

BOLETIM DA CP.

BOLETIM DA C.P.

N.º 271

JANEIRO — 1952

ANO 24.º

LEITOR: O melhor serviço que vedes prestar ao «Boletim da C. P.» e angariar novos assinantes. Serás, assim, o nosso melhor colaborador.

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

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

VINTE E QUATRO ANOS AO SERVIÇO DOS FERROVIÁRIOS

A passagem do 24.º aniversário da fundação do «Boletim da C. P.» não pode ser indiferente aos que trabalham nos caminhos de ferro, numerosa família cujos laços de camaradagem se estreitam cada vez mais.

Quem se der ao trabalho de folhear os números já publicados, verificará o esforço dispendido no sentido de manter a nossa revista, que não é deste ou daquele, mas de todos os ferroviários portugueses.

Como dissemos há um ano, a tarefa meritória a que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses meteu ombros, está à vista, dispensando por isso elogios. Mas, se alguém o merece, são os leitores e assinantes, os colaboradores e anunciantes que, com vontade e perseverança, amparam a publicação, prestando-lhe o melhor concurso, com o único objectivo de a prestigiarem cada vez mais.

Nos últimos meses, as dificuldades ocasionadas pelo elevado custo do papel, causaram-nos apreensões, logo desfeitas pela boa vontade e espírito de compreensão dos assinantes, que reconhecem o esforço realizado para não aumentar o preço da revista.

O «Boletim da C. P.» tem de melhorar ainda mais, mas para que assim suceda, necessário se torna que entre nos lares de todos os ferroviários, única forma de podermos suportar os elevados encargos da publicação.

Ao iniciar mais um ano de actividade, sem outra aspiração que não seja o prestígio da classe, o «Boletim da C. P.» dirige a todos os ferroviários de Portugal os seus cumprimentos de Boas Festas, endereçando-lhes ao mesmo tempo os melhores votos de prosperidades no Novo Ano de 1952 que, com a ajuda de Deus, continuará a ser de paz e harmonia, em todos os homens de boa vontade.



Por ANTONIO PINTO COSTA
Revisor de 2.ª classe da Divisão Comercial

DIA sagrado e de luz. Luz resplandecente de alegria, de amor e glória. Dia aureolado dum arrebol encantador,— domina e fascina os corações das gentes, por mais empedernidos que sejam.

Há nesse despertar da aurora magnífica, qualquer coisa surpreendentemente bela e estranha, que se sente, que impressiona a nossa sensibilidade, o nosso espírito, num embalar doce e grandioso.

É que nasceu o menino-Deus, Redentor da Humanidade, Salvador de um mundo desavindo, que era incompreensivelmente mau...

E assim, a esperança que se acrisolou nos corações dos humildes oprimidos, de que nascia por Espírito Santo, o Querubim Redentor, tomou forma, tomou corpo e alegrou toda a gente, frenética e festivamente.

Por isso, o inolvidável acontecimento foi consagrado à família, como uma data imorredoira e feliz, que todos respeitam como símbolo de saudade e veneração.

Dia também grande da Família, é esperado ansiosa e santamente por todas as classes sociais, em reuniões familiares, a comemorar tão grande ventura, que as gerações imortalizaram e denominaram «Consoladas».

E neste celestial e soridente dia até as almas se abrem mais ao amor e ao perdão!...

E as criancinhas também se sentem felizes, na sua graciosa inocência, esperando do Menino-Jesus os brinquedos pedidos, nas suas preces infantis, no sapatinho tra-

dicional, colocado na véspera na chaminé!...

Dia sagrado e de Luz. Luz feita de amor, de ternura e de saudade.

Bendito seja esse dia; bendita seja a família, célula legítima desse grande organismo que se chama Humanidade.

Bendita seja a família — a Nação — dispersa pelos inúmeros territórios da nossa formosíssima e querida Pátria, que tem como pilar divino o Cristianismo, que é o alicerce em que assenta Portugal.



A VIRGEM, O MENINO DE JESUS E S. JOÃO
Pintura de Botticelli
Museu do Louvre

OS PINTORES E O CAMINHO DE FERRO

A Exposição do Rossio agradou e venderam-se mais obras do que em muitos certames da Sociedade Nacional de Belas Artes.

Em representação da maioria dos sócios desta, o consagrado artista J. Pinta Roxo vai propor, na próxima assembleia, as seguintes alterações ao regulamento das exposições:

As exposições efectuar-se-ão, de futuro, não no Palácio de Barata Salgueiro, mas na estação do Rossio. E mais numerosas: só havia os salões de Inverno e da Primavera. De ora avante realizar-se-ão em todas as estações... de Caminho de Ferro.

Será extinta a Medalha de Honra, mantendo-se, como é lógico, as Medalhas de 1^a classe e 2^a classe. A menção honrosa será o fourgon.

Em vez do Catálogo, será vendido ao público o Guia Oficial.

A C.P. fornecerá aos artistas, com desconto de 20%, o carvão e o óleo das suas máquinas, necessários aos quadros de composição — dos comboios.

E assim se resolve a crítica situação dos artistas portugueses, que não continuarão a apitar como uma locomotiva. A Arte irá em grande velocidade.

J. Valença



O MUSEU DO CAIRO

Por ANTÓNIO A. SAMPAIO ANDRADE

Empregado de 2.º da Divisão dos Abastecimentos

OMuseu do Cairo, que é o mais completo repositório dos tempos recuados do antigo Egipto, permite-nos estabelecer uma ideia exacta do que foi o grau de adiantamento de cultura social daquele País, pela disposição das suas curiosidades artísticas, históricas e etnográficas.

Dividido em várias secções, pode-se apreciar no seu conjunto o que eram a vida e os hábitos nos tempos antigos do País no Nilo, pois vêem-se cenas completas da vida desses povos, a que não falta sequer a modalidade do trajo, a exibição desses mesmos hábitos e, inclusivamente, o ambiente intelectual e educativo que a caracterizavam.

Nao se julgue, porém, que o Museu do Cairo apenas apresenta a reconstituição da época civilizada.

Nesse Museu, graças às descobertas de esqueletos «in loco», reconstitui-se também o homem das cavernas de há dezenas de milhares de anos. E — característica interessantíssima do Museu — a própria evolução humana, sob os seus aspectos físico e social, é ali apresentada com um realismo surpreendente e com uma verdade flagrante, que nos dá a ilusão de que assistimos ao desenrolar da epopeia humana, a qual, por fim, atinge a sua fase civilizada do tempo dos faraós.

A certa altura, surge-nos o Egipto faraónico, com as suas cenas domésticas e as suas cenas públicas, inclusivé cenas de guerra, cuja minúcia prende, involuntariamente, a nossa atenção e nos faz esquecer o correr das horas.

É o Egipto com as suas pompas e as suas misérias; é o Egipto com a sua activi-

dade comercial e o seu *dolce far niente*; é o Egipto com o seu apogeu e a sua queda.

A famosa civilização egípcia está traduzida naquele Museu por uma forma tão perfeita e tão acentuada, na tradição dos seus costumes, que o visitante fica fazendo uma ideia suficientemente nítida do que foi a existência desse povo — povo que parece dar uma lição aos povos actuais, com a sua ausência da pena de morte e a igualdade de todos perante a Lei.

É no Museu do Cairo que podemos ver,



CAIRO — Vista panorâmica

entre outros tesouros de arte, a célebre cabeça da estátua do Rei Kéops, — génio criador da História e um dos reis egípcios que mandaram levantar as pirâmides Memphis — cidade na planície de Gizeh, onde foram erguidas as monumentais pirâmides do Egipto.

N. da R. — A cidade do Cairo é a capital do Egipto, presentemente discutida em todo o mundo, tendo o seu Museu grande reputação no meio artístico internacional.

A moda e os caminhos de ferro



AS grandes empresas ferroviárias procuram amenizar as viagens, de forma a torná-las o mais possível agradáveis. Recentemente, quem entrasse num dos melhores comboios da América do Norte, encontrava um cartaz que anunciava aos passageiros... uma passagem de modelos!

O caso, como é natural, despertou sensação, e, à hora marcada, os viajantes tomaram os seus lugares de forma a não perderem o acontecimento que, como é natural, despertou o maior interesse, não só pela categoria das «toilettes», mas pela beleza e elegância de quem se vestia!

HOMENAGEM A UM FERROVIÁRIO

OS operários especializados do serviço «Diesel» e os automotoristas do Depósito da Figueira da Foz prestaram homenagem a Joaquim José Guilherme, chefe de bri-



gada da Divisão de Material e Tracção no Barreiro, manifestando-lhe, assim, a sua simpatia e reconhecimento pela proveitosa instrução que lhes ministrou.

Na homenagem prestada não foi esquecido José Manuel da Silva que, durante o período de instrução, se mostrou um valioso auxiliar do mestre Joaquim José Guilherme.

Encadernação do «Boletim da C. P.»

Como tem sucedido nos anos anteriores, encarregamo-nos da encadernação dos números da nossa revista, publicados no ano corrente. O preço de Esc. 22\$50 mantém-se, bastando que nos enviem, em mod. 163, e com a urgência possível, os números a encadernar, pois pode suceder que alguns dos nossos leitores pretendam encadernar os números publicados nos anos anteriores.

As remessas devem ser destinadas ao Editor do «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa.

FÁTIMA

Fátima Santa! Fátima Assombrosa!
Que nasceste num palmo pequenino
Da nossa terra Amada e gloriosa,
Por milagre do Bem e dom divino!

Fátima Santa! Fátima Assombrosa!
Que nos guias nas trevas do Destino!
Irradiação de Fé maravilhosa,
Que tão bem comprehendo e mal defino!

— Graças, Senhor, que ergueste a Mãe Divina
Nesta terra tão linda e pequenina,
Altar tão grande e lindo sem igual!

— E que de tão sublime santuário,
Sempre nos guarde a Virgem do Rosário,
Dôce Rainha e Mãe de Portugal!

Queluz — Outubro, 1951

JOÃO BISPO

POR este caminho de ferro da Irlanda, já não circulam comboios, tão reduzido era o tráfego nos últimos tempos.

Aproveitaram-se os carris para a circulação duma velha diligêncie, o que despertou a curiosidade das galinhas duma P. N.

Da revista «Transportes por Carretera», de Madrid





A NOSSA REVISTA NO ANO DE 1951

A capa do «Boletim da C. P.», do mês de Janeiro, foi dedicada a todos os ferroviários portugueses e no artigo intitulado «Trabalho ferroviário», dissemos :

«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.»

Ainda no mês de Janeiro, realizou-se uma sessão de «Cinema para ferroviários». No programa figuravam filmes cedidos pelo Centro Nacional Suiço de Turismo e o lindíssimo filme colorido «Viagens na Suiça», documentário executado pelo Serviço de Publicidade dos Caminhos de Ferro Federais, quando da visita dos assinantes do «Boletim da C. P.» à Suiça.

No número de Fevereiro foram publicados os nomes de dezenas de ferroviários

aprovados em exames para a promoção à classe imediata, e no ano seguinte noticiámos a construção, ao km. 5.066 da Linha de Leste, na estrada circular n.º 2, do Viaduto de Cabo Ruivo, que liga o Aeroporto de Lisboa à Avenida Marginal — melhoramento importante para os novos bairros da capital.

Durante o mês de Abril, esteve em Lisboa, Mr. Raoul Dautry, antigo Ministro do Governo da França e antigo Director Geral dos Caminhos de Ferro franceses, justamente considerado uma das mais eminentes personalidades do meio ferroviário internacional. No mesmo mês, foi inaugurada na estação do Rossio uma exposição de gravuras em madeira, executadas por Manuel Cabanas, Empregado de 1.ª da Divisão de Exploração, exposição que despertou grande interesse no meio artístico.

Em Maio, noticiámos a morte do venerando Chefe do Estado, Marechal António Oscar de Fragoso Carmona, acontecimento que causou consternação em todo o País. A «Sociedade Estoril» pôs à disposição dos trabalhadores do caminho de ferro dois comboios especiais que transportaram de Belém agentes de todas as categorias e ser-

viços, que se associaram às homenagens de pesar realizadas. O número do «Boletim da C. P.», do mês de Maio, foi dedicado à laboriosa Vila do Entroncamento, povoação que deve a sua origem e até grande parte do seu desenvolvimento, ao caminho de ferro.

A visita de desportistas suecos ao nosso País deu lugar ao estreitamento de relações entre ferroviários da Suécia e Portugal, tendo os visitantes levado para o seu País as mais agradáveis impressões.

Também no mês de Maio, visitaram Portugal os ferroviários suíços do «Jodler Club Tell», que depois de realizarem brilhantíssimos concertos no Estoril, Lisboa e Caldas da Raínha, visitaram algumas das mais belas regiões do nosso País. Homenageados com um almoço na «Cantina dos Ferroviários», da Calçada do Duque, ao qual presidiu o Secretário Geral, Engº Branco Cabral, foi-lhes oferecida uma caravela em filigrana em nome dos ferroviários de Portugal, gentileza que muito os sensibilizou. Antes de deixarem o nosso País, os nossos camaradas suíços dirigiram ao nosso Director Geral o seguinte telegrama: — «Ferroviários suíços, infinitamente gratos pela magnífica hospitalidade portuguesa enviam respeitosos cumprimentos e pedem o favor de transmitir a todos os ferroviários de Portugal o nosso melhor reconhecimento pelas gentilezas recebidas com a expressão sincera da nossa profunda simpatia pelo vosso encantador país, que deixou em todos nós impressões inolvidáveis.»

Durante o mês de Junho, um grupo de ferroviários espanhóis visitou Portugal, os quais foram obsequiados com um almôço oferecido pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, durante o qual se trocaram afectuosos brindes. Depois da visita a Lisboa e arredores, os nossos camaradas estiveram em Coimbra, tendo levado para o seu país as melhores lembranças da hospitalidade portuguesa.

No Barreiro, o Grupo Recreativo das Oficinas Gerais do Barreiro realizou-se um sarau, em colaboração com a F. N. A. T., que foi transmitido pela Emissora Nacional, ao qual assistiu o Subdirector Geral Engº Pereira Barata, em representação do nosso Director Geral.

Ainda no mês de Junho, a Convite da União Desportiva dos Ferroviários Franceses, deslocou-se a Paris um grupo de ferroviários, a fim de tomarem parte no torneio europeu ferroviário de basquetebol. Os jogadores seleccionados pertenciam aos grupos desportistas de Lisboa, Barreiro, Campanhã e Figueira da Foz, os quais se classificaram em 2.º lugar na importante competição, finda a qual os ferroviários portugueses tomaram parte num jantar de confraternização presidido pelo Director da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.

O «Boletim da C. P.» do mês de Agosto, que foi dedicado aos ferroviários de Espanha, abre com uma saudação do nosso Director Geral, na qual aproveita a oportunidade para testemunhar aos camaradas daquele país a sua satisfação, pela forma carinhosa como receberam os ferroviários portugueses que tomaram parte na excursão a Espanha e às Baleares.

Nesta excursão tomaram parte 43 pessoas que, depois de serem recebidas gentilmente, em Madrid, pelo Director Geral da «Renfe», foram obsequiados com um passeio ao Guadarrama e um almôço no Hotel Filipe II, em Escorial.

Tão expressivo foi o acolhimento dispensado que, na cerimónia da recepção efectuada na Estação do Norte, o Editor do «Boletim da C. P.» ofereceu a D. José Maria Rivero de Aguilar, Director Geral da «Renfe», uma lindíssima caravela em filigrana, facto que deu lugar à troca de discursos, nos quais foi enaltecida a amizade e a camaradagem existente entre os ferroviários dos dois países.

A excursão decorreu da melhor forma, tendo sido visitadas algumas das mais notáveis curiosidades de Espanha e as cidades de Madrid, Valência, Barcelona, Palma de Mallorca e Sevilha.

No mesmo mês, a nossa revista expôs, na estação do Rossio, as fotografias premiadas no «Concurso de Fotografias com assuntos Ferroviários», certame que atraiu àquela estação muitos milhares de pessoas.

«O Problema dos Caminhos de Ferro» foi focado nas páginas do «Boletim da C. P.», por Charles Boyaux, Director Geral Adjunto

do S. N. C. F. — uma das personalidades de maior relêvo no meio ferroviário internacional.

Em Setembro, deixaram as funções de Administradores da Companhia os Srs. Eng.^{os} Raúl Esteves e Leite Pinto. Para preencher estas vagas e ainda a que se encontrava em aberto pelo falecimento do Sr. Fausto de Figueiredo, o Governo da Nação nomeou o Sr. Brigadeiro Frederico Vilar, tendo os accionistas leito os Srs. Eng.^o Francisco de Melo e Castro e Dr. Mário Malheiro Reimão, continuando nos seus mandatos os Srs. Eng.^{os} Pinto Osório e Mário Costa e os Professores Doutores Mário de Figueiredo e Fezas Vital. O Governo escolheu então para exercer o cargo de Presidente do Conselho de Administração o Sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo e o Conselho, nos termos dos Estatutos, escolheu para Vice-Presidente o Sr. Eng.^o Pinto Osório e para Administrador-Delegado o Sr. Eng.^o Melo e Castro.

Ainda em Setembro, noticiámos a nomeação do Eng.^o D. José Maria Rivero de Aguilar, que até entao dirigia com rara proficiência os destinos da «Renfe», para o alto cargo de Subsecretário das Obras Públicas. O «Boletim da C. P.» ao noticiar o facto, endereçou as suas felicitações a D. José Maria Rivero de Aguilar, recordou as gentilezas recebidas de tão eminente personalidade, quando da excursão dos ferroviários portugueses a Espanha e às Baleares.

O Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro, que há muitos anos se dedica ao desporto do remo, alcançou três vitórias nos campeonatos regionais de velocidade e ainda os títulos de campeão regional, ficando apurado para disputar os campeonatos nacionais.

Na Exposição realizada por ocasião do X Congresso Internacional de Medicina do Trabalho, no mês de Outubro, fizemos uma interessante fotomontagem, sobre a assistência médica prestada pela C. P. aos trabalhadores do caminho de ferro, a qual foi muito apreciada. A reunião, em Sintra, das Subcomissões da União Internacional dos Caminhos de Ferro, deu lugar a algumas excursões de carácter técnico, e ainda a um passeio turístico oferecido pela C. P. a

S. Martinho, Alcobaça e Nazaré. No almoço regional da Nazaré colaborou o Rancho Folclórico «Tá-Mar» e antes do regresso aos seus países os delegados estrangeiros da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses ofereceu-lhes um jantar no (Palácio Hotel) do Estoril que foi presidido pelo Eng.^o Azevedo Nazaré, Subchefe da Divisão da Exploração, como representante do nosso Director Geral, no fim do qual se trocaram afectuosos brindes.

Os ferroviários suíços do «Jodler Club Tell», que no decorrer do ano tinham visitado o nosso País, enviaram ao nosso Director Geral uma lembrança para os ferroviários portugueses, que traduz o seu reconhecimento pela forma hospitaleira como recebemos os nossos camaradas. A lembrança representa o simbólico heráldico da histórica cidade de Berne, um urso esculpido em madeira, segurando nas mãos a bandeira da confederação helvética, bordada em seda.

Mr. Cezare Lucchini, que há pouco mais dum ano recebeu os ferroviários portugueses quando da excursão do «Boletim da C. P.» à Suiça, deixou a Presidência da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Federais, cargo que passou a ser ocupado por Mr. Hugo Gschwind.

Ainda no mês de Outubro, referimo-nos ao Concurso Utilitário do «Boletim da C. P.» feito em colaboração com a firma A. J. Oliveira, Filhos & C.ª Ld.ª de S. João da Madeira, os fabricantes das máquinas de costura «Oliva». O número de concorrentes elevou-se a cerca de 12.000, tendo o facto despertado interesse no meio ferroviário.

No nosso número de Outubro ocupamo-nos das cerimónias do encerramento do Ano Santo, em Fátima. A visita a Portugal do cardeal D. Frederico Tedeschini, Legado de Sua Santidade, constituiu um acontecimento, ao qual os ferroviários portugueses se associaram com manifestações em Entrancamento e Torre das Vargens, que causaram a melhor impressão ao ilustre visitante, que teve a suprema gentileza de nos deixar um autógrafo para o «Boletim da C. P.», no qual concede uma bênção especial aos ferroviários portugueses e famílias.

No mês de Novembro, noticiámos a no-

meação do Eng.^o Garcia Lamas para o alto cargo de Director Geral da «Renfe», técnico distintíssimo cujo nome é muito conhecido no nosso País. E ainda nesse mês, noticiámos as comemorações do «Dia do Ferroviário», em Pampilhosa, às quais assistiram pessoas de grande relêvo na região.

Visitou o nosso País um grupo de ferroviários italianos que, depois da visita a Lisboa, Sintra, Cascais e Estoril retirou para Madrid, levando as melhores impressões dos ferroviários portugueses.

A notícia da chegada a Lisboa de cinco locomotivas Diesel-Eléctricas, assim como de mais doze a chegar até ao fim do ano, provam que o programa de apetrechamento traçado pelo nosso Director Geral se vai cumprindo, o que não pode ser indiferente aos que trabalham nos caminhos de ferro.

No número de Novembro publicámos ainda um estudo sobre «O nosso tráfego no primeiro semestre de 1951», devido a um dos nossos colaboradores.

O último número do ano de 1950, continha além de outros assuntos, o resultado do «Concurso das Estações Floridas», brilhante iniciativa do «Boletim da C. P.» que há anos tem o valioso concurso do Secre-

tariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo.

Naquele número fizemos referência à deslocação dos desportistas ferroviários à Suécia, país que os recebeu galhardamente e onde foi apreciada a sua cultura desportiva.

Um dos maiores acontecimentos de que a nossa revista se ocupou foi a realização da exposição «Os Pintores e o Caminho de Ferro» na estação do Rossio, certame que foi inaugurado por Sua Ex.^a o Ministro das Comunicações, Coronel Gomes de Araújo. A Imprensa referiu-se elogiosamente a esta iniciativa do «Boletim da C. P.», que proporcionou à gente da capital um espetáculo de rara beleza, na qual figuraram 45 aguarelas, todas com motivos ferroviários.

Ainda no número de Dezembro de 1951, referimo-nos aos funerais nacionais da Rainha Senhora Dona Amélia, a quem os pobres de Portugal muito ficaram devendo pela fundação da Assistência Nacional aos Tuberculosos e outras instituições de benemerência.

Assim fechou o ano o «Boletim da C. P.» que, temos esperança, continuará a progredir no novo Ano de 1952.





SEDE DO GRUPO — «encantadora, sempre florida e asseada, onde bemvindos são todos quantos nos queiram dar o prazer da sua visita»...

DESPORTOS

LEVANTA-TE E CAMINHA

DE COMO SE PROVA QUE QUERER É PODER

NO Relatório da Direcção do Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã de 1936, a certa altura, liam-se as seguintes palavras :

Ao empunharmos as alavancas de comando do complicado organismo desta agremiação desportiva, encontrámos uma escassa população associativa (121 indivíduos) com uma cotação subscrita, mas irregularmente recebida, de 168\$00 — importância insuficiente para as necessidades mais instantes. Esses sócios constituiam, por assim dizer, os últimos abencerragens duma causa nobre, mas votada, desde há muito, ao ostracismo mais lamentável.

A despeito do Grupo, nesses tempos, ter já uns 6 anitos, debatia-se, no entretanto, com uma crise angustiante, sem governação, correndo à deriva no mar chão da apatia, do desinteresse, do derrotismo.

Mister seria, assim, sacudir o amaleitado Grupo; guiar os seus destinos na senda duma forte e consciente fraternidade desportiva; forjar uma cadeia forte e consciente fraternidade desportiva; forjar uma cadeia forte bastante

para enlaçar os corações da gente moça e dos ferroviários de boa vontade. E por que assim era mister, e por que se impunha um conjunto de realizações convergentes a esses objectivos, a Direcção de 1936, e as que lhe sucederam, tiveram por bem revolucionar a estrutura orgânica do Grupo. Para isso, tão só uente bondava um tanto ou quanto de persistência, um tudo-nada de boa vontade — atributos, afinal, ao alcance de toda a gente. Vamos ver, em traços rápidos, as soluções adequadas e os resultados obtidos.

Em primeiro lugar, e remodelado o sistema administrativo em moldes novos e prescientes, houve que criar as receitas indispensáveis a uma vida digna e desafogada. Assim, a obtenção de novos associados como trabalho primário. O quadro seguinte é uma demonstração eloquente e incontrovertida do êxito:

Sócios existentes

1935	1940	1945	1950
121	244	905	2013

Nada menos de 2462 associados se recrutaram na 4.^a Circunscrição do Material e Tracção, no período compreendido entre 1936 e 1950. Em campanhas sucessivas, persistentes, sem quaisquer assomos de desânimo, desmantelámos a avelhentada muralha da legião amorfa dos indiferentes. Apenas uma centena de camaradas, se tanto, do mesmo sector de trabalho, resistiu, até hoje, à propaganda pró-Grupo. E já agora é bom saber-se que não ultrapassámos as linhas fronteiriças da 4.^a Circunscrição, quando no agenciar de novos associados. Assim, e em última análise, o Grupo é obra e pertença dos agentes do mesmo Serviço. Os números o demonstram: dos dois milhares de sócios, apenas uma trintena não pertence à Tracção.

Naturalmente, as receitas, acompanharam o ascensional movimento associativo. Vamos ver (também de 5 em 5 anos, para não atafullar o leitor com algarismos) em que proporções:

RECEITAS

RUBRICA	1935	1940	1945	1950
Cotas .	150\$00	6.689\$80	14.693\$50	55.309\$00
Diversas.		6.819\$00	6.401\$00	31.448\$80
Total .	150\$00	13.508\$80	21.094\$50	86.757\$80

As Receitas Diversas foram provenientes de subsídios da C. P. e da F. N. A. T. e ainda do aluguer do nosso Campo de Jogos. Fiéis à divisa — *mais gente no campo, menos gente nas bancadas* — não temos nem queremos bilhetearias.

Cimentou-se a estrutura financeira do Grupo. Os saldos de exercício, ininterruptamente registados desde 1936, assim o confirmam.

Gasta-se bastante dinheiro — quase uma centena de contos anualmente — mas a verdade é que o Ferroviários apresenta aprimoradamente as suas equipas, proporcionando-lhes também facilidades e conforto pouco vulgares em colectividades da sua categoria. E assim é que, após cada treino, lhes é servida uma refeição quente; depois de cada jogo oficial, têm possibilidades de festejar a vitória ou suavizar o travo da derrota; e, quando lesionados ou doentes, a Direcção não os abandona: submete-os a periódicas consultas ao médico privativo do Grupo, paga o receituário e os seus vencimentos não sofrem qualquer dedução.

Gasta-se bastante dinheiro — mas a verdade é que construimos uma sede encantadora, sempre florida e asseada, onde bem vindos são todos quantos nos queiram dar o prazer da sua visita; que temos um Parque de Jogos, bom sem favor, e por onde perpassa um constante sopro de renovação construtiva.

Algumas verbas dispendidas em 1950, por

exemplo, dão uma ideia de como são aplicadas as receitas (em contos):

Deslocações	31
Obras no campo	18
Equipamentos	11

Certas rubricas dão-nos igualmente conta da forma como os atletas estão equipados:

Botas de futebol e andebol	113
Calças de ginástica	43
Calções.	211
Camisolas	198
Roupões	48

E para fecho destes dados estatísticos, mais o seguinte: Em 1950 lavaram-se quase 11.000 peças de roupa das equipas do Ferroviário. Em verdade se pode dizer que a higiene não foi descurada.

* * *

Ainda que muito sucintamente exposta a situação económica do Grupo — florescente, sem dúvida — vamos analisar, também de fuga, as suas actividades desportivas:

ANDEBOL

Durante alguns anos, o Ferroviários esteve filiado na Associação Regional, onde ascendeu, por mérito incontestado, à sua Divisão de Honra. Os seus jogos constituiam motivo de grande expectativa — principalmente quando em frente do seu mais sério rival: o F. C. do Porto. Em 1949, e por espontânea deliberação da Direcção esta modalidade foi integrada na F. N. A. T., onde já actuavam as restantes Secções desportivas. Este desvio de rumo deu azo a muitos comentários da Imprensa — que viu na saída da nossa equipa um rude golpe no Andebol associativo. De facto, assim aconteceu. Um crítico de um dos rotativos portugueses escrevia: *A desistência dos Ferroviários deve acarretar vários prejuízos ao andebol português. O primeiro, e mais importante, é a perda duma equipa que, possuindo um valor enorme...*

Mas a equipa não se perdeu... Comentando a nossa segunda vitória consecutiva nos Campeonatos Corporativos, dizia recentemente um jornal de Coimbra, onde se realizaram os jogos finais: *Não há dúvida que a equipa de Campanhã é um caso à parte no andebol português; aliás, além de um conjunto extraordinário, uma preparação e uma técnica individual excepcionais, não surpreendendo por isso o resultado obtido.* Asserto que se ajusta a estoutra que recordámos de *A Bola*: *Efectivamente os portuenses vêm demonstrando, há já alguns anos, uma classe aparte nos torneios corporativos da modalidade. E neste momento em que os Ferroviários de Cam-*

panha junta ao título de campeão de basquetebol o de andebol, não queremos deixar de realçar a proeza. Como se vê, a equipa não se perdeu... Mudou tão somente de rumo.

Os nossos andebolistas formam um conjunto de primeira plana e possuem uma técnica apurada e convincente. Os seus resultados estão expressos no quadro de honra, donde respiamos os seguintes «palmarés»:

- 1946-47 — Vencedor do Torneio Início.
- Campeão Regional (I Divisão).
- 1947-48 — Campeão Regional (reservas).
- 1949-50 — Campeão Nacional Corporativo (I Divisão).
- Campeão Nacional Corporativo (II Divisão).
- 1950-51 — Campeão Nacional Corporativo (I Divisão).

BASQUETEBOL

A acção das equipas desta modalidade vem sendo excepcionalmente brilhante. O Ferroviários é considerado, unanimemente, conjunto de grande classe; e ainda com possibilidades de atingir um nível técnico dificilmente superável — dado que está entregue à reconhecida competência do Professor de Educação Física sr. Armelino Bentes. Como sério fundamento dessa classe há o facto, de per si eloquente, de não ter sofrido qualquer derrota nas competições em que tomou parte no decorrer da época finda: Campeonato Ibérico; Campeonatos Corporativos (distrital e Nacional); torneio entre os grupos da Companhia, etc.

No seu historial estão registadas memoráveis jornadas que correspondem a outros tantos marcos miliários na sua rota triunfante. São tantas, que dificilmente se poderiam acomodar no espaço, forçadamente restrito, destinado ao desporto, neste Boletim. Com efeito, ser-nos-iam indispensáveis algumas páginas para aludirmos, por exemplo, aos encontros com os espanhóis no Pavilhão de Desportos; às finais dos Campeonatos Corporativos; às visitas triunfais a Lugo e à Corunha; e aos esforçados jogos em Madrid e Paris...

Da superioridade técnica do Ferroviário dá testemunho preciso o seguinte quadro referente a 1950-51:

CAMPEONATOS	PONTOS	
	marcados	sofridos
Ibérico	57	20
Nacional Corporativo	152	44
Distrital (1.ª Div.)	229	65
Distrital (2.ª Div.)	314	166
Torneio Grupos C. P. . . .	384	216
Total	1.136	511



Esta é a entrada para o nosso Campo de Jogos

Estão registados os seguintes títulos:

- 1946-47 — Campeão Regional da 2.ª Divisão.
- 1947-48 — Campeão Nacional Corporativo da 1.ª Divisão.
- Vencedor do Torneio da C. P.
- 1948-49 — Campeão Nacional Corporativo da 1.ª Divisão.
- Campeão Ibérico Corporativo.
- Vencedor do Torneio da C. P.
- 1949-50 — Campeão Distrital Corporativo da 1.ª Divisão.
- Vencedor do Torneio da C. P.
- 1950-51 — Campeão Nacional Corporativo da 1.ª Divisão.
- Campeão Ibérico Corporativo.
- Vencedor do Torneio da C. P.

ATLETISMO

Os resultados conseguidos por esta Secção expressam-se assim:

- 1947-48 — Campeão Nacional Corporativo em III categoria.
- Campeão Nacional Corporativo em II categoria.
- 1948-49 — Campeão Nacional Corporativo em II categoria.

1950-51 — Campeão Distrital Corporativo em I categoria.

FUTEBOL

A recente criação desta modalidade correspondeu a uma velha aspiração dos associados. E a sua expectativa não foi iludida. O Ferroviários, com justa causa, é considerado como um dos bons agrupamentos do Corporativo. Tem participado em jogos onde a assistência se computa por milhares de entusiastas.

É detentor dos seguintes títulos:

- 1948-49 — Subcampeão Nacional Corporativo da 2.ª Divisão.
- 1949-50 — Subcampeão Nacional Corporativo da 1.ª Divisão.
- 1950-51 — Campeão Distrital Corporativo da 2.ª Divisão.

ACTIVIDADES CULTURAIS

Comemorando o encerramento das épocas desportivas, o Grupo tem realizado vários e brilhantíssimos festivais de homenagem aos seus atletas. Em alguns deles colaborou o seu Corpo Cénico, proporcionando-nos memoráveis espectáculos no Teatro Sá da Bandeira e no Cine-Teatro Odeon.

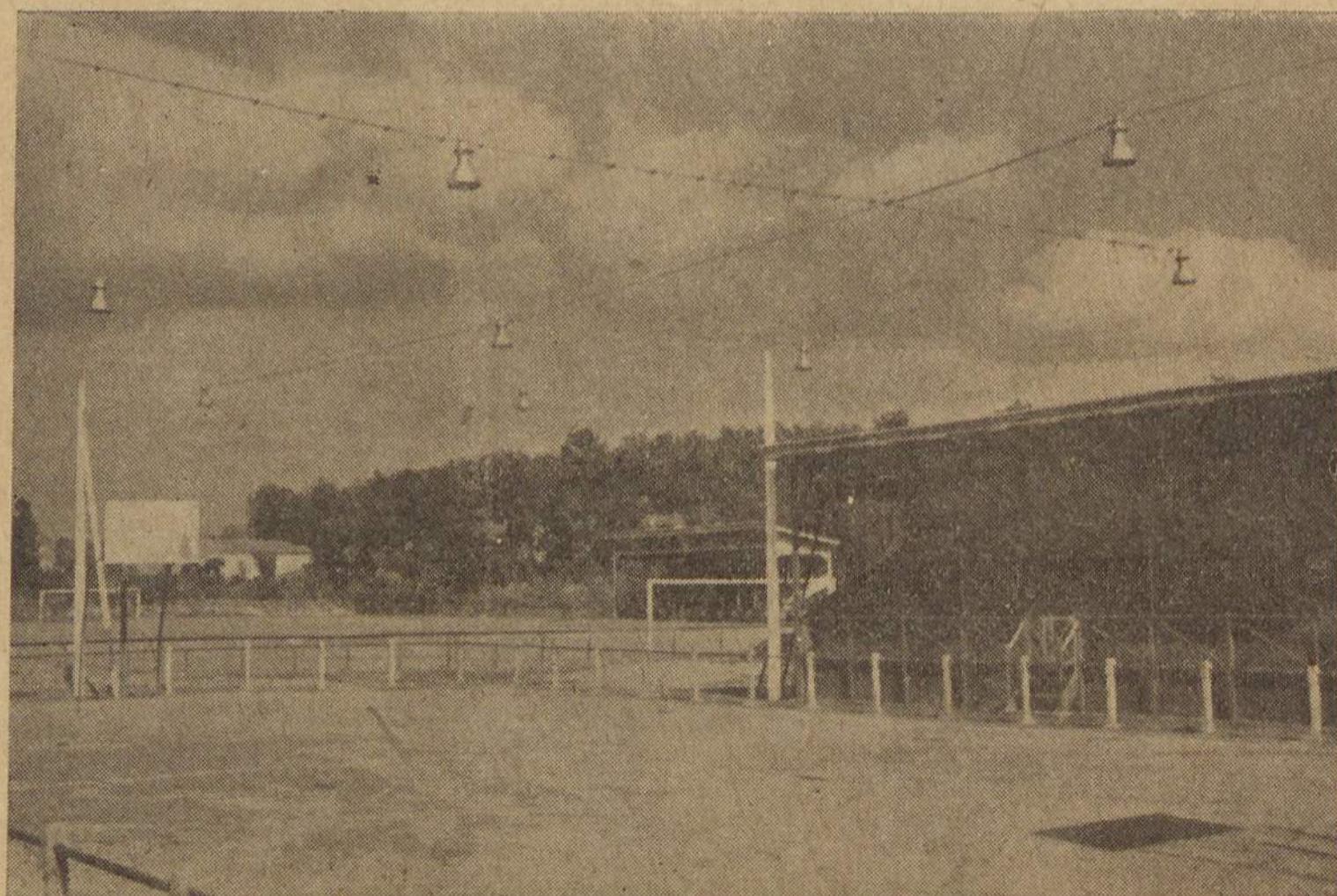
Quando um contingente de aprendizes era anualmente admitido nas Oficinas Gerais, o Grupo também dispunha, para colaboração nas suas festas, dum Corpo Coral, ensaiado a seguir às suas lições de ginástica — agrupamento este que emprestava uma nota de especial encanto. Infelizmente, o coro polifônico acabou.

Que um dia — quando surgirem melhores tempos — se reate essa tradição. São os nossos votos.

* * *

Ao escrevermos esta resenha das actividades do Grupo de Campanhã, para o Boletim da C. P. — publicação que, muito gentilmente e amiudadas vezes, tem registado os seus principais eventos — nada mais pretendemos do que informar os leitores destas dissonantes linhas, da intensa projecção duma obra que muito honra os ferroviários portugueses e a própria Companhia.

Li algures: *No grande relógio do tempo uma só palavra existe — Agora.* Este conceito acasala-se muito bem com estoutro: *Se perderes o dia de hoje a hesitar, o mesmo sucederá amanhã, e com certeza ainda no dia seguinte. Aproveitemos no momento presente aquele que vai seguir-se.* No momento presente... Sim! Eis a causa, o desvendado segredo do assinalado êxito das últimas Direcções do Ferroviários: aproveitar o momento presente, todos os momentos que se lhes apresentaram... E aproveitou-os. Da dolência suicida doutros tempos, da acarunchada carcaça em que vegetava embuxado, aconchado, às voltas com o trango-mango — o Ferroviários surgiu para a vida, despontou, como estrela rutilante, no firmamento dos desportos. *Levanta-te e caminha!* E levantou-se. E marcha, sem obliquar, avante, em demanda de novos destinos, em busca de novos destinos, em busca de novos triunfos — no rasto silente da milenária e sempre nova divisa: *uma alma sã num corpo são...*



Regulamentação dispersa

Direcção-Geral

3.^o Aditamento à Circular n.^o 1684 (12-3-951) — Juntas Médicas a que têm de se submeter os agentes que queiram passar para a caixa de Reformas e Pensões de 1927.

Divisão Comercial

Fiscalização de Receitas

Comunicação-Circular n.^o 78 — Prescrições a observar na aplicação da Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e Espanha.

Comunicação-Circular n.^o 79 — Relaciona firmas que foram autorizadas a efectuar expedições das suas remessas de plantas vivas em portes a pagar.

Tráfego

Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães, entre Portugal e Espanha. (Em vigor desde 1-4-951) — Regula as condições e preços de transporte, entre os dois países, ao abrigo desta Tarifa.

7.^o Aditamento aos Quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas e ramais do Sul e Sueste e respectivo anexo. (Em vigor desde 1-4-951) — Atribui distâncias próprias aos apeadeiros de Balancho e Caridade.

31.^o Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. (Em vigor desde 2-4-951) — Altera a redacção da Nota n.^o 15, relativa a Lisboa-Rego, passando esta estação a fazer também serviço de remessas ao abrigo da Tarifa Especial n.^o 8/108-G. V.

32.^o Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. (Em vigor desde 5-4-951) — Altera o serviço que prestam os apeadeiros de Caiaias e Espadaneira.

Aviso ao Públíco B. n.^o 112. (Em vigor desde 1-4-951) — Anuncia a entrada em vigor da Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães, entre Portugal e Espanha.

Circular n.^o 79 — Entidades às quais é permitida a entrada gratuita nos cais de embarque das estações. (Em vigor desde 28-3-951) — Anula e substitui a Circular da Divisão Comercial, n.^o 39, de 16 de Janeiro de 1948, e altera o primeiro período da alínea c) da Circular n.^o 831, de 23 de Abril de 1935, da Divisão da Exploração.

7.^o Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 1-4-951) — Transporte de mercadorias (incluídas as bagagens) entre a estação de Figueira da Foz, o Posto de Despacho de Figueira da Foz e os domicílios da mesma cidade.

17.^o Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 18-3-951) — Transporte de mercadorias entre a estação de Régua e os Despachos Centrais de Armação e S. Cosmado e entre a mesma estação e os Despachos Centrais de Lamego, Tarouca e Moimenta da Beira.

91.^o Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 5-4-951) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Nelas e o Despacho Central de Loriga.

129.^o Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 1-4-951) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Mangualde e os Despachos Centrais de Mangualde e Castendo.

130.^o Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 15-4-951) — Transporte de mercadorias entre a estação de Cabeço de Vide e o Despacho Central de Cabeço de Vide.

36.^o Aditamento à Circular n.^o 1.056 (Exploração). (Em vigor desde 13-3-951) — Anuncia: Manutenção do ramal particular «Moncorvo-União», e a anulação da Circular n.^o 78, da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, e do diploma dos Caminhos de Ferro do Estado — Direcção do Minho e Douro —, denominado «Instruções a que devem sujeitar-se os serviços nos ramais particulares «S. Gemil-Adubos» e «Faro-Caiados». — Anulação do contrato relativo ao ramal particular «Braga-Estância». — Indica-

ção do n.º do contrato relativo ao ramal «Termas de S. Pedro do Sul-Camilo dos Santos» e substituição desta denominação por «Termas de S. Pedro do Sul-Camilo».— Substituição do contrato n.º 7-B. A. pelo n.º 1.689, relativo ao ramal «Cantanhede-Ribeiros», e substituição do concessionário, Francisco Ribeiro da Fonseca por Manuel Ribeiro da Fonseca e Francisco Ribeiro da Fonseca Júnior.— Substituição do contrato n.º 1.182 pelo n.º 1.688, relativos ao cais particular «Oliveira do Bairro-Tavares», substituição desta denominação por Oliveira do Bairro-Brandão», e substituição do concessionário Brandão & Tavares por José Rodrigues Brandão.— Substituição da denominação do ramal «Montijo-Clara» por «Montijo-Robinson», e substituição do concessionário Francisco da Luz Clara Júnior por Sociedade Corticeira Robinson Bros, Ld.^a..

Divisão de Exploração

Estudos e Aprovisionamento

Carta Impressa n.º 1250 de 5 3-951— Pedido de envio de vários encerados, à Oficina de Cordas e Encerados, em Alcântara Terra.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2527 de 22 3-951— Aplicação do Regime de Exploração Económica nas linhas de Mora, Évora e do Guadiana (Estrela de Évora).

2.º Aditamento à Instrução n.º 2481 de 29 3-951— Sinalização das estações de Cacém e Mercês.

Circular n.º 1093 de 31-3-951— Avarias nas instalações das estações e normas gerais relativas às instalações de sinalização e telecomunicações.

Movimento

13.º Aditamento à Comunicação Circular n.º 871, de 12-3-951— Alterações a considerar na nomenclatura dos modelos da série M.

Ordem do Dia n.º 4.580, de 15 3-951— Mudança da hora legal.

1.º Aditamento à Circular n.º 1.090, de 28-3-951— Alvarás de licença de circulação, passados pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, as vagões cisternas.

Divisão de Via e Obras

Circular da Via n.º 3370 de 14-3-951—

Esclarece que deve ser abonado ao pessoal operário, o dia 23-3 (Sexta-feira Santa).

Circular da Via n.º 3371 de 14-3-951— Comunicação sobre o encerramento dos escritórios centrais e regionais nos dias de feriado da Semana Santa.

Instrução de Via n.º 325 de 21-3-951— Esclarece o modo como devem ser assinados, pelos agentes da Divisão, todos os documentos da Companhia, muito em especial as folhas dos pontos de presença do pessoal dos escritórios.

Instrução de Via n.º 327 de 28-3-951— Recorda o que está determinado, quanto à circulação de dresinas, na parte relativa aos agentes que devem acompanhar os motoristas quando aquelas têm que circular.

Conservação

Circular n.º 226 de 12-3-951— Esclarece que é de aplicar aos encarregados das estações em regime de exploração económica o disposto na O. D. G. n.º 265, ficando com regalias idênticas às de chefe de estação.

Circular n.º 227 de 12-3-951— Informa que todo o material motorizado, bem como os quadriciclos a pedal, da Via e Obras, passaram a ser reparados nas Oficinas do Barreiro.

Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 301 — (18-4-951)— Comparecimentos em Tribunais, Polícias e outros departamentos oficiais.

Ordem da Direcção-Geral n.º 302 — (30-4-951)— Criação, alteração e consumo de impressos.

Divisão Comercial

Fiscalização das Receitas

Comunicação-Circular n.º 80—(5-4-951)— Utilização dos passes mod. D 5, D 33 e D 152-bis, dos bilhetes para trânsito gratuito e dos boletins sanitários mod. S 1, S 71 e S 86, pela via excepcional.

Comunicação-Circular n.º 81—(26-4-951)— Preenchimento dos bilhetes brancos.

Tráfego

3.º Aditamento á Tarifa n.º 3 — Passageiros — (Em vigor desde 7-4-951)— Altera o Artigo 13.º desta Tarifa.

Aviso ao Pùblico Te. n.º 33 — (Em vigor desde 26-10-950) — Concessão de bónus no preço de transporte de minério de zinco.

Aviso ao Pùblico Te. n.º 34 — (Em vigor desde 1-1-950) — Concessão de bónus no preço de transporte de barita em pedra ou em pó e de minério de manganésio.

45.º Complemento á Tarifa de Camionagem — (Em vigor desde 10-4-951) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Leiria e o Despacho Central de Leiria.

47.º Complemento á Tarifa do Camionagem — (Em vigor desde 25-4-951) — Transportes entre a estação de Castelo Branco, os Despachos Centrais de Castelo Branco e Idanha-a-Nova e as povoações de Zebreira, Salvaterra do Extremo e Monfortinho (Termas).

53.º Complemento à Tarifa de Camionagem — (Em vigor desde 25-4-951) — Transporte de mercadorias entre a estação de Belver e o Despacho Central de Gavião.

131.º Complemento a Tarifa de Camionagem — (Em vigor desde 15-5-951) — Transporte de mercadorias entre a estação de Barca da Amieira-Envendos e o Despacho Central de S. José das Matas.

Reclamações

C/Circular n.º 25, de 25-4-951 — Dá instruções sobre a entrega de remessas pendentes de entrega citando providências a adoptar.

Divisão de Exploração

Estudos e Aprovisionamentos

Carta Impressa n.º 1662, de 2-4-951 — Pedido de envio à Oficina de Alcântara Terra, de vários encerados.

Circular n.º 1094, de 17-4-951 — Fabrico e conservação de encerados, cordas e fatos de oleado — Participação das respectivas avarias.

Carta Impressa n.º 2173, de 23-4-951 — Pedido de envio à Oficina, de Alcântara Terra, de várias cordas.

Instrução n.º 2539, de 25-4-951 — Sinalização da estação de Caniços.

Instrução n.º 2540, de 28-4-951 — Sinalização da estação de Montedor.

Movimento

14.º Aditamento á Comunicação Circular n.º 871 — Alterações à nomenclatura dos modelos da série M.

Aviso, de 3-4-951 — Feira anual e romaria a Nossa Senhor do Padrão, em Boaldeia no dia 8 de Abril de 1951.

Aviso, de 18-4-951 — Festa da Ascensão, no Buçaco no dia 3-5-951.

Aviso, de 18-4-951 — Romaria a Nossa Senhora da Ascensão, em Senhora da Hora nos dias 29-4, 3, 5 e 6-5-951.

Aviso, de 24-4-951 — Feira de Mortágua no dia 28-4-951.

Aviso, de 27-4-951, 15-5-951 — Romaria ao Senhor de Matosinhos nos dias 12, 13, 14 e 15-5-921.

Divisão de Via e Obras

Circular da via n.º 3.372, de 6-4-951 — Informa que por determinação do Ministério do Exército não se realiza no corrente ano o serviço de revista anual de inspecção.

Idem n.º 3.373 de 14-4-951 — Esclarece que todos os modelos impressos da série V passam a ser fornecidos pela Divisão de Abastecimentos à medida que se esgotem as existências no Armazém da Via.

Idem n.º 3.374 de 19-4-951 — Encerramento dos escritórios e oficinas no dia 21 de Abril, por motivo do funeral de S. Ex.^a o Presidente da República.

Idem n.º 3.375 de 25-4-951 — Esclarecimentos sobre utilização das dresinas pelos agentes que têm a seu cargo as inspecções à linha.

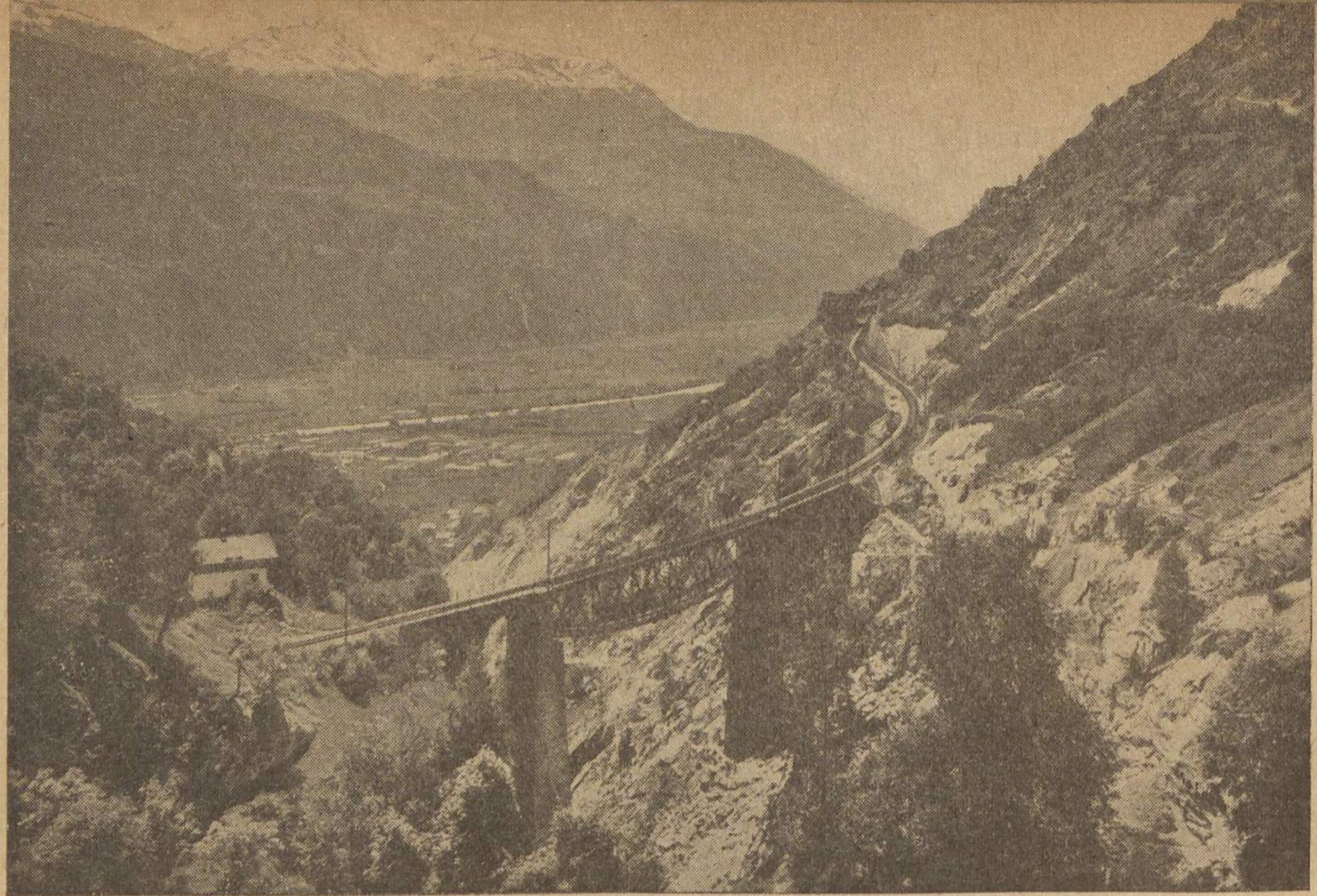
Instrução de via n.º 328 de 7-4-951 — Esclarecimentos acerca de dadores de sangue.

Idem n.º 329 de 25-4-951 — Determina que passa a estar a cargo das Obras Metálicas a conservação das pontes e pontões de betão e de ferro-betão.

Idem n.º 330 de 26-4-951 — Esclarecimentos ao pessoal da via sobre a manobra de agulhas.

Conservação

Circular da via, n.º 228 de 13-4-951 — Aditamento à Circular n.º 227 — Sobre a reparação das baterias das dresinas.



Paisagem Suiça

AS NOSSAS INICIATIVAS

A EXCURSÃO DOS ASSINANTES DO "BOLETIM DA C. P." Á SUIÇA

DIAS depois da distribuição do «Boletim da C. P.», de Novembro, começaram a chegar inscrições dos nossos assinantes, para a excursão à Suiça — prova do interesse com que foi recebida a nossa iniciativa.

Como tivemos ocasião de informar, a próxima excursão terá lugar em Junho, e será feita com a colaboração do Centro Nacional Suíço do Turismo, Caminhos de Ferro Federais, Caminhos de Ferro Rhéticos e Caminho de Ferro do Jungfrau.

O preço de inscrição será de cerca de Esc. 2.500\$00 (dois mil e quinhentos escudos), sendo limitado o número de inscrições.

Podemos já dizer alguma coisa sobre o programa da excursão. Os excursionistas, depois da chegada a Genebra, seguirão para Berne, capital da Confederação Helvética, onde serão recebidos pelos ferroviários do «Jodler Club Tell», devendo passar alguns dias nas proximidades do Lago Constança

— lago que pertence à Suiça, Austria e Alemanha.

Depois da visita a algumas fábricas de material ferroviário, seguirão para Zurich e Coire — capital do Cantão dos Grisões e sede dos Caminhos de Ferro Rhéticos, sendo possível que os excursionistas possam realizar a visita a uma cidade da Austria. A região de St. Moritz será incluída no programa, assim como a linda cidade de Lugano, donde partirão para a cidade italiana de Milão.

Os glaciares do Rhône, as barragens de Grimsel, as estradas de Furka, e a ascensão ao célebre Jungfrau não foram esquecidos no programa, assim como as cidades de Interlaken e Montreux, consideradas das mais formosas da Suiça.

As inscrições até agora recebidas sobem já a algumas dezenas. Como a inscrição é limitada, devem os interessados dirigir-se sem demora ao Editor do «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa.

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Alfredo Domingos Macau, chefe de 2.^a cl. de Casa Branca.

Admitido como carregador auxiliar em 5-9-911, foi promovido a factor de 3.^a classe em 23-9-918. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.^a classe em 1-1-939 e a chefe de 2.^a classe em 1-1-950.

Daniel Albino, capataz de manobras de 1.^a classe de Vendas Novas.

Admitido como servente em 3-9-911, passou a carregador em 9-10-916. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a capataz de manobras de 2.^a classe em 21-1-928 e, a capataz de manobras de 1.^a classe em 21-10-941.



Francisco Lopes, revisor de bilhetes de 1.^a cl. de Barreiro.

Admitido como carregador auxiliar em 7-9-911, passou a carregador em 26-10-915. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido e revisor de bilhetes de 2.^a classe em 1-7-938 e, a revisor de bilhetes de 1.^a classe, em 1-7-947.

Eduardo Dias Figueiredo, Chefe de Brigada das Oficinas Gerais de Lisboa.

Admitido ao serviço da Companhia, em 30-10-911, como Torneiro, foi promovido à sua actual categoria em 25-9-927.



Adriano Lourenço da Costa, Fogueiro de Máquinas Fixas, do Dep.^o de Campolide-Sacavém.

Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 24-10-911, foi nomeado Fogueiro de máquinas fixas em 1-12-921.

Luís Gonzaga de Oliveira Marques, Chefe principal de Lisboa-R.

Admitido como praticante em 1 de Outubro de 1911, foi nomeado aspirante em 18 de Abril de 1913. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1941 e a chefe principal em 1 de Julho de 1944.



Pedro António Ferreira, Chefe de 1.^a classe de Alfarelos.

Admitido como praticante em 1 de Outubro de 1911, foi nomeado aspirante em 17 de Dezembro de 1912. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.^a classe em 1 de Julho de 1939 e a chefe de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1943.

Silvestre de Sousa Pais, Chefe de 1.^a classe de Alfarelos.

Admitido como praticante em 1 de Outubro de 1911, foi nomeado aspirante em 1 de Março de 1914. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1939 e a chefe de 1.^a classe em 1 de Julho de 1947.





José Nunes, Chefe de 2.ª classe de Lisboa-Rego.

Admitido como praticante em 1 de Outubro de 1911, foi nomeado aspirante em 13 de Agosto de 1913. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1935 e a chefe de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1941.



Carlos Xavier Fragoso da Cruz e Costa, Chefe de 2.ª classe de Lisboa-P.

Admitido como praticante em 1 de Outubro de 1911, foi nomeado aspirante em 23 de Dezembro de 1912. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Julho de 1939 e a chefe de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1945.



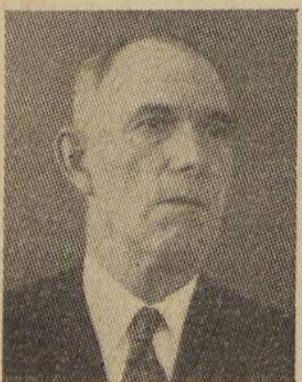
Francisco do Rosário Leitão, chefe de 2.ª classe de Taveiro.

Admitido como praticante em 1 de Outubro de 1911, foi nomeado aspirante em 1 de Março de 1914. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Julho de 1936 e a chefe de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1941.



Manuel Lopes Velho, chefe de 3.ª classe de Tramagal.

Admitido como praticante em 1 de Outubro de 1911, foi nomeado aspirante em 13 de Agosto de 1913. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a factor de 1.ª classe em 1 de Abril de 1924 e a chefe de 3.ª classe em 1 de Julho de 1935.



António Rodrigues Baltazar, chefe de 3.ª classe de Alverca.

Admitido como praticante em 28 de Outubro de 1911, foi nomeado aspirante em 4 de Julho de 1914. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a factor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1926 e a chefe de 3.ª classe em 1 de Abril de 1938.



António Bento Saramago, chefe de 3.ª classe de Entroncamento.

Admitido como praticante em 29 de Outubro de 1911, foi nomeado aspirante em 4 de Julho de 1914. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a factor de 1.ª classe em 1 de Junho de 1933 e a chefe de 3.ª classe em 1 de Abril de 1938.



Manuel da Silva Bastos, factor de 1.ª classe de Évora.

Admitido como carregador auxiliar em 25 de Outubro de 1911, foi nomeado conferente em 16 de Outubro de 1915. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a factor de 2.ª classe em 18 de Agosto de 1925 e a factor de 1.ª classe em 1 de Março de 1928.



Januário Ramos, agulheiro de 3.ª classe de Tortozendo.

Admitido carregador em 27 de Outubro de 1911, foi promovido a agulheiro de 3.ª classe em 21 de Dezembro de 1919.



José Pereira, guarda de passagem de nível de Coimbra.

Foi admitido como guarda de passagem de nível em 12 de Outubro de 1911.



Antónia Moreno, guarda de passagem de nível de Barreiro.

Foi admitida como guarda de passagem de nível em 31 de Outubro de 1911.



Joaquim Rodrigues Grácio Simplício, subchefe de repartição do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Admitido como praticante em 1 de Outubro de 1911, foi nomeado aspirante em 13 de Agosto de 1913. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de secção em 1 de Janeiro de 1942 e a subchefe de repartição em 1 de Janeiro de 1945.



Joaquim Marques Fatela, assentador do distrito 56 (Soure).

Admitido como assentador em 21-12-911.



António José Teixeira Bravo, chefe de 3.ª classe de Lavradio.

Admitido como carregador auxiliar em 14 de Agosto de 1911, foi nomeado factor de 3.ª classe em 15 de Abril de 1914. Depois de ter sido promovido a factor de 2.ª classe em 9 de Julho de 1917, foi promovido a factor de 1.ª classe em 8 de Julho de 1919 e a chefe de 3.ª classe em 1 de Junho de 1928.



António Martins, operário ajudante do S.º de Obras Metálicas (Oficina de Ovar).

Admitido como malhador em 21-5-911. Promovido a ajudante de montador em 1-1-916. Promovido a montador de 4.ª classe em 21-1-923. Classificado operário de 6.ª classe em 1-1-943 e mudança de categoria para operário ajudante em 1-12-945.



Luis da Silva, Operário de 1.ª classe (forjador) das Oficinas de Barreiro.

Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador em 21-9-911, foi promovido à categoria actual em 1-12-945, depois de ter passado pelas diferentes classes.

Joaquim Martins Pimenta, chefe do distrito 58 (Alfarelos).

Admitido como assentador em 21-12-911. Promovido a subchefe de distrito em 1-5-920 e a chefe de distrito em 1-1-933.



Carlos Ferreira Patrício, chefe principal de Porto-Trindade.

Admitido como praticante em 17 de Agosto de 1911, foi nomeado factor de 2.ª classe em 22 de Outubro de 1914. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 1.ª classe em 26 de Maio de 1929 e a chefe principal em 21 de Dezembro de 1942.



Raúl Mário de Sena Magalhães, subchefe de Repartição do Serviço de Estudos (Lisboa-R.). Admitido como escriturário arquivista em 8-5-911. Promovido a amanuense de 3.ª classe em 1-1-915. Classificado como empregado de 2.ª classe em 27-9-923. Promovido a empregado de 1.ª classe em 1-1-926; a empregado principal em 1-1-930; a chefe de secção em 1-1-934 e a subchefe de repartição em 1-1-948.



Ernesto Matos Cebola, Chefe de Brigada do Depósito de Entroncamento.

Admitido ao serviço da Companhia, como Aprendiz, em 21-9-911, passou a operário montador, sendo promovido à sua actual categoria, em 1-7-944, depois de ter passado pelas diversas classes.



Augusto Santinko, Operário de 1.ª classe (caldeireiro) das Oficinas de Barreiro.

Admitido ao serviço da Companhia, como Servente, em 1-9-911, foi promovido à categoria actual, em 1-7-928, depois de ter transitado pelas diferentes classes.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Artur Pereira, chefe de lanço de 1.^a classe do 1.^º lanço da 8.^a Secção (V. N. Gaia). Louvado e gratificado pela Direcção-Geral com 500\$00, pela forma decidida como actuou no sentido de evitar a colisão entre duas máquinas, que esteve iminente, na estação de Campanhã no dia 25 de Novembro p.^o p.^o.

Angelo Rosa, Marinheiro de 2.^a classe da Via Fluvial. Tendo encontrado abandonada no vapor «Alentejo», que fazia a carreira 21 de 15 de Maio último, uma espingarda caçadeira, de 2 canos, cujo valor aproximado é de 1.500\$00, dela fez pronta entrega ao mestre do vapor referido.



José Maria Gonçalves, Conduitor de carruagens da Revisão de Campolide. Tendo acompanhado o comboio n.^º 1, de 1 de Agosto findo, encontrou abandonada sobre o assento da carruagem BSyf 909, uma máquina fotográfica, marca «Kodak», que prontamente entregou ao chefe da estação de Campanhã.

Américo Coelho Ferreira, Aprendiz das Oficinas de Barreiro. Tendo encontrado no recinto das oficinas uma cigarreira contendo um relógio de pulso e a importância de 8\$30, tudo no valor aproximado de 350\$00, do achado fez entrega imediata ao seu contramestre.



António Faisco, assentador do dist.^o 5 – Tua (Mirandela). Gratificado com 100\$00, por no dia 6-10-950, quando encontrou caída sobre a linha, ao km. 48,975 – Tua, uma volumosa pedra desabada da trincheira, ter tomado activas providências no sentido de que a via fosse desobstruída, evitando, assim, que a automotora n.^º 6510 tivesse de interromper a circulação e, ao mesmo tempo, um possível acidente de gravidade.

José Carrilho, Revisor de 3.^a classe da Revisão de Entroncamento-V. Alcantara. Ao passar a revisão na carruagem BTYF 758 CP, do comboio 2011 de 3/9, encontrou duas ombreiras de casaco de senhora com 3 notas de mil pesetas, das quais fez pronta entrega ao graduado da guarda civil da Alfândega.



Francisco Correia Ezequiel, Limpador da Revisão de Entroncamento, T. Vargens. Ao proceder à limpeza da carruagem AB4 242 CP, chegada no comboio 2620 de 25/9, encontrou uma mala de senhora contendo 16 dolares, 150 pesetas, 148 marcos, 300 francos franceses, 100 frs. suíços, 604\$80 e outros objectos de uso pessoal, fazendo, de tudo, entrega imediata ao chefe da estação.

Artur Jorge Soares Dias de Souza, Servente da Secção Eléctrica-Lisboa R.. Ao proceder à revisão da instalação eléctrica de uma carruagem chegada pelo comboio 4924 de 19/9, encontrou uma carteira de senhora, contendo a quantia de 900\$00 e vários objectos de uso pessoal, de cujos valores fez entrega imediata.



José Lourenço da Costa, Limpador da Rev. de Campolide-Lisboa R.. Ao proceder à limpeza da carruagem Bsdyf 962 CP, chegada pelo comboio 2 de 18/9, encontrou um broche de ouro no valor aproximado de 500\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação.

António Ribeiro, Limpador da Revisão de Coimbra-Espinho. Ao proceder à limpeza da carruagem CEYF. 459 CP, do comboio 832, de 9/10, encontrou um fio de ouro com uma figura do mesmo metal, no valor aproximado de 238\$80, fazendo do achado pronta entrega ao chefe da estação.





João Manuel Vieira, suplementar de via do dist.º 5 — Tua (Mirandela). Gratificado com 100\$00, por no dia 6-10 950, quando encontrou caída sobre a linha, ao km. 48,975 — Tua, uma volumosa pedra desabada da trincheira, ter tomado activas providências no sentido de que a via fosse desobstruída, evitando, assim, que a automotora n.º 6510 tivesse de interromper a circulação e, ao mesmo tempo, um possível acidente de gravidade.

Euclides Lopes Esteves Pedra, revisor de 3.ª classe da Revisão de Campolide—Lisboa R. Tendo encontrado abandonado numa carruagem do comboio n.º 4120 de 28-10, ao qual passava revisão, um crucifixo de prata com brilhantes, no valor aproximado de 6.000\$00, prontamente o entregou ao chefe da estação de Lisboa R.

Embora o agente tenha cumprido o seu dever de homem honesto e funcionário escrupuloso, é digno de menção o gesto praticado.



REFORMAS

Abastecimentos — *Manuel José da Silva: Adjunto do Armazém Regional de Campanhã.
Manuel Martins da Costa: Servente de Armazém do Armazém Regional de Campanhã.*

Comercial — *José Augusto da Silva Jr.: Inspector Principal da 3.ª Secção de Contabilidade (Campanhã).
Rosalino Martins Moreira: Empregado de 1.ª classe do Serviço da Fiscalização das Receitas.
Raúl Jacinto: Inspector da 21.ª Secção de Contabilidade — Evora.
Manuel Monteiro Bonifácio: Chefe de secção do Serviço da Fiscalização das Receitas.
Ventura da Costa Moreira: Bilheteiro principal de Porto.
José Joaquim Vaz do Nascimento Bandeira: Subchefe de Repartição do Serviço da Fiscalização das Receitas.*

Elvira Adelaide da Silva Ferreira: Escriturária principal do Serviço da Fiscalização das Receitas.

António Ferreira Gonçalves: Revisor de bilhetes principal de Campanhã.

José Maria Rodrigues: Carregador de Figueira da Foz.

José de Oliveira Jacob: Chefe de 1.ª classe de Abrantes.

Salvador de Oliveira: Chefe de 1.ª classe de Negrelos.

Francisco da Conceição Malato: Factor de 2.ª classe de Santarém.

Manuel Augusto de Sá e Castro: Inspector Adjunto da 1.ª Circunscrição em Campanhã.

Amadeu Augusto Ladeiro: Chefe de 2.ª classe de Pampilhosa.

Francisco de Almeida: Chefe de 3.ª classe de Pero Negro.

Manuel Passos da Silva: Factor de 2.ª classe de Viana do Castelo.

Joaquim Augusto de Sousa: Condutor de 1.ª classe de Alfarelos.

Henrique Rodrigues: Condutor de 2.ª classe de Campanhã.

Carlos Abreu Ramos: Guarda-freios de 2.ª classe de Lisboa.

Pedro Cardoso da Silva: Guarda-freios de 1.ª classe de Campanhã.

Augusto de Oliveira: Guarda de estação de Porto.

Domingos da Costa Barbosa: Carregador de Braga.

Joaquim Baptista Câncio: Chefe de secção da 6.ª Circunscrição — Barreiro.

Francisco Alexandre Rodrigues: Chefe principal de Barreiro.

Francisco António Neto: Chefe de 2.ª classe de Alhos Vedros.

José Augusto Armão Ferreira: Factor de 1.ª classe de Viana do Castelo.

João José da Silva: Fiel de estação de Barreiro.

Henrique Verão Caldeira: Condutor de 1.ª classe de Alfarelos.

António Pedro dos Santos Júnior: Fiel de cais de 2.ª classe de Lisboa P.

José Alves dos Reis: Capataz de manobras de 1.ª classe de Alcântara Mar.

António Coelho de Brito: Agulheiro de 2.ª classe de Vale do Guizo.

José Felisberto: Agulheiro de 3.ª classe de Reguengos de Monsaraz.

Adriano Rodrigues: Guarda de estação de Santarém.

Manuel Pereira da Cunha: Guarda de estação de Caide.

Alberto Monteiro: Carregador de Réguia.

Emília Rodrigues: Guarda de passagem de nível de Famalicão.

Direcção Geral — *António Augusto da Silva: Chefe de secção.*

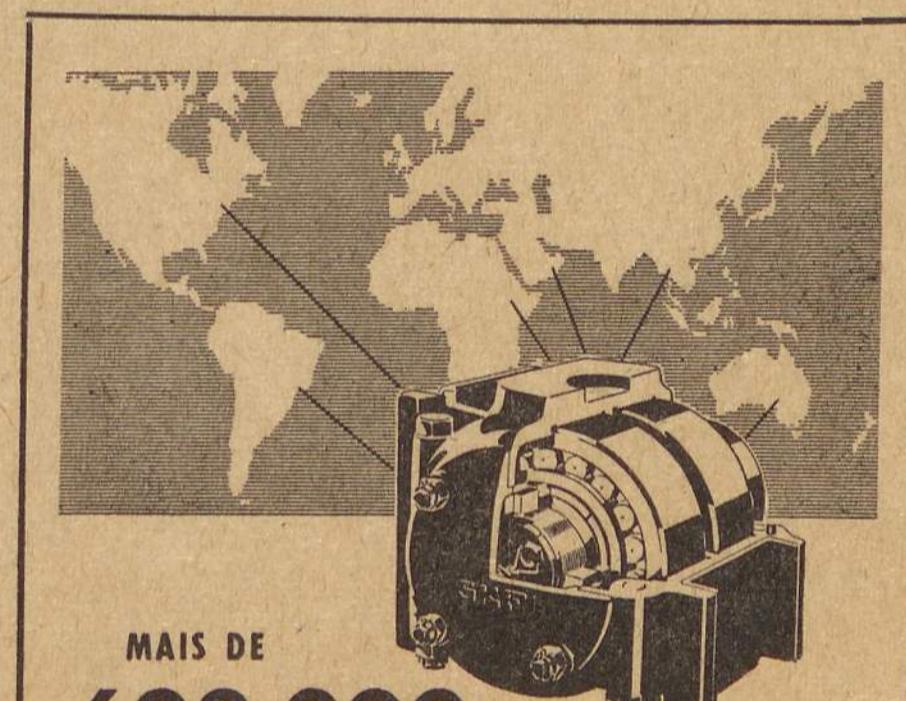
Exploração — *João da Cruz Santos: Chefe de 3.ª classe de Barreiro.*

Carlos Teixeira Zagalo: Condutor de 1.ª classe de Barreiro.
Luís Pinto: Carregador de Régua.
António dos Santos: Carregador de Pala.
Joaquim da Silva: Carregador de Famalicão.
António Rui Gomes: Chefe de 3.ª classe de Évora.
Manuel Joaquim Rodrigues: Chefe de 3.ª classe de Mora.
António José dos Santos: Chefe de 3.ª classe de Barreiro.
Miguel Aires da Costa: Factor de 1.ª classe de Lisboa-P.
José Francisco Candeias: Factor de 2.ª classe de Tojal.
João do Paço: Condutor de 1.ª classe de Campanhã.
Manuel José dos Santos: Capataz de manobras de 1.ª classe de Gaia
Augusto Coelho Araújo: Agulheiro de 1.ª classe de Porto.
Augusto Guerreiro: Agulheiro de 2.ª classe de Barreiro.
Autónio da Costa: Engatador de Alfândega.
António Antunes: Guarda de estação de Lisboa Terreiro do Paço.
Adriano Nunes Pereira: Faroleiro de Campanhã.
José Soares Barbosa: Carregador de Viana do Castelo.
Décio Mortágua: Carregador de Coimbra-B.
Manuel Martins: Carregador de Pinhal Novo.
Diamantino da Costa e Silva: Carregador de Lisboa-P.
Luiza da Conceição Velhinho Velez: Servente de Abrantes.

Material e Tracção — *José de Sousa Cabecinha Júnior*: Subchefe de Depósito, em Faro
Adelino Ribeiro: Chefe de maquinistas, Depósito de Barreiro.
Luiz António, Maquinista de 1.ª classe em Bragança.
José Cabral: Maquinista de 2.ª classe do Depósito de Entroncamento
Francisco Guerreiro: Fogueiro de 2.ª classe do Depósito de Faro.
João Lopes Raposo: Mestre de Vapores, Via Fluvial.
Pedro Jordão Moreira: Chefe de Brigada das Oficinas do Barreiro.
Manuel João da Torre Júnior: Operário de 2.ª classe (forjador) das Oficinas do Barreiro.
João Xavier Monteiro: Operário de 3.ª classe (serralheiro), Depósito da Boavista.
José Ferreira Póvoas: Chefe de Secção das Oficinas de Campanhã.
Henrique Ferreira: Chefe de Secção do Depósito de Barreiro.
António Luís Cabrera: Empregado Principal da Repartição de Contabilidade.
Alberto Pinto: Subchefe de Depósito em Casa Branca.
Manuel Pinto Soares: Maquinista de 3.ª classe do Depósito de Gaia.
António Guerreiro de Brito: Revisor de 2.ª classe da Revisão de Barreiro-T.
Miguel da Rocha: Limpador do Depósito de Campanhã.
Joaquim Vicente: Limpador, Revisão de Douro-Régua.
João da Silva: Marinheiro de 2.ª classe da Via Fluvial.
José Cândido: Operário de 1.ª classe (auxiliar) do Depósito de Campolide.
Artur José de Moura: Operário de 1.ª classe (serralheiro) das Oficinas de Barreiro.
António Joaquim: Chefe de Depósito, do Depósito de Régua.
Ramiro Joaquim Dias Martins: Fogueiro de 1.ª do Depósito de Campanhã.
Manuel Francisco: Fogueiro de máquinas fixas do Depósito de Gaia.
Armando Medeiros: Marinheiro de 2.ª classe da Via Fluvial.
Amaro Carneiro: Limpador da Revisão do Minho-Porto.
Amadeu de Magalhães e Meneses: Contramestre Principal das Oficinas de Barreiro.
Francisco Dias: Escriturário do Depósito de Boavista.
Sotero Marinho: Operário de 1.ª classe (caldeireiro) das Oficinas de Barreiro.
António Teixeira de Sousa: Operário de 1.ª classe (serralheiro) das Oficinas de Campanhã.
José António de Matos Júnior: Operário de 1.ª classe (caldeireiro) das Oficinas de Campanhã.
Manuel António da Costa: Operário de 3.ª (carpinteiro), do Depósito de Boavista-Lousado.
David de Araújo: Operário ajudante (carpinteiro), Oficinas de Campanhã.
Herminia Gonçalves Ferreira: Escriturária Pl.ª do Depósito de Entroncamento.
José da Guia: Inspector do Depósito de Figueira da Foz.
Manuel de Almeida: 1.º Vigilante do Depósito de Campanhã.
Carlos Augusto Pereira: Vigilante do Depósito de Campanhã.
José Morgado dos Santos: Maquinista de 3.ª classe do Depósito de Campolide-Caldas.
Francisco Jacques: Chefe de Brigada das Oficinas de Entroncamento.
Francisco Pereira: Chefe de Brigada do Depósito de Entroncamento.
José Ramos: Revisor de 2.ª classe da Revisão de Tunes.

Manuel dos Santos Mais Novo Jr.: Limpador da Revisão de Entroncamento.
António da Silva: Operário de 1.ª classe (fundidor) das Oficinas de Campanhã.
António Ferrão: Operário de 1.ª classe (caldeireiro) do Depósito de Campolide.
Manuel Rodrigues Ferreira: Operário de 2.ª classe (serralheiro) do Depósito de Boavista-Lousado.
Vitorino da Silva Alegre: Maquinista de 1.ª classe do Depósito de Campolide.
António Rodrigues da Cruz: Maquinista de 1.ª classe do Depósito de Boavista.
Daniel Gomes de Almeida: Mestre de Vapores da Via Fluvial.
José da Purificação: Arrais da Via Fluvial.

Via e Obras — *António Gomes: Operário de 2.ª classe da 3.ª Secção (Entroncamento).*
Casimiro Correia: Chefe de lanço de 2.ª classe do 2.º lanço da 16.ª Secção (Loulé).
Francisco Lopes: Subchefe do distrito 13 (Santarém).
Manuel Filipe: Assentador do distrito 135 (Marinhais).
Manuel Vicente: Assentador do distrito 246 (Estômbar).
António Guerreiro: Assentador do distrito 292 (Ermidaa).
Casimiro do Nascimento: Chefe do distrito 4—Tua (Cachão).
José Mendes: Assentador do distrito 24 (Bemposta).
Amélia de Jesus: guarda de passagem de nível do distrito 412 (Viana do Castelo).
Vitor Manuel dos Santos: Chefe do distrito 7-Tua (Romeu).
Jacinto André: assentador do distrito 124, (Lardosa).
Francisco Pereira: Subchefe do distrito 21-B. A. (Pinhel).
Leonides Duarte Moraes: empregade de 1.ª classe da Repartição do Pessoal (Lisboa-R.).
Joaquim Parelho: Chefe do distrito 136 (Agolada).
Maria José: guarda de passagem de nível do distrito 3-Corgo (Vila Real).
José Estêvão: assentador do distrito 239 (Faro).
José Prudêncio Farinha: Chefe do distrito 5/5.ª Secção (Guia).
Eusébio da Silva: assentador do distrito 226 (Funcheira).
Tomásia Fernandes: guarda da passagem de nível do distrito 462-A (Leixões).
Manuel Gonçalves: assentador do distrito 52 (Vermoil).
José Gomes da Silva Durães: Chefe de escritório de 3.ª classe da 15.ª Secção (Grândola).



MAIS DE
600.000

CAIXAS **SKF** COM ROLAMENTOS DE ROLOS

foram fornecidas desde 1919 a todas as partes do mundo para locomotivas, carruagens de passageiros e vagões de mercadorias de todos os tipos.

Não há outro construtor de rolamentos no mundo que possa mostrar uma experiência tão longa e tão completa no campo dos caminhos de ferro, nem possa mostrar aproximadamente sequer um número tão elevado de aplicações como a **SKF**.

SOCIEDADE **SKF** LIMITADA
LISBOA
Praça da Alegria, 66-A

POR
TO
Avenida dos Aliados, 152

S U M Á R I O

Vinte e quatro anos ao serviço dos ferroviários

Natal, por António Pinto Costa

Bom humor: Os pintores e o caminho de ferro

Curiosidades: O Museu do Cairo, por António A. Sampaio Andrade

A moda e os caminhos de ferro

Homenagem a um ferroviário

Fátima, por João Bispo

A nossa revista no ano de 1951

Desportos: Levanta-te e caminha

Regulamentação dispersa

As nossas iniciativas: A excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» à Suíça

Pessoal

■ ■ ■
NA CAPA — «Cuidado», do Eng.^o Manuel Campelo, 1.º Prémio do Concurso de Fotografias do «Boletim da C. P.»

SOLIDEZ
RESISTÊNCIA
LEVEZA

SEGURANÇA
CONFORTO
ECONOMIA

Uma das carroagens Budd em circulação nas linhas da C.º dos Caminhos de Ferro Portugueses.

