Silva, Adriano Cardoso, Amadeu Lopes, António de Araújo, Joaquim Pereira Pinto, Henrique Moreira, Augusto Pereira de Lima, Vicente André de Oliveira, Abílio da Silva, Ernesto Pereira Arouca, João Sousa Filipe, Francisco Carias, Manuel Rodrigues Couceiro, José da Silva, Eduardo Timóteo Júnior, Francisco Ferreira Mendes, Luís Teixeira da Silva, Belmiro Pinto, António Peixote de Magalhães, João Pacheco, Arnaldo Cabrita Correia, Francisco Manuel Ribeiro, Manuel da Graça, Manuel dos Santos Oliveira, António Pereira Valente, João Dias Marques, Florindo António, Abílio Rodrigues, Libertário Cerqueira, Joaquim Monteiro, Luís de Matos, Carlos Fernandes de Figueiredo, Manuel Joaquim António, José Joaquim Félix, José Sequeira Milheiro, António Manuel Francisco, António Rosa Busca, Manuel de Almeida, Custódio Gonçalves, Armando Augusto Esteves, João Alves dos Santos, José Gomes de Oliveira, Valentim José de Carvalho, José da Conceição Martins e João Simões Serra.

Divisão Comercial — *Bilheteiras de 3.ª classe*: Maria Ana Ferreira Martins, Alice Hipólito, Aurea Nogueira Ribeiro, Celestina Sousa Farias, Maria Amélia de Jesus Freitas Mendes, Maria Piedade Fernandes Bravo, Maria Alice de Oliveira Carvalho, Helena Dias de Oliveira.

Divisão de Exploração — *Para conferentes*: O factor de 2.ª classe de Campanhã, Augusto Bento Pereira.

MUDANÇAS DE CATEGORIA

Divisão de Exploração — *Para guardas de estação*: O carregador de Alcântara-Terra, Tomé da Ascensão Marques e o carregador de Lisboa-Jardim, António Antunes.

Serventes: O agulheiro de 3.ª de Vila Franca de Xira, João Marques Durão, o agulheiro de 3.ª de Alhandra, Gabriel Matos Chaparro e o carregador de Cacém, Valentim da Fonseca.

Divisão Comercial — *Escrutária de 3.ª*: A bilheteira de 3.ª classe do Porto, Judite Monteiro de Carvalho.

Escrutária de 1.ª: A bilheteira de 1.ª classe de Lisboa-R, Palmira Martins dos Santos Pinto.

AGENTES APROVADOS NOS EXAMES PARA A CATEGORIA IMEDIATA

Divisão de Exploração — *DISTINTOS* — *Aspirantes*: Salvador Moreira, Joaquim da Silva Patrício e Joaquim Ribeiro da Silva.

Factores de 3.ª: Josué de Matos Ferreira, João Tavares Pereira, António Monteiro Ramos, Joaquim da Costa Andrade e João Alves de Almeida.

Guarda-freios de 2.ª: Fernando Dias Cardoso.

APROVADOS — *Praticantes*: Raul Barros Fernandes.

Aspirantes: Abel de Oliveira Macedo, César de Azevedo Ramos, Eduardo Rodrigues Cozinheiro, Joaquim de Castanheira Carvalho, Victor Hugo de Oliveira, Dionísio Malho, Albano Fernandes Lindo, Joaquim Marques Serra Junior, Joaquim Alves de Almeida, José da Costa Azevedo, António de Carvalho Lopes, João Monteiro de Oliveira, António Brito dos Santos, Armando Gonçalves Cabeça, José Moreira da Silva, Graciano da Costa e Silva, Abel Monteiro de Oliveira, Augusto dos Santos Costa, António de Oliveira e Silva, Manuel Marques da Silva, José Gil, Amílcar Augusto Pires Conde, José Luís de Almeida, António de Oliveira Machado, António Custódio Grilo, José Tiago da Costa, Manuel César Rodrigues Rôlo, Jú-

lio Gomes Lourenço, Horácio Augusto Ribeiro, Alexandre Lopes Cristino, Eduardo de Almeida, Manuel Alves, Elísio Caeiro, Raúl Vaz Cavaleiro, António dos Santos, José Lopes, Alexandre Borges Morgado, Hélio Duarte, Feliciano da Costa Seabra, José da Silva Cordeiro, José Cação, João de Oliveira Cunha, Bernardino dos Santos, António Guedes Moreira, Francisco Mariano das Neves, Augusto Silva, João Barreiro Gaspar, António Marques Neto, António Ventura Júnior, Manuel Dias Ferro, Bernardino dos Santos, José Lourenço, Agostinho Borges de Araújo, Alberto Pacheco Moreira, José Paulo, Francisco da Silva Cordeiro, Carlos Burgeiro, António Machado Luís Forte, Francisco Bispo, João Pereira Manso Rendeiro, Vitor Manuel da Conceição Santos, Avelino dos Santos, Ildefonso Pedro de Carvalho Soares Botas, Lucas Lourenço Alves, Bento Pimenta, Joaquim da Silva, José António Brito Faria, Joaquim Saldanha, Eduardo Duarte, Manuel Carlos Cardoso, Manuel Lopes dos Santos Inês, Manuel Paulo Fernandes, António Sarmento de Castro, Francisco Fernandes Ricardo, José da Encarnação Delgado, Boaventura dos Santos Silva.

Manuel Matos Luís, Joaquim Lobato Falcão, João Mateus Gante, Joaquim Guedes da Silva, Joaquim António da Silva, Fernando dos Santos Bernardino Morgado, Fernando Ferreira da Conceição, Mário Rosa Pimentel, António José de Matos Pereira, David Luís, Silvério Domingues Portela, Lino Ferreira Vaz, João dos Reis Ventura, José Pinto Ribeiro, Francisco da Silva Leitão, Humberto Vaz de Sousa, Manuel Martins Gonçalves Coelho, António das Neves, António Adriano Loureiro, António dos Santos Morgado, António Rama Veneza, José Augusto de Carvalho, António de Oliveira Ferreira, José Miranda das Neves, Manuel Gomes da Cruz, Américo Rodrigues Lagarto, Abílio Soares Cardoso, Joaquim Alfredo Martinho, José Gonçalves Venâncio, José Rosa dos Santos, João Jerónimo Martins, António Narciso, Nelson Augusto Teixeira da Fonseca, João da Graça, Francisco Marques Robalo, Henrique Diniz, David dos Santos, António Júlio Simão, José Rodrigues Branco, Joaquim Barata Sanches, José Freitas, Viriato Afonso Horta, Joaquim Garcia, João da Cruz, Antero Cristóvão, Tiago José Baía dos Reis Geraldo, Alvérico Correia Panão, Abel Dias dos Santos, Martinho Dias Roldão, André Maia Valente, Manuel Quita Félix Ribeiro, Arnaldo Gomes Pereira Rodrigues, Matias António de Alegria Vilela, José João Dias Mora, Manuel Baguinho Quita, João Ferreira Lopes, Agostinho de Matos Santana, David da Silva Lopes, António Martins Narciso, António Roque Melo, José Maria Lopes Marques, Amílcar Mendes Simões, Joaquim Domingues do Espírito Santo, João Pereira Pinhão, Francisco Pimentel Lopes, Jorge de Matos Heitor, Francisco Miranda, Raúl Gaspar, José Pinto Miranda, António de Sousa Freire, José Farinha Mendes, Manuel da Silva Carvalho, José Salavessa Belo, José de Matos Gorgulho, Joaquim de Matos Carias, José Homero de Sousa Monteiro, Firmino Duarte Ribeiro, António Esteves Baptista, João Luís Anacleto da Fonseca, Isidro Cadete Valente, Artur Marques Sequeira, Manuel Marvão Candeias, Francisco António, Basílio Foles Santa, Fernandes Nunes Cardoso, António Valente, José da Costa, José Gregório, António Marques Lobo, Manuel Rodrigues da Cruz, Maciel Nunes, António Pinto Zézere, Joaquim Manuel da Silva Peste, Virgílio Gomes, Manuel Pires Pombo, Manuel Maia Valente, Manuel Henriques Mocho, José Gonçalves da Costa Amieira, Manuel Gomes da Mota, João de Matos Machado, João Marques Ivo, Jorge da Costa, José de Freitas, Artur Vieira, José Luís dos Anjos Leitão, José Santiago Domingues, Arménio Lopes Caldeira, João Dias, Filipe Pires Inácio, João Duarte Francisco dos Santos, Manuel Pedro dos Santos.

Manuel Freire de Oliveira, Albertino de Freitas, Joaquim de Sousa Vinagre, José Domingos Henriques, Armando Pais da Cunha, Francisco Pereira da Silva, Augusto de Matos Pita, David Pereira, José Pereira Reis, Salvador da Encarnação Duarte, Agostinho Marques Grácio, Manuel Pereira Pinto, Joaquim Cordeiro Valente, António Antunes Duque, Severino Alves Bento, Francisco da Costa Soares, António Ambrósio Pires, José Barradas Miranda, José dos Santos Albuquerque, Horácio Vieira Jorge, João Pires Cargaleiro, Francisco Dias Marques, João Agostinho, Manuel Lopes Paulo, Manuel José Évora, César Morgado Ferreira, Filipe José Moleirinho Casquinha, José Martins Salvado, José António Martins, Manuel Gonçalves Faisca, Adriano Gomes, Jorge da Costa, Joaquim Magalhães, Aníbal Magalhães, Francisco Afonso Nogueira, José Henriques Pinheiro, Alfredo Pinto Rodrigues, Alfredo Belo Fernandes, Armindo Mendes de Oliveira, Alfredo Vieira Lopes, Aníbal da Costa Roxo, Adérito Rodrigues de Sousa, Jaime Ramos da Gama Bandeira, Álvaro Cruz Dias, José Ferreira Macieirinha, José Rodrigues Maia Nabais, Miguel Maria Moita Júnior, Serafim Luís Silva, Gonçalo Almeida Ferreira, Manuel Pinto da Silva, Joaquim Martins Leonardo, João Nunes Pereira, Carlos Luís Almeida e Sousa, Adelino José Pinto, Manuel Francisco de Sousa, Luís Nestor Azevedo, Manuel de Jesus, Eduardo Gomes da Costa, João de Deus Esteves, Acácio Anjos Vieira Carvalho, António Augusto Pedro, Augusto Quelho Ferro, José Joaquim Afonso Oliveira, Hermínio Fernandes dos Santos, Joaquim da Silva Rocha Gonçalves, Alberto Francisco J sus Silva, Joaquim Pinheiro Magalhães, Júlio Dias Carvalho, José Oliveira Guerra, Germano Matias de Sá, Manuel Vieira de Figueiredo, Manuel Ramos da Silva, Nelso Vilela Pereira Bastos, Adelino Mendes, António Costa Almeida, Oscar Augusto Lopes Roseira, Vitorino Alves Teixeira Magalhães, Acácio António Fevereiro, Aníbal Santos Lopes, Abraão Manuel Abrantes Pereira, Antero Assunção Casimiro, António Moreira Silva, António Pinto, Emílio Teixeira Magalhães, Alcino dos Santos Amaral, Herculano João Jerónimo, Valdemar Alves Fernandes, António Tavares da Silva, Torcato Teixeira Coelho, Alberto Jorge Baptista, Manuel Pinto de Moura, Fernando Henrique Tavares da Silva, Leopoldino Monteiro Cerdeira, Francisco Teixeira Pinto.

Factores de 3.ª: António José Dias, Francisco Tavares da Costa Grilo, José Lopes, Maximiano Cotafo Condesso, Joaquim António Rocha Cortes, Leandro da Cruz, Manuel Farinha, Manuel Ambrósio, David Ferreira Pinto Júnior, José de Lemos Araújo, João Simões, José Luís Simões.

Manuel Marques Serra, José Marques da Clara, Hermilo José Nunes Júnior, Jacinto Simões, João Cacela da Silva Marques, Alberto Marques Pinto, Jerónimo Rodrigues Baptista, André António Elias Ferreira, José Baptista Viegas, António dos Santos, Américo dos Santos Gomes, António Lopes Policarpo, Jacinto Lopes, Adelino Jorge, Francisco Teixeira de Sousa, Cipriano Antunes Micael, José Ramos Pedro, Agostinho Carmona Cardoso, Francisco da Silva, Valentim Gonçalves Carvalho, Apolinário Sebastião, José Bernardino Capela Marques, Manuel Bernardo Júnior, Manuel André, António de Matos, Arnaldo Rodrigues Fernandes Silvano, Joaquim dos Santos, Castro Dias Marcelino, Virgílio Leão Pires Mestre, José Ferreira Neto, Diamantino da Silva Ferreira, Francisco Agostinho Lourenço, Hermínio da Silva Almeida, João Cardoso Vilela, Manuel Mendes Raimundo, Manuel Bota Barreiros, José Felisberto Soares, Serafim dos Santos Beco, Manuel Jorge das Neves Carvalho, Horácio Augusto, Manuel de Oliveira, Álvaro Cabrita Guerreiro, Luciano Joaquim dos Santos, Augusto Lopes Mainha, José Simões Fernandes, José Barreira, João Cordeiro Júnior, Raúl Mandslay Costa, José Coelho Campino, Manuel Simões, José Ildefonso Carneiro de Macedo, José da Costa Martins, Leonel José de Sousa, António Caetano Maceiras, Augusto Chambel Albino Ribeiro

de Araújo, Manuel Martins da Pomba, Bento de Matos, José Teixeira Lobo, António Lopes Domingos, José Ferraz Coelho, Guilherme de Sousa, José António Marques, Manuel Lourenço, Rogério de Sousa, Amadeu dos Santos Mineiro, Artur Cardoso da Guia, Sebastião de Jesus Ramalhosa, João José Nunes Mourão, Joaquim Barreto Leite, Luís Ventura, António Moura Marques Granja, Jaime Pereira Galvão, Acácio António Lourenço, João Moreira dos Santos Ferreira, Arnaldo Marques Machado, Edmundo Diniz Ribeiro, José Sebastião de Sousa, Silvío Vilela Cardoso, Samuel Soares, António Joaquim Gonçalves, Adelino Jorge Pinheiro, Gil Carias, Armando Marques, Francisco de Oliveira, Manuel da Luz, Augusto Pimenta, Gabriel Ilídio Velho, Joaquim da Costa Durão, Custódio da Costa, Leopoldo José de Lemos, Norberto dos Santos Gregório, Vítor Valente, Alexandre Jorge Teixeira de Almeida Casimiro, José Simões, Simplicio Galveias Alcaravela, Manuel Custódio Pereira, Januário Ribas de Freitas, João Contente Simão, José Fernandes Barreiros, Francisco Rodrigues da Silva, Adelino Dias Cordeiro, António José de Oliveira Cândido, José de Freitas Pereira da Veiga, Heitor Ingland Freire de Seabra, Joaquim Ferreira Pimentel, Fernando Augusto Ventura de Carvalho, José Augusto Luís, José Lourenço, Aniceto Monteiro Ramos, Firmino Castanheira, José da Cruz Lopes, Olímpio Alves Mamede, José de Oliveira Malaguerra, Arnaldo Gomes Pessoa Pires, Eugénio Simões Quadros Monteiro, Henrique Francisco da Silva Costa, José de Almeida Allen, Augusto Duarte Marques de Lemos, Jorge Pereira de Sá, Arnaldo de Jesus Santos, Manuel Maria Cardoso, Fernando Gonçalves de Almeida, Fernando Laranjeira Rocha, Antero Martins da Silva, Manuel Fernandes dos Santos, António Ferreira Capela, Custódio Gonçalves Correia, Aníbal Correia de Oliveira, António Crisanto do Vale, Manuel Nunes Ribeiro, Faustino Teixeira de Azevedo, Joaquim Júlio de Almeida, António Norberto Calabre, Manuel Joaquim Bento, Abraão de Matos Viegas, Sérgio Borges Manilha, José Augusto Troca, Belmiro Augusto Aragão, José Teófilo Morais, Francisco António Pardal, Severino Bernardo Pinto, Joaquim Rodrigues Artur José Monteiro, Manuel Azevedo dos Santos, Domingos Duarte de Oliveira, Carlos de Sousa, Alberto Dias do Couto Padrão, José Cândido Ribeiro da Silva, António da Costa Dias, Benevides Ramos da Silva, Manuel Dias da Silva, Joaquim Pinto Ferreira, Alfredo da Silva Oliveira, António da Silva Campos, Boaventura da Silva Santos e Aurelino Aurélio Ferreira de Sá.

Factores de 2.ª: António Joaquim Alvares de Figueiredo Feio, Artur Rodrigues, Manuel Gonçalves Ramos de Faria, Júlio da Costa Lima, José Rodrigues Pinto Santos Lima e António dos Santos Leitão.

Factores de 1.ª: José Humberto Machado, Duarte Rodrigues Miguel, João Manuel Espalha, Teodósio Mendes, Cristóvão Fernandes, Joaquim Martins Bochartre, José Lopes Xavier, José António Andrade, José Paulo de Lemos, José Florêncio e Albino da Silva.

Guarda-freios de 2.ª: Joaquim Alves, Joaquim da Costa Monteiro, Joaquim da Costa, Manuel de Sousa Pinto, António Magalhães Diniz, Armando Gomes Rafael, Raúl Reis da Costa Santos, António Augusto Martins, António Dias Salgueiro, Alberto Pereira de Magalhães, António dos Santos Ferreira, Augusto Pereira dos Santos José Carlos Pais, José Fernandes Matos, António Joaquim Ferreira, Joaquim Rodrigues Gonçalves, António Pereira dos Santos, Alberto Martins, Francisco António, Aníbal Augusto Costa, Francisco Manuel Raquel, Octávio Gomes da Piedade, António da Cunha, José Bernardo e António Gonçalves Ferreira.

Guarda-freios de 1.ª: Manuel da Costa, Alexandre de Sousa Martins, Aníbal Carlos Rezende, Elídio Cardoso Dias, Manuel Afonso Aragão.

Condutores de 2.ª: Manuel Pinto Teixeira, Manuel Pereira Polidoro, Luís de Oliveira Júnior, Li-zuarte Teixeira, José de Sousa, Ivarq de Almeida, João Rodrigues, Manuel de Jesus Alexandrino, António Guerreiro, José da Silva, Fortunato de Figueiredo, Manuel da Rosa Marques, José António Teixeira, Álvaro Viseu, António Gabriel José Coelho, Aurélio Augusto Sá Caldeira, João Lapinha, Aires dos Santos Cordeiro.

Aprovados no exame para conferentes: Francisco Manuel de Sousa, Belmiro Barbosa da Silva, Armando da Silva Altura, Manuel Mendes dos Cabeços, João Maria da Costa, António Gregório, José Andrade Júnior.

Aprovados para guarda-freios de 2.ª: António da Luz Baldeiras, Afonso Ferreira de Araújo, Joaquim Palma da Encarnação, José Ferreira de Sousa, Feliciano Augusto de Carvalho, Serafim Pereira Miranda, António Gregório, Armindo Teixeira, António Martinho Boavida, Amílcar Marques, Luís Pombal Luz, José Fernandes Rodrigues, Abel de Almeida, João Maria da Costa, Joaquim Ferreira Moreira, António Pedro, Carlos Geirinhas Ramalho, Américo Augusto Marques, Guilherme Ferreira dos Santos, Joaquim Marques dos Santos, Luís Rodrigues da Silva.

Divisão comercial – *Aprovados para revisores de 3.ª:* Luís Augusto Feliciano, Pacífico Castanheira, Joaquim Matias Júnior, José Teixeira Magalhães, Manuel António Lança, Joaquim da Silva Martins, Manuel de Jesus Carolino, João Mateus Nora, Alberto Augusto Caldivano Patrício, Gonçalo de Oliveira, Francisco da Silva Alegria Braz, José Gonçalves Daniel, José de Oliveira Cardoso, José Gomes Vidarra, Feliciano Augusto Carvalho, José Rodrigues Barão, António Alves Pereira, António Loureiro, Henrique Lopes, José Vasques, Manuel Pires da Rosa, António Cordeiro, Miguel Pinto, Joaquim Paixão Feliciano, José Barbosa de Araújo, José Ferreira de Sousa, Américo Augusto Marques, Abílio de Sousa, Armindo Teixeira, Augusto Alberto Relvas, Manuel Bolete Filipe, João Maria da Costa, Manuel Alves Serdoura, Fernando Rodrigues Gomes, António Ferreira de Carvalho.

Aprovados para revisores de 2.ª: Alfredo Luís José Afonso, Domingos Alves Pedrosa, Belmiro de Moura Guedes.

Aprovados para revisores de 1.ª: Alexandre Pinto, Rui Teixeira Soares Leite, Carlos João Correia, José dos Santos, José Francisco de Oliveira Lopes, António Lopes Rodrigues, Henrique Marques, Manuel da Costa Azevedo.

AGENTES FALECIDOS



António Vaz Valente, Revisor de 1.^a, de Lisboa. Admitido como carregador suplementar em 16 de Novembro de 1927, nomeado revisor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1930 e promovido a revisor de 1.^a classe em 1 de Julho de 1948.



Luís Ribeiro Ascensão, Agulheiro de 3.^a classe de Fundão. Admitido como carregador suplementar em 27 de Novembro de 1928, nomeado carregador em 21 de Abril de 1938 e promovido a agulheiro de 3.^a classe em 21 de Janeiro de 1941.



José Alves Aldeia, Telegrafista principal de Alfaiates. Nomeado guarda em 5 de Setembro de 1906 e promovido a telegrafista principal em 1 de Janeiro de 1937.



José António dos Santos, agulheiro de 2.^a classe de Estremoz. Admitido carregador auxiliar em 8 de Agosto de 1912, nomeado carregador efectivo em 3 de Março de 1916 e promovido a agulheiro de 2.^a classe em 21 de Maio de 1929.

Adelino Ventura, Aspirante de Sacavém. Admitido como praticante de factor em 20 de Agosto de 1946 e nomeado aspirante em 1 de Janeiro de 1948.



José de Sousa Gama Castelbranco, Chefe de 2.^a classe de Parada de Gonta. Admitido como praticante em 23 de Fevereiro de 1919, promovido a factor de 2.^a classe em 1 de Junho de 1927 e promovido a chefe de 2.^a classe em 1 de Maio de 1946.



António Correia Pinto, capataz de manobras em Vila Real. Admitido como agulheiro em 1 de Maio de 1928 e promovido a capataz de manobras em 30 de Novembro de 1928.

António Carvalho Hilário, Carregador de Santarém. Admitido como carregador suplementar em 21 de Abril de 1934, nomeado carregador em 21 de Outubro de 1941.



António Gonçalves Vieira, engatador de Braga. Admitido como carregador eventual em 5 de Novembro de 1917, nomeado carregador em 13 de Fevereiro de 1925 e promovido a engatador em 21 de Maio de 1928.



Manuel Martins Viegas, assentador do distrito 37 (Torre das Vargens). Admitido como auxiliar de via em 25-5-1942 e nomeado assentador em 1-1-1947.

Ananias dos Santos, Assentador do distrito n.º 3, 22.^a (Casa Branca). Admitido como auxiliar de via em 12-5-1928, sendo nomeado assentador em 16-9-1929.



Francisco Jesus Parelho, Fogueiro de 2.^a cls. do Depósito de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, como auxiliar, em 28-4-943, passou a limpador em 3-4-944 e a fogueiro de 2.^a cls. em 1-1-947.

Homero Silva, Chefe principal de Coimbra. Admitido como praticante de estação, em 1 de Abril de 1912, nomeado aspirante em 1 de Março de 1914, factor de 3.^a classe em 1 de Outubro de 1914. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe principal em 1 de Junho de 1947.



José Machado, Factor de 2.^a classe de Espinho. Admitido como praticante de estação em 1 de Junho de 1936, nomeado aspirante em 1 de Julho de 1937, factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1940. Foi promovido a factor de 2.^a classe em 1 de Julho de 1948.

Manuel de Oliveira, Agulheiro de 2.^a classe de Silves. Admitido como carregador auxiliar em 27 de Dezembro de 1915, nomeado carregador em 28 de Outubro de 1919, promovido a engatador em 27 de Julho de 1929 e a agulheiro de 2.^a classe em 1 de Junho de 1945.



Mário Mercier Miranda, Chefe de 3.^a classe de Ovar. Admitido como praticante de estação em 10 de Janeiro de 1902, nomeado aspirante em 30 de Setembro de 1902, factor de 3.^a classe em 18 de Março de 1903. Foi promovido a chefe de 3.^a classe em 1 de Julho de 1922.

António Raimundo, Carregador de Alferrarede. Admitido como carregador suplementar em 12 de Maio de 1929, foi nomeado carregador em 21 de Outubro de 1935.



Martinho Pereira de Figueiredo, Fiel de cais de 2.^a classe de Gaia. Admitido como carregador suplementar em 25 de Agosto de 1923, nomeado carregador. Foi promovido a conferente em 21 de Abril de 1929 e a fiel de cais de 2.^a classe em 1 de Julho de 1948.



Duarte Dias, Carregador de Faro. Admitido como carregador auxiliar em 2 de Outubro de 1918, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927.

Faustino de Lemos Tarrafa, Carregador de Alfarelos. Admitido como carregador suplementar em 17 de Janeiro de 1928, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1937.



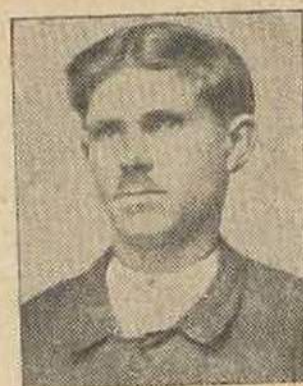
Constantino Vieira da Silva, Carregador de Gaia. Admitido como carregador suplementar em 13 de Setembro de 1927, foi nomeado carregador em 21 de Janeiro de 1936.

António Marques Figueiredo, Condutor de 1.^a classe de Gaia. Admitido como guarda-freios de 3.^a classe, foi promovido a guarda-freios de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1922, e guarda-freios de 1.^a classe em 1 de Setembro de 1925, a condutor de 2.^a classe em 1 de Julho de 1932 e a condutor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1941.





João de Matos Aragão, Carregador de Torres Vedras. Admitido como Carregador suplementar em 3 de Maio de 1926, foi nomeado carregador em 21 de Abril de 1929.



João José Nunes, Carregador de Seixal. Admitido como carregador eventual em 4 de Novembro de 1920, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927.



José Pinto, Carregador de Livração. Admitido como carregador eventual em 14 de Novembro de 1911, foi nomeado carregador em 10 de Maio de 1919.



Adelino Augusto, Carregador de Vargelas. Admitido como carregador eventual em 21 de Julho de 1914, foi nomeado carregador em 2 de Abril de 1919.



Hermínia do Vale Domingues, Escriturária principal do Serviço de Reclamações. Admitida como praticante de escritório auxiliar em 5 de Março de 1920, nomeada empregada de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1926. Depois de transitar por várias categorias, foi promovida a escriturária principal em 1 de Dezembro de 1945.



Pedro Francisco, Revisor de bilhetes de 1.ª classe de Barreiro. Admitido como eventual em 1 de Maio de 1924, nomeado carregador em 14 de Maio de 1926. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a revisor de bilhetes de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1948.



Serafim Ferreira, Chefe de 1.ª classe de Évora. Admitido como praticante de estação em 7 de Setembro de 1907, nomeado factor de 3.ª classe em 8 de Julho de 1908 e promovido a chefe de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1942.



Joaquim de Azevedo Ramos, Chefe de 3.ª classe de Mirandelo. Admitido como praticante em 7 de Maio de 1920, nomeado factor de 2.ª em 1 de Fevereiro de 1926 e promovido a chefe de 3.ª classe em 21 de Dezembro de 1942.

Amadeu Ferreira, Factor de 2.ª classe de Régua. Admitido como praticante em 15 de Abril de 1916, nomeado factor de 3.ª classe em 9 de Julho de 1919 e promovido a factor de 2.ª em 27 de Janeiro de 1926.



Albino Maia Cordeiro, Conferente de Entroncamento. Nomeado carregador em 21 de Janeiro de 1925 e promovido a conferente em 21 de Janeiro de 1939.



António Valente, Carregador do Porto. Admitido como suplementar em 17 de Outubro de 1924 e nomeado carregador em 21 de Julho de 1929.



Carlos Temperado Lopes, Maquinista principal do Depósito de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia em 29-9-1919, como operário, foi nomeado fogueiro de 2.ª cls. em 1-1-1923, de 1.ª em 1-1-1926, maquinista de 3.ª cls. em 1-1-1928 de 2.ª cls. em 1-7-1935, de 1.ª cls. em 1-1-1944 e maquinista principal em 1-1-1947.



Manuel Marques Correia, Revisor de Material da Revisão do Douro-Pocinho. Admitido ao serviço da extinta Companhia Nacional na mesma categoria, em 28 de Fevereiro de 1928.



Manuel Joaquim Teixeira, Maquinista de 3.ª cls. do Dep. de Campanhã. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador em 18-8-1918, foi nomeado fogueiro de 2.ª cls. em 11-5-1924, de 1.ª em 1-7-1938 e maquinista de 3.ª em 1-1-1947.



António Correia, Limpador do Depósito de Boavista. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 4-11-1927.



João Augusto Marques, Maquinista de 3.ª cls. do Depósito de Gaia. Admitido ao serviço da Companhia, como operário em 4-10-1920, foi nomeado fogueiro de 2.ª cls. em 1-1-1927, fogueiro de 1.ª cls. em 1-1-1930 e maquinista de 3.ª cls. em 1-1-1937.



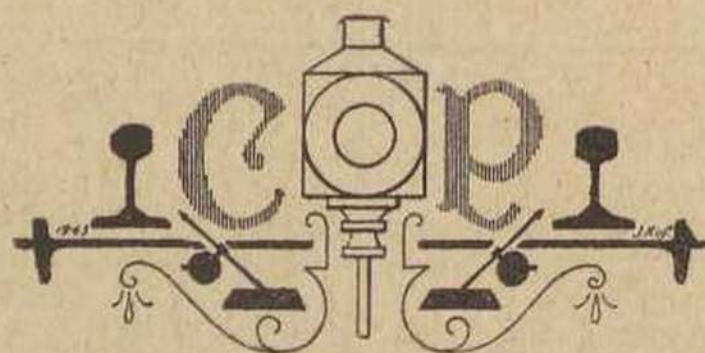
Izidoro Mineiro, Maquinista de 3.ª cls. do Depósito de Lisboa-P. Admitido ao serviço da Companhia, como operário, em 8-12-1927, passou a fogueiro de 2.ª em 1-3-1931, a fogueiro de 1.ª cls. em 1-7-1940 e a maquinista de 3.ª cls. em 1-1-1947.



João dos Reis Vilala, Revisor de material de 3.ª cls. da Revisão do Entroncamento Badajoz. Admitido ao serviço da Companhia, como servente, em 17-6-1916, foi nomeado ensebador de 2.ª em 1-3-1922, de 1.ª em 1 de Março de 1925 e revisor de material de 3.ª cls. em 1-9-1928.



Silvestre José, Ensebador de 1.ª cls. da Revisão de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 26-5-1927, passou a ensebador de 2.ª cls. em 1-7-1935 e a 1.ª cls. em 1-1-1944.



Companhia *União Fabril*



O MAIOR AGRUPAMENTO
INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA
AO SERVIÇO DA
LAVOURA PORTUGUESA



Rua do Comércio, 49
L I S B O A



Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O

S u m á r i o

Viagem presidencial ao Porto.

A nossa casa: Fardamento das guardas de P. N., por Carolina Alves.

Publicações.

Os Caminhos de Ferro na Guerra: O que pode desde já revelar-se, por Tristão Ferreira de Almeida.

Excursão a França dos ferroviários portugueses.

Bom humor.

As nossas iniciativas: O resultado do «Concurso de Fotografias».

O concurso «Linha de Sintra».

Lá por fora...

Pessoal.

NA CAPA—O Chefe de Estado, Sr.

Marechal Carmona, à
janela do comboio
Presidencial, em Entre-
-Campos.