

RUNA



BOLETIM DA CP

HAVAS



*Fumador...
no seu interesse
faça os seus cigarros*

MAS, COM PAPEL DE FUMAR

ZIG-ZAG

QUE NÃO ALTERA O GOSTO DO TABACO. É FINO E RESISTENTE.

NÃO PREJUDICA AS VIAS RESPIRATÓRIAS.

ZIG-ZAG

OFERECE-LHE TAMBÉM

UMA LINDA TABAQUEIRA

CONTRA ENTREGA NA SUA TABACARIA HABITUAL DE:

10 LIVROS VAZIOS DUPLOS

OU **20** LIVROS VAZIOS SIMPLES

ZIG-ZAG

AUMENTA O PRAZER DO FUMADOR

CASA HAVANEZA - LISBOA

BOLETIM DA C.P.

N.º 255 SETEMBRO — 1950 ANO 22.º

LÉITOR: O melhor serviço que podemos 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

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

ADMINISTRAÇÃO

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

CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

NO mês corrente, vai inaugurar-se em Roma o XV Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, acontecimento da maior importância, no qual tomam parte os mais distintos técnicos de todo o mundo.

Muitos dos ferroviários que vão encontrar-se em Roma, participaram na reunião da Comissão Permanente realizada em Lisboa, no verão de 1949, conforme deliberação da Associação Internacional de Caminhos de Ferro, importante organismo a que preside o Director Geral dos Caminhos de Ferro Belgas, Mr. Fernand Delory.

A realização do XV Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, na Cidade de Roma, não pode ser mais acertada, pois ninguém ignora o progresso que os caminhos de ferro italianos registaram nos últimos tempos. Depois da reconstrução das linhas e estações danificadas pela guerra mundial, foi renovado o material circulante, tendo sido postas à disposição do público novas carruagens e sido consideravelmente aperfeiçoados os sistemas de tracção.

A Itália orgulha-se dos seus caminhos de ferro e verifica dia a dia a sua importância como factor de progresso ao serviço da sua organização turística e da economia nacional.

País de trabalho e país de turismo, a Itália aproveita esta oportunidade para mostrar aos congressistas os progressos efectuados nos últimos anos, nos quais marcou a gloriosa personalidade do povo latino.

As relações culturais e de amizade que unem a Itália a Portugal, vão intensificar-se no Congresso de Roma, facto que leva o «Boletim da C. P.» a endereçar ao Director Geral dos Caminhos de Ferro Italianos, Eng.º Giovanni di Raimundo, as saudações dos ferroviários portugueses.

Esperando os barcos

Por MARQUES DE OLIVEIRA

*U*M dos pintores do nosso país, que alcançou lugar de renome entre os artistas contemporâneos, chama-se Marques de Oliveira.

Nascido no Porto, onde cursou a Academia de Belas Artes de 1864 a 1873, entrou num concurso para bolseiro do Estado no estrangeiro, classificando-se em primeiro lugar.

Uma vez em Paris, conviveu com os maiores pintores da época, para o que muito contribuíram as relações com Mestre Silva Porto, de quem foi aluno laureado.

Muito novo ainda, percorreu a Europa em digressão artística, demonstrando o seu talento em várias exposições, que muito concorreram para o prestígio da Arte Portuguesa.

Depois do regresso a Portugal e em face de provas prestadas, o pintor Marques de Oliveira foi nomeado professor de desenho da Escola de Belas Artes do Porto.

Marques de Oliveira foi, indiscutivelmente, o continuador de Mestre Silva Porto, e como tal amante da sua terra e da sua gente, que pintou em centenas de trabalhos, que podem considerar-se magistrais.

Amante da Natureza, Marques de Oliveira foi um pintor de ar livre, um daqueles pintores que sabe aproveitar os modelos e focar as paisagens, e como possuía o segredo da cér, legou-nos uma obra maravilhosa que constitui já hoje um hino às belezas do nosso país.

O pintor nortenho percorreu as margens do Lima, deliciou-se com os poentes da Póvoa de Varzim, conviveu com os camponezes minhotos, escutou as conversas dos que transitavam pelos caminhos, e tudo o que viu e ouviu foi traduzido nos seus apreciáveis quadros.

A transparência das águas, a suavidade das campinas, a frescura das veigas ridentes, o bucolismo dos vales, tudo Marques de Oliveira pintou com invulgar delicadeza

e com uma probidade que pode considerar-se exemplar.

Homem do norte, apaixonou-se pelo norte, tendo reproduzido as paisagens do Minho e do Douro, em telas que espatharam o saber, o talento e a sensibilidade dum dos maiores artistas da nossa terra.

Alma romântica, tocou os seus trabalhos de graça virgiliana, de subor idílico, virtudes que encantam e impressionam, pois reproduzem recantos do nosso Portugal bem amado.

Um dos trabalhos mais apreciados de Marques de Oliveira, intitula-se «Esperando os Barcos», pintura que se encontra no Museu Nacional de Arte Contemporânea, de Lisboa.

O «Boletim da C. P.» sabe muito bem que os seus assinantes nem sempre podem visitar os museus nacionais de Lisboa e Porto, e por isso mesmo lhes oferece, de quando em quando, as reproduções de algumas das melhores pinturas de artistas portugueses.

Procura a nossa revista, por essa forma, facilitar o gosto pelas coisas belas, contribuindo ao mesmo tempo para a divulgação da obra dos nossos artistas. As reproduções que acompanham o «Boletim da C. P.» são sempre apreciadas pelos nossos leitores, que as aproveitam para decorar os seus lares, prova de bom gosto e de interesse pelos problemas do espírito.

Temos fé que, ainda este ano, poderão os assinantes do «Boletim da C. P.» visitar alguns dos nossos museus mais importantes, o que, estamos certos, contribuirá para aumentar a sua cultura. Os museus têm precisamente essa finalidade, parecendo-nos que as visitas em grupos, devidamente acompanhados por personalidades em evidência no meio artístico, podem e devem despertar a sensibilidade dos nossos leitores.

Que assim seja.

A. M.

ESPERANDO OS BARCOS

Marquês de Oliveira
1891





Da esquerda para a direita: Eng.ºs Almeida e Castro, António de Andrade, Custódio Nazaré e Augusto Cerveira

Uma visita de quatro engenheiros da C. P. aos Estados Unidos, patrocinada pelo Plano Marshall

Patrocinada pelo Plano Marshall, partiu de Paris para os Estados Unidos um grupo de 87 engenheiros dos caminhos de ferro de doze países participantes no Plano Marshall. Trata-se da maior visita, de assistência técnica, organizada, até hoje, pela E. C. A.

Portugal faz-se representar nesse grupo por quatro engenheiros da C. P., os srs. Francisco de Almeida e Castro e António de Andrade, adjuntos do Material e Tracção; Custódio Nazaré, subchefe da Divisão de Exploração e chefe da missão, e António Cerveira, adjunto do Material e Tracção.

Os visitantes vão ter a oportunidade de conhecer de perto os novos métodos e o material ferroviário de que os Estados Unidos dispõem e também o sistema de transportes transcontinental.

A propósito dessa visita, recorda-se que nove países receberam, nestes dois últimos anos, aproximadamente 40 milhões de dólares de auxílio do Plano Marshall, para a compra de locomotivas e outro material diverso.

Os engenheiros portugueses vão aproveitar a oportunidade da sua visita para estudar, em Chicago e Saint Louis, as facilidades mecânicas referentes a carruagens de passageiros e de carga, desenho, construção e manutenção de material. E visitarão ainda as fábricas onde se constroem locomotivas Diesel.

Os nossos caminhos de ferro estão, pois, bem representados nessa visita aos Estados Unidos patrocinada pelo Plano Marshall. Os quatro engenheiros da C.P., estamos certos, saberão tirar o maior proveito da sua visita aos Estados Unidos.

LÁ POR FORA...

Segundo as receitas, as dez principais estações dos C. F. F. foram as seguintes, no ano de 1949: 1.ª Zurich, com 35,4 milhões de francos suíços; 2.ª Berne, com 16,1 milhões de francos suíços; 3.ª Basel, com 16 milhões de francos suíços; 4.ª Lausanne, com 11,7 milhões de francos suíços; 5.ª Genève-Cornavin, com 10,6 milhões de francos suíços.

As restantes estações por ordem de receita, são: Lucerne, Winterthur, Bienna, St. Gall e Olten.

* * *

A Itália prepara-se para realizar, no mês de Setembro, o Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, cujas sessões se efectuarão em Roma, com a presença de representantes de Portugal.

* * *

Entre Paris e Casa-Blanca foi estabelecido um magnífico serviço de auto-carros, que passam pelos lugares de turismo mais recomendáveis da França e de Espanha. Os veículos pertencem aos caminhos de ferro dos dois países.

* * *

Durante a última guerra, os alemães tomaram medidas que permitiam utilizar as locomotivas, durante cinco anos, sem a menor reparação.

Neste momento, procuram obter idênticos resultados, trabalhando os caminhos de ferro alemães no sentido de proporcionar aos passageiros, a rapidez, a segurança e a comodidade de antes da guerra.

* * *

Na Union Pacific's Salt Lake City, foram transportadas para Los Angeles 8.890 cabeças de gado, em comboio rápido.

Os animais viajaram com o maior conforto, ocupando 57 vagões forrados com almofadas e os tectos pintados côn de alumínio, para ate-

nuar o calor do deserto. A viagem que, ainda há meses, era feita em 57 horas, passou a fazer-se em 27 horas, apesar da distância ser de mil e quatrocentos quilómetros, parte dos quais em montanha.

* * *

Pode considerar-se terminada a reconstrução de caminhos de ferro italianos.

Para proporcionar comodidade aos passageiros, foram colocados nas grandes linhas carris com o comprimento de 36 metros, e nas zonas onde as diferenças de temperatura não são grandes, os carris foram soldados, obtendo-se 108 metros sem juntas.

As pontes metálicas foram substituídas por obras de cimento, tendo sido separadas todas as casas do pessoal danificadas pela guerra, que já hoje são em número de 54.613.

* * *

A Suíça está a fabricar locomotivas Diesel, com destino aos caminhos de ferro da Abissinia.

* * *

Uma determinação recente do Estado espanhol permite entrar no país vizinho com 10.000 pesetas e autoriza que os estrangeiros possam sair de Espanha com 2.000 pesetas.

Trata-se de uma medida destinada a fomentar o turismo e que em França tem sido aplicada com os melhores resultados.

* * *

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Francêses continua a sua política de economia.

Presentemente, está substituindo alguns comboios por automotoras e até por auto-carros, mas exige que os passageiros sejam bem tratados.

Esta economia já atinge 162 quilómetros de rede, devendo alongar-se, em breve, a mais 228.

O Estado húngaro encomendou 22 locomotivas eléctricas à indústria particular. A experiência será feita com a velocidade de 125 quilómetros à hora.

O tráfego nos caminhos de ferro alemães aumentou muitíssimo, no ano de 1949.

Foram adoptadas tarifas especiais para quantidades mínimas de mercadorias, tudo indicando que o tráfego de mercadorias aumente no ano corrente.

* * *

Os caminhos de ferro francês estão organizando excursões de Paris a Casa Blanca e vice-versa.

De Paris a Bordeus, o percurso é feito em caminho de ferro, sendo a travessia de Espanha e a da zona marroquina feita em auto-carros luxuosos.

Estas viagens de turismo têm a duração de sete dias, em cada sentido.

* * *

Os caminhos de ferro sul africanos fizeram uma encomenda de locomotivas à Alemanha.

Entre 23 propostas recebidas da Itália, Hungria, Bélgica, Canadá, Inglaterra e Estados

Unidos, a Alemanha foi a que ofereceu melhores condições.

* * *

Os caminhos de ferro dos Estados Unidos estão aproveitando as travessas velhas retiradas da linha para o fabrico de papel. Se bem que a madeira usada seja menos resistente do que a madeira nova, o rendimento é já apreciável.

* * *

A Administração dos caminhos de ferro finlandeses está registando um grande prejuizo. As tarifas foram aumentadas, especialmente as de mercadorias.

* * *

A indústria inglesa forneceu à Sociedade do Estoril novo material circulante, que já se encontra ao serviço com apreciáveis resultados.

* * *

Os caminhos de ferro belgas fizeram experiências no comando de locomotivas por meio da rádio, a fim de acelerar o trânsito dos vagões de mercadorias.

As consequências são animadoras, pois reduzem as despesas consideravelmente.

T

Todas as lojas e fábricas se estão depurando constantemente dos maus elementos.

O Chefe com frequência despede os empregados que demonstram a sua incapacidade para fazer prosperar os negócios e escolhe outros. A selecção continua, quando os tempos correm bons e quando correm maus. É mais apurada quando os tempos vão maus e o trabalho escasseia. Mas sempre será despedido o incompetente ou digno. É a sobrevivência dos mais aptos.

O próprio interesse leva o chefe a conservar os melhores, aqueles que são capazes de levar uma carta a Garcia.

(Do livro «Uma carta para Garcia»).

Alegria no trabalho e Recreio popular

O bem estar e a alegria, pelo recreio, pela educação física e intelectual, é uma obra de carácter educativo, recreativo e económico-social, a que se dedica a F. N. A. T.. Os seus Estatutos, recentemente publicados, definem as condições de tal acção. E definem, por exemplo, a situação dos grupos e ranchos populares, dos chamados «clubes dependentes», das iniciativas que promovem a alegria no trabalho e o recreio popular.

As pequenas colectividades até aqui isoladas, abandonadas à sua sorte, passam não só a usufruir de um certo número de regalias que se lhes dispensam, mas beneficiarão também do amparo e do conselho técnico da F. N. A. T., prestado através dos Serviços de Etnografia, de Divulgação, de Educação Física e de Actividade Cultural.

Limitada até agora aos centros de alegria no trabalho, essa colaboração origina a definição de um novo tipo de colectividades, os centros de recreio popular.

Os agrupamentos que promovem quaisquer iniciativas respeitantes à formação social e física ou ao recreio de trabalhadores, desde que sejam constituídos por operários de uma mesma empresa, por empregados de um mesmo organismo ou instituição, por funcionários de um ou mais Serviços do Estado ou dos corpos administrativos, deverão inscrever-se na F. N. A. T. como centro de alegria no trabalho. Mas também poderão constituir centros de recreio popular os trabalhadores que residam num mesmo aglomerado populacional. O estatuto destes agrupamentos é idêntico ao dos C. A. T.. E as Casas do Povo bem como as Casas dos Pescadores são consideradas centros de recreio popular, no que se refere a tais actividades. Por outro lado os Sindicatos Nacionais subordinarão as suas iniciativas nesse campo à orientação da F. N. A. T..

Todas as colectividades compreendidas na definição apresentada, beneficiarão de futuro da acção da F. N. A. T. onde deverão inscrever-se, como C. A. T. ou C. R. P., dentro de 30

dias a contar da data da sua constituição ou da data da publicação dos Estatutos a que nos referimos.

Um rápido olhar pelas atribuições da F. N. A. T., a acção até aqui desenvolvida, asseguram-nos o valor excepcional a atribuir ao auxílio que o decreto n.º 37:836 traz às colectividades e ao bem estar dos trabalhadores.

Entretanto essa ajuda reveste ainda outros aspectos: aos C. A. T. e C. R. P., cujos estatutos serão aprovados exclusivamente pela F. N. A. T., é concedida uma série de isenções fiscais. Não pagarão impostos que incidam sobre realizações e espectáculos com entradas pagas, nem as licenças dos governos civis para realizações desportivas, culturais e recreativas, nem licenças camarárias para hastear bandeira e colocar tabuletas com o distintivo e designação do C. A. T. ou do C. R. P..

Trata-se de amparar o espírito do nosso povo, de restaurar e fomentar as festas do trabalho e as manifestações folclóricas, de orientar a educação física e o desporto, numa palavra, de promover, acarinhar, ajudar a alegria no trabalho e o recreio popular.

«BOLETIM DA C. P.»

Vende-se a colecção completa do «Boletim da C. P.». Os números até 1937 encontram-se bem encadernados e os de 1938 até 1950, em bom estado e por encadernar.

O preço por volume encadernado é de Esc. 20\$00 e de Esc. 12\$00 por encadernar.

RUA DOS CAMINHOS DE FERRO, 116, 2.º - DT.



VISEU — Sé-Catedral e Museu Regional de Grão Vasco

CONHEÇA A SUA TERRA

Viseu — Cidade Jardim

Por JAIME RAMOS DA GAMA
Factor de 3.^a da Divisão de Exploração

Cidade-Jardim é o justo renome que ganhou esta linda cidade, cuja origem, sem fantasias, se perde na noite brumosa dos séculos.

A cidade, capital da Província da Beira Alta, está disposta em anfiteatro, destacando-se, no ponto mais elevado, a Sé Catedral, com suas pedras enegrecidas pelo decorrer dos anos, o que lhe testemunha o real valor da sua existência antiquíssima.

Aliadas às suas belezas naturais, possui esta linda cidade condições que a tornam um centro turístico de inegável valor, não só pela riqueza artística que encerra, como pela beleza dos seus encantadores arredores.

Só os seus museus, os jardins, as abóbadas da Sé Catedral e o Parque de Fontel justificam uma visita à nossa cidade, berço do Rei D. Duarte.

O Parque de Fontelo, que foi quinta e moradia de Bispos, é hoje o belíssimo Parque Municipal, com o seu estádio, rectângulos de Tennis, Voleibol, Basquetebol, campo de Patinagem, Parque infantil, lagos, estufas e viveiros de plantas, que nos convida a retomar as energias dispendidas na íngreme ladeira desta vida. Ali, esquece-se tudo, para se contemplar o que de belo a natureza nos deu em floricultura. Nas suas estufas existem as mais variadas flores, sendo dos seus

viveiros que são ornamentados os nossos belos jardins.

A Cava de Viriato é o monumento mais raro e remoto da Península, que foi campo entrincheirado de Viriato, Pastor dos Montes Hermínios e valente caudilho dos lusitanos, nas lutas contra os romanos.

Ali se encontra a sua estátua, testemunho de admiração do Povo Português.

Têm também fama os museus desta Cidade-Jardim, especialmente o de Grão Vasco, que é dos mais visitados do País, não só pelo seu valioso recheio, como pela excelente disposição e arranjo artístico.

Das sete portas que tinham os muros de Viseu, apenas existem duas, a do Soar e a dos Cavaleiros, cuja construção data do ano 1472, no reinado de D. Afonso V.

A par de todas as antiguidades históricas e acompanhando os progressos da Civilização, existem nesta Cidade edifícios, monumentos e artérias moderníssimas, que atestam quão grande é o interesse despertado pelo turismo local.

Contudo, para melhor avaliar o que é esta «Antiqua e Nobilíssima Cidade» é preferível visitá-la, na certeza de se não perder tempo.



ÁGUAS PRATEADAS DO RIO TEJO

Por CAROLINA ALVES

Escrivária de 1.^a classe da Divisão da Via e Obras

*Tágides!... inspirai-me em vossa musa,
Para que eu avivente a gente lusa,
Cantando em humilde e simples verso,
— Já que para mais Deus me não deu arte —
As belezas do Tejo, em toda a parte,
Que bem sabidas são no Universo!*

*Oh! águas prateadas do rio Tejo!
Espelhos de cristal que eu tanto invejo,
E miragem da lua em noite amena...
Que nesse beijo eterno te emudece,
E a luz do sol com seu fulgor aquece,
Em uma paz doirada e serena!*

*Estrelas ciumentas pela lua,
Reunem-se aos milhões na mesma rua,
P'ra lhe ofuscar a luz tão pura e linda,
E no seu desespero muitas vão indo,
Como pétalas murchas e caindo
Sobre ti, oh! Tejo... com vida ainda.*

*Aguas divinizadas por Jesus!
Gota à gota mistérios nos traduz,
Que enchem o teu leito abençoado,
Lágrimas cristatinas reunidas,
De dor e de prazer, por nós sentidas,
Que todo o português tem derramado!*

*Tuas praias são belas e famosas...
Lá se banham as ninfas caprichosas,
Embaladas no teu doce carinho,
Saltando e rindo, brincam todo o dia,
Beijadas pelas ondas da magia,
Que as perfumam com seu odor marinho!...*

*À tardinha e ao amanhecer,
Louvando o pôr do sol e o nascer,
Vêem-se deslizar lindas sereias,
Cantando hinos seus, misteriosos,
E flutuando em ritmos airocos,
Seus cânticos se espraiam nas areias!...*

Excursão dos Assinantes do "Boletim da C. P." à Suíça

Sobre o número 253 da nossa revista, dedicado à Suíça e aos seus ferroviários, dirigiram-nos cartas extremamente amáveis o director do Centro Nacional Suiço de Turismo, Mr. Bittel e o Presidente da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Federais, Mr. Lucchini.

Também nos enviaram felicitações pelo número publicado, com agradecimentos pelas referências feitas à Suíça, as seguintes entidades:

— Direcção da Companhia de Navegação

do Lago dos Quatro Cantões; Mr. Dr. Ed. Schütz, Director de Turismo de Lucerna; Mr. H. Von Bidder, Director do Turismo de Grindelwald; Mr. Dudler, Engenheiro Chefe dos Caminhos de Ferro Federais; Director do Caminhos de Ferro do Monte Pilatos, etc., etc.

A todos, os sinceros agradecimentos do «Boletim» da C. P., pelas referências feitas à nossa revista e pelas atenções dispensadas aos nossos assinantes, quando da excursão à Suíça.

INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

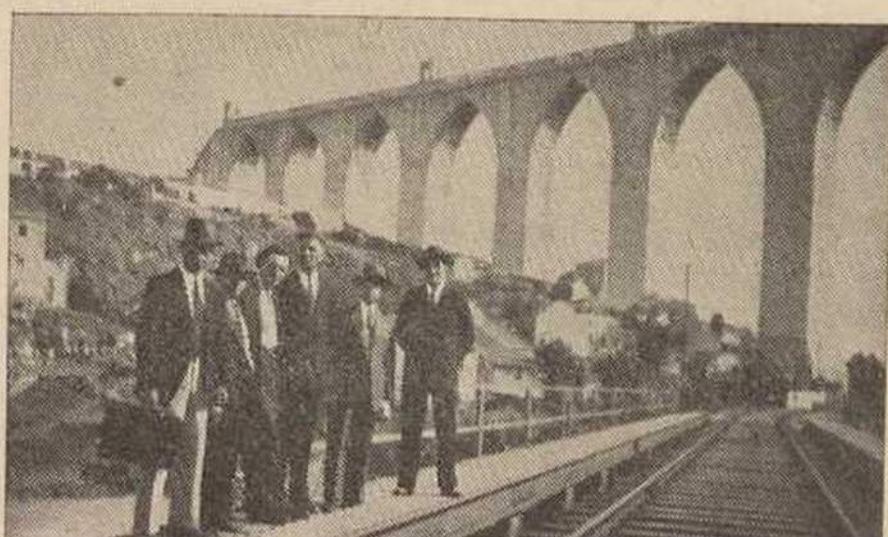
VISITA DE ESTUDO

Apesar de estarmos, digamos assim, em período de férias, no que respeita a instrução profissional, têm continuado a funcionar as aulas para os agentes voluntários, que não são em pequeno número, em obediência ao provérbio popular «só se lembra de Santa Bárbara quando troveja».

Muitas das aulas têm um carácter essencialmente prático e, nesta ordem de idéias, resumem-se muitas vezes, às visitas instrutivas, como, por exemplo, a que foi efectuada no dia 9 de Agosto, pelos instruendos de Trens do Barreiro, à sinalização luminosa de entrada de Lisboa-Rossio.

A fotografia que publicamos, foi tirada

durante essa visita, pelo guarda-freios de 2.^a classe da Delegação do Barreiro, Joaquim Miguel Ferreira, a quem agradecemos a sua colaboração fotográfica para este número do «Boletim».



JOÃO DE DEUS

Por EDUARDO O. P. BRITO
Empregado de 1.^a Classe da 4.^a Circunscrição de Exploração

SE as letras portuguesas quer na prosa quer no verso — têm tido cultivadores eminentes, que muito as têm significado, nenhum conhecemos de personalidade mais conhecida do que o inconfundível autor do «Campo das Flores». É que João de Deus era, por temperamento, o eterno apaixonado, o poeta lírico por excelência.

Nenhum outro, como êle, soube até hoje exaltar melhor o fogo do Idealismo puro, do Amor pela natureza, da Fraternidade, em suma. Em todas as suas obras encontramos o seu eterno cântico do Belo, da Paz, duma Natureza, por assim dizer, sempre vestida de Primavera, com gorjeios de passarada à mistura. No entanto, algumas das suas poesias definiram-no também como um filósofo eminente, como um homem social que, conhecendo as inquietações do mundo, mostrava que sabia sofrer, tal como era preciso... E a sua vida, nos últimos anos, foi um reflexo eloquente desse apaniguado sofrimento que contava nas suas poesias.

* * *

João de Deus de Nogueira Ramos nasceu em S. Bartolomeu de Messines, sendo o quinto filho de sete vivos até essa data. Toda a sua meninice foi passada no Algarve onde estudara com um padre que era um latinista afamado. Por volta dos 19 anos veio de abalada até Coimbra, matriculando-se em jurí-

dicas. Ao curso, pertencia também Soares de Passos — outro poeta famoso e seu grande amigo. Mas, João de Deus — nunca teve grande pressa em tirar o curso — passado algum tempo começou a sentir acentuada nostalgia pela sua terra natal, o que o levou a abandonar Coimbra, para assim poder matar saudades da sua querida vila algarvia. Entretanto, ao passar por S. Braz de Alportel veio a conhecer uma rapariga — a Cândida — por quem se deixou prender de amores e lhe inspirou uma das suas primeiras poesias: «A Pomba». Passado algum tempo, voltou novamente a Coimbra, mas sempre sem pressa de tirar o seu curso — que levou 10 anos a concluir. «Tantos como a guerra de Tróia» — costumava dizer o poeta, em ar de graça.

Na Lusa Atenas, João de Deus «cultivou» toda a boémia coimbrã da época. Na viola, por exemplo, era um dos mais exímios tocadores do seu curso. Quando a fazia retinir, logo muitos dos seus colegas o cercavam, e ei-los todos em bando a caminho do Penedo da Saudade até altas horas da noite.

Terminado o seu curso, João de Deus dirigiu em Beja um periódico local onde, durante dois anos, publicou algumas das suas melhores poesias, do mais puro lirismo: «Verbo Divino», «Jasmins e Rosas», «Ela e Deus», «A Pátria», etc. Mais tarde, num outro modesto periódico, dessa vez em Évora, trouxe a lume as maravilhosas poesias «Marina, Luz da Fé». Entretanto, os seus

versos já eram conhecidos e amados pelo povo.

Anos depois, por convite, entrou na política como deputado por Silves. Porém, a política desiludi-o, e o exelso lírico fixou residência em Lisboa onde passou sérias dificuldades para viver, mantendo-se à custa de magros proventos que lhe proporcionavam algumas traduções de livros e comédias.

Em 1870, João de Deus — que se ia já sentindo irresistivelmente atraído pela educação popular, começou a escrever uma «Cartilha» que, passados sete anos, apresentou como a «Cartilha Maternal», um dos seus maiores trabalhos. Todavia, esta sua obra não foi bem recebida por todos, tendo João de Deus de sustentar viva polémica com a imprensa e com os próprios professores, que não concordavam com o método apresentado pelo poeta. Este, porém, com o seu intelecto, a sua prosa incisiva e convin-

cente e a sua prodigiosa vocação pelo ensino, acabou, lógicamente, por vencer.

E por alturas de 1895, João de Deus, já bastante alquebrado de energias e doente, teve enfim a sua justa consagração, a apoteose final que, de facto merecia, quem, como ele, fora um génio, um verdadeiro apóstolo do Ensino. Era toda essa mocidade das escolas, carregada de flores — as flores que ele tanto amava! — que fora até junto da sua casinha da Estrela, prestar-lhe a homenagem representativa, não só da mocidade lusitana como também de toda a Nação, desde os altos poderes do Estado até à própria Universidade.

Meses após essa homenagem apoteótica, a 11 de Janeiro de 1896, João de Deus expirava calmamente, sendo o seu corpo, depois, transportado para a sombra dos Jerónimos onde desde então dorme, aureolado da glória do seu génio inconfundível.

DEUS!

QUEM me terá trazido a mim suspenso,
Atónico, alheado... ou a quem devo,
Enfim, dizer que em nada mais me enlevo,
A ninguém mais do coração pertenço?...

Se desço ao vale, ao alcantil me elevo,
Quem é que eu busco, em que será que eu penso?
És tu memória de horizonte imenso
Quem me encheu alma de um eterno enlêvo?...

Segues-me sempre... e só por tí suspiro!
Vejo-te em tudo... terra e céu te esconde!
Nunca te vi... cada vez mais te admiro!

Nunca essa voz à minha voz responde...
E eco fiel até do ar que aspiro,
Sinto-te o hálito!... em minha alma ou onde?

CARTAS AO EDITOR

Sr. Editor do «Boletim da C. P.»:

Tendo sido submetido, no mês de Abril último, a uma operação cirúrgica, no Hospital Geral de Santo António, no Porto, venho por este meio agradecer, muito reconhecidamente, às dignas entidades superiores da Companhia, o deferimento do meu pedido para ser internado naquele estabelecimento hospitalar, por sua conta, bem como a todos os camaradas que, directa ou indirectamente, se interessaram pelo meu estado de saúde.

Ao Ex.mo Senhor Prof. Dr. Álvaro Rodrigues, distinto cirurgião da Companhia, que me operou, e aos seus assistentes Drs. Gesteira e Amarante, o meu profundo reconhecimento pelo êxito da operação e pelas atenções que me dispensaram.

Manuel Monteiro Bonifácio
Chefe de Secção



Sr. Editor do «Boletim da C. P.»

Tendo solicitado a minha aposentação a partir de 1 de Agosto do ano corrente, venho pela presente apresentar as minhas despedidas a todos os agentes superiores, e por forma especial áqueles com quem privei mais de perto e dos quais sempre recebi provas de estima pessoal e consideração profissional, assim como a todos os meus camaradas de trabalho, sem distinção, aos quais sempre dediquei a minha melhor amizade.

De todos me despeço com saudade, desejando-lhes as maiores felicidades pessoais, fazendo votos para que, mercê do esforço comum, consigam para a C. P. melhores dias e a manutenção do justo prestígio a que têm direito.

João Júlio Pina Cortes
Subchefe de Repartição



Sr. Editor do «Boletim da C. P.»

Como assinante do Boletim, venho pela primeira vez ocupar um pouco de espaço, para, em poucas palavras, enaltecer o que ele tem feito em matéria de excursões. As iniciativas levadas a cabo, deslocando o pessoal a várias nações para conhecimento das mesmas, dos seus usos e costumes, é de molde a tornarem-se credoras da nossa simpatia. São louváveis, pois, empreendimentos desta natureza, que, realizados com o fim de proporcionar aos ferroviários ensejos de conhecerem o que nunca viram, além de colherem com essas visi-

tas ensinamentos úteis que se vão reflectir na sua profissão, concorrem dum modo geral para uma boa disposição do pessoal. É já do conhecimento de todos a bela excursão à Suíça ultimamente levada a efecto. O que ela foi, já o Boletim dedicou as suas páginas de Julho. Da minha parte só lastimo não ter compartilhado nessa extraordinária digressão, que foi tão cheia de atractivos.

Razões de ordem monetária são motivo de retraimento, que fazem com que a maioria do pessoal não possa espraiar seus olhos ávidos de contemplar as belezas que o mundo encerra. Assim, aqueles que não têm recursos para se abalançarem a uma viagem longa, ficam eternamente desconhecendo as maravilhas que por esse mundo fora existem. É pena! É mesmo lastimável que viagens desta natureza só possam ser aproveitadas por agentes superiores, com meia dúzia de factores à mistura, conforme me foi dado ler no nosso Boletim.

O factor em evidência nestas longínquas viagens, é o... dinheiro. Quem o tem, pode com facilidade vêr o mundo. Era o que desejavam também aqueles que nada possuem. Viajar, vêr terras, conhecer de perto certos países, suas indústrias, enfim, poderem dizer: já visitei este ou aquele país e fiquei deveras encantado. Mas, são aspirações que nunca têm probabilidades de se realizarem! É pena!

Mas — há sempre um mas — para suavizar um pouco os que não podem fazer digressões ao estrangeiro por falta de dinheiro, o nosso Boletim, sempre pronto a acarinhar boas intenções, podia organizar passeios através do nosso lindo Portugal. Concorrendo para esta finalidade, concorreria ao mesmo tempo para um fim em vista: dar a conhecer Portugal aos portugueses. Portugal ignorado pela maioria dos seus naturais, pois desconhecem as suas belezas, que, com estes passeios, ficariam conhecendo, dando graças à iniciativa do nosso Boletim, por empreendimento de tão larga projecção social e cultural. A meu vêr, não é nada que seja impossível. Tudo pode ser realizado, desde que haja a vontade manifesta para tal passo.

Poder-se-á em breve contar com esta realidade?

Aos dirigentes do nosso Boletim, aqui fica expressa esta minha sugestão, que julgo não ficará no cesto dos papéis.

João da Cruz Gomes
Conferente

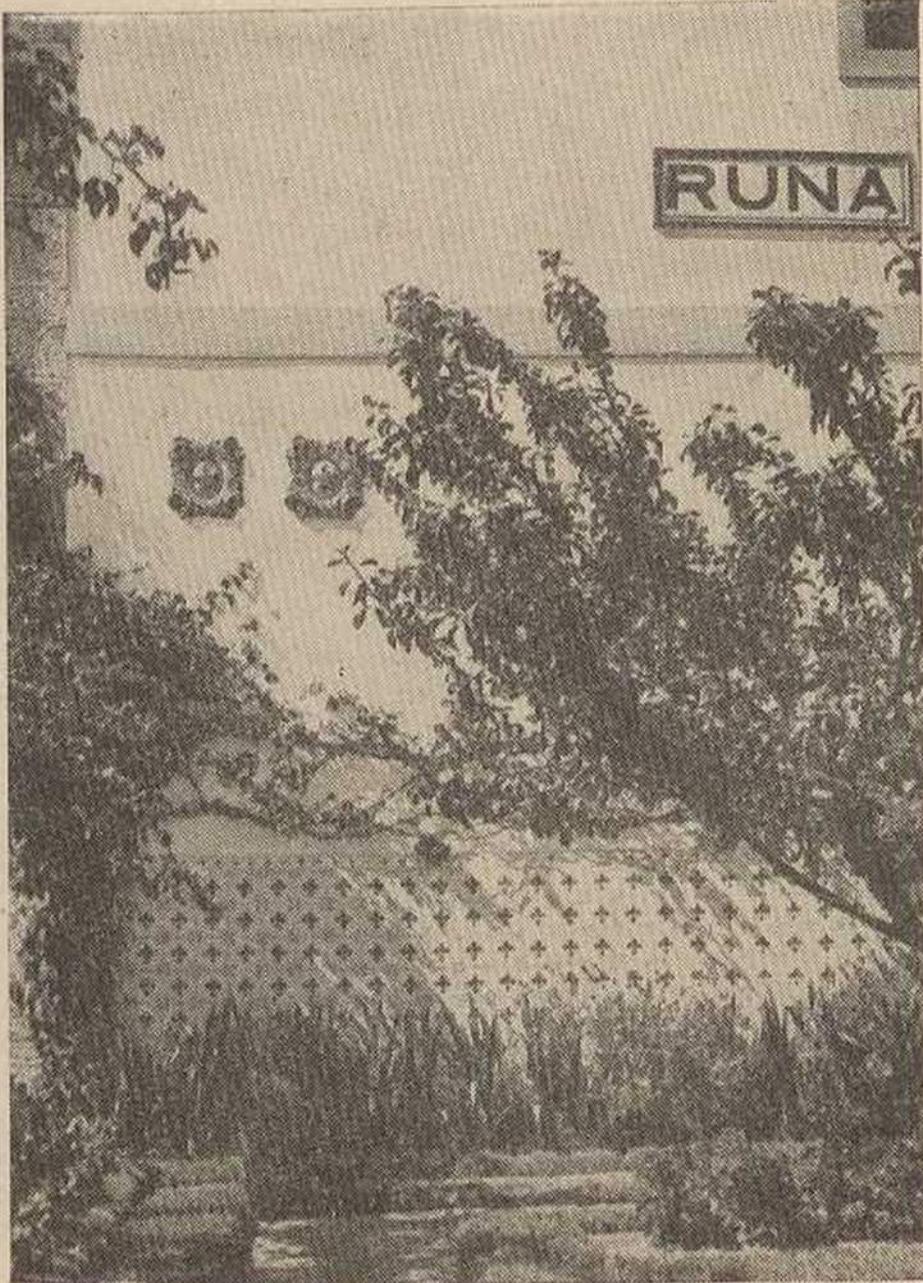
Nota da Redacção—Está no programa de excursões do «Boletim da C. P.» a realização de visitas e passeios no nosso País.

Agradecemos a carta que nos foi enviada e temos esperanças que ainda no ano corrente se possam realizar algumas excursões.

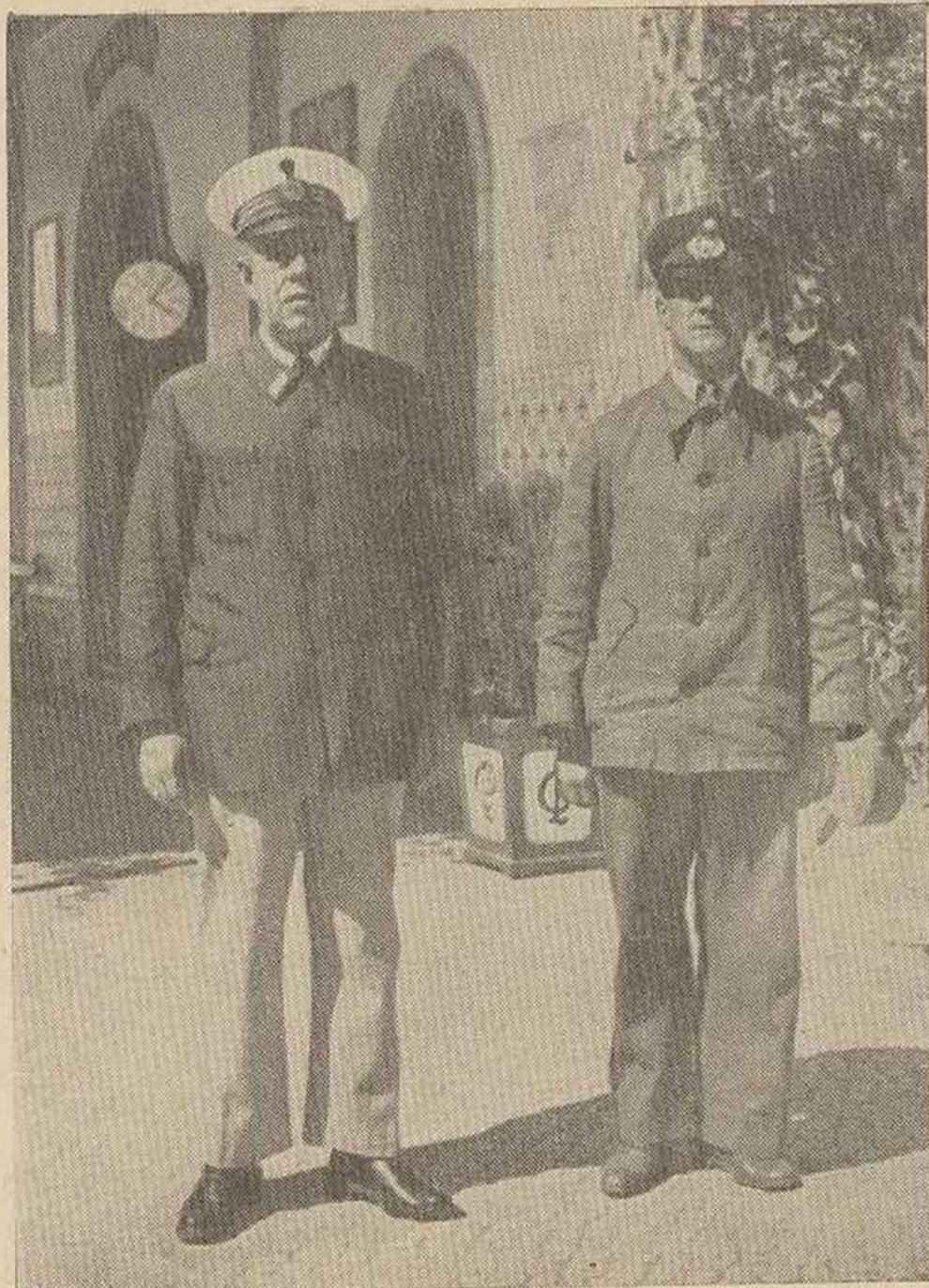
Portugal não é ignorado da maioria dos portugueses, como o nosso assinante afirma. Os ferroviários portugueses, salvo raras excepções, conhecem o nosso País, podendo aproveitar as suas licenças para apreciar as belezas e curiosidades, que, porventura, não conhecem. Isto não quer dizer que o «Boletim da C. P.» não vá organizar excursões a algumas das regiões mais curiosas do nosso País.

UM CONCURSO

ESTAÇÕES FLORIDAS



RUNA — 1.º prémio

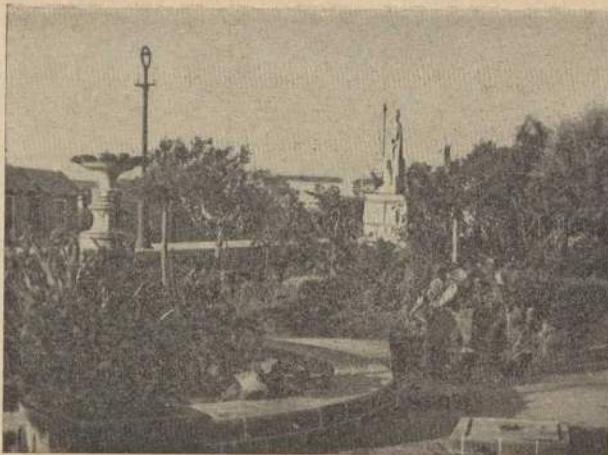


O chefe da estação de Runa, Antônio Maria Avelar e o Agulheiro Aureliano da Silva

A iniciativa do «Boletim da C.P.», que há anos vem sendo acarinhada pelo Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e de Turismo, continua a ser apreciada pelo pessoal que, apesar das dificuldades conhecidas, procura embelezar os jardins das estações, com gosto apreciável.

De ano para ano, aumenta o número de estações inscritas no concurso «Estações Floridas», verificando o Júri que o pessoal se dedica carinhosamente ao ajardinamento das estações onde presta serviço.

Ao concurso deste ano — o nôno

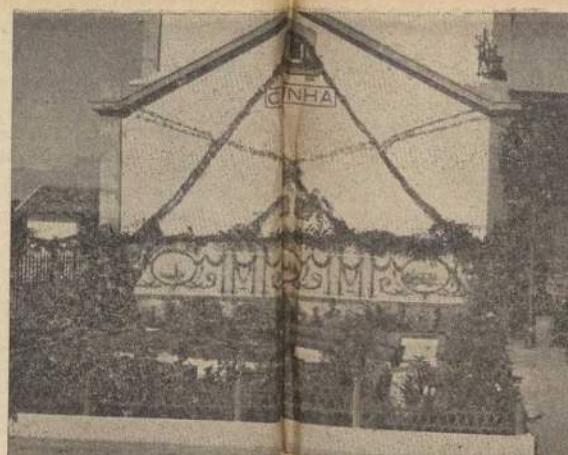


OLHÃO — 2.º prémio

realizado — concorreram 57 estações de todo o País, sendo todos os jardins visitados pelo Júri, composto pelos srs. Eng.º Agrónomo Joaquim Rodrigues, da Câmara Municipal de Lisboa; Arquitecto Carlos Negrão, da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro;

Alberto Pereira Leite, Representante do Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo e Inspector Principal Abel Leite Pinto, do Serviço de Turismo e Publicidade da C. P.

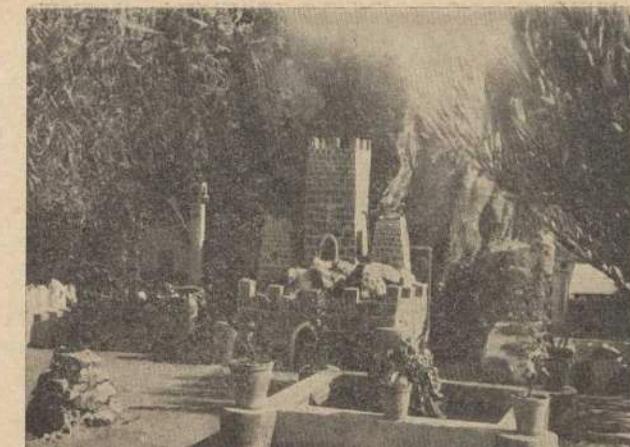
Com raras exceções, os jardins



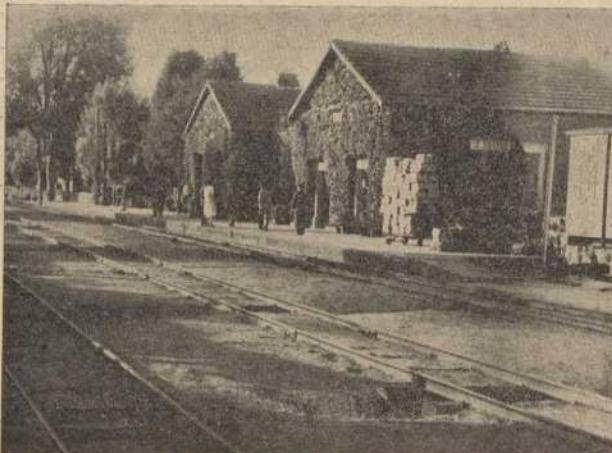
CAMINHOS DE FERRO — 1.º prémio

encontram-se bem cuidados, verificando-se, em todos eles, a assistência do Chefe da Estação, a quem se deve especialmente o acolhimento desta iniciativa. Alguns chefes põem tão grande interesse nos jardins das suas estações, que chega ao ponto de com-

prarem vasos, taças e esculturas — como o de Olhão — com o objectivo único de embelezarem as estações que lhe são confiadas, interpretando, portanto, o pensamento que presidiu a esta louvável iniciativa, que o público muito tem apreciado e consti-



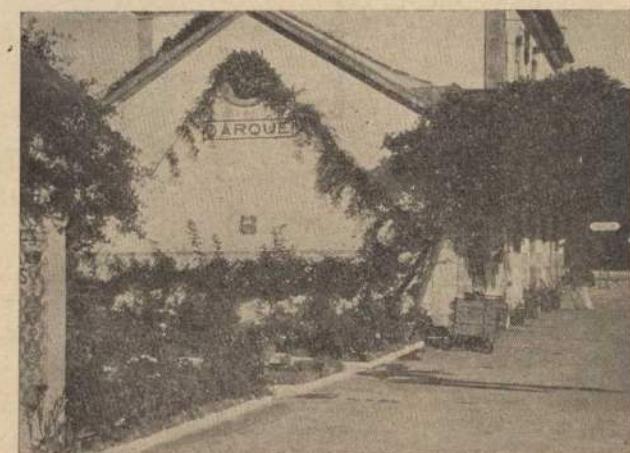
VERRIDE — Mensão honrosa



SANTO TIRSO — Mensão honrosa especial



LEIXÕES — Mensão honrosa



DARQUE — Mensão honrosa



LOURIÇAL — Mensão honrosa

tui, na verdade, uma apreciável nota de bom gosto.

A classificação deste ano deu o seguinte resultado:

Prémios Pecuniários

1.º Prémio — Estação de Runa,
Esc. 2.500\$00.

2.º Prémio — Estação de Olhão,
Esc. 1.500\$00.

3.º Prémio — Estação de Caminha,
Esc. 1.000\$00.

Mensões Honrosas Especiais

Estação de Santo Tirso.
Estação de Fornos de Algodres.
Estação de Luso.
Estação de Leça do Bailio.
Estação de Afife.

Mensões Honrosas

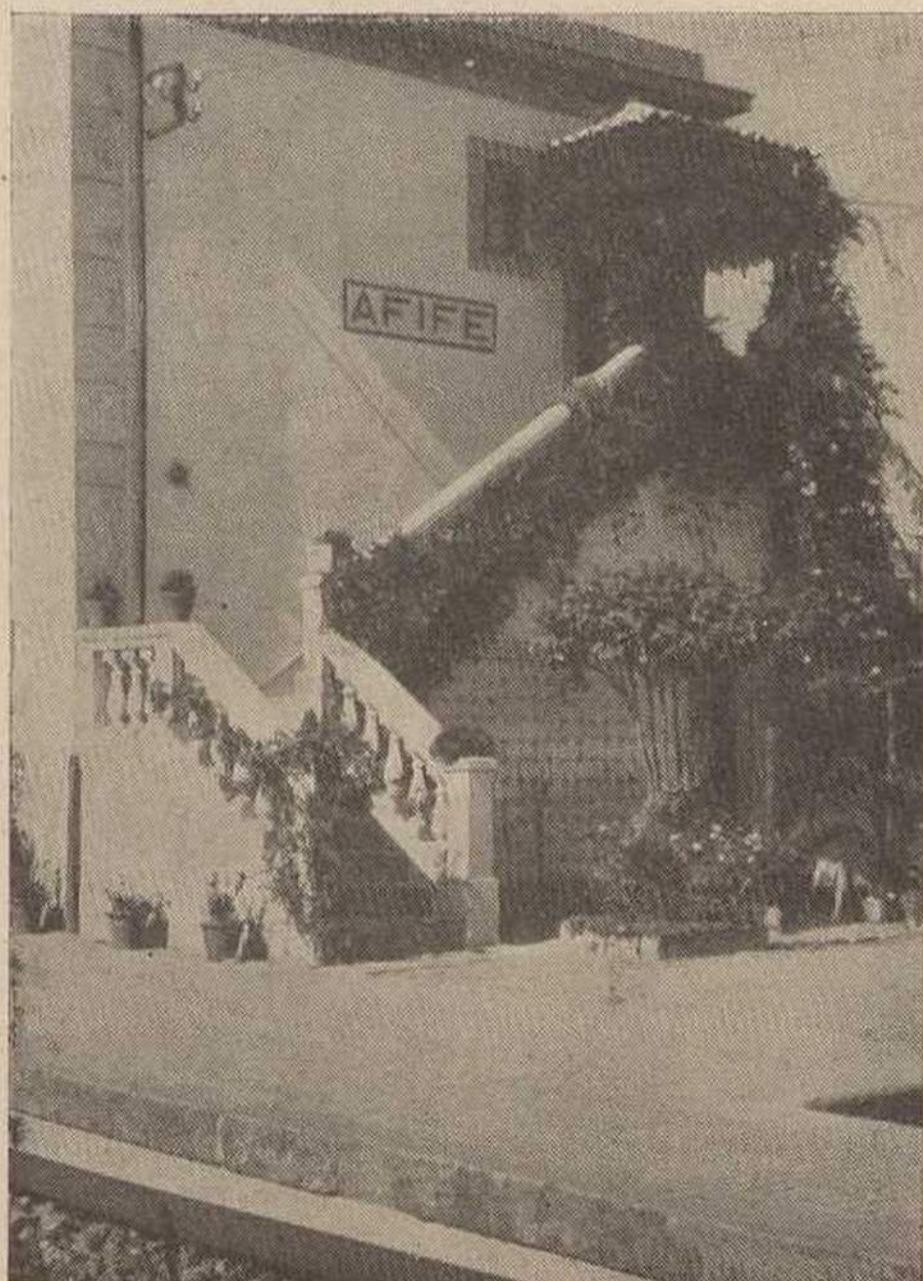
Estação de Vila Mêa.
Estação de Ribeiradio.
Estação de Celorico da Beira
Estação de Nine.
Estação de Tamel.
Estação de Leixões.
Estação de Sintra.
Estação de Cete.



NINE — Mensão honrosa

Estação de Torres Vedras
Estação de Verride.
Estação de Louriçal.
Estação de Rio Tinto.
Estação de Penafiel.
Estação de Darque.

Pelas classificações obtidas se pode avaliar o interesse que o concurso «Estações Floridas» despertou, interesse que é de louvar, pois mostra dedicação do pessoal das estações que, activa e persistentemente, cuida dos jardins que estão à sua guarda. Os jardins das estações constituem notas de bom gosto que, além de embelezarem as estações, dão aos passageiros uma nota civilizada e progressiva.



AFIFE — Mensão honrosa especial

Pelas fotografias publicadas se pode verificar os cuidados e canseiras dispendidas pelo pessoal que trabalha nas estações premiadas, que, em muitos casos, adquire à sua custa plantas, sementes e peças decorativas como, repetimos, na Estação de Olhão, onde o pessoal conseguiu transformar completamente o jardim da sua estação, cuja fotografia já publicámos no nosso último número.

Oportunamente será fixada a data da distribuição dos prémios, aproveitando-se a oportunidade para louvar pessoalmente aqueles agentes que, com boa vontade inexcedível, se apresentaram ao concurso deste ano, concurso que colocou o Júri em dificuldades, tão elevado era o número de jardins cuidados esmeradamente.

Não podemos nem devemos esquecer neste momento a brilhante colaboração do Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo que, anualmente, suporta o encargo valioso dos prémios atribuídos e ainda as importantes despesas de organização.

Mal ficaria o «Boletim da C. P.» se, em meia dúzia de linhas, não mostrasse o seu reconhecimento àquele categorizado organismo do Estado, que reconhece o valor do embeleza-
mento das estações, no turismo na-
cional.

Com efeito, o ajardinamento das estações concorre, em grande parte, para o prestígio do nosso País.

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I - Divisão Comercial

Pergunta n.º 20 — Qual deve ser a cobrança a efectuar a um oficial do exército que apresenta ao revisor do combóio 4, requisição do Ministério da Guerra, em 1.ª classe de Campanhã a Espinho, onde se destina, ser válida para o combóio rápido e identidade para redução de 75 %?

Resposta — É a seguinte a descriminação da taxa:

Requisição

Campanhã a Espinho — 20 km.

20 km. × \$50 : 2 = 5\$00

Aumento de 20 % = 1\$00 6\$00

Complemento para os 100 kms.

100 kms. — 20 = 80 .

80 kms. × \$50 : 4 = 10\$00

Taxa de velocidade

para 100 kms.....

5\$00 × 2 frações de

50 kms = 10\$00

Importância total a cobrar.. 20\$00

///

Pergunta n.º 21 — Por terem surgido dúvidas quanto à manutenção a aplicar à taxa de uma remessa constituída por um saco com açúcar 23 quilos e um saco com feijão seco 25 quilos, de Torre da Gadanha a Montemor-o-Novo, cujo preço de transporte dá o mínimo de cobrança, peço seja esclarecido.

Resposta — No caso apresentado, como tem aplicação o mínimo de cobrança, a taxa de manutenção incide apenas sobre o peso total das duas mercadorias (alínea c) do n.º 2 do art. 3.º da Tarifa de Despesas Acessórias — 30 aditamento.

Segue descriminação da taxa:

Distância 13 kms.

Tarifa Geral — mínimo de cobrança.

Preço.....	4\$00
Manutenção 18\$00 × 0,05	\$90
Registo	3\$00
Áviso de chegada....	<u>1\$00</u>
Importância total a cobrar.....	8\$90

///

Pergunta n.º 22 — A Comunicação — Circular n.º 66 do Serviço da Fiscalização das Receitas, diz que qualquer

Boletim Sanitário só serve de passe de ida e volta, depois de regulado pelo médico.

Assim, quando um agente der parte de doente e necessite ir à consulta médica, deve o Boletim ser regularizado para a ida depois da baixa, ou devem pagar bilhete para receber a primeira consulta, visto não ter ainda qualquer observação médica?

Resposta — Quando se trate de viagens para apresentação à primeira consulta e, portanto, sem qualquer indicação médica nos boletins sanitários, deve os mesmos ser regularizados para servir de passe de ida e volta, como já se procedia.

///

Pergunta n.º 23 — Uma remessa com o peso de 700 quilos, chegou a destino em 17-2 e foi retirada em 21-2; como estivesse compreendido um domingo, apenas foi cobrado um dia de armazenagem, isto é \$30 × 7 = 2010.

O consignatário deixou ainda a remessa, por retirar, até ao dia 22, e, como tal, foi cobrado mais um dia de armazenagem, ou seja 2\$10. Há a opinião que o preço de 2.º armazenagem é de \$40 × 7 = 2\$80. Eu não concordo porque se trata de um novo processo de armazenagem, o que não sucederia se a remessa não tivesse sido despachada, visto que em tal caso seriam \$30 + \$40 = \$70 = 4\$90.

Resposta — As armazenagens respeitantes à permanência das remessas nas estações, depois da data da entrega, constituem a sequência das vencidas anteriormente.

Se como se infere das indicações do consulente, o caso apresentado diz respeito à estação de Barca de Alva e tem relação com qualquer das mercadorias, não sujeitas a fácil deterioração abrangidas pelo n.º 5 do título II do art. 7.º da Tarifa de Despesas Acessórias (15.º Aditamento — página 3), está certa a contagem dos períodos de armazenagem e a taxa correspondente ao dia 21 de Fevereiro de 1950, mas relativamente ao dia 22 correspondia a importância de 2\$80 conforme descriminação seguinte:

$$7 \times \$40 = 2080$$

///

Pergunta n.º 24 — Qual deve ser a cobrança a efectuar pelo transporte em pequena velocidade, de Valêncio de Alcântara a Cabeço de Vide, de um locomóvel com 3 100 quilos, uma debulhadora com 8,5 e 5.600 quilos e um camião de carga 2.200 quilos. Participe da Antiga Rede. Utilizados 2 vagões para a debulhadora.

Resposta — É a seguinte a descriminação da taxa:

Distância 114 kms.

Tarifa Geral	Locomóvel....	1.ª classe com 15 %	
	debulhadora	5.600 kg. 1.ª cl. com 25 %	
	(redução 10 %)	6.400 > 1.ª cl. sem recargo	
	camião.....	base 30.ª com 25 %	
	Preço $(98\$75 + 98\$75 \times 15) \times 3,1$	352\\$05	///
	100		
	* $(98\$75 + 98\$75 \times 25) \times 5,6 =$	691\\$25	
	100		
	* $98\$75 \times 6,4$	632\\$00	
		1.323\\$25	
	Redução de 10 % (art. 67.º)	132\\$33	1.190\\$92
	Preço $230\$00 + 230\00×25	287\\$50	
	100		
Manutenção	Evol. e manobras....	$4\$00 \times 3,1$	12\\$40
	* * *	$4\$00 \times 12$	48\\$00
	* * *	Camião	5\\$50
	Transmissão	$2\$00 \times 3,1$	6\\$20
	*	$2\$00 \times 12$	24\\$00
	*	(camião)	12\\$00
	Arredondamento.....		\$03
	Importância total a cobrar		1.938\\$60

II — Divisão de Exploração

Pergunta n.º 17 — Qual a agulha que deve ser mantida numa estação do linha do Vouga, onde se efectue um cruzamento?

A agulha de entrada que se encontra normalmente aferrolhada, ou a segunda que origina a mudança de via para efectuar o cruzamento?

Resposta — As alavancas de todas as agulhas das estações quando os comboios as tomem de ponta, devem ser sempre mantidas por agulheiros munidos de sinais regulamentares. Dispensa-se a presença do agulheiro nas agulhas tomadas de pontas, a partir da segunda agulha de entrada sempre que o comboio ou máquina tiver paragem na estação e estas agulhas estejam fechadas a cadeado, sob a responsabilidade do agulheiro que guarnecer a primeira. Igualmente é dispensada a presença do agulheiro em todas as agulhas tomadas de pontas e manobradas mecânicamente de um posto central e bem assim nas que sejam providas do sistema de aferrolhamento e encravamento que garanta o encosto permanente das suas lanças na posição normal. Como o ferrolho

a que o consulente se refere (de bujão, tipo C) não oferece a garantia atrás referida, devem as agulhas ser mantidas, como se indica no 2.º período da presente.

Pergunta n.º 18 — Em estações que não sejam terminus, pode ser recebido um comboio, excepcionalmente, numa linha de topo, em caso de necessidade?

Resposta — Pode ser recebido um comboio em linha de topo, sempre que esta ofereça as necessárias condições:

O consulente deve ler o art. 19.º do Regulamento 2, modificado pela Instrução n.º 2.504.

///

Pergunta n.º 19 — A estação de Figueira da Foz anunciou a M. 952 até Campolide, com cruzamento em Monte Redondo com o comboio n.º 2221.

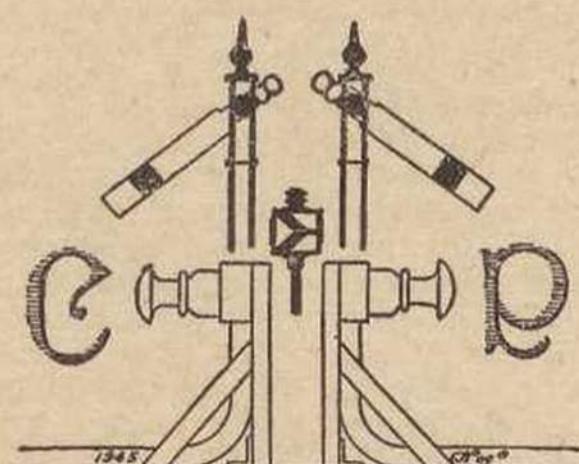
O comboio n.º 2221 atrasou e aquele cruzamento teve lugar em Monte Real e por este motivo esta estação forneceu ao comboio n.º 2221 o mod. M. 117 (aviso de cruzamento extraordinário em Monte Redondo) e o mod. M. 126 com a indicação de que cruzou em Monte Real com o M. 95

A estação de Monte Real procedeu como está regularmente?

Resposta — Assim como o chefe duma estação a quem compete fazer simultaneamente o aviso de cruzamento com a circulação extraordinária (mod. M. 126) e o aviso de cruzamento extraordinário (mod. M. 117) fica dispensado daquela formalidade, assim o chefe duma estação intermédia que deve fornecer o mod. M. 117 e o mod. M. 126, fica dispensado de fornecer o primeiro destes modelos.

De considerar é que, sendo o comboio n.º 2221 recebido com os sinais fechados em Monte Real, o seu pessoal que já vem avisado do cruzamento em Monte Redondo por M. 126, fica implicitamente avisado de que o cruzamento foi alterado para ali, dado o atraso com que circula.

No caso presente o fornecimento do mod. M. 117 é desnecessário.



PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Celestino Marques, Inspector da 2.ª Secção de Exploração — Porto-Boavista. Admitido como praticante em 8 de Abril de 1909, foi nomeado praticante do quadro em 16 de Julho de 1910 e promovido a factor de 1.ª classe em 1 de Abril de 1911. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de estação principal em 26 de Janeiro de 1933 e a inspector em 1 de Junho de 1934.



João José da Silva, Fiel de estação de Barreiro. Admitido como carregador auxiliar em 11 de Julho de 1910, passou a praticante de estação em 6 de Janeiro de 1912 e foi promovido a factor de 3.ª classe em 24 de Dezembro de 1913. Depois de ter sido promovido a factor de 2.ª classe em 9 de Julho de 1917 e a factor de 1.ª classe em 8 de Julho de 1919, foi promovido a fiel de estação em 1 de Outubro de 1927.



Manuel Soares Torres, Condutor principal de Gaia. Admitido como praticante em 3 de Fevereiro de 1910, foi nomeado guarda-freios provisório em 1 de Julho de 1910 e promovido a guarda-freios de 3.ª classe em 20 de Julho de 1911. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a condutor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1920 e a condutor principal em 1 de Abril de 1938.



José Ascensão Alvaro Monteiro, Chefe de Repartição Principal do Serviço de Material Circulante. Admitido ao serviço da Companhia, como Praticante, em 30-6-910, foi nomeado amanuense de 3.ª em 1-1-916. Empregado em 1-1-918, Chefe de Secção em 1-1-922, Sub-Chefe de Repartição em 1-1-926, Chefe de Repartição em 1-1-929 e Chefe de Repartição principal em 1-5-941.

Guilhermino Augusto Pereira Rodrigues, Chefe de 3.ª classe de Ermezinde. Admitido como praticante em 5 de Maio de 1909. Depois de ter sido promovido a factor de 2.ª classe em 29 de Setembro de 1911 e a factor de 1.ª classe em 29 de Março de 1916, foi promovido a fiel de estação em 21 de Junho de 1921 e a chefe de 3.ª classe em 1 de Outubro de 1927.



Alfredo Heitor da Costa Marques, Fiel de cais principal de Lisboa-P. Admitido como carregador em 1 de Julho de 1910, foi promovido a conferente em 24 de Outubro de 1911. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a fiel de cais principal em 1 de Setembro de 1945.



Bernardino Antunes, Guarda de estação de Pombal. Admitido como carregador em 16 de Julho de 1910, foi promovido a agulheiro em 21 de Maio de 1914 e passou a guarda de estação em 21 de Julho de 1936.



Alexandre Borges, Contra-mestre de 1.ª do Depósito do Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz, em 9-6-910, passou a Operário-montador, em 26-2-912, a Chefe de Brigada em 1-3-925, a Contra-mestre de 2.ª classe em 1-7-943 e a Contra-mestre de 1.ª classe 1-1-949.





Pedro Costa Neves, Chefe de Brigada das Oficinas de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz, em 18-6-910, foi nomeado Operário-montador em 11-1-913, Caldeireiro de 2.ª classe em 26-9-927, Caldeireiro de 1.ª cls. em 1-4-928.



Manuel Faria, Chefe de Brigada das Oficinas de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como Operário-caldeireiro, em 13-6-910, foi nomeado Chefe de Brigada em 21 de Setembro de 1937.



Francisco Moreno Jor., Chefe de Brigada das Oficinas Gerais de Lisboa. Admitido ao serviço da Companhia, como Aprendiz, em 16-5-910, passou a Operário-montador em 6-7-913 e a Chefe de Brigada em 28-12-930.



António José, Revisor de Material de 2.ª cls. de Revisão de Barreiro-Beja. Admitido ao serviço da Companhia, como Carregador, em 4-6-910, passou a Limpador em 27-9-919, a Revisor ajudante em 1-2-927 a Ensebador de 1.ª cls. em 1-6-928, a Revisor de 3.ª em 1-7-935 e a Revisor de 2.ª cls. em 1-7-943.



Albano Luiz Coimbra, Limpador da Revisão de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 26-6-910.



José Raimundo Nogueira. Operário de 2.ª cls. (torneiro) das Oficinas Gerais. Admitido ao serviço da Companhia como Aprendiz, em 27-6-910, passou a Operário ajudante em 6-7-913, a Operário de 3.ª cls. em 4-8-924 e de 2.ª cls. em 5 de Julho de 1943.



José Henrique Maurício da Costa, empregado principal das Oficinas Gerais de Lisboa. Admitido ao serviço, como escrevente, em 3-2-916, foi nomeado escrivá de 3.ª classe em 30-10-923, empregado de 2.ª classe em 28-6-924, de 1.ª classe em 1-1-930, e principal em 1-1-935.



Alfredo Rodrigues, mestre de vapores da via fluvial. Admitido ao serviço da Companhia, como marinheiro, em 5-9-927, foi nomeado marinheiro de 2.ª classe em 1-1-937, de 1.ª em 1-3-944 e mestre de vapores em 1 de Janeiro de 1947.



Joaquim Duarte Redinha, capataz de manutenção de 2.ª classe do Depósito da Figueira da Foz — Alfarelos. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 17-10-927, foi nomeado capataz em 1-1-945.



Maria Belas Rosa, servente de rouparia especializada de 1.ª classe da Revisão de Campolide. Admitida ao serviço da companhia, como costureira, em 10-7-923, passou a servente de rouparia em 1-12-945 e a servente especializada de 1.ª classe em 1-4-946.



Daniel de Oliveira, maquinista de 1.ª classe do Depósito de Campanhã. Admitido ao serviço da Companhia, como operário, foi nomeado fogueiro de 2.ª classe em 10-4-925, fogueiro de 1.ª classe em 1-1-929, maquinista de 3.ª classe em 1-3-931, de 2.ª em 1-7-940 e de 1.ª classe em 1-1-947.

José Soares Marques, servente das Oficinas de Campanhã. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 29-12-924, foi nomeado servente em 1-9-945.



Firminiano da Silva, operário de 3.ª (serralheiro) das Oficinas do Barreiro. Admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz, em 1-1-924, passou a servente em 19-3-926 e a operário em 22-10-927.

Casimiro da Costa, operário de 3.ª classe (forjador) das Oficinas Gerais. Admitido em 16-7-923, foi nomeado operário de 3.ª classe em 1-12-945.



Alexandre de Almeida Tavares, chefe de 3.ª classe de Barreiro. Admitido como praticante de estação em 26 de Maio de 1909, foi nomeado factor de 3.ª classe em 8 de Junho de 1910 e promovido a factor de 2.ª classe em 31 de Julho de 1912. Em 9 de Julho de 1917 foi promovido a factor de 1.ª classe e em 30 Junho de 1926, a chefe de 3.ª classe.

Júlio Pereira Junior, chefe de 3.ª classe de Reguengos de Monzaráz. Admitido como praticante de estação em 24 de Maio de 1909, foi nomeado factor de 3.ª classe em 8 de Junho de 1910 e promovido a factor de 2.ª classe em 21 de Agosto de 1912. Em 19 de Dezembro de 1917 foi promovido a factor de 1.ª classe e em 1 de Outubro de 1927, a chefe de 3.ª classe.



José Elísio, guarda de estação da Covilhã. Admitido como carregador em 14 de Junho de 1910, teve passagem a guarda de estação em 21 de Julho de 1921.

José de Carvalho, capataz de manutenção do Depósito de Campolide-Alcântara. Admitido ao serviço da companhia, como limpador, em 16-4-940, foi nomeado capataz de limpadores em 26-9-926 e capataz de manutenção de 1.ª classe em 1-1-943.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Joaquim Maria Nunes da Silva, marinheiro de 2.ª classe da via fluvial. Tendo encontrado abandonado no vapor «Evara», que fazia a carreira n.º 19 de 19 de Junho, um pacote contendo material eléctrico no valor aproximado de 900\$00, dele fez pronta entrega ao chefe da estação de Barreiro mediante recibo.

Samuel Marques, marinheiro de 2.ª classe da via fluvial. Tendo encontrado no vapor «Trás os Montes», que tripulava, em 12 de Junho, dois pacotes com medicamentos no valor aproximado de 500\$00, prontamente os entregou ao chefe da estação de Barreiro.





Joaquim Morgado Gameiro, automotorista de 3.^a classe do Depósito de Entroncamento. Tendo encontrado numa carruagem do comboio 2222 de 20 de Maio último, na estação de Abrantes, uma mala de mão contendo 300\$00 em dinheiro e joias de grande valor, prontamente a entregou ao chefe da estação, que, por sua vez, a entregou à passageira que a reclamou.



Domingos Rodrigues Guerra, limpador da Régua. Tendo encontrado na carruagem c8f 3460, quando procedia à sua limpeza, no dia 2 de Abril, um relógio de pulso «Ostara», prontamente o entregou ao chefe imediato.

Guilhermino José, marinheiro de 2.^a classe da via fluvial. Tendo encontrado, no dia 18 de Abril, no vapor «Alentejo», que tripulava, uma máquina de escrever «Hermes», dela fez entrega ao chefe da estação de Barreiro.



António Rodrigues Júnior, marinheiro de 2.^a classe da via fluvial. Ao proceder à limpeza do vapor «Trás os Montes» à sua chegada ao Barreiro, no dia 8 do corrente, encontrou abandonado um relógio de pulso «Cortébert», que, prontamente, o entregou ao mestre do vapor, que, por sua vez, o entregou ao chefe da estação.



NOMEAÇÕES

Abastecimentos — Escriturário: Manuel Ferreira.

Comercial — Escriturárias de 3.^a classe: Maria Luiza Oliveira da Fonseca e Maria Dias Mateus.

Bilheteiras de 3.^a classe: Maria de Assunção Solteiro, Alzira da Conceição Santos, Maria Helena Moura, Amélia Gabriela Cabral, Maria Mealha Martins Galego, Eugénia Rodrigues Tavares, Ana Maria da Luz Assunção, Júlia da Assunção Fernandes, Maria da Conceição Teixeira Pinto, Maria Natália Fernandes, Idalina de Matos, Fernanda da Conceição, Maria Clarisse da Silva Valério, Isabel Maria Jacinto, Maria Bertini de Azevedo Viegas, Maria Luiza de Carvalho, Feliciana Manuela Borralha e Maria Teresa Leão Moreira.

Empregados de 3.^a classe: Eduardo Marecos Pereira e Manuel Pedro Ferreira.

Escrutárias de 3.^a classe: Encarnação da Liberdade, Maria Fernanda Fernandes Lopes Serpa, Felicidade Ferreira Pássaro, Maria Ofélia Leal Lino Sousa e Silva, Irene de Jesus Coelho, Maria Emília Ribeiro Rodrigues, Cacilda Teixeira de Moura Moreira, Maria Alice e Beatriz Marques Teixeira.

Exploração — Escriturário: Manuel Maria.

Empregado de 3.^a classe: Francisco Custódio Gésaro.

Guardas de estação: Albino Guilherme da Silva e Augusto Esteves.

Operário ajudante (relojoeiro): Manuel António Segurado.

Serventes de estação: João Maria Lopes e Manuel da Costa Lima.

Exploração — Servente de oficina: José de Sousa Farias.

Serviços médicos — Médico efectivo: Dr. Orlando Gomes da Silva.

Médicos substitutos: Dr. José Maria Fernandes Lopes e Dr. Horácio Paulo Rey Colaço Menano.

Médico da 1.^a subsecção da 8.^a secção, Coimbra: Dr. João Martins da Costa.

Médico da 3.^a secção, Tâmega, Arco de Baúlhe: Dr. Evaristo Guimarães.

Médico da 1.^a secção, Tâmega, Amarante: Dr. Diamantino Pires de Bastos.

Especialista de Cirurgia de Lisboa: Dr. João Jaurès da Silva Ramos Dias.

Médico Substituto da Assistência Domiliária de Lisboa: Dr. António José Seabra.

Médico especialista de cirurgia de Lisboa: Dr. Virgílio Custódio de Moraes.

Enfermeiros de 2.^a classe: António Agostinho Marques, Carlos Marques Simões, Armando Constanino Correia e Cesar Vaz de Sousa.

Enfermeira de 2.^a classe: Afra Adeleide Fialho Relvas Alves das Neves.

Empregados de 3.^a classe: Nestor Borlido Pinto Cardoso, Frederico Fernandes Caixinha e Rodrigo Apolónia Bento.

Via e Obras — Encarregado de Obras : Amadeu Nunes Duarte.

Assentador «Adido» : António de Sousa Travassos e José Joaquim Rebocho.

Guarda de P. N. : Ema dias Marques.

Assentadores: Manuel João Soudo, Francisco António Silvestre, João de Jesus Roque, João José de Brito e Manuel António Reforço.

PROMOÇÕES

Exploração — Inspector Principal : Manuel Monteiro de 20.^a Secção de Exploração — Caldas da Rainha.

Serviços médicos — Chefe de Repartição : Horácio Mascarenhas Galvão Mexia.

Via e Obras — Chefes de Distrito : Augusto Joaquim da Vinha, Carlos de Oliveira, Francisco Dias Frade, Angelo Maria Alpalhão, Manuel Joaquim de Sousa, João Dionizio, José Cabarrão, José Pimentel, Alfredo Joaquim Bacalhau, Joaquim Augusto Martins, Jacinto António, Armando Antunes Galinha, Álvaro da Silva, João Rodrigues Geitoeira, Francisco de Jesus, José de Oliveira, Manuel Joaquim Ribeiro, Manuel Jorge, João Tapadinhas, Miguel Alegria Curvelo, Joaquim António, Júlio Afonso e Carlos José Lopes.

REFORMAS

Comercial — Manuel Luís Correia : Fiscal de revisores de Campanhã.

Joaquim André dos Santos : Fabricante de bilhetes do Serviço de Fiscalização das Receitas.

Útilia Westerman Cardoso Barbosa : Escriturária de 1.^a classe de Campanhã.

José Rodrigues da Silva Pereira : Empregado de 1.^a classe do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Exploração — Ivo Martins de Moura : Empregado de 1.^a classe dos Serviços Gerais.

António Marques Campos : Chefe Principal de Braço de Prata.

Basílio Carlos de Castro Ribeiro : Chefe de 3.^a classe de Muro.

Albano Pinto da Rocha : Capataz de manobras de 2.^a classe de Gaia.

Francisco Pedro Alves : Agulheiro de 3.^a classe de Castelo de Vide.

Ernesto Francisco Romano : Carregador de Campanhã.

Francisco Carlos : Carregador de Taveiro.

Joaquim da Costa Rodrigues : Adjunto da 1.^a Circunscrição (Chefe de Serviço, N. P.).

António Henriques de Sousa : Chefe de 2.^a classe de Campanhã.

Gaspar Vieira Leite : Chefe de 3.^a classe de Régua.

Augusto Francisco Machado : Chefe de 3.^a classe de Nine.

Artur Antunes Coimbra : Factor de 2.^a classe de Vizeu.

Fernando de Sousa : Condutor principal de Campanhã.

José Pereira de Sena : Condutor de 1.^a classe de Campanhã.

António José Pereira : Agulheiro de 1.^a classe do Porto.

David dos Santos Oliveira : Chefe principal.

João Pereira : Agulheiro de 2.^a classe.

José Ribeiro Barbosa : Agulheiro de 2.^a classe.

António Rodrigues de Sá : Chefe de 2.^a classe.

António Rodrigues da Silva : Escriturário de 1.^a.

José Maria Rodrigues Parreira : Guarda-freios de 1.^a classe.

Manuel Domingos Costa : Electricista de 1.^a classe do Serviço das Telecomunicações e Sinalização.

Alfredo da Ressurreição Ferreira Mendes : Chefe de 3.^a classe.

José da Silva : Chefe de 3.^a classe.

Manuel Pinto Teixeira : Condutor de 1.^a classe.

João Gonçalves : Condutor de 1.^a classe.

Humberto Ribeiro : Fiel de cais de 1.^a classe.

Manuel Domingos Margarido : Agulheiro de 1.^a classe.

José Pinto de Moraes : Agulheiro de 3.^a classe.

José Gregório da Veiga : Agulheiro de 3.^a classe.

Francisco Vieira da Cunha : Guarda de estação.

José Álvaro Brás : Condutor de elevadores.

João da Silva : Carregador.

Marcelino Esteves : Carregador.

Serviços médicos — *Dr. João José Pereira Jardim* : Médico de 1.^a Zona da Assistência Domiciliária de — Braça de Prata.

Dr. Martinho Pedro Dordio Rosado : Médico das Oficinas Gerais de Lisboa — P.

Leonídio José da Costa : Enfermeiro de 2.^a do Posto Sanitário de Mirandela.

Via e Obras — *Rosa da Encarnação Melo* : Guarda da p. n. do dist.^o 62 (Coimbra-B).

Manuel António da Costa : Assentador do dist.^o 411 (Darque).

Serafim José : Chefe do dist.^o 201 (Alhos Vedros).

João António Correia : Assentador do dist.^o 433 (Vesúvio).

Manuel Valente da Silva : Assentador do dist. 45 (Paialvo).

João Martins Pestana : Assentador do dist.^o 139 (Canha).

Manuel António Branco : Contramestre de 1.^a classe do Serviço de Estudos (Lisboa-R).

Luiz Manuel Simões : Operário de 2.^a classe (caldeireiro) do Depósito de Barreiro.

Jorge Baptista : Operário de 1.^a classe (carpinteiro) das Of. de Campanhã.

Joaquim de Sousa : Maquinista de 2.^a classe. Depósito de Barreiro.

Maria José Pires : Guarda de P. N. do dist.^o 2 / V. V. (S. João de Ver).

Elisa Adelaide : Guarda P. N. do dist.^o 416 (S. Pedro da Torre).

Maria do Rosário : Guarda de P. N. do dist.^o 2 / 5.^a (Bombarral).

Abilio Rodrigues de Almeida : Ajudante de Secção do 2.^o lanço da 4.^a A (Oliveira de Frades).

Albertina de Jesus : Guarda de P. N. do dist.^o 50 (Caxarias).

João Fonseca : Assentador do dist.^o 1 / 5.^a (Dois Portos).

Júlio Frutuoso : Operário de 3.^a classe da 6.^a Secção (Castelo Branco).

Júlio Rente : Assentador do dist.^o 115 (Belver).

Felismina Máxima : Guarda P. N. do dist.^o 404 (Trofa).

Manuel Lázaro : Assentador do dist.^o 231 (Pereiras).

Rodrigo Gonçalves Bento : Chefe do dist.^o 200 - A. (Barreiro).

Carlos Vila : Assentador do dist.^o 27 (Chança).

DEMISSÕES

Serviços médicos — *Dr. Eurico Gomes de Almeida* : Médico da 5.^a Secção da Linha do Vale do Vouga, Oliveira de Frades.

Dr. Miguel Pedro Collares Pereira Iglesias de Oliveira : Médico substituto da Assistência Domiciliária de Lisboa.

Dr. Alcino Miranda de Moraes : Médico da 4.^a Secção da linha do Corgo, com sede em Chaves.

FALECIMENTOS



Manuel Fonseca, Condutor de 2.^a classe. Admitido como carregador auxiliar em 8 de Julho de 1916, foi nomeado carregador em 28 de Outubro de 1919 e promovido a guarda-freios de 3.^a classe em 1 de Junho de 1928. Depois de ter sido promovido a guarda-freios de 2.^a cl., em 1 de Janeiro de 1931 e a guarda-freios de 1.^a cl. em 1 de Julho de 1943, foi promovido a condutor de 2.^a cl. em 1 de Janeiro de 1948.

Artur Rodrigues, capataz de manobras de 1.^a classe. Admitido como carregador suplementar em 3 de Julho de 1924, foi nomeado carregador efectivo em 1 de Novembro de 1927. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a capataz de manobras de 1.^a classe em 30 de Dezembro de 1946.





António Monteiro, capataz de manobras de 2.^a classe. Admitido como guarda de estação em 21 de Outubro de 1922, teve passagem a engatador em 21 de Outubro de 1925 e foi promovido a capataz de manobras de 2.^a classe em 21 de Julho de 1937.

Francisco dos Santos Duarte, agulheiro de 3.^a classe. Admitido como carregador suplementar em 4 de Abril de 1942, foi nomeado carregador em 1 de Fevereiro de 1946 e promovido a agulheiro de 3.^a classe em 1 de Fevereiro de 1948.



Luciano Ribeiro, carregador. Admitido como carregador suplementar em 11 de Novembro de 1926, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1929.

António Ribeiro de Araújo, carregador. Admitido como carregador suplementar em 14 de Outubro de 1926, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1929.



Júlio Augusto Rodrigues, revisor de bilhetes de 1.^a classe. Admitido como carregador auxiliar em 14 de Maio de 1918, foi nomeado carregador em 14 de Janeiro de 1920 e promovido a conferente em 15 de Julho de 1920. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a revisor de bilhetes de 2.^a classe em 1 de Fevereiro de 1928 e a revisor de bilhetes de 1.^a classe em 1 de Maio de 1946.

Maria Cristina Teixeira, guarda P. N. do distrito 428 (Régua). Admitida como guarda da P. N. (Linha do Sabor) em 1-9-929.]



José Fernandes, guarda de P. N. do grande distrito. (Senhora da Hora). Admitido como auxiliar (*Quadro do Norte de Portugal*) em 11-8-1920; promovido a assentador de 2.^a classe em 1-3-924; a assentador de 1.^a classe em 26-5-1927; passou a P. N. em 16-3-942.

António Patrício, operário ajudante (pintor) da 1.^a Secção. Admitido como servente auxiliar, em 9-9-1924. Passou a brochante auxiliar em 21-8-939. Ingressou no quadro, como ajudante (pintor) em 8-11-1944. Mudança de categoria para servente de obras em 1-12-945 e foi promovido a operário ajudante em 16-12-946.



Joaquim da Silva Ramos, chefe de Secção de Via de 2.^a classe da 1.^a Secção (Évora). Admitido em 29-8-924 como condutor de trabalhos adventícios na Divisão de Construção. Condutor de trabalhos contratado em 1-1-1925. Passou para a Divisão de Via e Obras em 1-10-27, por ter sido extinta a Divisão de Construção. Em 1-7-929 nomeado para o quadro como chefe de Secção ajudante. Promovido a Chefe de Secção de Via em 1-1-1936. Alterada a categoria para chefe de Secção de Via — Agente técnico — em 1-1-1943 e para chefe de Secção de Via de 2.^a classe em 1-12-1945.

Sumário

Congresso Internacional de Caminhos de Ferro

Página de arte: Esperando os Barcos, por
Marques de Oliveira.

Uma visita de quatro engenheiros da C. P. aos
Estados Unidos, patrocinada pelo Plano
Marshall.

Lá por Fora...

Alegria no trabalho e Recreio popular

Viseu — Cidade Jardim, por Jaime Ramos da
Gama.

Águas prateadas do rio Tejo, por Carolina
Alves.

Excursão dos Assinantes do «Boletim da C. P.»
à Suiça.

Visita de Estudo.

Figuras nacionais: João de Deus, por Eduar-
do O. P. Brito.

Deus!, por João de Deus.

Cartas ao Editor.

Um concurso: Estações floridas.

Perguntas e Respostas.

Pessoal.



NA CAPA—A Estação de Runa, I.º Prémio do
Concurso «Estações Floridas».