



BOLETIM DA C.P.

BOLETIM DA C.P.

N.º 244

OUTUBRO — 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

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

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

O Senhor Fausto de Figueiredo pediu a demissão de

Presidente do Conselho de Administração

O Sr. Fausto de Figueiredo, ilustre Presidente do Conselho de Administração da C. P., enviou ao Vice-Presidente, sr. Eng.º Manuel José Pinto Osório, com data de 16 de Agosto, a seguinte carta:

*Ex." Sr. Eng.º Manuel José Pinto Osório, Digm.º Vice-Presidente
do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Por-
tugueses — Lisboa.*

*Venho depor nas mãos de V. Ex." a demissão do cargo, que durante
perto de 40 anos exerci, de administrador da Companhia dos Caminhos de
Ferro Portugueses.*

*Motivos de saúde obrigam-me a tomar esta resolução, pois sinto que
não posso continuar a prestar com utilidade o meu esforço à empresa que
durante período tão longo procurei servir o melhor que pude e soube.*

Quer em Portugal, quer em missões no estrangeiro, foi sempre minha

preocupação defender os interesses da C. P. pela forma mais justa, tendo sempre presente que os serviços confiados à sua Administração se revestem de verdadeiro e amplo interesse nacional. Consagrei a esse objectivo todas as minhas possibilidades de acção, de inteligência e de trabalho, e julgo poder afirmar que os problemas da C. P. muitas vezes me absorveram mais tempo e causaram maiores cuidados e preocupações que tantos outros que mais directamente me diziam respeito.

Não ignora V. Ex.^a as aturadas diligências que empreguei, com a inteira confiança do Conselho, para libertar a Companhia das influências estrangeiras que se tinham infiltrado na sua Administração, a qual se encontra hoje completamente nacionalizada.

Quis o Conselho da digna Vice-presidência de V. Ex.^a escolher-me, em certo momento, para a sua presidência. Confesso, n'esta hora de despedida, que muito me honrou e desvaneceu essa distinção, que considero a mais alta que me foi dispensada em toda a minha longa vida de trabalho.

Estou certo de que V. Ex.^a e os outros ilustres membros do Conselho, avaliam a mágoa com que me afasto da posição que tantes anos ocupei a seu lado, todos trabalhando pelas prosperidades da C. P. e pelo bem da Nação. Divergências de critério na apreciação de problemas que interessam à Administração da Companhia, se algumas vezes surgiram, apenas significavam o propósito, que a todos animava, de cumprir as obrigações do seu cargo com lealdade, franqueza e dedicação.

Da prolongada convivência que tivemos ficará no meu espírito a recordação de uma sólida e sincera amizade, que o afastamento não fará diminuir.

A V. Ex.^a e a todos os restantes membros do Conselho agradeço as provas de consideração, estima e lealdade que sempre me dispensaram, como também agradeço idênticas demonstrações recebidas da parte dos membros da Mesa da Assembleia Geral e do Conselho Fiscal, pedindo a V. Ex.^a que seja, junto de todos, o intérprete dos meus sentimentos de gratidão.

Não quero encerrar esta carta sem dizer ainda a V. Ex.^a que conservo as melhores recordações de todo o pessoal da Companhia, desde o seu ilustre Director Geral ao mais humilde trabalhador das oficinas ou da linha, pois todos cooperaram dedicadamente, cada um dentro da esfera da sua

actividade, para que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses seja um poderoso instrumento do progresso económico da Nação.

Com toda a consideração subscrevo-me

De V. Ex.^a

Amigo Mt.^o Obrig.^o

(a) Fausto de Figueiredo

Esta carta foi presente ao Conselho de Administração, na sua sessão de 1 de Setembro.

A impressão que todos os presentes sentiram ao ouvir a sua leitura, foi de profunda máguia. Todos reconheceram que o sr. Fausto de Figueiredo não tomaria tal resolução, depois de 40 anos de serviços prestados à Companhia, sem que motivos muito ponderosos o obrigassem a fazê-lo.

Homem de acção, não pudera conformar-se com a inactividade a que a doença o forçara — situação que, embora temporária, já durara demasiado tempo para encher de desânimo um homem que, durante toda a sua vida, trabalhara, lutara, e vencera.

Relembaram todos os seus colegas os inesquecíveis serviços prestados, durante tanto tempo, pelo sr. Fausto de Figueiredo à Companhia, nomeadamente desde a data em que assumiu a presidência da Comissão de Abastecimentos, onde, com grande sentido prático e superior critério, coordenou e dirigiu o Serviço de Compras, considerando sempre como objectivo máximo, os interesses da Companhia.

Recordaram também, com palavras do mais justo apreço, as trabalhosas negociações realizadas para a compra das concessões das outras empresas ferroviárias, brilhantemente concluídas, e que constituíram um assinalado triunfo para o sr. Fausto de Figueiredo e para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

As palavras de homenagem e de saudade proferidas pelos seus colegas da Administração, associaram-se, em comovidos termos, o Conselho Fiscal, representado pelo seu Presidente, o Director-Geral e o Secretário-Geral da Companhia, em seu próprio nome e no do pessoal sob a sua chefia.

Em reconhecimento dos serviços prestados pelo sr. Fausto de Figueiredo à Companhia, resolveu o Conselho de Administração nomeá-lo seu Presidente Honorário, com todas as regalias inerentes a este elevado cargo.

"AS MORDOMAS"

De Mestre JOAQUIM LOPES

AS MORDOMAS», pintura a óleo de Mestre Joaquim Lopes, consagrado pintor contemporâneo e Director da Escola de Belas Artes do Porto, constitui um dos mais belos elogios do Minho, do verde e alegre Minho das romarias.

No primeiro plano, um friso de minhotas, transporta as suas oferendas para a festa, flores e frutos à mistura com loiças regionais. Serve de fundo ao quadro a paisagem ridente de Viana do Castelo, na qual o rio, o mar, o vale, a cidade, o campo e a montanha, se misturam numa variedade de cores impressionante, para mostrar uma série de quadros luminosos onde não falta tranquilidade bucólica.

Diante de tão empolgantes cenários, não há corações que não vibrem, pois em poucos pontos da terra a Natureza se desentranhou em sorrisos de tão gracioso enlevo como no vale idílico do Lima:

«O rio que vereis tão socegado
que te parecerá que se arrepende
de levar agua doce ao mar salgado»

Mestre Joaquim Lopes, depois de concluir o curso de desenho industrial em Vila Nova de Gaia, com a alta classificação de vinte valores, iniciou os seus estudos na Escola de Belas Artes do Porto, que concluiu em 1915, conquistando em exposições de pintura nacionais e estrangeiras, as mais honrosas classificações.

Em 1940, dirigiu a Missão Estética de Férias da Academia de Belas Artes, em Viana do Castelo, e então apaixonou-se pela luz, pela cõr, pelo céu e pela paisagem do Minho. Como Silva Porto e Malhôa embriaga-se com os poentes, com os traços,

com as romarias e vá de pintar alguns dos mais belos retalhos da fascinante província minhota.

Quem olhar o quadro «As Mordomas», lembra-se daquelas aldeias graciosas que se espalham pelas poéticas margens do Lima; do aveludado dos pinheirais do Faro d'Anha; do mar prateado que, até Espozende, não larga a costa encantadora e, irresistivelmente, os olhos sentem-se atraídos por aqueles trajes graciosos e gritantes que, sem favor, são dos mais sedutores da nossa terra.

O quadro «As Mordomas», parece feito para ilustrar as palavras de Ramalho Ortigão, prosador-poeta de nacionalismo vibrante, escritas diante da terra tidalga:

— «Quem nunca veio a Viana, quem não atravessou a linda ponte de caminho de ferro entre o aterro de São Bento e a risonha aldeia de Darque, tão célebre outrora pelas suas faianças pombalinas; quem não percorreu a estrada litoral até Caminha, através das povoações de Ancora, de Areosa e de Afife; quem não transitou a pé pelos caminhos de uma e de outra margem do rio, por Meiadela e Santa Marta, até ao pontilhão de Portuzelo rodeado de casais, de moinhos de vento e de rochas em que escachoa a água, limpida e nevada, através da qual se veem trepidar e reluzir as trutas; quem não foi e não veio, pela direita e pela esquerda da ribeira, de Viana a Ponte do Lima e de Ponte do Lima a Viana; quem durante alguns dias não viveu e não passou nesta ridente e amorável região privilegiada das éclogas e das pastorais, não conhece de Portugal a porção de céu e de solo mais vibrantemente viva e alegre, mais luminosa e mais cantante».

A. M.

OS FERROVIÁRIOS PORTUGUESES que foram a França prestaram homenagem ao «Boletim da C. P.»

QUANDO da visita dos ferroviários franceses a Portugal, em Junho de 1948, o «Boletim da C. P.», prometeu a realização de uma excursão de ferroviários portugueses a França. A iniciativa teve o melhor acolhimento, chegan-

O programa da excursão foi integralmente cumprido, graças à colaboração da «Association Touristique des Cheminots», representada pelo Inspector Louis Herissay, que acompanhou os ferroviários portugueses em grande parte do percurso.



Almoço de homenagem no Tamariz

do-nos de todos os pontos da linha pedidos de informação.

O programa da excursão foi estudado pelo nosso editor António Montês, Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade, tendo merecido a aprovação da Direcção Geral. O Conselho de Administração autorizou a realização da viagem, e em Junho do ano corrente seguiram para Paris quarenta ferroviários de várias categorias, acompanhados pelo Inspector Principal do Serviço de Turismo e Publicidade, Augusto da Costa Murta.

Conforme o «Boletim da C. P.» noticiou, durante quinze dias os ferroviários portugueses visitaram Paris, Versailles, Tours, Castelos do Loire, Lourdes e Biarritz.

À chegada a Lisboa, os excursionistas eram aguardados pelo Director do «Boletim da C. P.», Engº Espregueira Mendes, que dias depois os recebeu em Santa Apolónia, ouvindo então as impressões colhidas durante a digressão e os expressivos agradecimentos dos ferroviários presentes.

Entenderam os excursionistas dever prestar as suas homenagens ao «Boletim da C. P.»,



JOSÉ ASCENSÃO MONTEIRO,
da Divisão de Material e Tracção, iniciou a série de brindes



MANUEL NOVO DA CRUZ, da
Divisão de Exploração, agradae a visita à França



JOSÉ JÚLIO MOREIRA, da
Divisão de Via e Obras, explica
o significado da viagem

aproveitando a oportunidade para manifestar o seu reconhecimento ao Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade, sr. António Montês, pelo programa da viagem que lhes proporcionou, envolvendo na homenagem o Inspector Principal do mesmo serviço, sr. Augusto da Costa Murta, que acompanhou a excursão.

Assim, na tarde de 10 de Setembro, reuniram-se no «Tamariz» do Estoril, três dezenas de excursionistas que, por essa forma, quiseram mostrar a sua gratidão, pela maneira, como foi organizado o passeio turístico e cultural a terras de França.

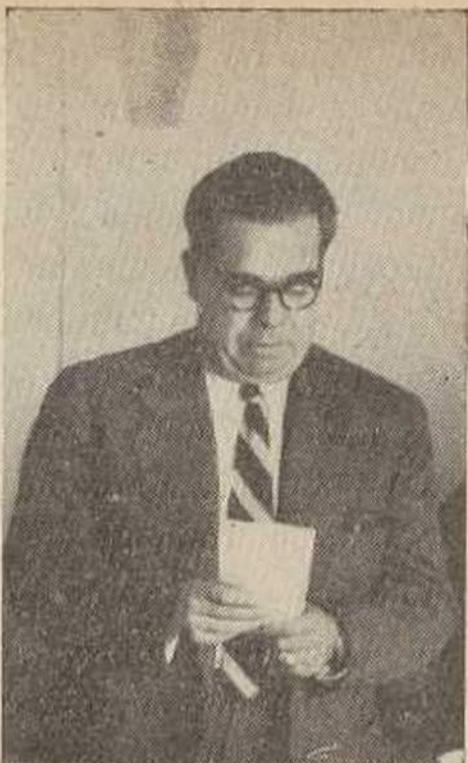
Antes do almoço, que constituiu uma bela festa de confraternização ferroviária, o sr. José de Ascensão Monteiro, chefe de Repartição Principal de Material e Tracção, leu o telegrama que, em nome da comissão promotora da homenagem, ia ser enviado ao Engº Espregueira Mendes, Director Geral da C. P., o qual era concebido nos seguintes termos:

«Componentes excursão ferroviários França Junho passado reunidos Estoril banquete confraternização de homenagem António Montês, saudam e agradecem alto patrocínio dispensado ilustre Director General Companhia».

A leitura foi sublinhada com uma calorosa salva de palmas, seguindo-se o almoço,

no qual tomaram parte, além dos homenageados, as seguintes pessoas:

Manuel Novo da Cruz, chefe principal da Estação Porto-S. Bento, e esposa; António Cardoso Seixas, factor de 2.^a em Campanhã e esposa; D. Alice F. Guedes, empregada de 1.^a na Divisão de Exploração em Campanhã; D. Júlia Ramos Costa, empregada principal da Divisão dos Abastecimentos em Lisboa; Basílio Pereira Velhinho, revisor de 2.^a no Barreiro; Crisogno Gomes Júnior, fogueiro de 1.^a classe no Depósito do Entroncamento; António Cortinhas Pinto, chefe de 3.^a na Estação de Vila Real; Joaquim Miranda, chefe de 3.^a na Estação de Fontela; António Maria Canhão, factor de 2.^a na Estação de Covilhã; Júlio Afonso Rolo, factor de 1.^a na Estação de Vermoil; José Joaquim S. Bravo, subchefe de repartição da Divisão de Exploração em Campanhã; João Viseu, maquinista de 1.^a classe do Depósito de Lisboa-P; José Marques Ribeiro, chefe de 3.^a em Oliveira de Azemeis; Manuel da Silva Júnior, empregado de 1.^a na Divisão de Exploração em Lisboa; Lourenço Pessoa Martins, analista principal da Divisão de Material e Tracção em Lisboa; Firmino Nogueira Soares, chefe de repartição da Divisão Comercial de Lisboa; José Ascensão Monteiro, chefe de repartição principal da Divisão de Material e Tracção em Lisboa, e esposa; Artur Rodrigues Antunes Maia, che-



MÁRIO MONTEIRO, Subinspector da Sociedade «Estoril», elogia a organização da excursão



ANTÓNIO MARIA CANHÃO, da Divisão de Exploração, louva a ação cultural do «Boletim»



ANTÓNIO MONTÊS, Editor do «Boletim da C. P.», agradece a homenagem prestada

fe de repartição da Divisão de Abastecimentos em Lisboa; Mário Monteiro, subinspector da Estação do Cais do Sodré; Alípio Silva, chefe de secção da Divisão de Material e Tracção em Lisboa, e esposa; José Júlio Moreira, subchefe da Repartição da Divisão de Via e Obras em Lisboa; Carlos Mira, empregado da Contabilidade da Sociedade «Estoril»; Joaquim Ribeiro Pinho, empregado de 1.ª na Divisão de Exploração de Lisboa; Mário Ribeiro Sanches, de Santa Apolónia-Lisboa, e Rebêlo de Bettencourt, como representante da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Durante três horas de convívio e de sa camaradagem, reviveram-se outras horas de encantamento passadas na inolvidável viagem a França.

O convívio entre agentes das mais variadas categorias deu, como era natural, pretexto a troca de impressões, nas quais se recordaram episódios ocorridos na digressão.

O sr. José de Ascensão Monteiro, chefe de Repartição Principal de Material e Tracção, foi o primeiro a fazer uso da palavra. Dirigindo-se ao sr. António Montês, em nome dos presentes, rendeu homenagem pela simpática iniciativa de organizar e realizar a primeira excursão dos empregados dos caminhos de ferro portugueses a França:

«Não olvidaremos a maneira delicadíssima como

V. nos guiou em Paris, na Câmara Municipal, onde foi o incansável intérprete das palavras de Mr. Edrice Lolié, Vice-presidente da Municipalidade, assim como a presença desvanecedora de V. e de Mr. Georges Boirard, Agente Geral da Companhia, ao almoço no dia da chegada a Paris».

Em palavras repassadas de sinceridade, o orador fez referência ao Inspector Principal Augusto da Costa Murta, que considerou um precioso elemento no passeio realizado, pois não se poupou a esforços e canseiras para que nada faltasse aos excursionistas.

Por fim, endereçou vivas saudações ao sr. Director Geral e também expressões de reconhecimento pelas facilidades dispensadas e ainda por ter aguardado os excursionistas à chegada e pela gentileza — sinal de verdadeiro chefe — de os receber em audiência especial, para de perto se inteirar das impressões colhidas.

«Não queremos neste momento esquecer o Sr. Eng.º Branco Cabral, ilustre Secretário Geral da Companhia e o Sr. Eng. Pereira Barata, Subdirector Geral e todos os superiores e camaradas, que tiveram a amabilidade de ir à partida desejar-nos boa viagem, e à chegada dirigir-nos boas vindas.

«Se é verdade — disse a terminar, — que, no fundo da alma humana, uma das virtudes que se encontra é a gratidão, não fogem à regra os ferroviários da primeira excursão cultural e turística do «Boletim da C. P.»,meticulosamente organizada por V. e patrocinada pelo Sr. Director Geral».

Uma grande salva de palmas coroou as

palavras do orador, que entregou aos srs. António Montês e Augusto Murta, duas esplêndidas fotografias tiradas junto do «Hotel de Ville» em Paris, como recordação da viagem a França.

A seguir, o sr. José Júlio Moreira, sub-chefe de Repartição da Direcção de Via e Obras, dissertou, com interesse, sobre a lição da visita, mostrando quanto são proveitosas para os ferroviários as digressões desta natureza.

«É sabido que as excursões satisfazem múltiplas necessidades de valor indiscutível para o aperfeiçoamento individual e profissional. São um dos mais poderosos e eficazes meios de cultura intelectual, moral e também física.

Sob o aspecto intelectual, suscitam o espírito de observação, despertam curiosidade, oferecem grande número de objectos de experiência e de estudo que chamam a inteligência, despertam a atenção, solicitam a imaginação, formando e enriquecendo o espírito. Sob o aspecto moral proporcionam ocasiões práticas de convívio, criam interesses sociais, estabelecem relações amigáveis e confiantes entre camaradas de diferentes categorias e profissões, põem à prova o espírito de solidariedade, cultivam a paciência e, por vezes, o espírito de sacrifício dos que compõem cada grupo. Sob o aspecto artístico, contribuem para a formação da delicadeza sensível do coração, para a cultura do amor à Natureza, pela contemplação das suas belezas, para o enriquecimento do poder de vibrar e admirar, fontes de arte e de vida.

Paris, Versailles, Tours e Lourdes foram como um filme, um filme colorido com imagens cheias de beleza, nos quais não faltou a nota simpática da visita ao Castello de Bellevue, onde os ferroviários portugueses foram recebidos fidalgamente pela Rainha Senhora Dona Amélia de Orleans e Bragança.

Repassada de nostalgia, aquela veneranda anciã, de excelsas virtudes, que foi Soberana e Mãe dum Rei de Portugal, procura esquecer o seu infotúnio e emprega para conosco palavras de bondade e de amor, que tocam fundo nos nossos corações e põem os nossos olhos rasos de lágrimas.

Dir-se-ia que estávamos diante duma fonte de luz e de perdão, cujo contacto dulcifica e eleva as almas.

A Rainha Senhora Dona Amélia, a inolvidável fundadora da Assistência Nacional aos Tuberculosos, mostrou-nos exuberantemente a sua grandeza de alma generosa e pura. E à saída da sua vivenda de Versailles, comovidos, todos pudemos concluir que tínhamos acabado de assistir a uma grande lição de civismo!»

O discurso do sr. José Júlio Moreira, revestido de passagens comovedoras, constituiu também uma lição de história pátria, de que nos ocuparemos no próximo número.

Falaram ainda o sr. Subinspector Mário

Monteiro, para agradecer as atenções havidas para os agentes da «Sociedade Estoril», que, graças ao «Boletim da C. P.», puderam tomar parte na interessantíssima excursão, e ainda o chefe da estação de Porto-S. Bento, Manuel Parente Novo da Cruz e Alberto Canhão, factor de 3.^a na estação da Covilhã, que tiveram palavras de louvor para os homenageados a quem agradeceram o magnífico programa da viagem, única forma de realizarem a velha ambição duma visita a França.

Chegou a vez de falarem os homenageados, que foram calorosamente saudados pela assistência.

O Inspector Principal, sr. Murta, agradeceu reconhecido tudo quanto foi dito a seu respeito, declarando ter cumprido o seu dever, ao executar o programa traçado pelo Chefe de Serviço de Turismo e Publicidade, para quem teve palavras de louvor. Bebeu pelas prosperidades dos presentes e suas famílias, terminando com um viva a Portugal, a nossa terra, que, apesar de todas as maravilhas que apreciamos no estrangeiro, é de todas a melhor e a mais linda para o nosso coração de portugueses!

Falou por fim o Editor do «Boletim da C. P.», sr. António Montês, que depois de dizer que as viagens constituem um prazer especial que, além de tudo, contribui para melhorar a instrução dos que as utilizam, saudou os presentes, agradecendo, sensibilizado, a manifestação de apreço e simpatia que acabaram de dispensar-lhe.

Escutado com o maior interesse, descreveu o passeio dos ferroviários a França nos seguintes termos:

«Num alto, quase a beijar o céu, uma cidade antiga — a mais alta cidade portuguesa — diz adeus a quem passa, e poucos quilómetros andados, o comboio galga a fronteira e entra nas terras vermelhas de Castela.

A lua decorre pela fronteira bordada da catedral de Salamanca, e em volta, as torres sineiras dos conventos espreitam as planuras quentes e longínquas. Depois Valladolid, museu de escultura policromada de raro encantamento, e, mais adiante, Burgos, com as rendas prateadas da Catedral a estamparem-se no céu. Pachorrentamente, o comboio vai-se deliciando com encostas vicejantes e, num apitar incessante, corre aos zig-zagues, precipita-se das alturas e, por vezes, fica deslumbrado diante da paisagem fresca e ridente.

O mar vai agora a vosso lado, um mar azul e murmurante, e depois as planícies extensas, os pinheirais infindos, as florestas que abraçam povoados, com surpresas constantes e motivos de admiração que não terminam mais.

Paris é um mundo, um mundo que irradia arte, beleza e civilização, não só para o mundo latino, mas para aqueles mundos que os navegadores portugueses descobriram há cinco séculos.

Os museus, as igrejas, os palácios, as ruas, os parques, as catedrais, tudo espanta pois a cidade atrai, fascina, confunde, extasia. Correm as horas, passam os dias e não há uma rua, uma praça, um recanto que não tenha interesse, que não deslumbe, que não esteja tocado pelos primores da civilização.

Em volta, tanto nas famosas florestas de Fontainebleau como nos jardins deslumbrantes de Versailles, a sumptosidade continua, e como não chegassem todas aquelas maravilhas para nos estarrecerem, surge como por encanto, na frontaria dum castelo, a bandeira da nossa nacionalidade, sinal de que vive ali gente de Portugal.

As lágrimas custam a conter, há soluções que não esquecem, recordações que se mantêm vivas, feridas que não mais se apagam, e à mistura com soluções, lágrimas e recordações, vêm à mente passageiros da nossa história, capítulos inteiros de glória, de abnegação, de ciência, de fé, de sacrifício, páginas escritas por santos com sangue de heróis, nos mares e nos sertões do mundo inteiro!

O comboio deixa-nos depois em Tours, e então passa-nos diante dos olhos um dos mais belos espectáculos do mundo turístico, uma série de grandes residências senhoriais, implantadas num dos mais resplandecentes cenários de França.

Até aqui, a pintura, a escultura, a arquitectura, as grandes construções ferroviárias, as monumentais avenidas, os bosques e as florestas integradas em planos de urbanização espantosas, e também as fontes, os castelos, os padrões, os monumentos, tudo o que o espírito possa conceber e inventar.

A França é também a fé, a cristandade e, para isso, fomos em peregrinação à gruta maravilhosa de Nossa Senhora de Lourdes, onde as mulheres portuguesas sentiram vibrar os corações.

Para que nada faltasse na digressão encantadora, necessário se tornou percorrer a «costa vasca», rosário de praias elegantes, centro mundano de particular renome, lugar de predilecção das pessoas de bom gosto.

Já cheira a Espanha, a velha Espanha de tradições nobilíssimas, cuja história está intimamente ligada à história de Portugal — terra abençoada a quem devemos a loira princesa que se chamou Isabel de Aragão.

O combóio, viajante enamorado que descobriu a paisagem, galga de novo a fronteira, e correndo como louco mostra-nos os aleantis da Estréla e os poentes do Caramulo, quadros de beleza que, depois de vermos terras estranhas, nos parecem mais belos, mais formosos. E por um poder estranho que não

se define, parece que tudo o que temos se nos figura maior e melhor.

Orgulhosos do que somos, contentes com o que vimos, não nos esquecemos nunca de que Portugal, dando novos mundos ao mundo, levou a todos os recantos do globo os fulgores da civilização cristã».

Não escondeu o sr. António Montês a sua grande satisfação por se encontrar na simpática festa de confraternização, rodeado de camaradas de vários serviços e categorias, festa que muito contribuirá para estreitar as relações entre todos os ferroviários portugueses.

O seu discurso, ouvido sempre com a maior atenção, terminou com as seguintes palavras:

«Falta dizer-vos que a Direcção do «Boletim da C. P.», que aqui represento, se sente satisfeita com os resultados alcançados, e também, como já vos foi dito, com o aprumo, a compostura, a apresentação em terras de França, dos representantes de trinta mil ferroviários portugueses.

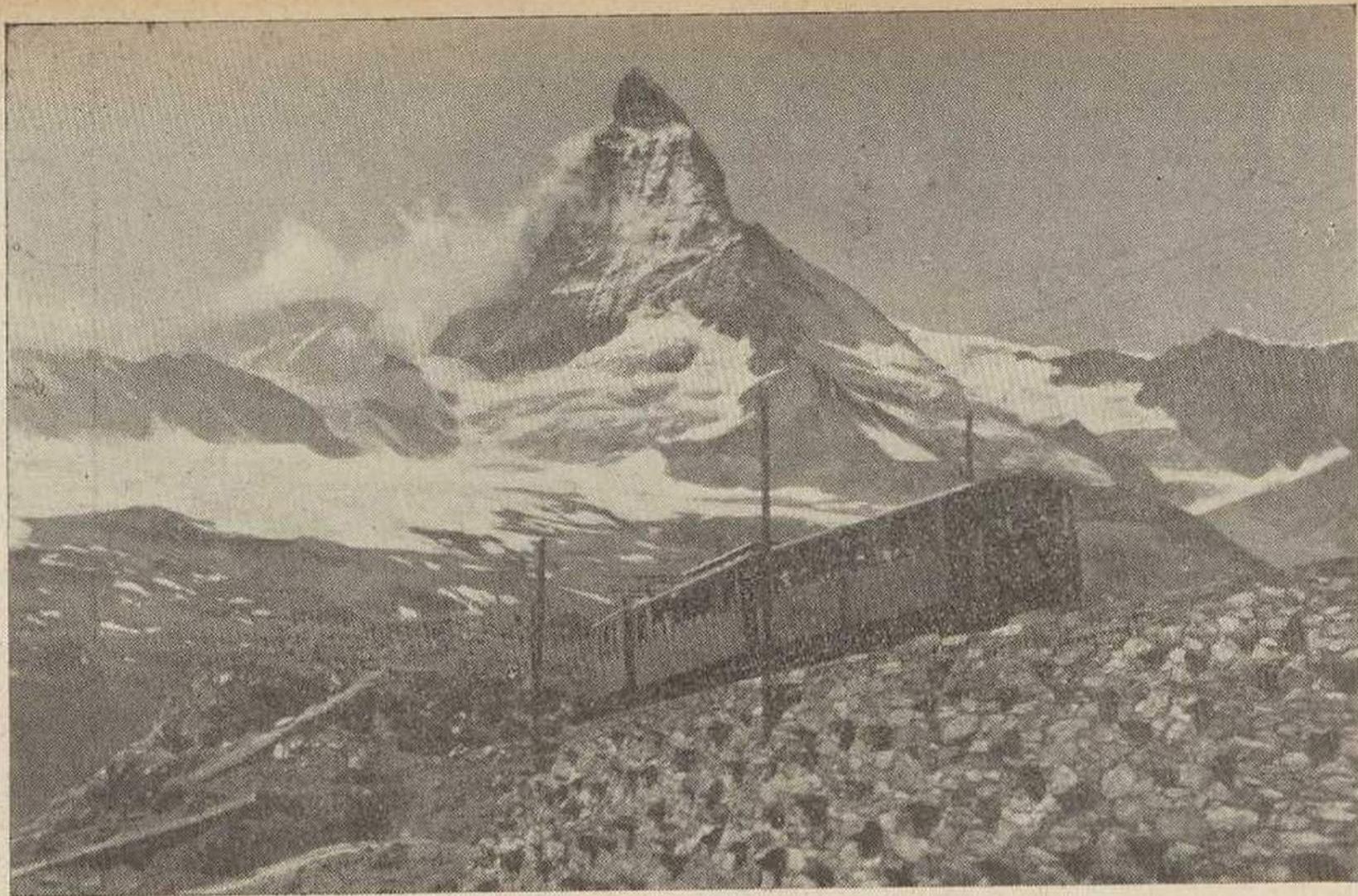
Os ferroviários portugueses, são já hoje uma família numerosa, que no campo cultural e turístico tem dado as melhores provas. O «Boletim da C. P.», dentro do programa traçado, sente-se satisfeito por ter despertado nos seus dezasseis mil assinantes o interesse pelas viagens. A excursão a França constituiu, graças aos ferroviários que nela participaram, um verdadeiro sucesso.

Posso assegurar-vos que, em anos futuros, novas iniciativas surgirão, podendo afirmar-vos que a realização de digressões culturais e turísticas, encontra na Direcção do «Boletim da C. P.», o melhor ambiente e a melhor coadjuvação.

Supondo interpretar o pensamento de todos vós, peço me acompanhem numa saudação muito sincera ao Director do «Boletim da C. P.», Engenheiro Roberto de Espregueira Mendes, que simboliza todos os ferroviários portugueses, camaradas que, na linha, nas oficinas, nas estações, nos escritórios e nas locomotivas procuram, com disciplina apreciável, dignificar a profissão que abraçamos, contribuindo assim para o prestígio e engrandecimento de Portugal».

Com uma prolongada salva de palmas terminou uma festa encantadora, à qual prestou a sua colaboração a «Sociedade Estoril», que transportou gratuitamente e em carruagem especial, os ferroviários que tomaram parte na festa de confraternização do Tamariz.

A excursão dos ferroviários portugueses a França, constituiu, sem exagero, a mais bela e apreciada iniciativa realizada até hoje, pelo «Boletim da C. P.».



Um troço da linha de Gornergrat

No coração dos Alpes Suíços

O turismo, pode dizer-se, tem na Suíça o seu berço de ouro! Não nos consta que país algum do mundo esteja tão bem apetrechado para receber os que vêm de fora, como a Suíça, graças às virtudes excepcionais do seu povo.

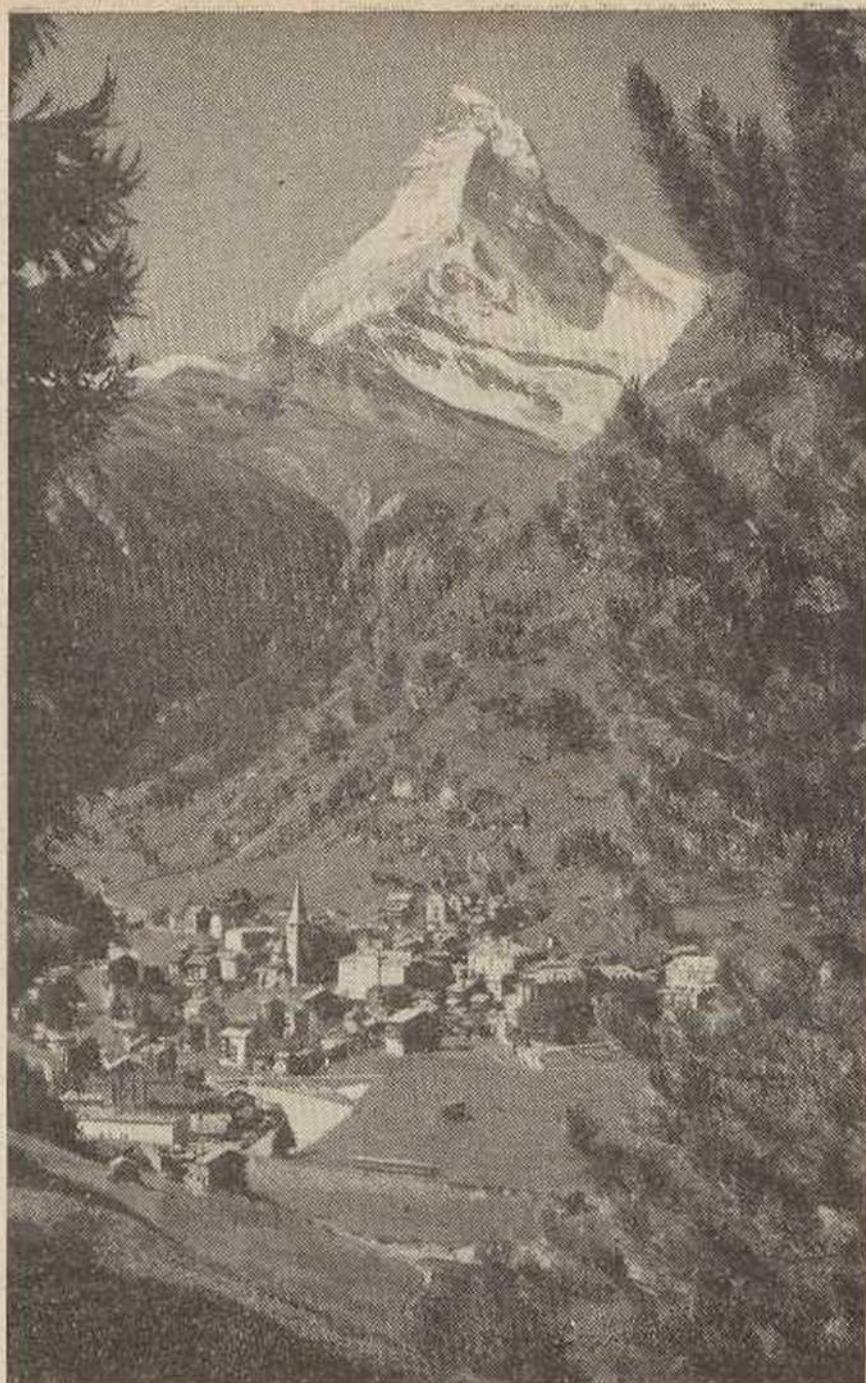
A sua principal indústria, a sua mais importante indústria — passe o termo — é o turismo, «exportação invisível» que muito contribui para o equilíbrio da sua balança comercial. Dotado de belezas sem par, cortado por linhas férreas de todos os géneros, a Suíça encontrou nos caminhos de ferro de montanha uma fonte inesgotável de receita.

A conquista das regiões alpestres pelos caminhos de ferro de montanha, começou há pouco mais de meio século. Na luta travada entre a técnica e a Natureza, venceu aquela; e, graças à ciencia, desvendaram-se os misté-

rios das montanhas. O facto tornou-se conhecido em todo o mundo, e uma vez que estava descoberta a possibilidade de levar pessoas de todas as idades, em pouco tempo e com maior conforto e segurança, a pontos julgados inacessíveis, o turismo internacional ganhou incremento notável.

Com a construção dos caminhos de ferro de montanha, veio a construção de hotéis nos lugares onde só poderiam chegar alpinistas arrojados. E em pouco mais de cinquenta anos, gente de todo o mundo começa a trepar as montanhas mais altas da Suíça, transportando-se facilmente a três mil e tantos metros de altitude.

Das linhas férreas suíças, as das Companhias «Brigue-Viege-Zermatt e Gornergrat», são das que oferecem maiores surpresas e também maior encantamento.



A aldeia de Zermatt. Ao fundo o Monte Cervir

À entrada do célebre túnel do Simplon, a estação de Brigue — situada no cruzamento de algumas das mais movimentadas linhas da Europa — é o ponto de partida para a viagem que vamos fazer a Zermatt e Gornergrat, lugares de turismo de fama internacional.

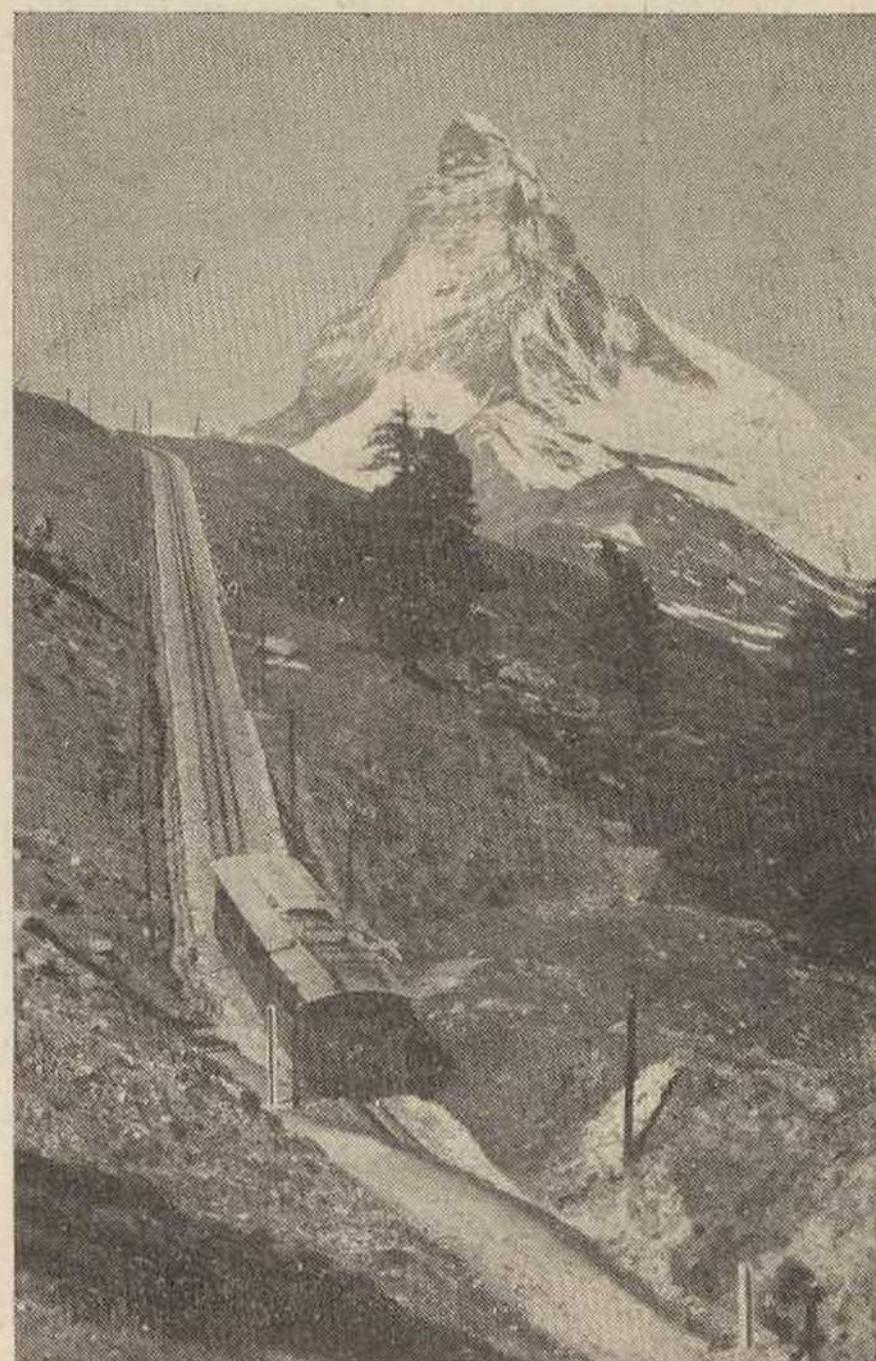
De Brigue a Zermatt, são apenas quarenta e quatro quilómetros, que levam duas horas a percorrer, pois os comboios sobem de 671 a 1620 metros de altitude. Um vale, estreito e selvagem, mostra-nos ao fundo o misterioso *Monte Cervin*, a origem da celebidade de Zermatt.

O *Monte Cervin*, com os seus 4505 metros de altitude, foi, durante muitas dezenas de anos, a grande paixão dos alpinistas. Escalá-lo, conhecê-lo, desvendar os seus segredos, era o pensamento dos desportistas arrojados, que um dia preparam uma expedição, munidos

para tudo que desse e viesse. É com sacrifício enorme, coragem admirável, persistência audaciosa, conseguiram defrontar-se com aquele monte fantástico, dominando-o até próximo do cume.

Era certa a vitória. A glória não tardaria a chegar. E quando a caravana se preparava para descer a Zermatt, aldeiazinha na base do monte, perderam-se para sempre alguns dos seus componentes. O sensacional caso espalhou-se pelo mundo e nada mais foi preciso para fazer a propaganda de mais uma atracção turística!

Começaram a chegar curiosos de todos os pontos da Europa e a aldeia pastoril de Zermatt começou a ver caras desconhecidas que, à falta de melhor, se instalavam em casa do prior da freguesia. Como a corrente de hóspedes se intensificasse, os Irmãos Seiler instalaram o primeiro hotel e depois outros se



O comboio de Zermatt a Gornergrat

construiram. Em poucos anos, Zermatt transformou-se em metrópole do turismo, graças ao misterioso *Monte Cervin* que, todos os dias, aparecia envolvido em nuvens.

Os caminhos de ferro de montanha começaram a desenvolver-se e a técnica estudou então a linha de Gornergrat; em duas horas, o viajante percorre nove quilómetros, passando de 1604 a 3089 metros de altitude.

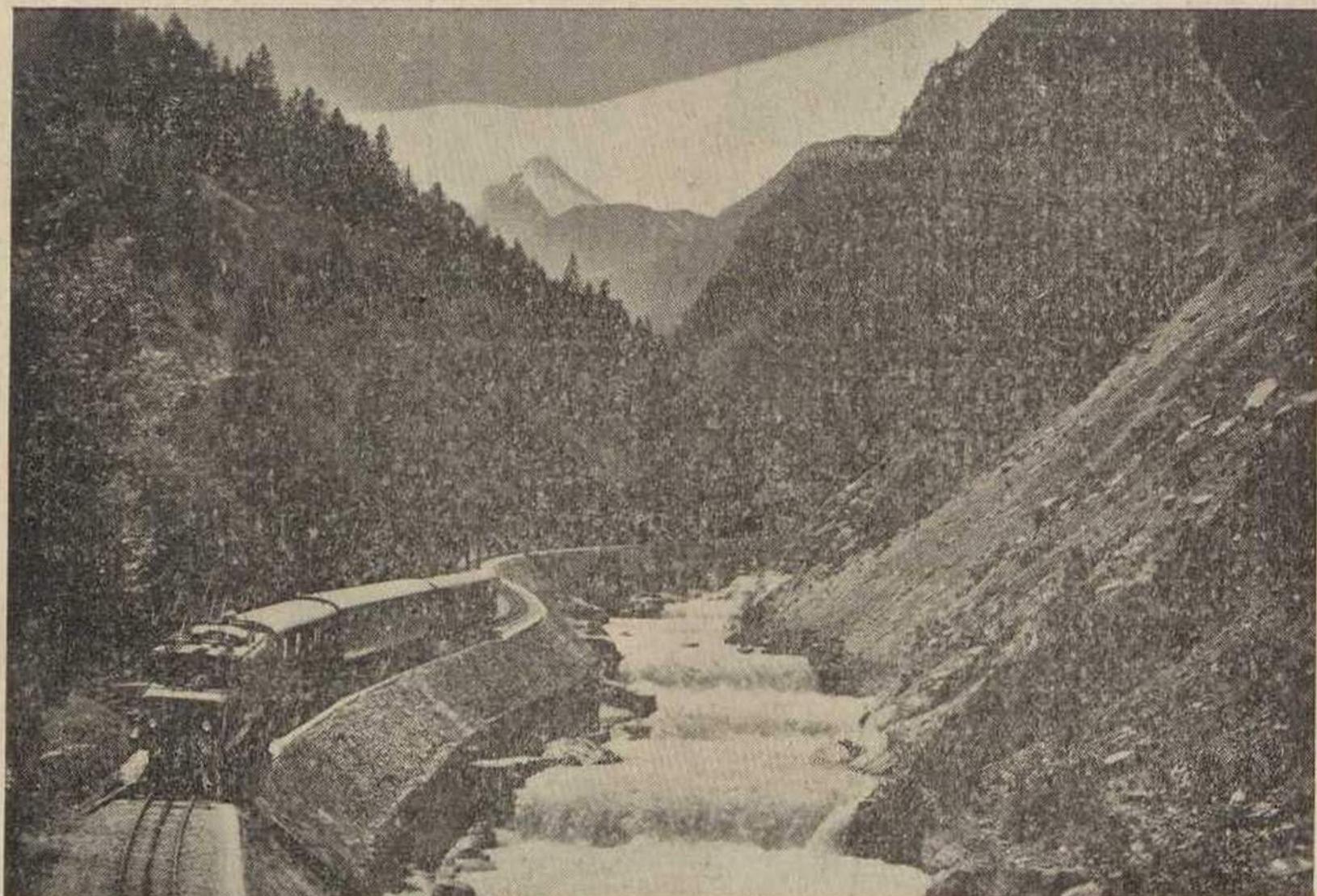
Nas estações do percurso ergueram-se hotéis e no ponto mais alto da linha, um hotel maior, para que as legiões de turistas não perdessem o espectáculo maravilhoso do nascer do sol.

Vale a pena trepar aos 3089 metros de al-

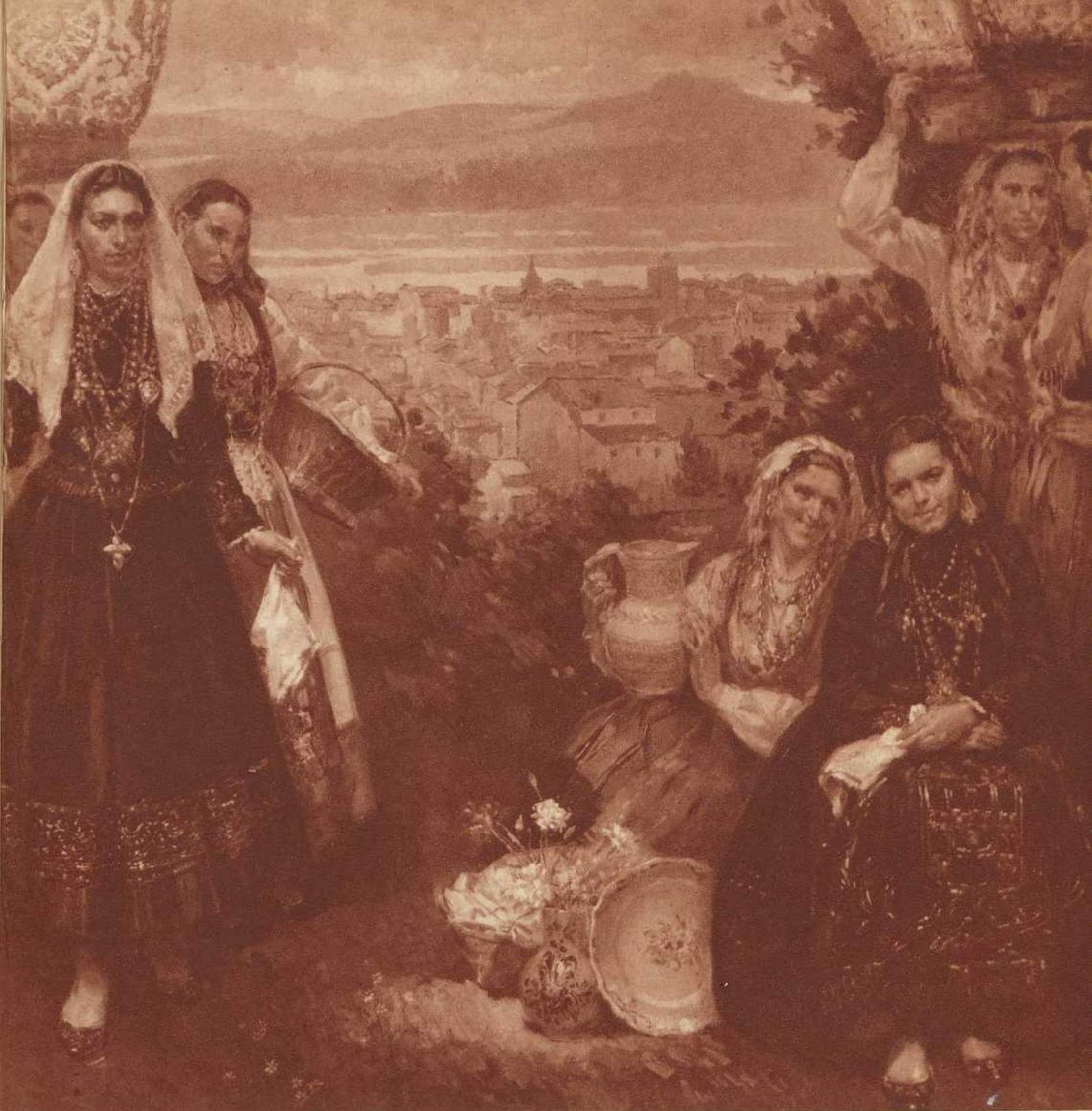
titude, para admirar a famosa cordilheira dos alpes berneses, vinte e seis montes dos quais, o mais alto é o célebre *Monte Rosa*, com 4638 metros de altitude.

O panorama é indescritível, graças ao caminho de ferro de Gornergrat. A viagem causa impressões profundas, deixando eternas recordações o passeio memorável às neves eternas.

Se alguma vez, leitor amigo, deitares à Suíça, tu que és ferroviário, não te esqueças de fazer o passeio a Zermatt e Gornergrat, pois terás ocasião de ver a mais prodigiosa linha férrea de montanha, que a técnica estudou e construiu.



A linha férrea de Visp a Zermatt



MORDOMAS

Oleo de Mestre Joaquim Lopes

Concurso de Fotografia
do «Boletim da C...

ENTRONCAMENTO

UMA VILA QUE NASCEU DO CAMINHO DE FERRO

Por EDUARDO O. P. BRITO
Empregado de 2.ª classe da Divisão de Exploração

QUEM passa no comboio, pelo labirinto de linhas férreas que é a estação do Entroncamento, não faz ideia do que seja a progressiva e dinâmica vila do mesmo nome. Estamos certos que grande número de ferroviários pouco mais conhece do Entroncamento do que as importantes instalações ferroviárias da Companhia. Desconhecem, quase por completo a vila do Entroncamento, terra nascida do caminho de ferro, pois que é uma das que tem registado mais progressos nos últimos anos.

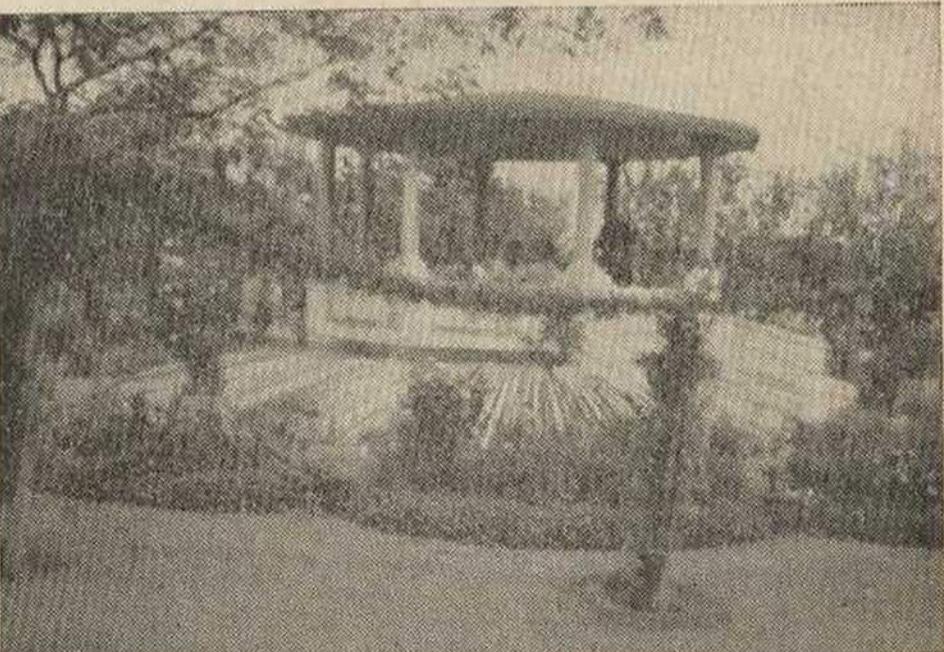
No local onde, há pouco mais de cinquenta anos, existia um extenso olival, nasceu um aglomerado populacional onde a linha do Norte entronca com a de Leste. As modestas instalações ferroviárias daquele tempo foram, por assim dizer, a origem da povoação, que, classificada como freguesia em Agosto de 1926, foi elevada a vila em 21-12-1932 e a sede de concelho em 24 de Novembro de 1945.

Graças ao caminho de ferro, o Entroncamento é, depois do Barreiro, o maior centro ferroviário do país.

Embora a vila do Entroncamento deva a sua existência ao caminho de ferro, ao qual deve também a sua prosperidade, o «Boletim da C. P.» não pode deixar de se referir à Junta de Freguesia que, composta quase exclusivamente por ferroviários, deu

o impulso social, conseguindo, com esforço e persistência notável, transformar o antigo lugarejo em sede de concelho. À antiga Junta de Freguesia do Entroncamento, presidida pelo chefe de escritório de 3.ª secção de Via e Obras, José Duarte Coelho, se deve o progresso alcançado e a série de melhoramentos efectuados no curto espaço de vinte e três anos, como a criação duma feira mensal de gado, que é considerada das mais importantes do Ribatejo; construção dum mercado coberto e cemitério; montagem da rede eléctrica urbana numa extensão de dezasseis quilómetros; construção de chafarizes e construção dum aprazível jardim-parque; captação e distribuição de águas; construção do edifício dos Paços do Concelho, etc..

No capítulo de assistência pública, pos-



Um trecho do novo jardim do Entroncamento

sui a vila do Entroncamento duas casas de caridade: — o «Refeitório dos Indigentes», modelar instituição onde são distribuidas refeições e o «Centro de Assistência Infantil», onde são alimentadas e educadas dezenas de crianças pobres. Quanto a assistência espiritual, não falta na vila do Entroncamento a igreja matriz, em cuja construção foi empregada pedra de Chão de Maçãs que, como o transporte, foi oferecida pela Administração da Companhia.

Sob o ponto de vista recreativo e associativo, a «capital dos ferroviários» — como lhe chamou um jornalista —, possui boas associações, cinema, um grupo de escuteiros com banda de música, magníficos campos de jogos e importantes colectividades desportivas, das quais a principal é o «Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento».

A vila do Entroncamento, a terra que nasceu do caminho de ferro, merece ser conhecida de todos os ferroviários, pois pode afirmar-se, sem exagero, que foi erguida por gente que trabalha no caminho de ferro, e a quem se deve, em grande parte, o seu engrandecimento.

Deve, no entanto, dizer-se que a vila do Entroncamento deve muito do seu aformoseamento e da sua importância urbanística à empresa que servimos. A construção de dois magníficos bairros residenciais para ferroviários — o de Vila Verde e o do Camões, os edifícios escolares, o Dispensário anti-tuberculoso, etc., são instalações que mostram a grandeza da obra social que a C. P. vem realizando em todo o país e que, no caso presente, muito tem contribuído para o desenvolvimento do pequeno povoado de há cinquenta anos.



A Vila de Melgaço

Por **ANTÓNIO MONTES**

Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade

QUEM alguma vez teve a ventura, na sua peregrinação pelo Alto-Minho, de percorrer a estrada lindíssima que vai de Monsão a São Gregório, pode orgulhar-se de ter viajado num dos mais pitorescos rincões da nossa terra!

O rio Minho, que desde o mar vêm estreitando, passa a Monsão entre as muralhas e as terras galegas, e, sempre ao lado da estrada, não a larga até Melgaço.

O canteiro minhoto, banhado pelo sol e pelas águas cristalinas do rio, desdobra-se em beleza, mostrando-nos uma série de panoramas onde os contrastes se sucedem de forma impressionante!

A estrada, torcendo-se por entre tapetes de verdura, trepa colinas viçosas, olha montanhas altíssimas, disfruta horizontes empolgantes, cheios de frescura e suavidade, de rudeza e bucolismo, de luz e encantamento!

Os cenários sucedem-se, meigos e perfumados, rudes e imponentes, parecendo-nos que mãos estranhas os colocaram assim, para mais realçar a beleza indescritível da província abençoada, onde a Natureza, prodigamente, fez cair interminável chuva de bençãos!

Tudo parece sorrir, tudo parece cantar, vale ou montanha, rio ou campina, prado ou floresta, e o silêncio é tal, que se não fora o murmúrio doce das águas e o gorjeio delicado das aves, julgaríamos atravessar um recanto edênico, milagre de luz e policromia, de belezas feiticeiras e provocantes!

* * *

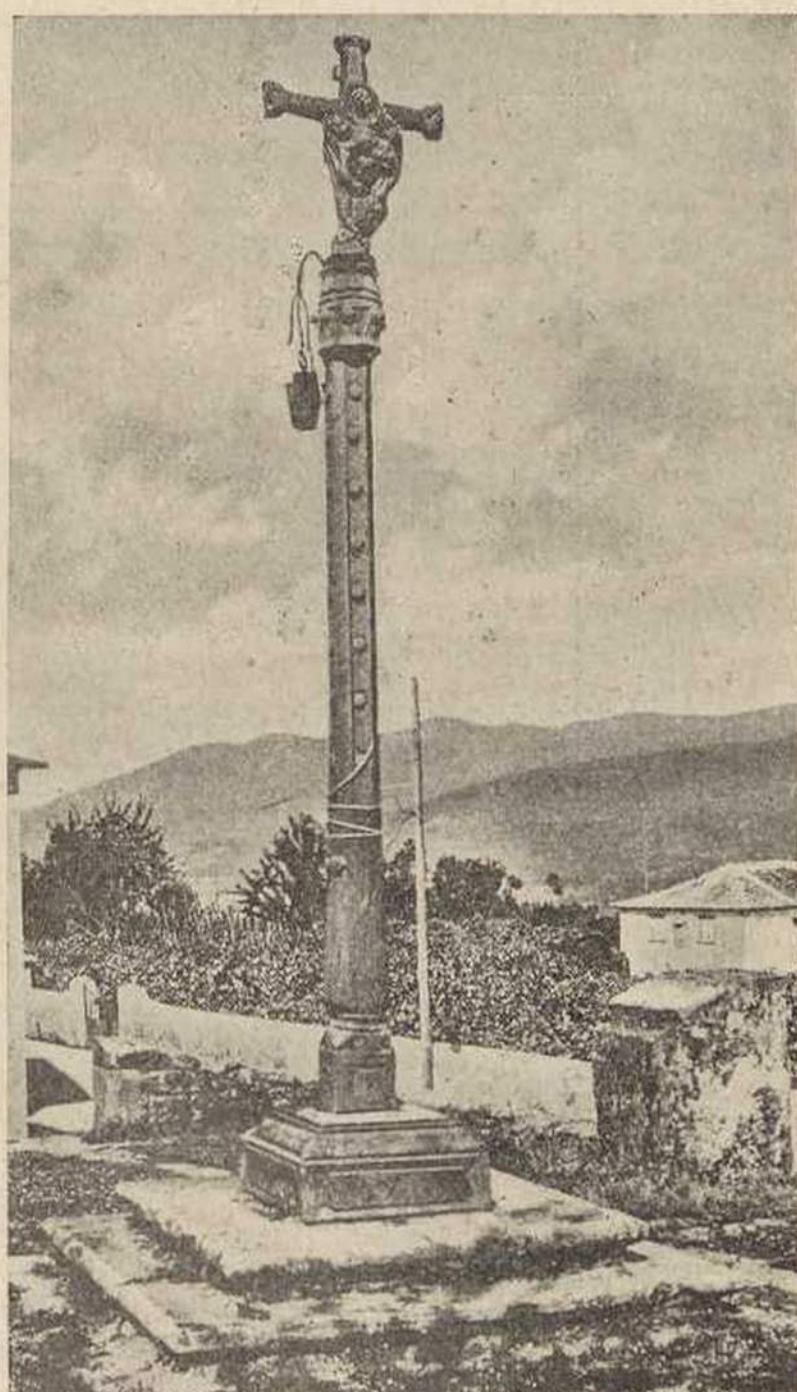
Os verdes, cada vez mais verdes, escondem as freguesias de Penso e Alvarêdo e, mais adiante, por entre fiadas de vivendas alegres, a estância termal do Pezo conta-nos as virtudes das suas águas milagrosas.

Trepamos agora a áspera subida do

Prado, e distraídos com a paisagem de maravilha, damos com os olhos nas muralhas altivas da antiquíssima vila de Melgaço.

Entrámos no templo românico da Matriz e subimos à torre de menagem que, com as ameias doiradas a recortarem-se no azul do céu, é bem o sacrário da alma portuguesa, que, durante séculos, em horas heróicas e decisivas, não deixou de vibrar intensamente!

Estamos no antigo «Castelo do Minho», onde as pedras falam para nos contarem páginas memoráveis, no lugar santo erguido



Cruzeiro de S. Julião

pela alma enérgica dum crúzio de Longos-vales, documento militar que representa um pergaminho valioso dum passado nobilíssimo.

Dante do vale profundo, onde o Minho desliza soridente, contando-nos a toda a hora a sinfonia maviosa de paz e de luz; diante do canteiro perfumado, que o sol de Portugal ilumina ricamente, em apoteose fulgurante; diante das alturas penhascosas ocupadas por povoações primitivas, onde a solidão e a humildade caminham de braço dado, nossos olhos de portugueses, guiados por poder divino, levam-nos a olhar terras vizinhas, donde nem sempre sopraram bons ventos...

Então vem-nos à ideia as ruinas na antiga fortaleza romana, reconstruída pelo Rei Conquistador; os privilégios concedidos ao velho burgo, como reconhecimento de feitos patrióticos; as muralhas erguidas nos primeiros séculos da monarquia; e a torre de menagem, sempre moça, olha serenamente as encostas galegas, parecendo esquecida das horas trágicas doutros tempos!

O vento soprava.

Os leões de Castela, com ambição desmedida, não nos largavam a porta. Horas de dor oprimiam os peitos leais dos portugueses. Mas o sol, mal amanhecia, iluminava as ameias doiradas, e com ele vibravam os corações, que outro desejo não tinham, outra ambição não possuam, do que continuarem a ser portugueses, só portugueses!

* * *

Como nas eras distantes da conquista, o sol, naquela tarde de Junho, aquecia as pedras evocadoras da torre de menagem do castelo de Melgaço, que, sem sabermos porquê, disseram-nos feitos guerreiros, contaram-nos horas glorioas e segredaram-nos páginas memoráveis, como essa em que a «Inez Negra», depois de luta encarniçada, arvorou por suas mãos o pendão das quinas no mesmo mastro onde horas antes tremulava a bandeira de Castela!

De cabelos ao vento, aclamada pela multidão, empunha o pendão castelhano e moveida por entusiasmo patriótico, solta o grito que ainda hoje ressoa pelo vale ridente do Minho:

— «Mas vencemos-te! Tornaste ao nosso poder. És do Rei de Portugal!»

Como esta iluminura, prodigiosa de côr, não chegasse para ilustrar a história da vila antiga, feitos famosos mostraram a todo o mundo o valor da grey, nos dias amargos em que os soldados de Junot pretendiam derrubar as quinas glorioas.

Nessa tarde, como anos antes, a gente de Melgaço escreveu, pelo seu punho, uma página brilhante, pois foi a sua terra a primeira que soube sacudir as tropas francesas, atitude depois seguida por outras terras de Portugal!

* * *

O sol ia agora mais alto.

À volta da torre airosa — lindo símbolo para um brasão de armas — estende-se o burgo pitoresco, cortado por ruas estreitas por onde desfilaram monges e guerreiros, que à sombra da Cruz souberam honrar a Pátria Portuguesa.

Quem escutar bem, ouve ainda, nas calçadas íngremes, o retinir das lanças, o alarido da populaça, o tropel da cavalaria e, como noutros tempos, o nome de Portugal ecoa de vale em vale, de serra em serra, alcança os mares distantes e corre mundo, para lhe contar páginas emotivas.

À nossa volta, aninhadas na montanha e na paz idílica dos campos, surgem escolas de heróis e de santos, que desde as primeiras horas da Nacionalidade vibraram de entusiasmo patriótico:

— É o mosteiro de Paderne, fundado pela viuva inconsolável do conde de Tuy, para que as filhas professassem, de forma a esquecerem, na piedade religiosa, as tentações do mundo agreste...

Quantas vezes, nas naves do monumental templo românico, não ajoelharam os cavaleiros d'antanho, que, ao lado dos monges, tão altos serviços prestaram nas guerras da Independência!

E as ruinas do mosteiro de Fiães, emolduradas de carvalheiras seculares, a contam-nos o espírito cristão e opulento das épocas remotas, em que era considerado o mais rico mosteiro das Espanhas?

No silêncio frio das pedras votivas, diante da paisagem romântica, a alma do mosteiro de Santa Maria de Fiães parece viver eternamente, recordando-nos na harmonia



Torre de Mena-
gem de Melgaço

dos cânticos litúrgicos, a vida contemplativa dos beneditinos!

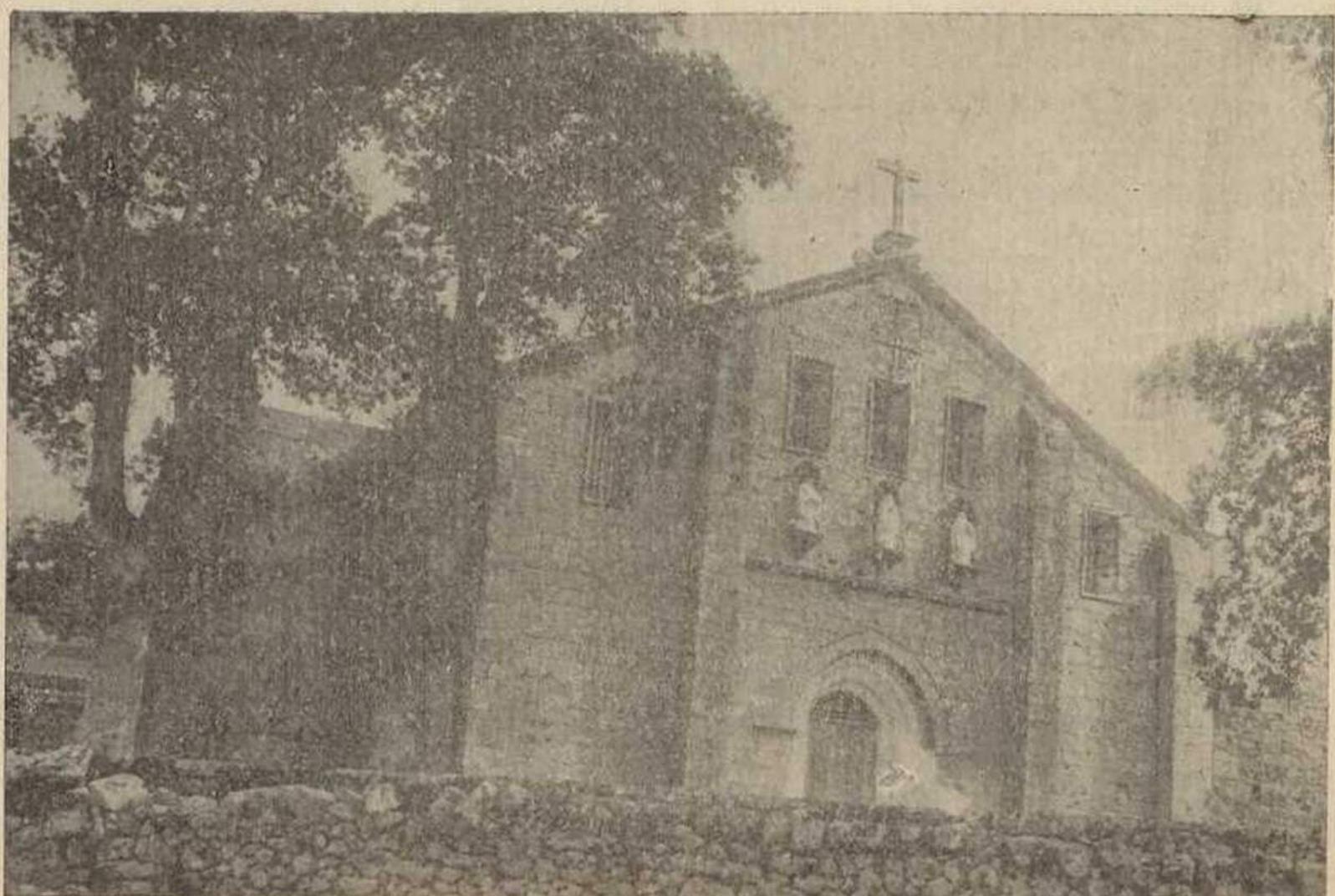
E a ermida românica da Ourada, simples e humilde, que, debruçada na estrada que leva a São Gregório, alumia a toda a hora a gente de Melgaço, que nem um só momento a esquece?

E as pedras dessa outra catedral de gênio guerreiro, que erguida mais alto, embora desmoronada, nos fala de velhas proezas passadas em Castro Laboreiro, castelo lendário isolado do mundo, glória eterna de Portugal?

O rio corre mansamente, parecendo fascinado pelo encanto irresistível da paisagem. A estrada, debruada por vegetação luxuriante e matizada pelo vermelho das cerejas, passa à capelinha de Gandufe, mostrando-nos, por entre castanheiros, o lugarejo de «Chaviães».

Envolvida em verdura, surge a aldeia de Passos e logo adiante São Gregório, aldeiazinha graciosa que, debruçada na fronteira, segue a marcha do «Trancoso».

Estamos no fim da estrada em que vos falei, podendo afirmar-vos que quem tiver



O convento
de Fiães

a ventura de a percorrer, pode orgulhar-se de ter viajado num dos mais pitorescos rinções da nossa terra!

Dum lado, o vale risonho, fertilíssimo, exuberante de cor e de graça; do outro a montanha, séria, altiva, a crescer até à aldeia serrana de «Castro Laboreiro», e mais perto «Lamas de Mouro» recorda-nos a monstruosa derrota dum velho emir, cujas lágrimas pungentes, depois de empaparem a terra ensanguentada, correram a juntar-se às águas do rio Mouro...

A meia encosta, entre latadas frondosas, as terras férteis de Rouças, com searas loiras cortadas por ribeiros de sonho e de novo as terras de Fiaes no atraem o olhar, desta vez para recordar a receita dum monge epicurista, que curou, sem sal, o presunto da região!

Empregando, na preparação, o melhor do seu saber culinário, obteve um manjar deliciosíssimo, que ganhou justa fama, e é conhecido por «presunto de Melgaço».

Perdoai, senhores, esta nota de Savarin, mas a verdade é que podem, os que viajam, deleitar-se diante duma paisagem de maravilha, estudar minuciosamente o pórtico dum mosteiro, analisar demoradamente as muralhas dum castelo, contemplar um pelourinho, mas tudo isso sem uma meza limpa, sem os cuidados duma boa comida, sem excelentes doces e vinhos deliciosos, esquece depressa...

Não sucede assim no Alto-Minho, como o atestam as palavras de José Augusto Vieira, escritas num livro precioso:

— «O presunto de Melgaço!

Que epopeia seria necessária para descrever-lhe o paladar fino e delicado, o aroma gratíssimo, a cor de rosa escarlate, a frescura viçosa da fibra!

Houvera-o provado Brillat-Savarin, e a sua «Physiologia do Gosto» teria de certo o mais suculento e o mais brilhante de todos os seus capítulos! »

UM MUSEU DE CAMINHOS DE FERRO EM LISBOA?

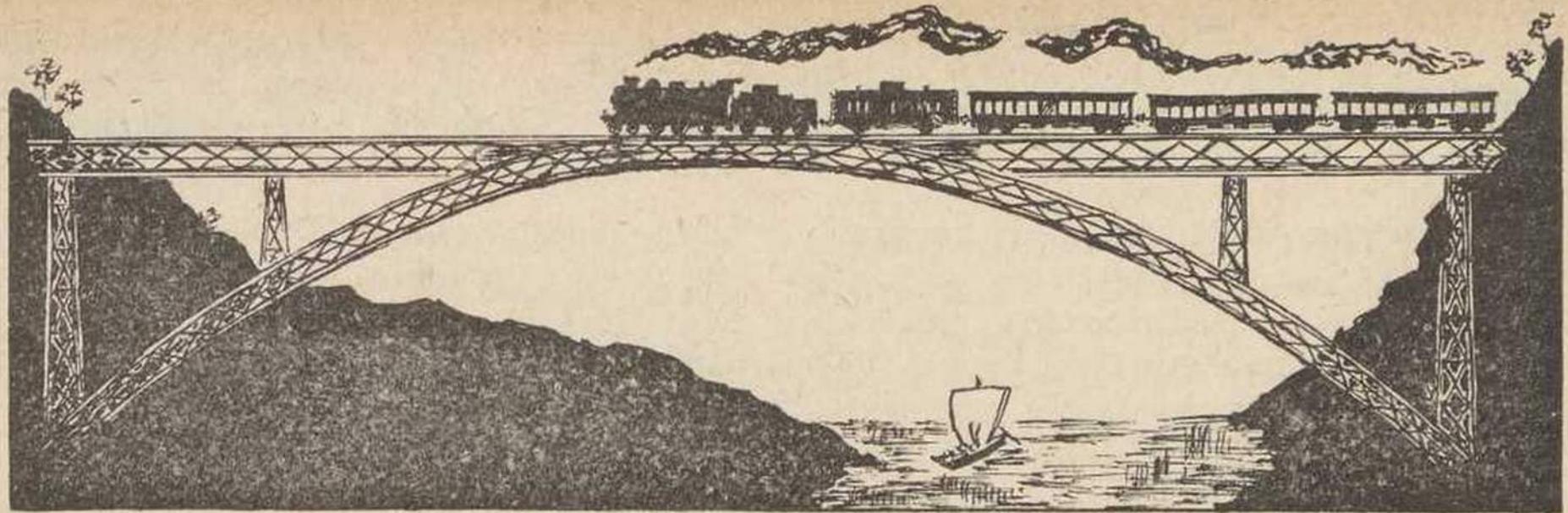
O primeiro centenário dos caminhos de ferro portugueses deve comemorar-se a 28 de Outubro de 1956, dia em que passam cem anos sobre a data da inauguração da linha férrea de Lisboa ao Carregado.

O assunto mereceu a atenção da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, tendo sido nomeado o Sr. Eng. Manito Torres para estudar o plano das comemorações com o Sr. António Montês, Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade, como representante da C. P.

Em Julho de 1948, o «Boletim da C. P.», referindo-se às comemorações a realizar, alvitrou a instalação dum museu de caminhos de ferro em Lisboa. A Direcção Geral, ao ter conhecimento desta iniciativa, mandou proceder ao inventário de todas as peças ou documentos de interesse, as quais devem ser entregues em Janeiro do próximo ano.

Nem só as cinco Divisões da Companhia podem fornecer elementos para o futuro museu de caminhos de ferro; na linha e estações, vivem milhares de ferroviários, em grande parte descendentes de ferroviários, que conservam em seu poder antigos bilhetes, horários e outros documentos, existindo também, em escritórios, armazens, oficinas e arrecadações, peças e materiais que já se não se empregam, mas que têm especial interesse para o fim em vista.

Os dezasseis mil leitores do «Boletim da C. P.» podem ser ótimos colaboradores do museu de caminhos de ferro, bastando para isso que nos dêm as indicações e alvitres. A divulgação desta iniciativa no meio ferroviário será, por si só, um esplêndido concurso, que, estamos certos, não deixará de nos ser prestado pelos leitores e assinantes da nossa revista. Que nenhum dos nossos leitores deixe, pois, de nos prestar esse concurso.



UM CONCURSO

«Os Amigos do Boletim»

NÃO é a primeira vez que abrimos um concurso com a designação de «Os Amigos do Boletim». Já no ano passado realizámos um com este nome, destinado a premiar os assinantes novos ou antigos, que nos enviem maior número de assinaturas.

Quando do primeiro concurso, o número de pedidos de assinaturas excedeu toda a expectativa, sendo, presentemente, de 16000 exemplares a tiragem da nossa publicação.

Das antigas linhas da Beira Alta, da Companhia Nacional e do Norte de Portugal, tem-nos sido dirigidos numerosos pedidos, sucedendo outro tanto com a Sociedade «Estoril», cujos assinantes se contam por centenas.

O concurso «Os Amigos do Boletim» destina-se a premiar os assinantes que, até 31 de Janeiro de 1950, nos enviem maior número de pedidos de assinatura.

Este concurso, como o anterior, não tem juri, nem bases, nem planos, nem sorteios complicados que possam descontentar os concorrentes. São estabelecidos seis prémios, cada um de 250.00 Esc. (duzentos e cinquenta escudos), que serão entregues aos agentes que maior número de assinaturas tenham angariado.

As inscrições devem ser remetidas directamente ao «Boletim da C. P.» — Santa

Apolónia — Lisboa, com a indicação dos nomes e moradas dos novos assinantes e também dos agentes proponentes.

Os assinantes do «Boletim da C. P.» além de receberem mensalmente a nossa revista, cujo preço é, apenas, de Esc. 2\$50 por exemplar, ficam habilitados a tomar parte nos concursos e excursões, como sucedeu recentemente com a excursão dos ferroviários a França.

Torna-se necessário que, cada leitor, cada ferroviário, seja um angariador de novas assinaturas, pois só assim se conseguirá maior expansão e divulgação da nossa revista que, nos últimos tempos, tem melhorado muitíssimo.

O número de ferroviários portugueses é, presentemente, de 30.000, sendo apenas de 16.000 o número de assinantes do «Boletim da C. P.», que, afinal, é o jornal dos ferroviários.

As referências que têm sido feitas na imprensa, as cartas recebidas do estrangeiro, as apreciações sobre a nossa publicação, animam-nos a promover este novo concurso, sem outro objectivo que não seja o de aumentar a tiragem, única forma de podemos melhorar a revista, que continua a ser apreciada pelos ferroviários portugueses. E onde existir um ferroviário deve haver também um «Amigo do Boletim».

A inauguração da linha da Tua a Mirandela

Há sessenta e dois anos, foi inaugurado o primeiro troço de linha férrea, de Tua a Mirandela, cuja construção foi feita pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro. Ao acto inaugural assistiu Sua Majestade o Rei D. Luís I, que se fazia acompanhar do infante D. Afonso e do Ministro das Obras Públicas, Barjona de Freitas.

O comboio real foi rebocado pela locomotiva n.º 1, que recebeu o nome de «Trás-os-Montes», e foi pilotada pelo Chefe da Exploração, Eng. Dinis Moreira da Mota.

Na estação de Tua compareceram as Câmaras Municipais de Alijó, Carrazeda e Pesqueira e em Mirandela aguardavam Sua Majestade, o Sr. Governador Civil e Bispo de Bragança, as Câmaras Municipais de Mirandela, Macedo de Cavaleiros, Bragança, Valpassos, Vila Flor e Alfândega da Fé, acompanhados de seis bandas de música e de milhares de pessoas.

Feitas as apresentações oficiais, houve recepção nos Paços do Concelho de Mirandela em honra dos ilustres visitantes, sendo apresentados protestos de gratidão do povo transmontano, pela inauguração de tão importante melhoramento. Sua Majestade o Rei D. Luís, o Infante D. Afonso e suas comitivas, foram hóspedes do Conde de Vinhais, seguindo no dia imediato para Bragança, e desta cidade para Chaves, Braga e Porto.

O dia 29 de Setembro de 1887 foi, ao que se diz, o de maior alegria no Concelho de Mirandela, que, de então para cá, começou a sentir o progresso, motivado pelo caminho de ferro.

Sessenta e dois anos depois, é justo recordar os nomes dos primeiros ferroviários daquela linha: — Director, Eng. António Xavier d'Almeida Pinheiro; Chefe da Exploração, Eng. Dinis Moreira da Mota; Chefe de Tracção e Oficinas, João Valério dos Santos; Chefe da Fiscalização e Estatística, João E. Chaves; Chefe do Movimento e Tráfego, Simão Marques Pinheiro; Chefe do Serviço de Saúde, Dr. António Nunes da Rocha.

O pessoal do serviço de movimento foi recrutado pelo então chefe da Rede, Jerônimo Maria Cardoso, primeiro chefe da estação de Mirandela e, mais tarde, Chefe da Fiscalização e Estatística.

Ao recordarmos esta página de história ferroviária do nosso país, testemunhamos ao sr. Álvaro Augusto da Fonseca, ao tempo factor de 3.ª classe, o nosso reconhecimento pelas notas que teve gentileza de nos enviar. É ele o único sobrevivente dos ferroviários que, há 62 anos, assistiram à inauguração oficial da linha de Tua a Mirandela.

Aos nossos colaboradores

Dos mais variados pontos da linha nos chegam originais, com o pedido de publicação, prova de interesse pela nossa revista.

A mistura com artigos de carácter profissional, enviam-nos desenhos, caricaturas, poesias e notas literárias, muitos dos quais não podemos publicar, não só pela manifesta falta de espaço, mas por a sua publicação não ser conveniente.

Temos a maior consideração pelos nossos colaboradores, lamentando que as circunstâncias expostas, nem sempre permitam publicar as suas produções.

Sucede que os originais referidos são enviados directamente ao «Boletim da C. P.», quando deveriam ser remetidos aos redactores das várias Divisões, conforme nosso pedido no Boletim de Fevereiro de 1948. Este facto leva-nos a pedir aos nossos colaboradores, o favor de remeterem os seus originais aos redactores citados, cujos nomes publicamos novamente:

ABASTECIMENTOS — Eng.º Francisco Antunes, Subchefe de Divisão.

COMERCIAL — Dr. Carlos Albuquerque, Chefe de Serviço.

EXPLORAÇÃO — Eng.º Botelho da Costa, Chefe de Serviço.

MATERIAL E TRACÇÃO — Eng.º Horta e Costa, Subchefe de Divisão.

VIA E OBRAS — Eng.º Frederico Abragão, Chefe de Serviço.

Talvez não saiba...

Que uma emprêsa norte-americana está construindo um combóio moderníssimo, a que deu o nome de «Combóio X», para o diferenciar do combóio espanhol «Talgo».

A imprensa diária afirma que, dentro de pouco tempo, os combóios não serão parecidos com os actuais, pois as carruagens serão mais baixas, mais leves e mais largas, graças aos materiais empregados na sua construção.

*

Que as carruagens de fabricação suíça, que circulam nos arredores de Lisboa e Porto, estão decoradas interiormente com fotografias de paisagens, monumentos e obras de arte portuguesas, o que constitui ótimo elemento de propaganda das nossas belezas naturais e artísticas.

*

Que, no ano de 1848, os caminhos de ferro americanos funcionaram com maior segurança do que nos últimos anos.

As estatísticas de 1948 apresentam uma mortalidade de 0,15 por cada cem milhões de passageiros.

*

Que a Bélgica está construindo a primeira locomotiva eléctrica, destinada a rebocar combóios de passageiros e mercadorias.

Esta locomotiva, que é a primeira das vinte e oito encomendadas às firmas belgas, pode rebocar um comboio de mercadorias com 75 vagões de vinte toneladas, à velocidade de 60 quilómetros à hora.

*

Que nos últimos primeiros meses do ano corrente, os caminhos de ferro americanos chamados de «primeira classe» puseram ao serviço 1157 locomotivas novas, das quais 1112 eram equipadas com motores «Diesel».

O número de vagões novos em circulação nas mesmas linhas em igual período, foi de 60.486.

*

Que o governo americano autorizou o au-

mento de 3,7 % nas tarifas de mercadorias. Desde Janeiro do ano corrente, o aumento foi já de 9,1 %.

*

Que os caminhos de ferro ingleses iniciaram este ano a propaganda de viagens para as praias. Para isso instalaram, numa carruagem, bilheteiras, horários e um escritório de informações, que percorreu as praias do sul, vendendo bilhetes de excursão com a duração de um dia e meio dia e partida de qualquer estação.

*

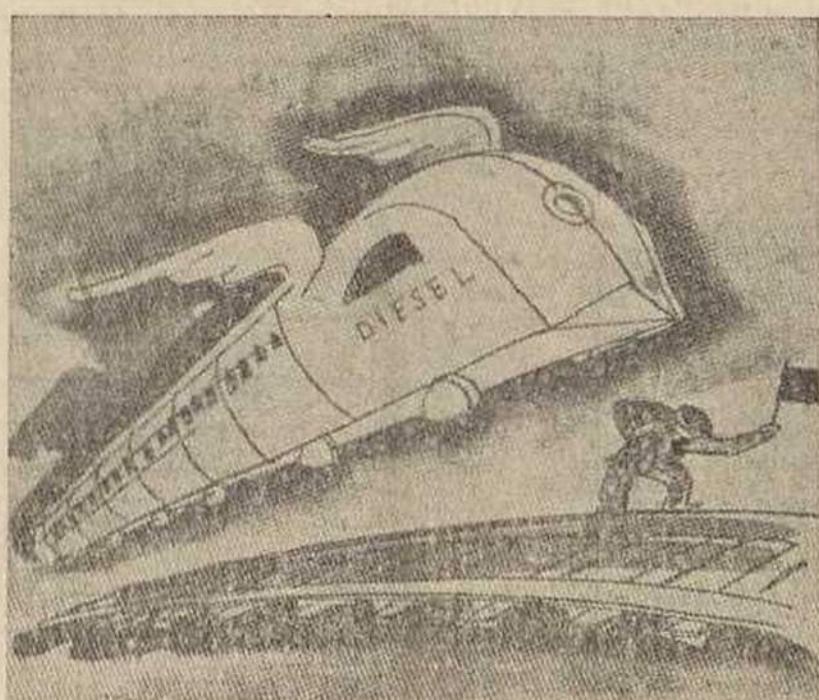
Que, em Outubro de 1950, deve realizar-se no México o VII Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro, no qual tomarão parte representantes dos caminhos de ferro americanos.

*

Que os empregados dos caminhos de ferro americanos contribuiram este ano com uma importância avultada para uma associação de caridade, que se destina a combater a paralisia infantil.

Uma comissão percorreu todo o país, com o fim de recolher donativos.

BOM HUMOR...



...a C. P. não olhou a despesas e realizou a grande atracção da temporada.

(Caricatura de Botelho)

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



João dos Santos Camarinhas, Chefe do Serviço de Fiscalização das Receitas — admitido como praticante de factor em 15 de Novembro de 1908, foi nomeado aspirante em 30 de Julho de 1909 e promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Fevereiro de 1910. Em 12 de Outubro de 1915 foi nomeado amanuense e em 1 de Janeiro de 1918 passou a empregado de escritório, sendo promovido a chefe de secção em 1 de Janeiro de 1926. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a Inspector de Contabilidade em 1 de Janeiro de 1933, a inspector principal em 1 de Janeiro de 1942, a sub-chefe de serviço em 1 de Janeiro de 1945 e a Chefe de Serviço em 1 de Janeiro de 1947.



Antero Martins Gama, Inspector principal na 5.ª Circunscrição — admitido como praticante de factor em 16 de Novembro de 1908, foi nomeado aspirante em 30 de Julho de 1909 e promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Fevereiro de 1910. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 1.ª classe em 1 de Abril de 1938, a subinspector em 1 de Novembro de 1938, a inspector em 1 de Janeiro de 1943 e a inspector principal em 1 de Janeiro de 1949.



Pedro Lopes dos Santos, Chefe principal de Setúbal — admitido como aprendiz de oficinas em 29 de Novembro de 1905, passou a praticante de estação em 26 de Maio de 1908 e foi nomeado factor de 3.ª classe em 5 de Maio de 1909 e promovido a factor de 2.ª classe em 28 de Dezembro de 1910.

Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1943 e a chefe principal em 1 de Julho de 1947.

Raimundo Duarte Geral de Oliveira, Inspector principal na 7.ª Circunscrição — admitido como praticante de factor em 14 de Novembro de 1908, foi nomeado aspirante em 30 de Julho de 1909 e promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Fevereiro de 1910. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1937, a subinspector em 1 de Novembro de 1938, a Inspector em 1 de Janeiro de 1943 e a Inspector principal em 1 de Janeiro de 1948.



Fernando Matoso Pereira de Albuquerque, Chefe principal de Lisboa-P. — admitido como praticante de factor em 16 de Novembro de 1908, foi nomeado aspirante em 30 de Julho de 1909 e promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Fevereiro de 1910. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe principal em 1 de Janeiro de 1942.



Manuel Araújo Leitão, Chefe de 1.ª classe de Alcântara-Terra — admitido como praticante de factor em 16 de Novembro de 1908, foi nomeado aspirante em 30 de Julho de 1909 e promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Fevereiro de 1910. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Julho de 1929, a chefe de 2.ª classe em 1 de Julho de 1937 e a chefe de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1941.





Raúl da Costa, Marinheiro de 1.^a cls. da Via Fluvial — admitido ao serviço da Companhia, como Guarda, em 7-6-909, passou a Marinheiro de 2.^a cls. em 21.3.912 e a Marinheiro de 1.^a cls. em 26.2.925.



João Peres, guarda do distrito 239 — admitido como assentador de 2.^a classe (C. F. E.) em 9-9-1909. Nomeado guarda da ponte de Faro, em 9-9-1918.



Joaquim Ferreira Póvoas, Mestre das Oficinas de Campanhã — admitido ao serviço da Companhia, como Aprendiz, em 17-5-909, passou a operário (serralheiro) em 14.10.915, a Contramestre 10.10.925, a Contramestre de 1.^a em 1-1-932, a Contramestre Pial. em 1 de Janeiro de 1937 e a Mestre de Oficina em 1-1-944.



Alexandre Nunes Camarão, Chefe de Brigada das Oficinas de Barreiro — admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz, em 28.8.909, passou a operário em 5-1-917 e a Chefe de Brigada em 1-6-930.



João da Silva Passos, Sub-Chefe de Escritório de 1.^a cls. das Of. de Entroc.º — admitido ao serviço da Companhia, como Escriturário auxiliar, em 12.7.909, foi, em 1-1-934, depois de ter passado pelas várias categorias, nomeado Chefe de Escritório de 3.^a cls. em 1-1-943, Sub-Chefe de Escritório de 1.^a cls.

Manuel Ferreira, Agulheiro de 3.^a classe de Alfarelos admitido como carregador suplementar em 20 de Julho de 1909, foi nomeado Carregador em 28 de Agosto de 1909 e promovido a agulheiro em 21 de Janeiro de 1920.



Elvira Rosa, guarda p.n. do distrito 25.^a Secção — admitida como guarda p. n. em 21.9.1909.



Mário Rodrigues Maia, Chefe de Brigada das Oficinas de Entroncamento — admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz em 13.5.909, passou a operário (montador) em 26.3.918, a Chefe de Brigada em 1-4-928 e a Chefe de Brigada de 1.^a cls. em 1-1-943.



Maria da Conceição, guarda do dist.º 91 (Sabugo) — Admitida como guarda de p. p. em 21-10-1909.



Issac da Silva, Chefe de Brigada das Oficinas de Entroncamento — admitido ao serviço da Companhia, como Aprendiz, em 19.7.909, passou a Operário em 11.1.912 e a Chefe de Brigada em 26 de Dezembro de 1930.



PROMOÇÕES

Chefes de Brigada: Miguel Emídio Ferro, João Luís Nogueira, João Costa, Jorge Domingos Macau, Joaquim Maria Marques Jr., Sebastião Fernandes Iglésias, António Nicola Oneto, Tibúrcio de Sousa e Silva, Custódio Rodrigues Duarte, Francisco Rafael Gomes, José Júlio da Cunha, Manuel João da Costa Rego, João Maria de Oliveira, António Maria Lopes, Carlos Moreira e Silva, Manuel Barral Dias, Abílio Santos Rodrigues, Alvaro Mário Martins da Silva, Alexandre Simões e José Martins Cardoso.

Via e Obras — *Subchefes de Distrito*: os assentadores António Augusto Correia, Marcos Afonso, Manuel Agostinho, José Joaquim Brilhante, António da Silva, António Pinto da Silva e Manuel Matos.

Chefe de Distrito — o subchefe de distrito José Maria Fernandes.

Operários de 1.ª Classe: Francisco Nunes Barreto, Manuel Nunes Barreto, Manuel Francisco Moleiro, António Matos Dias, Manuel Matos, Manuel Cunha, Carlos Vaz Moreira, José Lopes, Manuel Alberto Gomes, José Graça, Francisco Santos, Manuel Gomes da Costa, José Sousa Júnior, Guilherme Martins Santos, Augusto Coelho, António Moreira da Silva, Mário Teixeira, Artur Pinto Faria, José Vicente, Joaquim Domingos Costa e Joaquim Manuel Frade.

Operários de 2.ª Classe: Francisco Arsénio, António Lopes, Manuel Freire, Carlos Subtil de Sousa, Lúcio dos Santos Farto, Aníbal Mendes, José Venâncio, António Gomes, Joaquim Lopes, Alípio Costa Sousa, João Alves Correia, Manuel Joaquim Aires, José Maria Gaspar, Augusto Lemos, Antero Vilela Rodrigues, Joaquim Duarte Santos, Manuel Lopes, Manuel Ribeiro, Manuel Matos, Francisco Matos, Emídio Santos, Francisco Farto, José Marques Subtil, Albino Rodrigues Carvalho, Manuel Gonçalves Paula, Joaquim Lopes, António Costa, António Salgueiro, Carlos Ferreira Ramalho, Joaquim Gonçalves Moreira, Raúl Cunha, Manuel Ferreira, José Rodrigues Rego, Manuel Silva Aniceto, José Freitas Júnior, Manuel Marantes, Augusto Pinto, Manuel Pereira Queiroz, Mário Pinto Torres, Eduardo Freitas, José Rodrigues, Joaquim Jerônimo Duarte, Mário Rosa Mendonça, Francisco Cabrita, José Sequeira Bica, Manuel Maia Rito, Mário Mota, Manuel Marques Fonseca, Francisco Luís, Jerônimo Constantino, Joaquim Afonso Chalo, António da Silva, José Francisco Pereira, Manuel Pereira Rocha, Francisco Correia, Adriano Costa Barros e João Ferreira.

Operários de 3.ª Classe: Francisco da Silva, Manuel Duarte Churro, José Marques, António Pinto, José Fonseca Castelhano, Manuel Vilela, Joaquim Sabino, Manuel Fernandes, Francisco Mendes Oliveira, Antero Silva Castro, Manuel Heitor Pinto Melro, Bernardo Pereira, José Cardoso, José Augusto Correia, Manuel Amaral, José Nunes Pina, José António Martins, Augusto Carvalho, Manuel Rodrigues Castro, Ezequiel Dias Rezende, Francisco Pinho Neves, Vicente Serra, Fausto Pereira de Sousa, João Francisco Pereira, Luís António Araújo, Manuel Simões Lopes e Aníbal Martins Cheta.

Operários Ajudantes: António Fernandes Alcobaça, Francisco Fernandes, João Diniz, Hermínio Cotovio, António Cotovio, José Maia, Luís Marques, Diamantino Caldeira, Cosme Cordeiro, José Fernandes Alcobaça, Bartolomeu Justo, João Matos Machado, António Augusto Simões, João Alexandre, António Lopes Terramoto, António Silva Mota, António Ferreira Gonçalves, Manuel Almeida, José António Pereira, Manuel Ferreira Santos Calixto, Ernesto Gomes Bogalho, António Gomes, Pedro Gonçalves Maciel, Sebastião Ferreira Baptista, Mário Sousa Rodrigues, Francisco Cortez, António Pereira Soares, Joaquim José da Silva e João Pedro.

Subchefes de Distrito: António da Graça, Simão António Areias, Augusto Anastácio dos Santos, António Jacinto Capitão Borralho, Manuel Mendes, José Lopes, João José Pereira, António da Silva, Josué Alves de Oliveira, Aurélio dos Prazeres Bacalhau, José António da Silva Reto, Joaquim Baptista Pires e Celestino António Joaquim.

READMISSÕES

Serviços Médicos — Dr. José Ferreira Lopes, médico efectivo da assistência domiciliária, director do posto sanitário de Pinhal Novo.

Abastecimentos — Carlos Martins Cabrita, empregado de 2.ª classe.

REFORMAS

Exploração — Reinaldo da Conceição Lourinho, Fiel de Estação de Lisboa Terreiro do Paço; Carlos Afonso Ferreira, factor de 2.ª classe de Alcântara-Mar; Bruno Esteves de Magalhães, telegrafista principal de Campanhã; António de Castro Teixeira, fiel de cais de 1.ª classe de Braga; José Rodrigues Guerra, condutor de 1.ª classe de Lisboa; José Oliveira Pacheco, condutor de 1.ª classe de Sernada; Eugénio da Silva, agulheiro de 2.ª classe de Setúbal; Joaquim André Guerreiro, agulheiro de 2.ª classe de Leões; Zacarias Alves Teixeira, agulheiro de 3.ª classe de Caldas de Moledo; António Joaquim Patrício, agulheiro de 3.ª classe de Cotas; José Inácio, guarda de estação de Alcântara-Mar; Manuel Ferreira Tomé, guarda de estação de Campanhã; Urbano José, guarda de estação de Bragança; Maria da Glória e Sousa, servente de Campanhã; António Coelho de Oliveira, carregador de Campanhã; Carlos Dias Valente, carregador de Campanhã; Alvaro Pimenta, carregador de Trofa; José Augusto Archer Correia de Abreu, carregador de Meinedo.

Divisão Comercial — Reinaldo Rodrigues, empregado principal do Serviço da Estatística e Estudos.

Vicente, revisor de 3.^a da Revisão do Douro; José Ramos, maq.^a de 3.^a do Dep.^o de Faro; José Caldeirinha, fogueiro de 1.^a do Dep.^o de Casa Branca; José Cabrita Ramos Jr., fogueiro de máquinas fixas do Dep.^o de Faro; João Tomé Roxo, maq.^a de 2.^a do Dep.^o de Campolide; Manuel Domingos Maia, limpador do Dep.^o de Entroncamento; António Rosa, maquinista de 3.^a do Dep.^o de Casa Branca; Joaquim Dosmatinhos, maquinista de 3.^a do Dep.^o de Faro; Gaspar António Moreira de Sousa, chefe de Secção da Revisão do Minho; José Robalo, empregado p. a l. Of. Entroncamento.

Via e Obras — António Rodrigues, fiel de armazém de 1.^a cl. da 6.^a secção; Joaquim Gonçalves Guerra, guarda do distrito 86; Maria Emilia Ramos, guarda do distrito 54; José Francisco, assentador do distrito 7, Sabor; Joaquim Maria, assentador do distrito 2, B. A.; Virgínia de Jesus, guarda do distrito 4, Dão; Manuel Gil Raposo, chefe do distrito 212; Emídio Luís, subchefe do distrito 132; João Pereira da Rosa, assentador do distrito 54; Manuel Cravinho, fogueiro de máquinas fixas; Cândido Rodrigues Cavaco, fogueiro máquinas fixas; Luís António da Silva, limpador; António Joaquim, limpador; Joaquim Fernandes, fogueiro de 2.^a classe; Luís Ramos, vigilante; José Duarte, chefe de depósito; António Machado Jr., contramestre p.^a 1.; Eduardo José de Almeida, chefe de depósito no Barreiro; Raúl dos Santos, maquinista de 2.^a classe do depósito de Barreiro; João da Silva Labaredas, mestre de Vapores da Via Fluvial; Teodoro de Lemos, ensebador da Revisão do Barreiro; José Joaquim de Seixas, limpador da Revisão de Campolide; Alberto Matos, chefe do distrito 16 — B. A.; João Maria, assentador do distrito 57; Francisco Augusto Nestal, operário de 2.^a classe das O. M.; Evaristo Luís, encarregado de obras da 10.^a — A. Secção; Iria de Matos, guarda p. n. do distrito 24 — B. A.; Manuel António Martins, guarda do distrito 12; Francisco António Rosa, operário de 1.^a classe da 16.^a Secção.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Maria José Pereira de Sousa, guarda substituta do dist.º 80 — Gratificada com 50\$00, pela Direcção Geral, em virtude da maneira como actuou em 10 de Novembro de 1948, evitando que o comboio 2044 fosse embater com um vagão fugido, da estação de Granja.

Barzilina de Jesus, Servente de rouparia especializada de 3.^a cls. da Via Fluvial. Tendo encontrado no vapor «Estremadura», que fez a carreira n.º 3 de 11 de Maio, uma carteira de senhora contendo valores no montante de 2.000\$00, prontamente a entregou ao revisor de bilhetes.



Guilherme Marques Vieira, Operário de 1.^a cls. (caldeireiro) das Of. Gerais. Tendo encontrado no recinto das Oficinas a quantia de 670\$00, que depois se provou pertencer a um outro operário, dela fez pronta entrega ao seu Contramestre.

Serafim Alves, Revisor de 2.^a cls. da Revisão do Minho-Braga. Tendo encontrado na carragem ABt 308 do comboio 651 de 29 de Maio, uma máquina fotográfica «Kodak», prontamente a entregou ao Chefe da Estação de Braga.



José Rodrigues Campos, Chefe de Cantão 1.^a cl. das Obras Metálicas. Gratificado com 250\$ por se ter distinguido, dada a maneira acertada e diligente como actuou no descarrilamento de duas carruagens da composição do comboio 151 de 25/6/49, na estação do Setil.

Manuel das Neves, Chefe de brigada das Obras Metálicas. Gratificado com 200\$00 por se ter distinguido, dada a maneira acertada e diligente como actuou no descarrilamento de duas carruagens da composição do comboio 151 de 25/6/49, na estação do Setil.





José Pires, operário de 3.^a cl. das Obras Metálicas. Gratificado com 150\$00 por se ter distinguido, dada a maneira acertada e diligente como actuou no descarrilamento de duas carruagens da composição do comboio 151 de 25/6/49, na estação do Setil.

Manuel A. Nunes, servente das Obras Metálicas. Gratificado com 100\$00 por se ter distinguido, dada a maneira acertada e diligente como actuou no descarrilamento de duas carruagens da composição do comboio 151 de 25/6/49, na estação do Setil.



Moisés de Oliveira Calado, chefe do dist.^o 79 (Espinho). No dia 2/7/49, encontrou ao k.^o 316,900 — Norte uma mala de mão de senhora, contendo a importância de 200\$60, uns óculos e outros objectos, entregando-a imediatamente ao chefe da estação de Espinho.

Zulmíro Bessa, Capataz de 1.^a cls. da Revisão do Minho. Tendo no dia 22 de Julho p.^o, p.^o, ao examinar a carragem B4 233 CP, chegada a Campanhã no comboio 1702 daquele dia, encontrado sobre um banco uma caixa contendo um anel de ouro e pedras, no valor de 850\$00, dele fez entrega imediata ao chefe da estação.



João Simões Amaro, Operário de 1.^a cls. (serralheiro) do Dep.^o de Sernada. Tendo encontrado no recinto das oficinas do Depósito, um relógio de pulso no valor de 340\$00, que depois se provou pertencer a um seu companheiro, prontamente o entregou ao seu contramestre.

António Martins J.^o, Capataz Manut. da Revisão de Barreiro. Tendo encontrado na rotunda de Barreiro uma carteira contendo a quantia de esc. 260\$00 (duzentos e sessenta), prontamente a entregou ao Vigilante do Depósito.



NOMEAÇÕES

Secretaria da Direcção Geral — Guarda da noite: António de Souza, assentador.

Servicos Médicos — Dr. António de Magalhães Ilharco, médico especialista de neuropsiquiatria, de Lisboa; Dr. Alberto Laurentino Barbedo Júnior, médico especialista de otorrinolaringologia, do Porto.

Divisão Comercial — Empregado de 3.^a: Aspirante Manuel Pereira Pinto.

Escriturário: Ernesto Serrão, caixeiro de víveres de 3.^a

Divisão de Exploração — Conferente: o guarda-freios de 2.^a António Lopes Rego.

Electricista de 3.^a: o telefonista Rodrigo Zambujo da Silva.

Operário ajudante: o carregador Manuel António Segurado.

Carregadores: José Dias Estevinha, guarda-freios de 2.^a e Leonel Gama Lobo, agulheiro de 3.^a.

Ajudantes de Arquivista: José Vieira Leitão e António dos Santos.

Material e Tracção — Eng.^o Ajudante: Carlos Santos Júlio.

Adjunto: Eduardo Serra Militão.

Fogueiro de máquinas fixas: António dos Santos Amaro Jr., fogueiro de 2.^a

Via e Obras — Arquitecto: Fernando Augusto Peres Guimarães.

Serventes de escritório: José Vilela, António José dos Santos, Manuel Joaquim Miranda e José Marques Peres.

Suplementar de via adido: João Brízida, Américo Verissimo de Jesus, José Dias e Francisco Mariz.

Adido técnico ajudante: Orlando Galrinho Pernes e Asdrúbal Augusto Carvalho de Jesus.

Empregado de 3.ª: Filipe Mário Murta Neves.

Assentadores: António Francisco, Delfim da Rocha e António Maria Loução.

Assentador adido: Adriano Monteiro Mastro.

Fiél de armazém de 2.ª: Raúl Afonso de Oliveira, operário de 1.ª.

FALECIMENTOS



Raúl Pereira, carregador de Régua, admitido como carregador suplementar em 19 de Janeiro de 1926, foi nomeado carregador em 21 de Abril de 1929.

Augusto Marques Pastor, carregador de Ovar, admitido como carregador suplementar em 1 de Março de 1942, foi nomeado carregador em 1 de Fevereiro de 1946.



Ernesto Ferreira Baptista, Inspector principal adjunto da 1.ª Circunscrição, admitido como praticante de factor em 28 de Outubro de 1899, foi nomeado factor de 3.ª classe em 12 de Novembro de 1902 e promovido a factor de 2.ª classe em 23 de Dezembro de 1903. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 1.ª classe em 29 de Janeiro de 1916 e em 4 de Agosto de 1921 a Subinspector. Em 3 de Outubro de 1924 foi promovido a Inspector e em 1 de Janeiro de 1934 a Inspector principal.

Virgílio Valente. Factor de 3.ª classe do Entroncamento, admitido como praticante de factor em 1 de Julho de 1940, foi nomeado aspirante em 1 de Julho de 1941 e promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Julho de 1942.



Eurico Pinto. Carregador em General Torres, admitido como carregador suplementar em 7 de Agosto de 1923, foi nomeado carregador em 21 de Agosto de 1925.

Manuel Domingos da Silva, limpador do Depósito de Campanhã, admitido ao serviço da Companhia, com a mesma categoria, em 4 de Janeiro de 1920.



António Branco Júnior, fogueiro de 1.ª classe do Depósito da Figueira da Foz, admitido ao serviço da Companhia como aprendiz, em 1 de Novembro de 1921, passou a operário em 26 de Abril de 1925, a fogueiro de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1928 e a fogueiro de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1943.

Hermenegildo José Pardal, operário de 1.ª classe das Oficinas Metálicas, admitido como operário de 2.ª classe nos Caminhos de Ferro do Estado (S. S.) em 23 de Novembro de 1925 promovido a operário de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1943.



Sumário

O Senhor Fausto de Figueiredo pediu a demissão de Presidente do Conselho de Administração.

Página de Arte: «As Mordomas», por Joaquim Lopes.

Os Ferroviários Portugueses que foram a França prestaram homenagem ao «Boletim da C. P.».

No coração dos Alpes Suiços.

Entroncamento: Uma vila que nasceu do caminho de ferro, por Eduardo O. P. Brito.

Conheça a sua terra: A vila de Melgaço, por António Montês.

Um Museu de Caminhos de Ferro em Lisboa.

Um concurso: «Os Amigos do Boletim».

Para a história: A inauguração da linha de Tua a Mirandela.

Aos nossos colaboradores.

Talvez não saiba...

Bom humor...

Pessoal.

NA CAPA: Fausto de Figueiredo, retrato do pintor Henrique Medina.

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