



BOLETIM DA CP.

BOLETIM DA C.P.

N.º 243 SETEMBRO — 1949 ANO 21.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

A NOSSA CAPA

OViegas é um gaiato com dois palmos, que trocou a costa algarvia pelas terras altas da Beira. Filho de ferroviário, tem estampada no rosto a boa disposição e a alegria de viver, falando pelos cotovelos a propósito de tudo. Ladino, traquina, simpático, o Viegas tomou parte na primeira colónia de férias de Mangualde, comendo sempre com apetite e apreciando o repouso à sombra dos pinheirais.

Acostumado ao mar, sentiu-se feliz no meio das serras, contando historietas aos companheiros e mantendo sempre a alegria na camarata.

Com seis anos apenas, vivo, espertalhão, ao ser fotografado para o «Boletim da C. P.», declarou espontâneamente que quer ser ferroviário, pois para ele não há vida melhor do que comer e beber . . . em cima das máquinas!

O retrato do Viegas, que publicamos na capa, traduz satisfação, contentamento, e mostra, melhor do que as palavras, como funciona a Colónia de Férias de Mangualde — mais uma colónia de férias que os filhos dos ferroviários ficam devendo à Administração da C. P..

O Viegas, a partir de hoje, fica sendo o símbolo da colónia de montanha, símbolo de alegria, de felicidade, aquela alegria e felicidade de quem, em plena Natureza, come e descansa a horas certas, depois de tonificar os pulmões diante do cenário deslumbrante da Serra da Estrela.

A Colónia de Férias DE MANGUALDE

foi visitada pelos Subsecretários do Estado, das Obras Públicas e de Assistência

OS jornais de grande circulação referiram-se, desenvolvidamente, à visita que os srs. Subsecretários do Estado, das Obras Públicas e de Assistência, Eng.º Saraiva e Sousa e dr. Trigo de Negreiros fizeram à vila de Mangualde, onde inauguraram vários melhoramentos.

No plano da visita, foi incluída a colónia de férias que a Administração da C. P. mandou construir próximo daquela vila, onde aqueles membros do Governo foram recebidos pelo Sr. General Raúl Esteves, Presidente da Comissão de Assistência e representante da Administração da Companhia. A Direcção Geral estava representada pelo Eng.º Constantino Cabral.

A Colónia de Mangualde encontrava-se em pleno funcionamento, deixando a mais agradável impressão naquele membro do Governo, que se fazia acompanhar das prin-



O pessoal que trabalha na Colónia. À direita, a regente e seu marido, funcionário da C. P.

cipais autoridades do Distrito de Viseu e da vila de Mangualde.

Ainda no último número do «Boletim da C. P.» nos referimos às Colónias de férias, obra de beleza para os filhos de ferroviários e já hoje voltamos ao assunto para nos referir à linda colónia de montanha erguida a seis quilómetros de Mangualde.

No meio dum pinheiral, que pertencia ao património municipal, iniciaram-se em Fevereiro do ano corrente as obras da nova colónia, e, com apreciável esforço e dedicação, os operários da Divisão de Via e Obras levantaram, em poucos meses, os actuais edifícios, que já albergam uma centena de crianças dos dois sexos.

A situação da colónia diante da Serra da Estrela e a sua localização a meio dum pinheiral mostram quanto será proveitoso para os filhos dos ferroviários a sua estadia naquelas paragens distantes. Bom ar,



No meio do pinheiral, a «Casa do Regente» constitui uma nota de bom gosto



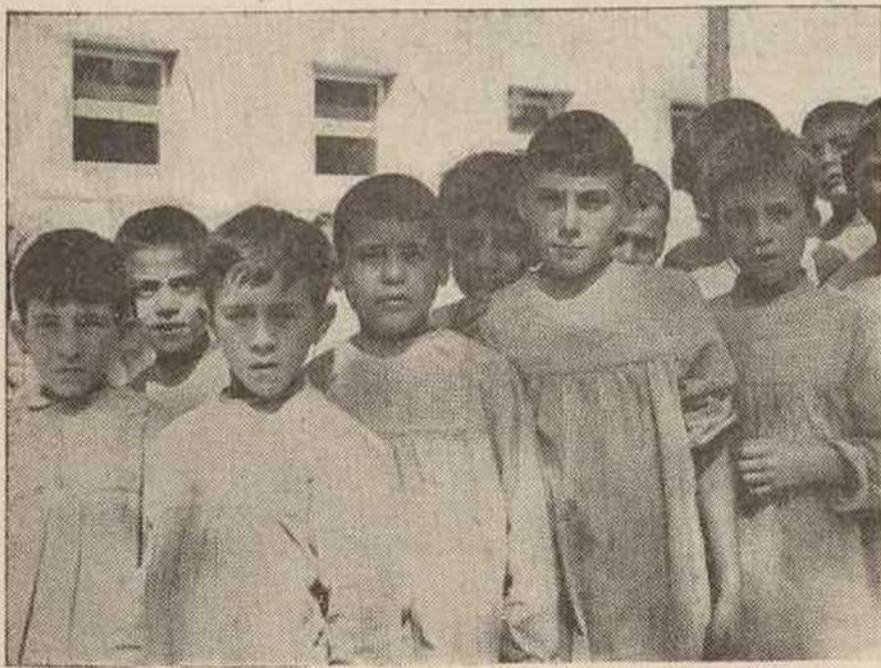
Os rapazes da Colónia, alegres e contentes, sorriem para a objectiva



Grupo de raparigas que alegremente passam uns dias de férias

ótimo clima, deliciosas sombras, apetitosos manjares, amplas camaratas, demorados repousos e, à mistura com tudo isto, alegria, diversões, correrias, jogos de ar livre.

As fotografias que ilustram este artigo, mostram o cuidado e o carinho que a Administração da Companhia tem pelas colónias de férias. Acarinhar os filhos dos ferroviários, pugnar pela sua instrução, trabalhar pelo seu desenvolvimento físico, é, afinal, olhar para o futuro, pois quantas daquelas crianças serão amanhã agentes da Companhia.



Não se mexam! E os rapazes poiam carrancudos para o Boletim



Uma camarata da Colónia, igual a outras que vão erguer-se

A obra social que a Administração da Companhia vem realizando merece o reconhecimento de todos os ferroviários, tão fecunda é a sua ação. Bairros residenciais, escolas, sanatórios, armazéns de víveres, assistência domiciliária, caixas de reformas e pensões, tudo isto faz parte da vasta e complexa obra social que a C. P. estabeleceu para os seus servidores de todas as categorias.

Não ficaram ainda concluídos este ano todos os edifícios que compõem a colónia de Mangualde, no entanto, assegura-se que, em 1950, funcionarão os restantes.

A alimentação, a vigilância, a higiene, a

assistência dispensadas a crianças dos pontos mais distantes, é verdadeiramente modelar, honrando a nossa Companhia.

É natural que muitos dos nossos leitores não conheçam ainda a linda e utilíssima vida das colónias de férias, e por isso mesmo bom seria que visitassem Mangualde e Praia das Maçãs, única forma de avaliarem o esforço, o carinho e o entusiasmo da nossa Administração pela sua execução e funcionamento, tão dispendiosos nesta hora presente.

Fotos do Inspector Principal do Serviço de Turismo e Publicidade, *Abel Leite Pinto*,



O Sol fechou os olhos destas lindas raparigas

O INFANTE D. HENRIQUE

*F*ILHO de D. João I e de D. Filipa de Lencastre, o Infante D. Henrique começou de muito novo a dedicar-se a estudos náuticos e astronómicos, nos quais brilhava a sua inteligência.

«Dotara-o Deus de engenho elevado, de constância e de vontade firme, para, ajudado de prendas tão raras, conceber e executar os vastos planos que sublimaram seu nome. Cavaleiro, cortou-lhe a glória, ao sair da puerícia e na juventude, os loiros guerreiros, para mais tarde lhe cingir na fronte a coroa rostral, querendo que todos o tivessem por modelo acabado das perfeições da época, vendo-o unir às palmas de soldado os troféus de navegador, à doutrina a jerarquia, ao arrojo a austeridade».

Com vinte e um anos, bateu-se heróicamente na conquista de Ceuta, resolvendo, no regresso a Portugal, refugiar-se em Sagres, afim de tentar a epopeia marítima — a maior que o mundo conhece!

A nação portuguesa tinha necessidade

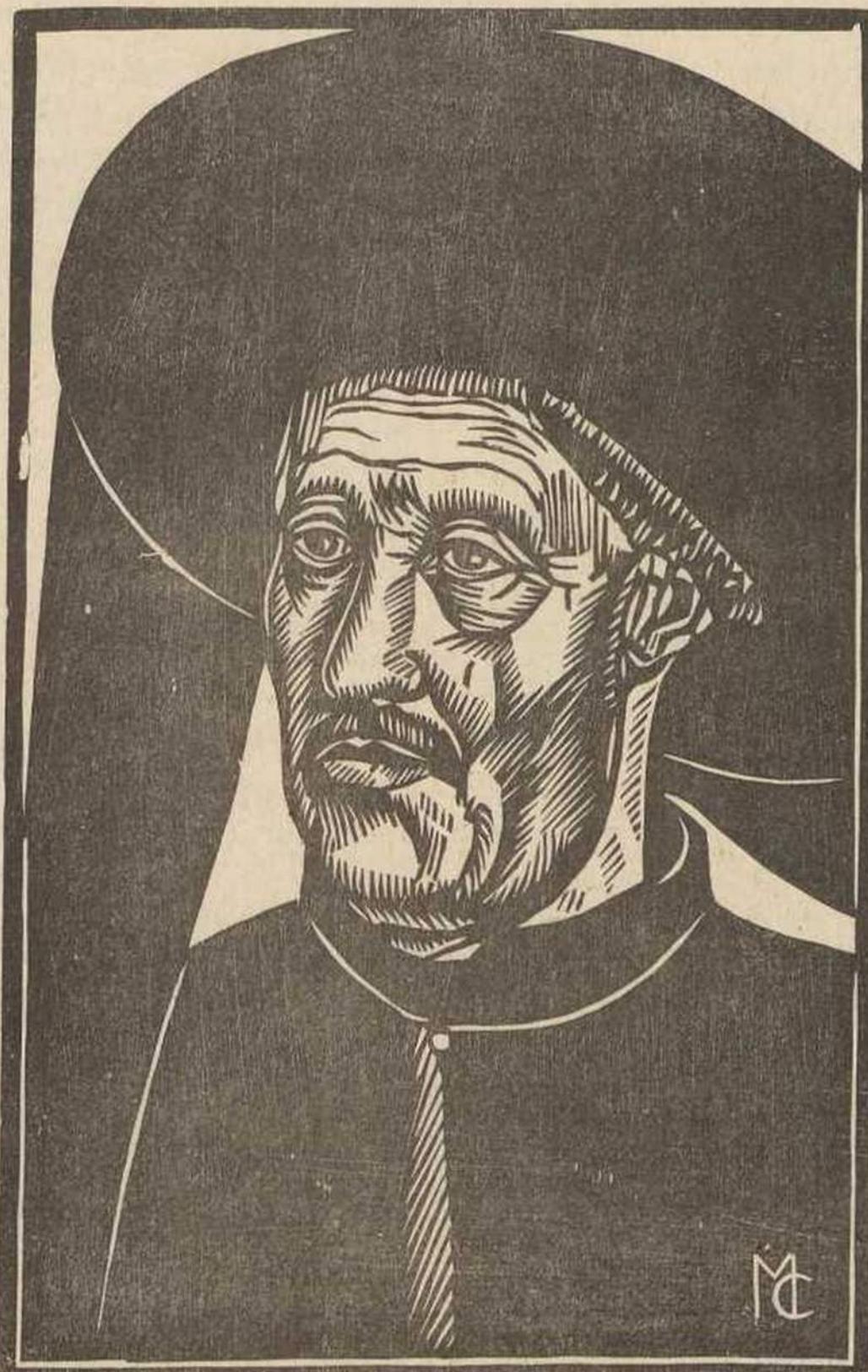
de se alargar, atingidos os seus limites definitivos da Península, e não querendo combater povos da mesma raça e crenças, alongou as suas visitas para o mar. A vastidão da costa marítima, os ataques dos piratas marroquinos, a vocação do povo para o Comércio, tudo tentava os portugueses para a aventura Atlântica, à qual o Infante D. Henrique se consagrou de alma e coração.

Instalado em Sagres «Língua de rocha cravada nas ondas e açoitada pelas ventanias do noroeste, estava ali como a bordo, e a Academia do Infante parecia uma nau, em que vogavam os destinos ignotos da nação».

Isolado num penhasco que tão bem se harmonizava com seu tem-

peramento frio e austero, o Infante D. Henrique desprezava as honrarias que de toda a parte lhe conferiam, os convites que de todo o mundo lhe dirigiam para temerárias empresas.

Nem a riqueza nem a glória o tentavam. Alma de gigante, traçou um plano, e como não conhecia o desânimo, não descançou



INFANTE D. HENRIQUE

enquanto o não levou por diante com sua vontade de ferro. Quando a Europa considerava impossível o seu objectivo, quando as nações desistiam de empresas idênticas, sua figura altiva erguia-se no extremo de Portugal disposta a substituir o tráfego das caravanas do deserto, pelo comércio marítimo através do Mar Tenebroso.

* * *

No recolhimento de Sagres, na companhia de sábios e mareantes, passou o Infante D. Henrique sua vida de iluminado.

Nada mais lhe interessava do que realizar um sonho de tantos anos, e nesse sonho se resumia toda a sua existência. Não o seduziam os esplendores da corte, e até os graves problemas da nacionalidade lhe eram indiferentes, de tal forma o prendia a aventura dos descobrimentos.

Um dia, as caravelas largaram de Sagres em demanda de terras africanas, e nos panos brancos sangrava a Cruz de Cristo — emblema heráldico duma raça de navegadores. Depois de aturados estudos, o próprio Infante indicava a sua róta, e com o rodar dos anos foram-se espalhando pelo mundo as naus da Epopeia.

Absorto no seu sonho, ouvindo o maru-

lhar das vagas, espreitava comovido os mares distantes onde desenhara seu plano audacioso. A certa altura, a doença bateu-lhe à porta, e na sua vila do Cabo de S. Vicente numa tarde de Novembro, o Infante morreu, sendo depois transportado para o mosteiro da Batalha — poema de pedra onde estão escritos os mais brilhantes feitos da História de Portugal!

Desaparecera o Infante Navegador, mas a ideia dos descobrimentos sobreviveu-lhe, projectando-se para além da própria vida. D. Henrique, além de proporcionar novas condições de vida à Humanidade, espalhou luz nos espíritos supersticiosos, e dominando a amplidão dos mares, abriu-os à civilização.

De então para cá, sua alma de gigante ficou escrita a letras de ouro, não só na História de Portugal, mas na história da civilização europeia, com um facho de luz que ainda hoje ilumina os mares de todo o mundo!

Nota de Redacção — A gravura em madeira, que acompanha esta nota biográfica sobre uma das mais gigantescas figuras da História Pátria, deve-se a Manuel Cabanas, Empregado de 1.º da Divisão de Exploração e colaborador artístico do «Boletim da C. P.»

Número especial do Natal

O «Boletim da C. P.» vai publicar, no próximo mês de Dezembro, um número especial, que constituirá um apreciável brinde aos seus assinantes.

Para receber o número especial de Dezembro torna-se indispensável ser assinante do «Boletim da C. P.», podendo os agentes que o desejem, fazer a sua inscrição a partir de 1 de Janeiro de 1949.

PROPAGANDA TURÍSTICA NA ALEMANHA

À procura dum novo método de propaganda turística, surgiu a ideia de vestir meia dúzia de raparigas bonitas com trajes tradicionais da Alb e da Floresta Negra, dar-lhes um bilhete de livre trânsito nos comboios de grande percurso, onde devem entreter os viajantes com narrações explicativas sobre a região da Suábia. As raparigas foram treinadas para esta tarefa num curso especial, onde aprenderam história regional, condições económicas de Wuerttemberg e... naturalmente Geografia.

Há dias, entraram pela primeira vez em acção. Embarcam nos comboios em Ulm e Bruchsal. E como não podem simplesmente abrir a porta do compartimento para perguntar ao viajante se quer saber da sua boca cor de cereja, informações acerca do país que o comboio atravessa, elas estão munidas de um prospecto ilustrado que lhes serve de «ponto de partida» para a conversa, que se desenvolve com toda a naturalidade. O viajante, depois de recuperados os sentidos, terá certamente muitas perguntas a fazer...

Desde que estas perguntas não se restrinjam ao tema do eterno feminino, servirão a propaganda turística. As gentilíssimas meninas transformarão a atracção da sua mocidade alegre e da sua amabilidade em atracção do seu país, e o viajante, encantado pela formosura das meninas e da paisagem, talvez desça do comboio e aumentará assim o turismo, ou, pelo menos, pen-

sará em voltar à terra destas lindas meninas.

As meninas gostam imenso das viagens entre Ulm e Bruchsal e não lhes queremos



Raparigas com os trajes tradicionais da Floresta Negra

desmanchar o prazer. Os efeitos deste novo método ainda não podemos calcular, mas tranquiliza-nos saber que o Centro Turístico de Wuerttemberg tem uma reserva de meninas bonitas... para todas as eventualidades.

Os Colaboradores do «Boletim da C. P.»

Todos os meses recebemos colaboração que a falta de espaço não permite publicar. De todos os pontos da linha nos escrevem dezenas de agentes, a remeter produções literárias e artísticas, algumas tocadas pela ingenuidade, que, a seu tempo, serão publicadas, pois temos a maior consideração pelos nossos colaboradores.

Para provar o que afirmamos, reproduzimos, hoje, três desenhos, que mostram habilidade e intuição artística, que bem mereciam ser devidamente encaminhadas e encorajadas.

Dois desses desenhos, «O Deus Menino» e «Castelo e muralhas de Bragança» são da autoria de António Pinto Magalhães, factor de 3.ª da Estação de Bragança, e o terceiro é assinado por Lino do Carmo Coelho, assentador do Distrito n.º 245, em Alcantarilha.

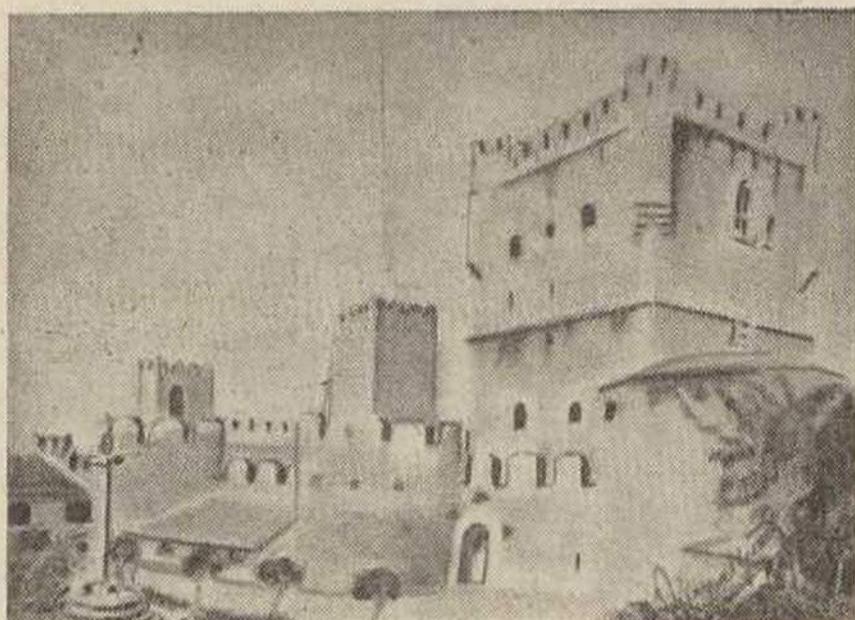


A rapariga e os pássaros
Desenho de Lino Coelho



O Deus Menino
Desenho de António Pinto de Magalhães

O «Boletim da C. P.» tem a maior satisfação em publicar estes desenhos e de revelar, consequentemente, dois agentes que honram a família ferroviária.



Castelo e muralhas de Bragança
Desenho de António Pinto de Magalhães

DESPORTOS

Secção a cargo de MANUEL MOTA
Chefe de Secção da Via e Obras

FERROVIÁRIOS DESPORTISTAS

CARLOS MARQUES

actualmente subchefe de Depósito de Máquinas
foi em 1907 o vencedor da primeira corrida
da «Maratona» disputada em PORTUGAL

Em 1907 a revista «Tiro e Sport», editada pela conhecida Casa Sena de artigos de desporto, ainda existente hoje na Rua Nova do Almada, organizou a primeira corrida da Maratona disputada em Portugal.

A distância foi apenas de 17 quilómetros, menos 25 que a clássica Maratona Olímpica (42,800 quilómetros). Esta foi como se sabe, a distância que percorreu o soldado grego que ia dar a Atenas a notícia da vitória de Maratona.

O sr. Conde de Olivais e Penha Longa ofereceu o prémio — o bronze artístico «Aubut». A corrida efectuou-se em 13 de Outubro de 1907, entre Cruz Quebrada e Cascais, e nela tomaram parte equipas de três clubes: Sport Benfica, Futebol Clube Cruz Negra e Carcavelos Clube (dos ingleses do Cabo Submarino).

Nove corredores largaram da Cruz Quebrada: Augusto Jorge, António Fernandes e Carlos Marques, do Grupo Sport Benfica; H. A. Lowe, A. S. Cooper e K. R. Thompson, do Carcavelos; Joaquim Vital, António Vital e Travassos Lopes, da Cruz Negra.

A partida foi dada às 9 h. e 45 m. no campo do Lisboa Cricket Clube. As estradas, devido à chuva, encontravam-se em mau estado, o que não impediu a marcha dos concorrentes, muito vitoriosos ao longo do percurso e em especial em Paço de Arcos, Oeiras, Parede e S. João do Estoril. Em Cascais aguardavam os corredores S.

M. El-Rei D. Carlos, S. A. o Infante D. Afonso e muitas famílias da melhor sociedade.

O vencedor foi Carlos Marques, do Sport Benfica, em 1 h. e 10 m.

Por equipas triunfou o mesmo clube. A entrega dos prémios foi feita por Sua Majestade El-Rei D. Carlos I.

No ano seguinte repetiu-se a prova, agora com 24 quilómetros, de Cascais a Algés, por Alcabideche e Parede. Ganhou o célebre Francisco Lázaro, do Velo Clube de Lisboa, e Carlos Marques ficou em 4.º lugar.

Perguntar-se-á: Que interessa *isto* ao «Boletim da C. P.»?

Interessa porque se trata de revelar a proeza atlética de um ferroviário, ainda hoje ao serviço: Carlos Marques. Já nessa altura o vencedor da 1.ª Maratona estava ao serviço dos caminhos de ferro, onde foi admi-



Os componentes da equipa do Grupo Sport Benfica, que venceu a primeira corrida da Maratona, em 1907: Augusto Jorge, António Fernandes e Carlos Marques

tido como operário. Sucessivamente passou a fogueiro, a maquinista, a vigilante, a chefe de maquinistas e é hoje subchefe de Depósito, em Campolide.

Era um homem de grande resistência e invulgar força física, contando-se dele algumas proezas. Uma delas consistia em levantar um rodado de máquina!

O «Boletim da C. P.» tem o maior prazer em divulgar entre a grande família ferroviária, os feitos deste ferroviário.

VI Campeonato Nacional Corporativo de Natação

As provas a disputar neste Campeonato organizado pela F. N. A. T., são as seguintes:

1.ª CATEGORIA — 200 metros bruços; 100 metros costas; 100 metros livres; 400 metros livres; Estafetas 3×100 metros, estilos: costas, bruços e «crawl»; Estafetas 4×100 metros, estilo livre.

2.ª CATEGORIA — 100 metros bruços; 66 metros costas; 66 metros livres; 200 metros livres; Estafetas 3×66 metros: estilos, costas, bruços e «crawl»; Estafetas 4×66 metros, estilo livre.

3.ª CATEGORIA — 66 metros bruços; 33 metros costas; 33 metros livres; 100 metros livres; Estafetas 3×33 metros estilos: costas, bruços e «crawl»; Estafetas 4×33 metros, estilo livre.

Até 21 do corrente deverão realizar-se os Campeonatos Distritais, disputando-se depois em Lisboa, no dia 28, na piscina do Sport Algés e Dafundo, o Campeonato Nacional.

CONSELHOS AOS OPERÁRIOS



Não encostar a escada a um poste. Um simples poste não é o apoio seguro. Não seja imprudente

Descontos aos ferroviários nas compras de material de óptica

Mediante a apresentação do cartão de identidade, as firmas José Manuel Pinto, Rua Eugénio dos Santos, 9, 2.º-Esq. e Casa dos Óculos, Ltd.ª, Rua da Mouraria, 80, fazem as seguintes reduções:

A primeira, 15 %, nas lentes para óculos e 20 %, nas armações.

A segunda, 15 %, nas armações e lentes.



O sr. Costa Couvreur no momento em que o Eng.º Homem de Melo traça o seu elogio

UM FERROVIÁRIO

AO ENGENHEIRO RAÚL COUVREUR FOI
PRESTADA BRILHANTE HOMENAGEM, À
QUAL SE ASSOCIOU O GOVERNO DA NAÇÃO

Nome do Eng.º Raúl da Costa Couvreur é bastante conhecido no meio ferroviário português, pelo aprumo com que desempenhou elevadas funções na antiga rede do Sul e Sueste. Tendo atingido o limite de idade no mês passado, o Eng.º Raúl Couvreur foi alvo de merecida homenagem, que teve lugar por ocasião da sessão plenária do Conselho Superior de Obras Públicas.

Na mesa de honra encontravam-se o sr. Eng.º José Frederico Ulrich, Ministro das Obras Públicas, o Subsecretário de Estado das Colónias, Eng.º Rui de Sá Carneiro e os representantes dos Srs. Ministros do Interior e Comunicações, Eng.º Cancela de Abreu e Gomes de Araújo. Em lugares de destaque encontravam-se o sr. Subsecretário de Estado das Obras Públicas Eng.º Saraiva e Souza, Eng.º Vicente Ferreira, antigo Subdirector da C. P. Eng.º Craveiro Lopes de Oliveira, antigo Presidente do Conselho Superior das Obras Públicas e Eng.º Roberto de Espregueira Mendes, Director Geral da C. P.

O elogio do homenageado foi feito pelo Engenheiro-Inspector Superior Francisco

Homem de Melo, que traçou a biografia do Eng.º Raúl Couvreur, pondo em relevo o desempenho de elevadas funções nos caminhos de ferro e de representante de Portugal em reuniões e congressos realizados no estrangeiro. Ao referir-se ao homenageado, o orador enalteceu as suas qualidades de carácter, saber e inteligência, considerando-o figura de grande relevo na técnica portuguesa.

O sr. Ministro das Obras Públicas, Eng.º José Frederico Ulrich, dirigiu também as suas saudações ao homenageado, pronunciando um brilhante discurso, no qual manifestou a sua admiração pelo Eng.º Raúl Couvreur, que, no seu dizer, alcançou o cimo da escala da engenharia portuguesa, à qual se dedicou, com zélo e proficiência, durante o vasto período de 46 anos, lamentando que o limite de idade atinja o Eng.º Raúl Couvreur em plena pujança da sua personalidade de homem e de técnico distinto.

Não se esqueceu o ilustre titular da pasta das Obras Públicas de fazer duas afirmações importantes que, por assim dizer, provam o seu apreço pela alta figura do homenageado: o elogio do seu espírito

de leal colaboração durante cinco anos no Ministério das Obras Públicas e ainda a forma exemplar como desempenhou as elevadas funções de Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas.

Porque as últimas palavras de S. Ex.^a o Sr. Ministro das Obras Públicas constituem um elogio invulgar a um ferroviário distinto, o «Boletim da C. P.» tem a satisfação de as arquivar nas suas colunas, associando-se às justíssimas homenagens prestadas ao Eng.^o Raúl Couvreur, técnico sabedor que conta grande prestígio na sociedade portuguesa:

Tenho o maior prazer em desempenhar-me da incumbência, que recebi do Senhor Presidente da República, de comunicar a V. Ex.^a que houve por bem agraciá-lo com a Grã-Cruz de Cristo como prova de apreço pelos seus méritos. V. Ex.^a apreciará no seu alto significado esta iniciativa do Chefe do Estado, e sempre que ostentar

no seu peito honrado as insígnias dessa condecoração lembre-se V. Ex.^a de que elas lhe foram oferecidas pelos seus colegas do Conselho e por este seu colega de profissão e grande admirador, que solicitou e viu deferido o favor de tomar parte directa nesta manifestação simples, mas significativa da alta consideração em que V. Ex.^a é tido pelos seus pares neste organismo de tão nobres tradições.

Demoradas salvas de palmas coroaram as brilhantes palavras do sr. Eng.^o José Frederico Ulrich, depois do que o Eng.^o Raúl Couvreur agradeceu, em termos como-vidos, as homenagens recebidas.

O «Boletim da C. P.», ao dar conhecimento desta merecida homenagem aos seus leitores, associa-se aos cumprimentos dirigidos ao sr. Eng.^o Raúl Couvreur, cujo nome é sobejamente conhecido no meio ferroviário português, onde se impõe pelas suas qualidades de carácter e inteligência.

CAMINHOS DE FERRO INGLESES



O comboio puxado pela possante locomotiva «Pacific», correndo para o Norte. Sendo a Gran Bretanha um país pouco acidentado, a viagem é feita por linhas com boas plantas e perfis. Com um limite de velocidade de 74 Km. p. h., a viagem leva cerca de 4 horas e meia

FÉRIAS SEM VIAGENS, NÃO SÃO FÉRIAS...

ANTES da guerra, os alemães diziam nos folhetos de propaganda que distribuiam aos trabalhadores que «férias sem viagens, não são férias».

Entendiam os alemães, e muito bem, que as viagens constituem um grande prazer que, além de tudo, contribui para melhorar a instrução dos que as utilizam.

De facto, quem viaja aprende sempre. Olhando os campos, os rios, as montanhas, o viajante, quase sem dar por isso, vai-se instruindo, vai enriquecendo os seus conhecimentos, e parece que, quanto mais viaja, maior é o desejo de conhecer novas terras, pois reconhece que, por este processo, vai aumentando a sua cultura.

O ferroviário, pela sua profissão, é amigo de viajar, e se, muitas vezes, reparou na paisagem, pela atenção que o serviço exige, a verdade é que, quando vai de folga ou licença, vê a paisagem doutra forma, interessa-se pelas belezas, olha atentamente as estações, procurando por todas as formas melhorar os seus conhecimentos. Estamos em pleno verão, num verão quente em que apetece sair de casa e ir por essas terras fora em busca de assuntos novos, de novos ambientes, de novas sensações. Quem souber aproveitar as viagens que a Companhia concede aos agentes e famílias, dá por bem empregado o tempo e a despesa da sua digressão.

Um castelo, um monumento, recordam-lhe uma página de história, evocam-lhe um feito glorioso. Um rio, uma montanha, ensinam-lhe os segredos da natureza. Um túnel, uma ponte, uma estação, dão-lhe ideia da importância dos transportes em caminho de ferro, e, quantas vezes, o ferroviário, farto de ver comboios, esqueceu o valor económico da rede do seu país, esquecendo-se, também, da sua contribuição permanente à economia nacional.

Em regra, o ferroviário viaja ao domingo, e, ao chegar a casa, a viagem constitui um mundo de lembranças, pois viu searas, ouviu fontes, contemplou florestas, e diante dos tem-

plos, dos castelos, dos monumentos, recordou o passado deste país de guerreiros e navegadores que todo o mundo conhece e admira.

As feiras, os mercados, as romarias constituem um espectáculo magnífico, e, também sem dar por isso, o viajante viu bailar, admirou trajes, ouviu cantigas, integrou-se na alma popular e — Santo Deus! encheu-se de alegria e orgulho, por ter nascido em Portugal.

Depois, Portugal é lindo, variado, risonho. As vinhas trepam pelas encostas, os carros de bois rompem caminhos estreitos debruados com madesilvas, espreitam santuários por entre folhagem, as velas dos moinhos dançam contentes e, à beira d'água, estendem-se barcos pintados com cores fortes, embarcações frágeis tripuladas por descendentes daqueles mareantes ousados, que descobriram o segredo dos mares.

Não há países feios, nem terras bonitas, pois tudo é belo e diferente, tudo possui interesse, tudo encanta e causa sensações que não esquecem mais.

As nações são mundos novos, desconhecidos, com mais ou menos progresso, maior ou menor número de curiosidades mas há uma terra que é sempre melhor do que as outras: — É a nossa, a nossa querida terra!

O ferroviário é, regra geral, amigo do turismo e, como tal, gosta de ver tudo, de provar de tudo, manifestando interesse por tudo que seus olhos viram.

Por isso mesmo lhe aconselhamos neste fim de verão que «parece ter o diabo no ventre», a conhecer a sua terra, a percorrer-la, a admirá-la, no que ela tem de mais belo, mais pitoresco, mais evocador, mais característico. Não se esqueçam nunca «que ninguém pode amar a sua terra sem primeiro a conhecer», não esquecendo também aquela frase de Ramalho Ortigão, que constitui o melhor elogio da terra portuguesa: — «Nada há no mundo mais saborosamente aprazível para um coração lusitano, do que viajar simples, modesta, obscuramente, em Portugal».

Produção de energia Geotérmica em Larderello

Por G. COPPA-ZUCCARI

AS extraordinárias manifestações geotérmicas da zona que, nos últimos tempos, tomou o nome de Larderello, eram conhecidas pelos antigos habitantes da Itália e já Lucrécio Caro se lhes referia amplamente no seu «*De rerum naturae*». No entanto, há apenas uns dois séculos que se vê nas manifestações da região de Larderello uma extraordinária possibilidade oferecida à Itália, demasiado pobre de combustíveis (pelo menos no estado actual das investigações e dos descobrimentos) para suprir, pelo menos parcialmente, as suas necessidades de energia térmica.

O quantitativo de energia de que a Itália necessita é em grande parte provido pela utilização da energia hidro-eléctrica, mas certos períodos de seca excepcional podem levar (como aconteceu nos últimos anos), a uma sensível redução das disponibilidades hidro-eléctricas que, neste caso, foi tornada ainda mais grave pelas destruições de instalações devidas a factos de guerra. Até ao momento presente, a produção de energia hidro-eléctrica alcança na Itália os vinte biliões de kilowatts-hora por ano (e poderá dentro dos vinte próximos anos ser levada até um máximo de quarenta e cinco biliões de kilowatts-hora

por ano); a par desta produção de energia hidro-eléctrica, existem centrais termo-eléctricas com uma potência instalada útil de de 812.000 kw., e que devem funcionar como apoio no caso de deficiência de energia hidro-eléctrica.

Ora, entre os consumidores mais interessados em ter uma disponibilidade constante de energia eléctrica estão os Caminhos de Ferro do Estado, que prosseguem no programa de electrificação da sua rede, e providenciam para que, nos limites do possível lhes esteja sempre assegurado o regular fornecimento de energia eléctrica, em condições favorecidas. De acordo, pois, com esta necessidade, os Caminhos de Ferro do Estado assumiram a pouco e pouco uma parte cada vez maior na gerência e na exploração das manifestações geotérmicas de Larderello, até ao ponto de hoje possuirem 70 % das acções da homónima Sociedade Larderello, que já possui uma potência instalada de 150.000 kw. e uma central em construção com uma potência instalada de 104.000 kw.

Toda esta importante produção de energia termo-eléctrica, ou, para dizer melhor, geo-térmica, se conseguiu devido à extraordinária persistência das manifestações de Lorderello, conhecidas, como já se disse, há

séculos, e aos estudos e investigações sistemáticos efectuados a este respeito, especialmente nos últimos anos.

Do maior interesse para o desenvolvimento desta exploração da energia geotérmica é, em primeiro lugar, a procura das nascentes de vapor, procura esta que tem de ser levada a efeito, bem como as respectivas captações, por técnicos especializados. A procura das nascentes de vapor que se encontram normalmente em correspondência da superfície de contacto entre o ceno e o rético e entre o rético e o pérmico, é feita por geólogos e técnicos mineiros que para este fim se servem, quer dos estudos geológicos dos terrenos, quer do chamado processo geo-sísmico, quer, finalmente, do exame eléctrico. Uma vez localizada a nascente de vapor, trata-se de alcançar por meio de perfurações, efectuadas com máquinas próprias para este fim e de vários géneros, mas que nos próximos meses serão feitas, como disse o Eng. G. Di Raimondo, Director Geral dos Caminhos de Ferro Italianos, com máquinas rotary americanas do tipo mais moderno que estão a chegar à Itália.

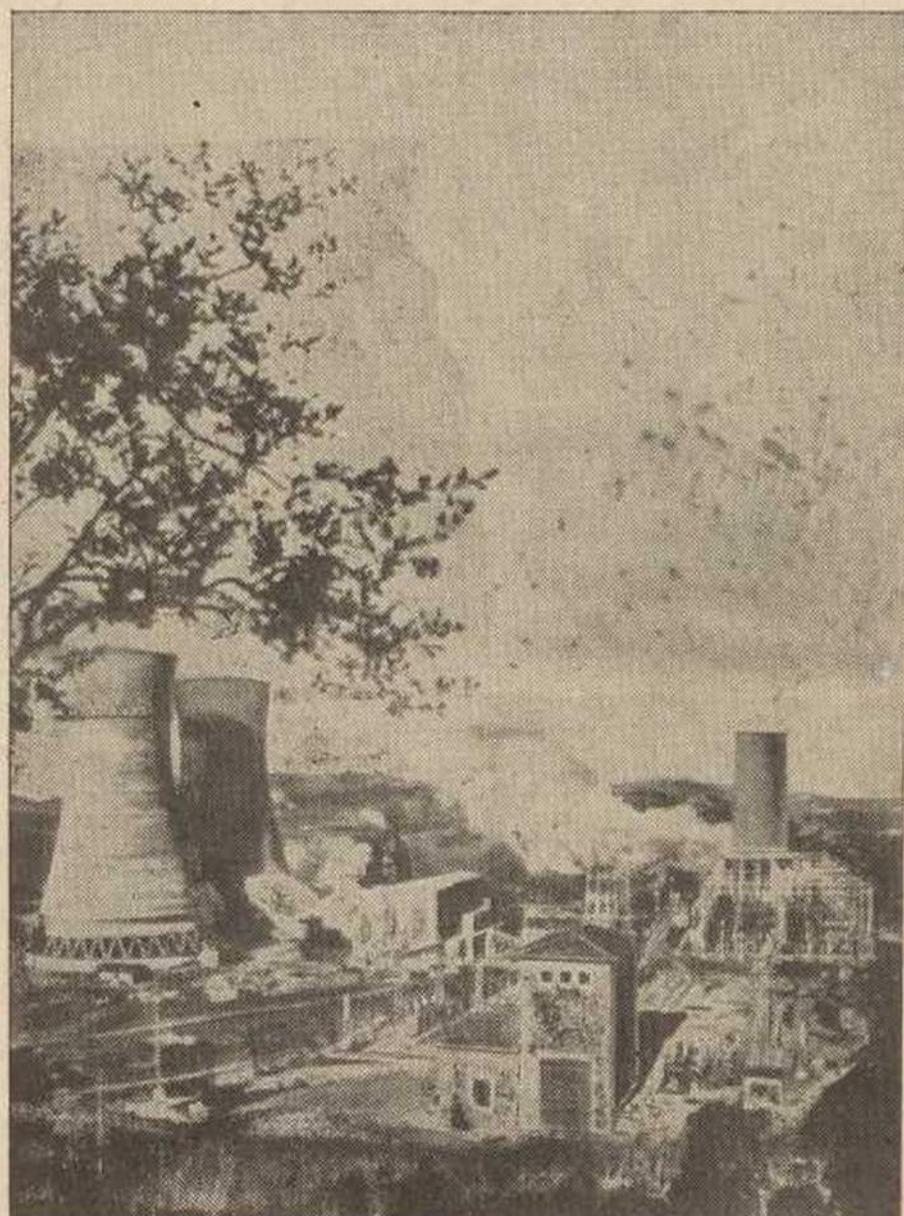
Apesar, porém, da próxima entrega destas moderníssimas máquinas de perfuração americanas, o trabalho torna-se ainda bastante demorado e caro, dado que se trata de alcançar profundidades que variam entre 300 e 900 metros, e que o custo da perfuração pode calcular-se, em média, tudo incluído, em sessenta mil libras por metro linear.

O território em que se dão manifestações análogas às de Larderello estende-se por cerca de 200 k.^m² na região ao sul de Volterra, o que não quer dizer que investigações ulteriores não possam levar à descoberta de outras zonas apresentando características idênticas.

O fluido que dá origem aos «soffioni» é constituído por uma mistura de vapor de

água e gás, composta em média de 954 gramas de vapor de água; 44 gramas de ácido carbónico; 0,32 gramas de ácido bórico; 0,87 gramas de hidrogénio sulfurado, vestígios de amoníaco e de gases combustíveis, entre os quais a metana. No momento actual esta mistura é extraída de 140 furos activos com um comprimento total de 5 k^m e uma produção, também total, que alcança os dois biliões e trezentos milhões de quilogramas de vapor. Claro está, que os diferentes «soffioni» têm produções muitíssimo variáveis, temperatura variável do vapor entre 140° e 215°c, e uma pressão, medida nos furos de saída, variando de cinco a trinta atmosferas; a velocidade média de saída do fluido anda por volta de 125 metros por segundo, e apenas num caso alcançou o máximo de quatrocentos metros por segundo.

O vapor, depois, uma vez captado à saída dos furos, por meio de tubagem própria até ao local das instalações fabris, é aqui utilizado para fins industriais.



As utilizações que, por enquanto, se fazem são a termo-eléctrica e a química.

A utilização termo-eléctrica é sem dúvida a mais importante, embora a química não deixe de ser também apreciável.

O vapor, à pressão de 4,5 atmosferas absolutas e à temperatura de 185°, é introduzido directamente ou indirectamente em turbinas duplas com alternadores para a produção de energia eléctrica. O vapor de descarga das turbinas e o natural, ou também o contido nas águas do sub-solo, é submetido a sucessivas fases de condensação e concentração para se obter o ácido bórico em bruto com título de 95 %, cuja produção anual é presentemente de cerca de 5.000 toneladas e que poderá elevar-se dentro do ano de 1950 a 7.000-8.000 toneladas anuais.

Na utilização do vapor para gerar energia eléctrica, obtiveram-se, especialmente no último decénio, progressos realmente notáveis, tanto que o consumo de vapor para a produção de um kilowatt-hora de energia baixou de 19 para 10 kg., sem que este último algarismo represente, de resto, o consumo mínimo possível. -

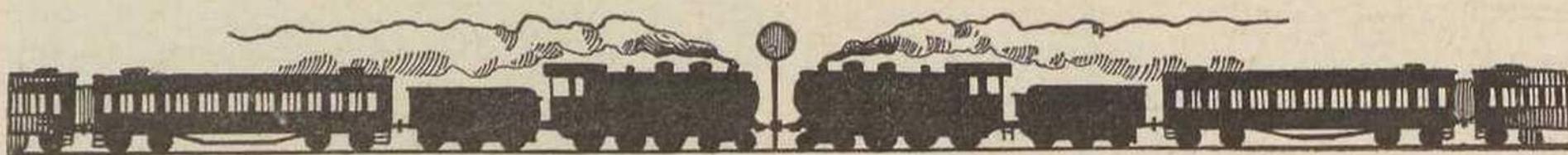
Actualmente, como já se disse, funcionam na região de Larderello numerosas Centrais com uma potência global instalada de 150.000 kw, e com uma produção também global de cerca de um bilião de kw-hora por ano.

Actualmente, também, apesar dos alemães, durante a sua retirada, terem em

tempos destruído sistematicamente todas as aparelhagens e as máquinas, os poços e as sondas, os edifícios, as secções ao ar livre e todos os demais apetrechos de 97 % das instalações, a Sociedade, além de produzir o sobredito bilião de kw-hora por ano, está a construir uma nova e grandiosa central, com uma potência instalada de 104.000 kw e uma produção prevista de cerca de 900 milhões de kw-hora de energia. Um dos grupos alternadores, com a potência de 30.000 kw, entrará a funcionar já em 1949 e os outros três grupos gradualmente no decorrer do ano de 1950.

Mas ainda há mais: do programa consta a construção duma nova e grandiosa central geotermo-eléctrica com uma potência instalada de 150.000 kw-hora, cujo custo foi calculado em cerca de quatorze biliões de liras. Para isso basta que as actuais investigações para o descobrimento de novas reservas de vapor no sub-solo sejam bem sucedidas e que estas reservas possam ser postas rapidamente em exploração.

Como bem se vê, portanto, a Sociedade Larderello, ainda que trabalhando sob a égide dos Caminhos de Ferro do Estado, que lhe forneceram técnicos, meios, e rápido mercado de consumo da energia produzida, fez verdadeiros milagres de reconstrução e reorganização, cujo mérito não cabe apenas aos dirigentes e aos técnicos, mas também aos operários, que de todas as formas possíveis deram o máximo do seu esforço para a reconstrução ter lugar em tempo de récord.



Instrução Profissional

Por JOSÉ LOURENÇO

Empregado de 1.ª classe de Divisão de Exploração

O homem é o mais irrequieto de todos os seres vivos. Não se contenta nunca com a sua situação. Por todos os meios ao seu alcance, procura aperfeiçoar-se, progredir e evoluir.

O animal vulgar, designado por irracional, procura apenas satisfazer as suas necessidades de alimentação, de defesa e de reprodução.

O homem excede os animais com a posse de uma mentalidade que lhe permite planejar futuras satisfações, descobrir novas ideias e defender-se do infortúnio, do sofrimento e da infelicidade. O animal não tenta sequer compreender porque lhe falta o raciocínio.

O homem não aceita o prazer e o sofrimento como se lhe apresentam porque pergunta o «Porquê» e este eterno «porquê» ergue-se perpétuamente no seu íntimo e constitui tanto a sua tragédia, como a sua glória. Por isso, busca sempre o aperfeiçoamento no sentido de alcançar a felicidade duradoura.

Nós, ferroviários, envolvidos no grande turbilhão do progresso, da ciência e da evolução humana, somos obrigados a acompanhar o desenvolvimento dos meios de transporte, para satisfação da ansiedade constante do espírito e adquirir a glória das nossas realizações.

Não há artista que se satisfaça com a sua obra. Do mesmo modo, não há ferroviário que, por muito bem que execute o seu serviço, não diga para consigo que poderia fazer ainda melhor. Na ansiedade do seu aperfeiçoamento, muitas vezes tropeça e cai, para mais tarde se levantar e tornar a cair. Mas não há nada que progride sem sofrimento. É através da luta e da dor que a humanidade evolui.

Os ferroviários que atingem umas dezenas de anos de serviço, após grande soma de conhecimentos e de experiência, adquiridos pelo

sofrimento e pela alegria de certos momentos da sua vida profissional, são como faróis que orientam, dirigem e aconselham os mais novos a seguir o bom caminho — o que conduz à satisfação e à felicidade, as maiores ambições da espécie humana.

Como um diamante em bruto, que, extraído da terra, precisa de ser lapidado e engastado num anel, para adornar uma mão gentil, assim o homem na sua evolução carece do martírio, do infortúnio e do sofrimento, para atingir a alegria e a felicidade na sua existência.

Pelos conhecimentos e experiências adquiridos pelos nossos antecessores na profissão em que engressámos, criaram-se regulamentos, aperfeiçoaram-se métodos de trabalho e estabeleceram-se sistemas. Nós, tentamos impulsionar mais ainda, no sentido progressivo, toda a regulamentação ferroviária, à medida que vamos obtendo novos ensinamentos e experiências, para tornar mais sólidos, mais cónodos e mais rápidos, os meios de transporte que, no mundo inteiro, mais segurança oferecem à vida humana e às mercadorias.

Por isso, o Serviço de Instrução Profissional da C. P., embora ainda no seu início, tenta arquivar, desenvolver e propagar os conhecimentos e experiências dos mais ilustres e dos mais humildes ferroviários das gerações anteriores, a fim de elucidar, instruir e preparar os actuais e futuros servidores da maior empresa industrial do nosso país.

Sem estudo e orientação não pode haver progresso. Assim como sem instrução e preparação intelectual e prática, não pode haver boa execução de serviços, especialmente numa empresa como a nossa, a quem o Públíco entrega com a maior confiança a vida e os bens, com a certeza antecipada de que é bem tratado, respeitado e acarinhado.

É ao Serviço de Instrução Profissional que

compece preparar e orientar o pessoal que lhe está confiado, para que este sirva bem, não só a Companhia mas a Nação inteira. Porém, dispondo ainda de parclos recursos, não pode, de momento, pôr em prática todos os seus planos de divulgação, unificação de regulamentos e de métodos de trabalho por dificuldades conhecidas que retardam a publicação e distribuição dos diplomas indispensáveis aos agentes que servem a Companhia nos vários sectores profissionais.

* * *

Todos nós sabemos o que vai pelo Mundo. O homem, na sua cegueira feroz, esquece-se de si próprio.

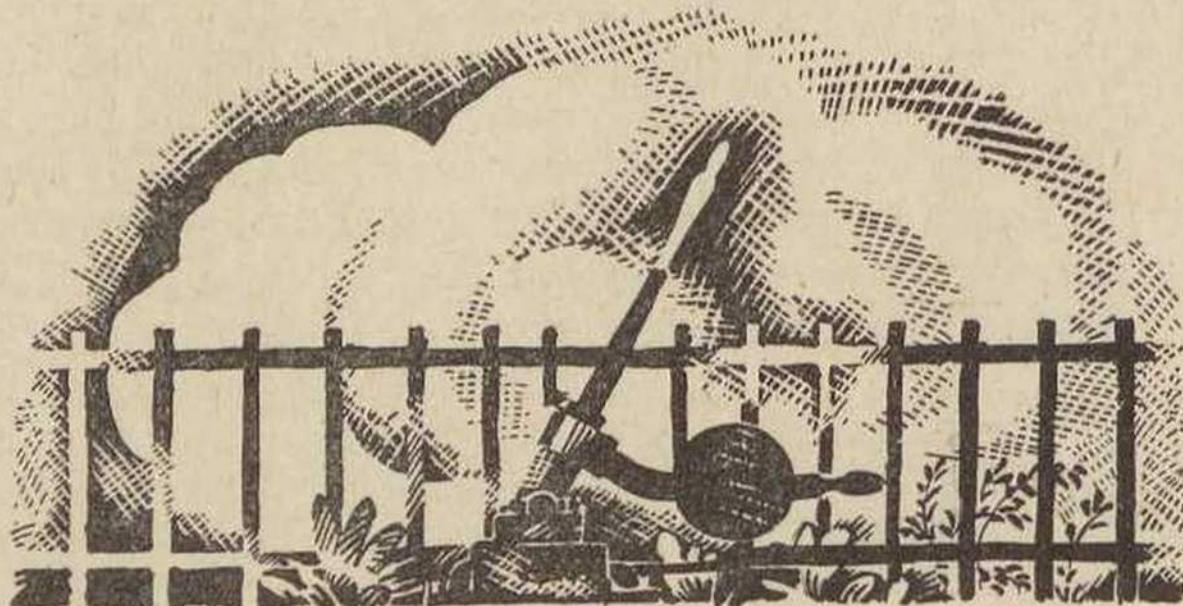
O egoismo, a ambição e a crueldade tentam impôr-se. Mas, nós, ferroviários, habituados à tortura do sofrimento, sempre prontos a arrostar com todos os perigos, quando, quer de dia, quer de noite, à chuva ou ao vento, sacrificamos tudo e a própria vida, sabemos

compreender que para escalar o alto píncaro de uma montanha é precisa a paciência de um alpinista que procura alcançar o cume que vê, sem desânimo ante os repetidos insucessos e dificuldades que se lhe deparam pelo caminho.

O Serviço de Instrução Profissional tem uma importante missão a cumprir. Para isso dispôs-se a defrontar todos os problemas e remover as dificuldades que surjam, dentro das suas possibilidades e esfera de acção.

Conta ele com a boa vontade de todos. Aceita e estuda todas as sugestões no sentido de melhorar, aperfeiçoar e corrigir os métodos de trabalho e educação Profissional de todos os agentes que lhe estão confiados, para que a Companhia mereça do Públiso a maior confiança e sirva a Nação com mais zêlo, pontualidade e dedicação.

No dia em que todos nós saibamos cumprir o Dever, em todas as suas particularidades, teremos resolvido, por si, o grave problema dos transportes sem nos termos apercebido da facilidade com que o fizemos.



LÁ POR FORA...

O rápido «Flecha da Escânia», que atinge a velocidade de 135 quilómetros à hora, fez a sua primeira viagem Malmö-Goteburgo-Oslo, levando como passageiros funcionários dos caminhos de ferro e jornalistas.

O «Flecha da Escânia» é um comboio aerodinâmico com três carruagens, e que encarta a viagem Copenhague-Oslo em cerca de três horas.

O novo comboio circula de dia, e como atravessa formosas regiões da Suécia, vai constituir um grande atrativo turístico.

* * *

Os Caminhos de Ferro Federais Suíços puseram em circulação um novo comboio rápido, que faz o percurso Berne-Milão em quatro horas e meia.

Este comboio tem a vantagem de sair de Berne, de manhã, e depois de permanecer cinco horas e meia, em Milão, chega ao ponto de partida à meia noite, devendo contribuir para a intensificação das relações comerciais, turísticas e culturais entre as duas cidades.

* * *

O «Vale do Mälar», o quinto dos novos comboios super-rápidos dos caminhos de ferro suecos, fez há pouco a sua primeira viagem.

O «Vale do Mälar» é um elegante comboio com lotação para 30 passageiros de segunda classe e 148 de terceira, que realiza o percurso Estocolmo-Orebro, em 2 horas e 43 minutos.

* * *

Os caminhos de ferro franceses medem presentemente 76.000 quilómetros, dos quais 54.000 no continente e 22.000 quilómetros nas linhas ultramarinas.

Cerca de 54.000 quilómetros são explorados pela Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro.

Com destino aos caminhos de ferro espanhóis está-se construindo na América um comboio moderno, de concepção originalíssima, composto de carruagens de comprimento reduzido.

A imprensa americana baptizou o novo invento com os nomes de «comboio espanhol» e «comboio misterioso», por motivo das precauções que os construtores adoptaram para evitar que as suas disposições construtivas sejam conhecidas, antes do novo comboio ser posto ao serviço.

A RENFE (Rêde Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis), dispõe-se a efectivar, dentro de pouco tempo, as experiências do novo comboio que se supõe deve substituir o rápido Madrid-Irún, com um horário sensacional.

* * *

Com o fim de estudar as condições de expropriação dos caminhos de ferro ingleses existentes no Brasil, partiu para Londres uma missão que pensa utilizar parte dos créditos brasileiros, congelados na capital inglesa, para pagamento da expropriação.

* * *

Os caminhos de ferro ingleses decidiram adoptar como tipo normal de carris, o do tipo «Vignole», em substituição do de duas cabeças que, até agora, tem sido utilizado na Inglaterra.

A decisão foi adoptada depois de largos estudos e experiências, que demonstraram a superioridade do tipo adoptado.

* * *

O primeiro auto-carro sueco, equipado com camas, regressou recentemente da sua primeira viagem a Paris. Este veículo contém dez cabinas com trinta camas, servindo de hotel no fim da viagem.

Economias

NUMCA esta palavra foi proferida tantas vezes, em todo o mundo. Desde o pequeno comerciante ao grande industrial, da empresa importante aos serviços do Estado, a palavra «Economia» pronuncia-se em todas as línguas e em todas as nações.

É bom que nos acostumemos a essa palavra simples, não só na vida das nossas casas, mas na da empresa que servimos.

Se os trinta mil ferroviários portugueses se habituarem a pronunciar, com espírito de devoção, a palavra «Economia», estamos certos que a situação da Companhia melhorará muitíssimo.

Economia no papel onde se escreve, economia nas franquias, economia nos combustíveis, economia em tudo com que lidamos, evitando perdas de tempo, prejuízos nas mercadorias, atrasos nos comboios — é concorrer para o prestígio da Companhia que nos garante o pão quotidiano.

Se cada um dos trinta mil ferroviários portugueses contribuir, dentro das suas possibilidades, para a economia geral da nossa Empresa, poderá orgulhar-se de contribuir, também, para a economia nacional.

Procuremos servir, pois, o melhor possível, não só a empresa mas o público que, afinal, é quem nos garante os vencimentos. A prosperidade duma empresa depende de todos os seus servidores, sem distinção de idades ou categorias.

Não se esqueçam, leitores amigos, do valor que a palavra «Economia» teve em todas as épocas, em especial na época presente, depois da maior guerra de que reza a História Universal.

O "BOLETIM DA C. P." E A CRÍTICA

À imprensa portuguesa tem-se referido à nossa publicação em termos que muito nos sensibilizam, transcrevendo por vezes alguns artigos.

Também a revista brasileira «O Ferroviário», de Porto Alegre (Rio Grande do Sul), transcreve na íntegra, no número 694 de Fevereiro do ano corrente, o artigo «A Publicidade e o Turismo», publicado no nosso boletim do mesmo mês. Não é a primeira vez que as revistas ferroviárias estrangeiras transcrevem artigos e fotografias da nossa revista, o que muito nos desvanece.

Os nossos cumprimentos à revista brasileira «O Ferroviário».

* * *

O nosso número de Julho, dedicado ao Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro foi muito apreciado pelos nossos leitores.

Dirigiram-nos palavras de apreço, além de outras pessoas que tomaram parte na reunião de Lisboa, os srs. Di Raimondo, Director Geral dos Caminhos de Ferro Italianos; Nicola Laloni, Chefe dos Serviços de Tráfego dos Caminhos de Ferro Italianos; Paul Ghilain, Secretário Geral da Associação Internacional dos Congressos de Caminho de Ferro; Prof. Ing. Ugo Valletti, Director Geral dos Transportes Italianos; Eng.º Raúl Couvreur, Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas; Ten. Coronel Abreu Campos, Representante da Companhia Internacional das Carruagens-Camas, etc. etc.

A todas as pessoas que nos felicitaram pelo número do «Boletim da C. P.» dedicado ao Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro e, ainda, aos jornais e revistas que se têm referido à nossa publicação, endereçamos os melhores agradecimentos.

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



João Alves Monteiro, operário de 3.ª classe, foi gratificado com a importância de Escudos 200\$00, pelo esforço e dedicação manifestados nos trabalhos de sinalização e encravamento de Cacém e Mercês.

Joaquim Fonseca, operário de 3.ª classe, foi gratificado com a importância de Esc. 200\$00, pelo esforço e dedicacão despendidos nos trabalhos de sinalização e encravamentos de Cacém e Mercês.



José Alcobia, operário ajudante, foi gratificado com a importância de Esc. 150\$00, pelo esforço e dedicação despendidos nos trabalhos de sinalização e encravamento de Cacém e Mercês.

Fausto Pereira de Sousa, operário ajudante, foi gratificado com a importância de Esc. 150\$, pelo esforço e dedicação manifestados nos trabalhos de sinalização e encravamento de Cacém e Mercês.



Além destes agentes, foram gratificados pecuniariamente os que se seguem, pela dedicação com que trabalharam em acidentes importantes:

— Quando a máquina n.º 858, que rebocava o comboio 2004, andava em manobras na estação de Pombal, descarrilaram na agulha n.º 2 (transversal junção) 1 rodado da máquina, 2 rodados do tender e 1 rodado do vagão 0-32506, que seguia ligado ao tender, ficando as vias gerais interrompidas.

Aos agentes abaixo indicados que trabalharam com vontade e esforçadamente para reparar a linha no mais curto espaço de tempo e restabelecer a circulação, agindo de forma decisiva no sentido de acelerar a conclusão dos trabalhos de carrilamento, foi dada a seguinte gratificação pecuniária:

António da Silva, chefe de lanço de 1.ª classe da 3.ª Secção (Entroneamento), 500\$00. Júlio de Carvalho, chefe do distrito 54 (Pombal), 300\$00. António Augusto Paredes, chefe do distrito 55 (Soure), 200\$00. Cipriano dos Remédios Roma, subchefe do distrito 55 (Soure), 150\$00. Manuel do Rosário, assentador do distrito 54 (Pombal), 100\$00. Joaquim Augusto Torres, assentador do distrito 54 (Pombal), 100\$00. Adelino Lourenço, assentador do distrito 54 (Pombal), 100\$00. Luís Azevedo Galvão, assentador do distrito 55 (Soure), 100\$00. Francisco de Sousa, assentador do distrito 55 (Soure), 100\$00. Manuel Francisco, assentador do distrito 55 (Soure), 100\$00. António de Sousa, assentador do distrito 55 (Soure), 100\$00. Augusto António, suplementar do distrito 54 (Pombal), 50\$00. Lino Rodrigues Simões, suplementar do distrito 54 (Pombal), 50\$00. José Rodrigues, suplementar do distrito 55 (Soure), 50\$00.

Também ao pessoal que trabalhou no descarrilamento do comboio 56, de 3 de Janeiro p. p. em Vila Franca de Xira, foram abonadas as seguintes gratificações:

João Rodrigues Escada, 5343-V. Ajudante de Secção, 500\$00. Joaquim Almeida, 5362-V. Chefe de lanço de 1.ª classe, 500\$00. Joaquim A. Cartaxo, 6118-V. Chefe do distrito n.º 3, 300\$00. José Pereira da Costa, 5253-V. Chefe do distrito n.º 4, 300\$00. Manuel Oliveira Coruche, 7503-V. Chefe do distrito n.º 5, 300\$00. António dos Santos, 5920-V. Chefe do distrito n.º 6, 300\$00. Joaquim Gonçalves, 6206-V. Chefe do distrito n.º 7, 300\$00. Joaquim Vicente, 6122-V. Subchefe do distrito n.º 8, 200\$00. João Subtil de Sousa, 5186-V. Subchefe do distrito n.º 3, 200\$00. Manuel Joaquim Lopes, 5347-V. Subchefe do distrito n.º 4, 200\$00. António Lopes, 5841-V. Subchefe do distrito n.º 5, 200\$00. João Dias Ferreira, 6200-V. Subchefe do distrito n.º 6, 200\$00. Alfredo Ribeiro, 5803-V. Subchefe do distrito n.º 7, 200\$00. Manuel Gonçalves, 5597-V. Subchefe do distrito n.º 8, 200\$00.

Henrique da Estrela Costa, 5644-V. assentador do distrito 3, 100\$00. José Ponciano, 5845-V. assentador do distrito 3, 100\$00. António Ribeiro, 20094-V. assentador do distrito 3, 100\$00. Júlio da Silva Tremoço, 5774-V. assentador do distrito 3, 100\$00. Manuel Inácio da Silva, 5219-V. assentador do distrito 3, José de Jesus Lopes, 5587 V. assentador do distrito 4, 100\$00. Luís Seguro de Carvalho, 5941-V. assentador do distrito 4, 100\$00. João Roma, 6592-V. assentador do distrito 4, 100\$00. José dos Santos Fatela, 20285-V. assentador do distrito 4, 100\$00. Manuel Mendes, 5604-V. assentador do distrito 5, 100\$00. António Ramos,

5671-V. assentador do distrito 5, 100\$00. José Marques Pires, 5562-V. assentador do distrito 5, 100\$00. Álvaro dos Santos, 20379-V. assentador do distrito 5, 100\$00. Manuel António, 20310-V. assentador do distrito 6, 100\$00. Manuel António dos Ramos, 20344-V. assentador do distrito 6, 100\$00. Joaquim Louro Ramos, 6893-V. assentador do distrito 6, 100\$00. Fausto Pimentel da Silva Lavrador, 7042-V. assentador do distrito 7, 100\$00. José Alves de Oliveira, 20474-V. assentador do distrito 7, 100\$00. José Alberto da Costa, 5407-V. assentador do distrito 7, 100\$00. Joaquim Caetano, 6284 V. assentador do distrito 7, 100\$00. José Ferreira, Aires, 20498-V. assentador do distrito 8, 100\$00. Manuel Francisco Barbas, 5560-V. assentador do distrito 8, 100\$00. Felisberto Vicente, 7285-V. assentador do distrito 8, 100\$00. João Martins Vilaça, 20419-V. assentador do distrito 8, 100\$00. Adriano Marques, 20445-V. assentador do distrito 8, 100\$00. Manuel da Cruz Junceiro, suplementar, 50\$00. Ramiro Lopes, suplementar, 50\$00. Manuel Rodrigues, suplementar, 50\$00. João Proença Henriques, suplementar, 50\$00. Manuel Francisco, suplementar, 50\$00. Francisco Veríssimo, suplementar, 50\$00. Joaquim Baptista Bento, suplementar, 50\$00. Manuel Luís Costa, suplementar, 50\$00. Manuel Soares, suplementar, 50\$00. Manuel Luís dos Santos, suplementar, 50\$00. José Pereira Correia, suplementar, 50\$00. Manuel Francisco Morgado, suplementar, 50\$00. José Joaquim, suplementar, 50\$00. José Gaspar Botas, suplementar, 50\$00. Domingos Martins Gralha, suplementar, 50\$00. Joaquim Henriques Castelão, suplementar 50\$00. António Oliveira Santos, suplementar, 50\$00. João da Encarnação Bolola, suplementar, 50\$00. João Fortunato Gasalho, suplementar, 50\$00. Francisco Felix Chasqueira, suplementar, 50\$00. Samuel de Jesus Barbas, suplementar, 50\$00. Eduardo Joaquim Vieira, suplementar, 50\$00.

Jacinto António, 7806 V. Subchefe do distrito n.º 84, 200\$00. Francisco Martins, 6153-V. Subchefe do distrito n.º 85, 200\$00. António Felício, 5223-V. Subchefe do distrito n.º 90, 200\$00. Joaquim José da Silva, 20643-V. Assentador do distrito n.º 84, 100\$00. Carlos Jaime Gouveia, 20636 V. Assentador n.º 84, 100\$00. Carlos C. Ferreira, 5761-V. Assentador n.º 89, 100\$00. Francisco Vasco, Arvorado, 100\$00. João Manuel da Costa, suplementar, 50\$00. Agostinho Roque Mateus, suplementar, 50\$00. João Vasco, suplementar, 50\$00. Manuel Ferreira Menano, suplementar, 50\$00. Joaquim Abreu, suplementar, 50\$00. Augusto da Silva, suplementar, 50\$00. José Marques da Silva, suplementar, 50\$00. António Alfredo Tiago, suplementar, 50\$00. Manuel Figo Bessa, suplementar, 50\$00. José Maria, suplementar, 50\$00. João Cristino de Gois, suplementar, 50\$00. Manuel Pimentel Letra, 50\$00. João Lopes Rego, suplementar, 50\$00. José da Silva Monteiro, suplementar, 50\$00. Manuel de Carvalho, suplementar, 50\$00. António Bernardo Rasteiro, suplementar, 50\$00. José Rasteiro Gaspar 1.º, suplementar. David Vicente, suplementar, 50\$00. Manuel Gaspar 2.º, suplementar, 50\$00. António Gomes Ramalhete, suplementar, 50\$00. Francisco Pereira Gonçalves Júnior, suplementar, 50\$00. Silvestre da F. Castelhano, suplementar, 50\$00. António Mendes Alves, suplementar, 50\$00. António Justo, suplementar, 50\$00. Sebastião Gonçalves, suplementar, 50\$00. Joaquim Pires Neto, suplementar, 50\$00. Manuel dos Santos Braçal, suplementar, 50\$00. João Domingos Guter, suplementar, 50\$00. Amaro Dias da Silva, suplementar, 50\$00. Manuel Pires Pinto, suplementar, 50\$00. Jacob Pinto Pires, suplementar, 50\$00. João Belo Gonçalves, suplementar, 50\$00. João Cardoso Brantes, suplementar, 50\$00. António F. de Almeida, suplementar, 50\$00. José Augusto, suplementar, 50\$00. Severiano Júlio Farinha, suplementar, 50\$00. Teodósio R. Leal Oliveira, suplementar, 50\$00. José Pereira Gonçalves, suplementar, 50\$00. João António Gonçalves, suplementar, 50\$00. José Tarrafa P. Gaspar, suplementar, 50\$00. Joaquim R. Cardoso, suplementar, 50\$00. Manuel Ribeiro Pires, suplementar, 50\$00. José Rodrigues Mendes, suplementar, 50\$00. António Ribeiro Gregório, suplementar, 50\$00. José Pires Marques, suplementar, 50\$00. Agostinho Pires S. Pedro, suplementar, 50\$00. Joaquim Maria, suplementar, 50\$00. Bernardo da Costa Figueiredo, suplementar, 50\$00. António Nobre Marques, suplementar, 50\$00. José da Silva Malhão, suplementar, 50\$00. Daniel Vilarinho Ferreira, suplementar, 50\$00. João Eugénio Cordeiro, suplementar, 50\$00. Alfredo Marques, suplementar, 50\$00. Justino Gaspar, suplementar, 50\$00. Manuel Paiva Gaspar, suplementar, 50\$00. José Maria Vivas, suplementar, 50\$00. Francisco P. Bicho, suplementar, 50\$00. João da Costa Esteves, suplementar, 50\$00. Joaquim Lopes Malho, suplementar, 50\$00. Manuel F. Peralta, suplementar, 50\$00. Henrique M. Tarrafa, 50\$00. Adelino Mendes, suplementar, 50\$00. António Rodrigues Fernandes, suplementar, 50\$00. Francisco F. Lemos, suplementar, 50\$00. Francisco Pina Cabral, suplementar, 50\$00. Manuel das Neves 2.º, suplementar, 50\$00. José Ferreira Peralta, suplementar, 50\$00. José Nobre Marques, suplementar, 50\$00. António Mendes Amaro, suplementar, 50\$00. Silvino Nunes Sereno, suplementar, 50\$00. João Martins Lopes, suplementar, 50\$00. Francisco M. Lopes, suplementar, 50\$00. Manuel Afonso dos Santos, suplementar, 50\$00. Joaquim R. Fradique, suplementar, 50\$00. João Taborda da Silva, suplementar, 50\$00. José Cabrita Martins, suplementar, 50\$00. João Amiguinho Montas, suplementar, 50\$00. António Afonso Sabino, suplementar, 50\$00. Félix Anastácio, suplementar, 50\$00. José Carrondo, suplementar, 50\$00. António Fradique Valente, suplementar, 50\$00. José Ventura, suplementar, 50\$00. José Fernandes Martins, suplementar, 50\$00. Manuel de Campos, suplementar, 50\$00. Faustino Coelho Pinto, suplementar, 50\$00. João Valente, suplementar, 50\$00. António Barroso, suplementar, 50\$00. João da Silva Valente, suplementar, 50\$00. Manuel Alves Monteiro, suplementar, 50\$00. Alfredo Fernandes Rodrigues, suplementar, 50\$00. Ovídio Valente da Silva, suplementar, 50\$00. João Martins 1.º, suplementar, 50\$00. António Brito, suplementar, 50\$00. António Baptista 1.º, suplementar, 50\$00. João Leal Ramos, suplementar, 50\$00. Manuel Lourenço Ramos, suplementar, 50\$00. Adelino Rodrigues Inês, suplementar, 50\$00. António Pedro, suplementar, 50\$00. António da Silva Valente, suplementar, 50\$00. Joaquim Gil da Silva, suplementar, 50\$00. José Joaquim Alves, suplementar, 50\$00. Manuel N. Esteves, suplementar, 50\$00. Manuel Mota, suplementar, 50\$00. António F. Baptista, suplementar, 50\$00. Manuel Pedro Serra, suplementar, 50\$00. José Luís Calaveira, suplementar, 50\$00. José Bernardo 2.º, suplementar, 50\$00. António de Campos, suplementar, 50\$00. Joaquim C. Teixeira, suplementar, 50\$00. José Elvas, suplementar, 50\$00. António Gomes, suplementar, 50\$00. José F. Chasqueira, suplementar, 50\$00. Joaquim S. Mendes, suplementar, 50\$00. José M. Henriques, suplementar, 50\$00. Joaquim de Almeida, suplementar, 50\$00. Manuel da Silva 3.º, suplementar, 50\$00. António dos Santos 1.º, suplementar, 50\$00. Joaquim O. Primo, suplementar, 50\$00. Joaquim Marques, suplementar, 50\$00. Adelino Soares, suplementar, 50\$00. João Gil da Silva, suplementar, 50\$00. José Ramos Urbano, suplementar, 50\$00. José da Costa Grilo, suplementar, 50\$00. João Martins 2.º, suplementar, 50\$00. Manuel O. Grilo, suplementar, 50\$00. Manuel Pires, suplementar, 50\$00. António L. Veríssimo, suplementar, 50\$00. Francisco Salgueiro, suplementar, 50\$00. João Torres Felix, suplementar, 50\$00. Joaquim Rito Faisca, suplementar, 50\$00. Manuel José Alves, suplementar, 50\$00. Francisco Bernardo, suplementar, 50\$00.

NOMEAÇÕES

Serviços Médicos — Dr. António de Almeida Figueiredo, médico especialista de Tisiologia, de Lisboa; Dr. Estevão Amaral Fortes, médico especialista de dermatologia e sifiligráfia de Lisboa; Dr. António da Costa Contreiras, médico da 12.ª Secção da Linha do Sul — Messines; Dr. Alvaro de Sousa e Brito, médico da 3.ª Secção da linha do Tâmega — Arco de Baúlhe; Dr. António de Almeida Figueiredo, médico especialista de tisiologia, de Lisboa; Dr. Manuel José de Lemos, médico especialista de oftalmologia do Porto.

Exploração — *Empregados de 3.ª classe* : João Baptista Santana, António José Marques Anastácio, Tomás da Silva, Manuel Taborda de Oliveira, José Cardoso de Oliveira, José António dos Santos Martins e Fausto Félix Ribeiro.

Aspirante : João de Sousa Cristina Júnior.

Engatadores : João Mendes, Joaquim Nogueira, Manuel Ribeiro Matos, Margelino Diogo, Joaquim Marques, Domingos Martins Conçalves, Luciano António Boaventura da Cruz, João Rodrigues, José Coelho Nunes, António Bento de Sousa, José Farinha Pinheiro, Manuel José Carapinha Castilho, Carlos Lopes, António José Ribeiro, António da Silva e Augusto da Silva Ramos.

Condutor de Elevadores : António Mendes.

Fiel de cais de 1.ª classe : Firmino Francisco Simões.

Porteiros : Armindo Carvalho da Silva, David Ferreira, Manuel Gonçalves Júnior, João de Oliveira, José Peixoto de Magalhães, José Pinto de Oliveira, Manuel de Almeida Ramalhão e António dos Santos.

Carregadores : António Joaquim Murcela, Joaquim Cardoso, Manuel de Oliveira Júnior, Sebastião Ferreira da Costa, José Rodrigues Samouco, José Pedro Rodrigues, Leandro dos Remédios Roma, Oliveira Correia, Aurélio Nogueira, Artur José Alves e Rafael Alves.

Guarda de Armazém : Manuel Jerónimo.

Guarda-fios de 2.ª classe : Francisco Manuel, José Amiguinho Alves, António Amador Patrício, Manuel dos Santos Breia, António Fernandes dos Reis Torgal, Francisco Pedro Galocha, Domingos Ribeiro da Conceição, Florêncio Lucas e Tobias José Piti.

Comercial — *Empregados de 3.ª classe* : João Aurélio da Costa, José Lopes Bento, José Jorge Carvalho da Silva e João Manuel Conde de Mesquita.

Ajudante de Arquivista : Alírio Tavares da Silva e Manuel Ventim.

Revisor de Bilhetes de 1.ª classe : Francisco Costa.

Material e Tracção — *Marinheiros de 2.ª classe* : José Francisco Rosa e Manuel Sousa.

Fogueiros de máquinas fixas : João Martins Rosendo, António Ricardo, José de Oliveira, Manuel Vicente, João Mendonça de Sousa, José Dimas, José Rosa Cansada, José Menor, José Joaquim Reforço, Joaquim Mendes, Francisco José Ferreira, Manuel Miguel Salgadinho, Jcsé Mendonça, Alfredo da Silva, António dos Santos Ai Ai, Aníbal Belchior, Francisco Conceição Seabra Travanca, Serafim Lopes Ferreira, António Joaquim Pinheiro, Manuel da Silva, José Lopes Terramoto, Manuel Diogo, Rafael Faria, Joaquim Roma Cardinho, Custódio Duarte, Joaquim Pimentel, José Arrabaça, José Carvalho, Luís António, Joaquim Mendes, António Luís, Luís Pais Aguilar, Francisco da Silva, Manuel Pereira, António Luís Sentieiro, José Pinto de Almeida.

Limpadores : Celestino Matoso Albino, António José Belo, Martinho Nunes Camarão Júnior, José António Estrompa, Joaquim Paulo, Joaquim Fernandes Martins, António Manuel Guerreiro, António Chinita Mendes, Joaquim José Sebinha, Manuel António Vitoria, Reinaldo Cabrita, António Florêncio, Florêncio António Jacinto, Adelino Gonçalves Pé Leve, Jacinto Rodrigues Neto, Olímpio Pires Pinto, Custódio da Ponte Silva, José Gil da Silva, José Francisco Soares, João Martins, António Vaz da Silva, Albino da Silva Faria, Agostinho Lopes Lúcio, José da Silva Furet, Lino Augusto Ladeiro, António Monteiro, António Cavaleiro Morais, Ricardo Rodrigues Oliveira, Manuel Marques Vasco, Afonso Correia, Joaquim Ferreira, Marçal dos Santos Fontes, José Pedro, Manuel Dias Ribeiro, Marcolino de Abreu, Rodolfo Costa, Manuel Gonçalves Leitão, Lino Simões Lopes, Eduardo da Silva Pinho, Joaquim Duarte Rodrigues, José Ribeiro dos Santos, António Duarte e Silva, Manuel da Costa Sismeiro, Amílcar Sousa Dias, Francisco José Lourenço Nunes, Fernando Antunes dos Santos, Alberto Marques Loureiro, Fernando da Silva, Manuel Neves Lopes, José Nunes Flamengo, António Rodrigues Talaia, Manuel Alves Camilo, Alexandre Gomes do Vale, Mário Tavares Coelho, Apolino de Matos Cova, Manuel dos Santos Ferreira, Albertino Pinto Coelho, Augusto Gonçalves Raposo, António dos Santos Arede, David Castanheira, Carlos Gameiro, Francisco Rodrigues Pimentel, Francisco Costa, José Saltão de Freitas Nunes, Joaquim Vieira Oliveira, Joaquim Augusto Pereira Rebello, Antero de Sousa Pereira de Brito, Serafim Ferreira, José de Lima, Domingos Pereira Peixoto, Manuel Soares, António Couto de Carvalho Júnior, Joaquim Soares, Augusto Félix, António Pinto 3.º, José Vieira de Sousa, Joaquim Pinto Soares de Magalhães, António Pinto 4.º, Agapito dos Santos Simão, Luís dos Santos Carvalho, mândio Augusto Alves Manilha, António Manuel Pestana, Albertino Centeio Pires, João da Silva Duarte, Delfim Mendes, Pedro da Silva Santos, António Moisés, Júlio Lourenço, António José Garcia, Adelino da Costa e Sá, José Joaquim Passos, Fernando Correia Ezequiel, Fernando da Costa Hen-

riques, Manuel Carlos Monteiro, António Simões Pinto, António Alves, João Baptista Pinto, Alberto Nogueira Vaz, Manuel Gonçalves Bonifácio, Arcanjo Pinto de Carvalho, José Moreira Barbosa, Joaquim Barbosa Barreiro.

Escriturário: António Mário Gonçalves.

Ensebadores: António Francisco, José Baptista Violas, António Paulino, José Martins Parreira, António de Oliveira, Orlando Garcia Sequeira e Sá, Joaquim Vicente, Fortunato Ezequias Picamilho, Fernando José Laranjo, Rodrigo de Sousa Coelho, Manuel Guerreiro Prata, Guilherme Carvalho Severino, Artur Cabrita, António da Silva Costa, José Casimiro Gomes, José Francisco Martins, António Lopes de Sousa, António Bernardo Trindade, António Pedro de Sousa, Joaquim Areanjo Alves, Avelar da Silva Mourão, José da Costa Redinho, Alfredo Rodrigues, António Vicente, Manuel António Roseira Xavier, Manuel Farto Belo, José Augusto Pratas, António de Melo Geraldo, António Joaquim da Conceição, José Fiens, Bernardino Pinto Marante, Elísio da Costa Canas, António Dias Carmona, João Nogueira Roque, Adriano Augusto, João Guterres Veríssimo, Manunel Gomes Marques, João Manuel Amorim, Joaquim Manuel Carvalho, João Nabais, José Luís Carvalho, António Rodrigues Noro, Francisco Alves Basílio, Manuel da Silva Grilo, José António Fanha, Joaquim Carneiro, Manuel Correia Sequeira, Sebastião Lobato, Manuel Ferreira da Silva Júnior, Georgino Lagarto, Manuel Fonseca, Manuel Lopes Moreira Beliz, António Crespo da Luz, Fernando de Oliveira Anastácio, Viriato António Bucho, João Vicente Medroa, Martinho José Ramos, Acrísio Seródio, Aurélio dos Santos Belfo, António José da Rocha, Mário Pires Monteiro, Manuel Vicente, José Vitorino, Amadeu Alberto Pinto de Sousa Coelho, Álvaro Exposto, João da Silva Gomes, Laurentino de Sousa e Silva, Abílio Luís de Almeida, António Ferreira Bessa, Manuel Ferreira dos Santos, Agostinho Jorge Ribeiro de Magalhães, Belmiro Barbosa Regadas, Joaquin de Matos Pereira Garcez, Joaquim Pinto, António Almeida Dias, Maximino António de Araújo, José do Carmo Felgueiras, João Inácio, António Júlio Gomes, Firmino José, Joaquim de Amorim, Aurélio José Coimbra, Armando Simões dos Santos, Albino Teixeira Guimarães, Aires Gomes de Oliveira Bacelo, António Moreira de Sousa, António Pereira de Oliveira, António Caetano, José de Carvalho, Joaquim Arrojado Nunes, Mário dos Santos Soares, José Augusto, José de Jesus Travassos, Manuel Augusto Lourenço dos Santos, Manuel Rodrigues, José Tavares da Silva, Paulo de Matos, Augusto Reinas, Justino Gil Soares de Andrade, Fernando Ferreira, Artur dos Santos Calisto, José Augusto Branco, António Branco, Marcolino Alves Saraiva, Luís Raimundo, Fridibaldo de Matos Ferreira e Genésio Marques Serra.

Fogueiros de 2.ª classe da via fluvial: Mário do Nascimento Pinto, Tito Lívio Joaquim da Silva, Joaquim Esdras, Domingos dos Santos, Francisco Viseu dos Santos, Leonel Luís Martins, Apolo Rodrigues Marta, Casimiro José Piresa e Carlos António Silva Vieira.

Via e Obras — *Assentadores*: José da Silva e Anacleto Rodrigues.

Chefe de Brigada: António dos Santos.

Operário ajudante: Carlos do Nascimento Matias Aguiar.

PROMOÇÕES

Exploração — *Factores de 3.ª classe*: Joaquim da Silva Patrício, João Monteiro de Oliveira, Joaquim Ribeiro da Silva, Francisco Mariano das Neves, José António Brito Faria, Jaime Ramos da Gama Bandeira, José Pinto Ribeiro, Salvador Moreira, João Barreiro Gaspar, António Marques Neto, Francisco Fernandes Ricardo, José da Costa, Alvaro Cruz Dias, João Luís Anacleto da Fonseca, Augusto Silva, José Lourenço, Joaquim Matos Carias, António Pinto Zézere, Francisco Bispo, Alfredo Freire, António Esteves Baptista, José Gregório, Bento Pimenta, António José de Matos Pereira, Manuel Marvão Candeias, Manuel Pedro dos Santos, Joaquim Saldanha, João Mateus Gante, Mário Rosa Pimentel, Jorge da Costa, Júlio Dias Carvalho, Francisco da Silva Cordeiro, António Machado Luis Forte, José da Encarnação Delgado, Eduardo Rodrigues Cozinheiro, Dionísio Malho, Abel Monteiro de Oliveira, Joaquim da Silva, João dos Reis Ventura, António de Sousa Freire, João de Matos Machado, Artur Vieira, João Duarte, José Henriques Pinheiro, Lino Ferreira Vaz, Antero Cristovão, Amílcar Mendes Simões, Joaquim Manuel da Silva Peste, José Luís dos Anjos Leitão, Adriano Gomes, José Pinto Miranda, Abel de Oliveira Macedo, Armando Gonçalves Cabeça, Amílcar Augusto Pires Conde, José Paulo, João Pereira Manso Rendeiro, Ildefonso Pedro de Carvalho Soares Botas, Eduardo Duarte, Manuel Martins Gonçalves Coelho, Henrique Dinis, António Martins Narciso, Manuel da Silva Carvalho, Acácio Anjos Vieira Carvalho, Graciano da Costa e Silva, José Tiago da Costa, António Guedes Moreira, António Ventura Junior, Fernando dos Santos Bernardino Morgado, Abel Dias dos Santos, Severino Alves Bento, José António Martins, Hélio Duarte, João da Graça, José Homero de Sousa Monteiro, Armando Pais da Cunha, Francisco Pereira da Silva, Vitor Hugo de Oliveira, Joaquim Marques Serra Júnior, António de Oliveira e Silva, José Gil, António de Oliveira Machado, Horácio Augusto Ribeiro, José da Silva Cordeiro, Manuel Matos Luís, Joaquim Barata Sanches, Agostinho de Matos Santana, Manuel Henriques Môcho, Joaquim de Sousa Vinagre, Manuel Francisco de Sousa, Albano Fernandes Lindo, Manuel Lopes dos Santos Inez, Joaquim Domingues do Espírito Santo, José Salavessa Belo, Virgílio Gomes, João Marques Ivo, Adérito Rodrigues de Sousa, José Ferreira Macieirinha, Miguel Maria Moita Junior, Abílio Soares Cardoso, José João Dias Mora, Francisco Pimentel Lopes, Manuel Maria Valente, Horácio Vieira Jorge, Augusto Quelho Ferro, José Oliveira Guerra, Alberto Jorge Baptista, Júlio Gomes Lourenço, Alexandre Lopes Cristino, António das Neves, António Adriano Loureiro, Alvérico Correia Panão, Martinho Dias Roldão, Joaquim Magalhães, Francisco Afonso Nogueira, Manuel Vieira de Figueiredo, Oscar Augusto Lopes Roseira, Manuel César Rodrigues Rôlo, Alexandre Borges Morgado, João da Cruz, Francisco Miranda, José Farinha Mendes, António Marques Lobo, Francisco Caetano dos Santos,

António Antunes Duque, João Pires Cargaleiro, Alfredo Vieira Lopes, Joaquim da Silva Rocha Gonçalves, Alberto Pacheco Moreira, José Gonçalves da Costa Amieira, Joaquim de Castanheira Carvalho, António Brito dos Santos, João de Oliveira Cunha, Agostinho Borges de Araújo, Carlos Burgeiro, Fernando Ferreira da Conceição, António Oliveira Ferreira, Américo Rodrigues Lagarto, Raúl Gaspar, José de Matos Gorgulho, António Valente, Filipe Pires Inácio, Albertino de Freitas, Manuel José Evora, Filipe José Moleirinho Casquinha, Alfredo Belo Fernandes, Carlos Luís Almeida e Sousa, Manuel Marques da Silva, António dos Santos Morgado, Nelson Augusto Teixeira da Fonseca, José Rodrigues Branco, Joaquim Garcia, Artur Marques Sequeira, José Pereira Reis, Alfredo Pinto Rodrigues, João de Deus Esteves, António Costa Almeida, Abraão Manuel Abrantes Pereira, Alcino dos Santos Amaral, Eduardo de Almeida, José Miranda das Neves, David da Silva Lopes, Maciel Nunes, Manuel Pires Pombo, João Dias, Serafim Luís Silva, Adelino José Pinto, José Luís de Almeida, Vitor Manuel da Conceição Santos, João Jerónimo Martins, Aníbal da Costa Roxo, Joaquim Martins Leonardo, Joaquim Pinheiro Magalhães, Germano Matias de Sá, Aníbal dos Santos Lopes, António Moreira da Silva, José Moreira da Silva, José Lopes, Bernardino dos Santos, Avelino dos Santos, Manuel Carlos Cardoso, João Pereira Pinhão, Jorge de Matos Heitor, José Domingos, Henriques, Salvador da Encarnação Duarte, João Agostinho, Manuel Pinto da Silva, João Nunes Pereira Manuel Ramos da Silva, Vitorino Alves Teixeira Magalhães, António Pinto, Augusto dos Santos Costa, José dos Santos Albuquerque, Hermínio Fernandes dos Santos, António de Carvalho Lopes, Elísio Caeiro, Raúl Vaz Cavaleiro, André Maia Valente, Valdemar Alves Fernandes, José Augusto de Carvalho, David Pereira, Agostinho Marques Grácio, José Rodrigues Maia Nabais, Antero Assunção Casimiro, Toreato Teixeira Coelho, Emílio Teixeira Magalhães, Cesar de Azevedo Ramos, Manuel Alves, António dos Santos, José Cação, David Luís, Francisco da Silva Leitão, Francisco António, Adelino Mendes, Acácio António Ferreira, Herculano João Jerónimo, Manuel Pinto de Moura, António Custódio Grilo, António Rama Veneza, António Júlio Simão, António Tavares da Silva, Joaquim Lobato Falcão, José Rosa dos Santo, José de Freitas, Alberto Francisco Jesus Silva e Nelsinho Vilela Pereira Basto.

Conferentes : Belmiro Barbosa da Silva, Armando da Silva Altura, Francisco Manuel de Sousa, José Andrade Júnior e Manuel Mendes dos Cabeços.

Material e Tracção — *Subchefe de depósito* : António dos Santos, Eduardo Ferreira de Almeida e Laurindo Soares.

Chefes de maquinista : José Rodrigues Horta, Carlos Parreira Alves, Manuel Oliveira Júnior, Manuel Alves da Costa Júnior e Manuel Tomás Magalhães.

Vigilante : Francisco António de Carvalho.

Fogueiros de 1.ª classe : Alfredo Ferreira e Francisco Penas.

Mestre de vapores : José Gomes.

Marinheiro de 1.ª classe : Eurico Cardoso.

Revisores de material de 1.ª classe : Joaquim José Pedro, Victor Póvoas, David Mota, Manuel Ferreira Marques, Alexandre Jorge, Alfredo da Costa, José Pacheco, António Marques e Laureano Valentim.

Revisores de material de 2.ª classe : Arménio Vaz Cordeiro, Francisco Teixeira, Manuel Joaquim Amorim, José de Ascenção Lourenço Malícia, Francisco de Almeida, José dos Santos Ferreira, Joaquim Victor Bouças, Manuel Coelho Júnior, Carlos Pimenta, Manuel Fernandes Fantasia, Manuel Vicente Bernardino, Luciano da Fonseca Soares, Miguel Dias Chambel, Adriano Augusto Moreira, José Maria da Costa Freire e António Pereira.

Revisores de material de 3.ª classe : Manuel Esteves Caronho, Fernando António Ferro, Afonso Miguel Afonso, António Gaspar, Manuel Cunha Peixoto, Abílio Pinto da Silveira Magalhães, Jovildo Pinto Coelho da Silva, José Faria de Vasconcelos, Serafim Ferreira, José Bernardes, Joaquim Gomes, António Augusto, Alberto Ferreira Azevedo, Manuel da Cruz, João dos Santos Nina Júnior, Manuel Rodrigues Madeira, Vitorino Santos Gomes, Francisco Lúcio, Manuel Augusto Monteiro, José Carrilho, Carlos Pedro Contreiras, João das Neves Faustino, António Xisto Rodrigues, Manuel da Silva Veiga, Mário Sobral, José Viegas, Fernando Lourido Lopes, João Luís de Carvalho, Leontino da Silva, Joaquim de Aquino Júnior, Emílio Joaquim Cardoso, José da Conceição Ribeiro, José de Matos, António Alves, Euclides Lopes Esteves Pedra, Carlos de Oliveira Pinto, João Gonçalves, Henrique da Silva, Alvaro Lopes Pereira, António Nunes de Jesus, Joaquim Ferreira Pinto e José António de Jesus.

Via e Obras — *Subchefe de distrito* : António Rodrigues, assentador.

Chefe de lanco de 2.ª classe : José de Oliveira, chefe de distrito. Manuel d'Oliveira Coruche, chefe de distrito e Vicente Runa, chefe de distrito.

Desenhador de 3.ª classe : Mário Claro Lopes, operário ajudante.

REFORMAS

Secretaria da Direcção Geral — António Piçarra, contínuo de 1.ª classe.

Abastecimentos — João dos Santos Constantino, distribuidor de materiais de 2.ª classe do Armazém Regional de Lisboa e Joaquim Teixeira Vitorino Magalhães, distribuidor de materiais de 1.ª classe do Armazém Regional de Campanhã.

Comercial — Hermengarda da Assunção Saraiva, escriturária de 1.ª classe. José Augusto Baptista, Revisor de bilhetes de 1.ª classe. Álvaro Artur Faria Nunes, Empregado principal do Serviço da Fiscalização das Receitas. Celeste Mendes dos Santos Reis, Escriturária de 1.ª classe do Serviço da Fiscalização das, Receitas e Benjamim Alberto Ribeiro Ferreira, Bilheteiro principal de Porto.

Exploração — António Esteves Garcia, chefe principal de Braga. Manuel Rodrigues Barreiros Viana, chefe de 2.ª classe de Barcelos. José Augusto Grave, factor de 1.ª classe de Setúbal. João José Pires, fiel de cais principal de Lisboa-P. José Nunes da Silva, condutor de 1.ª classe de Campanhã. Miguel de Matos, capataz de manobras de 1.ª classe de Braço de Prata. José Figueiredo, engatador de Lisboa-R. Adolfo Ferreira, agulheiro de 3.ª classe de Contumil. Cipriano Augusto Gaspar, guarda de estação de Réguia. José Moreira, carregador de Campanhã. José Monteiro, carregador de Campanhã. Abílio Rodrigues, carregador de Lisboa-P. Joaquim José de Abreu, chefe de escritório de 1.ª classe da 6.ª circunscrição-Barreiro. Manuel Rosa Guerreiro, guarda fios, chefe do serviço de telecomunicações e sinalização. José das Neves Graça, chefe de 2.ª classe de Ermezinde. Mário Pinto de Almeida, chefe de 3.ª classe de Sampaio-Oleiros. Alfredo António Pinheiro, factor de 1.ª classe do Porto. António Albano dos Santos, fiel de cais de 1.ª classe de Campanhã. Manuel dos Santos Gomes, condutor de 1.ª classe de Barreiro. Ricardo da Silva, condutor de 1.ª classe de Barreiro. Joaquim Alberto Monteiro, agulheiro de 1.ª classe de Campanhã. Joaquim Cabrita, porteiro de Lisboa-Terreiro do Paço. António Simão, guarda de estação de Tua. Alvaro Colaço, servente de Campanhã. José Soares de Magalhães, carregador de Paredes. Vitorino Ferreira, carregador de Monção. Manuel Francisco Candeias, inspector da 27.ª secção de exploração. José Augusto Lopes subchefe de escritório de 1.ª classe do serviço de estudos e aprovisionamentos. José Varela Gusmão, chefe de 1.ª classe de Estremoz. José Augusto Ferreira Reis, chefe de 1.ª classe de Trofa. José da Visitação Oliveira, chefe de 3.ª classe de Torre da Gadanha. José Tomé de Oliveira, chefe de 3.ª classe de Ermidas-Sado. Abel de Sousa Meireles, factor de 1.ª classe de Penafiel. António da Silva Oliveira, factor de 2.ª classe de Pinheiro da Bemposta. Ramiro Gomes Ribeiro, factor de 2.ª classe de Mortágua. Cândido Ferreira Sofia, condutor de 1.ª classe de Campanhã. Jaime Seixas, condutor de 2.ª classe de Réguia-Corgo. Virgílio Louzeiro, engatador de Barreiro. Manuel Alves Ferreira, guarda de estação de Campanhã. Armando da Silva, guarda da estação de Ovar. José Caixinhas, guarda de estação de Torres Novas. Manuel de Jesus Correia, carregador de Covelinhas. Raúl Lopes, carregador de Réguia. José Martins Simões, carregador de Alcácer do Sal. Francisco Tomás, carregador de Miranda do Corvo.

Material e Tracção — António Venâncio, maquinista de máquinas fixas, do depósito de Barreiro. José Gonçalves da Palma, fogueiro de máquinas fixas, do depósito de Faro. António Joaquim, marinheiro de 1.ª classe da via fluvial. António Pinto da Costa Assis, empregado principal das oficinas de Campanhã. António Ferreira do Souto, contramestre de 1.ª das oficinas de Campanhã. Adelino Duarte, chefe de maquinistas do depósito de Campanhã. Diamantino Duarte Soares, empregado principal do serviço central. Faustino dos Santos Correia, maquinista de 2.ª classe do depósito de Lisboa. António Ribeiro Gonçalves, maquinista de 3.ª classe do depósito de Campanhã. Manuel Marques, capataz de 1.ª classe do depósito de Lisboa P.. Manuel da Silva Oliveira, ensebador da revisão do Minho. Francisco dos Santos, fogueiro de máquinas fixas do depósito de Casa Branca. José Malheiro, limpador da revisão do Minho.

Via e Obras — António Marques dos Santos, assentador. Gregório Rabaça, assentador. João Braz, chefe do distrito, Joaquim Ferreira Mano, assentador. Custódia da Costa, guarda de P. N.. António Correia Sampaio de Melo e Castro, chefe de secção de 2.ª classe. Emilia da Purificação, guarda de P. N.. Agostinho Pereira, assentador. José Rebelo, subchefe de distrito. Luciana Jorge, guarda de P. N.. Rosa Chêdas, guarda de P. N.. Serafim Teixeira Soalhães, assentador. Arcádio Mendes dos Santos, encarregado de obras. Francisco Guerreiro, assentador. Joaquim José Telheiro, assentador. Manuel João Arez, subchefe de distrito.

DEMISSÕES

Serviços Médicos — a pedido, Dr. Pedro Manuel de Almeida Lima, médico especialista de neurologia. Limite de idade: Dr. José Correia Marques Júnior, médico subinspector de saúde.

Abastecimentos — a pedido: José Vicente Paulino, empregado de 3.ª classe.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Gabriel Vitor Berard, chefe dos serviços gerais, admitido ao serviço da Companhia, como praticante de escritório, em 29-3-909, foi nomeado empregado em 1-1-918, chefe de secção, em 1-1-921, subchefe de repartição, em 1-1-924, chefe de repartição em 1-1-927, chefe de repartição principal em 1-1-938, subchefe de serviço em 1-1-943 e chefe de serviço em 1-1-946.

Júlio Cuilherme Torrão, maquinista fluvial, admitido ao serviço da companhia em 26-4-909, como aprendiz, passou a operário em 5-1-917, a maquinista de 1.ª classe em 1-4-933 e a maquinista fluvial em 1-7-940.





Francisco Jaques, chefe de brigada de 1.ª classe das oficinas de Entroncamento, admitido ao serviço da companhia, como ajudante de montador, em 17-3-909, passou a operário (torneiro) em 10-11-920, a chefe de brigada em 26-9-927 e a chefe de brigada de 1.ª classe em 1-1-943.

Francisco da Silva, distribuidor de materiais de 2.ª classe no Armazém Regional do Entroncamento. Foi admitido como auxiliar em 5-4-909; em 21-6-912 foi nomeado servente de armazém; em 1-1-930 foi promovido a ajudante de distribuidor de materiais; e em 1-1-943, promovido à actual categoria.



João Braz, chefe do distrito 2, admitido como assentador em 21-4-1909. Promovido a subchefe de distrito em 21-12-1915 e a chefe de distrito em 1-7-1930.



Alfredo dos Santos, chefe de escritório principal das oficinas gerais de Lisboa, admitido ao serviço da companhia em 5-4-909, como praticante, foi nomeado amanuense de 3.ª classe em 1-1-916, empregado em 12-4-918, empregado de 1.ª cl. em 27-9-923, principal em 1-1-924, chefe de secção em 1-1-928, subchefe de escritório em 1-1-937, chefe de escritório de 2.ª cl. em 1-7-940, de 1.ª cl. em 1-1-944 e principal em 1-1-949.



Alexandre Castanheira, fogueiro de máquinas fixas do depósito de Lisboa, admitido ao serviço da companhia como servente, em 12-3-909, passou a fogueiro de máquinas fixas, em 1-7-929.

Prudêncio José Rego, chefe do distrito 266, admitido como assentador de 3.ª cl. em 26-5-909; promovido a assentador de 1.ª (subchefe de distrito) em 18-3-925 e a chefe de distrito em 1-7-1929.



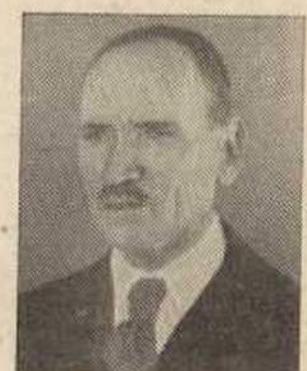
Maria Delfina, guarda de P. N. do distrito 91, admitida como guarda de P. N. em 10-7-1909.

Adelaide Boa Hora, guarda de P. N. do distrito 1/5., Dois Portos, admitida como guarda de P. N. em 21-5-1909.



Luís Bento, chefe do distrito 35, admitido como assentador em 21-8-1909; promovido a subchefe de distrito em 1-11-1914 e a chefe de distrito em 1-10-1924; baixado de classe a subchefe de distrito em 1-8-1925 e novamente promovido a chefe de distrito.

João Lopes Ferro, carregador de Castelo Branco. Foi admitido como carregador em 27 de Maio de 1909.



FALECIMENTOS



João Rodrigues, carregador de Tomar, admitido como carregador suplementar em 4 de Agosto de 1925, foi nomeado carregador em 21 de Janeiro de 1929.

Simão Soares, factor de 2.ª classe de Mangualde, admitido como praticante suplementar em 20 de Janeiro de 1927, passou a praticante autorizado em 9 de Abril de 1928 e foi nomeado factor aspirante em 15 de Janeiro de 1929 e promovido a factor de 3.ª classe em 9 de Junho de 1934 e a factor de 2.ª classe em 21 de Maio de 1943.



Luís da Cruz Neto, Capataz de manobras de 2.ª classe de Lisboa-R. Admitido como carregador suplementar em 3 de Outubro de 1927, foi nomeado carregador em 21 de Novembro de 1928 e promovido a agulheiro de 3.ª classe em 21 de Janeiro 1930 e agulheiro de 2.ª classe em 21 de Janeiro de 1942 e a capataz de manobras de 2.ª classe em 1 de Agosto de 1944.

António dos Santos Carvalho, porteiro de Lisboa-R. Admitido como carregador suplementar em 1 de Setembro de 1926, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1929 e porteiro em 1 de Maio de 1943.



Manuel Aldemiro de Sousa Fagundes, factor de 1.ª classe de Poço Barreto. Admitido como eventual em 21 de Março de 1919, foi nomeado aspirante em 13 de Maio de 1925 e promovido a factor de 3.ª classe em 26 de Agosto de 1925, a factor de 2.ª classe em 1 de Outubro de 1928 e a factor de 1.ª classe em 1 de Julho de 1943.

Moisés Moreira, Agulheiro de 3.ª classe de Coruche. Admitido como carregador em 21 de Maio de 1921, foi promovido a agulheiro de 3.ª classe em 21 de Março de 1928.



Francisco Duarte Braga, agulheiro de 3.ª classe de Azambuja. Admitido como carregador em 21 de Dezembro de 1921, foi promovido a agulheiro de 3.ª classe em 21 de Abril de 1935.

José Joaquim Bastos, guarda de estação de Pampilhosa. Admitido como carregador suplementar em 22 de Maio de 1925, foi nomeado guarda nocturno em 4 de Agosto de 1928 e passou a guarda de estação em 1 de Janeiro de 1947.



Manuel Monteiro da Costa, factor de 2.ª classe de Mirão. Admitido como praticante de estação em 21 de Março de 1917, foi nomeado aspirante em 30 de Maio de 1919 e promovido a factor de 3.ª classe em 9 de Julho de 1919 e a factor de 2.ª classe em 8 de Janeiro de 1925.

Francisco José Salvaterra, rondista de Lisboa-P. Admitido como carregador em 2 de Novembro de 1911, foi nomeado guarda de estação em 21 de Novembro de 1917 e rondista em 21 de Abril de 1918.



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

Sumário

- A nossa capa.
 - Economias.
 - O «Boletim da C. P.» e a crítica.
 - A Colónia de Férias de Mangualde.
 - Instrução Profissional, por José Lourenço.
 - Lá por fora...
 - Caminhos de ferro : Propaganda turística na Alemanha.
 - Férias sem viagens, não são férias...
 - Desportos, por Manuel Mota.
 - Conselhos aos operários.
 - História Pátria : O Infante D. Henrique.
 - Caminhos de Ferro Ingleses.
 - Os colaboradores do «Boletim da C. P.».
 - Na Itália: Produção de energia Geotérmica em Larderello, por G. Coppa-Zuccari.
 - Pessoal.
-
- NA CAPA: O Viegas, símbolo da Colónia de Férias de Mangualde.