



BOLETIM DA CP



# BOLETIM DA C.P.

N.º 259

JANEIRO — 1951

ANO 23.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**

**EDITOR:** ANTÓNIO MONTÊS

**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

## MAIS UM ANO

*COM o presente número, entra o «Boletim da C. P.» no 23.º ano da sua publicação. A tarefa meritória a que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses meteu ombros há vinte e três anos, está à vista de todos os ferroviários portugueses, dispensando, por isso, quaisquer elogios.*

*E, se alguém os merece, são os leitores, os assinantes, os colaboradores, os anunciantes da modesta revista que, em tiragem, ocupa um dos primeiros lugares nas publicações do nosso país.*

*Nos últimos tempos, a tiragem aumentou, a revista foi enriquecida, os colaboradores cresceram, as iniciativas multiplicaram-se, e tudo isto, afinal, é obra de todos os que trabalham nos caminhos de ferro, seja qual fôr a sua categoria, pois todos têm o honroso título de ferroviários portugueses.*

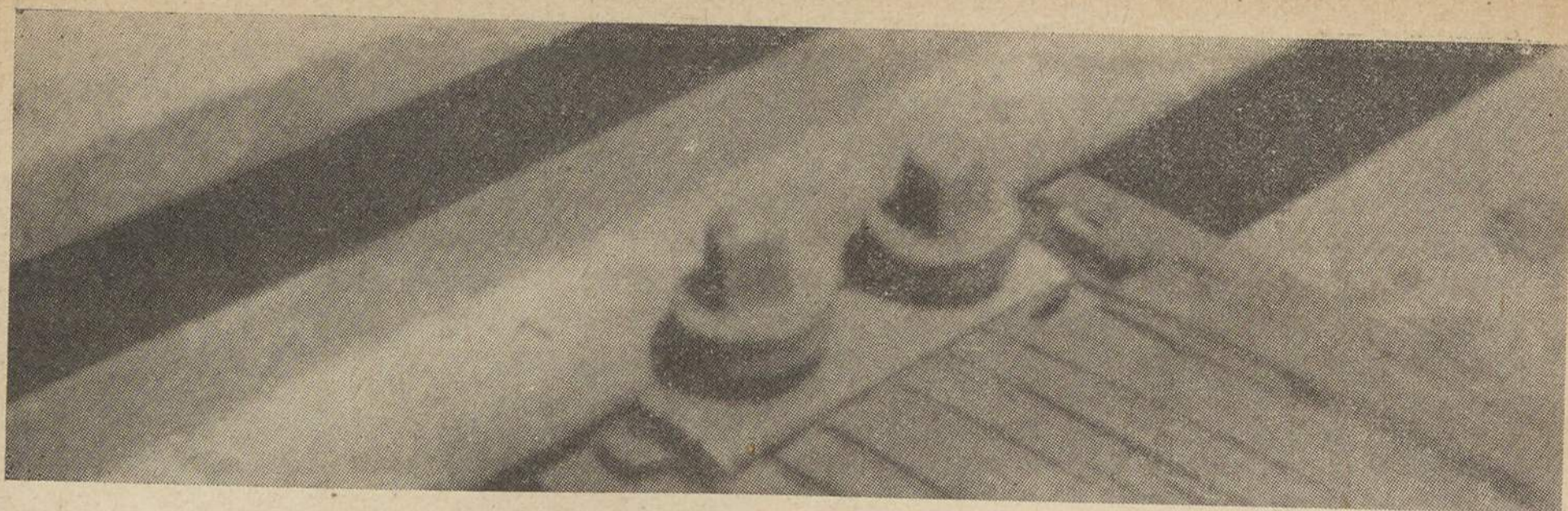
*As estações floridas, os concursos de fotografias e artigos literários e as excursões ao estrangeiro, muito têm contribuído para o aumento de assinantes, que já hoje atingem o número de dezasseis mil.*

*Para que a revista melhore ainda mais, para que a nossa publicação ofereça mais vantagens aos seus leitores, torna-se indispensável que ela entre em todos os lares e que cada ferroviário seja um assinante, o que temos esperanças sucederá no Novo Ano.*

*A passagem de mais um aniversário do «Boletim da C. P.» não pode ser indiferente aos que trabalham nos caminhos de ferro, família cujos laços se estreitam cada vez mais e que já hoje presta assinalados serviços à Nação.*

*Aproveitamos esta data solene para endereçar a todos os ferroviários de Portugal, e, em especial, aos nossos leitores, anunciantes, colaboradores e assinantes, os nossos cumprimentos de Boas Festas, com os melhores votos de prosperidades no ano de 1951 que, com a ajuda de Deus, será de paz e harmonia entre todos os homens de boa vontade.*





# TRABALHO FERROVIÁRIO

**C**OM a entrada do Novo Ano, vão surgir novas iniciativas, novos empreendimentos. A rede ferroviária nacional, com a importação de novo material, dará mais um passo para o seu apetrechamento conveniente, e a crise — a tão falada crise que atormenta os caminhos de ferro de todo o mundo — há de passar, pois o caminho de ferro é indispensável na vida das nações.

No Ano Novo, o trabalho ferroviário que já hoje tem lugar dominante na vida nacional, há de continuar a ser apreciado para o que muito contribuirá o espírito de camaradagem que une as trinta mil almas que trabalham nas nossas linhas férreas.

Não somos, pode afirmar-se, dos que vivemos melhor, mas somos, certamente, dos que vivemos dentro da ordem, da disciplina e dos que, pode dizer-se também, não têm outra ambição que não seja a de bem servir.

Há, evidentemente, camaradas a quem a sorte não bafejou, outros que sofreram doenças, outros a quem a vida não sorriu. A verdade é que nem todos os dias são cinzentos, o bastante para termos a melhor esperança no dia de amanhã.

Os assentadores, os fogueiros, os revisores, os maquinistas, os carregadores, os agulheiros, todos os que trabalham em caminhos de ferro — engenheiros, médicos, técnicos, comercialistas — constituem uma

grande família, uma família ordeira e pacífica, uma família que, dia a dia, trabalha o melhor que sabe, para o prestígio do caminho de ferro.

A capa deste número do «Boletim da C. P.» é dedicada a todos os ferroviários portugueses, seja qual for a sua categoria, seja qual for a sua profissão, profissão que constitui motivo de orgulho para todos os que trabalham nos caminhos de ferro.

A nossa profissão é nobre, séria, cabendo-lhe uma das missões mais delicadas da vida nacional.

Deus permita que, no ano de 1951, desapareçam algumas das dificuldades que, no ano findo, não permitiram o desenvolvimento dos nossos caminhos de ferro. A ordem, a disciplina, a inteligência e a camaradagem verificada, em perto de um século de existência, terminará por triunfar, e desse triunfo virá um grande bem, não só para os ferroviários portugueses, mas para a própria Nação.

O trabalho ferroviário há de impor-se pela sua acção, pelo seu rendimento, pelas qualidades reveladas em crises de vária ordem, nas quais pusemos à prova um conjunto de virtudes apreciável.

São estes os votos, muito sinceros, do «Boletim da C. P.» que, repetimos, continuará a ser a revista de todos os ferroviários de Portugal.





# A NOSSA REVISTA NO ANO DE 1950

**O**S primeiros números do «Boletim da C. P.», publicados no ano de 1950, foram dedicados às várias Divisões da Companhia, com o fim de dar a conhecer a sua organização a todo o pessoal.

Durante o ano que findou, o «Boletim da C. P.» procurou enriquecer a revista, fazendo-a acompanhar de separatas de carácter literário, artístico e profissional, que foram muito apreciadas pelos nossos leitores.

No mês de Janeiro, tomaram posse dos altos cargos de Comissário do Governo e de Administrador da C. P. os Professores Doutores José Alberto dos Reis e Mário de Figueiredo, e no mesmo mês noticiámos a concessão do Prémio Nobel de Medicina ao Prof. Doutor Egas Moniz, antigo médico da Companhia, acontecimento científico de grande projecção em todo o mundo.

Para representar o trabalho ferroviário na Câmara Corporativa, foi escolhido o Chefe de 1.<sup>a</sup> classe da estação de Lisboa-Rossio, Guilherme Augusto Tomás Júnior, Presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal.

Na Sociedade de Geografia, com a assistência de membros do Governo, realizou o Prof. André Navarro, da Divisão Comercial, a brilhante conferência «Novas Rotas—Velhos Rumos» e, ainda em Janeiro, teve lugar a festa

da Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho, no Ateneu Ferroviário, a qual teve a assistência de muitas centenas de ferroviários.

Em Fevereiro, o guarda da P. N. ao Km. 374,359 da Linha do Sul, perdeu a vida para salvar uma criança que atravessou a linha à passagem do c.º 804, página que enlutou os trabalhadores do caminho de ferro.

O «Boletim da C. P.», no mês de Março, obteve dois prémios no concurso de fotografias organizado pelo Comissariado Nacional do Turismo Francês, fotografias da autoria dos assinantes Américo Jorge Martins, Chefe de Secção da Divisão de Material e Tracção e Mário Dias Sanches, empregado de 1.<sup>a</sup> da Divisão Comercial, tendo os prémios sido entregues pessoalmente pelo Director do «Boletim da C. P.», Eng.º Espregueira Mendes.

No mês de Março, realizou-se em Salreu uma homenagem comovedora à memória do revisor Guilherme Gomes, colhido mortalmente por um comboio, na estação de Vila Nova de Gaia. Teve também lugar no cemitério do Prado do Repouso, da cidade do Porto, a romagem de saudade à memória do Inspector Principal Ernesto Ferreira Baptista, agente que serviu dedicadamente a Companhia, durante o período de cinquenta anos.

No mês de Abril, o Ministro das Comunicações, Coronel Gomes de Araújo, inaugurou



o Viaduto da Avenida da República, melhoria de grande importância, que há anos constituía uma grande aspiração da capital e, no mesmo mês, realizou-se a primeira peregrinação americana a Fátima, acompanhada pelo Cardeal Spellmann que, à chegada a Lisboa, proferiu ao microfone da Emissora Nacional as seguintes palavras: «Encantados com a organização esplêndida da nossa viagem em comboio especial, que nos levou a Fátima com o maior conforto».

A vinda do comboio «Talgo» a Portugal constituiu um grande acontecimento ferroviário. Acompanhados pelo Eng. D. Alejandro Goicorchea, que concebeu o moderno comboio e pelo capitalista D. José Maria Oriol, realizaram-se viagens a Setil e Porto, que deixaram aos convidados a melhor impressão. No mesmo mês visitou as nossas linhas uma das automotoras «Renault», adquiridas pelos caminhos de ferro espanhóis.

No número de Maio, referimo-nos á morte do Presidente do Conselho de Administração Fausto de Figueiredo, acontecimento que causou pesar em todo o país, pois fez desaparecer do quadro das actividades nacionais um português activo, inteligente e empenhado, que deixou o seu nome ligado a várias realizações importantes.

Um grande descarrilamento na linha da Beira Baixa causou importantes avarias em cinco pontes, tendo-se distinguido nos trabalhos de reparação alguns ferroviários, a quem fizemos referência.

Em Lisboa, Campanhã, Entroncamento,

Barreiro e Figueira da Foz, realizaram-se sessões de «Cinema para ferroviários», cujo programa era constituído por filmes executados quando do 1.º Centenário dos Caminhos de Ferro Espanhóis e ainda no mês de Maio deslocou-se a Madrid a equipa de basquetebol do Grupo Desportivo dos Ferrovíarios de Campanhã, que se defrontou com o Grupo do Instituto Politécnico de Ferrocarriles, tendo tido uma actuação brilhante.

Visitou as nossas linhas e oficinas, tendo tido ocasião de verificar as nossas necessidades para um conveniente apetrechamento Mr. James Boles, Delegado do Plano Marshall. A visita de tão alta personalidade a Portugal foi bastante proveitosa para os nossos caminhos de ferro.

No mês de Junho, foi inaugurado o 2.º ciclo da Feira das Indústrias Portuguesas, magnífico empreendimento da Associação Industrial Portuguesa, no qual colaborou a C. P., que ali teve interessante

representação. A visita do venerando Chefe do Estado e do Presidente do Conselho de Ministros Dr. Oliveira Salazar, deu lugar a felicitações à nossa empresa.

A Excursão dos Assinantes do «Boletim da C. P.» à Suíça, na qual tomaram parte quarenta ferroviários, constituiu um seguro êxito. Foram visitadas as mais belas regiões da Suíça, tendo os viajantes sido recebidos pelo Presidente da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Federais, Mr. Cezare Luchini e pelo Director do Centro Nacional Suíço de Turismo, Mr. Bittel, que foram de grande gentileza para





os excursionistas. No Barreiro, realizou-se em Agosto uma festa dedicada às crianças, a qual teve lugar no Instituto dos ferroviários do Sul e Sueste. Foram distribuídas roupas e calçado a crianças de ambos os sexos e no mesmo mês, os ferroviários do Barreiro visitaram a Barragem de Castelo do Bode em comboio especial, por deferência da nossa Direcção Geral.

O Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, que se realizou em Roma, no mês de Setembro, teve a representação dos caminhos de ferro portugueses. Também em Setembro, visitaram os Estados Unidos da América quatro engenheiros da C. P. tendo a visita sido patrocinada pelo Plano Marshall.

Nessa época, teve lugar o Concurso «Estações Floridas», tendo sido muito apreciados os trabalhos realizados pelas estações premiadas.

O primeiro prémio foi atribuído à estação de Runa que, em anos anteriores, tinha já alcançado idêntica classificação.

No mês de Outubro chegaram a Portugal as relíquias de S. João de Deus — figura nacional nascida em Montemor-o-Novo — as quais atravessaram o Tejo no vapor «Alentejo», acompanhados pelo Legado de Sua Santi-

dade, Sua Eminência O Cardeal Patriarca de Lisboa. Também neste mês, o Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã triunfou em andebol, no Campeonato Nacional Corporativo.

E para terminar, no mês de Dezembro publicou o «Boletim da C. P.» um número especial, no qual se fez referência à sessão de «Cinema para ferroviários», em cujo programa figurava o filme colorido «Viagens na Suíça», executado pelo Serviço de Publicidade dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, quando da excursão dos ferroviários portugueses.

Completo 50 anos de serviço o chefe de 2.ª classe da estação de Matosinhos, António de Campos Junior, caso pouco vulgar que mereceu citação especial, tendo a nossa revista dedicado uma página à laboriosa vila do Entroncamento, que deve o seu progresso aos caminhos de ferro. A circunstância de se tratar duma vila que, de há longos anos, vem sendo administrada por um grupo de ferroviários devotados que, sob a orientação de José Duarte Coelho, trabalham desinteressadamente pelo engrandecimento daquela vila ribatejana, justifica plenamente a homenagem do «Boletim da C. P.».

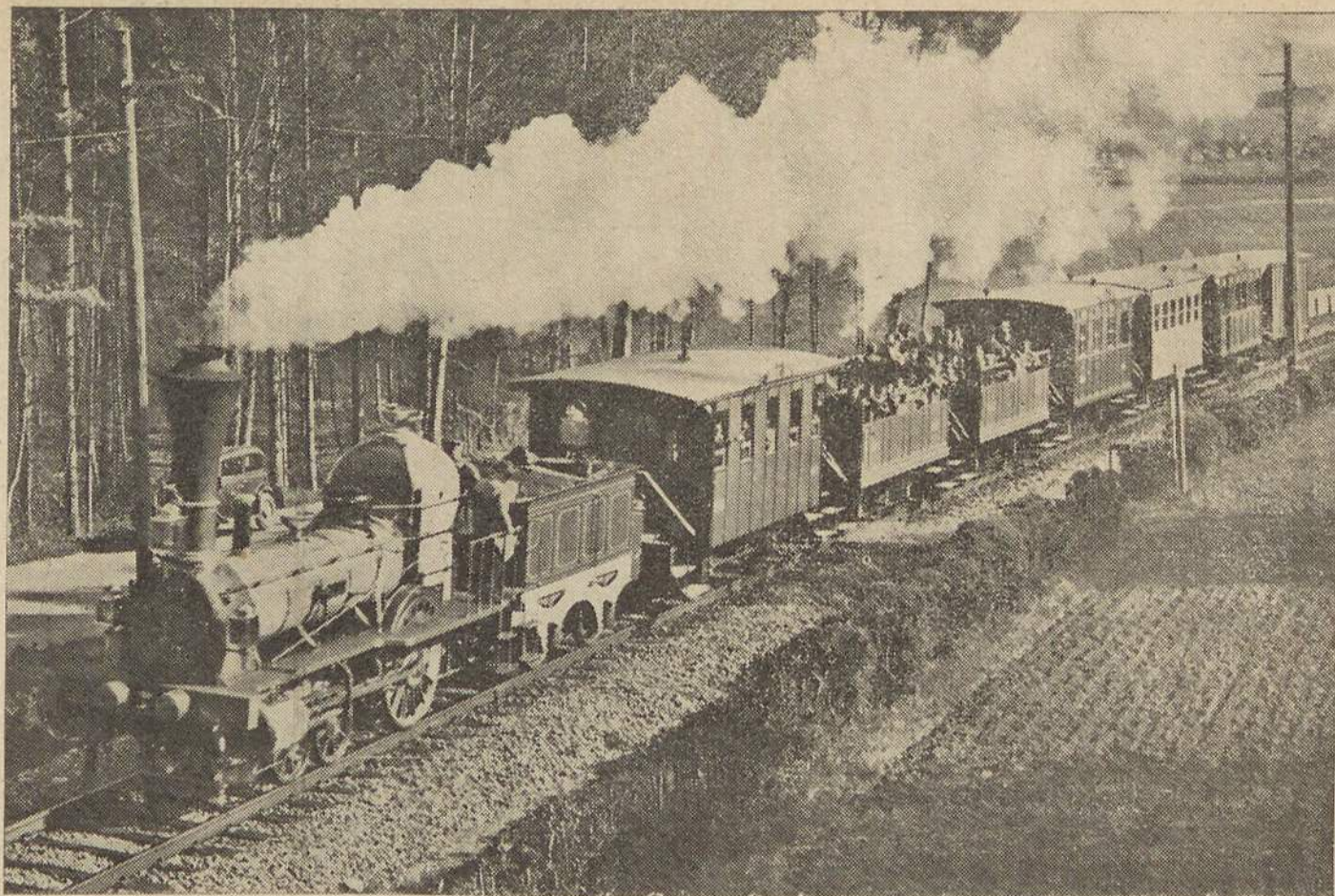
## O Número de Natal

*Quando o nosso último número estava já na máquina chegaram-nos dezenas de artigos destinados ao número do Natal.*

*Sinceramente lamentamos o facto, que nos inibiu de publicar a colaboração recebida e que, pouco a pouco, vamos inserir nas nossas páginas.*

*Este facto é mais uma demonstração do interesse que os nossos assinantes têm pelo «Boletim da C. P.», facto que nos leva a dirigir-lhes os nossos agradecimentos, com o pedido de não esquecerem a nossa revista, enviando-lhe com regularidade a sua colaboração literária ou artística.*





No centenário dos Caminhos de Ferro Suíços, fez-se a reconstituição de um comboio de há um século, que constituiu uma das atracções das festas comemorativas

## CINEMA PARA FERROVIARIOS

# VIAGENS NA SUÍÇA

**C**OM este título, realizou o Serviço de Publicidade dos Caminhos de Ferro Federais Suíços um excelente documentário a cores, da excursão dos ferroviários portugueses àquele país, no verão de 1950.

Desde a chegada à estação de Berne à recepção na Legação de Portugal; da ascensão ao Rigo-Kulm ao passeio no Lago dos Quatro Cantões; da estadia em Interlaken à subida ao First; das horas passadas em Brigue, estação situada junto do célebre túnel do Simplon, à deliciosa estância de Rochers de Naye, tudo desfilou no interessantíssimo filme que, além de realizado obsequiosamente pelos Caminhos de Ferro Federais, representa mais uma gentileza dos ferroviários suíços.

A sessão teve lugar na Casa das Beiras, com a assistência do Secretário Geral da Companhia, Eng. Branco Cabral, Subdirector Geral Eng. Pereira Barata e muitos outros funcionários superiores, tendo ainda assistido, além de elevado número de ferro-

viários, grande parte dos excursionistas que foram à Suíça.

Do programa figuravam os filmes «Desporto Branco», «Conheça Zurich», «Vida Popular na Suíça» e «Cidades Suíças», gentilmente cedidos pelo Centro Nacional Suíço de Turismo.

Os filmes exibidos foram muito apreciados pela assistência, que elogiou francamente a magnífica excursão, tendo ensejo de recordar os dias agradáveis passados na Suíça. Teve particular interesse o lindíssimo filme «Viagens na Suíça, documentário cheio de arte e beleza, que constitui uma afirmação dos laços de amizade dos ferroviários dos dois países.

Aos Caminhos de Ferro Federais e, em especial ao Serviço de Publicidade, superiormente dirigido pelo Dr. Oskar Kihm, envia o «Boletim da C. P.» as suas felicitações pela qualidade do filme «Viagens na Suíça», aproveitando a oportunidade para, mais uma vez, lhe testemunhar os seus agradecimentos pelas gentilezas recebidas.





Um aspecto da Serra da Estrêla

## CONHEÇA A SUA TERRA

# FOLGOSINHO

P o r   A N T Ó N I O   M O N T Ê S  
Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade

**T**ERRA de fragas e pastores, com casas de granito a emoldurarem vielas sombrias e as naves em volta a encherem de brancura a paisagem grandiosa, Folgoso é uma das terras mais altas de Portugal.

Se outros méritos não tivesse a vila serrana que, nas abas da serra da Estrêla, vive em rusticidade impressionante, bastaria o facto da tradição a considerar berço de Viriato, para que nos ocupássemos do burgo velhinho.

De fundação antiquíssima, recebeu foral de D. Sancho I, depois confirmado por D. Afonso II, tendo recebido foral novo do Rei Venturoso, no alvorecer do século dezasseis.

Terra curiosa, da qual foram donatários os Duques de Lafões, vêm-lhe de longe o hábito, raro nos tempos que correm, de

cada chefe de família poder usufruir determinada porção de terra, até à altura das colheitas.

A Junta de Freguesia dispõe para esse fim de muitos hectares de terreno, distribuindo-os em cada ano pelos pretendentes, sem o menor protesto, e por isso se chama «as sortes», ao antiquíssimo sistema de exploração agrária.

Estância de altitude, cercada de passeios lindíssimos, lembra ninho de águias feito para a contemplação de vastos panoramas, não lhe faltando um castelo lendário, que é o seu melhor miradoiro.

Do alto do monte onde está a capelinha de Santiago, avista-se a terra morena, séria e forte, com as lajes cruas a cobrirem as ruas, por onde sopra o ar saudável das montanhas nevadas, e, a meio, como homenagem comovedora da aldeia pobre, o largo de José



Fernandes, soldado de Folgoso na Grande Guerra.

Em volta, trepam estradas novas pelas lombas da serra, para que os amantes da Natureza conheçam seus encantos, e, quando o frio e a tempestade apertam, a gente de Folgoso oferece-lhes casas de abrigo, com a portuguesíssima lareira, acolhedora e reconfortante.

Talvez por isso, numa festa ali realizada há anos, um rancho de ceifeiros cantou com o melhor entusiasmo, os versos singelos, que traduzem hospitalidade e nacionalismo:

*«Já temos casas-abrigos  
Para a gente se abrigar.  
Vivam os nossos amigos  
Viva o Doutor Salazar.»*

Urzes arroxeadas e giestas selvagens bordam caminhos alcantilados, por onde dá gosto peregrinar nos dias primaveris, só para saborear o perfume rústico duma terriinha curiosa que a novecentos metros de altitude, parece embriagada com a paisagem deslumbrante das Beiras!

Ao entardecer, quando o fumo se evola das chaminés campesinhas, os gados fazem ouvir o chocalhar melancólico e nos sinos das igrejas caem demoradamente as Ave-Marias, quadro de grandeza impressionante.

As águas cantam pelas encostas, as fontes murmuram docemente, e ao longe ouvem-se as canções dolentes dos pastores, acompanhadas pelas vozes maviosas das moças, que, além de bonitas, têm rouxinóis na garganta.

Acende-se a lareira, contam-se lendas, e a vida castiça da aldeia desenrola-se pela noite adiante. Recordam-se as noites frias de Dezembro, em que os lobos uivam nos fragões nevados e descem ao burgo, donde são espantados pela fogueira armada no adro da capela.

Depois cantam-se as «Janeiras», e, pelo entrudo, búzios e cornetas atroam a solidão da montanha, que, de noite, de grande que é, mete medo...

Não tarda a quadra santa, em que se ouvem as ladaínhas dos pastores, e logo o

côro doloroso dos «encomendadores de almas» a anunciar a Páscoa.

Surge a Primavera a cantar pelos montes, alegre e feiticeira. Os pastores retomam os pífaros. Há festas de igreja. Quando Deus quer joga-se a péla, e à tardinha começam os bailaricos.

O Santo António, sempre casamenteiro, convida ao namoro. Vêm as fogueiras de S. João, e pelo S. Pedro, ajustam-se os pastores para as colheitas. Com as vindimas, a terra enche-se de alegria. Prova-se o vinho novo, bebe-se à larga. Há danças e despiques, pois, se para nada serve o vinho, para que se há-de beber?...

A 8 de Setembro é a festa à Senhora da Sardaça, ermidinha no alto dum cerro, onde se venera uma imagem de pedra, vestida de seda e oiro.

Diz o povo que há séculos uma praga de gafanhotos devastou as culturas da serra, morrendo à míngua gados e pastores. A praga andava pelo ar, saltitando aqui e além, até que um dia poisou no outeiro onde a Senhora da Sardaça tem o seu altar.

No dia seguinte, a gente serrana encontrou os bicharocos mortos, e logo o milagre foi atribuído à Senhora da Sardaça, que, de então para cá, livrou a serra da Estrêla das pragas de gafanhotos...

É o dia grande da aldeia, o de 8 de Setembro, em que Nossa Senhora, sobre um trono de açucenas, abençoa os campos em volta. Descem da serra os pastores e as pastorinhas airoas. Ouve-se o foguetório. A flarmónica de Arcozêlo toca no arraial, e dança-se até de madrugada, em honra da padroeira.

As estrêlas multiplicam-se nessa noite sem par, e brilham de tal forma que no adro da igreja parece de dia. Então, o quadro, dum bucolismo enternecedor, merece ser cantado por Virgílio.

Os pastores, de calça de saragoça, polaina côm de pinhão e botas de cabedal branco, levam ao ombro a samarra avermelhada, guarneçada com galões negros. Na cabeça, o chapéu preto com borla, e nas mãos, a dar a nota pastoril, o pífaro de sabugueiro, camarada das serras e confidente de amores.

Depois de bailarem à farta, cantam ao



desafio com pastorinhas de saia de saragoça, onde os adornos amarelos lembram perpétuas campestres. Blusa branca bordada a côres, o avental de surrobeco fino enfeitado com tiras verdes, e na cabeça brilha o lenço amarelo, por debaixo do chapéu côm de pinhão com borlas pretas. Levam na mão o o adufe, feito de pele de borrêgo, para acompanhar canções dolentes, que as estrêlas, lá no alto, escutam curiosas.

Quem subir o Folgosinho a 8 de Setembro, fica extasiado com a alegria da festa, a coloração dos trajes, a graça dos cantares, o ineditismo das músicas e a simplicidade dum povo bom, que naquela noite recorda a vida da serra, a faina do campo e a brancura das neves.

Arrumada ao adro da igreja, a gente velha do lugarejo, fiel à tradição, toca nos pífaros a «ramualda dos pastores». Pouco a pouco, forma-se um friso lindíssimo, com formosas mulheres das redondezas, enquanto sobem ao ar girândolas de foguetes, que, ao estoirarem, lançam animais e bonecos, que bailam no espaço perante o pasmo dos campônios.

A certa altura, faz-se silêncio. A serra da

Estrêla parece aproximar-se. O que irá passar-se em Folgosinho?

É Maria Galante, que, com sua voz dulcíssima, vai cantar a «Canção da Pastora». Tôda a gente corre a ouvir os trinados da sua garganta de prata.

Bela e graciosa, fresca e sedutora, Maria Galante, melancólica como o luar daquela noite de Setembro, remata assim os seus cantares:

*«Tenho sêde de amor, dá-me água  
Não me dês pela panela,  
Dá-me pela tua bôca  
Que não tenho nojo dela...»*

Há lágrimas nos olhos. A Senhora da Sardaça já dorme. A lua ergueu-se, e faz branquejar a ermidinha de Santiago.

Noite alta, a gente humilde recolhe a casa, e ao som do pífaro e do adufe ouve-se ao longe um câro lento, mágico, bucólico, do qual se destaca a voz de Maria Galante, flôr de Folgosinho, que além de bonita, tem rouxinóis na garganta:

*«Dá-me pela tua bôca  
Que não tenho nojo dela...»*



SERRA DA ESTRÊLA — Nevão na floresta



# A próxima excursão do "Boletim da C. P." vai despertar enorme sucesso

A notícia que publicámos no nosso último número sobre a excursão do «Boletim da C. P.» a Espanha e às Ilhas Baleares, despertou o maior interesse nos nossos leitores.

Viajar não é ir aos países distantes, mas àqueles que tem interesse. Um país pode ficar muito longe do nosso, e possuir menos interesse do que outros que ficam ao pé da porta. É o caso presente.

Espanha é um museu, um museu riquíssimo onde a pintura, a escultura e a arquitectura têm copiosa representação. Espanha é, pode afirmar-se, uma das nações mais pitorescas do mundo, onde os trajes, as danças e os cantares constituem preciosas atracções turísticas. Espanha é, além disso, um país riquíssimo em paisagens, em colorido, não havendo vila ou cidade que não tenha um encanto especial.

A excursão que o «Boletim da C. P.» organizou para o mês de Junho do ano corrente, compreende o que há de mais belo e característico na nação amiga.

Sevilha, com a graça inconfundível da Andaluzia tem merecida reputação em todo o mundo; Madrid é a lindíssima capital, museu opulentíssimo onde se guardam os melhores tesouros; Montserrat é um dos mais belos mosteiros do mundo católico; Valência é a cidade das flores, importante porto de mar do Mediterrâneo, e Barcelona é o centro industrial de Espanha e também centro cultural de justo renome.

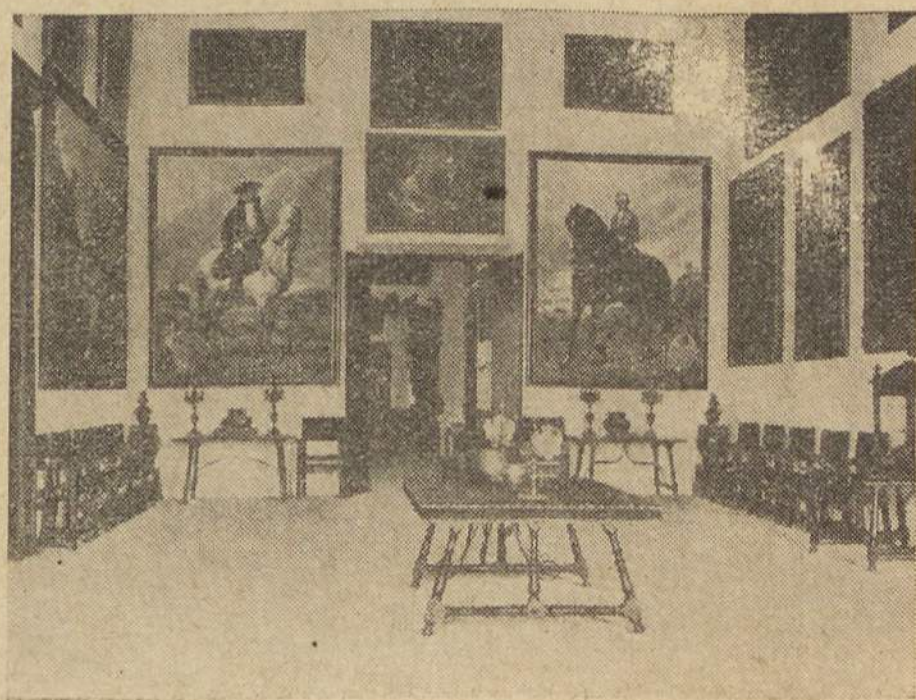
Como tudo isto não chegasse para deliciar os assinantes da nossa revista, foi incluída no programa da excursão, a visita às Ilhas Baleares, mundo novo que constitui um sonho de rara beleza.

deste ano despertou o maior interesse nos nossos leitores, interesse justificado pelo conjunto de curiosidades que oferece.

O preço da inscrição, que inclui todas as despesas desde a partida ao regresso à capital, é de Esc. 2.000\$00 (dois mil escudos) tornando-se indispensável a apresentação do passaporte e sendo a duração da excursão de quinze dias. O pagamento será feito em prestações mensais de Esc. 400\$00, conforme consta da circular a distribuir aos interessados.

Como a excursão tem lotação limitada a quarenta pessoas, devem os assinantes interessados dirigir-se ao Editor do «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa, que prestará todos os esclarecimentos.

A excursão deste ano será, sem sombra de dúvida, uma das mais interessantes que o «Boletim da C. P.» tem organizado, pois houve o cuidado de, a par do passeio, proporcionar aos viajantes um conjunto de visitas que lhes dará uma ideia completa das riquezas panorâmicas e monumentais da vizinha Espanha e das Ilhas Baleares.



PALMA DE MALLORCA — Interior do Palacio Morell



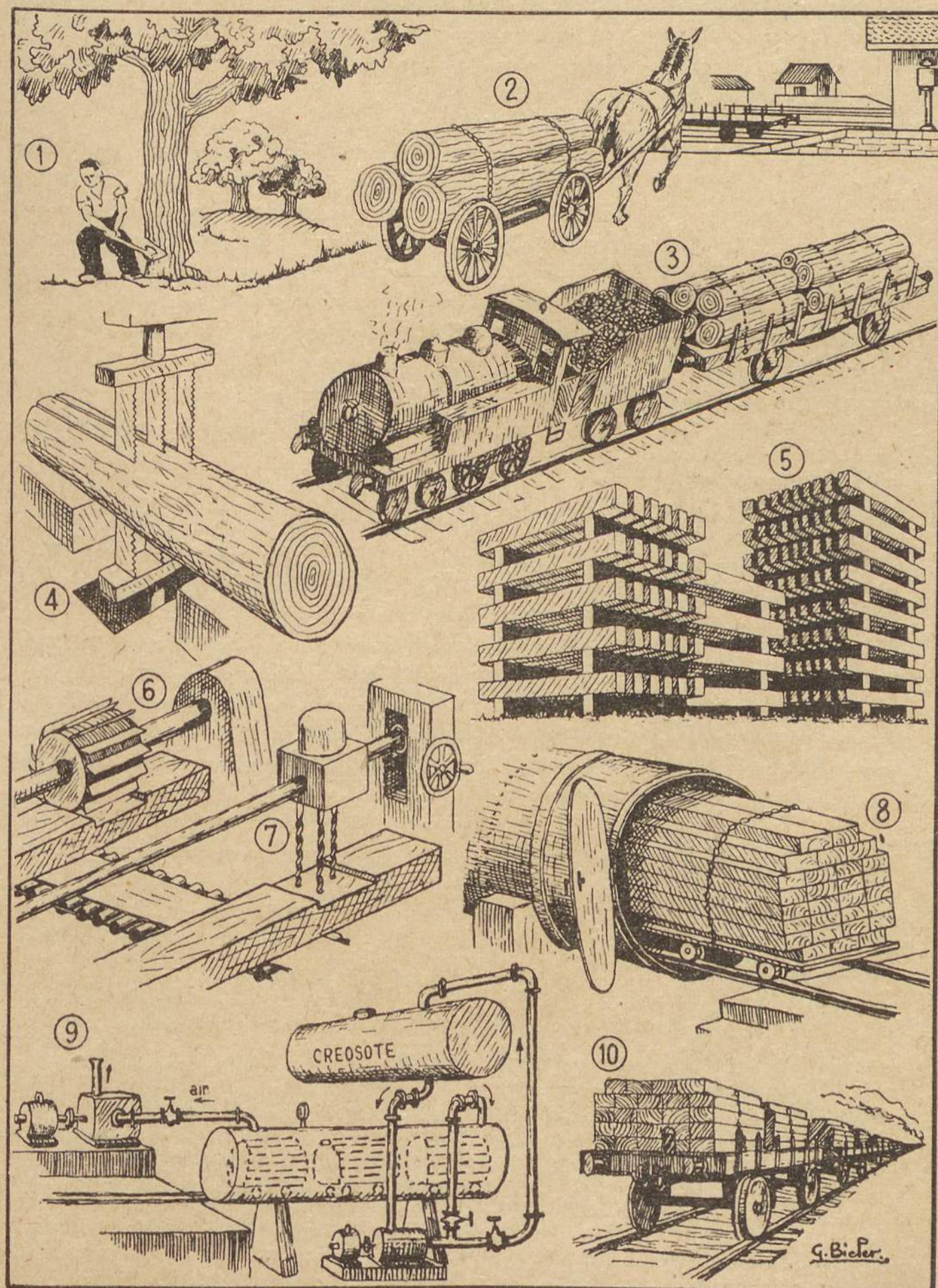
# O FABRICO DE TRAVESSAS

O Boletim dos Caminhos de Ferro Federais, revista dos ferroviários suíços, publicou no seu número de Outubro uma interessante página sobre o fabrico e preparação das travessas, destinadas às linhas férreas da Suíça. Porque as travessas de madeira sofrem preparação

idêntica em Portugal, julgamos de grande utilidade para os nossos leitores, a reprodução desta página ilustrada, que representa as seguintes fases do fabrico de travessas:

1—Corte de árvores; 2—Transporte para a estação; 3—Condução nos comboios; 4—Serração; 5—Secagem das travessas; 6—Sabotagem; 7—Furação; 8—Introdução na autoclave; 9—Creosotagem; 10—Expedição.

Ao Boletim dos C. F. F. com quem permutamos a nossa revista, endereçamos os nossos cumprimentos.





# CARTAS AO EDITOR

*Sr. Editor do «Boletim da C. P.»*

Tenho uma filha no segundo ano da Escola do Magistério Primário que, tendo de apresentar um trabalho de didáctica, pensou na apresentação de um artigo sobre a História dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Para isso, tem necessidade de saber, por ordem cronológica, os troços de caminhos de ferro inaugurados, assim como as estações de início e chegada, datas, pessoas que inauguraram, etc.

Com estes dados, minha filha ilustrará um conto sobre a história dos caminhos de ferro, que além do fim a que se destina terá também grande valor para a propaganda ferroviária.

Para esse fim, tem andado a ler a revista «Boletim da C. P.», mas como isso não é suficiente visto faltarem muitos dados, lembrei-me de recorrer a V. para lhe pedir o especial favor, caso fosse possível, de m'os fornecer, o que muito agradeço, pois estou convencido que em parte alguma poderei encontrar apontamentos tão completos sobre a história ferroviária, como no «Boletim da C. P.».

De V.

Viseu, 10/11/950.

(a) José Ferreira dos Santos  
Conductor de 1.<sup>a</sup>, 18794. V.V.

N. da R. — O assinante pode encontrar os elementos que deseja na conferência efectuada em 1929 pelo Sr. Engenheiro José Vaz Cintra, e publicada no «Boletim da C. P.» n.<sup>os</sup> 3, 4, 5 e 6, respectivamente de Setembro, Outubro, Novembro e Dezembro de 1929.

Se esses elementos ainda não forem suficientes ao fim em vista, indique concretamente quais os que deseja a fim de lhe serem enviados.

///

Lisboa, 24-11-950.

*Sr. Editor do «Boletim da C. P.»*

Junto envio a V. um estudo ou apontamento do monumento a Manuel Fernandes Tomaz, feito na Figueira da Foz, quando ali estive de passagem. É possível que não esteja muito perfeito, mas como atrás disse, trata-se de um apontamento.

Iniciei há pouco a prática de desenho artístico, de que tenho sempre gostado.

Junto envio também um conto para o número de Natal; não deve ir muito perfeito, porque, com V. sabe, na primeira vez que se escreve, há sempre falhas. Peço respeitosamente a V. para fazer as emendas que julgar convenientes, caso considere que merece ser publicado.

De V.

(a) João Mendes da Conceição  
Carregador n.<sup>o</sup> 17724 — Lisboa R.

N. da R. — Quanto ao desenho a lápis, da estátua de Manoel Fernandes Tomaz, é o mesmo publicado no presente número, parecendo-nos de louvar o facto do agente se ter iniciado na prática de desenho artístico.

Sobre o Conto do Natal, lamentamos não o poder publicar não só por ter chegado tarde, mas por o original re-

cebido anteriormente ser mais que suficiente para os números de Dezembro e Janeiro.

Com agradecimentos pela colaboração enviada, fazemos votos para que o assinante José Mendes da Conceição continue a manter gosto pelas artes e pelas letras.

///

Pampilhosa, 29/11/950.

*Sr. Editor do «Boletim da C. P.»*

Tendo sido submetido, no mês de Março de 1949, a três intervenções cirúrgicas no Hospital Geral de Santo António, do Porto, onde estive quatro meses internado, venho por este meio agradecer, muito reconhecidamente, às digníssimas entidades superiores a forma como atenderam o meu pedido de internamento naquele Hospital por conta da Companhia, assim como o donativo que me foi dado para a compra duma cinta medicinal.

Aos Ex.<sup>mos</sup> Senhores Drs. Araújo Teixeira e Eduardo Gama, assim como aos assistentes Ex.<sup>mos</sup> Srs. Drs. Angelo Soares e Carlos Jorge, que me operaram, manifesto o meu profundo reconhecimento pelo êxito das operações e pelas atenções e carinhos que dispensaram, que vai também para todo o pessoal da minha enfermaria e para todos os camaradas que se interessaram pelo meu estado de saúde.

De V.

(a) Albino Correia Louro

Agulheiro de 2.<sup>a</sup> na estação da Guarda,  
presentemente guarda na estação de Pampilhosa

///

*Sr. Editor do «Boletim da C. P.»*

Sou guarda freios de 2.<sup>a</sup> classe da antiga linha do Vale do Vouga, reformado pela C. P.

No dia 8 de Outubro p. p. fui receber a minha pensão de reforma, na estação de Mourisca do Vouga,

Como me apresentasse a receber, quando já estavam agentes de diversos serviços, o chefe da estação, que é um factor de 2.<sup>a</sup> classe, perguntou-me se eu não conhecia os regulamentos da Companhia.

Depois de receber, fui informado que tinha sido autoado pelo chefe, ignorando o motivo porquê, assim como as testemunhas que indicou.

Isto será justo ou representará ódio dos ferroviários do Vale do Vouga?

Ele pode fazer isso?

(a) Américo Fernandes de Castro  
Guarda-freio de 2.<sup>a</sup> classe reformado

Mourisca do Vouga, 25/10 950.

N. da R. — O auto foi levantado contra o reformado que nos dirigiu esta carta, por virtude de ter ameaçado o agente que exercia as funções de chefe de estação, pelo simples facto de lhe ter sido observado se desconhecia as horas destinadas ao pagamento do pessoal, visto ter chegado tarde. Nestas condições e segundo o preceituado pela Instrução n.<sup>o</sup> 2.519 o delinquente infringiu o art. 379.<sup>o</sup> do Código Penal.





# O CINEMA NASCEU ...NO COMBOIO!

---

## FANTASIAS DUM FERROVIÁRIO

**Q**UEM vai ao cinema, mal sabe como nasceu a nova arte, que tanto tem apaixonado o mundo. O que nem todos sabem — nem os ferroviários o conhecem — é que o cinema nasceu no comboio, o que constitui mais uma vitória para um dos meios de transporte, que mais assinalados serviços tem prestado à Humanidade.

Um dia, um personagem desconhecido chegou a uma estação de caminho de ferro e quando viu saltar duma carruagem um grupo de raparigas graciosas, manobrou uma maquineta, perante a admiração do pessoal da estação...

O comboio partiu, as raparigas desapareceram, o operador não mais foi visto, mas o que é certo é que, de então para cá, o cinema ficou com o seu nome ligado ao caminho de ferro.

As pontes, as linhas, os vagões, as locomo-

tivas, os túneis, as trincheiras, as oficinas, as estações e até os descarrilamentos, constituem assuntos excelentes para fazer cinema, não tendo conto os profissionais que utilizaram os caminhos de ferro para distrair o público de todo o mundo.

As grandes figuras do cinema europeu e



Diana Durbin numa cena do filme «A dama do comboio»

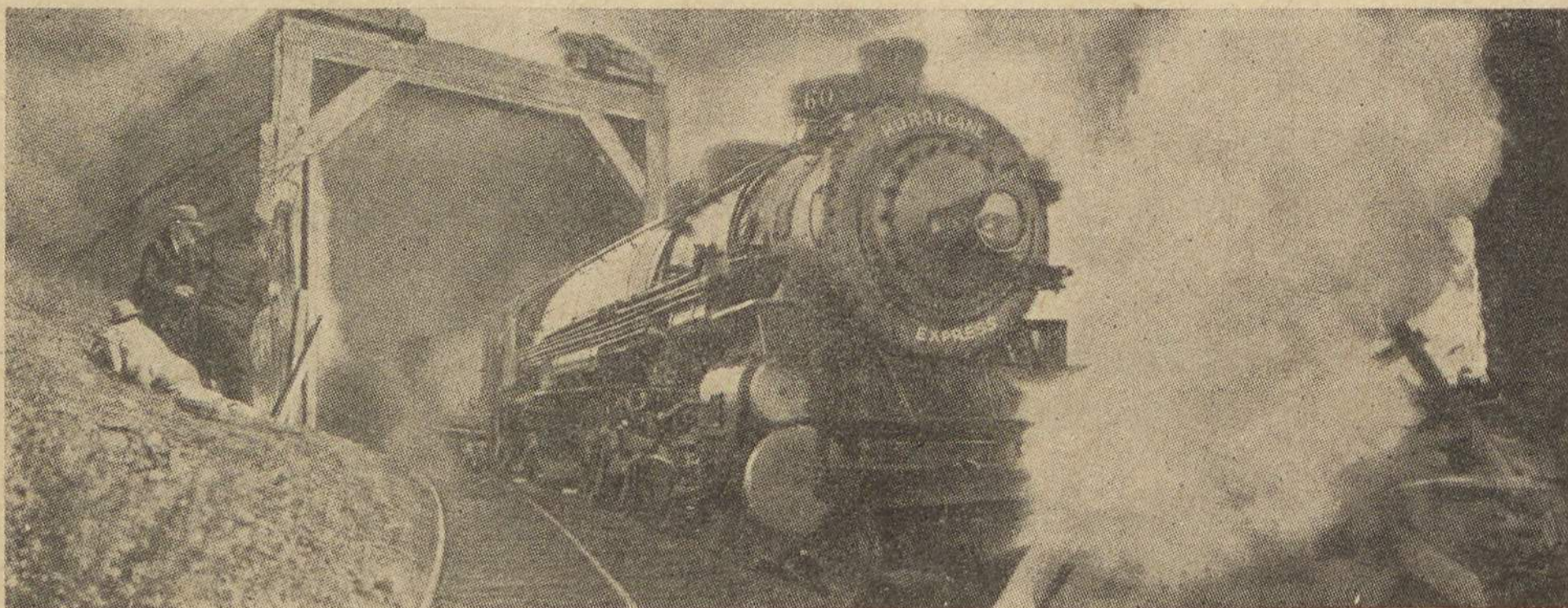


americano, viajaram durante longos anos de comboio, e apesar de se terem inventado no nosso século, meios de transporte mais velozes, sabe-se que muitos autores de cinema continuam a utilizar o caminho de ferro para as suas viagens de recreio. E quando não viajam, conhecem as estações, as locomotivas, as carruagens, tantas são as vezes que vão despedir-se de pessoas amigas que, apesar de tudo, se mantiveram fiéis ao caminho de ferro.

Os comboios, como o público diz vulgarmente, constituem um assunto encantador para filmagens, e a melhor prova está no elevado número de filmes que têm o caminho de ferro

cia, a deitar fumo de tal forma, a correr tão desabridamente, que o público das primeiras filas se levantou, apavorado, pois teve a impressão duma grande catástrofe. Na saída inesperada, houve encontrões, sustos, gritos, desmaios e correrias ...

Quando a Alemanha, há muitos anos, realizou «A besta de aço», filme biográfico-histórico onde se demonstrava que a locomotiva de William Hedley foi a que inspirou Stephenson a realizar a definitiva, houve necessidade de estudar a fundo uma grande estação de caminho de ferro, onde existia um importante depósito de máquinas.



Um momento impressionante de um filme de episódios

como cenário, podendo afirmar-se que nos filmes mais sugestivos, aparece sempre um comboio!

O público, no fundo, adora as grandes comições, os espectáculos que o façam vibrar, as sensações de perigo, e deve estar aqui a razão porque, ainda há poucos anos, viamos constantemente no cinema, choques, desastres e descarrilamentos de comboios, acidentes fantásticos preparados nos estúdios, que tinham a particular virtude de parecerem verdadeiros!

Contaram-nos um dia que, aqui há anos, num grande filme americano, apareceu uma locomotiva gigantesca, a silvar com tal violên-

Os cineastas empregam as locomotivas, as oficinas, os fogueiros, os maquinistas, e assim passou o caminho de ferro a ser utilizado no cinema, como peça de fundamental interesse.

Mais tarde, Alfred Hitchcock, manda construir dentro do estúdio, uma carruagem, e assim realiza o filme que se chamou «Alarme no expresso», e anos depois o mesmo realizador utiliza o comboio para o filme «A sombra duma dúvida».

Então, a eterna criança que é o que o público, começa a delirar, a comover-se, a impressionar-se com os filmes que mostram





Ingrid Bergman e Warner Baxter numa cena de «Os quatro filhos de Adão»

comboios, e assim aparecem «O Expresso Azul», «O comboio dos suicidas», «O Expresso de Shanghai», «Homens de ferro», e até aquele filme francês que ficou célebre e se chamou «A batalha do Rail».

Dos filmes realizados, merece especial referência a película «Rainha Vitória», ou seja a reconstituição do primeiro comboio que circulou em Inglaterra, em 1840. O mesmo podemos dizer de «Dumbo», filme extraordinário imaginado por Walt Disney, no qual aparece um comboio que fala, ri, fuma, soluça e estremece, dentro dos mais originais e arrojados enquadramentos que se têm visto no cinema.

No filme «O jovem Edison», criado por



Uma cena do filme «O Escândalo», do realizador espanhol José Luís Sáenz

Mickey Rooney, o comboio adquire grande importância, e na produção cômica que apareceu com o nome «Os Irmãos Marx no Oeste», o sucesso foi tão grande, que ficou célebre a frase «Madeira, mais madeira...».

Ainda há pouco vimos em Lisboa, os filmes realizados quando do primeiro centenário dos caminhos de ferro espanhóis. No programa figurava o filme humorístico «O comboio», no qual apareciam uns passageiros que, para



Robert Taylor, no filme «A ponte de Waterloo»

amenizar a viagem, tocavam vários instrumentos que, por coincidência, se assemelhavam à chaminé da locomotiva, dos fios do telégrafo e aos foles de ligação das carruagens. E apareceu também a reconstituição do primeiro comboio que circulou entre Barcelona e Mataró, naquele dia festivo de 28 de Outubro de 1848, documentário excelente que tem pontos de contacto com os filmes «Escândalo» e «Ma-



riona Rebull", do realizador espanhol Sáenz de Herédia.

Com o tema "O cinema nasceu... no comboio!" poderíamos encher muitas páginas do "Boletim da C. P.", não tendo conta os episódios passados em volta do caminho de ferro, elemento preciosíssimo do cinema mundial. Pelos comboios de todo o mundo têm passado centenas e centenas de actores, que encontraram no caminho de ferro os temas da sua paixão. Músicos, cantores, cómicos, "estrelas" de todas as constelações executaram alguns dos seus melhores filmes, com ambientes ferroviários, como sucedeu com o famoso barítono da ópera italiana Gino Vechi — que cantou uma das suas mais belas canções no filme "A culpa foi do comboio".

Para terminar, recordemos os momentos emocionantes da viagem de Danielle Darrieux no filme francês "Regresso da Aurora", em que a notável actriz representa o papel da mulher dum chefe de estação, que fica deslumbrada com a passagem dos comboios de luxo, pressentindo que será um deles que a levará à grande aventura.

O cinema nacional, também já aproveitou o caminho de ferro para os seus filmes, como sucedeu com "O grande Elias", que tem parte da sua acção junto do apeadeiro de Meleças, enquadrado na paisagem poética da fascinante Sintra.

Como vêm os nossos leitores, existem razões para podermos afirmar que "O cinema nasceu... no comboio!"



Mickey Rooney no papel de Edison, quando garoto, imprimindo o jornal que vendia no próprio comboio



# UMA EXPOSIÇÃO DE ASSUNTOS FERROVIÁRIOS

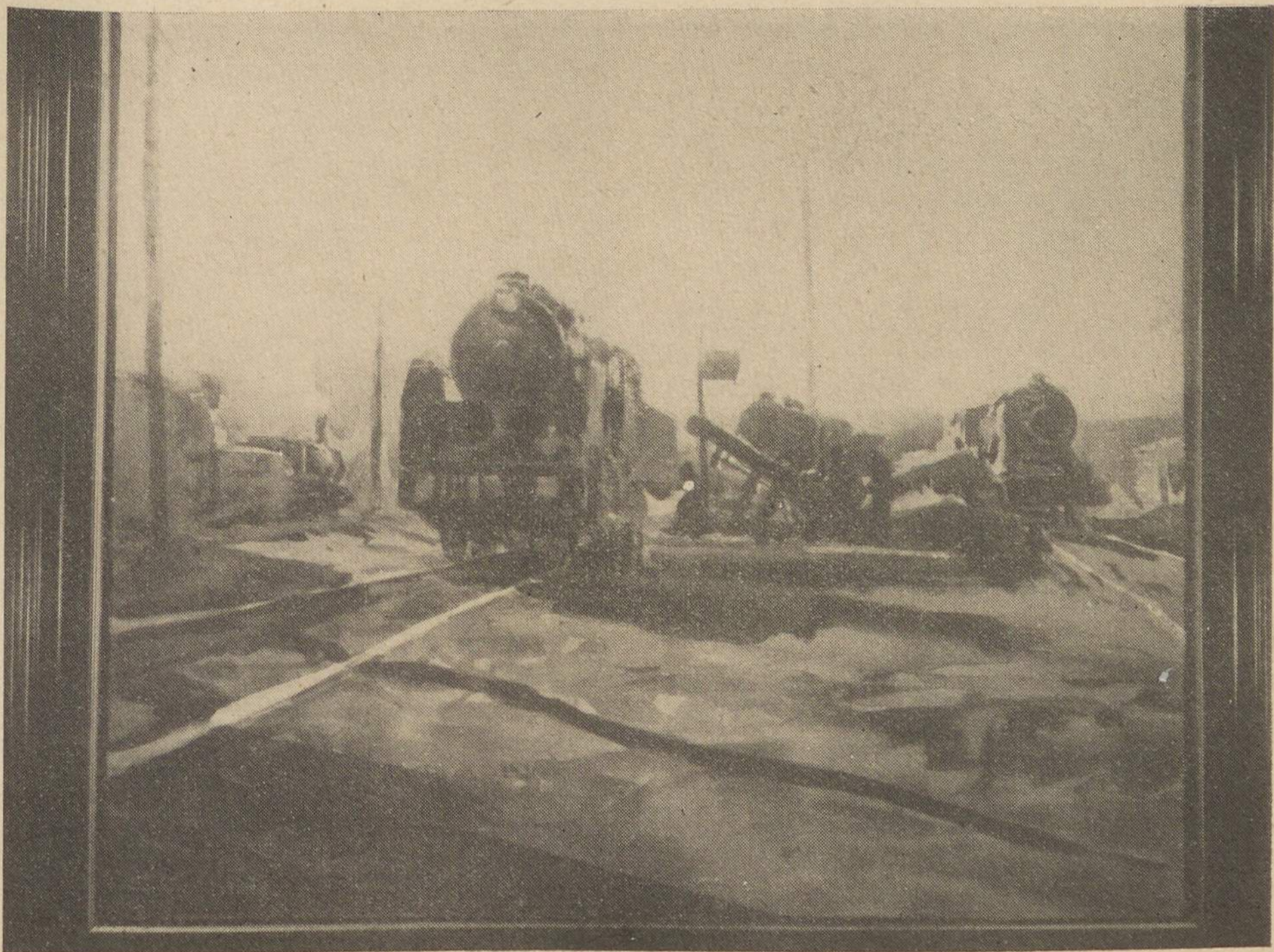
COMO já informámos, a revista *Trenes*, magnífica publicação da *Renfe*, organizou recentemente, em Madrid, uma interessante exposição de aguarelas, na qual figuravam sòmente assuntos ferroviários.

Dissémos, então, que há muito que o «Boletim da C. P.» pensa organizar uma exposição deste género, podendo hoje informar os nossos leitores que a mesma se realizará no próximo outono, contando, para isso, com variada e valiosa colaboração.

Podemos assegurar que a iniciativa despertará o maior interesse, não só no meio artístico, mas no público da capital, dada a categoria das produções que vão reunir-se

e nas quais, repetimos, serão apenas tratados assuntos ferroviários.

O «Boletim da C. P.» pensa aproveitar a oportunidade para fazer figurar no certame algumas aguarelas riquíssimas, existentes nos museus e nas galerias particulares, como a que hoje reproduzimos, e que é assinada por Ceferino Olive, distinto pintor catalão, um dos nomes que figuraram na «Exposição de Assuntos Ferroviários», realizada em Madrid no mês de Outubro. Intitula-se «Maniobras» e pertence ao nosso assinante Eng.º António Branco Cabral, Secretário Geral da Companhia, a quem ficamos devendo a gentileza de permitir a sua reprodução no «Boletim da C. P.».



MANIOBRAS

Aguarela de Ceferino Olive



# A todo o Pessoal

A secção do «Boletim da C. P.», intitulada «Pessoal», é, ao que nos dizem, das mais apreciadas.

O elevado número de ferroviários não nos permite publicar os nomes de todos os agentes nomeados, transferidos, reformados ou falecidos, no mês seguinte àquele em que se deu o movimento. O mesmo sucede com os agentes que completaram quarenta anos de serviço e ainda com os que praticam actos dignos de louvor, do que pedimos desculpa.

Como sabem, os nomes destes últimos, são sempre acompanhados de fotografias, mas como ultimamente os agentes não as enviam aos serviços onde pertencem, não pode o «Boletim da C. P.», fazer lhes referência, pois não fazia sentido que nas páginas do «Pessoal» aparecessem agentes com fotografia e outros sem ela.

Isto serve para dizer que, de futuro, só serão publicados nas secções respectivas os nomes dos agentes que vierem acompanhados das respectivas fotografias.

## «Notre Métier»

A revista ilustrada *Notre Métier* dos ferroviários franceses, é uma das melhores da especialidade, dada a sua esplêndida organização e interesse pelos problemas de transporte.

Profusamente ilustrada, publica-se semanalmente, constituindo um repositório da vida ferroviária internacional.

A revista *Notre Métier* estabeleceu assinaturas especiais para os ferroviários portugueses interessados na publicação, ao preço de 90 escudos por ano.

Os pedidos de assinatura podem ser dirigidos à revista *Notre Métier*, Rua de Milan, 11 — Paris (9.º).

# Os nossos colaboradores

O «Boletim da C. P.» publica hoje o apontamento a lápis da autoria do assinante



João Mendes da Conceição, carregador em Lisboa-R.

Representa a estátua de Manuel Fernandes Tomaz, da Figueira da Foz, e mostra a vocação do autor, que nos disse, em carta, ter iniciado há pouco a prática de desenho artístico. Os nossos agradecimentos.

## AGRADECIMENTO

A família do Chefe de 3.ª classe José d'Oliveira, vítima de um desastre na Estação do Entroncamento, em 4 de Outubro p. p. na impossibilidade de fazer pessoalmente os seus agradecimentos a todas as pessoas que se dignaram acompanhá-lo à sua última morada, manifesta-lhes, por este meio, o seu grande reconhecimento.



# Caridade

P o r R A Ú L J O S É V I E G A S

Inspector Técnico de 1.ª classe do Serviço de Telecomunicações e Sinalização da Divisão de Exploração

**E**STAVAMOS em véspera de Natal, e quando me dirigia para casa, quase oculta pelo tronco de uma árvore, vi abrigando-se do frio e da chuva uma pobre criança de rosto pálido e com denunciador aspecto de fome e desalento.

Depois de entrar em casa, fui à janela atraído por uma curiosidade sentimental, pus-me a observar aquele quadro.

A criancita lá estava, esperando que a passagem da chuva lhe permitisse abandonar por momentos o improvisado abrigo para implorar uma esmolita.

Só quem, como eu, estivesse a observar, poderia avaliar de que diversidade de corações a humanidade é formada.

De entre os interpelados, uns, não ligavam a menor importância; outros, afastavam-na com desdém, mas felizmente uma percentagem embora pequena, não resistiam em deixar de atender à suplica da pobrezita. Os seus olhitos pretos e cintilantes incitavam, de facto, a sensibilizar as pessoas a quem se dirigia.

Enquanto os pingos de chuva trespassavam os seus andrajos, e lhe humedeciam os cabelos, os pèzitos geladinhos chapinhavam na lama para recolher a esmolita que lhe mitigaria a fome.

Toda aquela desventura e miséria impressionou-me tanto que me obrigou a recriminar a mãe, que no meu pensar, deveria ser muito má, pois autorizava ou mesmo obrigava aquela inocente a expôr-se aos rigores do tempo, sujeitando-a a uma doença que a levaria à morte. De resto enganava-me completamente, a infelicidade da pequena era dupla: A mãe era cega e o pai paralítico, era a razão porque a pequenita pedia uma esmola para não morrer de fome.

Abri a janela e chamei-a, mas motivado ao vento e à distância, não me ouvia.

Saí e quando atravessava a rua para ir ter com ela, fui abordado por um homem a esmolar com o chapéu na mão. Deixava impulsionar pelo vento os seus cabelos brancos, e ao mesmo tempo que mostrava uma das pernas com volumosas chagas, pedia-me que lhe desse alguma «coisinha» pela saúde dos meus: mas mal tinha acabado de satisfazer o pedido daquele homem, fui acercado por um petiz que trazia uma porção de almanaques e me pedia insistentemente que lhe comprasse um, porque, dizia ele — o pai batia-lhe com uma chibata se ele não vendesse a quantidade estipulada que perfizesse «cinco tostões» e naquele dia só tinha conseguido vender quantidade relativa a dois.

Patifes! disse para comigo, e o pai provavelmente em casa a sovar a mãe que o sustentaria e por cima castigava o garoto se o seu miserável negócio lhe não corresse bem muito embora diligenciasse. — Confesso que o pobre garoto me comoveu com a sua leal e franca confissão, e alegrei-o metendo-lhe no bolso duas moedas de cobre e ele lá se foi mais encorajado e satisfeito.

Continuando a atravessar a rua para falar à pequenita, logo que cheguei ao passeio dirigiu-se-me uma mulher vestida de luto encobrindo o rosto e conduzindo pela mão uma criança loura. Essa mulher disse-me em breves palavras a história da sua existência, desde os dias felizes com o marido até àquele em que nos braços ele lhe sucumbira legando-lhe apenas aquele filhinho de 3 anos, e a amargura de saudade e viuvez. Tinha vergonha de pedir, mas via-se doente e sem trabalho, por isso implorava qualquer lenitivo ainda pequeno que fosse, que



a auxiliasse no sustento do seu filhinho. Auxiliando-a com o que pude, apressei-me e com um acêno chamei a criança que tanto me prendera a atenção e que ainda ali se conservava procurando expôr-se a uns furtivos e provisórios raios de sol de molde a secar o seu fatito miserável. Logo que se aproximou de mim, indaguei a razão porque a obrigavam a pedir, e então foi quando me disse que sua mãe era cega e o pai paralítico.

Santo Deus, desgraça triplicada, os pais quererem trabalhar e não poderem e a pobre pequenita, doentinha e cadavérica, arrastando-se naquela miséria, para não dizer naquela vida, se vida se lhe poderia chamar; pois naquela desgraça, pedindo esmola ou um pedaço de pão duro porque tinha fome. Eram as suas brôas...

Depois de lhe ter dado uma esmola que os meus haveres permitiam, retirei-me fazendo por me esquecer tão grande sofrimento e miséria, na maioria das vezes percursores do crime e da prostituição e quase sempre com seu termo no degredo ou em vida de remorso, embora sem culpa própria.

Parecia que todos aqueles desgraçados estavam combinados para junto de mim desabafarem as suas mágoas e desgraças, e já trespassado de tanta agonia e quando vol-

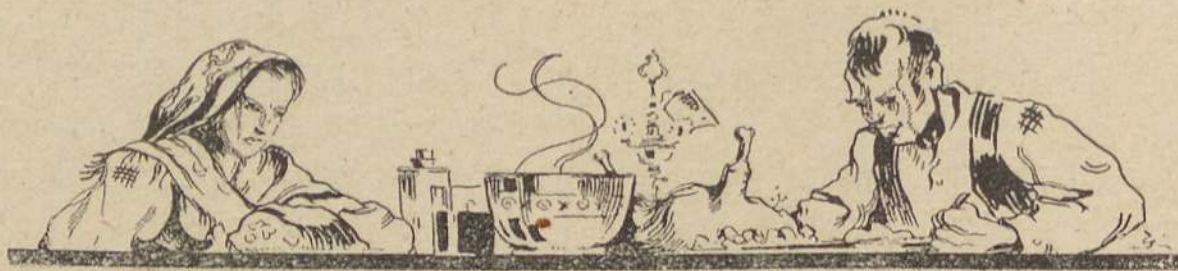
tava para casa ouvi uns acordes de um piano e de uma garganta feminina que assim expandia no seio da família alegria e prazer.

Passei por uma pastelaria que estava cheia de fregueses, que, numa sofreguidão febril, compravam dúzias e dúzias de brôas e pastéis. Tanta gente sorrindo, divertindo-se satisfeitos e outra chorando no desespero da necessidade!

Tanta gente a gastar mal gasto, sem se lembrar de suavizar a miséria de tanto desprotegido da sorte dando uma esmola embora diminuta, o suficiente para comprar um bocado de pão. Tanta gente gastando à larga e tanta sem possuir um simples cobertor com que se furem ao frio. Tantos fazendo espirais de fumo de charutos e outros terem de apanhar as pontas desprezadas pelo chão! Mas lá estava ainda a pequenita que me dissera que as únicas brôas que gostava de ter era pão para levar aos seus pais e certamente que este pensar tinham os outros desventurados que me abordaram.

Toda esta desigualdade é filha da falta de coração e caridade.

No bulício de boas festas ou nos sorrisos de uma alegria escutem sempre o que no coração existe de mais nobre, puro e Santo: a Caridade. — «Os que podem aos que precisam».





# PERGUNTAS E RESPOSTAS

## I — Divisão Comercial

**Pergunta n.º 35** — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Pequena velocidade de Beja para Montijo, um vagão com 22 porcos e 39 bácoros vivos.

Carga e descarga pelos Donos.

Distância 150 km.

Tarifa Especial n.º 1, tabela 2

Preço . . . . .	480\$00
Excedente, tabela 2-A, $6\$00 \times 3$ . . . . .	18\$00
Manutenção . . . . .	20\$00
Registo . . . . .	3\$00
Aviso de chegada . . . . .	5\$00
Desinfecção . . . . .	30\$00
	<hr/> 556\$00

**Resposta** — Segundo os preços aplicáveis na data em que o consulente apresentou a consulta, está certa a taxa.

Segue discriminação como corresponde ao abrigo do Aviso ao Público B n.º 89, presentemente em vigor:

Distância 150 km.

Preço $2\$60 \times 150$ . . . . .	=	390\$00
» (excedente) $\$01,6 \times 150 \times 3$ . . . . .	=	7\$20
Manutenção (evoluções e manobras). . . . .		20\$00
Registo . . . . .		3\$00
Aviso de chegada . . . . .		5\$00
	Soma . . . . .	<hr/> 425\$20
Desinfecção . . . . .		30\$00
	Total a cobrar . . . . .	<hr/> 455\$20

///

**Pergunta n.º 36** — Rogo dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Pequena velocidade de Leiria para Alcântara-Mar-Entposto, 3 mastros de madeira, com 3.500 kg. cada um e o comprimento de 13 metros.

Distância 168 km.

Tipo $(133\$60 + \frac{133\$60 \times 15}{100}) \times 10,5$ =	1.613\$22
$133\$60 \times 1,50$ . . . . .	= 200\$40
Evol. e manobras $4\$00 + 4\$00 \times 12$ =	96\$00
Registo . . . . .	3\$00
Aviso de chegada . . . . .	5\$00
Entrepasto $7\$50 \times 20$ . . . . .	= 150\$00
	<hr/> Total 2.067\$60

**Resposta** — O processo de taxa apresentado está errado:

Nota-se também ao consulente que não foi completo na apresentação da sua consulta por não ter indicado se seriam utilizados um ou mais vagões nem a carga de quem

ficavam as operações de carga e descarga. Segue discriminação como corresponde considerando a carga e descarga efectuadas pelo expedidor e consignatário e que seriam ocupados dois vagões:

Distância 168 km.

Tarifa Geral 10.500 kg.—2.ª cl. com o recargo de 15 % (art. 67.º) 1.500 kg.—2.ª cl. (preço simples).

Preço $(133\$60 \times \frac{133\$60 \times 15}{100}) \times 10,5$ =	1.613\$22
» $133\$60 \times 1,5$ . . . . .	= 200\$40
Manutenção $8\$00 \times 12$ . . . . .	= 96\$00
Registo . . . . .	3\$00
Aviso de chegada . . . . .	5\$00
Arredondamento. . . . .	\$08
Entrepasto: $7\$50 \times 12$ . . . . .	= 90\$00
	<hr/> Total a cobrar 2.007\$70

///

**Pergunta n.º 37** — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Um cabaz com limões 50 Kg. de Albufeira a Cais do Sodré (só Sul e Sueste).

A. P. — B. 82

251 Km. a  $\$50 \times 10$  fracções (mínimo)

	12\$55
Registo . . . . .	3\$00
Arredondamento . . . . .	\$05
Total. . . . .	<hr/> 15\$60

**Resposta** — No caso apresentado tem aplicação a Tarifa Especial n.º 1 — G. V., por desta forma resultar preço de transporte mais económico.

Segue discriminação de taxa correspondente à totalidade do percurso (C. P. e S. E.) considerando, como se infere das indicações do consulente, que se trata de uma remessa em grande velocidade.

Preço $300\$00 \times 0,05$ =	15\$00
Registo . . . . .	3\$00
Aviso de chegada . . . . .	1\$00
	<hr/> 19\$00

Da importância a cobrar do Público, determinada conforme resposta dada a esta consulta, deve deduzir-se o partícipe da S. Estoril calculado pelo preço correspondente da T. Geral — sem sujeição ao mínimo de cobrança — acrescido das respectivas despesas acessórias.

Depois de feita esta dedução multiplica-se a verba atribuída ao nosso partícipe total (A. R. e S. S.) pelo coeficiente fixo de 0,34 e a importância assim determinada representa os portes da A. Rede. — Ao Sul e Sueste atribui-se a importância restante.



Para as remessas destinadas a Lisboa-P. em que nenhuma importância há a deduzir para a S. Estoril, o coeficiente fixo a utilizar é de 0,31.

///

**Pergunta n.º 38** — Agradeço ser esclarecido do seguinte:

Poderei dar a concessão de 30 Kg. gratuitos a uma bagagem constituída por cestos contendo fatos feitos para venda?

**Resposta** — Sim senhor, visto que da leitura do art.º 21.º da Tarifa Geral não se infere que a roupa contida nos cestos tenha de ser de uso pessoal do passageiro para poder ser considerada como bagagem.

///

**Pergunta n.º 39** — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Transporte em 1.ª classe de Aregos a Lisboa-R., de 4 passageiros adultos e 4 crianças (de 4 e inferior a 10 anos de idade) ao abrigo da Tarifa 3-C.

(Casal, pai e mãe e 4 crianças do casal)

#### MINHO E DOURO

Aregos a Porto 82 km.

Tarifa Geral, inteiro, 3 × 41\$00	=	123\$00	
« « , quarto, 1 × 10\$30	=	10\$30	
« « , oitavo, 4 × 5\$20	=	20\$80	154\$10

Porto a Campanhã 6 km.

Tarifa Geral, inteiro, 3 × 3\$00	=	9\$00	
« « , quarto, 1 × \$80	=	\$80	
« « , oitavo, 4 × \$80	=	3\$20	13\$00

#### ANTIGA REDE

Campanhã a Lisboa-R., 843 km.

Tarifa Geral, inteiro, 3 × 171\$50	=	514\$50	
« « , quarto, 1 × 42\$90	=	42\$90	
« « , oitavo, 4 × 21\$50	=	86\$00	643\$40
Total a cobrar			810\$50

**Resposta** — Está certo o processo de taxa apresentado.

## II — Divisão de Exploração

**Pergunta n.º 26** — O comboio n.º 2165 tem a sua origem em Castelo Branco e fazem parte da sua composição os vagões colectores a G. V. e P. V., que prestam serviço desde Alcains a Guarda (cargas e descargas) rogo ser informado qual é a carga que a estação de Castelo Branco deve indicar em folha de trânsito a cada um dos referidos colectores para efeito de cálculo da carga do comboio.

**Resposta** — A carga a atribuir aos vários colectores de G. V. e P. V. é a seguinte:

#### VIA LARGA

Colectores de G. V.	4 T
» » P. V.	5 T

#### VIA ESTREITA

Colectores de G. V.	2 T
» » P. V.	3 T

///

**Pergunta n.º 27** — Estando em vigor a sinalização de regime de Exploração Económica nas estações satélites da linha de Évora, todas as circulações passam por linha desviada em Vale do Pereiro, Vimieiro e Ameixial, por ser esta a linha de circulação.

O sinal de aproximação destas estações é inclinado (entrada por linha desviada, pela esquerda ou pela direita) por isso as automotoras n.ºs 8336 e 8338 sem paragem prevista tem que parar, visto o anexo ao livro 2 não alterar o n.º 2 do Art.º 21.º do referido livro. Estas estações estão passando telegrama a Estremoz, para prevenir o pessoal daquelas automotoras de que são recebidas em linha desviada e com o sinal principal aberto, dando lugar a estabelecer mod. M 126 que julgo desnecessário.

**Resposta** — A alínea b) do Art.º 24.º do anexo ao Regulamento 2, estabelece que se a linha de circulação for desviada, deve o maquinista (ou o motorista) entrar nela com a velocidade regulamentar (10 quilómetros à hora, Art.º 7.º do Regulamento 2).

O n.º 1 do capítulo IV da Instrução n.º 2527, estabelece que nas estações satélites, os postes indicadores de aproximação (sinais fixos) indicam se a linha afecta à circulação é desviada (traço inclinado) ou directa (traço vertical).

Conclui-se, portanto, muito facilmente, que estes sinais substituem nas linhas de exploração económica, os discos de afrouxamento e como tal devem ser respeitados, não sendo por consequência necessário para esse efeito o modelo M 126 nem tão pouco avisos por meio de telegrama e muito menos se justifica a paragem do comboio. O art.º 21.º do Regulamento 2 a que o consulente faz referência não tem aplicação neste caso, mas sim quando haja necessidade de fazer passar um comboio por linha desviada, numa estação em que não tenha paragem e não seja provida de disco de afrouxamento; no caso presente não existe este sinal mas há o sinal de aproximação (de posição permanente) que o substitui.

///

**Pergunta n.º 28** — Como deve proceder o chefe da estação de Canêdo no seguinte caso:

A automotora n.º 6327 tem paragem condicional em Canêdo. Esta circula atrasada e Arco de Baulhe expede o comboio n.º 6328, para o que lhe fixa e altera o cruzamento. Canêdo não tem discos avançados.

A automotora n.º 6327 é a primeira a apresentar-se. Com que sinais devem estas ser recebidas e em que posições?

**Resposta** — A estação de Canêdo deve receber a automotora n.º 6327, com sinal de paragem a 500 metros da 1.ª agulha, confirmado por petardos, em harmonia com a chamada (1) do Art.º 27.º do Regulamento 2, actualizado pela Instrução n.º 2504.





## AS NOSSAS INICIATIVAS

# Um concurso utilitário com importantes prémios

○ «Boletim da C. P.» vai realizar um novo concurso, que, além de constituir um agradável passatempo, tem o propósito de conceder prémios de grande utilidade para os lares dos ferroviários.

Este concurso é feito com a colaboração valiosíssima das *Oficinas Metalúrgicas «Oliva»*, umas das mais importantes do País, e onde se fabricam as famosas máquinas de costura OLIVA, que, podemos dizer com orgulho, são inteiramente construídas em Portugal, por técnicos e operários portugueses.

O primeiro concurso utilitário do «Boletim da C. P.» realiza-se durante o primeiro semestre do ano corrente, e é tão fácil que, estamos certos, interessará todos os nossos leitores. Basta para isso preencher, com letra legível, o postal que acompanha o presente número, colocar-lhe o selo de 50 centavos e metê-lo na caixa do correio mais próxima, tendo o cuidado de mencionar o nome e a morada do remetente que, evidentemente, tem de ser assinante do «Boletim da C. P.».

Os prémios a sortear que, estamos certos, farão a alegria de muitos lares, são os seguintes:

1.º — Uma máquina de costura OLIVA, tipo zigue-zague, em luxuoso móvel.

2.º — Um fogão de cozinha PRIMOLIVA, com caldeira.

3.º — Um ferro de engomar niquelado OLIVA.

4.º — Um ferro de engomar niquelado OLIVA.

5.º — Um ferro de engomar niquelado OLIVA.

6.º — Um ferro de engomar OLIVA.

7.º — Um ferro de engomar OLIVA.

8.º — Um ferro de engomar OLIVA.

Para que os nossos leitores avaliem o valor utilitário dos oito prémios concedidos basta dizer que todos são fabricados nas *Oficinas Metalúrgicas «Oliva»*, propriedade da importante firma A. J. OLIVEIRA, FILHOS & C.ª.

O custo dos oito prémios, no mercado, é de cerca de nove mil escudos, o bastante para que os nossos assinantes possam avaliar a importância de esta iniciativa realizada com o concurso duma firma industrial, cujos produtos se impõem pela magnífica qualidade de fabrico.

Resta-nos pedir aos nossos leitores para, sem demora, preencherem o postal que juntamos e depois de lhe colar um selo de 50 centavos, metê-lo na caixa do correio mais próxima. Está aberto o primeiro concurso utilitário do «Boletim da C. P.».





Na sala da Biblioteca o Director Geral da C. P., Eng. Espregueira Mendes, entregou os prémios aos chefes das Estações classificadas no Concurso «Estações Floridas»

## FORAM ENTREGUES OS PRÉMIOS DO CONCURSO "ESTAÇÕES FLORIDAS"

**N**UM dos últimos dias do ano findo, realizou-se a entrega de prémios aos chefes das estações classificadas no concurso de 1950 — o nono das «Estações Floridas» — iniciativa do «Boletim da C. P.» realizada com a valiosíssima colaboração do Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo.

Na Sala da Biblioteca da Direcção Geral compareceram os agentes premiados, a quem o Director do «Boletim da C. P.» Eng. Espregueira Mendes dirigiu palavras de louvor, felicitando-os vivamente pelos resultados alcançados e incitando-os a embelezar as estações onde prestam serviço. Ao representante do S. N. I. dirigiu o nosso director palavras de agradecimento pelo carinho demonstrado por esta iniciativa do «Boletim da C. P.», as quais foram agradecidas pelo sr. Pereira Leite, representante daquele organismo e membro do jury de classificação, que agradeceu a colaboração prestada á feliz iniciativa de alindamento das estações.

Além dos prémios pecuniários, entregues pessoalmente pelo nosso Director, os Chefes das estações premiadas receberam os diplomas de menção honrosa, devidamente emoldurados.

Os resultados deste concurso foram já publicados no número de Setembro, de-

vendo dizer-se que foi com satisfação que os agentes receberam os prémios, que constituem um estímulo para empreendimentos futuros.

Além do Subdirector Geral Eng. Pereira Barata e dos Subdirectores Engs. Pedro de Brion e Campos Henriques, assistiram à cerimónia o Subchefe de Divisão de Exploração Eng. Júlio Santos, o Secretário da Direcção Geral Vasco de Moura, e o Editor do «Boletim da C. P.», António Montês e também os Subinspectores Júlio Maciel e José Coelho; os Chefes de 1.ª Fausto dos Santos Pereira e Carlos Alves do Couto; os Chefes de 2.ª Altino Pereira, José Mário Fernandes, João Ramos Sansão, Belmiro Monteiro e Elísio Faustino Duarte e os Chefes de 3.ª António Maria Avelar, Manuel Catarino Júnior, Albino Fernandes Madeira, Luís Augusto Soares, António Ribeiro e Francisco Gonçalves.

Aos nossos assinantes em especial aos chefes de estação o «Boletim da C. P.» dirige as suas saudações, convidando-os a colaborar numa das mais apreciadas iniciativas da nossa revista. O auxílio da Companhia, a colaboração do S. N. I. e o concurso de floricultores, indicam-nos que, no concurso das «Estações Floridas» a realizar em 1951, aumentará o número de concorrentes, com o que muito nos congratularemos.



# PESSOAL

## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



*João Gregório Patrício da Silva*, limpador suplementar, da Rev. de Barreiro, tendo encontrado no vestiário dos limpadores, uma nota de 500\$00, que depois se provou pertencer a um seu companheiro, prontamente a entregou ao seu chefe.

*João Rodrigues*, marinheiro da via fluvial, tendo encontrado no vapor «Trás-os-Montes», que tripulava, no dia 28, um casaco de senhora e outros objectos de vestuário, tudo no valor aproximado de 400\$00, prontamente os entregou ao mestre do vapor.



*Vitorino Pereira Lopes*, assentador do dist.º 434 (Freixo). Gratificado com 100\$00, pelas imediatas providências que tomou em 16 de Janeiro pp.º, não obstante estar de folga, tendentes à substituição dum carril partido, ao km. 168,548 — Douro, com as quais evitou um possível descarrilamento do c.º 722.

*Joaquim Pinto*, assentador do dist.º 434 (Freixo). Gratificado com 75\$00, pela acção que teve no dia 16 de Janeiro pp.º, na substituição dum carril partido ao km. 168,548 — Douro, contribuindo assim, para que a circulação dos comboios ficasse assegurada dentro do mais curto espaço de tempo.



*Manuel da Silva Costa*, assentador do dist.º 434 (Freixo). Gratificado com 75\$00, pela acção que teve no dia 16 de Janeiro pp.º, na substituição dum carril partido ao km. 168,548 — Douro, contribuindo assim, para que a circulação dos comboios ficasse assegurada dentro do mais curto espaço de tempo.

*Celso Quadrado Fachada*, suplementar da 10.ª Secção — (Pinhão). Gratificado com 50\$00, pela acção que teve no dia 16 de Janeiro pp.º, na substituição dum carril partido ao km. 168,548 — Douro, contribuindo assim, para que a circulação dos comboios ficasse assegurada dentro do mais curto espaço de tempo.



*Felismina Lopes*, guarda de P. N. do dist.º 20 (Barquinha). Gratificada com 100\$00, pelas providências que tomou em 18 de Janeiro pp.º tendentes à paragem do comboio 5028, por motivo de se encontrar partido um carril ao km. 107,440 — Leste, evitando, assim, um possível descarrilamento do citado comboio.

*Joaquina Luísa*, guarda de P. N. do dist.º 20 (Barquinha). Gratificada com 100\$00, pelas providências que tomou em 18 de Janeiro pp.º tendentes à paragem do comboio 5028, por motivo de se encontrar partido um carril ao km. 107,440 — Leste, evitando, assim, um possível descarrilamento do citado comboio.





## REFORMAS

**Comercial** — *José Bazílio Alves* : Agente Comercial do Serviço da Fiscalização das Receitas (Repartição de Porto).

*Evaristo da Rocha Oliveira Gonçalves* : Chefe de Secção do Serviço da Fiscalização das Receitas (Repartição de Porto).

*Alberto José de Almeida* : Revisor de bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe de Campanhã.

*João Júlio Pina Cortes* : Subchefe de Repartição do Serviço do Tráfego.

*Palmira da Conceição das Almas Ferrão* : Escriturária de 1.<sup>a</sup> classe de Lisboa-R.

*André Guerreiro* : Revisor de bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe de Barreiro.

**Exploração** — *Fernando de Sousa* : Condutor principal de Campanhã.

*José Vicente de Almeida* : Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe de Dois Portos.

*João Pinheiro* : Carregador de Formoselha.

*Augusto dos Santos Mesquita* : Chefe de 1.<sup>a</sup> classe de Bragança.

*Manuel Gonçalves da Cunha* : Factor de 1.<sup>a</sup> classe da Alfândega.

*Henrique da Fonseca Pereira* : Condutor de 2.<sup>a</sup> classe de Campanhã.

*Manuel Marques da Silva* : Condutor de 2.<sup>a</sup> classe de Faro.

*Manuel Alves de Castro* : Guarda-freios de 1.<sup>a</sup> classe de Campanhã.

*António Exposto* : Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe de Penafiel.

*Vitorino da Costa* : Porteiro de Porto.

*Joaquim Maria Bernardes* : Carregador de Santana-Ferreira.

*Joaquim Oliveira* : Carregador de Porto.

*Joaquim Rodrigues* : Carregador de Cête.

*Joaquim Vicente Júnior* : Empregado principal dos Serviços Gerais.

*José de Oliveira Estudante* : Factor de 2.<sup>a</sup> classe de Benfica.

*Adriano Augusto Fernandes* : Condutor principal de Campanhã.

*Américo Moreira* : Condutor de 1.<sup>a</sup> classe de Campanhã.

*Joaquim Pedro Coelho Lacerda* : Condutor de 1.<sup>a</sup> classe de Régua.

*Luís Malveiro* : Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe de Vila Viçosa.

*Francisco Rodrigues* : Carregador de Santarém.

*Joaquim Rendeiro* : Carregador de Barreiro.

*António Pinto Ribeiro* : Carregador de Mirão.

*Serafim Pereira Dias* : Subinspector de Trens e Revisão de Bilhetes da 1.<sup>a</sup> Circunscrição Campanhã.

*Manuel Branco Picado* : Chefe principal de Alcântara-Mar.

*António Sabino Gomes* : Empregado principal do Serviço do Movimento.

*António Sebastião Ribeiro Nogueira* : Empregado principal da 5.<sup>a</sup> Circunscrição.

*Júlio Clemente Tavares* : Chefe de electricistas do Serviço de Telecomunicações e Sinalização.

*Joaquim Pinto Moreira* : Fiel da estação de Valongo.

*Fausto Luís* : Telegrafista principal de Campanhã.

*Ricardo Barata Freire de Lima* : Factor de 2.<sup>a</sup> classe de Limede.

*Artur dos Santos Paiva* : Factor de 2.<sup>a</sup> classe de Figueira da Foz.

*Manuel Martins* : Guarda-freios de 1.<sup>a</sup> classe de Campanhã.

*Manuel Pereira* : Guarda-freios de 1.<sup>a</sup> classe de Campanhã.

*António Pinto do Couto* : Guarda-freios de 2.<sup>a</sup> classe de Campanhã.

*Guilherme Moreira* : Fiel do cais de 1.<sup>a</sup> classe de Lisboa-Jardim.

*Serafim Joaquim Teixeira* : Fiel de cais de 2.<sup>a</sup> classe de Contumil.

*António Pinto de Moraes* : Carregador de Campanhã.

*Manuel Clemente* : Carregador de Ferragudo.

*Francisco da Fonseca* : Carregador de Marvão.

*Adão da Mota* : Carregador de Marco.



*Bernardino Parente* : Maquinista de 1.<sup>a</sup> classe do Depósito de Mirandela.

*Manuel Martins* : Operário de 3.<sup>a</sup> classe (forjador) do Depósito de Boavista-Lousado.

*Manuel João Machado* : Fogueiro de 1.<sup>a</sup> classe do Depósito de Beja.

*João Fernandes* : Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe do Depósito de Barreiro.

*Salvador Rocha* : Fogueiro de 1.<sup>a</sup> classe do Depósito de Campanhã.

*Artur Gomes Serra* : Contramestre principal, Oficinas Gerais de Lisboa.

*José Duarte Borralho* : Subchefe de Depósito, em Funcheira.

*João Domingos* : Chefe de maquinistas do Serviço Central.

*João António Viana* : Maquinista de 1.<sup>a</sup> classe do Depósito de Campanhã.

**Via e Obras** — *Luiza Mendes* : Guarda P. N. do dist.<sup>o</sup> 87 (Bemfica).

*Bernardo Osório Guerra* : Subchefe do dist.<sup>o</sup> 400 (Campanhã).

*José de Almeida* : Chefe do dist.<sup>o</sup> 408 (Midões).

*Manuel da Silva* : Subchefe do dist.<sup>o</sup> 203 (Sarilhos).

*José Nunes* : Chefe de cantão de 1.<sup>a</sup> classe do 1.<sup>o</sup> Cantão Obras Metálicas (Campolide).

*Custódia de Jesus* : Guarda P. N. do dist.<sup>o</sup> 202 (Pinhal Novo).

*Maria Emília Gonçalves* : Guarda P. N. do dist.<sup>o</sup> 427 (Moledo).

*Manuel de Lima* : Subchefe do Dist.<sup>o</sup> 409 (Barcelos).

*Acácio Duarte Baptista* : Empregado de 1.<sup>a</sup> classe da Repartição de Contabilidade (Lisboa-R.)

*José Bernardo* : Chefe do dist.<sup>o</sup> 24 — B. A. (Vila Fernando).

*Piedade Inácia* : Guarda de p. n. do dist.<sup>o</sup> 24 — B. A. (Vila Fernando).

*António Baptista* : Assentador do dist.<sup>o</sup> 20 — B. A. (V. Franca das Naves).

*José de Almeida* : Assentador do dist.<sup>o</sup> 426 (Ermida).

*Domingos de Oliveira* : Chefe do dist.<sup>o</sup> 1/13.<sup>a</sup> Secção (Évora).

*António da Costa* : Chefe do dist.<sup>o</sup> 126 (Penamacor).

*Agostinho Cardoso* : Assentador do dist.<sup>o</sup> 427 (Moledo).

*Rita de Jesus* : Guarda de P. N. do dist.<sup>o</sup> 253 (Pias).

## FALECIMENTOS



*Manuel Victorino Vieira*, limpador do Dp.<sup>o</sup> de Faro.

Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 19-10-946.

*Manuel de Sousa Flores*, empregado de 1.<sup>a</sup> classe da 3.<sup>a</sup> Circunscrição.

Admitido como praticante suplementar em 20 de Novembro de 1917, foi nomeado amanuense-praticante em 10 de Maio de 1921, sendo promovido a amanuense de 3.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe, respectivamente, em 15 de Julho de 1922 e 20 de Dezembro de 1927.

Em 1 de Agosto de 1943 foi promovido a empregado de 1.<sup>a</sup> classe.



*Matias António de Alegria Vilela*, aspirante de Lisboa-R.

Admitido como praticante de factor em 21 de Agosto de 1946, foi nomeado aspirante em 1 de Janeiro de 1948.

*Jesuino Martins*, agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe de Cacela. Admitido como carregador suplementar em 30 de Abril de 1924, foi nomeado carregador em 21 de Agosto de 1926 e promovido a agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe em 21 de Janeiro de 1933.







*Albino da Silva Coelho*, agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe de Lamarosa. Admitido como carregador suplementar em 3 de Junho de 1936, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1942 e promovido a agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Agosto de 1943.

*Guilherme José Fernandes Guerra*, Subchefe de Repartição do Serviço da Estatística e Estudos. Admitido como escrevente em 15 de Fevereiro de 1910, foi promovido a escriturário de 3.<sup>a</sup> classe em 30 de Agosto de 1919. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de secção em 1 de Janeiro de 1943 e a subchefe de repartição em 1 de Janeiro de 1947.



*Maria Anunciada Subtil*, praticante de bilheteira de Coimbra. Faleceu em Agosto de 1950.

*José Alves*, conferente de Campanhã. Faleceu em Agosto de 1950.



*Alberto José da Cruz*, fiel principal do Armazém Regional de Lisboa. Admitido como ajudante de caldeireiro em 27/5/910, foi nomeado ajudante de distribuidor de materiais em 20/7/913 e distribuidor em 16 2 922; promovido a distribuidor de 1.<sup>a</sup> cl. em 1/1/924, a fiel de arm. de 1.<sup>a</sup> cl. em 1/1/929 e a fiel principal em 1/1/943.

*Alfredo da Silva Santos*, maquinista de 3.<sup>a</sup> cls. do Dep.<sup>o</sup> de Campanhã. Admitido ao serviço da Companhia, aprendiz, passou a operário (serralheiro) em 26-6 928, a fogueiro de 2.<sup>a</sup> cls. em 1-7 935, a fogueiro de 1.<sup>a</sup> cls. em 1-1 943 e a maquinista de 3.<sup>a</sup> cls. em 1-4 946.



*Manuel Marques de S. Pedro*, limpador da revisão de Entroncamento Setil. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 12-4-926.

*Afonso Guilhermino*, guarda de Depósito na Revisão de Campolide. Admitido ao serviço da companhia, como guarda, em 20-4-928.



*António Quintela*, chefe de 3.<sup>a</sup> classe de Tua. Admitido como praticante em 20 de Março de 1911, foi nomeado factor de 2.<sup>a</sup> classe em 9 de Julho de 1919. Depois de transitar pela categoria de factor de 1.<sup>a</sup> classe em 4 de Janeiro de 1927, foi promovido a chefe de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1950.

*Joaquim Guerreiro*, agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe de Casével. Admitido como carregador auxiliar em 2 de Outubro de 1918, foi nomeado carregador em 29 de Novembro de 1919 e promovido a agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe em 21 de Julho de 1930.





# Sumário

Mais um ano

Trabalho ferroviário

A nossa revista no ano de 1950

O número de Natal

Cinema para ferroviários: Viagens na Suíça

Conheça a sua terra: Folgosinho, por António Montês

As nossas iniciativas: A próxima excursão do «Boletim da C. P.» vai despertar enorme sucesso

Na Suíça: O fabrico de travessas

Cartas ao Editor

O cinema nasceu ...no comboio!

Uma exposição de assuntos ferroviários

A todo o Pessoal

Os nossos colaboradores

Caridade, por Raúl José Viegas

Perguntas e Respostas

As nossas iniciativas: Um concurso utilitário com importantes prémios

Foram entregues os prémios do concurso «Estações Floridas»

Pessoal

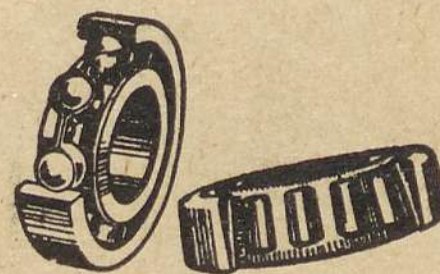
NA CAPA — Trabalhadores do Caminho de Ferro.

## TIMKEN

ROLAMENTOS DE ROLETES CÓNICOS

## FBC

ROLAMENTOS DE ESFERAS E ROLETES CILÍNDRICOS



C. SANTOS L<sup>da</sup>  
AV. LIBERDADE, 29-41 — LISBOA



FAÇA AS

SUAS COMPRAS

NOS

GRANDES ARMAZENS DO CHIADO

E

REALIZARÁ

UMA APRECIÁVEL

ECONOMIA