BOLETIM DA C.P.

BOLETIM DA C.P.

N.º 276 JUNHO — 1952 ANO 24.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», R. da Horta Sêca, 7 — Telef. 20158 — LISBOA

TL.

RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

El Director

30 de abril de 1952.

ESTACION PRINCIPE PIO MADRID

Excmo.
Sr. D. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES
Director General de la Compañía de
los Caminos de Hierro Portugueses
L I S B O A

Muy apreciado amigo y colega:

Con la presente, que pongo en manos de los ferroviarios de la 2ª Zona de esta Red Nacional que van a visitar Portugal, me es muy grato enviar a V. un afectuoso y cordial saludo; y aprovecho la ocasión para reiterarle una vez más la expresión de mis gracias más sinceras por las facilidades que se ha servido dar para la realización de este viaje, lo que sin duda servirá para estrechar más y más los fraternales lazos que unen a los ferroviarios de nuestros dos países.

Con la mayor consideración, queda suyo muy afectísimo amigo y colega

Firmado: José M.ª García-Lomas

CARTA DO ENG.º JOSE MARIA GARCIA LOMAS, DIRECTOR GERAL DA «RENFE» AO ENG.º ESPREGUEIRA MENDES, DIRECTOR GERAL DA C. P.

O Director Geral da C. P., sr. Eng.º Espregueira Mendes, após ter saudado os ferroviários Madrilenos

Excursão de Ferroviários Madrilenos a Lisboa

No passado dia 2 de Maio, chegou a Lisboa no «Expresso Lusitânia» uma excursão de ferroviários espanhóis, organizada pelo sr. César Martin Abecia. Demoraram-se quase três dias na nossa capital, onde visitaram os seus monumentos, museus e recantos mais pitorescos. No próprio dia da chegada após o almoço que os reconfortou da noite perdida em viagem, visitaram o Museu dos Coches, os Jerónimos, o Miradouro de Montes Claros, Sintra e os seus Palácios, Cascais, Estoril e o Estádio Nacional.

No dia 3 de Maio, os ferroviários espanhóis dirigiram-se à Direcção Geral da C. P. em Santa Apolónia, tendo sido recebidos pelo sr. Eng.º Espregueira Mendes, a quem apresentaram cumprimentos em nome da Direcção da «Renfe».

De tarde, a C. P. ofereceu ao grupo uma recepção no típico «Solar do Velho Porto», em S. Pedro de Alcântara, no qual usou da palavra o sr. Martin Abecia, que agradeceu à gentil hospitalidade da C. P., e o nosso editor, sr. António Montês, que evocou a amizade indissolúvel entre as duas classes de ferroviários e os dois países irmãos.

No Casino do Estoril à noite os ferroviários espanhóis, assistiram ao espectáculo acompanhados pelo sr. António Montês.

A parte da manhã do dia 4 aproveitaram-na para visitar a cidade moderna que existe em Lisboa, à volta de Alvalade e do Aeroporto, tendo regressado a Madrid na tarde do mesmo dia. Na estação, os representantes da C. P. e muitos outros ferroviários prestaram aos seus camaradas espanhóis uma carinhosa despedida, pelo que — confessaram-no abertamente — levaram as melhores recordações desses breves dias no nosso convívio.

«EXPRESSOS POPULARES»

TÊm constituído verdadeiro sucesso os expressos populares que aos domingos e dias festivos deslocam milhares de pessoas que, ansiosos por descobrir as surprezas e os melhoramentos porque tem passado o nosso país, enchem por completo as suas carruagens.

Desses «Expressos populares» temos de destacar o que se efectuou no dia 4 do mês passado, do Porto a Lisboa, o qual transportou os portuenses que à capital vieram apreciar, a preços módicos de transporte, as curiosidades que possuímos e o encanto, beleza e transformação que nos últimos vinte anos a mesma passou.

Assim os visitantes uma vez chegados a Lisboa, foram transportados em 31 auto-carros numa visita ao centro e arredores da capital. Do Rossio seguiram a Avenida das Naus, passando pelo Terreiro do Paço, em direcção ao glorioso Mosteiro de Santa Maria de Belém, obra arquitetónica da época dos descobrimentos marítimos. Seguiram depois pela Calçada da Ajuda, em direcção ao Palácio do mesmo nome, passando o novo bairro económico, e trepando ao Miradouro de Montes Claros puderam observar uma das mais lindas paisagens da cidade das Sete Colinas. Em direcção a Queluz visitaram o antigo Palácio Real seguindo, depois, em direcção a Sintra, onde do alto, contemplaram a paisagem que se disfruta no imenso mar verde intercalado com castelos, palácios e casas caiadas de branco, vistosas em claro dia de sol.

O regresso é feito à volta do Atlântico não passando despercebido o farol do Cabo da Roca, a Praia do Guincho, Boca do Inferno, e os Estoris que deslumbram o visitante com suas praias e flores. A viagem prossegue, e uma vez no Estádio Nacional é apreciada uma obra de vulto que honra o desporto nacional. Segue-se o Aqueduto das Águas Livres, obra notabilíssima que assombrou o mundo inteiro, construída de 1729 a 1748, no reinado de D. João V, medindo 20 quilómetros com todas as suas ramificações.

Depois do almoço foi visitada outra parte da cidade que teve início no excelente Bairro de Alvalade. Seguiu-se o Hospital Júlio de Matos, o nosso famoso Aeroporto, considerado hoje um dos melhores e mais bem situados da Europa. Os auto-carros tomaram a direcção da Estrada Nacional do Porto e cruzando com a Praça do Arieiro desceram Almirante Reis e subiram à Graça para admirarem a paisagem do Miradouro de Nossa Senhora do Monte que abrange o vasto panorama da cidade com o seu monumental Tejo. O Castelo de S. Jorge, a Arrábida, Ajuda, Parque Eduardo VII, Escola do Exército, S. Pedro de Alcântara e outros pontos estratégicos, também são observados com nitidez.

De passagem, a Igreja de S. Vicente, a Sé Catedral, Igreja de Santo António fizeram terminar a visita à cidade que os portuenses admiraram, trocando a fadiga pela vontade de fazer turismo, num passeio de rara beleza que, em curto espaço de tempo observaram a transformação da capital do do Império.

SINTRA — Fonte dos passarinhos

ROMAGEM DA GALIZA À VIRGEM DE FÁTIMA

O céu azul de Portugal, qual docel hielino dum paraíso, acolhera em 13 de Maio uma mensagem que nos veio de Espanha. Quatro centenas de romeiros chegaram da Galiza. Todos trouxeram consigo o garrido da sua linda terra e a fé ardente de suas almas. O tempo, por mais enublado que seja pelo materialismo, aqueceu sempre nos corações crentes a mesma labareda que atira o homem para o Alto. Hoje, são os romeiros da Galiza que, cantando o terço à Virgem, vieram venerá-La em Fátima. Ontem, séculos idos, eram outros tantos portugueses que iam em romagem a S. Tiago de Compostela, de que nos fala a musa do trovador de antanho, em suas trovas de cancioneiro.

Anos atrás, cândida no seu andor de pétalas e de manto alvo, escondendo a brancura das pombas que a acompanhavam, foi a própria Senhora de Fátima percorrer a Galiza, como embaixatriz soberana da amizade lusa. E na cidade de Vigo ficou bem gravada a memória da Virgem peregrina. Os seus habitantes vão oferecer à cidade mais uma Igreja dedicada ao culto da Virgem de Fátima. Mais um pedaço de Portugal a desafiar os séculos em terras de além-fronteiras.

Prouvera a Deus que os povos seguissem o exemplo da Península e se irmanassem pela graça de Fátima. Não é com a bomba atómica, nem já com a demagogia dos políticos que a fraternidade dos povos dará alicerce à Paz. A metralha que vencerá o inimigo, ou antes o egoísmo que campeia entre os homens, é a oração de Fátima, aquela que em unísono fremente se evolou da Cova da Iria no passado 13 de Maio. Milhares e milhares de almas, de todas as raças, se fundiram no mesmo êxtase de Amor, rogando ao céu a dádiva da luz para a humanidade sequiosa, mas céptica.

A paz virá quando todos, negros e brancos, pobres e ricos, sábios e incultos, se aperceberem que o amor do próximo é preceito divino. E a promessa de Fátima será cumprida, se os homens, diferentes pelo espírito, quiserem ser um dia iguais e fraternos pelo coração.

Peregrinação das Irmandades Ferroviárias Galegas

O «Boletim da C. P.» não podia alhear-se à Festa de Fátima, sobremaneira quando, entre as quatro centenas de peregrinos espanhóis, figuravam as Irmandades de ferroviários da Galiza, ostentando o estandarte da Irmandade Ferroviária de Nossa Senhora da Assunção e S. José, de Vigo. A «Renfe», pôs à disposição dos seus empregados uma carruagem que partiu de Vigo, no dia 12, em direcção a Fátima. A peregrinação realizou-se graças à iniciativa do inspector principal de Exploração, sr. Julián Rolland Paleo, e do Chefe de Serviço de Turismo e nosso editor, sr. António Montês. Toda a imprensa galaica se referiu com desusado relevo a esta excursão de fé. À estação de Vigo, antes da partida para Portugal, acorreram centenas de pessoas, entre elas grande número de ferroviários, para se despedir dos

peregrinos. De Madrid veio expressamente como delegado extraordinário do Chefe do Pessoal e Assistência Social da «Renfe», o subchefe de serviço sr. Manuel Fernandez Marcote, acompanhado de sua esposa e filha, assim como também, procedente de Leon, o subchefe de Exploração e Comercial, sr. Ricardo Lafarga Azcarazo, como delegado da VII Zona, os quais acompanharam o grupo de ferroviários. Como director espiritual, veio com as Irmandades o Rev. P.e Gomez, S. J., e à frente da bem organizada excursão, o sr. Rolland Paleo, acolitado pelo sr. Silvano Curto Marquez, chefe de Depósito, e pelo sr. Salvador Fabeiro Serralta, chefe de Oficinas. Como guia e prova primeira da cordealidade e camaradagem portuguesa, foi a Vigo esperar a excursão o delegado do Serviço de Turismo da C. P., sr. Frederico da Silva.

No Parque do Abrigo os ferroviários de Vigo rodeiam o seu estandarte

Para muitos camaradas espanhóis era a primeira vez que pisavam solo da gente lusa. Por isso foi bem natural a sua crescente curiosidade pelas paisagens que bordam a nossa via férrea, em especial o Minho que lhes lembrou a frescura pictural da Galiza.

Chegados a Leiria, os ferroviários seguiram em três autocarros para a Cova da Iria. Aguardava-os um estendal de penitência e ansiedade religiosa, sem igual mundo fora. Um mar de gente, lenços brancos saudando a Virgem, flores vindas de toda a parte do mundo e caindo de aviões que parecem prata no azul do firmamento; gemidos e dor, clamores e cânticos, excelsos arrebatamentos que a Virgem acolhe na sua doçura de *Mater aflictorum et pecatorum*. Não haveia incrédulo que deixasse sua alma impassível e fria nesta atmosfera de tão denso misticismo.

Já pelo limiar da tarde, no mesmo dia 13, a caravana saíu de Fátima acenando o último adeus de cortante saudade. De passagem visitaram o mosteiro da Batalha, um dos mais belos monumentos da raça lusa e uma prece feita de pedra com o escopro da mais esplendorosa arquitectura. Não regatearam também o seu elogio ao bucólico pinheiral, de matiz verde, por onde rodava a caravana.

Seriam 16 horas, quando se parou em Leiria. Depois dum curto e reconfortante descanso no Parque do Abrigo, a Direcção Geral da C. P. ofereceu um «Porto de Honra» aos visitantes. Presidiu ao acto o sr. dr. Magalhães Pessoa, Presidente da Câmara Municipal de Leiria, que a seu lado tinha o sr. Julian Paleo e o sr. Leite Pinto, inspector da C. P., o sr. P. Gomez e o jornalista Carlos d'Ornellas, director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Durante a amistosa reunião os ferroviários entoaram vários cânticos do rico folclore galego, fazendo de solista o sr. José da Silva Perez, maquinista da «Renfe».

Improvisada uma curta sessão, usou da palavra em primeiro lugar o inspector sr. Paleo, que saudou o Presidente da Câmara e agradeceu à C. P. na pessoa do inspector sr. Leite Pinto todas as atenções dispensadas à excursão, especialmente a gentileza de o Serviço de Turismo ter enviado especialmente um guia que logo estreitou as relações de amizade entre as duas classes ferroviárias dos países vizinhos. O orador agradeceu as atenções dispensadas pelas em-

presas ferroviárias da «Renfe» e da C. P., bem como as facilidades concedidas pelas autoridades fronteiriças. Considera honrosa a assistência do Presidente do Município de Leiria e louva a disciplina dos ferroviários portugueses, sendo para eles digno de nota o facto de todas as estações da nossa rede terem sempre o tom das flores, apesar de em muitas a água estar bem distante. Continuando, o sr. Paleo diz que os ferroviários portugueses deram um exemplo extraordinário de disciplina e organização. E acaba por entregar ao sr. Leite Pinto um album com as assinaturas de todos os componentes da excursão.

Seguiu-se no uso da palavra o sr. Silvano Curto Marques que faz votos por que esta pequena festa sirva para estreitar os laços de amizade entre os ferroviários das duas nações irmãs.

O sr. Leite Pinto agradece em nome da Direcção Geral as palavras que os ferroviários dedicaram à C. P. e lamenta não estar presente António Montês que é o inteligente realizador destas excursões de intercâmbio. Agradece ainda a presença do sr. dr. Magalhães Pessoa, garantindo que António Montês ficar-lhe-á reconhecido pela singular deferência.

O P.e Gomez classifica a excursão como um dos melhores prémios oferecidos aos ferroviários galegos e sublinha com prazer que entre os assistentes há casais de portugueses casados com espanholas e vice-versa. Afirma que todos rezaram em Fátima com uma fé e um entusiasmo indiscritíveis, e terminou brindando pelos portugueses que tão bem sabem receber.

Encerra os discursos o sr. Presidente da Câmara que, em primeiro lugar, agradece à C. P. o convite que lhe fez para assistir à simpática festa e proporcionar o ensejo de, em nome da cidade de Leiria, saudar amigos espanhóis, todos possuidores da fé cristã e que se juntam aos portugueses com entusiasmo na grande manifestação católica de Fátima; e assim continuarão, lado a lado, no presente e no futuro. Nesta hora de desiquilíbrio mundial — diz o orador — Portugal e Espanha são uma família. Durante a guerra civil em Espanha, enquanto irmãos se batiam, nós rezávamos, na Cova da Iria, pela Espanha e pela Paz e pedíamos o auxílio da Virgem para que a grande Nação amiga fosse salva do flagelo que a invadiu, só terminando pela vitória cristã. Enquanto nós rogávamos «Nossa Senhora de Fátima, salvai a Espanha», — evoca o orador — milhares de corações batiam e entoavam cânticos de glória. Nesta hora desorientada — sublinha — portugueses e espanhóis estão ligados através de suas organizações para colaborarem na defesa e interesses da humanidade. Terminou brindando pelo Generalíssimo Franco.

Após este cordeal «Porto de Honra», os ferroviários espanhóis saíram de Leiria, de comboio, em direcção a Vigo, chegando ao Porto no dia 14, no correio da manhã. Uma visita relâmpago bastou para que todos se enamorassem dos valores e dos encantos da cidade nortenha. Deambularam pelo burgo, foram à Sé Catedral e à Ponte, donde os seus olhos se aperceberam do típico movimento da Ribeira e do rio Douro, salpicado de barcos rabelos. Desceram à Igreja de S. Francisco. Neste monumento, os ferroviários espanhóis deslumbraram-se com a riqueza de oiro e diamantes da Sagrada Custódia e, sem querer, ei-los a fazer comparação com o tesouro da Catedral rica de S. Tiago. De relance, a caminho da saída, ainda admiraram a famosa tela do nosso Vieira Lusitano. Um passeio pela Foz do Douro e... o comboio nem mesmo pelos ferroviários espera. São 13,53, hora da partida para Valença e para Vigo, onde chegaram pelas 18 horas.

Que Portugal bem lhes mereça sempre é o desejo que formulamos em relação a todos quantos nos visitam.

EFICÁCIA DE TRAVÕES

Pelo Eng.º BORGES D'ALMEIDA
Da Divisão de Via e Obras

A imprensa diária chama, num louvável e oportuno esforço, a atenção do público para a necessidade de contrariar o «acidente» que a cada esquina espreita e se regosija com a imprudência de quem passa.

É notável como de tempo a tempo se levanta a campanha a favor da segurança colectiva e como ela é sempre oportuna apesar de, em tais casos, dever ser a preocupação de cada um.

O grande público vibra com a frequência do «acidente» mas é oportuno lembrar também que a prudência, consistindo em cada qual respeitar as regras do trânsito, tem que ser acompanhada de espírito de previdência, para que o peão, oferecendo o seu cuidado, possa contar com a garantia de um veículo em boas condições.

Nos veículos automóveis, a aderência dos pneus à estrada, é directamente proporcional ao peso nas rodas e varia com as condições da faixa de rolagem e com o estado do pneumático.

Em tempo seco excederá, normalmente, 3/4 do peso, mas em tempo húmido pode ser inferior a metade.

Uma eficácia de travões igual a 100 °/. representa a aplicação de uma força retardadora igual ao peso do veículo.

Logo, podemos definir eficiência de travões, como a força retardadora cuja medida é igual à parte do peso do veículo empregada na travagem.

Como poderemos, pràticamente, avaliar a eficiência dos travões de qualquer carro automóvel?

Conduzindo o carro numa estrada seca e em patamar, a uma velocidade determinada;

aplicar os travões a fundo quando passar junto de um amigo prèviamente colocado à beira da estrada;

verificar, passados quantos metros, se imobilizou:

Se o automóvel caminhar a 30 km. hora e puder parar dentro das distâncias indicadas no gráfico, terá uma eficiência de travões que permitirá ao seu condutor avaliar o grau de prazer que, em dado momento, proporcionará ao «acidente» que o espreita.

É preciso alguns ensaios para aplicar os travões no momento preciso e esta operação torna-se mais difícil, à medida que se experimenta com maiores velocidades.

Suponhamos que o ensaio é feito a 50 km./hora, numa estrada em patamar, deslocando-se portanto o veículo à razão de 13^m/segundo.

Se o condutor aplicar o travão a fundo, um décimo de segundo antes ou depois da marca estabelecida, a distância medida entre aquela marca e o ponto de paragem, estará aumentada ou diminuida de $1^m,3$ e assim, por um pequeno lapso, seremos levados a pensar que existe uma eficiência que de facto não há.

É de aconselhar a repetição da experiência e a comparação dos resultados.

É oportuno perguntar agora: já alguém deu conta de qualquer automobilista a experimentar ou a avaliar a eficiência dos travões do seu carro?

Parece-nos que não é, por isso, só dão conta de que não funcionam capazmente quando, em situação de emergência, deixam que o carro se chape no visinho da frente ou em qualquer das árvores que bordejam o caminho.

Recorrem depois às Companhias de Seguros, após tere n passado... quantas vezes!..., pelo Banco dos Hospitais.

É o «pão nosso de cada dia».

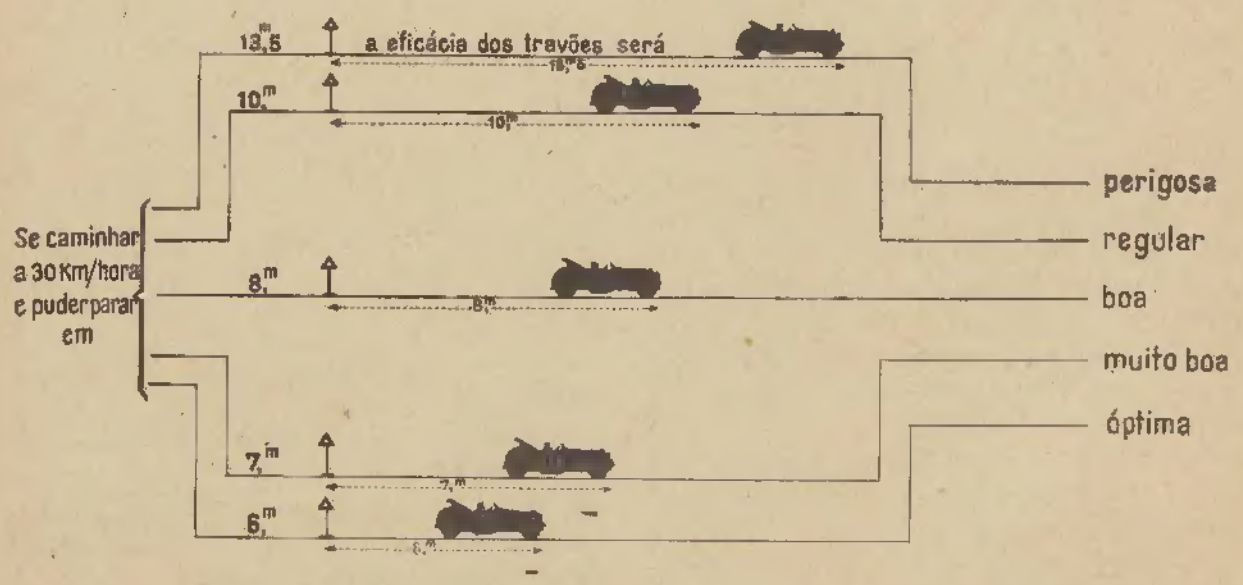
Para o comboio não há pavimentos secos ou húmidos; não consta que algum passageiro alguma vez, tenha pensado no condutor ou se tenha preocupado com a falta de visibilidade em tempo de nevoeiro, de dia ou de noite; exige-se o cumprimento do horário, reclama-se a «tabela», conforto, comodidade e segurança.

Quando, de longe em longe, apesar da sinalização adequada, das vedações e das guardas, o comboio apanha no seu caminho o veículo que lá vai meter-se, não é este que esqueceu o artigo 67.º do Código da Estrada (isso sim?) ou que, sem olhar aos sinais, partiu correntes e cancelas: foi a guarda que, sem se dizer que foi sugestionada pelo automobilista, acedeu em dar passagem a quem, nem por isso, a deveria efectuar «sem se certificar», «por si próprio» que a passagem estava ou não livre.

Quanto à segurança, a tal amiga da D. Prudência, esquecem-na na embriaguez da velocidade.

Se um dia há que notar a visita do «acidente», o amor-próprio recambia-o para muito longe da deficiência.

Assim, os serviços fiscalizados, enquadrados em regras fixas, cuidando da conservação do seu caminho e olhando pela sua sinalização de dia e de noite: os seus serviços telegráficos e telefónicos pondo, em cada momento, quem dirige ao facto da situação:



Tudo isto para quê? Tanta pressa para chegar cinco minutos mais cedo?

Não: tanta pressa, é apenas para ter a jactância de dizer aos amigos que o seu carro «come tudo em «prise» e tem um motor com «reprises bestiais».

No entanto, esquece-se de que as «reprises» são feitas à custa de travagens bruscas e acelerações rápidas, umas e outras obtidas por outros tantos ponta-pés no pedal do travão e do acelerador com reflexos directos na algibeira.

as horas de chegada e partida, pre-estabelecidas, enfim tudo quanto diga respeito à comodidade e segurança de quem viaja, feito e confirmado a cada instante: os serviços ferroviários, já todos o advinharam, são muitas vezes injustamente apreciados porque, negando-se a colaborar na loucura de uma época a que agora se chama «dinâmica» preferem antes andar bem e depressa, oferecendo comodidade e segurança, longe daquela mesma época a que noutro tempo, se chamava de «cabeças no ar».

O HOMEM MAIS VIGOROSO, SE TIVER O VÍCIO DO ALCOOL, FICA SEM FORÇA PARA RESISTIR À TUBERCULOSE

EXCURSÃO DOS ASSINANTES DO «BOLETIM DA C. P.» À SUIÇA

DENTRO de dias, partirá para a Suiça, mais uma excursão de ferroviários portugueses, que percorrerão aquele país durante duas semanas. A primeira excursão que o «Boletim da C. P.» proporcionou aos seus leitores, realizou-se em Junho de 1949 e teve por destino as mais belas regiões da França. No ano seguinte, com a colaboração do Centro Nacional Suiço do Turismo, a excursão do «Boletim da C. P.» foi à Suiça e no ano de 1951 os ferroviários portugueses tiveram ocasião de apreciar a hospitalidade espanhola, numa viagem encantadora a Espanha e às Ilhas Baleares.

Das iniciativas lançadas pela nossa revista, pode dizer-se que esta das excursões dos seus assinantes é das mais apreciadas e também, das mais proveitosas para os trabalhadores do caminho de ferro que, quase sem darem por isso, vão vendo o progresso alcançado nos transportes ferroviários dos países visitados.

Na excursão deste ano, houve o cuidado de proporcionar aos assinantes do «Boletim da C. P.» uma disposição agradável a todos os títulos, pelas mais variadas regiões da Suiça, aproveitando-se a oportunidade para visitar as importantíssimas estações de Zurich e Milão — e ainda as celebradas linhas de montanha dos caminhos de ferro do M. O. B., Jungfrau e Réticos.

A dois dias de partida, podemos afirmar aos nossos leitores, que a excursão deste ano vai constituir um verdadeiro acontecimento, para o que muito contribuirão o turismo oficial e os caminhos de ferro dum país distante, já ligado ao nosso pelas melhores relações de amizade.

A excursão inclue um dia em Milão, a maior cidade da Itália, possuidora de tesouros artísticos de reputação mundial. Os nossos camaradas do «Dopolavoro Ferroviário», alguns dos quais visitaram o nosso país no verão passado, preparam-se para receber os excursionistas com a tradicional gentileza do povo italiano.

Não podemos esquecer neste momento as facilidades que a Direcção dos Caminhos de Ferro Espanhóis, Franceses e Suiços deram a esta excursão, contribuindo por essa forma para o estreitamento de relações entre os trabalhadores dos caminhos de ferro da Europa.

O próximo número da nossa revista será dedicado aos ferroviários suiços, restando-nos desejar, a todos os que partem, a mais agradável vilegiatura e os sinceros desejos duma digressão feliz, gozada com a melhor saúde. São estes os votos do «Boletim da C.P.».

Impressionante aspecto da Estrada de Maloia

A Actividade do Ateneu Ferroviário no ano de 1951

Todos os ferroviários conhecem, pelo menos de nome, esta Associação Cultural do Pessoal da C. P. e, de quando em quando, os jornais de grande tiragem fazem referências à prestimosa colectividade.

O «Boletim da C. P.» mostra hoje aos seus leitores o que foi a actividade do Ateneu Ferroviário, durante o ano de 1951, aproveitando a oportunidade para felicitar os dirigentes de tão útil colectividade pela orientação que lhe têm dado e que deve encher de júbilo, não só os sócios daquela Associação Cultural, mas ainda todos os ferroviários.

JANEIRO — Nos dias 13, 14 e 15 celebraram-se no Barreiro as festas de inauguração de 3 novas viaturas automóveis da Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste que a Banda deste Ateneu, por convite, abrilhantou.

ABRIL — No dia 8 a Academia Recreio Familiar Almadense, de Almada, levou a efeito as festas comemorativas pela passagem do seu 56.º aniversário da sua fundação que a nossa Banda de Música abrilhantou.

MAIO — A 6 deste mês na Vila de Sintra teve lugar o almoço de confraternização dos Antigos Combatentes da Grande Guerra (1914-1918), de que a nossa Banda comparticipou executando várias marchas de guerra e a convite da Câmara Municipal da mesma Vila realizou um concerto público.

JULHO — Em 8 e 21 a pedido da Câmara Municipal de Lisboa, realizou, respectivamente, um concerto no Jardim da Estrela e Jardim da Praça José Fontana. No dia 14 no Barreiro, no Parque Dr. Oliveira Salazar, deu um concerto para abrilhantar as festas de beneficência que se realizaram naquela vila a favor das criancinhas pobres, por iniciativa do Asilo D. Pedro V.

AGOSTO — Em Pampilhosa do Botão, conforme relatos do jornal *O Século*, que transcrevemos, tomou parte activa nas festas ali realizadas — «O Dia do Ferroviário».

O sr. Vitor Afonso que acompanhou a Banda fez um discurso, que foi proferido na presença das entidades oficiais.

A 18 do mesmo mês realizou um concerto na Feira Popular de Espinho que entusiasmou a assistência. Nos dias 19 e 20 levou a efeito em Paio de Oleiros concertos por motivo dos festejos ali organizados em honra de Nossa Senhora da Saúde tendo a comparticipação da nossa Banda sido sobremaneira apreciada.

Nos dias 25, 26 e 27 realizaram-se em Sernada do Vouga, festejos em honra de Santo Amaro, Patrono dos Ferroviários da Linha do Vale do Vouga, onde a Banda do Ateneu Ferroviário tomou parte na procissão que per-

correu a linha férrea que circunda aquela estação permanecendo algum tempo em frente do edifício de embarque de passageiros. À noite no areal das margens do Rio Vouga, aonde se realizaram as festas, executou um concerto.

SETEMBRO — Nos dias 2, 3 e 4 realizaram-se, em Estremoz, os festejos da Exaltação de Santa Cruz, onde a Banda do Ateneu, depois de ter cumprimentado as Entidades Oficiais daquela cidade, deu um concerto na Praça Pública. É interessante salientar que a nossa Banda era aguardada naquela estação com todas as honras oficiais e no aludido concerto foi entusiàsticamente aplaudida.

No dia 16, no Estoril, comparticipou na cerimónia da trasladação dos restos mortais do sr. Fausto de Figueiredo. Por especial deferência abriam o cortejo os Membros da Direcção do Ateneu, srs. Vinício Viegas e Vitor Afonso; naquele piedoso acto o sr. Vitor Afonso proferiu um discurso em que evocou a sua profunda admiração por aquele que ainda há bem pouco tempo havia sido o Presidente da maior empreza industrial do País, que foi Fausto de Figueiredo, figura de grande relevo e projecção. Homem de talento inconfundível, acção firme e inabalável e que tanto se orgulhava quando o chamavam ferroviário. Foi incontestàvelmente a mais prestigiosa e sublime figura de inovador, de acção, que todos nós recordaremos sempre com profunda saudade.

FESTAS DO XVII ANIVERSARIO DA FUNDAÇÃO DO ATENEU — Tal como nos anos anteriores a festa do aniversário do Ateneu atraiu individualidades como a presença dos representantes do Conselho de Administração e do Director Geral da Companhia e da Federação das Sociedades de Educação e Recreio que constituiu, também motivo de aprazimento, para os dirigentes e sócios do Ateneu. A sessão solene foi presidida pelo sr. eng.º Constantino Cabral que representava o sr. Eng.º Espregueira Mendes. Na mesa de honra tiveram lugar os srs. representante da F. S. E. R., Felix Perneco e Feliciano Barral, respectivamente, presidente da Assembleia Geral e Conselho Fiscal e Cabral Rocha vendo-se ainda representantes da Imprensa e doutras colectividades congéneres. Uma deputação dos bombeiros do S. e S. fez a guarda de honra. O *Mundo Desportivo* e o seu director estiveram representados por Diamantino Dias. Felix Perneco abriu a série de discursos onde foram focadas afirmações de fé nos destinos do Ateneu e de reconhecimento pela acção da Imprensa. Finda a sessão a Direcção do Ateneu oferéceu um Porto de Honra aos convidados. Em seguida deu-se início ao baile que decorreu com muita animação.

As comemorações prosseguiram nos domingos 9, 16, 23 e o encerramento teve lugar com uma brilhantíssima festa no antigo Ginásio da Escola Académica, onde a Banda de Música do Ateneu deu um concerto que foi muito apreciado pela assistência. Artistas do Teatro e da Rádio preencheram um interessante acto de variedades.

A este acto de variedades assistiu o sr. Eng.º Espregueira Mendes, Director Geral da Companhia, que se fez acompanhar de funcionários superiores da Companhia.

No final do concerto o sr. Director Geral felicitou a Direcção do Ateneu pela forma impecável como a Banda de Música executou o seu programa.

Pena é, que as circunstâncias actuais não tenham permitido instalar convenientemente a colectividade, que ficaria muito bem num dos novos prédios do Bairro de Alvalade ou de qualquer outro dos novos bairros de Lisboa.

Aí fica o alvitre, com a certeza de que merecerá a atenção dos actuais dirigentes do Ateneu Ferroviário.

OS OPERÁRIOS, QUANDO TRABALHAM COM LENTIDÃO E DESINTERESSE, NÃO PERCEBEM QUE ESTAO CONTRIBUINDO PARA O AUMENTO DO CUSTO DE VIDA

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 84 — Peço dizer-me se o processo de taxa abaixo indicado, está certo: Cobrança a efectuar ao portador de bilhete inteiro de 3.ª classe, de Tavira a Porto (via normal) que é encontrado a viajar na mesma classe à partida de Pinhal Novo, no comboio n.º 8012.

Via excepcional 721 Km.		
Via normal. . 670 Km.		
721 Km. × $23 . . . . . =	180$30	
Via fluvial	4$00	184$00
670 Km. × $25. . . . . =		167$50
Diferença		16$80
20 %		3$40
Total a cobrar . .		20$20

Resposta—Está certo o processo de taxa apresentado.

///

Pergunta n.º 85 — Peço dizer-me se o processo de taxa a seguir indicado, está certo: Cobrança a efectuar a um passageiro que embarca sem bilhete, em Entre-Campos, e pede bilhete para Santarém em 3.ª classe e à chegada a Vila Franca de Xira, avisa mudar para a 2.ª classe até Santarém e nesta estação avisa novamente seguir a Entroncamento, ainda na mesma classe.

Entre-Campos a Santarém . 81 Km. × $25 =	20$30	
20 %.	4$10	24$40
Vila Franca de Xira a Santarém 45 Km. × $35 =	15$80	
» » » » » » 45 » × $25 =	11$30	4$50
Santarém a Entroncamento 32 Km. × $35 =	11$20	
50 %.	5$60	16$80
Total a cobrar. . .		45$70

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.

///

Pergunta n.º 86 — Peço dizer me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Pequena velocidade, de Leixões-Doca para Coimbra um vagão particular Z n.º ..... com gasolina 12.000 quilos, capacidade 18.000 litros. Carga e descarga pelos Donos.

Distância 142 Km.
Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 5

159$55 × 12 600. . . . . =	2.009$70
Manutenção: 8 × 12.600 . . . =	100$80
Registo e Aviso	8$00
Doca	37$00
Total . .	2 156$50

Resposta—Está errado o processo de taxa apresentado. Segue discriminação como corresponde:

Distância 142 Km.
Tarifa Especial Interna n.º 1 — Tabela 5

Preço: 159 × 12,6 . . . . . =	2.009$70
Manutenção 8$00 × 12,6 . . . =	100$80
Registo	3$00
Aviso de chegada.	5$00
Soma. . .	2.118$50
A deduzir: bónus $20 × 142 . . =	28$40
Total a cobrar. . .	2.090$10

///

Pergunta n.º 87 — Agradeço dizer-me se o processo de taxa a seguir indicado, está certo:

Pequena velocidade, de Chaves para Vila da Feira, um vagão com 5 bois e 14 vitelos.

Carga e descarga Donos.

Distância 98 + 104 + 20 + 20 = 242 Km.
Preço transporte 2$60 — B. 89

Transporte 2$60 × 242 . . =	629$20
Manutenção por vagão . . .	20$00
Trasbordo: 50$00 × 2 . . =	100$00
Registo e aviso de chegada . .	8$00
	757$20
Desinfecção 30$00 × 3 . . =	90$00
Total. . .	847$20

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 62 — Havendo uma detenção de comboio em plena via única e considerando-se o 2.º caso, depois de resguardada na estação seguinte a primeira parte do comboio, do chefe ter visado a declaração entregue pelo condutor ao maquinista e de ter mandado suspender a circulação à estação da retaguarda, é necessário estabelecer marcha, fazer anúncio e pedir avanço para a máquina ir buscar a segunda parte do comboio?

Resposta — Logo que foi ordenada à estação da retaguarda, a suspensão da circulação, até novo aviso, é necessário sim, estabelecer marcha, fazer o seu anúncio e estabelecer folha de trânsito, mas não há necessidade de se pedir avanço para a máquina no seu regresso à segunda parte do comboio detida em plena via.

///

Pergunta n.º 63 — Peço ser esclarecido do seguinte: Souselas expede o comboio n.º 11 atrasado às 17 h,10 1/2;

José Manuel André Amador

Bons exemplos

Manuel Matos Pereira

O operário de 3.ª classe das Oficinas de Ovar, do Serviço de Obras Metálicas, teve a esposa internada no Hospital de Ovar, para onde entrou em perigo de vida. O seu estado de saúde era de tal forma melindroso, que a doente tinha de receber urgentes transfusões de sangue, o que levou aquele operário a fazer um apêlo ao pessoal da oficina

Imediatamente se apresentaram no Hospital de Ovar, onde deram o seu sangue em favor da doente, o servente de obras auxiliar José Manuel André Amador e o aprendiz Manuel de Matos Pereira.

O «Boletim da C. P.», regista com prazer estes actos de abnegação e altruismo que além de constituirem magníficos exemplos, revelam as qualidades morais dos dadores, a quem enviamos os nossos cumprimentamos.

---

como a automotora n.º 1429 tem a sua hora de partida de partida de Coimbra-B às 17 h,10 1/2, deve-se-lhe conceder avanço às 17,11 ou esperar o distanciamento do comboio n.º 11 até fora das agulhas para depois se conceder avanço à automotora n.º 1429? Como a distância da estação até fora de agulhas demora a percorrer pelo menos 1 1/2 minuto, sou de opinião que só se concedesse avanço à automotora n.º 1429 às 17 h,13, pois pode dar-se o caso de avaria no comboio n.º 11 e parar novamente, originando uma circulação dar entrada numa linha impedida, sem esse aviso. A estação de Souselas só tem uma entrada.

Resposta — Partindo o comboio n.º 11 da estação de Souselas às 17 h,10 1/2, pode conceder-se avanço à automotora n.º 1429 às 17 h,11.

Como esta tem a sua hora regulamentar de chegada a Souselas às 17,17 1/2, a linha está livre 6 1/2 minutos antes.

Se por qualquer motivo o comboio n.º 11 parar, há o recurso aos sinais e sua confirmação por meio de petardos.

///

Pergunta n.º 64 — Peço ser esclarecido das providências que deve tomar um chefe de estação, onde apenas esteja de serviço um agulheiro, e onde cruzem dois comboios que se apresentam simultâneamente, excedendo um deles, ou não, os limites.

Resposta — O chefe deve chamar um agulheiro ou carregador com prática de agulhas, abonando-lhe o tempo correspondente ao serviço extraordinário prestado.

Casos há, porém, em que o próprio chefe pode assegurar o serviço, sem necessidade de recorrer ao chamamento de pessoal na situação de descanso, conforme a categoria ou extensão dos comboios, movimento da estação, havendo ou não venda de bilhetes, etc.

///

Pergunta n.º 65 — Peço o favor de ser informado se numa quebra de engates no 2.º caso, em que o material abandonado fica ao alcance de vista, continuando porém em marcha na mesma direcção do comboio, se o maquinista deve continuar a sua marcha até à estação seguinte procurando evitar que o comboio seja alcançado pelo material abandonado em conformidade com o art. 84.º do Livro 2, ou se deve cumprir com o art. 48.º, do anexo ao mesmo Regulamento 2. Sou de opinião que se deve cumprir com o estabelecido neste último artigo, porque pode dar-se o caso de aparecer o sinal principal de entrada fechado e o maquinista tem que lhe obedecer, ou ter um cruzamento previsto na estação imediata.

Resposta — O art. 48.º do Anexo ao Regulamento 2, tem sòmente aplicação, nas linhas de exploração económica, como no mesmo claramente se indica.

Em todos os outros casos, tem aplicação o art. 84.º do Regulamento 2.

Uma estação do Metropolitano de Barcelona, iluminada com lâmpadas «Philips»

II CONCURSO UTILITÁRIO DO «BOLETIM DA C. P.»

QUE o II Concurso Utilitário do «Boletim da C. P.» em colaboração da «PHILIPS PORTUGUESA» despertou interesse, prova-o o elevado número de bilhetes postais já recebidos por aquela importante organização industrial. Mas pode suceder, que ainda alguns dos nossos assinantes não tenha enviado a sua adesão ao importante concurso; a esses diremos que ainda estão a tempo de concorrer, para o que basta solicitarem-nos bilhetes postais, caso os não possuam.

Como temos informado, são 40 os prémios a distribuir, todos de grande utilidade, os quais vão desde as lâmpadas eléctricas aos modernos receptores «PHILIPS», tão conhecidos dos nossos leitores.

Falta dizer que o sorteio se realizará durante o mês de Junho, com a assistência dum delegado do «Boletim da C. P.», e que os prémios a sortear são os seguintes:

1.º — Um rádio-receptor Bx 305 U.

2.º — Um rádio-receptor Bx 205 U.

3.º a 6.º — Um ferro eléctrico de engomar MO.

7.º a 16.º — Uma lanterna dínamo 7424.

17.º a 26.º — Um lote de 10 lâmpadas, sendo 3 de 25 W, 4 de 10 W e 3 de 60 W, para as correntes de 110 ou 220 W.

27.º a 40.º — Um lote de 6 lâmpadas de 40 ou 60 W, para as correntes de 110 ou 220 W.

Lembramos por isso o envio urgente dos postais, à Secção de Publicidade da «PHILIPS PORTUGUESA» — Rua Joaquim António de Aguiar, 66 — Lisboa, pois só assim ficarão habilitados aos prémios referidos.

Regulamentação dispersa

Direcção-Geral

2.º Aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 282 — (14-11-1951) — Passe quinquenal de 1.ª classe — Impessoal.

Ordem da Direcção-Geral n.º 308 — (13-12 1951) — Encerramento, para balanço, dos Armazéns de Víveres.

Divisão Comercial

Tráfego

Tarifa especial n.º 4 — Passageiros. (Em vigor desde 11-11-951) — Bilhetes de assinatura.

Tarifa de Operações Acessórias. (Em vigor desde 1-12-951) — Regula as operações acessórias do transporte no Caminho de Ferro.

Anexo à Tarifa de Operações Acessórias. (Em vigor desde 1-12-951) — Regula a carga ou descarga de vagões fora do recinto das estações de Mosteirô a Barca de Alva e da linha do Corgo e, bem assim, a armazenagem de vinhos generosos do Douro na estação de Gaia, de cascaria vazia nas estações de Mosteirô até Barca de Alva, até Abambres, até Romeu e até Freixo de Espada-á-Cinta, de adubos nas estações do Sul e Sueste e de mercadorias na estação do Barreiro, destinadas a exportação pelo porto de Lisboa.

14.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros. (Em vigor desde 11-11-951) — Alteração das tabelas de preços da 4.ª Zona.

38.º Aditamento à Tarifa Geral. (Em vigor desde 1-12-951) — Inclui na Tarifa Geral um novo Artigo que tem o n.º 105-bis, referente à rotulação de volumes a expedir pelo Caminho de Ferro.

4.º Aditamento aos Quadros das Distâncias de aplicação, em quilómetros, da «Beira Alta». (Em vigor desde 11-11-951) — Atribuição de distâncias de aplicação ao apeadeiro de Casal.

7.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. (Em vigor desde 11-11-951) — Estabelece o serviço que presta o apeadeiro de Casal.

8.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. (Em vigor desde 1-12-951) — Estabelece o serviço que passou a prestar a estação de Barreiro e as condições de uso de cais e de pontes-cais em Barreiro-Mar.

Aviso ao Público B n.º 135. (Em vigor desde 11-11-951) — Anuncia a entrada em vigor da nova Tarifa Especial n.º 4 — Passageiros.

Aviso ao Público B n.º 136. (Em vigor desde 19-11-951) — Anuncia a entrada em vigor da Tarifa de Operações Acessórias e do seu Anexo.

2.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 10-11-951) — Transportes entre as estações de Torres Vedras, Vila Franca de Xira e Carregado e os Despachos Centrais de Carvoeira, Merceana, Labrugeira e Alenquer.

29.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 10-12-951) — Transporte de mercadorias entre a estação de Torres Novas e os Despachos Centrais de Alcanena e Vila Moreira.

40.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 5-12-951) — Transportes entre a estação de Caide e o Despacho Central de Felgueiras, passando por Rande (Longra).

39.º Aditamento à Circular n.º 1.056 (Exploração). (Em vigor desde 1-11-951) — Anuncia: Mudança da denominação do ramal particular «Chão de Maçãs-Mendes» para «Fátima-Mendes». — Utilização por terceiros do ramal particular «Alcácer do Sal-Celeiros».

Tarifa Especial n.º 7 — Passageiros. — (Em vigor desde 23-12 951) — Bilhetes para estudantes em gozo de férias.

Nomenclatura dos percursos e dos preços dos bilhetes de cupões. (Em vigor desde 1-1-952) — Estabelece os percursos para os quais se podem vender bilhetes de cupões (T. I. C.) e respectivos preços.

Classificação Geral de Mercadorias. (Em vigor desde 1 de Janeiro de 1952) — Reimpressão de Dezembro de 1951.

9.º Aditamento ao Indicador Geral do ser-

viço que prestam às estações, apeadeiros, etc. (Em vigor desde 20-12-951) — Substitui a designação do apeadeiro de Quinta, da linha da Beira Alta, pela de Aldeia.

Aviso ao Público B n.º 137. (Em vigor desde 23 12-951) — Anuncia a entrada em vigor da Tarifa Especial n.º 7-P.

Aviso ao Público B n.º 138. (Em vigor desde 4-1 952) — Aplicação de preços especiais ao transporte de determinadas espécies de cortiça, tanto acondicionadas como a granel, em regime de vagão completo.

Circular n.º 86. (Em vigor desde 13 12-951) — Anula a Circular n.º 595, de 23 de Dezembro de 1926, e o seu 1.º Adt.º, de 15 de Outubro de 1928.

Comunicação-Circular n.º 121. (Em vigor desde 13-12-951) — Anula as Comunicações-Circulares n.ºs 29, 50, 52 e 54.

Carta-Impressa n.º 118. (Em vigor desde 13-12-951) — Anuncia a distribuição da Classificação Geral de Mercadorias (Reimpressão de Dezembro de 1951).

1.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 20-12-951) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Tomar e o Despacho Central de Cabaços.

69.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 1-1-952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Montijo e o Despacho Central de Alcochete.

139.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 5-1-952) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Tua e os Despachos Centrais de Carrazeda de Anciães e Vila Flor.

Fiscalização das Receitas

Circular n.º 87 — Transporte de batata.

Comunicação-Circular n.º 94 — Prescrições a observar na aplicação da Tarifa Especial n.º 7 — Passageiros «Bilhetes para estudantes em gozo de férias».

Carta-Impressa n.º 51 — Prorrogação da validade de passes para o ano de 1951.

Estatística e Estudos

Circular n.º 88 — Instruções para execução das estatísticas do Tráfego de passageiros e do Tráfego de mercadorias.

Divisão de Exploração

Estudos e Aprovisionamentos

Instrução n.º 2.552, de 12-11-951 — Sinalização da estação de Aveiro.

Instrução n.º 2.553, de 14-12-951 — Levantamento do ramal particular «Gaia-Oliveira» ao quilómetro 330,216 da Linha do Norte.

Instrução n.º 2.554, de 28-12-951 — Sinalização dos ramais particulares «Faro-Vagarosa» e «Faro-Torpiva».

2.º Aditamento à Instrução n.º 2.527, de 18-12-951 — Aplicação de exploração económica nas linhas de Móra, Évora e do Guadiana.

Instrução Profissional

Instrução n.º 2.551 — Serviço de Guardas das P. N. e avisos que as estações devem fazer ao pessoal da Via. — 1-11-951.

Movimento

1.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 878, de 10-12-951 — Alterações a considerar na Nomenclatura dos modelos da série M.

Carta Impressa n.º 17, de 10-12-951 — Anúncio do serviço especial das Festas do Natal de 1951.

Carta Impressa n.º 18, de 11-12-951 — Serviço especial por motivo das Festas do Natal.

Carta Impressa n.º 19, de 15-12-951 — Anúncio do serviço especial por motivo das Festas do Ano Novo.

2.º Aditamento à Carta Impressa n.º 16, de 15-12-951 — Anúncio do serviço especial das Festas do Natal de 1951.

1.º Aditamento à Carta Impressa n.º 16, de 15-12-951 — Anúncio do serviço especial das Festas do Natal de 1951.

Carta Impressa n.º 16, de 15-12-951 — Anúncio do serviço especial das Festas do Natal de 1951.

Aditamento à Ordem de Serviço n.º 81, de 26-12-951 — Conclusão dos trabalhos no túnel do Ramal da Alfândega do Porto.

Divisão de Via e Obras

Circular da Via n.º 3.380, de 1-11-951 — Transcreve ofício da Inspecção de Tropas de Sapadores, comunicando abertura de concurso para furriel do quadro permanente de diversas armas, pedindo para do facto ser dado conhecimento aos interessados pertencentes às Brigadas de C. F.

Circular da Via n.º 3.381, de 7-11-951 — Transcreve carta da Empresa Geral de Transportes, comunicando estar habilitada a vender passagens aéreas para ou de qualquer ponto do mundo, aos preços das respectivas tabelas e pedindo para os serviços da C. P. lhes dar preferência na aquisição das referidas passagens.

Circular da Via n.º 3.382, de 8-11-951 — Transcreve carta da nossa Direcção-Geral dando conhecimento da criação dos modelos X 16-bis e X 34-bis como duplicado das contas a cobrar e de c/corrente.

Instrução de Via n.º 334, de 3-12-951 — Esclarece a norma a seguir na concessão de mais 3 dias de licença com vencimento, aos agentes cuja licença é regida pelo disposto na alínea *d*) da O. D. G. n.º 269, por motivo do falecimento de pessoas de família designadas no último período do Art. 23.º do R. G. P.

Circular de Via n.º 3.383, de 10-12-951 — Transcreve o ofício 1597/D. B. da Inspecção das Tropas de Sapadores determinando o preenchimento de questionários individuais por todos os oficiais, sargentos e furrieis milicianos inscritos nas brigadas 1 a 8 de Caminhos de Ferro.

Circular de Via n.º 3.384, de 10-12-951 — Comunicação sobre o encerramento dos Armazéns de Víveres, por motivo de balanço e esclarecimento sobre a passagem de abonos relativos ao mês de Fevereiro de 1952.

BOM HUMOR

//

Como se desfaz uma locomotiva!...

Foto do Inspector
ARMANDO RICO

COMO TRABALHA O PESSOAL DA COMPANHIA

SOBRE o rio Douro, a 60 metros de altura, o pessoal do serviço de Obras Metálicas trabalha na cravação de rebites na Ponte D. Maria Pia.

O RENDIMENTO DA MÃO DE OBRA

NAS recentes declarações que o Ministro do Trabalho, de Espanha, fez a um redactor do jornal *Arriba* sobre a política de preços e salários, alude o sr. Girón, muito acertadamente, à necessidade de «um aumento constante de produção dos operários, não por meio de maior número de horas de trabalho, mas por melhor rendimento».

É corrente, com efeito, e de resto é humano, que os trabalhadores se interessem pelas disposições do regulamento do trabalho, que definem os seus próprios direitos. Mas, por desgraça, esquecem muitas vezes, as disposições relativas aos seus deveres, sem pensar que o nível geral de preços está ligado intimamente à medida em que os citados deveres sejam cumpridos, que é a que determina o rendimento e a maior ou menor produção das empresas.

Quando um operário trabalha com lentidão, não percebe que está contribuindo, directamente, para elevar o custo de vida, e por isso mesmo será conveniente uma ampla campanha nacional para convencer os patrões e os operários, de que a estabilização do custo de vida e, inclusivamente, a diminuição do mesmo, só pode obter-se com o aumento da produção agrícola, mineira e industrial.

Todas as medidas que tenham em vista intensificar a produção, devem ser aceites por todos, como tendentes a beneficiar o interesse geral. Nesse sentido, os prémios à produção, as recompensas e fixação duma idade para a reforma de empregados e operários, podem contribuir em alto grau para a melhoria do rendimento nacional e por isso, para o progresso do bem estar económico geral.

Da revista *Ferrocarriles y Tranvías*

Talvez não saiba que...

Pedro I, soberano moscovita, cognominado o Grande, que foi o regenerador do império russo e um dos maiores homens dos tempos modernos, iniciou em 1697 as suas viagens aos principais países da Europa, com o fim de adquirir conhecimentos das leis, costumes e artes dos diferentes povos — esteve incógnito durante alguns meses no afamado estaleiro de Saardam ou Zaandam, a quatro quilómetros de Amsterdão, fazendo-se inscrever no registo dos carpinteiros e trabalhando como simples operário.

O «moço bárbaro» deixava, assim, temporàriamente, o trono absoluto para ir estudar com o compasso ou com o machado na mão, nas nações visitadas, as artes que queria introduzir na sua pátria, para a enriquecer e civilizar, qual filósofo da antiguidade, peregrinando por terras estranhas, em demanda da ciência e da sabedoria.

* * *

Portugal não é um país pequeno. Embora, na verdade, Portugal continental seja, em superfície, igual a um sexto da França continental, ou a três vezes a Bélgica continental, ou quase um quarto da Itália, ou mais do dobro da Suiça, o certo é que, incluindo as nossas províncias ultramarinas (só estas perfazem vinte e três vezes e meia a superfície de Portugal continental), a área total do nosso território representa, comparativamente, também, um quinto da superfície da Europa, aproximadamente, ou quase quatro vezes a França continental, ou metade da Rússia europeia, ou os continentes reunidos da Espanha, da França, da Itália, da Bélgica, da Suécia e da Noruega, ou cinco Espanhas, ou catorze Grécias, ou seis Inglaterras.

* * *

Segundo um velho ditado, a sebe dura três anos, o cão três sebes, o cavalo três cães, o homem três cavalos e o corvo três homens.

* * *

A palavra banbochata *deriva de Il Bamboccio, alcunha de Pedro Van Laar, pintor célebre, autor de cenas populares ou Bambocciate, que os italianos consideravam pouco nobres para a sublimidade da arte.*

* * *

Os legados ou os núncios do Papa são sempre os primeiros entre o corpo diplomático, têm precedência sobre todos os embaixadores e ministros, pelo facto de Sua Santidade preceder todos os chefes de qualquer Estado.

* * *

Houve dois Papas portugueses ou, com mais exactidão, um lusitano e outro português: S. Damaso I, natural de Guimarães, desde 1 de Outubro de 366 até 10 de Dezembro de 384 (Portugal foi fundado em 1140); e João XXI (Pedro Julião), natural de Lisboa, desde 13 de Setembro de 1276 até 17 de Maio de 1277. Na ordem cronológica, foram, respectivamente, o 37.º e o 183.º. O actual Papa (Pio XII) é o 257.º sucessor de S. Pedro.

* * *

O termo Papa, que significa pai, foi usado por todos os bispos da cristandade até ao século VI e nessa época passou a ser dado particularmente ao sucessor de S. Pedro na cadeira episcopal de Roma. No ano de 1081, Gregório VII determinou que Papa ficava sendo sinónimo de bispo universal e reservou para si e os seus sucessores esse título.

* * *

Diniz Papin, notável sábio francês e célebre inventor da máquina a vapor, publicou em 1681 a sua teoria do Digestor, mais conhecido por Marmita de Papin, com o seguinte curioso título: «Maneira de amolecer os ossos e de cozer a carne em pouco tempo e com pouca despesa».

* * *

No ano de 1220, Tuy e Santiago do Compostela pertenciam a Portugal.

* * *

O rei de Portugal D. Afonso III (1246-1279) pôs novas denominações a algumas vilas repovoadas. Assim, a Contrasta chamou Valença do Minho; a Mecejana, Vila Nova de Milfontes; a Vila de Gaia, Vila Nova de Gaia; no Couto de Macedo fundou Monção; e na Foz do Lima a Vila de Viana, hoje Viana do Castelo.

* * *

Uma lei publicada no tempo de D. Fernando obrigava, sob pena de açoites, a trabalhar todos os vadios e mendicantes válidos, ainda que com hábitos de ermitães. Os velhos, fracos e doentes precisavam de alvará, autorizando-os a mendigar.

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO

João Cândido Dias Bispo, chefe de Repartição Principal do Serviço de Compras. Foi admitido nos C. F. do Estado (Sul e Sueste) em 1-3-912 como auxiliar de escritório eventual. Depois de passar por várias categorias foi promovido a empregado principal em 17-5-927, a chefe de secção em 1-1-932, a subchefe de repartição em 1-1-939, a chefe de repartição em 1-1-942 e à categoria actual em 1-1-950.

José Maria Hermano Baptista, subchefe de Repartição do Serviço Eléctrico e Hidráulico. Admitido ao serviço da Companhia, como praticante em 8-3-912, foi promovido a amanuense de 3.ª cls. em 1-1-916, a empregado em 1-1-918, a empregado de 3.ª cls. em 4-3-926, a empregado de 2.ª cls. em 1-4-931, a empregado de 1.ª cls. em 1-1-934, a empregado principal em 1-1-942, a chefe de secção em 1-1-946 e à categoria actual em 1-1-950.

João Duarte Victório, subchefe de depósito do Dep.º de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, como operário, em 5-2-912, passou a fogueiro de 2.ª cls. em 1-1-918, sendo promovido a fogueiro de 1.ª cls. em 1-1-922, a maquinista de 3.ª cls. em 1-8-923, a maquinista de 2.ª cls. em 1-1-926, a maquinista de 1.ª em 1-1-928, a maquinista principal em 1-1-943, a chefe de maquinistas em 1-1-944 e à sua categoria actua- em 1-1-949.

José António Pereira, operário de 1.ª (caldeireiro) do Dep.º de Lisboa P.. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador em 28-1-912, passou a operário ajudante (caldeireiro), em 7-3-914, a caldeireiro em 11-6-922, a Caldeireiro de 2.ª classe em 1-4-929 e a Caldeireiro de 1.ª em 14-9-931.

Francisco da Silva, operário de 1.ª classe (serralheiro) das oficinas de Campanhã. Admitido ao serviço da Companhia, como serralheiro, em 3-1-912, passou a serralheiro de 2.ª classe em 1-1-919 e a serralheiro de 1.ª classe em 10-6-923.

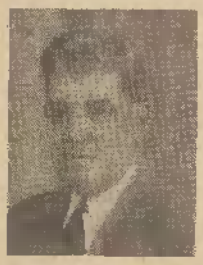
António Pereira da Costa, contramestre principal das oficinas de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como operário (torneiro), em 5-2-912, foi promovido a chefe de brigada, em 26 de Fevereiro de 1923, a contramestre de 2.ª em 1-4-930, a contramestre de 1.ª cls. em 1-1-636 e à sua categoria actual em 1 de Janeiro de 1943.

Augusto da Costa Etur, chefe de secção da Repartição do Pessoal. Admitido ao serviço da Companhia, como praticante, em 2-1-912, foi nomeado empregado em 1-1-918, empregado de 1.ª cls. em 27-2-923, empregado principal em 1-1-928 e chefe de secção 1-1-943.

Joaquim António da Costa, subchefe do Depósito de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como operário montador, em 29-1-912, passou a fogueiro de 2.ª cls. em 1-9-920, a fogueiro de 1.ª em 1-1-923, maquinista de 3.ª em 1-10-924, maquinista de 2.ª em 1-1-928, maquinista de 1.ª em 17-938, principal em 1-1-946, chefe de maquinistas em 1-1-947 e subchefe de depósito em 1-1-952.

António Alexandre da Silva, chefe de Brigada das Oficinas Gerais de Lisboa. Admitido ao serviço da Companhia, como operário montador, em 9-1 912, passou a chefe de brigada em 28-7-929.

João Batista Comprido, chefe principal de Torres Vedras. Admitido como praticante em 1 de Abril de 1912, foi nomeado aspirante em 1 de Março de 1914. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de 1.ª cls. em 1 de Julho de 1941 e a chefe principal em 1 de Janeiro de 1949.



José da Cunha Pinto, chefe principal de Entroncamento. Admitido como praticante em 1 de Abril de 1912, foi nomeado aspirante em 4 de Julho de 1914. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de 2.ª cls. em 1 de Julho de 1942 e a chefe de 1.ª cls. em 1 de Maio de 1946 e a chefe principal em 1 de Janeiro de 1950.

Manuel Duarte da Silva, chefe de 1.ª cls. de Gaia. Admitido como praticante em 1 de Abril de 1912, foi nomeado aspirante em 1 de Março de 1914. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de 2.ª cls em 1 de Janeiro de 1941, e a chefe de 1.ª cls. em 1 de Janeiro de 1948.

José Luís Forte, chefe de 1.ª cls. de Alcântara-Mar. Admitido como praticante em 1 de Abril de 1912, foi nomeado aspirante em 1 de Março de 1914. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de 2.ª cls. em 6 de Dezembro de 1940 e a chefe de 1.ª cls. em 1 de Janeiro de 1943.

Carlos Alves do Couto, chefe de 1.ª cls. de Lisboa R.. Admitido como praticante em 1 de Abril de 1912, foi nomeado aspirante em 4 de Julho de 1914. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de 2.ª cls. em 1 de Janeiro de 1941 e a chefe de 1.ª cls. em 1 de Janeiro de 1950.

Eloy Trindade da Silva, chefe de 1.ª cls. de Campolide. Admitido como praticante em 1 de Abril de 1912, foi nomeado aspirante em 4 de Julho de 1914. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de 2.ª cls. em 1 de Janeira de 1939 e a chefe de 1.ª cls. em 1 de Janeiro de 1941.

Guilherme Augusto Tomaz Júnior, chefe de 1.ª cls. de Lisboa R.. Admitido como praticante em 1 de Abril de 1912, foi nomeado aspirante em 4 de Julho de 1914. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de 2.ª cls. em 1 de Julho de 1941 e a chefe de 1.ª em 1 de Janeiro de 1949.

Aníbal Ferreira Mateus chefe de 2.ª cls. de Aveiro. Admitido como praticante em 1 de Abril de 1912, foi nomeado aspirante em 4 de Julho de 1914. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de 3.ª cls. em 1 de Julho de 1936 e a chefe de 2.ª cls. em 1 de Janeiro de 1952.

António Maria Avelar, chefe de 2.ª cls. de Marinha Grande. Admitido como praticante em 1 de Abril de 1912, foi nomeado aspirante em 4 de Julho de 1914. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de 3.ª em 1 de Janeiro de 1939 e a chefe de 2.ª cls. em 1 de Janeiro de 1952.

José de Almeida Sousa e Sá, fiel de 1.ª cls. de Lisboa P.. Admitido como praticante em 1 de Abril de 1912, foi nomeado aspirante em 1 de Abril de 1915. Foi promovido a factor de 3.ª em 1 de Maio de 1916. Passou a fiel de cais de 2.ª cls. em 1 de Janeiro de 1922 e foi promovido a fiel de cais de 1.ª cls. em 1 de Julho de 1934.

Sinfrónio Simões Penalva, inspector de contabilidade da 4.ª Circunscrição (Entroncamento). Admitido como praticante em 1 de Abril de 1912, foi nomeado aspirante em 1 de Março de 1914. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de 1.ª cls. em 1 de Janeiro de 1941, verificador de contabilidade em 1 de Julho de 1941, subinspector em 1 de Janeiro de 1943 e inspector de contabilidade em 1 de Janeiro de 1948.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

António da Costa Martins, assentador do distrito 128 (Tortozendo). Louvado pela divisão pelas acertadas medidas que tomou, quando no dia 23 p. p., ao dirigir-se para a sua residência, encontrou um carril partido ao km.º 152,250 — Beira Baixa, e estando prestes a passar a automotora n.º 3323, imediatamente correu uma travessa sobre o carril fracturado e colocou petardos na linha, tendo assim, originado e bem, a paragem da referida automotora e mais tarde a do combóio n.º 3152, que passaram depois sobre o carril, mas com precaução.

João Rodrigues Tapada, ensebador da revisão de Entroncamento. Ao passar a revisão na carruagem AB5-3204 SS, chegada a Entroncamento pelo combóio 222, de 11 de Março, encontrou uma mala de mão, de senhora, contendo um broche em ouro e pedras, um porta-moedas com 150$40 e outros objectos de menor valor, fazendo de tudo entrega imemediata, ao chefe da estação.

NOMEAÇÕES

Abastecimentos — *Serventes de Armazém:* José Nobre Lopes e Manuel Carvalho.

Exploração — *Carregadores:* José Mendes dos Ramos, José Ferreira de Almeida, José Francisco, António Augusto Pereira, Francisco Lopes, José Ferreira de Miranda, Baltazar Ribeiro Gomes, Manuel Castano, Serafim Francisco, Moisés Campos, Abílio Teixeira Monteiro, Manuel Pinto, Albino Teixeira, Manuel Nogueira Coelho, António Alexandre Feiteiro, Joaquim Miranda de Jesus, Reinaldo Augusto Marques, Alexandre Fradique Fiens, Júlio Tomás Saraiva, Domingos Soares, Manuel Pereira, Manuel Rodrigues, António Monteiro, António Pinto, Belarmino Teixeira, António Ribeiro Mendes, Manuel Pinto Leal, Manuel Pereira, Gustavo de Queiroz, António Carreira, Joaquim Monteiro da Assunção, Joaquim Mendes Gil, Alexandre Vieira, Adriano Guarda dos Santos, Fernando Ernesto da Silva, António Cândido, António Henriques Marinheiro, Diamantino Pinto Ildefonso, António Marques Ribeiro, Zeferino Dias Filipe, Domingos Pires Cerejo, Francisco Dias Ferreira, José de Oliveira Tadeia, António Gomes de Oliveira, António Cardoso Magalhães, Joaquim José da Silva, Joaquim Duarte Fernandes, António Augusto Estácio, Manuel Fonseca dos Santos, Evaristo dos Santos, Rafael Augusto Rodrigues, Juveniano Duarte Figueiredo, António Monteiro Pinto Cardoso, António da Silva, José Dias, António Piegas, Manuel Vaz Almeida, António Rodrigues Neves, João José Capucho, José Gonçalves, Manuel Domingos Saramago, Manuel das Neves Pinheiro, Luís Dias, António dos Santos Matos, José Eduardo Fialho Flórido, José Maria da Conceição, Joaquim Maria Pernial, Gualdim dos Ramos, Manuel Marques de Almeida, Francisco Baptista Merca, Constantino Teles, António Eduardo Prazeres, Abílio da Graça Mendes, Jorge Dionísio Ribeiro Roque, José da Graça Baptista, José Teixeira de Barros, Valentim Pinto, António Baleiras dos Santos, Jorge da Fonseca Morais, António Vaz, Valentim Barbosa, José Pires Lamego, Diamantino Augusto Bastos, Camilo de Araújo, Manuel Correia, Adão Monteiro da Mota, Herculano Dias da Cruz, Joaquim de Campos Solinho, Joaquim Vieira, Ernesto Moreira Faria Camelo, João Cabrita, João Abel Montinho, António Pinto, Manuel de Figueiredo, Agostinho Teixeira, Manuel Teixeira Cipriano, Alberto Octávio de Morais, Felizardo Caldeira Semedo, Henrique Lopes de Miranda, José Botelho de Gois Nobre, Benevenuto da Graça Silva, José Vieira da Silva, Manuel Maria Pereira Tojeira, José Augusto das Neves, José Fernandes, João Machado dos Santos, António da Silva Major, José Vaz, José Lopes Pinheiro, José dos Santos Rolim, António Rodrigues da Conceição, Francisco Pires Inácio, Luís Dias Pedro, António José Estrompa, Manuel Pereira, José Francisco Caçador, Manuel Maria Oliveira, Manuel da Costa, António do Nascimento, Manuel Domingos Margarido, Cesário Jorge, Joaquim Roque Saúde, Manuel Duarte Santiago, Joaquim da Silva Pedro, João Ferro, António Infante Martins, Manuel Pereira Borges, Mândio José Silvestre, Gonçalo de Matos, Luís Pinto Rolim, Joaquim António, Luís de Matos Cordeiro e Joaquim Gonçalves.

A guarda-fios de 2.ª classe: José Amaro, Joaquim Andrade Nave, Manuel António Martins Diasdos Reis Chaves, António Rafael e José Francisco.

A operários de 3.ª classe: Fernando José Pacheco Barbosa e João Azevedo dos Santos Pinto.

A operários ajudantes: Narciso de Matos Machado, António Lourenço, Armando Oliveira Correia, João Miguel Miranda Vasconcelos, Armando Ramos Nunes da Silva, Joaquim Maria Augusto, Amador Raimundo Pires, José Maria Miranda, Daniel de Matos Rosendo e Manuel Correia Fuso.

A serventes de obras: Manuel Mousinho Cordas, José Cordas e António Monteiro da Silva.

Material e tracção — *A Inspector Principal:* Américo Alberto Pereira.

A Inspectores: Carlos Eugénio Castanheira e Carlos Marques.

A Subinspector Técnico: Armando de Oliveira Jorge.

A Subchefe de escritório de 1.ª classe: Aníbal Gonçalves Ribeiro.

A ajudante de arquivista: Jaime Joaquim Ribeiro, João Dias e José Paulo Martins Junior.

A desenhador de 3.ª classe: Manuel Mendes de Sousa e Armando da Silva Bento da Cruz.

Fogueiros de 2.ª classe: João da Silva Carreira, Carlos de Matos Correia, José da Costa, Fernando Mário Ferreira, José Henriques Rodrigues Farrolas, Manuel Nunes Dias de Sousa, Joaquim dos Reis, João dos Ramos, Manuel Malho, José Pereira da Mota, Manuel Nobre, Jacinto Maria Palma, Augusto Pereira de Pinho, Eduardo da Silva Pinho, Olímpio Pires Pinto, António do Nascimento Pires, Joaquim Marques Pires, Diniz Ferreira Ribeiro, Manuel de Sousa Rocha, Aníbal Francisco Rodrigues, António Aires Rodrigues, Joaquim Maria dos Santos, José Vicente dos Santos, Joaquim José Sebinha, António Duarte e Silva, António Manuel da Silva, Cassiano da Silva, Manuel Simão da Silva, José Silvestre, Modesto Manuel Silvestre, Augusto de Sousa, Joaquim Martins e Sousa, Francisco Ramos Torres, Pedro José Vasconcelos, José Marques Vinagre, Manuel António Vitória, Joaquim Maria Silvano, António Rodrigues Serra, Armando Alves, Carlos Gonçalves Andril, António José de Araújo, Mário Azevedo, Bernardino Pinto Moreira Barbosa, João Gonçalves Bernardino, José dos Santos Bôto, Abílo da Cunha Bragança, Ludgero de Azevedo Cabral Arnaldo Xavier Calado, Manuel Joaquim Carrilho, António de Oliveira Cecílio, Ramiro Teixeira Coelho Rodrigo Messias Condeço, António Augusto Correia, Celestino da Costa, Octaviano Augusto da Costa, Rodolfo Costa, António Cabrita Duarte, José António Estrompa, José Francisco, Manuel Gameiro Junior, José da Encarnação Gil, Manuel Gomes, António Gonçalves, Artur Gonçalves, Joaquim Marques Gonçalves, Joaquim Alves Grácio, José Bernardino Guerreiro, Francisco António Jacinto, Sebastião de Araújo Jesus, Manuel Joaquim, Henrique dos Santos Lagarto, José Pedro Leal, Adelino Gonçalves Pé-Leve, Manuel Mendes Louro, José Mogo da Luz, Armando de Matos Machado, António Neves Tomaz de Magalhães, Manuel Marques, Francisco Pinto Moreira Martins, António de Brito Matinhos, José de Araújo Matos, Manuel Alves Espadinha de Matos, Manuel Catarino Mendes, Manuel Monteiro, Candido Martins Moreira, Agostinho de Almeida, Eduardo Alberto, Marcolino de Abreu e Manuel Faustino Barão.

A fogueiro de 2.ª classe da via fluvial: Sabino Augusto Nunes Torrão.

A arrais: Carlos Correia.

A automobilistas de 3.ª classe: Arlindo da Silva Rodrigues, José Dias Vieira, Eduardo Dias Nogueira, Amílcar Mateus Claro, Décio dos Santos Pereira David, Agostinho Fernandes Duarte, Jorge Marta Francisco, José Viegas Parracho, Fernando Evangelista Brinca, Alberto Luís Marques, Virgílio de Almeida Pereira, António Girão de Seiça, Júlio de Oliveira Araújo e Jacinto Lopes Gama.

A motorista: José Henriques.

A Fogueiro de máquinas fixas: Manuel Rodrigues Morais.

A condutores de carruagens: José Lourenço da Costa, José de Oliveira, Manuel Francisco Faquinha e Manuel Duarte.

A chefe de brigada: António Barral Marques.

A capataz de Manutenção de 2.ª classe: Cesário Rodrigues Ferreira, João Martins, Luiz Vaz da Silva, Raul da Fonseca, Custódio Rodrigues Moço, José Manuel Marques, João Rodrigues Louro e António Maria Ferreira.

Via e obras — *A assentador «adido»:* José Pinto.

A guardas de P. N.: Amélia Fernandes Dias, Angelina de Jesus Sequeira, Carmelinda Areias e Maria Luísa Rocha Ferreira.

DEMISSÕES

Abastecimentos — *António Mendes Pinto:* servente de armazém do Armazém Regional de Lisboa.

MUDANÇAS DE CATEGORIA

Exploração — *Para guardas de estação:* o agulheiro de 3.ª classe, Firmino Dias; e os carregadores, José dos Santos Ferro e Albino Germano.

Para porteiro: o guarda, Armando Marques Branco.

Para operário ajudante: o carregador, Abel da Silva Menor.

PROMOÇÕES

Exploração — *A Subchefes de Escritório:* Artur Carlos Figueiredo Pomar e Albano Henriques Cunha.

A Chefes de Secção: Joaquim Ribeiro de Pinho, João Ricardo Ribeiro, Luís António Vasconcelos Marques, José António Monteiro Bivar Xavier e José Lourenço de Carvalho.

A Empregados de 1.ª classe: Miguel Coelho Veiga, Artur Zagalo Gomes Coelho, António Augusto Nunes, António do Nascimento Pinto, Manuel Ribeiro de Andrade, António de Figueiredo Ramos, Adelino Octávio de Lima, António Vaz de Oliveira, Fernando Fernandes Farinha, João Inácio Nunes, António de Matos, Miguel Delgado da Silva, José Lopes Mateus, Estanislau Miguel, António da Fonseca e Joaquim Jacinto Ferreira.

Empregados de 2.ª classe: Júlio Simões Maduro, Júlio do Patrocínio Andrade, Tomaz da Silva, José Alves de Matos, João de Almeida Igreja, António Lopes Aguiar, Manuel Fernandes Ramos, Júlio Teixeira Vieira da Silva, Mário Rodrigues Dias da Silva, Humberto Lourenço da Silva, Alfredo Brito Martins, António Lemos Sanches, Delfim Marques da Silva Menezes, José da Costa Rodrigues Júnior, Vitorino Gaspar Vieira, Aníbal Matias Ribeiro, Ricardo Augusto Guerra, Augusto Miranda Mendes de Carvalho, Francisco Dias Calado, Joaquim dos Santos Silva, Firmino Augusto dos Reis Mendes, José Maria Prado.

Empregados de 3.ª classe: Manuel Maria Tavares, Elísio de Morais Ribeiro, Joaquim Manuel Rodrigues e Virgílio da Conceição Correia.

Escriturárias de 1.ª classe: Lucrécia Albuquerque Carvalho e Carminda Pereira Gonçalves.

Escriturária de 2.ª classe: Maria Fernanda Soares Ferreira.

Arquivista de 2.ª classe: Joaquim Nunes.

Servente de Escritório: Manuel Carlos Carvalho.

Contínuos de 2.ª classe: Eugénio João Mouta e Francisco Augusto Alves.

Fiel de Armazem de 2.ª classe: Américo Nogueira.

Ajudante de distribuidor de materiais: Joaquim Serra Pereira.

Chefes Principais: Ivo da Costa, Manuel de Araujo Leitão, Alfredo de Oliveira, José Leopoldino dos Santos Augusto Duarte Soares, Arnaldo Augusto das Neves, Luís Afonso Simões e José Casimiro.

Chefes de 1.ª classe: Eduardo Ferreira da Costa, José da Fonseca, Jerónimo Marques, António Joaquim Pereira Rezende, José Pinto Barroso, Manuel Ferreira, António Baleiras Rodrigues, Francisco Freire, Manuel Tavares Júnior, Floreano Augusto Correia, Joaquim Rodrigues de Carvalho, Luís Carvalho Oliveira, Joaquim de Sousa, Tomaz Fernandes, Manuel da Cruz Santareno, Francisco Martins Guerreiro, José Ramos, António Joaquim Marques, José Ferreira Simões.

Chefes de 2.ª classe: Manuel Lopes Velho, Vinício Plínio Rosado Viegas, Leonel Dias Agudo, Aníbal Ferreira Mateus, António Maria Avelar, José Rodrigues da Cruz, Augusto Pereira Garcia, José Vaz Ferreira, José Rodrigues da Silva Valente, Francisco da Silva, Humberto Costa, Pedro Fernandes Ermida, António dos Santos, Francisco Ribeiro de Lima, António Monteiro de Araújo Miranda, Raul de Oliveira Monforte, Alberto Cardoso Macêdo, António Pereira da Mota, Cândido Lopes de Brito, Domingos Rodrigues Lopes, António Joaquim Pereira, Manuel Monteiro Bonifácio, Albino Fernandes Madeira, José Joaquim Braga Alvares Mascarenhas, João Gonçalves da Conceição, Américo Sebastião Coelho, Salvador do Carmo Coruche, João dos Santos Patrício, Alvaro Agonia Salvador, José de Sousa Salgadinho, Viriato Bruno Horta, Francisco Esteves dos Santos, Joaquim Rodrigues Coelho Júnior, Feliciano António Tonicher e José da Silva Apolo Júnior.

Chefes de 3.ª classe: Horácio Ferraz de Melo, António Augusto Nunes, João Marques, Joaquim Francisco Martins, José Ferreira, Francisco Sales Cardoso Marques, Joaquim Dias Peixoto, Herminio Lopes Almeida, António Laureano Trindade, Francisco Joaquim Pereira Rezende, João Marques, Manuel Jorge, Arménio Fernandes Rodrigues, António Alves de Carvalho, João da Cunha Saco, Ernesto Cunha, Manuel Nunes Branco, Nicácio Tabuada Rodrigues, Augusto Bernardino Marques, António Joaquim Gomes, Hermenegildo José Gavinho da Costa, Francisco Coelho de Castro, António Gonçalves Frade, João Martins da Silva, Severo de Morais Gonçalves, Manuel Monteiro, António Maria Ferreira, Fernando Teixeira da Costa, José Maria Pereira Viana, Inácio Vicente, Francisco António da Silva, Albino da Silva, José Vicente Martins Ferreira, Luciano Alexandre Rodrigues Cunha, Manuel Martins Junior, Manuel Cardoso da Silva, Júlio Maurício da Costa, Crispim Mendonça Macêdo, António dos Reis Coelho, Manuel da Assunção Marques, Domingos Alves, Miguel Florêncio, António Maria, Francisco Assis Machado Júnior, António Barata Freire de Lima, Guilherme Martins dos Santos, José Narciso Afonso Correia, Francisco Castro Noval e António Rodrigues da Silva.

Factores de 1.ª classe: António Ferreira Almocim, António dos Santos Júnior, Jacinto António, António Nunes Oliveira, Diamantino Ferreira Martins, António da Silva Ribeiro, António Gomes Botão, António Vicente Menino Glórias, Manuel Ribeiro, Adriano Barros Rêgo, Alvaro de Almeida, Manuel dos Santos, Amadeu Lopes Raposo, Manuel Gaudêncio, Alfredo Filipe, Zacarias Rodrigues Mota, Augusto José dos Reis, Joaquim Gomes de Sousa, José da Silva Reis, José Eugénio Olímpio, Alvaro de Matos Roldão, José Gomes de Sousa, Manuel Gaspar, Manuel Francisco Serra, Manuel da Costa, Manuel Gonçalves Pedro, José Rodrigues Gonçalves, Cristiano Nunes Braia, José Ferreira Neves, José Roma, Jorge Carlos Ramos, Isaías de Lemos, Joaquim Manuel Carvalheira Baptista, Eugénio Ferrer Negrão, Alberto Eusébio, João da Costa Correia, António da Conceição Roberto, António Maria Marques, Carlos dos Santos, Vítor Ramos Domingos, José Pereira Marques, Afonso Faria Rodrigues, João Paulo Fernandes, Filipe Alves Matias, Augusto Esteves Carrilho, Alvaro Dias, João Nunes, António Ezequiel Figueira, Apolino Vilela, Silvino da Silva Beja, António Costa Passarinho, José Maria Moreira Oliveira, Amilcar Augusto Rodeia, Ricardo José de Paiva, Vitorino Esteves da Siva Carvalho, José Luís Pereira, Francisco Martins Amaro, Luís de Sousa Maia e Manuel Ferreira.

Factores de 2.ª classe: Albino Pinto Rodrigues, António Matos Costa, Fernando Gonçalves Bastos, Mário da Conceição Mendes, José do Nascimento, Joaquim Silvestre Marinheiro, António de Oliveira Santareno, António Vieira, João de Jesus Leonardo, Joaquim Henriques, Domingos Gonçalves, Manuel Jacinto Serrano, Arnaldo de Oliveira Lopes, João Manuel Capote, Joaquim Urbano, Elísio Duarte Ribeiro, José Pereira Lopes, Gildo Barral Tormenta, João Pereira de Matos Caritas, Angelo José Gomes, Ernesto Márques, José Firmino Cabrita, Mário Pombo Ribeiro, Virgílio Dias, José Valente, Francisco Roberto Monco Júnior, Eduardo Alexandre, António Mendes Geraldes, Angelo Martins de Melo, José Nogueira dos Santos, Manuel António Alves, José Gomes da Silva Queiroz, Mário Teixeira da Silva, Augusto Machado, José António Azevedo Figueiredo Mascarenhas, José Simões Louro, Emílio Alfredo Monteiro, José da Conceição Belo, António Marques Machado, Adélio Julião de Carvalho, Francisco Chambel, Francisco Lopes Farto, Jacinto Tavares de Castro, António de Matos Tomé, Venceslau de Jesus Gomes, António Eugénio David Rolo, Manuel da Silva Lopes, António Martins Viegas, António Martins, Joaquim Ribeiro Matias Pires, Joaquim de Almeida Paulo, José Marques Carrilho, José da Cunha, José Augusto Cantante Tejana, Manuel Dias, Fernando Pereira dos Santos, Evaristo Jorge, Florimundo Cordeiro Valente, João António, António Maria dos Santos, Francisco Malheiro Velez, António Rodrigues Guerra, António Teixeira de Mesquita, José Maria de Gaspar Júnior, José de Carvalho, José da Silva Motas, Luís Carapeto Dias, Joaquim Leal Rebola Júnior, Ramiro de Carvalho Correia Neves, António Marques, Fernando Lopes, Abel Cardoso, Manuel Martins, Francisco Ferreira Marques, Joaquim Pires de Almeida, João Carvalho Nunes, Alvaro Jorge Nuno, Jorge Alves Pinto,

Eduardo Neves Martins, António Manuel da Silva Proa, Francisco Lourenço Alfaiate, José Ferreira da Silva, João Bernardes, Armindo da Costa Oliveira, António Lopes Lúcio, Júlio de Oliveira, Alberto Gomes da Silva, José Botão Moreira, Jaime Duarte Silva, Luís Antunes, Joaquim Ferreira Pimentel, Henrique Francisco da Silva Costa, Fernando Augusto Ventura de Carvalho, José Lourenço, Arnaldo Gomes Pessoa Pires, Aniceto Monteiro Ramos, Firmino Castanheira, José da Cruz Lopes, Olimpio Alves Mamede, José de Oliveira Malaguerra, José de Almeida Allen, Augusto Duarte Marques de Lemos, Jorge Pereira de Sá, Dionísio Ferreira Macedo e Amândio Dias da Silva.

Factores de 3.ª classe: Armindo Mendes de Oliveira, Elísio Lopes Vieira, José Lopes Vieira, Herculano Soares Pereira, Mário Augusto Branco, Manuel Pereira Lopes, Mário da Silva, Alberto Pereira Silvestre, José Augusto Redondo Maltez, Eduardo Jorge, António Augusto Marques de Almeida, João José Anitas Messias, Sertório Humberto Barbosa Ferreira, Manuel Baptista Junior, Joaquim Guerra Frutuoso, António Mesquita da Silveira, Elísio Pires Cardoso, António Pedro, António Eliseu Ramires, Augusto Francisco Braz, José Pires Botelheiro, Manuel dos Santos, Eduardo Gonçalves Sabino, Domingos de Sousa Cupido, José Bozinha Gomes, João da Silva Rodrigues, Manuel Luís Marques Andrade, Manuel António Marques Bastos, Lorindo Reinaldo Raimundo, Manuel de Carvalho, Ildebrando Alves da Silva, António Ribeiro da Silva, Joaquim Pereira, José Maria Bento, Manuel Sotana Catarino e José de Magalhães.

Fieis de cais de 1.ª classe: Luís dos Santos Nabais, António Garcia Ruivo e Elísio dos Santos.

Fieis de cais de 2.ª classe: José Marques Lourenço, António Augusto Pereira Lopes e Augusto Belchior.

Conferentes: Joaquim Ribeiro da Fonseca, António Lopes Duarte, António Pereira, Joaquim Pinto Ribeiro, Joaquim Bento Vieira, Francisco Leal, Fernando José Diogo, João Antunes Louro, Modesto Monteiro Soares, José Fernandes, Jacinto Maria Gaudêncio, João Dias Marques, Manuel António Bôcas, Mário Augusto Passeira, António Pereira Cardoso, Manuel Gonçalves de Azevedo, Fernando Salema Nunes, Manual Gonçalves Romano, António de Almeida, Manuel de Sousa Júnior, João de Matos, Francisco Belo Florindo, António Pedro da Encarnação, António Fernandes Santos, Salvador Pinto e Aristides Soares Pinto.

Desenhadores de 2.ª classe: Amilcar de Queiroz.

Subinspector de Trens e Revisão: João Miguel Romão, Adelino Lopes e Jorge da Conceição Soares.

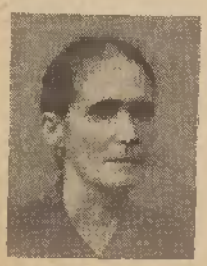
Fiscais do pessoal de Trens: Manuel Martins Alvada, João Veríssimo Gravata e João Manuel Moreira da Fonseca.

Condutores de 1.ª classe: António Martins Vilela, Alvaro Lopes Carneiro, João Martins, João Pereira Paulo, José Pinto, Júlio Antunes, António Esteves Carvalho, Manuel Lourenço, Mário dos Santos, António Monteiro do Rio, Francisco Farinha, Joaquim Pires Alves, Abel Pinto da Silva, António Pereira Ribeiro, Manuel Gonçalves Júnior, Luís Joaquim do Couto, Leopoldo Emílio Grandela Teixeira, Joaquim Monteiro, Fernando José Soares, Artur Faria, Anibal Pereira de Araújo, Joaquim Augusto de Queiroz, José da Silva, Aires dos Santos Cordeiro, Aurélio Augusto Sá Caldeira, João Lapinha, Augusto Cardoso dos Santos, António Constantino do Carmo Franco, Francisco António Zambujal, António Carlos Catapirra Júnior, Domingos da Silva Claudino, José Rodrigues da Costa, Joaquim Ferreira da Silva, José Gomes de Oliveira e António Francisco Pinto.

Condutores de 2.ª classe: Fernando dos Reis, Adelino Nunes, José Domingos Patrício, António Lopes Ferreira, José Duarte Correia, Saul Duarte Santos, José Rodrigues Cruz, Joaquim Ramos, José Alves Pandoreo, José de Oliveira Vitorino, Ovídio Salvado da Silva, Armando Ferreira Venâncio, Antero dos Santos, João Ribeiro Silva, Joaquim Gomes da Mota, Manuel Ferreira da Piedade, António Luís Carvalho, António Barata, Manuel Joaquim Gomes Júnior, Diogo Alberto Ferreira da Silva, Augusto de Sousa, Joaquim Pinto de Carvalho, Bernardo Fernandes, António Ferreira Pinto, Fernando Luís de Lima, Júlio Pereira Mendonça, José Maria Vilaça da Silva, Alberto José da Silva, José Godinho, Manuel Brites, Benigno Sanches Gil e Manuel Afonso Aragão.

Guarda-freios de 1.ª classe: António da Silva, Fernando Nascimento Alves, António Gonçalves Sousa, João Cotovio, Laureano Alcobia, Luciano Gomes da Silva, Francisco Dias, António Parracho Júnior, José Maria Alves, Joaquim Antunes, João Dias Pires, António Pereira de Brito, Joaquim Carvalho Inezo, José Pereira Lopes, Manuel Guerreiro de Matos, Adelino de Ascenção Selero, Alberto de Sousa Martins, Manuel Rodrigues da Silva, Amaro Ferreira dos Santos, Manuel António, José de Castro, Joaquim da Graça, Manuel Rodrigues, Alvares Lopes Quinta, Januário Rosa, Manuel Augusto, Cirilo Pereira Fais, Manuel Vicente Nunes Júnior, Miguel dos Anjos, Manuel Seborro, Agostinho Dias, António Dias Costa, Ernesto dos Santos Brito, António José, João Alves Garcia, Manuel Francisco, Manuel Eugénio da Costa, Manuel Jacinto, Luís Fernandes Tavares, Manuel da Costa Fonseca, Mário Mendes Narciso, José Gonçalves Pássaro, Manuel Rodrigues Caiano Júnior, Joaquim da Silva Moutela, Abílio Francisco, João Lopes, Francisco Sarnadas Rêgo, António Nóbrega Tarrafa Alves, Joaquim Miguel Ferreira, António Manuel, Manuel da Luz, Higino Jorge de Almeida, Sebastião Barata, Mário Santiago de Carvalho, Manuel Martins Cravinho, José Valente Baptista, Francisco Baptista Relvas, António José Galego, Joaquim Duarte Monteiro, Francisco Rodrigues Boavida, Joaquim Alves, Joaquim da Costa Monteiro, Joaquim da Costa e Manuel de Sous Pinto.

FALECIMENTOS

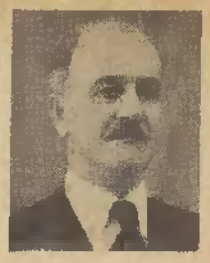


Leonila dos Santos, guarda de P. N. do distrito 1/5.ª (Dois Portos. Admitida como guarda de P. N. em 21 de Novembro de 1927.

Manuel Gonçalves Lima, operário de 2.ª classe das Obras Metálicas. Admitido como operário de 5.ª classe em 8 de Novembro de 1944. Mudança de categoria para operário ajudante em 1 de Dezembro de 1945. Promovido a operário de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1952.

Francisco de Paula Brites, chefe de 3.ª classe do Rio Tinto. Admitido como praticante em 11 de Fevereiro de 1914, foi nomeado factor de 3.ª classe em 15 de Março de 1918. Depois de de transitar por outras categorias, foi promovido a factor de 1.ª classe em 27 de Maio de 1925 e a chefe de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1942.

Cláudio dos Santos Ferreira Júnior, fiel do cais de 1.ª classe de Lisboa-P. Admitido como carregador em 23 de Maio de 1912, foi promovido a fiel de cais de 2.ª classe e em 1 de Abril de 1938 foi promovido a fiel de cais de 1.ª classe.



Adriano Moreira, agulheiro de 3.ª classe de Pampilhosa. Admitido como carregador suplementar em 9 de Setembro de 1926, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1929. Em 21 de Abril de 1937 foi promovido a agulheiro de 3.ª classe.

António da Costa Carvalho, guarda de estação de Setil. Admitido como limpador auxiliar de máquinas em 3 de Fevereiro de 1925, foi nomeado limpador em 1 de Fevereiro de 1927. Depois de transitar pelas categorias de servente e carregador, passou a guarda de estação em 16 de Junho de 1951.

Leonídio Duarte Lopes, empregado principal do Serviço da Estatística e Estudos. Admitido como carregador eventual em em 7 de Junho de 1912, foi nomeado carregador em 23 de Fevereiro de 1915. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a empregado de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1936 e a empregado principal em 1 de Janeiro de 1943.

Joaquim Maria Bernardes dos Santos, carregador de Santana Ferreira. Admitido como carregador suplementar em 22 de Fevereiro de 1932, foi nomeado carregador em 1 de Dezembro de 1934. Em 1 de Julho de 1948 foi promovido a guarda-fios de 2.ª classe e em 1 de Abril de 1951 passou a carregador a seu pedido.

Artur Soares, carregador de Castro Verde. Admitido como carregador suplementar em 20 de Outubro de 1942 e nomeado carregador em 1 de Outubro de 1946.

Aurélio Nunes Santana, factor de 1.ª classe de Tomar. Admitido como praticante em 8 de Dezembro de 1919, foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Julho de 1920. Depois de transitar pelas categorias de factor de 3.ª e 2.ª classe foi promovido factor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1943.

João Afonso Gomes, factor de 2.ª classe de Vila Franca. Admitido como praticante em 1 de Agosto de 1927, foi nomeado aspirante em 1 de Outubro de 1928. Em 1 de Julho de 1930 foi promovido a factor de 3.ª classe e em 1 de Julho de 1941 a factor de 2.ª classe.

Arlindo Mendes, capataz de 1.ª classe de Funcheira. Admitido como carregador auxiliar em 16 de Agosto de 1918, foi nomeado carregador em 29 de Novembro de 1919. Depois de transitar pelas categorias de engatador, agulheiro de 3.ª e 2.ª classe, foi promovido a capataz de 1.ª classe em 21 de Julho de 1929.

Artur Alves, carregador de Campanhã. Admitido como carregador eventual em 23 de Novembro de 1920 e nomeado carregador em 1 de Julho de 1927.

José Lourenço, limpador do Depósito de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador em 18 de Agosto de 1944.

Luís Alberto da Silva Rocha, operário ajudante (pintor) das oficinas de Campanhã. Admitido ao serviço da Companhia em 20 de Novembro de 1942.

Abílio Gaspar, chefe de revisão, da revisão de Pampilhosa. Admitido ao serviço da extinta Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, em 26 de Outubro de 1922, como operário, foi promovido a revisor de material, em 14 de Dezembro de 1923, a revisor de material principal em 1 de Janeiro de 1935 e a chefe de revisão de material em 1 de Novembro de 1946.

João Ribeiro, operário de 3.ª classe (estofador) das Oficinas Gerais de Lisboa. Admitido ao serviço da Companhia, em 11 de Maio de 1925, foi promovido à sua última categoria em 1 de Dezembro de 1945.

José Henrique Lagiosa, operário de 1.ª classe (pintor) das Oficinas Gerais de Lisboa. Admitido ao serviço da Companhia, em 20 de Dezembro de 1924, foi promovido a operário de 1.ª classe em 21 de Abril de 1948, depois de ter transitado pelas diferentes classes.

José dos Santos Almeida, operário de 3.ª classe (estofador) das oficinas de Campanhã. Admitido ao serviço da Companhia, em 26 de Setembro de 1927, foi promovido a operário de 3.ª em 21 de Abril de 1948.

Adelino Falcão, operário de 3.ª classe (caldeireiro) das oficinas de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia em 23 de Maio de 1924, foi promovido a operário de 3.ª classe em 1 de Junho de 1946.

António da Silva Sousa, operário ajudante (auxiliar) da Secção Eléctrica. Admitido ao serviço da Companhia, em 10 de Agosto de 1927.

Joaquim Cabral, assentador do distrito 16/B. A. (Contenças). Admitido como assentador em 21 de Abril de 1931.

Mais de 680.000

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

foram fornecidas desde 1919 a todas partes do mundo, sendo cerca de 300.000 dessas caixas para vagões de mercadorias.

Caixas SKF com rolamentos de rolos oferecem:

- Segurança - nenhuma gripagem
- Mais quilometragem entre revisões
- Economia de lubrificante
- Mais vagões por cada composição

SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA — Praça da Alegria, 66-A

PORTO — Avenida dos Aliados, 152

PRESTA UM BOM SERVIÇO À C. P. RECOMENDANDO ÀS PESSOAS DAS SUAS RELAÇÕES OS:

— BILHETES DE FAMÍLIA

— BILHETES FIM DE SEMANA

— BILHETES DE VERANEIO

— BILHETES QUILOMÉTRICOS

Um casaco SPORT ou um bom FATO, e DISTINTO, só na **União de Confecções, Lda.**

Grande sortido em: GABARDINAS, Impermeáveis, Sobretudos e CANADIANAS

Fornecedores das vossas Cooperativas

Calçada do Carmo, 7, 1.º ROSSIO Telefone 2 4937

Sumário

Excursão dos Ferroviários Madrilenos a Lisboa

«Expressos Populares»

Romagem da Galiza à Virgem de Fátima

Eficácia de travões, por Borges d'Almeida

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

A Actividade do Ateneu Ferroviário no ano de 1951

Perguntas e Respostas

Bons exemplos

II Concurso utilitário do «Boletim da C. P.»

Regulamentação dispersa

Bom humor

Como trabalha o pessoal da Companhia

O rendimento da mão de obra

Talvez não saiba que...

Pessoal

■

NA CAPA — Parada dos autocarros no Pátio do Cadaval, para transportar mais de mil viajantes que do Porto se deslocaram a Lisboa, no expresso popular em 4 do mês findo.