



BOLETIM DA CP

BOLETIM DA C.P.

N.º 290

AGOSTO — 1953

ANO 25.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

DIRECTOR

ADMINISTRAÇÃO

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

EDITOR: **ANTÓNIO MONTÊS**

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



Como noutra página referimos, um grupo de ferroviários espanhóis visitou o nosso País, por iniciativa da «Previsión Ferroviária», organismo mutualista da RENFE e com a colaboração do «Boletim da C. P.» Com estas visitas, as que os ferroviários portugueses fazem ao estrangeiro e as que os seus camaradas dos países amigos fazem a Portugal, estabelece-se um intercâmbio de boa política, que não será demais enaltecer.

A gravura acima representa o grupo de excursionistas espanhóis à entrada da Igreja de S. Francisco, do Porto. A expressão sorridente dos fotografados é uma prova de que a excursão encantou os seus componentes.



Castelo de Guimarães

GUIMARÃES EM FESTA

O Chefe do Estado presidiu às comemorações milenária e centenária da nobre cidade

A fim de assistir às festas milenária e centenária de Guimarães — correspondentes à fundação do burgo e à sua elevação à categoria de cidade — o Chefe do Estado seguiu, na manhã do dia 22 de Junho, para aquela nobre cidade, em comboio especial que saíu da estação de Santa Apolónia, às 8,25. Tratava-se também da primeira visita oficial do sr. general Craveiro Lopes à gloriosa e sagrada cidade, onde nasceu D. Afonso Henriques. A viagem presidencial revestiu-se, pois, como assinalou a Imprensa, de um alto significado.

Se o sr. general Craveiro Lopes teve, em Santa Apolónia, uma despedida afetuosa, por parte das numerosas pessoas

que ali se encontravam, no momento da sua partida; se, na sua passagem pela estação de Campanhã, lhe foram prestadas honras militares e apresentados cumprimentos pelas autoridades civis e militares da capital do Norte; se, em Ermezinde, onde houve uma pequena paragem, a população, em grande massa, prestou ao Chefe do Estado calorosa manifestação de carinho; se, logo adiante, em S. Romão, as crianças das escolas vieram cantar «A Portuguesa»; se, em Trofa, onde houve mudança obrigatória para via reduzida, a população também prestou à S. Ex.^a entusiástica homenagem; se em Lousado, terra natal do Sr. Cardeal Patriarca de Lisboa, as manifestações se repetiram com vibração; se, em Negrelos,

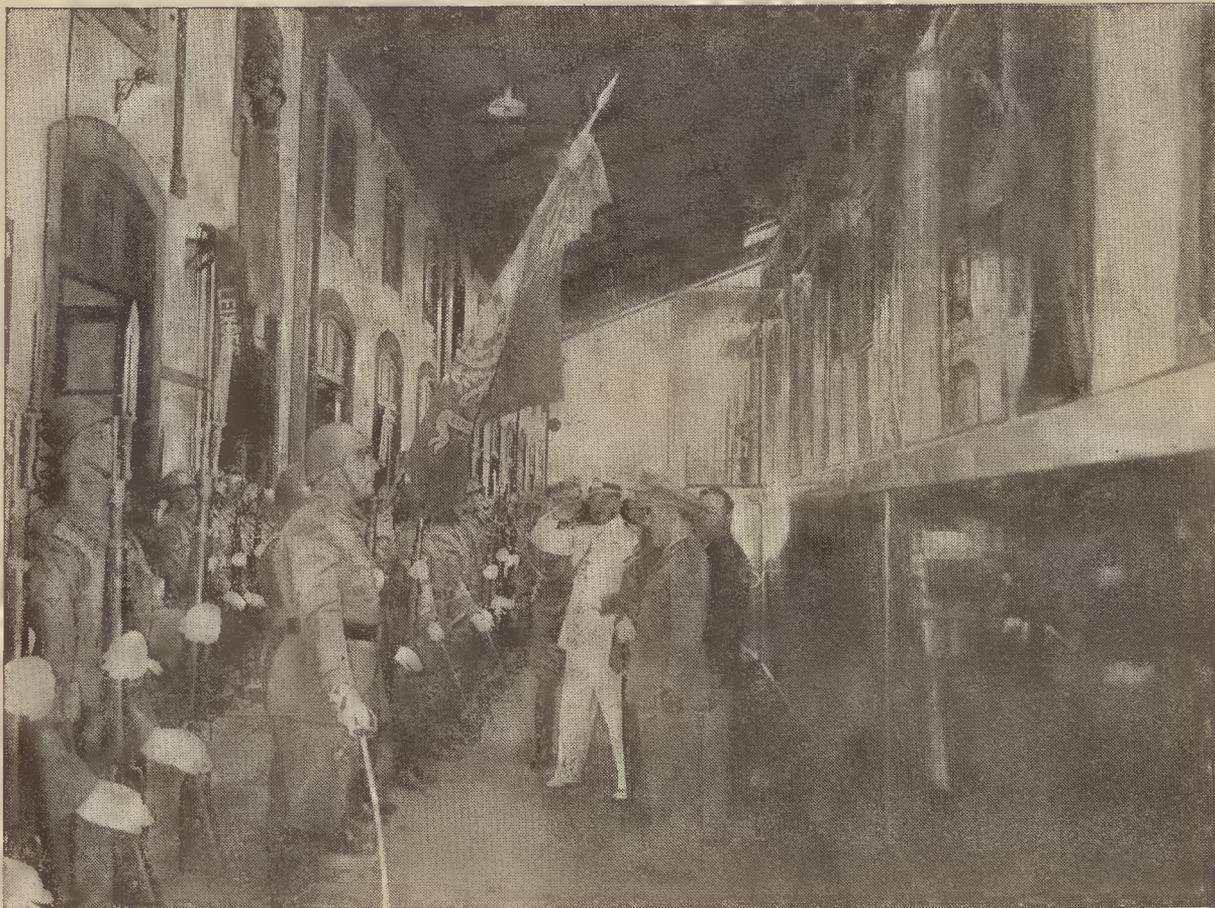
em Lordelo, em Vizela, as manifestações se repetiram com entusiasmo, — a recepção que a população de Guimarães dispensou ao Chefe do Estado, foi, por sua vez, verdadeiramente apoteótica.

Diversos actos assinalaram a presença do sr. general Craveiro Lopes em Guimarães e as comemorações do milenário e do centenário da linda cidade minhota. Após a cerimónia da entrega simbólica, num salão

O Senhor Arcebispo de Braga, dando a direita ao sr. General Craveiro Lopes, dirigiu-se para a Capela-mor, onde ambos ajoelharam, orando.

A' saída do antigo templo, o Chefe do Estado ouviu prolongadas ovações.

Pouco depois, no Paço dos Duques de Bragança, restaurado por iniciativa do sr. Presidente do Conselho, efectuou-se a sessão solene de boas vindas ao sr. Presidente da



O Chefe de Estado e a sua guarda-de-honra dentro da Estação de Campanhã

da estação, das chaves da cidade, pelo sr. presidente da Câmara Municipal, sr. dr. Augusto Ferreira da Cunha, ao sr. Presidente da República, realizou-se a impressionante cerimónia da deposição das chaves no altar-mór da Colegiada de Guimarães, onde se ergue a padroeira da cidade, Nossa Senhora da Oliveira, enquanto o carrilhão repicava festivamente e uma orquestra de violinos acompanhava um grupo coral. Foi um momento deveras comovente.

República. O sr. dr. Augusto Ferreira da Cunha, presidente da Câmara Municipal de Guimarães, ao saudar o Chefe do Estado, lembrou que foi no último quarto de século que a cidade recebeu largos benefícios. O sr. dr. Luís de Pina, que discursou em seguida, depois de fazer a história do antigo burgo, disse que, com o milenário de Guimarães, se estava a festejar mil anos de Portugal. Finalmente, nas palavras que o sr. general Craveiro Lopes pronunciou, de

exaltação da nobre cidade de Guimarães, afirmou: «A esta terra, que foi berço da nacionalidade, parece ter a Providência concedido o privilégio sublime de velar pela continuidade de Portugal».

Durante a sua estadia em Guimarães, o Chefe do Estado inaugurou a importante obra de abastecimento de água à cidade, cerimónia que se efectuou junto do depósito abastecedor, de Arcela; uma exposição bibliográfica, comemorativa do Milenário e do Centenário de Guimarães, no Museu Alberto Sampaio; uma exposição de Arte Religiosa no Convento de S. Francisco, e, no Campo do Salvador, a Exposição Industrial e Agrícola, que constituiu uma eloquente demonstração da capacidade de realização, do trabalho apurado e da cultura artística da boa gente de Guimarães.

A par destes acontecimentos, houve recepção no Paço dos Duques de Bragança e Guimarães, a que se seguiram um «diverti-

mento medieval», ceia e baile de gala. Nessa noite a cidade apresentou vistosas iluminações, havendo arraiais e fogo de artifício.

No dia 24, dia de S. João e aniversário da batalha de S. Mamede, o sr. Arcebispo Primaz celebrou missa campal e o sr. Presidente da República hasteou, no castelo, a bandeira de D. Afonso Henriques.

Findas estas cerimónias, o Chefe do Estado e a sua comitiva saíram para a Venda Nova, onde, no dia 25, se efectuou a inauguração do aproveitamento hidroeléctrico de Salamonde, no rio Cávado.

Nesse mesmo dia, o Chefe do Estado regressou a Lisboa, também em comboio especial.

Conduziu o comboio presidencial o chefe de maquinistas Parreira Alves, a quem o Chefe de Estado, como se vê na capa deste Boletim, apertou cordealmente a mão gesto a que a Imprensa deu justo e especial relevo.





O secretário da «Prevision Ferroviaria» da RENFE, Don Cesar Martin Abecia, fazendo entrega ao sr. Director Geral da C. P. da lembrança dos ferroviários espanhóis

EXCURSÃO DOS FERROVIÁRIOS ESPANHÓIS A PORTUGAL

REALIZOU-SE, de 15 a 18 de Junho, uma excursão de ferroviários espanhóis promovida pela «Prevision Ferroviaria»—organismo mutualista da RENFE—e organizada pelo «Boletim da C. P.».

Os excursionistas, agentes da Renfe de várias categorias e pessoas de família, no total de 41 pessoas, chefiados por D. Ramón Jimeno Cernuda, engenheiro-chefe do Serviço da Regulamentação do Departamento da Exploração e conduzidos por D. Cesar Martin Abecia, secretário da «Prevision Ferroviaria», chegaram a Entroncamento no Lusitânia-Expresso do dia 15, partindo

imediatamente em autocarro para o Santuário da Cova da Iria, onde ouviram missa e comungaram, continuando para Leiria, cujo castelo visitaram, e daquela cidade para Coimbra, em automotora especial.

De Coimbra, depois de visitarem a cidade, seguiram no comboio n.º 325 para o Porto onde pernoitaram, tendo o jantar sido fornecido pelo restaurante da estação de Pampilhosa em «panier» de viagem, visto não haver tempo para ali tomarem essa refeição e a hora de chegada ao Porto ser tardia para o efeito.

No dia 16 de manhã deram um passeio em autocarro na cidade, à Foz do Douro

e a Leixões, tendo visitado em Matozinhos a Fábrica de Conservas de Marques, Neves & C.^a, Ltd.^a e de tarde, depois de apreciarem as Caves de Vinho do Porto da firma Valente Costa & C.^a, Ltd.^a, onde foram muito bem recebidos, tomaram em Vila Nova de Gaia, com destino a Lisboa, o comboio rápido N.º 4, em cujo restaurante jantaram. Na capital instalaram se no Hotel Francfort da rua de Santa Justa.

A parte da manhã do dia 17 foi dedicada a um passeio em autocarro a Montes Claros, Estádio Nacional, Cascais, Boca do Inferno, Praia do Guincho e Sintra, de onde subiram em automóveis ligeiros ao Palácio da Pena, que visitaram, não podendo, infelizmente, apreciar o magnífico panorama que dali se disfruta, em virtude do nevoeiro cerrado que nessa manhã envolveu a região.

De tarde, apresentaram cumprimentos à

Direcção Geral, tendo sido recebidos pelo Ex.^{mo} Sr. Director Geral e pessoal superior.

No dia 18 visitaram a cidade em autocarro e, depois do almoço, partiram da estação do Rossio para Madrid no comboio N.º 2011, na carruagem especial da Renfe em que vieram de Madrid e na qual realizaram toda a viagem por caminho de ferro em Portugal, exceptuando o percurso de Leiria a Coimbra que, como atrás se disse, foi efectuado em automotora especial.

Na ocasião da despedida, a que assistiram o sr. Jorge Vasconcelos, Secretário da Direcção Geral, representando o Ex.^{mo} Sr. Director Geral; o sr. Augusto da Costa Murta, Inspector Principal do Serviço do Turismo e Publicidade e mais pessoal, foram oferecidas recordações do nosso País a todos os excursionistas, que muito as apreciaram e agradeceram.



O poeta José Albano

P o r ' G U E R R A ' M A I O

Agente Comercial

A GUARDAVA no átrio da estação de Hendaia que o rápido da tarde me levasse a Paris, quando um homem alto, tipo do operário português que trabalha em França, se acercou de mim, perguntando se me não lembrava dele. Não, não me lembrava, respondi; se bem que a sua fisionomia me não fosse inteiramente estranha. Depois, tirando uma velha e volumosa carteira apertada com um elástico, abriu-a e do meio dos papéis retirou um cartão de visita, gasto nas pontas, em que se lia: JOSÉ ALBANO, sobre uma direcção escrita a lápis, e perguntou-me se eu conhecia aquele nome. Conhecia-o muito bem. Quem não conhecia em Paris aquele poeta brasileiro?! O homem lembrou uma viagem que havíamos feito, há muitos anos, no rápido de Bordéus e falámos largamente do poeta e das suas excentricidades até que se aproximou a hora da partida: ele para Portugal e eu para Paris. Quando eu lhe disse que José Albano havia falecido num hospital de Bordéus, aquele homem simples, mas, pelo que se via, afectuoso, deixou transparecer uma lágrima e metendo o cartão na carteira, acompanhou-me à carruagem, ainda comovido e, ao apertar-me a mão, disse-me que também eu tinha tido muita pena dele.

Eu havia conhecido José Albano dois ou três anos depois de ter terminado a primeira guerra mundial e enquanto o comboio voava pelas landes tristes e monótonas para lá de Dax, dando audiência aos meus pensamentos, reconstituí a sua personalidade e as nossas fugidias relações. José Albano foi o primeiro homem que eu conheci sem chapéu e a sua indumentária era a mesma de verão e de inverno, um casaco

redondo de veludo escuro, sobre um colete de malha de lã e umas pantalonas que pareciam jamais terem sido novas. A sua barba longa e cortada em forma de vassoura de milho painço, cobria-lhe a gravata e o peitinho da camisa, dando-lhe uma certa nobreza e rectidão de carácter. Muito lido e com uma grande cultura clássica, citava os grandes nomes da poesia brasileira e portuguesa, desde Camões a Bilac, Antero, Guerra Junqueiro e Catulo da Paixão. Cearense, por quem tinha muita admiração, lamentando que ele vivesse sempre no Rio de Janeiro, e tivesse escrito a sua poesia sublime *Luar do Sertão*, talvez sem lá ter ido. Recitava poesias dos seus poetas queridos e um dia leu-me versos seus que me maravilharam.

Não tinha modo de vida e os seus livros estavam ainda nos rabiscos dos seus papéis. Andava sempre sem vintém e um dia lançou mão duma ideia genial, que o ajudou a viver por largo tempo: publicar as suas poesias numa edição de luxo e por assinatura. Cinquenta ou cem francos, segundo a cara do freguês, e cada assinatura obtida dava-lhe para toda a semana. Por isso, diplomata, viajante português ou brasileiro que aparecesse em Paris, tinha como certa a visita de José Albano e uma assinatura do hipotético livro; contribuição que todos davam de boa mente, por que o poeta aliava às suas maneiras excêntricas uma malícia mesclada do gavroche e do carioca divertido. Conhecia toda a gente no Rio e em S. Paulo, e definia as pessoas de quem falava, com termos de calão brasileiro. Este era um *cabra escovado*, aquele um *mòleque*

sãcudido, outro, um cãchorro que não conheceia o dono, etc. etc..

Viera para França com vontade de não voltar ao Brasil, por este e aquele motivo e por que havia lá certo sãfado que o tinha ameaçado de *lhe meter a faca*.

Duma vez, recebido pelo ministro da Grécia, deu largas à sua veia poética e recitou-lhe, em grego, as melhores poesias dos poetas helénicos. O diplomata estava encantado, mas, a folhas tantas, da concavidade do colete, tirou um punhal, dizendo que aquilo era para matar. Supondo-o um doido, o ministro, atarantado, chamou o secretário, mandou pagar-lhe a assinatura solicitada e que o acompanhasse à porta.

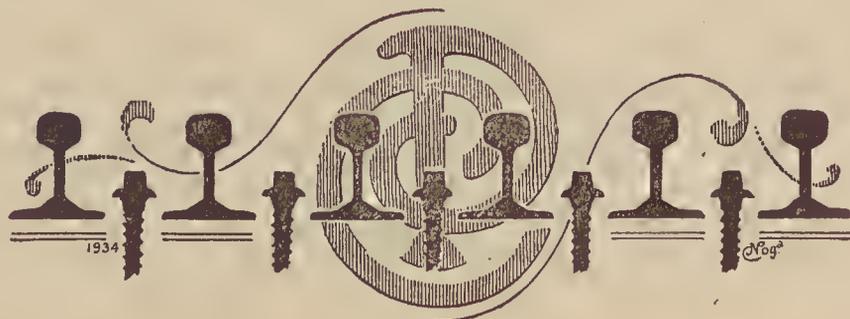
No dia imediato encontrei-o num restaurante espanhol, que havia na Rue du Helder, diante de um vasto prato de arroz à valenciana e de meia garrafa de vinho de Rioja. Sentei-me na mesa ao lado e gabei-lhe a ementa. A visita que havia feito ao ministro da Grécia tinha-lhe dado para aquela extravagância. Mas José Albano era de pouco alimento. Às vezes a sua refeição do meio dia era um pedaço de chouriço de sangue, que tirava da algibeira, dentro de um papel, convidando-me a almoçar com ele... Outras vezes pedia-me cinco francos emprestados, custo dum almoço em restaurante popular, quantia que ele me pagava depois por cheque no Banco Ultramarino, onde tinha a sua conta corrente e eu, no rés-do-chão, dirigia, logo à entrada, a agência de Paris da Propaganda de Portugal. Por vezes lhe recusei o cheque, mas ele

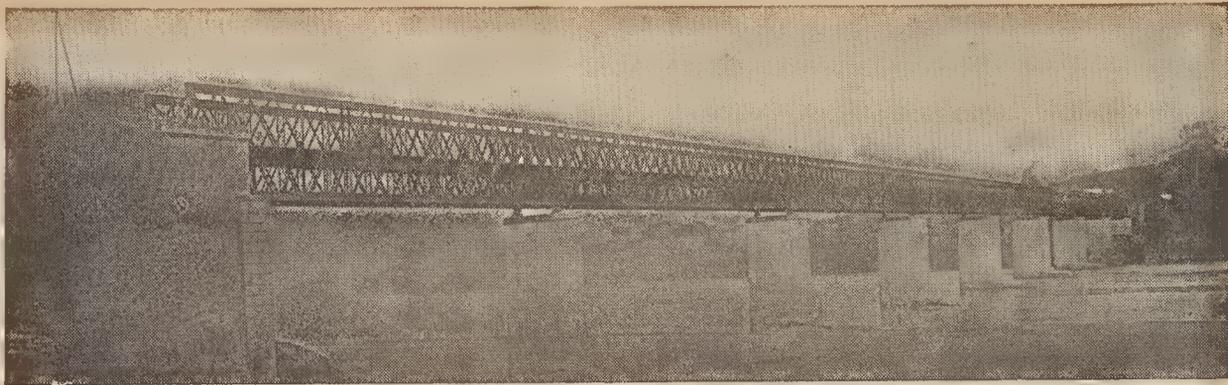
tratando me de burguês, insistia, para ter de novo a minha bolsa à sua disposição...

A última vez que o vi, foi no rápido de Bordéus e na companhia daquele operário português, que eu acabava de encontrar em Hendaia e de cuja boia ele participava, e eu diante da insistência do anfitrião ter-lhes-ia feito companhia, se não viesse, naquela hora, do salão-restaurante.

Se José Albano fazia largo uso do calão brasileiro, o outro, como tantos operários portugueses, falava um calão muito deles, que consiste na tradução livre de termos portugueses. O homem começou por me oferecer ao lado dele uma *praça*, ou *place*, lugar na banquetta. Quis que eu comesse uma perna de *puleta*, que na linguagem dele queria dizer *poule* (galinha que, de resto, estava loira e apetitosa). Depois encheu um copo de *pinário*, (*pinar* é o vinho tinto da gíria francesa). O homem depois disse que morava na *banliosa*, (a *banlieu*), etc. etc. Depois passaram à carne assada, já cortada às fatias, mas que o calor havia secado. O anfitrião ofereceu para a amaciar um pouco de *bórra*, ou fosse a manteiga (*beurre*) traduzida livremente. José Albano pegou-lhe na palavra, e reclamou a *bórra*. O homem foi-se ao cabaz, que estava na rêde, e destapou a lata que continha a manteiga, que o calor escaldante havia quase tornado em estado de líquida.

Um safanão do comboio nas agulhas de uma estação fez espargir a *bórra*, sobre os joelhos do anfitrião e pela banquetta. José Albano acudiu alegremente: — Agora é que você ficou todo bõrrado...





Talvez não saiba que...

Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA
Chefe de Repartição da Divisão de Via e Obras

Francisco I foi a primeira pessoa que usou botas altas, de foles, com o fim de evitar os calos; Luís XIV, o homem que, inicialmente, usou «rouge», para pintar as faces, com a intenção de disfarçar as covas das bexigas; Luís XV quem primeiro adoptou o calçado de salto alto, para remediar a sua pequenez; Eduardo VII, considerado o homem mais elegante da Europa, o que, depois de comer, desabotoava sempre o último botão do colete, porque sofria do estômago.

Pois aconteceu que as Cortes de tais soberanos julgaram de seu dever seguir-lhes o exemplo e numerosos fanáticos sequazes o adoptaram como moda e esta foi divulgada por toda a Europa.

* * *

Tendo uma flor na mão pode exprimir-se sim ou não, sem proferir palavra, a alguém presente que espere resposta: sim, levando a flor aos lábios; não, tirando uma pétala e deitando-a fora.

* * *

Reconheceu-se, em 1890, que o serviço de inspecção e fiscalização médica dos ferroviários do Sul e Sueste, por virtude da grande extensão das linhas, não podia con-

tinuar a ser desempenhado por um só facultativo. Por isso, se resolveu criar duas Zonas, uma, de Lisboa a Beja, compreendendo também o ramal de Setubal, e, outra, de Beja a Faro, incluindo o ramal de Serpa a Pias. Em cada uma das duas zonas, foi, então, colocado um médico, para suprir aquela falta.

Decorreram os anos e a assistência médica progrediu de tal forma que, actualmente, a rede do Sul e Sueste comporta 2 Zonas e 34 Secções Médicas, servidas por 49 facultativos.

* * *

O velho escritor francês, Germond de Lavigne, autor de Colombo et la Rabida e grande admirador da epopeia marítima dos portugueses, quando, em 1 de Novembro de 1886, visitou Sagres e desceu à praiazinha, onde procurou os vestígios do que poderia ter sido o porto das caravelas do Infante D. Henrique, o primeiro cuidado que teve foi o de enviar a sua esposa o seguinte telegrama: «Estou no fim do Mundo, em presença do Oceano». Ao fim de três horas o telegrama foi recebido com lágrimas de emoção.

* * *

A gota (inflamação das partes fibrosas e ligamentosas das articulações) era, antiga-

mente, apanágio das pessoas ricas e bem colocadas, e de intelectuais notáveis. Uma velha dama escocesa, orgulhosa, asseverava que só seu pai e um certo Lord, seu amigo, tinham a verdadeira gota; os outros diziam-se atacados por ela... por ambição. E até o médico e filósofo Sydenham, que, na opinião de certos autores, nos legou a mais clássica descrição do ataque gotoso (terrível doença de que também sofria), se consolava dos seus sofrimentos, pensando que «dela sofrem mais os ricos que os pobres, mais os sãos e os inteligentes, que os loucos e os idiotas».

* * *

A linha férrea de Lisboa a Santarém levou cinco anos a construir. Foi aberta à exploração, por troços, nas datas seguintes: entre Lisboa (Santa Apolónia) e Carregado, em 30 de Outubro de 1856; entre Carregado e as Virtudes, em 30 de Julho de 1857; entre as Virtudes e a Ponte de Sant'Ana, em 29 de Abril de 1858; entre a Ponte de Sant'Ana e a Ponte da Asseca, em 29 de Junho de 1858; entre a Ponte da Asseca e a Ribeira de Santarém, em 1 de Julho de 1861.

Como aquele troço de Lisboa ao Carregado foi o primeiro de linhas férreas levado a efeito entre nós, vai verificar-se e certamente festejar-se em Outubro de 1956 o 1.º Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal.

* * *

Stravinsky (Igor Federovitch), músico russo contemporâneo, considerado o «sumo sacerdote do extravagante», pelas suas com-

posições de sedutora harmonia de discórdias, de choques de interesse melódico, com junção de sons os mais irreconciliáveis, foi certa vez de viagem à Itália, em cuja fronteira as autoridades aduaneiras lhe apreenderam um quadro cheio de ângulos e curvas, que mais parecia o mapa secreto dum objectivo militar traçado por espião.

«É o meu retrato, é apenas o mapa da minha cara!» explicou o compositor.

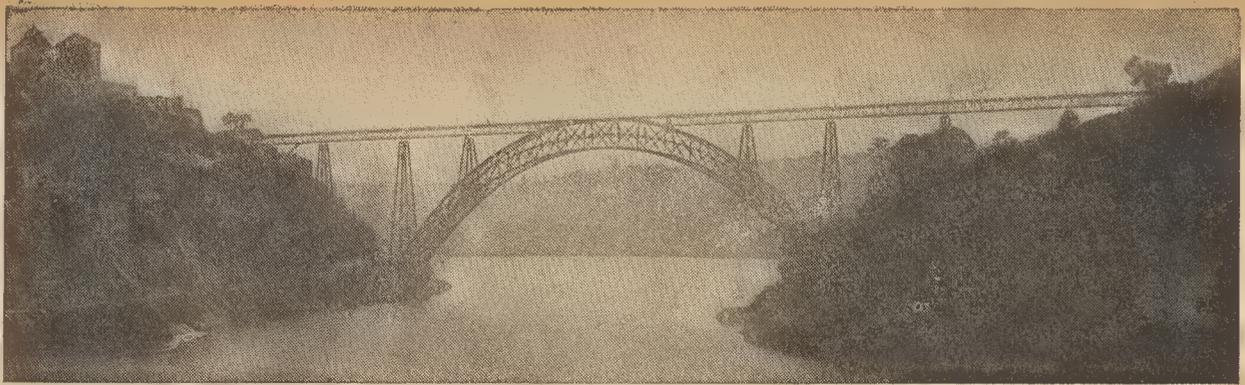
Tratava-se, de facto, do seu retrato feito pelo pintor cubista, Picasso. Mas, para que os funcionários da Alfândega se convencessem disso, foi preciso escrever ao embaixador britânico em Roma, que era, por sinal, uma das únicas pessoas entendedoras da arte de Picasso, daquele célebre artista que, como Stravinsky, era adepto do mesmo credo estético — «da forma para a forma, através da ausência de forma».

* * *

O primeiro indivíduo que recorreu ao aplauso de claque foi, em França, o poeta Dural que, com bilhetes por ele comprados, mandou os seus criados e fornecedores sentar-se entre o público para, com frequentes e calorosas aclamações, procurar «quebrar o gelo» da assistência.

Mas, parece que a mais antiga organização de claque é atribuída a certo cavaleiro, De La Molière. Os chefes de claque tinham um salário fixo ou bilhetes de favor que, como actualmente sucede, vendiam com lucro. O interessante do caso consiste em que, então, nem todos os claqueurs tinham a obrigação de aplaudir: assumiam o compromisso de chorar ou de rir, conforme as circunstâncias de momento.





PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 17 — Tendo dúvidas no processo de taxa indicado na consulta n.º 966 de 17/5/952, peço ser informado se o processo de taxa que apresento, está certo.

Cobrança a efectuar ao portador do bilhete 3.ª classe, vendido ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1-P., de Vila Real de Santo António a Faro, que é encontrado em 1.ª classe à partida de Tavira no comboio n.º 9022 e em Olhão pede bilhete para Lisboa-T. do Paço, ainda na mesma classe:

Bilhete da Tarifa 1 P. em 1.ª cl.	16\$00	
» » » » » 3.ª »	11\$40	
	4\$60	
Recargo de 20 %	\$92	
Arredondamento	\$08	5\$60
Complemento para a Tarifa Geral. Vila Real de Santo António a Faro 56 km.		
56 km. × \$38.	21\$30	
A deduzir bilhete da Tarifa 1-P. em 1.ª cl.	16\$00	5\$30
<i>Excesso de percurso:</i>		
Faro a Barreiro 289 km.		
289 × \$25.	72\$30	
Via Fluvial	4\$00	76\$30
<i>Mudança de classe:</i>		
289 × \$38 =	109\$90	
289 × \$25 =	72\$30	37\$60
Via fluvial	6\$00	
» »	4\$00	2\$00
		39\$60
Total.		126\$00

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.



Pergunta n.º 138 — Apresentando-se um passageiro com bilhete da Tarifa Geral, para despachar uma máquina de costura com o peso de 62 kg., peço dizer-me se devo considerar como bagagem até 60 kg., levando em conta o peso gratuito concedido e taxando como recovagem os 2 kg. excedentes, ou se devo considerar o peso total 62 kg., como recovagem.

Resposta — Em conformidade com o artigo 21.º da Tarifa Geral de Transportes, as máquinas de costura com o peso de 62 kg., não podem ser consideradas como bagagem.

Deve, pois, efectuar-se a cobrança correspondente a taxa do peso total como recovagem (base 5.ª).



Pergunta n.º 139 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado. Pequena velocidade, de Viseu para Vilar Formoso, 8 bois e 8 vitelos.

Carga e descarga pelos donos

Distância 217 km. — Aviso ao Público B. n.º 89

Preço 2\$60 × 217	=	564\$20
Excedentes \$06,6 × 217 × 4.	=	57\$29
Manutenção		20\$00
Trasbordo		50\$00
Registo		3\$00
Aviso de chegada		5\$00
Desinfecção 30\$00 × 2.	=	60\$00
Arredondamento		\$01
Total		759\$50

Se convertesse em vitelos não havia excedentes. Poderia fazer-se?

Resposta — Está errada. Segue discriminação como corresponde:

Distância 217 Km.

Aviso ao Público B. n.º 89 } 1 piso
excedentes 2 bois

Preço (piso) 2\$60 × 217	=	564\$20
» (excedente) \$16 × 2 × 217		69\$44
Manutenção { evoluções e manobras		20\$00
{ trasbordo		50\$00
Registo		3\$00
Aviso de chegada		5\$00
Desinfecção: 30\$00 × 2		60\$00
Arredondamento		\$06
Total		771\$70

Esclarece-se o consulente de que a conversão não podia fazer-se no sentido dos vitelos e chama-se a sua atenção para os esclarecimentos que sobre o assunto constam a pág. 175 das Instruções Complementares ao Livro E. 11.

///

Pergunta n.º 140 — Agradeço ser informado se os preços indicados no Capítulo IV Art. 17.º da Tarifa Especial n.º 5-P. não sofreram alteração, sobretudo a importância de 50\$00 para confecção.

Segundo o esclarecimento a páginas 114 das Instruções Complementares ao Livro E. 11, o custo da confecção é de 5\$50 mas a Tarifa não parece ter sido alterada.

Resposta — O assunto encontra-se esclarecido a páginas 3 do 3.º aditamento à Circular n.º 81 da Divisão Comercial.

///

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 115 — Agradeço ser esclarecido quais os comboios de mercadorias a que devem ser concedidos 15 minutos para resguardo, em conformidade com a Comunicação-Circular n.º 882 do Serviço do Movimento, visto actualmente todos os comboios em circulação andarem ligados.

Resposta — A todos os comboios de mercadorias em harmonia com o 1.º Aditamento à Comunicação-Circular do Serviço do Movimento, n.º 882.

///

Pergunta n.º 116 — Peço ser elucidado quais os casos excepcionais em que pode ser excedido o número de veículos, na composição dos comboios de mercadorias, conforme cita o último período da alínea b) do Art.º 21.º do livro E. 2.

Resposta — Os casos excepcionais a que se refere a alínea b) do art.º 21.º do livro E. 2, são imprevistos e se assim não fora, estariam condicionados no mesmo artigo.

Contudo, devem estar relacionados com exigências do serviço, como por exemplo em caso de conflito armado, alterações profundas da ordem, socorros imediatos a qual-

quer região, etc... mas, mesmo nestes casos, só com autorização do Serviço do Movimento.

///

Pergunta n.º 117 — Circulando entre Beja e Funcheira os comboios n.ºs 8175 e 8175 bis e, devido ao atrazo do primeiro, a estação de Castro Verde — Almodóvar expediu à frente o segundo comboio.

Peço dizer-me quais os números que os referidos comboios tomam a partir daquela estação e quais os modelos a estabelecer aos dois comboios.

Resposta — Quando o comboio titular é ultrapassado pelo seu desdobramento, não se fornecem os modelos M. 126 e M. 125 porque não há interversão na devida acepção do termo, porque os cruzamentos de ambos subsistem nas mesmas estações.

Basta que se transmita um telegrama a avisar as estações do percurso, de que o titular toma a partícula «bis» desde a estação em que se verificou a alteração da ordem da sucessão, isto para se evitar o estabelecimento de marcha especial para o desdobramento, em harmonia com o 2.º período do art.º 49.º do Regulamento 2.

///

Pergunta n.º 118 — Em conformidade com as alíneas a) e b) do art.º 7.º e n.º 5 do art.º 8.º do livro E. 4, peço o favor de ser esclarecido que tempo deve ser abonado para manobras, em modelo M 143, a uma máquina, cujo comboio pelo seu horário e circulando à tabela chega à estação de Mora (términus) às 14,26 e parte às 15,20 (origem) e na sua chegada a Mora, após o desengate às 14,30, faz manobras até às 14,56 ou 15,05, terminando estas, com a máquina à frente do seu comboio.

A máquina não é abastecida, nem volta na placa, motivo por que não chega a entrar na linha do posto da Divisão de Tracção.

Resposta — Deve fornecer-se boletim M 143 por abono de todo o tempo gasto em manobras, desde a hora da chegada efectiva do comboio, até às 14,56 ou 15,05.

Depois da entrega do boletim, quer a máquina se conserve nas linhas, quer vá para a cabeça do comboio ou ainda vá ao Posto da Tracção, não há motivo para fornecimento de qualquer outro boletim, àquele título, em harmonia com o disposto no n.º 1 do art. 8.º do livro E. 4.





O sr. Eng.º Espregueira Mendes, Director Geral da C. P., presidindo ao almoço, vendo-se à sua esquerda os srs. dr. Carlos de Albuquerque, Frutuoso Gaio e dr. Torroais Valente, e à direita os srs. Doutor João Faria Lapa, Rebelo de Bettencourt e João Camarinhas

Festa de Confraternização do Pessoal da Divisão Comercial

A Divisão Comercial da C. P. teve, em 28 de Junho, um dia de festa, que terminou com um almoço de confraternização no restaurante «Castanheira de Moura», no Lumiar.

Trata-se de uma iniciativa louvável, que vem contribuir para o estreitamento dos laços de amizade e camaradagem dos que, naquela Divisão Comercial, prestam e prestaram dedicados serviços à Companhia.

A festa iniciou-se às 9,30 horas, com a concentração dos convivas no campo do Lumiar-A (antigo campo da CUF) amavelmente cedido pela Direcção do Sporting Clube de Portugal. Depois de ter dado entrada em campo a equipa de arbitragem, constituída por Mário Ribeiro Sanches (árbitro), Manuel Gonçalves e Santos Costa, juizes de linha, entraram as equipas de futebol para o tradicional encontro entre os grupos de Serviço de Tráfego e do Serviço de Estatística e Estudos. Deu o pontapé de saída para o início do desafio o sr. Prof. Eng.º André Navarro, Chefe do Serviço Adjunto.

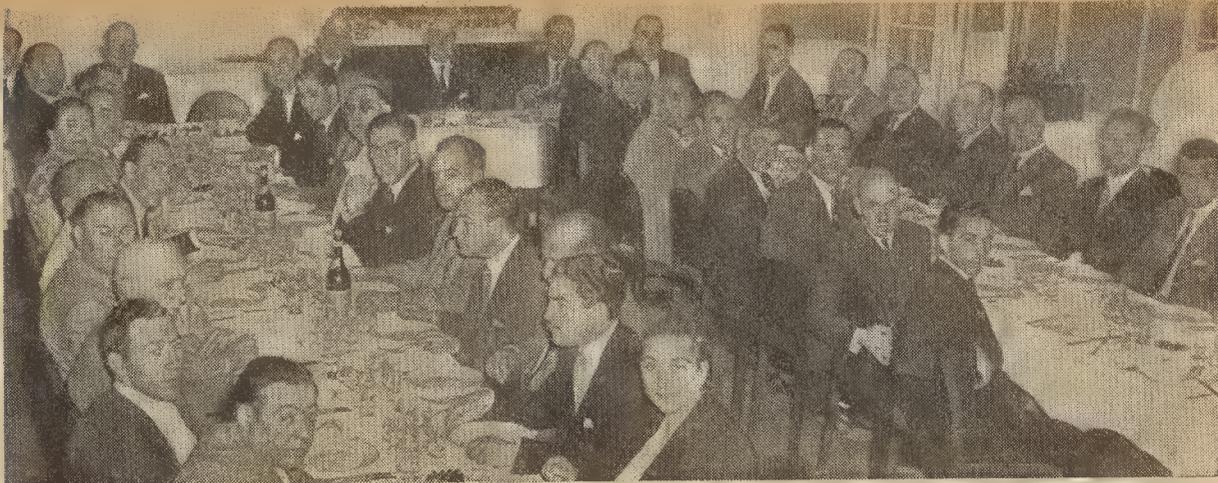
O jogo, que despertou interesse entre a assistência e teve lances animados, termi-

inou com a vitória da equipa de Serviço do Tráfego, por 5 a 1.

Pouco depois das 13 horas, iniciou-se o almoço, presidido pelo sr. Eng.º Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P., a cuja esquerda se sentaram os srs. dr. Carlos Albuquerque, chefe do Serviço de Tráfego, Frutuoso Gaio, dr. Torroais Valente, dr. Pereira Coutinho, tendo ficado à sua direita os srs. Prof. Doutor João Faria Lapa, Chefe da Divisão Comercial; Rebelo de Bettencourt, redactor da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que representava também o seu director Carlos d'Ornellas, e João Camarinhas. Entre os convivas, distribuídos por cinco largas mesas, viam-se os srs. Augusto da Costa Murta, Frederico Silva, Lucas de Figueiredo, Francisco Pereira Rodrigues, Camilo Paixão Bastos e Alberto Viana. Numerosas senhoras, funcionárias da C. P., deram a nota de distinção ao repasto.

Ao serem servidos os espumosos, iniciaram-se os brindes, nos quais se reflectiu, com eloquência e sinceridade, um grande espírito de camaradagem.

A primeira pessoa a fazer uso da palavra foi o reformado, sr. Lucas de Figuei-



Um aspecto do banquete

redo. Falou em verso e deu à sua composição, magnificamente metrificada, o título de «Hora Alta».

Em seguida, fez-se ouvir o sr. Francisco Pereira Rodrigues, Chefe de Repartição do Serviço da Estatística e Estudos, que falou em nome da Comissão Promotora do almoço. Do seu discurso, recortamos esta passagem: «Poucas devem ser as empresas que, como a C. P., têm o condão de captar e conservar os seus empregados. Pouco a pouco, eles vão sentindo-se presos aos laços de ferro que se estendem por todo o País. Foi por influência desses mesmos laços que nós viemos a este almoço anual — que está criando tradições — numa confraternização que, de-certo, contribuirá para um melhor e mais salutar entendimento».

A seguir, e em nome da Comissão Organizadora, foi oferecido ao sr. Eng.º Espregueira Mendes, uma mensagem, de saudação, em pergaminho.

Do discurso do sr. Prof. Doutor João Faria Lapa, Chefe de Divisão, desejamos arquivar este trecho:

«Senhor Director Geral:

«Falo, com a devida permissão de V. Ex.ª, na qualidade de conviva. Não me cabe qualquer parcela de iniciativa nesta festa, tal como nos anos transactos me não coube. Faço a afirmação para honra e louvor de todos que V. Ex.ª aqui vê presentes e em especial para as Comissões Organizadoras, a deste ano, as dos anos transactos e as dos anos futuros.

«A iniciativa teve lugar há anos, mas limitada ao Serviço do Tráfego. Depois foi dilatando as extremas e passou a abranger outros Serviços. No ano transacto já se encontravam presentes elementos de todos os Serviços Centrais da Divisão Comercial. Neste ano, o âmbito mais extenso se tornou: assistem agentes de todos os Serviços Centrais, da Divisão Comercial, e mais dos Ser-



Outro aspecto do banquete

viços Regionais, e mais aposentados da mesma Divisão. Não sei, por esta cadência o que será no ano próximo. Mas sente-se, pelo florescimento da ideia, que a semente é de boa qualidade e que caiu em terreno fértil—imagem perfeita do grão de mostarda do Evangelho, que deu fruto a cem por um».

Noutra altura do seu discurso, o sr. Doutor João Faria Lapa afirmou:

«Por mim, e dada a honrosa presença de V. Ex.^a, limito-me a consubstanciar na seguinte afirmação, o mundo de pensamentos que neste momento me domina: Com a responsabilidade que perante V. Ex.^a as minhas funções me impõem, não hesito em proclamar que, com homens deste quilate, fácil é assegurar que todos nós, como um só, estamos inteiramente e incondicionalmente às ordens de V. Ex.^a».

Encerrou a série dos discursos o sr. Engenheiro Espregueira Mendes.

Do seu discurso arquivamos algumas passagens:

«Estão sentados entre nós,—disse— elementos dos Serviços Centrais e elementos dos Serviços Regionais, elementos do serviço activo e elementos que já estão usufruindo o goso de uma bem merecida reforma. E assim vejo os que trabalham perto; vejo os que trabalham longe; vejo o presente e vejo passado—passado aliás, neste momento, em plena acção de presença.

«Este conjunto constitui para mim a prova bem provada de que o esforço que emprestais à Empresa que servimos não se traduz no simples trabalho mercenário. De facto, ninguém pode deixar de concluir, ante este quadro, que este esforço é, pelo contrário, animado por um sentimento insuflado de algo de espiritual, que ele é, em suma, impregnado de humanidade».

E, a seguir, o sr. Eng. Espregueira Mendes acrescentou:

«Mantém-se assim, e de forma vigorosa, a perenidade de uma tradição—a tradição já quase secular da família ferroviária. Vou mais longe: por via dessa tradição familiar, nós constituímos, não um simples aglomerado de pessoas unidas pelo ténue laço profissional, mas um corpo com a sua organicidade específica. E parece que esse carácter corporal mais se radica e afirma quando, como hoje, são mais duras e difíceis as contingências da vida da Empresa.

«Está nele, se bem julgo, um dos esteios em que fundamento a minha convicção de de que venceremos as dificuldades que assoberbam a Empresa e sobre nós se reflectem, para melhores dias nos recompensarem dos amargores do presente.

«Incito-os a manterem este espírito de coesão, que tanto apreciamos; ele constitui elemento valoroso na árdua tarefa que sobre os meus ombros pesa na medida—larga medida—que traduz a vossa dedicação pelo serviço, amor ao sacrifício, vontade de cumprir.

«Por tudo os felicito e, ao felicitar-vos, felicito-me a mim próprio».

Dirigindo-se aos funcionários aposentados, disse:

«Vós sois aqui o passado presente, o testemunho vivo da continuidade da tradição ferroviária. Carinhosa ideia a da vossa convocação; gentileza vossa a de terdes honrado esta reunião com a vossa presença. Heis de reconhecer que a memória dos serviços que prestastes, em dezenas de anos de intenso labor, se mantém viva na mente dos que hoje labutam».

Ao sr. Eng. Roberto de Espregueira Mendes foi entregue uma taça de prata, com a solicitação de que esta fosse oferecida ao grupo vencedor do encontro desportivo.



As equipas de futebol dos Serviços do Tráfego e da Estatística e Estudos

Excursão de ferroviários à ITÁLIA



VENEZA—Praça de S. Marco com o Campanário e a Basílica

NO dia 30 deste mês, como temos vindo anunciando, parte de Lisboa, no «Sud-Express», às 12,55, da estação do Rossio com destino à Itália, a grande excursão de ferroviários organizada e dirigida pelo nosso «Boletim». O número de inscrições, que é o mais avultado de todas as excursões até agora por nós efectuadas, leva-nos a crer—e assim acontecerá—que os nossos assinantes se proporcionarão uma viagem animada e encantadora, na melhor camaradagem, como, afinal, tem sucedido nas excursões anteriores.

A Itália é, hoje, um dos países da Europa mais visitados pelos turistas. País de arte incomparável, todas as suas cidades oferecem um encanto especial, assim como as suas praias, na época balnear, apresentam um aspecto sedutor pela sua frequência elegante e cosmopolita.

Eis às cidades e localidades que os assi-



ROMA — O Coliseu

nantes do «Boletim da C. P.» visitarão na sua viagem à Itália: Hendaia (fronteira francesa); Nice, onde permanecerão dois dias; Monte Carlo; Génova; Roma, onde permanecerão 3 dias; ilha de Capri; Pompeia; Nápoles; e, no regresso, novamente, Roma e Florença; Veneza e praia do Lido; Pádua, com visita à Basílica de Santo António; Milão e Lago-Maior; Turim; Modane (fronteira francesa); Lyon-Perrache; Hendaia, Irun e, finalmente, chegada a Lisboa, às 17,40 do dia 18 de Setembro.

Esta excursão tem não apenas carácter recreativo mas obedece também, como já dissemos no nosso número anterior, a um objectivo cultural, pelas visitas aos mais célebres templos da Itália. Entre esses templos figuram, entre outros, a Igreja de S. Pedro, de Roma, a catedral de Florença e a Basílica de Santo António, em Pádua, onde os nossos assinantes prestarão homenagem comovida a Santo António de Pádua, que é nem mais nem menos o nosso popular Santo António de Lisboa, que se chamou, na vida secular, Fernando de Bulhões.

A Itália que, após a última Grande Guerra, está passando por uma grande, extraordinária

transformação, apresenta melhoramentos dignos de atenção, que, por certo, não deixarão de impressionar os ferroviários portugueses. Todas as suas estações ferroviárias foram reconstruídas, outras reparadas; as linhas férreas, além de reparadas, foram aumentadas e quanto ao material rolante, tanto as locomotivas como as carruagens apresentam inovações consideráveis. Nos caminhos

de ferro italianos encontra-se a imagem da Itália nova. É um índice do seu progresso, do seu espírito de renovação e actualidade.

E como os italianos souberam, sob o ponto de vista turístico, valorizar, com hotéis, com estradas, com jardins, as suas mais belas paisagens, as suas praias, os seus monumentos, enfim, todas as localidades que tenham, embora, só por atractivo um facto de interesse histórico!

A excursão que os assinantes do nosso Boletim realizam, brevemente, à Itália, vai constituir um novo êxito e provocar também, nos que não puderam, por qualquer motivo, inscrever-se, um grande arrependimento e um grande pesar. Só o «Boletim da C. P.» com as facilidades e descontos que conseguiu, poderia levar a efeito uma excursão como esta, por preços tão módicos.



ITALIA — Uma das ruas de Pompeia

Regulamentação dispersa

Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 320—11-5-953
—Determina que os portadores de passes, bilhetes de trânsito gratuitos ou qualquer outro título de transporte gratuito com validade em 3.ª classe, não estão autorizados a viajar, mediante esses títulos, nos comboios rápidos, salvo prévia autorização da Direcção-Geral, em casos especiais e devidamente justificados.

Ordem da Direcção-Geral n.º 321—15-5-953
—Comunica que os agentes dados pela Junta Médica como incapazes para o serviço a seu cargo, só adquirirão direito à reforma antecipada imediata, se nos restantes quadros da Companhia não houver vago qualquer outro cargo compatível com o seu estado de saúde e com a sua categoria, que eles possam ocupar.

Divisão Comercial

Tráfego

1.º Aditamento à Tarifa Internacional de Cupões para o transporte de passageiros e bagagens (T. I. C.) — (em vigor desde 20-5-953)
—Introduz várias alterações na Tarifa.

5.º Aditamento à Tarifa Especial n. 3—Passageiros — (em vigor desde 17-5-953)
—Altera a redacção dos Artigos 17.º, 23.º e 29.º da Tarifa.

1.º Aditamento ao Anexo à Tarifa Internacional de Cupões para o transporte de passageiros e bagagens (T. I. C.) — (em vigor desde 20-5-953)
—Introduz várias alterações no Anexo à Tarifa.

5.º Aditamento ao Indicador Geral dos ramais e cais de serviço particular — (em vigor desde 20-5-953)
—Anuncia: — Abertura à exploração do ramal particular «Carvalhal-Minas».

Eliminação do contrato n.º 1.102, relativo ao ramal particular «Famalicão Reguladora».

Transferência dos direitos e obrigações do contrato n.º 1.153, relativo ao cais particular «Sabugal-Coutinho», na parte respeitante a Abel Simões Coutinho, para a Companhia Portuguesa de Radium, Lda., passando o cais a denominar-se «Sabugal-Radium».

Aviso ao Público B. n.º 187 — (em vigor desde 20-5-953) — Prevê preços especiais de aplicação imediata, ao transporte, em pequena velocidade, de palhas prensadas, em remessas de vagão completo de carga mínima regulamentar ou pagando como tal.

Aviso ao Público B. n.º 188 — (Datado de 13-5-953) — Anuncia o encerramento do Despacho Central de Fronteira.

68.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com Empresas de Camionagem — (em vigor desde 18-5-953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Contenças e o Despacho Central de Vila Nova de Tazém.

77.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 1-6-953) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Cachão e o Despacho Central de Vila Flor e de bagagens e mercadorias entre a mesma estação e os domicílios da mesma vila.

109.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 29-6-953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Azambuja e o Despacho Central de Aveiras de Cima.

114.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 11-6-953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Coimbra e os Despachos Centrais de Tapada, Poiares, Lorrvão, Penacova, São Martinho e São Pedro d'Alva.

170.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 1-6-953) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Figueira da Foz e o Despacho Central de Teimoso (Cabo Mondego) servindo também a cidade de Figueira da Foz e a vila de Buarcos.

180.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 25-5-953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Leiria e o Despacho Central de Caranguejeira.

181.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem

—(em vigor desde 5-6-953)— Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Braga e os Despachos Centrais de Ponte da Barca e Arcos de Valdevez.

182.º *Complémento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* —(em vigor desde 5-6-953)— Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Braga e os Despachos Centrais de Vila Verde, Pico de Regalados, Portela do Vade, Ponte da Barca e Arcos de Valdevez.

Fiscalização das Receitas

2.º *Aditamento à C/Circular n.º 100* —(13-5-953)— Comunica que podem ser transportadas gratuitamente nos comboios, as revistas, «Romance-Magazine» e «Visor».

Estatística e Estudos

Carta Impressa n.º 1 —(6-5-953)— Indicação dos números das remessas nas «Declarações de expedição».

Divisão de Exploração

Instrução Profissional

Ordem do Dia n.º 4.588 —(20-5-953)— Resultado do Concurso de Prémios, realizados no primeiro trimestre do corrente ano, de harmonia com as disposições da Instrução n.º 2.561.

Estudos e Aprovisionamentos

2.º *Aditamento à Circular n.º 848* —(6-5-953)— Balanças móveis de propriedade particular no recinto das estações.

Movimento

Comunicação Circular n.º 882 —(2-5-953)— Tempos determinados para resguardo das várias circulações em estações de via dupla.

Carta Impressa n.º 9 —(2-5-953)— Anúncio dos comboios de desdobramento, por motivo da Peregrinação a Fátima, nos dias 11, 12 e 13-5-953.

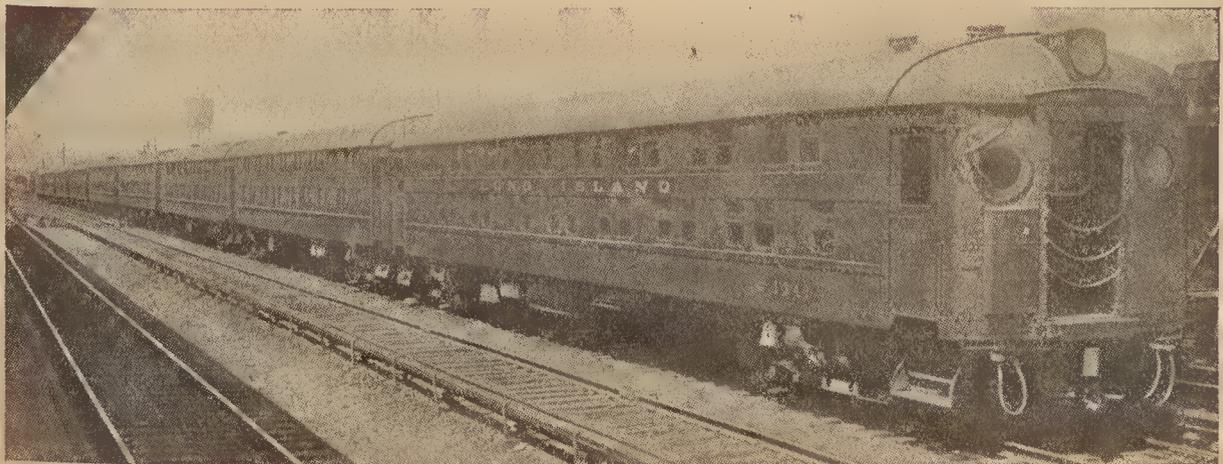
Carta Impressa n.º 12 —(9-5-953)— Anúncio do comboio n.º 22001 entre Lisboa-P. e Valência de Alcântara, no dia 14-5-953.

4.º *Aditamento à Comunicação Circular n.º 878* —(26-5-953)— Nomenclatura dos modelos da série M.

Divisão da Via e Obras

Serviços Gerais

Instrução de Via n.º 350 —(26-5-953)— Chama a atenção das Secções Regionais sobre as disposições legais que determinam não haver necessidade de tirar licenças camarárias para a execução de qualquer trabalho da Companhia, quer sejam em edifícios quer em obras doutra natureza, em terrenos confinantes com ruas ou outros lugares públicos sujeitos à jurisdição municipal ou paroquial.



Bom Humor

EXAMES

Agentes que obtiveram diploma de prêmio ou de mérito

Joaquim Estevão de Jesus — Assentador do dist.º 63 (Coimbra).

Norberto dos Santos — Assentador do dist.º 74 (Estarreja).

Premiados com 225\$00 cada um, por terem sido classificados com 18 valores em exames para subchefe de dist.º numa Brigada de Instrução Profissional.

Assentadores que fizeram exame para subchefe de distrito e que foram aprovados

Joaquim Estevão de Jesus, com 18 valores

Norberto dos Santos, » 18 »

Manuel Francisco Barbas, » 17 »

Amílcar Lopes, » 15 »

Alexandre Sousa Murta, » 15 »

Álvaro dos Santos, » 14 »

Augusto Lopes, » 13 »

Silvano Belo Senhorinho, » 13 »

Henrique Dias, » 13 »

José de Oliveira, » 12 »

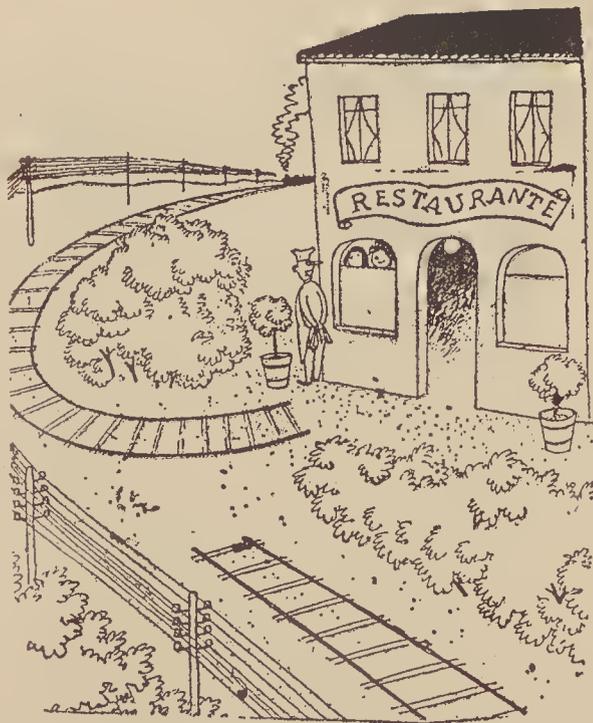
Manuel Martins, » 11 »

Cristóvão Rodrigues, » 10 »

Adão Cardoso, » 10 »

João de Oliveira Rico, » 10 »

Joaquim Ferreira Lopes, » 10 »



— Atenção; Aí vem ele! —

(De Ici Paris)

Locomotiva E 141 que em 20/6/53 rebocou o comboio Presidencial de Trofa a Guimarães. À frente o Chefe de Depósito da Boa-Vista e o Contra mestre das Oficinas da Boa Vista e o pessoal da locomotiva incluindo o (chefe) maquinista.



PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José Maria Pinto Graça, Inspector principal, adjunto da 5.^a Circunscrição (Lisboa-P). Admitido como praticante em 14 de Fevereiro de 1903, foi nomeado aspirante em 29 de Outubro de 1903. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 1.^a cl. em 1 de Janeiro de 1935 e, a subinspector, em 1 de Agosto de 1937. Em 1 de Janeiro de 1942 foi promovido a Inspector e, em 1 de Janeiro de 1945, a Inspector Principal.

Adelino Lopes, Subinspector de Trens e Revisão da 3.^a Circunscrição (Fig. da Foz). Admitido como carregador em 21 de Fevereiro de 1913, foi nomeado guarda-freios de 3.^a cl. em 1 de Fevereiro de 1916. Depois de ter transitado por outras categorias, foi promovido a condutor de 1.^a cl. em 1 de Janeiro de 1933 e, a condutor principal, em 1 de Janeiro de 1940. Em 1 de Janeiro de 1945 foi promovido a condutor fiscal e em 1 de Janeiro de 1952 a Subinspector de Trens e Revisão.



Manuel Moutinho Martins dos Santos, Chefe de 3.^a cl. de Seixas. Admitido como praticante em 28 de Fevereiro de 1913, foi nomeado factor de 3.^a cl. em 6 de Dezembro de 1916. Em 21 de Julho de 1921 foi promovido a factor de 1.^a cl. e, depois de ter passado pela categoria de fiel de estação, foi promovido a chefe de 3.^a cl. em 1 de Julho de 1938.

Martinho de Sepúlveda, Chefe de 3.^a cl. de Tamel. Admitido como praticante em 28 de Fevereiro de 1913, foi nomeado factor de 3.^a cl. em 6 de Dezembro de 1916. Em 9 de Julho de 1919 foi promovido a factor de 1.^a cl. e, depois de ter transitado pela categoria de fiel de estação, foi promovido a chefe de 3.^a cl. em 1 de Julho de 1938.



Manuel Fernandes, Condutor de 1.^a classe de Lisboa. Admitido como carregador em 21 de Fevereiro de 1913, foi nomeado guarda-freios de 3.^a cl. em 1 de Julho de 1920. Depois de transitar por outras categorias foi promovido a condutor de 2.^a cl. em 1 de Janeiro de 1936 e a condutor de 1.^a cl., em 1 de Janeiro de 1945.

Angelo Pinto Dias, Condutor de 1.^a cl. de Lisboa. Admitido como carregador em 21 de Fevereiro de 1913, foi nomeado guarda-freios de 3.^a cl. em 1 de Março de 1920. Depois de transitar por outras categorias foi promovido a condutor de 2.^a cl. em 1 de Julho de 1933 e a condutor de 1.^a cl. em 1 de Janeiro de 1944.



António Ramos, Agulheiro de cabina de Entroncamento. Admitido como carregador em 21 de Fevereiro de 1913, foi promovido a agulheiro de 3.^a cl. em 21 de Agosto de 1921 e a agulheiro de 2.^a cl. em 21 de Maio de 1927. Em 21 de Julho de 1932 foi promovido a agulheiro de 1.^a cl. e, em 21 de Abril de 1938, a agulheiro principal, passando a agulheiro de cabina em 1 de Dezembro de 1945.

Adão Augusto da Silva Vieira, Carregador de Campanhã. Admitido como carregador eventual em 3 de Fevereiro de 1913, foi nomeado carregador em 9 de Junho de 1915.





Francisco Baptista, Conductor de elevadores de Lisboa-R. Admitido como carregador em 21 de Fevereiro de 1913, passou a porteiro em 21 de Janeiro de 1927 e a condutor de elevadores, em 21 de Janeiro de 1934.

Alexandre Duarte, Revisor de bilhetes de 1.^a cl. de Pampilhosa. Admitido como carregador auxiliar em 25 de Fevereiro de 1913, foi nomeado carregador em 17 de Março de 1913. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a revisor de bilhetes de 2.^a cl. em 1 de Fevereiro de 1932 e a revisor de bilhetes de 1.^a cl. em 1 de Outubro de 1946.



Joaquim Lavrador, Chefe de distrito 38 (Cunheira). Admitido como assentador em 21-2-910. Promovido a subchefe de dist. em 21-4-917 e a chefe de dist. em 10-1-926.

Antônio Pedro Albano da Silva, Empregado principal. Admitido ao serviço nos Armazéns de Viveres dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, como caixeiro, em 11-2-913. Transitou para a Companhia (Secretaria da Direcção-Geral) com a categoria de empregado de escritório de 2.^a cl. Foi promovido a empregado de 1.^a cl. em 1-1-934 e a empregado principal em 1-7-940.



Jaime Jacinto Galo, Subchefe de Serviço. Chefe da 4.^a Circunscrição do S. de Conservação da Via (Barreiro). Admitido como subchefe de Secção de Via em 1-3-913. Promovido a Chefe de Secção em 1-1-920, a Chefe de Circunscrição em 1-1-932 e a Subchefe de Serviço em 1-1-945.

Manuel Francisco, Assentador do distrito 55 (Soure) — Admitido como assentador de 2.^a cl. (M. D.) em 31-3-913.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Antônio Jacinto Guerreiro, Chefe do dist.^o 115. No dia 22 de Maio p. p., achou na sala de espera de 3.^a cl. de Lisboa-T. do Paço uma mala de senhora contendo 70\$00, que imediatamente entregou ao chefe daquela estação.

Joaquim Gomes Correia, Assentador do dist.^o 60 (Formoseilha). No dia 29 de Novembro p. p., quando seguia pela linha, encontrou uma nota de 20\$00, ao km.^o 203,300-Norte, tendo em seguida feito entrega daquele dinheiro ao seu chefe de distrito.



Antônio Peralta, Chefe do dist.^o 7/B. A. (Pampilhosa). Louvado pela Divisão pela sua acção quando, em 17 de Dezembro p. p., notando que o vagão J. 53101, estacionado na linha do cais da estação de Pampilhosa, tinha uma roda avariada, prontamente avisou o pessoal da Revisão de Material Circulante, evitando, possivelmente, um descarrilamento.

Tomé Fernandes, Servente, quando procedia à limpeza da Sala de Estudos da Divisão de Tracção, no dia 20 de Março p. p., tendo encontrado um relógio e corrente de ouro, que imediatamente entregou aos seus superiores.





Maria da Piedade, Guarda do dist.º 23, (Bemposta). Louvada pela Divisão pela sua actuação quando em 25 de Novembro p.p.º, após ter notado que se encontrava derrubado um eucalipto, ao km.º 140,080-Leste, e sabendo que o pessoal do distrito se encontrava de folga naquele dia, comunicou desde logo o acidente à estação de Abrantes, pedindo a comparência do pessoal do distrito colateral,

que ali compareceu e retirou o eucalipto.

Joaquim José da Silva, Assentador do dist.º 45 (Paialvo). Louvado pela Divisão, pela sua decidida actuação quando, em 2 de Dezembro p.p.º, ao ser avisado por um estranho de que se encontrava partido um carril ao km.º 11,020-R. Tomar, foi ao encontro do comboio 423 fazer-lhe sinal de paragem, seguindo depois para o local do acidente onde providenciou no sentido de que o comboio passasse, isto não obstante encontrar-se de folga.



Abílio Mendes Salgado, Assentador do dist.º 53 (Vermoil). Gratificado com 100\$00, pelas providências que tomou no sentido de prevenir a estação de Pombal e o seu chefe de dist.º de que havia um carril partido ao km.º 167,425-Norte, no dia 12 de Novembro p.p.º, prontificando-se a coadjuvar os trabalhos de substituição do mesmo carril, não obstante encontrar-se com baixa por doença.

Mário Pires Monteiro, Ensenador da Revisão do Douro-Barca d'Alva. Tendo encontrado numa dependência daquele Posto uma aliança de ouro no valor aproximado de 250\$00, prontamente a entregou a um seu colega, que provou pertencer-lhe.



NOMEAÇÕES

Serviços Médicos — Dr. Eduardo de Brito e Cunha, médico especialista de pediatria, do Porto.

Via e Obras — Operários de 3.ª classe — Joaquim Calado Serra e José Pires.

Operários ajudantes — Francisco Coelho, José Gonçalves Ribeiro, João da Roda Mocho e Ricardo Cabrita Guerreiro.

Assentador — José de Matos Gonçalves.

Assentadores «Adidos» — José Luís da Silva, António Dias Belo e Manuel Joaquim.

Servente de Obras «Adido» — Manuel da Costa Pereira.

Guardas de P. N. — Helena de Carvalho Lameiro, Maria Alves da Cruz, Laura Ferreira de Almeida, Maria do Céu Fonseca, Alzira Maria Figo, Encarnação Marques, Maria Amélia, Alzira Dias Jordão, Hermínia de Jesus Ferreira, Hermínia Martins, Luzia das Neves, Maria Francisca Baleizão, Antónia Correia do Vale, Mariana da Conceição Margalo, Ana Maria Pimenta, Manuel Mendonça, Albertina de Sousa, Maria Cândida, Júlia das Neves, Isabel da Conceição, Maria Ferreira, Maria Costa, Adília Pires da Silva, Beatriz Delgadinho, Lucinda dos Anjos, Irene Maria Pires, Maria das Dores Martins, Rosa Augusta de Pinho Rodrigues, Maria Alice Reis Monteiro, Albina da Silva, Amélia de Jesus, Jerónima Martins, Maria da Silva, Armanda de Jesus, Maria José, Maria Helena, Gertrudes da Conceição, Clementina Joaquina, Marieta do Nascimento Martins, Rosária Martins, Lucinda da Luz, Rosária Francisca, Maria Gaudência, Maria Nazaré Nunes, Maria Augusta Rosa Lourenço, Maria Delfina de Matos, Maria do Carmo, Maria Francisca, Luiza Pereira, Maria Nunes Duarte, Florinda de Jesus Carvalho, Emília Maria Mendes, Maria das Dores Rosendo, Aurora Cabrita, Maria Angélica Graís, Arminda Maria Teresa de Jesus, Antónia Marques, Ana Nunes, Florinda Rodrigues, Maria da Estrela Martins e Maria do Oarmo Calafate.

REFORMAS

Abastecimentos — José Carvelho — Servente de Armazém no Armazém Regional de Entroncamento (dispensado do serviço por ter atingido o limite de idade).

Manuel Mota — Empregado principal do Armazém Regional do Entroncamento.

Alberto André — Operário de 1.ª cl. das Oficinas Gráficas.

Comercial — Ascenso Garizo — Revisor de bilhetes de 1.ª cl. de Alfarelos.

Eduardo Severino de Oliveira — Inspector principal da 9.ª secção de Contabilidade (Coimbra B).

António Lopes Martinho — Empregado principal do Serviço de Fiscalização das Receitas.

Ester Mata Pestana — Escriturária de 1.ª cl. do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Miguel Campos Casais — Bilheteiro principal de Lisboa-Terreiro do Paço.

António Francisco Simões — Revisor de bilhetes de 1.ª cl. de Barreiro.

Exploração — António Domingues — Capataz de manobras de 2.ª cl. de Pampilhosa.

Júlio José de Macedo — Inspector principal de Serviço de Estudos e Aprovisionamentos.

Honorato da Silva — Empregado principal dos Serviços Gerais.

António Maria Avelar — Chefe de 2.ª cl. de Marinha Grande.

Samuel Bernardes — Chefe de 2.ª cl. de Mealhada.

Augusto Correia dos Santos Lima — Chefe de 3.ª cl. de Trofa.

Arnaldo Gonçalves Malheiro — Factor de 1.ª cl. de Campanhã.

Ireneu Correia dos Santos — Factor da 1.^a cl. de Campanhã.
João da Mata — Fiscal do Pessoal de Trens de Lisboa.
Joaquim Nunes — Condutor de 1.^a cl. de Entroncamento.
José Lopes — Condutor de 2.^a cl. de Pampilhosa.
Daniel Albino — Capataz de manobras de 1.^a cl. de Vendas Novas.
Joaquim Nunes — Agulheiro de 3.^a cl. de Sernadas.
João de Sousa — Engatador de Campanhã.
Manuel Lopes Sanches — Carregador de Alcains.
António Moreira dos Santos — Carregador de Alcântara Mar.
António Manuel Pontes — Guarda de passagem de nível de Evora.

Material e Tracção — *Manuel de Abreu*, Maquinista Principal do Depósito de Sernada.
Artur da Silva Moreira — Operário 1.^a cl. (serralheiro) das Oficinas de Campanhã.
António da Silva Barbosa — Capataz de Manutenção do Depósito de Campanhã.
José Martins — Chefe de Depósito do Depósito de Figueira da Foz.
António Martins — Maquinista de 1.^a cl. do Depósito de Entroncamento.
Abel Joaquim — Maquinista de 3.^a cl. do Depósito de Casa Branca.
José Alves Gamito — Fogueiro de 1.^a cl. do Depósito de Figueira da Foz.
António Ferreira Frutuoso — Fogueiro de Máquinas Fixas do Depósito Campanhã-Alfândega.
António Barbosa — Guarda do Depósito de Campanhã.
Isidro Gomes Araújo — Operário 1.^a cl. (serralheiro), Depósito Boavista-Lousado.
Augusto José da Costa — Operário 3.^a cl. (serralheiro), Depósito Boavista-Lousado.
José Maria dos Santos — Revisor de 2.^a cl. da Revisão de Pampilhosa-Vilar Formoso.
António da Silva — Capataz de 1.^a cl. da Revisão de Campolide.
Júlio Ferreira da Luz — Operário de 2.^a cl. (serralheiro) das Oficinas de Barreiro.
José da Silva — Capataz de manutenção de 2.^a cl. do Depósito de Campanhã.
Eugénio Oliveira — Maquinista de 2.^a cl. do Depósito de Pampilhosa.
Manuel Pedro — Maquinista de 3.^a cl. do Depósito de Pampilhosa.
Ernesto de Sá — Operário de 3.^a cl. (pedreiro) das Oficinas de Campanhã.
Mário Norberto da Silva — Chefe de escritório de 1.^a do Depósito de Campanhã.
Alfredo Dias Moreira — Empregado de 1.^a cl. das Oficinas Gerais de Lisboa.
João Gomes — Chefe de Depósito do Depósito de Pampilhosa.
Antonio Jacinto Braz — Subchefe do Depósito em Barreiro.
Domingos da Silva Cardoso — Maquinista de 2.^a cl. do Depósito de Boavista.
Jesuino Rodrigues — Maquinista de 2.^a cl. do Depósito de Casa Branca.
José Dias do Pinhal — Maquinista de 3.^a cl. do Depósito de Entroncamento.
Artur da Silva — Maquinista de 3.^a cl. do Depósito de Campolide.
Joaquim Marques de Jesus — Operário de 1.^a cl. (serralheiro) das Oficinas de Barreiro.
António Pereira — Operário de 1.^a cl. (serralheiro) do Depósito de Entroncamento.
Delfim da Silva Machado — Operário de 2.^a cl. (serralheiro) do Depósito de Boavista-Lousado.
António Augusto Neto — Operário de 1.^a cl. (carpinteiro) das Oficinas de Barreiro.
Viriato Joaquim de Almeida — Operário de 1.^a cl. (carpinteiro) das Oficinas de Barreiro.
Joaquim Alves Carrico — Operário de 1.^a cl. (carpinteiro) das Oficinas de Barreiro.
Joaquim Baptista Caio — Operário de 1.^a cl. (carpinteiro) das Oficinas de Barreiro.
António da Silva Pereira — Operário de 1.^a cl. (carpinteiro) das Oficinas de Campanhã.
Adelino Alves — Operário de 1.^a cl. (pintor) das Oficinas de Campanhã.
Celestino Martins Pereira — Operário de 1.^a cl. (caldeireiro) Depósito de Sernada.
Joaquim Oliveira Paulino — Operário de 1.^a cl. (forjador) das Oficinas de Barreiro.
Domingos Lobato — Operário de 3.^a cl. (forjador) das Oficinas Gerais de Lisboa.
Artur Luis Casquinha — Operário de 3.^a cl. (forjador) das Oficinas Gerais de Lisboa.
Emilio da Silva Santos, Operário de 2.^a cl. (funileiro) das Oficinas Gerais de Lisboa.
Manuel de Azevedo — Operário de 3.^a cl. (Funileiro) da Revisão de Campolide.
Raúl Rodrigues da Silva — Operário de 2.^a cl. (estofador) das Oficinas de Barreiro.
Adelino Duarte Vicente — Servente das Oficinas de Campanhã.
Daniel Antunes Garcia — Operário de 2.^a cl. (auxiliar) das Oficinas Gerais.
Joaquim Pinto Júnior — Operário de 3.^a cl. (auxiliar) das Oficinas de Campanhã.

Serviços Médicos — *Dr. Fernando Waddington*, médico Inspector Adjunto ao Chefe dos Serviços.
Dr. José Cristiano, médico da Assistência Domiciliária de Alfaiões.
Dr. Jaime Ramos Moreira, médico de 1.^a Subsecção da 38.^a Secção — Viana do Castelo.
Dr. Júlio Lopes de Almeida, médico da 1.^a Subsecção da 34.^a Secção — Miranda do Corvo.
Francisco de Almeida Ribeiro Gonçalves, Subchefe de Repartição.
António Marques de Abreu, Empregado Principal.

Via e Obras — *Manuel Silvestre dos Santos*, chefe de lanço de 3.^a cl. do 4.^o lanço da 16.^a Secção (Silves).
Maria Engácia, guarda de p. n. do dist.^o 74 (Estarreja).
José Maria Raimundo, empregado principal da 14.^a Secção (Beja).
Joaquim da Silva, ajudante de Secção do 3.^o lanço da 7.^a Secção (Portalegre).
Alvaro de Araújo, operário de 3.^a cl. da Secção de St.^a Comba-Dão.
Maria da Glória Domingues Dias, guarda de p. n. do dist.^o 420 (Recarei).
Joaquim Marques Fatela, assentador do dist.^o 56 (Soure).
Manuel Vicente Martinho, guarda de p. n. do dist.^o 13 (Santarém).
José de Matos, servente de obras da 3.^a Secção (Entroncamento).
José das Neves, assentador do dist.^o 284 (Alcácer do Sal).
Lutero Seixas, subchefe de Repartição de Contabilidade (Lisboa-P).
Silvestre António, assentador do dist.^o 56 (Soure).
Francisco Dourado, assentador do dist.^o 244 (Castro Marim).
Luis dos Santos Patricio, assentador do dist.^o 203 (Sarilhos).
João Ferreira, chefe de dist.^o 14 (Santarém).
Ana Conceição de Oliveira, guarda de p. n. do dist.^o 127 (Fundão).

FALECIMENTOS



António Alves Leite, Chefe de Cantão de 1.^a cls. do Serviço de Obras Metálicas (Lisboa-R.) Admitido como aprendiz de ferreiro em 4-10-918 (M. D.), nomeado operário de 1.^a cls. em 22-9-924; promovido a chefe de brigada em 1-7-938; a chefe de cantão de 2.^a cls. em 1-9-944 e a chefe de cantão de 1.^a cls. em 1-1-949.

Adelino dos Santos Oliveira, Carregador de Miranda do Corvo. Admitido como carregador suplementar em 13-11-928, foi nomeado carregador em 21-4-938.



Amadeu Cardoso, Carregador de Valongo. Admitido como auxiliar em 13-5-915, foi nomeado carregador em 16-4-919.

António Cipriano Mendes, Escriturário principal de Lisboa R. Admitido como praticante em 6-6-904, foi nomeado aspirante em 21-1-905 e promovido a factor de 3.^a cls. em 3-3-905. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a escriturário de 1.^a classe em 24-10-920 e a escriturário principal, em 1-7-935.



José Pinheiro de Magalhães, Condutor de 2.^a cl. de Campanhã. Admitido como carregador eventual em 21-12-916, foi nomeado carregador em 16-4-919. Depois de ter transitado por outras categorias, foi promovido a guarda-freios de 1.^a cls. em 1-1-948 e a condutor de 2.^a cls. em 1-11-952.

Domingos Gomes, Carregador de Gaia. Foi admitido como carregador em 21-6-921.



Manuel Rodrigues, Operário de 2.^a cls. (serralheiro) das Oficinas de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, em 14-11-928, foi promovido à sua última categoria em 1-12-945, depois de ter transitado pelas diversas classes.

José Jorge, Operário de 1.^a cls. (caldeireiro) do Dep.^o de Faro. Admitido ao serviço da extinta Direcção dos C. F. do Sul e Sueste, como chegador, em 1-1-918, foi promovido à sua última categoria, em 1-7-928.



António Roque Neto, Guarda de Dep.^o em Alfarelos. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador em 18-9-923, passou a guarda de depósito em 1-7-944.

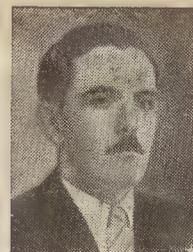
António Pereira Pinto, Operário de 3.^a cls. do Serviço de Obras Metálicas (Lisboa-R.) Admitido como operário de 5.^a cls. em 8-11-944; operário ajudante em 1-12-945 e operário de 3.^a cls. em 16-2-947.





Manuel Pires, Agulheiro de 2.^a classe de Pias. Admitido como carregador suplementar em 7 de Setembro de 1925, foi nomeado carregador em 1 de Dezembro de 1929. Em 21 de Julho de 1938 foi promovido a agulheiro de 3.^a classe e, em 1 de Janeiro de 1950, a agulheiro de 2.^a classe.

Manuel Dias Oliveira, Carregador de Pampilhosa. Admitido como carregador suplementar em 21 de Outubro de 1943, foi nomeado carregador em 1 de Março de 1949.



Júlio Ribeiro, Carregador de Santarém. Admitido como carregador suplementar em 30 de Julho de 1929, foi nomeado carregador em 21 de Janeiro de 1939.

José Lourenço Garapinha, Carregador de Braço de Prata. Foi admitido como carregador em 21 de Março de 1923.



Joaquim Maria da Silva Lavado Júnior, Servente no dormitório do pessoal de trens de Alfarelos. Admitido como carregador suplementar em 5 de Fevereiro de 1925, foi nomeado carregador em 21 de Novembro de 1928. Em 21 de Janeiro de 1942 passou a servente.

Joaquim Venâncio Leitão, Guarda de estação de Régua. Admitido como carregador eventual em 17 de Outubro de 1918, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927 e passou a guarda de estação em 21 de Julho de 1937.



Justino Pinto de Sousa, Guarda de estação de Porto. Admitido como carregador eventual em 5 de Abril de 1914, foi nomeado carregador em 13 de Julho de 1918 e passou a guarda de estação em 14 de Junho de 1924.

Francisco Gomes da Silva, Carregador de Campanhã. Admitido como eventual em 28 de Abril de 1926, foi nomeado carregador em 21 de Abril de 1929.



Ema do Espírito Santo da Silva Quilhó Pereira Leite, Escriturária de 1.^a classe do Serviço da Fiscalização das Receitas. Admitida como empregada suplementar em 20 de Dezembro de 1920, foi promovida a empregada de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1926 e, a empregada de 1.^a classe, em 1 de Janeiro de 1937. Em 1 de Dezembro de 1945 passou a escriturária de 1.^a classe.

João Lopes do Vale, Distribuidor de materiais de 1.^a cl. do Armazém Regional da Figueira da Foz, admitido em 10/12/1916 como limpador, foi nomeado ajudante de distribuidor em 1/2/1920, promovido a distribuidor de materiais de 2.^a cl. em 1/1/1924 e a distribuidor de 1.^a em 1/1/1932.





Duarte Francisco, Fogueiro de 1.^a cl. do Depósito de Figueira da Foz. Admitido ao serviço da Companhia, como operário-montador, em 26-8-922, foi nomeado fogueiro de 2.^a cl. em 24-8-923 e fogueiro de 1.^a cl. em 1-1-943.

Manuel Augusto Correia, Operário de 1.^a cl. (electricista) da Secção Eléctrica. Admitido ao serviço da Companhia, em 23-7-923 foi promovido à sua última categoria, em 1-12-945.



Eduardo Zagalo G. Coelho, Operário ajudante (serralheiro) das Oficinas de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, em 2-4-945.

Armando Colombo, Operário de 3.^a cl. (auxiliar) das Oficinas Gerais de Lisboa. Admitido ao serviço da Companhia, em 11-8-925, foi promovido à sua última categoria, em 1-12-945.



Alberto Vitor Maia, Operário ajudante (auxiliar) das Oficinas Gerais de Lisboa. Admitido ao serviço da Companhia, em 9-7-923, passou a operário ajudante, em 1-12-945.

Mário Mendes Narciso, Guarda-freios de 1.^a cl. de Campanhã. Admitido como carregador em 21-9-921, foi nomeado guarda-freios de 3.^a cl. em 1-4-938. Em 1-12-945 passou a guarda-freios de 2.^a cl. e, em 1-1-952, foi promovido a guarda-freios de 1.^a classe.



João Cesário, Capataz de manobras de 1.^a cl. de Setil. Admitido como carregador suplementar em 3-7-926, foi nomeado carregador em 21-7-930. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a capataz de manobras de 2.^a cl. em 1-1-947 e promovido a capataz de manobras de 1.^a cl. em 1-1-952.

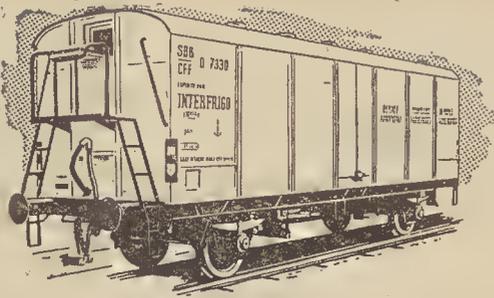
António Antunes, Revisor de material de 1.^a cl. da Rev. Minho-Porto. Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 2-12-913, foi nomeado Ensebador em 9-11-920, Revisor de 3.^a cl. em 27-9-923, Revisor de 2.^a cl. em 1-2-927 e Revisor de 1.^a cl. em 1-7-935.



César Augusto Ferreira, Ensebador da Revisão de Campolide Sintra. Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 21-9-920, foi nomeado Ensebador em 1-6-925.

Pedro João Pinto, Operário de 3.^a cl. (serralheiro) do Depósito de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, como operário-montador, em 3-8-921, foi promovido a operário de 3.^a cl. em 5-6-939.





525 novos INTERFRIGO

Caixas SKF com rolamentos

Para assegurar um transporte dos viveres delicados, rápido e sem interrupções, «INTERFRIGO» escolheu para os seus 525 novos vagões frigoríficos as caixas SKF com rolamentos.

As caixas SKF com rolamentos oferecem:

- Segurança de marcha — nenhuma gripagem
- Maiores intervalos entre as revisões
- Economia de lubrificação

Até agora SKF já forneceu cerca de 768.000 caixas com rolamentos para locomotivas e carruagens de todos os tipos e das quais 350.000 se destinaram a vagões de mercadorias.



SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA PORTO
Praça da Alegria, 66-A Avenida dos Aliados, 152

Sumário

Guimarães em festa

Excursão dos Ferroviários Espanhóis a Portugal

O poeta José Albano, por Guerrá Maio

Talvez não salba quem... por José Júlio Moreira

Festa de Confraternização do Pessoal da Divisão Comercial

Excursão de ferroviários à Itália

Perguntas e respostas

Regulamentação dispersa

Bom humor...

Pessoal



NA CAPA — O Chefe do Estado cumprimentando o chefe de maquinistas Parreira Alves, á chegada do comboio presidencial a Santa Apolónia Na gravura vêem-se, ainda, os srs. Director Geral da C. P., Eng.º Espregueira Mendes (à esquerda); Ministro da Educação Nacional, Dr. Fernando Andrade Pires de Lima; Ministro da Presidência, Dr. João Pinto da Costa Leite (Lumbrales); Coronel Esmeraldo de Carlhais e Eng.º Fernando Arruda.