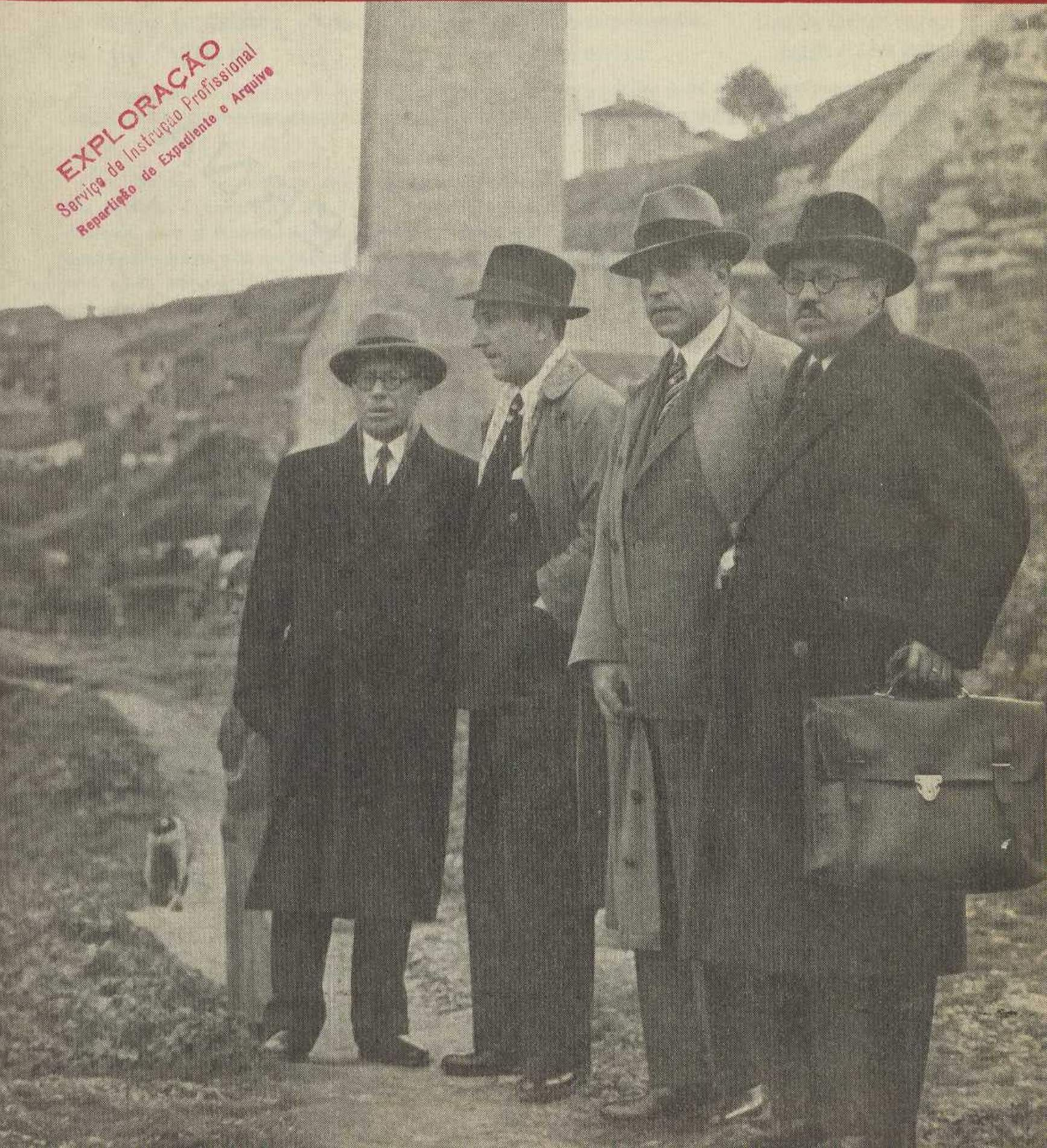


BOLETIM DA C.P.

EXPLORAÇÃO
Serviço de Instrução Profissional
Repartição de Expediente e Arquivo



A CAMISARIA MODERNA

no Rossio, 110, em Lisboa,

é a casa que se recomenda

por ser a que tem

os preços mais económicos

BOLETIM DA C.P.

N.º 226

ABRIL — 1948

ANO 20.º

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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Sêca, 7 - Telefone 20158 - LISBOA

«Todos os meios de transporte têm realmente provado a sua utilidade. Mas de todos, o caminho de ferro é o mais precioso. Os duros anos da guerra, para os países que a fizeram como para aqueles que apenas lhe sentiram os seus efeitos, puseram bem em evidência a incontestável superioridade desta ferramenta nacional que, sendo capaz de viver longo tempo de energia fornecida pelo País e dispondo duma organização técnica perfeita, pôde ser considerada por um Ministro inglês como «a espinha dorsal dos transportes».»

(Palavras do Sr. Ministro das Comunicações na estação de Évora, quando da inauguração do serviço de automotoras entre Casa Branca e Vila Viçosa)



O Sr. Ministro das Comunicações, na estação de Évora

O serviço de automotoras entre Casa Branca e Vila Viçosa

inaugurado pelo Senhor Ministro das Comunicações

constitue um importante melhoramento para o Alentejo

QUANDO da encorporação das linhas em Janeiro de 1947, os jornais noticiaram o vasto plano de melhoramentos que a C. P. se propunha realizar, não só apetrechando convenientemente a sua rede ferroviária, mas melhorando a marcha dos combóios de passageiros e mercadorias. Disse-se então que, dentro de algum tempo começaria a chegar do estrangeiro o material encomendado, composto de locomotivas espanholas e americanas, tractores para o serviço de manobras nas estações, carruagens a fornecer pela Suíça e ainda automotoras a receber durante o ano corrente.

As promessas então feitas pela C. P. têm-se convertido em realidade, não só acelerando combóios, mas dotando algumas regiões do país com transportes como nunca tiveram, para o que muito tem contribuído as automotoras já postas em circulação, todas construídas por operários portugueses. Além destas, outras vão percorrer as nossas linhas, como as de fabricação sueca, com cores claras, linhas modernas e janelas rasgadas, e que, além de realizarem velocidades apreciáveis, permitem disfrutar as nossas paisagens com a maior segurança e comodidade.

O serviço de automotoras entre Casa Branca e Vila Viçosa, em 20 de Março inaugurado pelo sr. Ministro das Comunicações, coronel Gomes de Araujo, pode considerar-se modelar. Aquele membro do Governo embarcou no Terreiro do Paço às 9 horas, acompanhado dos Administradores da C. P. Eng.^{os} Leite Pinto e Mário Costa; do Director e Sub Director da mesma Empresa, Eng.^{cs} Espregueira Mendes e Pedro Brion; Director Geral dos Caminhos de Ferro, Eng.^o Vasco Ramalho.

Depois da travessia do Tejo, a viagem foi feita no chamado «Rápido do Algarve», comboio formado com carruagens metálicas de fabricação americana, no qual seguiram também os Chefes das Divisões Comercial e Exploração dr. Faria Lapa e Eng.^o Lima Rego, os Chefes de Divisão Horta e Costa e Constantino de Carvalho, os Chefes de Serviço Eng.^{os} Adriano Baptista, Valentim Bravo e Francisco Gavicho, e os Eng.^{os} Amaral, Trigo e Bogarim, da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e ainda os redactores dos jornais de Lisboa e Porto, que foram acompanhados durante a viagem por António Montês, Chefe dos Serviços de Turismo e Publicidade da C. P.. Antes da partida, o Sr. Ministro das Comunicações cumprimentou o chefe dos maquinistas Raimundo de Sousa e maquinista Castanheira de Moura os quais felicitou pelo estado de limpeza da locomotiva.

Na estação de Casa Branca, o sr. Ministro das Comunicações tomou, com as pessoas que o acompanhavam, a automotora «Nohab», de fabricação sueca, movida a motores «Diesel» e que tem capacidade para 68 pessoas. Pouco depois das onze e meia a automotora, tripulada pelo Eng.^o Vasco Viana, chegou a Évora, onde era aguardada pelas autoridades e forças vivas locais, retomando a marcha minutos depois para Vila Viçosa, onde chegou à tabela, depois de fazer o percurso Lisboa-Vila Viçosa em quatro horas e meia.

No regresso a Lisboa, houve uma paragem em Estremoz, para o almoço no *Palace Hotel*, fazendo-se a viagem pela linha de Vendas Novas, o que proporcionou uma agradabilíssima digressão pelo Alentejo, Ribatejo e Estremadura, no curto espaço de quatro horas e meia. A chegada ao Rossio fez-se às 20,37, deixando a melhor impressão, pois além de ter sido cumprido o horário, verificou-se a segurança, a comodidade e a rapidez no meio de transporte moderno ontem inaugurado.

«Nada mais grato ao meu espírito, como Director Geral da C. P., do que verificar os bons resultados alcançados com as automotoras «Diesel» que hoje foram inauguradas oficialmente.

Sob a orientação marcada pelo Sr. Ministro das Comunicações, todos os que trabalham nos caminhos de ferro têm procurado servir o público da melhor forma, com o material de que dispunham.

Com a chegada do material já encomendado e com o que esperamos possa ser obtido, estou certo que os caminhos de ferro portugueses poderão desempenhar cabalmente o importante papel que lhes cabe na vida nacional.»

(Palavras do Sr. Director Geral da C. P. Eng. Espregueira Mendes, à chegada da automotora à estação de Lisboa, Rossio)



A vila de Coruche recebeu entusiasticamente a automotora que fez o percurso Vila Viçosa Lisboa.

Na fotografia vêem-se além das figuras mais destacadas daquela vila ribatejana os Srs. Eng. Varco Ramalho, Director Geral do Caminho de Ferro, os Administradores da C. P. Mário Costa e Leite Pinto, o Director Geral Eng. Espregueira Mendes e outros funcionários superiores da Companhia.



VIDROS DE SEGURANÇA

Para dar maior resistência ao vidro e evitar que, no caso de rotura, os estilhaços não firam quem estiver perto, criaram-se os vidros de segurança.

O mais antigo é o vidro armado o qual é constituído por placas de vidro em cuja massa está embebida uma rede de arame de malhas mais ou menos apertadas. Este vidro pode ser fabricado em chapas planas ou onduladas e é geralmente empregado nos edifícios.

Porém, em veículos, quer nos automóveis, quer nas carruagens de caminhos de ferro e nas automotoras, empregam-se vidros de segurança, diferentes do vidro armado.

Um deles, o vidro «sanduiche», chamado «triplex» na linguagem corrente, é constituído por duas chapas de vidro de 2 a 3 m.^m de espessura, coladas uma à outra por uma alma intermédia de matéria plástica de cerca de 0,4 m.^m de espessura.

Este vidro chama-se de segurança («safety glass», em inglês), porque, no caso de se partir, os estilhaços formados, ficam agarrados à alma plástica, sem risco de ferirem.

Da natureza química da «alma» plástica depende a boa qualidade do vidro «triplex». Usando a celuloide para este fim, esta amarelece ao fim de certo tempo, sob a acção dos raios solares, e, não sendo a sua aderência muito perfeita ao vidro, a humidade penetra pelos bordos e produz descolagens.

O acetato de celulose é mais estável, mas, não sendo bem vedados os bordos do vidro, também podem produzir-se descolagens.

Modernamente empregam-se outros materiais para formarem a «alma» do vidro «triplex» que não têm os inconvenientes apontados. Estas resinas têm maior resistência, mais elasticidade, poder aderente maior e perfeita estabilidade química, do que a celuloide e o acetato de celulose.

Uma chapa de vidro «triplex» de 305 × 305 m.^m, deve resistir ao choque produzido por uma esfera de aço pesando 227 grs. caindo da altura de 4,50 m.

A outra qualidade de vidro usada também em veículos é o «vidro temperado» e que é a mais empregada, porque é praticamente inquebrável. Quando se parte em consequência de um choque muito violento, o vidro transforma-se em milhares de pequenas partículas não cortantes, tendo 1,5 mm., a 3 mm., como dimensões principais.

Esta qualidade de vidro de segurança que co-

meçou, como o vidro «triplex», por ser empregada nos automóveis, é hoje correntemente utilizada nos veículos de caminhos de ferro, reduzindo a gravidade e o número de ferimentos em caso de acidente. A navegação emprega este vidro correntemente, porque devido à sua maior resistência, suporta melhor os embates.

Também se emprega nas habitações, nos estabelecimentos, nos reclusos, na sinalização de caminhos de ferro, etc.

O fabrico do vidro temperado é sucintamente o seguinte: As chapas de vidro são suspensas verticalmente num forno eléctrico onde são levadas quase à temperatura do amolecimento. Quando atingem esta temperatura são retiradas bruscamente do forno e, sempre suspensas por pinças, passam entre duas chapas metálicas perfuradas através das quais é insuflada uma corrente de ar frio. Sendo o vidro mau condutor do calor, o arrefecimento penetra com dificuldade no interior da chapa; ao passo que a parte interna está quase em fusão, as camadas externas estão quase solidificadas.

As camadas internas que, em consequência do aquecimento, estavam dilatadas, ficam presas entre duas camadas externas, cujo arrefecimento brusco diminuiu o seu volume. Tensões internas ficam, por consequência, aprisionadas e que só serão libertadas no caso do vidro se quebrar. A libertação das tensões provoca a fractura muito fragmentada, em pedacitos não cortantes. Por isso, se compreende, porque não pode ser trabalhado o vidro temperado.

Como o vidro temperado, não pode, por consequência, ser furado, cortado, biselado ou lapidado, deve sempre ser encomendado nas formas e dimensões de montagem definitivas.

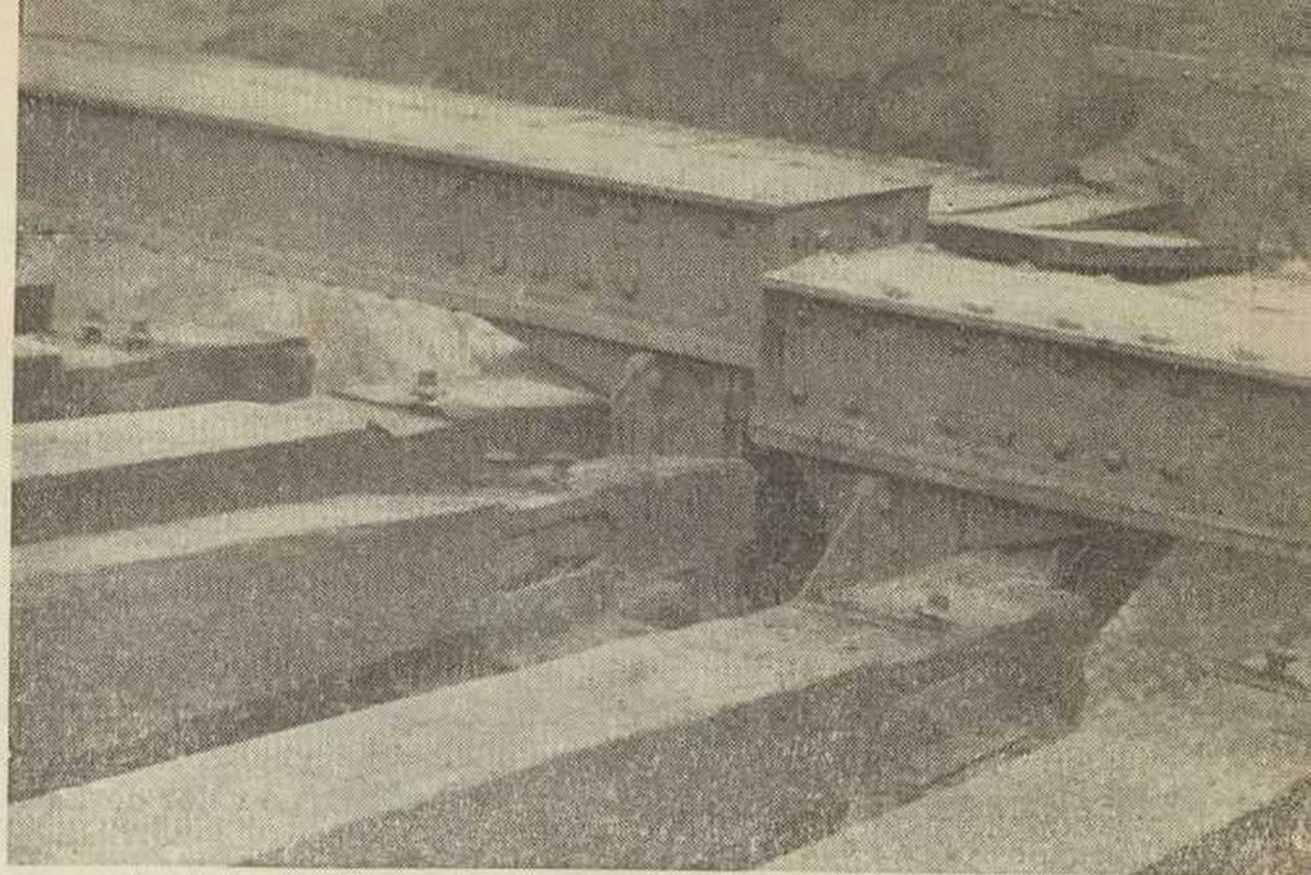
Para se avaliar da resistência de vidro temperado basta saber-se que algumas fábricas, fornecem vidro, em que uma chapa de 6 m.^m de espessura com 1,20 m. de comprimento e 0,40 m. de largura, apoiada em 2 réguas de madeira apertadas de 0,90 m., pode suportar o peso de 3 pessoas de peso médio, sem quebrar!

O vidro temperado, de segurança, deve ter 6 a 7 m.^m de espessura; o de 3 m.^m não é de segurança mas é muito mais duro que o vidro ordinário.

Este material, que tem já bastante aplicação nos caminhos de ferro, vai ser aproveitado nas carruagens americanas e nas automotoras que circulam nas linhas férreas portuguesas.

OS temporais dos últimos dias de Fevereiro causaram grandes prejuizos nas linhas férreas portuguesas, não só provocando atrasos na marcha dos combóios, mas interrompendo o tráfego ferroviário no troço Campolide-Alcântara.

Já há tempo que, em consequência das obras que a Câmara Municipal de Lisboa está a fazer no caneiro de Alcântara, a linha férrea estava ameaçada junto da Ponte de Santana, o que obrigou a medidas de vigilância e precaução na marcha dos combóios. Deu-se então um desnivelamento na ponte, provocado por um desprendimento de terras, o que obrigou à



O desnivelamento dos tramos da Ponte de Santana depois da ocorrência

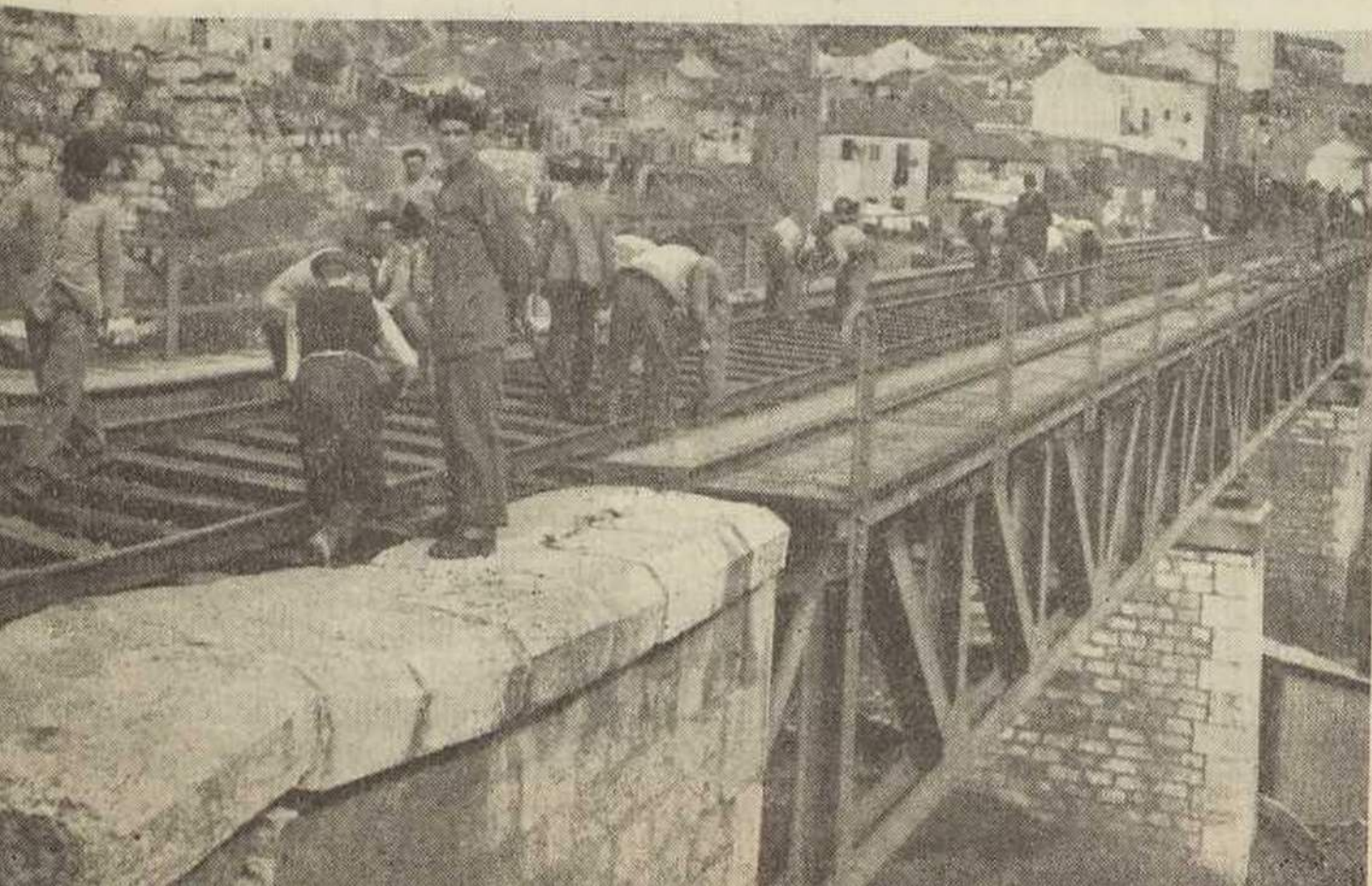
Gomes de Araújo, ao ter conhecimento do facto, visitou de noradamente a Ponte de Santana, tendo verificado pessoalmente a extensão

O sr. Ministro das Comunicações visitou a Ponte de Santana

interrupção da circulação de combóios no troço referido.

—O Sr. Ministro das Comunicações, Coronel

O pessoal do distrito n.º 66 procedendo ao levantamento dos carris na ponte de Santana



dos estragos e a importância dos prejuizos. Acompanharam o ilustre membro do Governo os srs. Administradores General R-úl Esteves e Major Mário Costa; Director Geral da C. P., Eng. Espregueira Mendes; Sub-Director, Eng. Campos Henriques; Eng.ºs Mário Trigo e Chedas Bogarim, da D. G. C. F.; Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Tenente-Coronel Salvação Barreto; e vários funcionários superiores da Companhia.

As fotografias que publicamos dão ideia da gravidade do acontecimento que, repetimos, causou avultados prejuizos à

O PESSOAL DAS ESTAÇÕES

E A

COMPANHIA «EUROPÊA» DE SEGUROS

A partir de 1 de Janeiro de 1947, foi instituído um prémio anual aos agentes que demonstrem zelo e boa vontade na propaganda do seguro de bagagens e mercadorias, de forma a conseguirem que as estações onde prestam serviço atinjam um certo mínimo de prémios.

Para esse efeito, as estações foram classificadas por grupos, conforme consta do anexo ao Contracto n.º 1.290 estabelecido com a Companhia *Europêa* de Seguros, em 26 de Dezembro de 1946.

Passou um ano, um ano em que o pessoal das estações conseguiu, com zelo, vontade e inteligência, avolumar os seguros de bagagens e mercadorias, de forma a atingir o mínimo anual de prémios.

Durante esse ano — o ano de 1947 — o numero de reclamações apresentadas foi de 3.910, tendo a Companhia *Europêa* de Seguros atendido 3.882, no valor de Esc. 1.634.770\$45, o que dá ideia dos seguros efectuados.

O mapa que acompanha estas linhas mostra o interesse que o pessoal das estações tomou pelo assunto, o que não pode deixar de ser registado no «Boletim da C. P.», com sinceros votos, para que, no ano corrente, os resultados sejam ainda melhores.

As importâncias distribuídas ao pessoal das estações indicadas, no total de Esc. 42 344\$60, demonstram eloquentemente o que acabamos de dizer.

P R É M I O A N U A L

Nota das estações com direito ao prémio por terem atingido o mínimo exigido no § 1.º do Art.º 34.º do Contrato n.º 1:290

A N T I G A R E D E

Grupos	ESTAÇÕES	Mínimos	Seguros Angariados	Percentagens	Prémios	Totais
D	Martingança-Maceira	300 contos	355.301\$00	1,5	5.329\$50	
F	(a) Figueira da Foz	150 »	79.843\$00	6	4.790\$60	
G	Aveiro	100 »	114.061\$00	4	4.562\$45	
H	Coimbra B.	80 »	90.698\$00	5	4.534\$90	
M	(a) Guarda Central.	30 »	24.237\$00	9	2.181\$35	
O	Castanheira-Central	10 »	10.755\$00	10	1.075\$50	
O	Caís do Sodré-Entrepoto Santos	10 »	14.133\$50	10	1.411\$30	
O	Leiria.	10 »	10.100\$00	10	1.010\$00	
O	Sabugal	10 »	17.133\$50	10	1.713\$35	
P	Av. Almirante Reis-Central	5 »	7.174\$50	10	717\$45	
P	Queluz	5 »	6.556\$00	10	655\$60	
P	Fontela	5 »	5.954\$00	10	595\$40	
P	Mação Central	5 »	9.409\$00	10	940\$90	
P	Idanha-a-Nova-Central	5 »	5.140\$00	10	514\$00	30.032\$30
Minho e Douro						
O	Trofa	10 contos	10.726\$00	10	1.072\$60	
O	Pinhão	10 »	10.994\$00	10	1.094\$40	
P	Barroselas	5 »	17.745\$00	10	1.774\$50	
P	Pocinho	5 »	5.622\$00	10	562\$20	4 503\$70
Sul e Sueste						
N	Reguengos	20 contos	20.165\$00	9	1.814\$85	
O	Moita	10 »	10.644\$00	10	1.064\$40	
O	Vila Viçosa	10 »	13.163\$00	10	1.316\$30	4 195\$55
Beira Alta						
P	Cerdeira	5 contos	5.692\$00	10	—	569\$20
Vouga						
O	Arrifana	10 contos	11.914\$50	10	1.191\$45	
P	Couto.	5 »	20.582\$00	9	1.852\$40	3.043\$85
					Soma...	42.344\$60

(a) — Prémios concedidos com o acordo da Companhia.

A Ponte Maria Pia

4 de Novembro de 1877.

Os jornais do Porto vinham noticiando a inauguração da ponte sobre o Douro, e tanto bastou para que a notícia se espalhasse por todo o Norte. Ia passar-se um acontecimento de grande relevo na vida ferroviária portuguesa, pois a ponte a inaugurar estabelecia a ligação definitiva entre o Norte e o Sul do país.

Às onze da manhã, juntaram-se na estação de Devezas centenas de convidados, entre os quais se contavam as figuras mais representativas da sociedade. Clero, nobreza e povo, correram a saudar Suas Magestades, recebidos festivamente naquela manhã nevoenta de Novembro.

Nas margens do rio, empoleiradas por toda a parte, muitos milhares de pessoas, com seus trajes festivos, animam o quadro. Rio abaixo, não têm conto os barcos engalanados; e o bom povo do Norte manifesta, por todas as formas, a sua alegria pela inauguração de tão notável melhoramento.

Um comboio especial, com vinte e quatro carruagens, transporta os convidados até próximo da ponte, onde foram levantadas a tribuna real e o pavilhão para os convidados. Os regimentos de Infantaria 14 e 18, fardados de gala, aguardam a chegada do comboio real, e, ao som do «Hino da Carta», prestam a continência a Suas Magestades os Reis D. Luís e D. Maria Pia.

Da comitiva, fazem parte os Ministros da Justiça, Guerra e Obras Públicas, o Bispo D. Américo, autoridades civis e militares, membros do Corpo Diplomático e o Director da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, Eng.º Manuel Afonso Espregueira.

Suas Magestades, acompanhados pelo Príncipe e Infantes, encaminham-se para o Pavilhão Real, onde recebem os engenheiros nacionais e estrangeiros que colaboraram na execução da obra de Arte que hoje reproduzimos.

Vai proceder-se à benção da ponte, engalanada com galhardetes e bandeiras nacionais. O Bispo da Diocese, devidamente paramentado e seguido pelas autoridades eclesiásticas, atravessa a ponte, que benze solenemente.

Ouvem-se bandas de música, estralejam foguetes, acenam-se lenços, soltam-se «vivas»; e, finda a cerimónia, entra na ponte o comboio real, no qual seguem os Reis D. Luiz e D. Maria Pia, o Príncipe D. Carlos, os Infantes D. Afonso e D. Augusto e as pessoas de maior representação. Vagarosamente, o comboio real desliza pela ponte que, a partir daquela hora, tem o nome da loira princeza da Casa de Saboia — Maria Pia — a Rainha de Portugal.

A meio da ponte, o Rei D. Luiz, visivelmente comovido, profere palavras de louvor ao Director da Companhia Real, Eng.º Manuel Afonso Espregueira, que, aprumado, apresenta a Suas Magestades o Eng.º



Conselheiro Manoel Afonso Espregueira
+ Director da Companhia Real dos Caminhos de Ferro,
quando da inauguração da Ponte Maria Pia

Pedro Inácio Lopes, o chefe dos trabalhos da construção da linha férrea de Gaia ao Porto. Sua Magestade o Rei D. Luiz, depois de elogiar o Eng.º Pedro Inácio Lopes, individualidade de grande relevo que, como pensionista do Estado, concluiu o curso de engenharia civil na Escola de Pontes e Calçadas de Paris, refere-se à sua acção no troço inaugurado, colocando-lhe ao peito as insignias da Ordem de S. Tiago da Espada, o que deu lugar a manifestações calorosas.

A Ponte Maria Pia, projectada e construída pela Casa Eiffel, de Paris, levou vinte e dois meses a assentar; e, para se avaliar a importância desta obra de arte — tão altamente considerada que só depois da sua instalação os caminhos de ferro franceses adoptaram soluções idênticas, — basta dizer que o ferro empregado na construção foi de 1.600 toneladas, correspondendo 640 ao arco. As alvenarias ecantarias dos encontros e pilares atingiram 3.500 metros cúbicos e o custo da ponte, que tem 354,375 metros de comprimento, a corda do arco 160 metros e a altura ao nível da água 42,980 metros, foi de 300 contos.

Ficaram com os nomes ligados a esta importante realização, o Eng.º Manuel Afonso Espregueira, Director da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses — que foi par do reino e Ministro da Fazenda — e o chefe dos trabalhos Eng.º Pedro Inácio Lopes, que depois foi Director da Companhia Real e dos Caminhos de Ferro do Estado.

O Boletim da C. P., setenta e um anos depois, recorda os nomes destes ilustres técnicos, e evoca o dia 4 de Novembro de 1877 como um dos maiores da vida ferroviária portuguesa.

LÁ POR FÓRA...

O Tráfego por carril e por estrada na Hungria

Como e todas as terras que a guerra devastou, a Hungria sofreu enormemente. Os caminhos de ferro ficaram quasi devastados, pois que o material requisitado para a guerra, na sua maioria não voltou. Houve, portanto, necessidade de deixar uma grande liberdade ao transporte por estrada, para procurar pelo menos, auxiliar o transporte de generos necessários à alimentação dos seus habitantes. Uma vez restabelecida a paz, se se pode falar assim, houve necessidade de principiar a pôr uma certa ordem em tudo isto, e pensar na elaboração de um Regulamento para a camionagem de carga, pois a anarquia era enorme.

Pela estatística de 1937, transportaram naquele ano, os caminhos de ferro Hungaros aproximadamente 20.000.000 toneladas de carga, enquanto que a União dos transportadores por estrada «MATEOSZ», como unica organização deste genero consentida na Hungria, com um parque de aproximadamente 800 camionetes, transportou aproximadamente 300.00 tons., ou sejam 1,6%, o que era relativamente pouco.

Como sempre sucede, a camionagem transportava a parte mais remuneradora da carga, deixando para o caminho de ferro, as grandes massas de carga barata, como carvão, areia, tijolos, etc. Isto levou os caminhos de ferro a irem também para a estrada, com os seus serviços próprios, empregando veículos comprados na America, a cobro do empréstimo ali realizado em 1946. Este transporte é principalmente usado para os produtos de facil deterioração, e que não convem transbordar, tais como fruta, aves, em resumo todos os produtos de mercadorias que não devem sofrer demoras no transporte.

Antes do ano de 1944 regulava os transportes por estrada a Lei XVI, que nesse ano, o Governo Sztojay anulou.

Voltou portanto a existir uma perfeita desordem nos transportes, com diferença

para peor, pois hoje, a união de transportadores por estrada, tem 5 vezes o numero de veículos que possuia em 1935, isto é perto de 3.000 veículos. Daqui resulta uma concorrência sem limite ao caminho de ferro, com a correspondente baixa de receitas.

Por esta razão, vê-se o Governo obrigado a, com a maior urgência possível, estabelecer um Regulamento que ponha termo a esta luta e consigne princípios identicos para Estrada como existem no Caminho de Ferro.

(Da Revista *Verkehr*)

Indústria dos veículos de estrada

O «Modern Transport» tem feito referência, durante os últimos 12 meses, a vários autocarros articulados, de grandes dimensões, que estão sendo produzidos em vários países incluindo a Inglaterra onde têm sido construídos para exportação.

Os Caminhos de Ferro Dinamarqueses do Estado adquiriram um autocarro de um só piso e com a lotação de 80 lugares que circulará na estrada de Copenhague a Grave Strand.

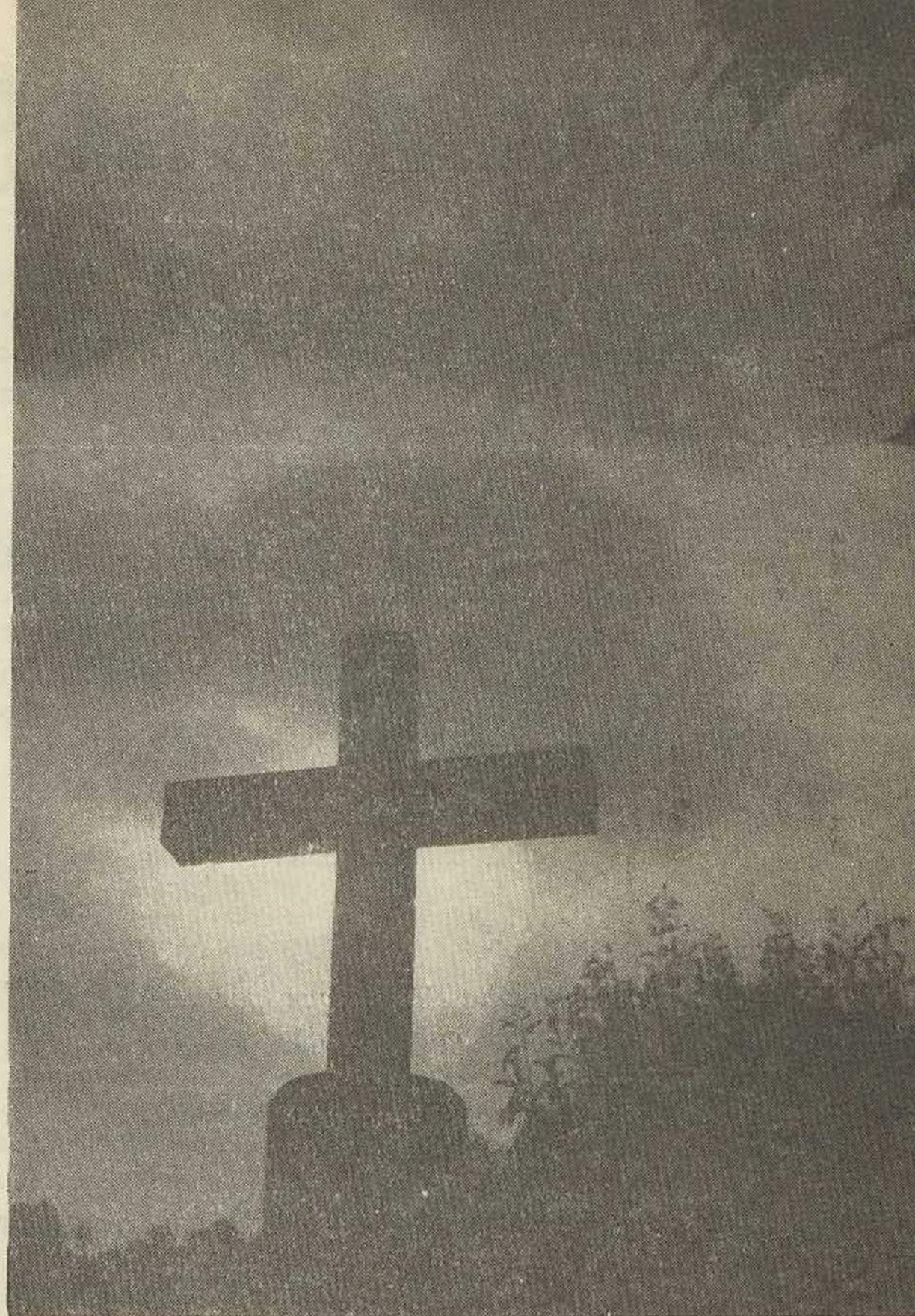
Este autocarro compõe-se de tractor e carro atrelado.

O tractor tem um motor Diesel de 130 b. h. p. que transmite a potência através de uma caixa de velocidades de 5 velocidades.

A bagagem dos passageiros é transportada num compartimento especial existente no tractor à rectaguarda da cabina do conductor.

O carro atrelado tem 57 lugares sentados. Ao centro, portas de correr dão acesso aos passageiros e, à rectaguarda, há uma plataforma, servida por 2 portas de emergência, sobre a qual podem seguir passageiros, de pé. Na parte dianteira do carro atrelado, 2 degraus dão acesso a um compartimento de 17 lugares sentados o qual está a um nível superior ao da parte restante deste carro por se encontrar por cima das rodas de trás do tractor.

(Do *Modern Transport*)



de Alberto Leite Pinto, Inspector Principal do Serviço de Turismo e Publicidade

TRINDADES

A tarde morre docemente num socêgo de igreja deserta e o sol, mancha rubra a diluir-se ao longe, põe no céu tons avermelhados, de fogueira imensa a extinguir-se.

Caem lentas, suaves e dolentes, no ambiente morno e perfumado do crepúsculo que se avizinha, as badaladas dos sinos tengendo Avê Marias.

Andam no ar, dispersas e diluidas na distância, sombras invisíveis de coisas mortas.

Ha na corrente vagarosa das águas que passam, no trilo caricioso das aves e no ciclar brando e macio da brisa que corre, murmurios suaves recitando orações.

Ha almas que se debruçam anciosas sobre a vida, neste momento de solene comunhão com Deus,

em que a terra e as coisas, irmanadas no mesmo sentimento que as domina, erguem em preces silenciadas ao céu, o fervor dumã oração ou a súplica dum pedido.

Suspende-se a vida. Por toda a terra há um frémito de emoção e de religiosidade que se sente, que se vive intimamente, como se, das alturas, mãos invisíveis lançassem sobre a terra, nesta hora única do fim do dia, a consolação duma benção, ou o perdão dum pecado.

É a hora do silencio, da paz e do recolhimento.

MIGUEL DINIZ COELHO

Chefe de 2.ª em Coimbra

Talvez não saiba...

— Que os empregados que, nos combóios ou estações, discutem em voz alta assuntos de serviço, causam má impressão a quem os escuta.

Lembrem-se que êsses assuntos nada interessam aos passageiros, podendo até mesmo contribuir para os aborrecer.

✱

— Que o produto dos anúncios nas estações, carruagens e bilhetes de caminho de ferro reverte a favor das Caixas de Seguros e Pensões.

Este facto basta para que todos nós, ferroviários, os zelêmos convenientemente.

✱

— Que uma lâmpada elétrica que, por descuido, fica acesa num gabinete de trabalho, causa à companhia um prejuízo.

É dever de todos nós evitarmos êsse prejuízo.

✱

— Que o público é o nosso melhor cliente e que, quanto melhor o tratarmos, melhor será a sua impressão dos transportes em caminho de ferro.

✱

— Que, quanto mais próspera estiver a Companhia, melhor será a situação de todos os que a servem.

✱

— Que a lenha consumida pelas nossas locomotivas, durante o ano de 1947, foi de 165.772.533 quilos — e que, em igual período, o consumo de óleo subiu a 127.665.431 quilos.

✱

— Que o «Sud-Express», combóio internacional que percorre os dois mil quilómetros que

separam Lisboa de Paris em 36 horas, circulará em breve três vezes por semana, aspiração antiga da Companhia que viu coroados os seus esforços do melhor êxito.

✱

— Que as nossas locomotivas percorreram, no ano de 1947, dezoito milhões seiscentos e sessenta e um mil e oitocentos quilómetros, o que equivale a dar trinta vezes a volta ao mundo.

✱

— Que as refeições servidas nas cantinas da C. P. em Lisboa, Barreiro, Entroncamento e Campanhã, custam apenas 2\$70 Esc. por pessoa.

✱

— Que o preço dos bilhetes de caminho de ferro em Portugal, é dos mais económicos do mundo.

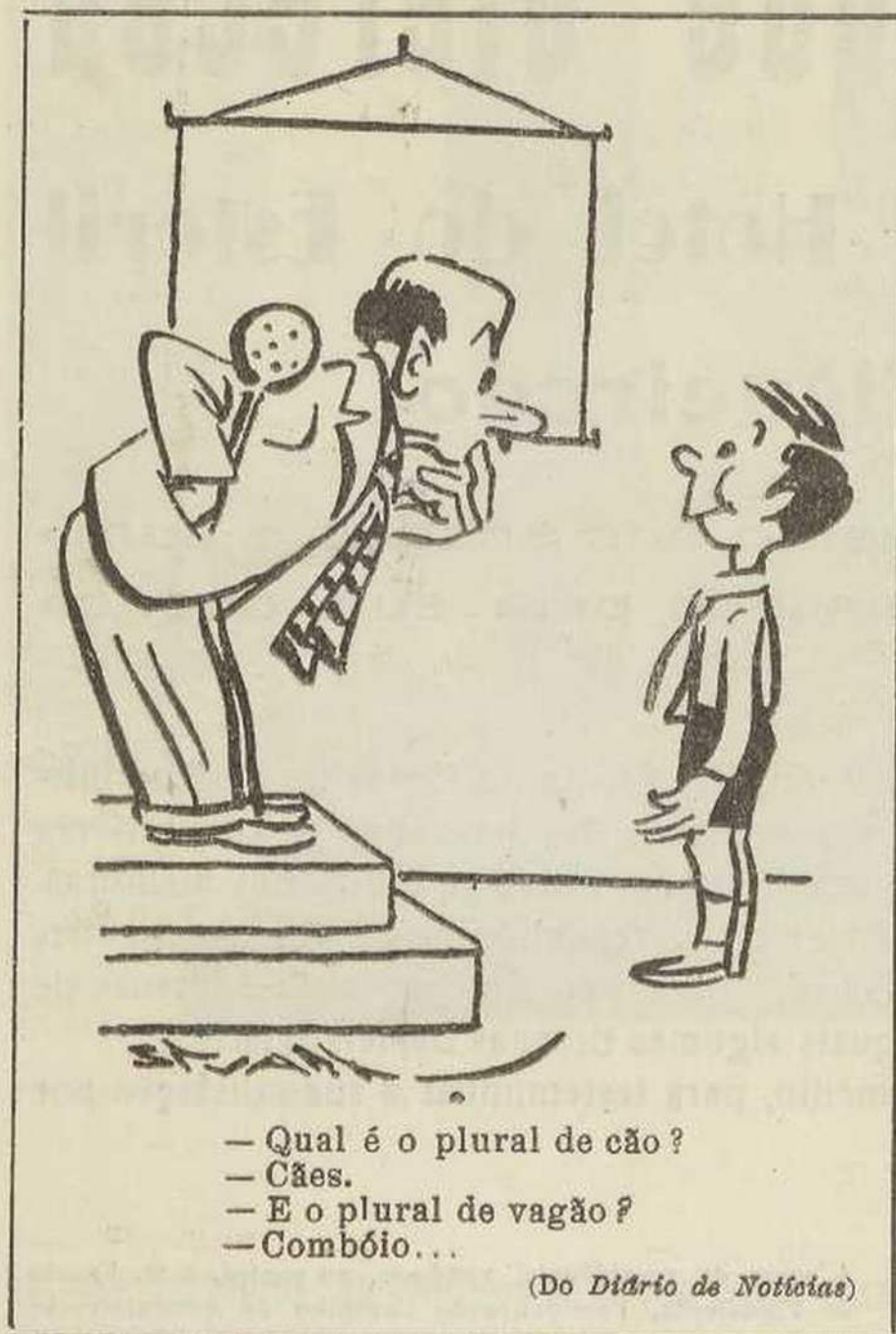
✱

— Que a primeira pedra da Estação Principal de Lisboa — actual estação de Santa Apolónia, — foi lançada em Outubro de 1862 e que êste edifício foi aberto ao público em 1865, dispendendo-se na construção 250.000\$000 reis.

AGRADECIMENTO

O Eng.º Custódio de Azevedo Nazareth, na impossibilidade de o fazer pessoalmente, agradece por intermédio do «Boletim da C. P.» as manifestações de pesar que lhe foram dirigidas pelo falecimento de seu Pai, ocorrido em Souzelas em 15 de Janeiro p. p.

BOM HUMOR



— Qual é o plural de cão?
— Cães.
— E o plural de vagão?
— Combóio...

(Do Diário de Notícias)

Num café de Badajoz:

— O sr. conhece o cafeteira «Expresso»? — pergunta o empregado do balcão a um cliente português.

— Sim Senhor. Fui maquinista do «Sud» durante oito anos!

O combóio vai partir.

Uma senhora idosa tem em volta as malas, sacos, e embrulhos que hão de acompanhá-la até Espinho, onde vai passar o verão.

Áflita, olha vezes sem conta para o relógio e interroga o revisor do comboio sobre a hora da partida. A criada que ha de acompanhá-la, não chega, apesar da recomendação para que estivesse na estação antes das onze horas.

A certa altura, por entre a multidão, avista-se a criada que ainda traz mais malas, mais sacos e mais embrulhos...

A senhora vai ao seu encontro, e como a

visse sem o papagaio, companheiro inseparável desde que ficou viúva, pergunta-lhe:

— «E o loiro, o que fizeste ao loiro?»

A criada, impavida e serena, respondeu:

— «O loiro, deixei-o ficar em casa, pois ainda está muito «verde» para viagens!»...

Quando um combóio de passageiros chega à estação do Rossio, saem pelas janelas centenas de malas, sacos, caixas, cestos, embrulhos... e até crianças.

É tal o borbórinho que, por vezes, temos a impressão que a carruagem se incendiou!

A seca na Suíça, no ano de 1947

A seca, ou melhor o verão muito seco, no ano de 1947, teve na Suíça, também, a sua repercussão. Se, por um lado, o turismo, teve largo desenvolvimento, com um movimento extraordinário de veículos automóveis, por outro lado o serviço dos caminhos de ferro eléctricos sofreu muito com a falta de água nas represas.

A Suíça dispõe de 3624,8 quilómetros de via normal, dos quais 3067,5 electrificados, o que significa 84,1 %.

Dispõe mais de 1577,2 quilómetros de via estreita, dos quais 1533,2 quilómetros, ou sejam 96,1 % electrificados.

Fora isto, dispõe a Suíça de 104 quilómetros de carris dentados (cremalheiras), dos quais 88,9 quilómetros ou 84,3 % electrificados, e 61 quilómetros de teleféricos, dos quais 52,2 quilómetros, ou 87,8 % também electrificados.

Duma maneira geral, podemos dizer que, em média, 88 % de todos os caminhos de ferro suíços estão electrificados, donde se conclue, facilmente, a enorme repercussão que a seca produziu neste sistema de transporte.

O Governo suíço viu-se obrigado, em face desta situação, a recorrer à sua reserva de locomotivas a vapor, pondo em serviço aproximadamente 100 destas locomotivas. Os caminhos de ferro que, no segundo trimestre do ano corrente, consumiram 330 milhões de Kwh, ou 14,5 milhões mais que em igual período do ano anterior, obtêm a sua corrente de 3 fábricas na montanha com represas de seis instalações em rios. Mesmo assim tiveram necessidade de suspender vários combóios, e pedir corrente eléctrica à vizinha Áustria.

(Da Revista Verkehr)

Num banquete que ofereceu

no **Palácio Hotel do Estoril**

o **Sr. Fausto de Figueiredo**

manifestou o seu reconhecimento aos amigos e admiradores que se tinham interessado pela sua doença

A prolongada doença do sr. Fausto de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da C. P., deu lugar a inúmeras provas de estima dos seus amigos, admiradores e subordinados, que, por todas as formas, manifestaram interesse pelas suas melhoras. O sr. Fausto de Figueiredo, desejando manifestar o seu reconhecimento por tão grandes provas de apreço, reuniu, no Palácio Hotel do Estoril, para um almoço, duas centenas de individualidades que dias antes convidára, entre as quais algumas dezenas de ferroviários.

Aproveitou o sr. Fausto de Figueiredo o momento, para testemunhar a sua satisfação por

A mesa da presidência, vendo-se, ao centro, o sr. Fausto de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração





Um aspecto do almoço

se ver rodeado de amigos e ainda para agradecer a forma carinhosa como seguiram a marcha da sua doença.

O sr. Director Geral da C. P., Engenheiro Espregueira Mendes, agradeceu a gentileza do convite e em nome dos ferroviários presentes pronunciou as seguintes palavras:

«Viemos aqui com alegria, com satisfação, com aquela satisfação e aquela alegria que está sentindo por se ver rodeado de amigos e colaboradores, neste dia de festa para V. Ex.^a e para todos nós. V. Ex.^a não tem que nos agradecer. Nós, é que temos de lhe agradecer a oportunidade que nos proporcionou, para lhe manifestarmos a nossa satisfação pelo restabelecimento da sua saúde e mais uma vez o alto apreço em que o temos.

Aproveito o momento para dizer a V. Ex.^a, que pode contar com a lealdade e a dedicação de todo o pessoal da C. P., na obra em que estamos empenhados.

O público, começa a reconhecer a grandeza dessa obra, que é de todos os ferroviários portugueses, mas em breve sentirá melhor o resultado do esforço produzido neste ano de trabalho aturado, em que V. Ex.^a, com as suas invulgares qualidades de trabalho e de inteligência, deu o melhor exemplo.

Não é esta a oportunidade para falar de caminhos de ferro, mas permita V. Ex.^a que lhe transmita o reconhecimento de todo o pessoal, pelas possibilidades de trabalho que o apetrechamento da rede ferroviária nos vai trazer e ainda pela obra social realizada em tão curto espaço de tempo, não só com a criação de cantinas e a melhoria de instalações, mas com o iniciado estudo da unificação das caixas de reformas e pensões, trabalho de grande alcance social a que V. Ex.^a vem prestando a melhor colaboração».

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Foi louvado pela Direcção Geral e gratificado com a importância de Esc. 600\$00, o amanuense da 1.^a Circunscrição de Exploração, José Gonçalves Vianez, pela abnegação de que deu provas em 8 de Novembro de 1947 quando, com risco da própria vida, conseguiu evitar que uma passageira fôsse colhida pelo combóio n.º 675 na estação de Campanhã.

Candido Tomaz de Almeida, operário ajudante (serralheiro) das oficinas do Barreiro, porque, tendo encontrado a quantia de Esc. 20\$00, fez pronta entrega desta importância ao seu contramestre. Embora o operário tenha cumprido um dever, o seu gesto é registado com satisfação.



O carregador da estação de Pombal, *João Maria Rodrigues Nôro*, tendo encontrado no escritório de chegadas daquela estação uma nota de Esc. 20\$00, entregou a prontamente ao chefe da Estação, acto que merece ser registado.

O operário de 1.^a classe (carpinteiro), *Manuel Galhoz*, das oficinas do Barreiro encontrou a importância de Esc. 100\$00, que depois se provou pertencer a um seu camarada, a qual entregou ao seu chefe imediato. O seu procedimento é digno de registo.



Fausto Felix Ribeiro, aprendiz das oficinas gerais, tendo recebido a mais 200\$00 Esc. na fêria de Novembro, prontamente os restituiu. Este gesto próprio de gente honrada é digno de elogio e registado com satisfação!

O condutor de carruagens de Revisão de Coimbra, *Firmino da Silva Pinho*, tendo encontrado na carruagem ABY 708 do combóio 3, de 28 de Novembro p. p., um porta-moedas contendo Esc. 26\$20, fez entrega da importância ao chefe da Estação de Mangualde, gesto que merece registo.



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



António Rodrigues, assentador do Distrito n.º 37, em Santarém.

Admitido ao serviço da Companhia, como assentador, em 21-4-908.

António Gonçalves da Silva, assentador do Distrito n.º 245, em Poço Barrêto.

Admitido ao serviço, como assentador, em 11-5-908.





António Mendes Salgado —
Chefe do Distrito n.º 7, em Vi-
zela.

Admitido como auxiliar na
antiga Companhia do Norte de
Portugal, foi promovido a asse-
ntador de 2.ª em 1-12-908, a asse-
ntador de 1.ª em 1-10-920, a capa-
z de partido em 21-8-945, tendo
transitado para a C. P. como
chefe de Distrito em 1-1-947.

Francisco José da Silva —
Contramestre Principal das Ofi-
cinas de Campanhã.

Admitido ao serviço dos Ca-
minhos de Ferro do Estado em
9-11-907 como pintor ajudante,
foi nomeado pintor em 13-4-912,
contramestre em 1-1-919, contra-
mestre de 1.ª em 11-5-927 e con-
tramestre principal em 1-1-939.



Eduardo Augusto Pereira —
Chefe de Brigada de 1.ª classe
das oficinas do Barreiro.

Admitido ao serviço da Com-
panhia como aprendiz em 14 de
Dezembro de 1907, passou a fu-
rador em 5-6-913, a torneiro em
15-10-915, a chefe de Brigada em
1-6-930 e a chefe de Brigada de
1.ª classe em 1-1-943.

Acácio Duarte Baptista — Empregado de 1.ª
classe na Repartição de Contabilidade da Divisão
de Via e Obras.

Admitido como servente de escritório e armazem
em 1-1-908, promovido a guarda de armazem em
1-7-918, passou a Fiel de 2.ª classe em 27-9-923. Mu-
dança de categoria para escriturário de 3.ª em
1-1-934, promovido a empregado de 3.ª classe em
1-1-939, a empregado de 2.ª em 1-1-943 e a empre-
gado de 1.ª em 1-1-947.

Francisco Lopes — Sub-chefe do Distrito n.º 13, em Santarém. Admitido como assentador em 21-1-908,
foi promovido a sub-chefe de Distrito em 1-1-933.

Serviços Médicos

Nomeações

EM NOVEMBRO DE 1947:

Dr. João Albino da Cruz Carneiro, médico da 11.ª secção da Linha do Sul, com sede em Saboia.

Dr. Manuel Macarro, médico da 2.ª secção da Linha do Sul, com sede em Pegões.

EM JANEIRO 1948:

Prof. Dr. Alvaro António Pinheiro Rodrigues, médico especialista de cirurgia, no Porto.

Demissões a pedido

EM NOVEMBRO DE 1947:

Dr. Torquato Martins Prata, médico da 53.ª secção da Linha do Sul, com sede em Saboia.

Dr. José António Miranda Raposo, médico adido, transitado da antiga C. N.

Dr. Abel Nogueira Martins, médico adido, transitado da antiga C. N.

EM JANEIRO DE 1948:

Prof. Dr. António José de Oliveira Ferraz Junior, médico substituto da Assistência Domiciliária no
Porto.

Júlio Marques Correia, Enfermeiro de 2.ª no Posto do Entroncamento.

Atingido pelo limite de idade

EM JANEIRO DE 1948:

Dr. Alberto Bastos da Costa e Silva, médico Sub-Inspector na Figueira da Foz.

Admissão

António Gomes Pires Rodrigues, praticante de escritório.

Secretaria da Direcção Geral

Reformas

EM NOVEMBRO DE 1947:

Manuel Firmino Tavares, contínuo de 1.^a classe.

Promoções

EM JANEIRO DE 1948:

A Secretário da Direcção Geral Adjunto: O Chefe de Repartição Jorge Salgueiro de Vasconcelos.

A Chefe de Repartição: O Sub-Chefe de Repartição Manuel Ramos da Cunha.

A Chefe de Secção: O empregado principal Manuel Pombo Cardoso.

A Empregados de 1.^a classe: Os empregados de 2.^a José Jorge, António Lérias e Gregório de Jesus Pires.

A Empregado de 2.^a classe: O empregado de 3.^a classe Joaquim Pires Duque.

A Escriturária de 1.^a classe: A escriturária de 2.^a Maria Inácia Amélia Vinagre Craveiro da Cruz.

A Escriturárias de 2.^a classe: As escriturárias de 3.^a classe Maria de Lourdes Franco Ferreira, Ilda da Silva Carvalho e Aida de Jesus.

A Sub-Chefe do Pessoal Menor: O contínuo de 1.^a classe José dos Santos.

A Contínuo de 1.^a classe: O contínuo de 2.^a Miguel de Almeida.

Serviço do Contencioso

Promoções

EM JANEIRO DE 1948:

Sub-Chefe de Repartição: Manuel Vargas Pinto.

Via e Obras

Nomeações

EM AGOSTO DE 1946:

Assentador: Fernando Correia da Silva.

EM JULHO DE 1947:

Assentadores: Alberto Ferreira da Costa e Joaquim Camilo Pinheiro dos Santos.

EM SETEMBRO DE 1947:

Adido Técnico Ajudante: Jaime Augusto Esteves de Bastos.

EM JANEIRO DE 1948:

Engenheiro Ajudante: Pedro Sebastião de Moraes Sarmiento Campilho.

Assentadores: Norberto Romão, João Belo, António José Lagarto, Adelino da Silva Mateus, Adelino Rodrigues de Souza, Mário Salvador, Pompeu Monteiro de Moura, José Gaspar, José Martins, Fernando Cabrita Rita, Amadeu Rodrigues Aguiar, Manuel Maria Pinto Pimenta, António Rodrigues Sarámano e José António Bento.

Guardas: Maria Quitéria Lopes, Virginia Maria, Maria Foito Batista e Almerinda Custódio Simplicio.

Promoções

EM JANEIRO DE 1948:

Chefes de Distrito — Manuel Henriques, Joaquim Ferreira, Mário Marques, Marçiano Garcia, António Jacinto Guerreiro, José Garrido Martins, Manuel Joaquim de Sousa, Jacinto Sirgado, Joaquim Alexandre Martins, Manuel Cordeiro e Tomaz Bexiga Galinha.

Sub-chefes de Distrito — Mário dos Santos Aleluia, João Henriques, João Frade Cabrita, José Gomes Ventura, António Lopes, Manuel Gonçalves, Alexandre dos Santos, Manuel Baptista, Arlindo

Aleixo, António Maria Leonardo, Manuel Rodrigues Pinto, António Mendes Larangeiro, António Gaspar, José Oliveira Sousa, João Varela Rovisco, João da Cruz Nabeiro, José Ferraz, Joaquim Bocho, João Gonçalves, José António Pardal, José da Silva e Aires Ângelo Casimiro.

Condutores de Drêsinas — José Coelho, Diamantino Augusto Parra e Casimiro das Dôres.

Reformas

EM JANEIRO DE 1948:

António Mendonça, ajudante de Secção da 13.^a Secção (Évora).
Manuel do Nascimento Passeira, chefe de lanço da 10.^a Secção (Régua).
José Pereira, fiel de Armazém de 1.^a cl. do Serviço de Obras Metálicas.
João Rito, sub chefe do Distrito 114 (Alvega).
Manuel de Sousa Ruas, sub-chefe do Distrito 279 (Mourisca).
Alfredo dos Santos, assentador do distrito 78 (Esmoriz).
António Ferra, assentador do distrito 436 (Côa).
João Inácio, assentador do distrito 232 (S. Marcos).
Luiz Monteiro, assentador do distrito 208 (Vendas Novas).
João de Carvalho, assentador do distrito 414 (Molêdo do Minho).
Maria da Silva, guarda do distrito 414 (Molêdo do Minho).
Rosária Maria, guarda do distrito 5, 5.^a (Guia).

Material e Tracção

Nomeações

EM DEZEMBRO DE 1947:

Engenheiro Ajudante — Paulo Hormigo Vicente.

Marinheiros de 2.^a classe — Fernando Monteiro José, Casimiro José Pireza, António José da Rosa e Carlos António da Silva Vieira.

Reformas

EM NOVEMBRO DE 1947:

Júlio Caetano Verissimo, Contramestre Principal das Of. de Barreiro.
Manuel de Paiva J.^o, Fogueiro de 1.^a do Dep.^o de Gaia.
José das Neves, Chefe de Maquinistas do Serviço Central.
Luiz Nunes Pinto, Limpador do Dep.^o de Entroncamento.
Alfredo Simões, Visitador de máquinas de 3.^a do Dep.^o Figueira da Foz — Alfarelos.
Adriano de Almeida, Maquinista de 1.^a do Dep.^o de Sernada — Viseu.

EM DEZEMBRO DE 1947:

Graciano Marques de Jesus, Sub-Inspector da Via Fluvial.
José Matias Ferreira, Lampista da Revisão de Campolide.

Comercial

Promoções

EM JANEIRO DE 1948:

Chefe de Serviço: António Montez.
Sub-Chefe de Serviço: Aparício Nunes Frutuoso.
Comercialistas Adjuntos: Francisco Cândido dos Reis e Fernando José Catalão Filipe Dionísio.
Chefe de Repartição Principal: Alberto Gil Pinto.
Sub-Chefes de Repartição: Carlos Jerónimo dos Santos Soares, por distinção, Camilo Paixão Bastos e Júlio Carlos Freitas de Oliveira.
Inspector Principal: João Frederico Pires.
Inspectores de Contabilidade: Sinfrónio Simões Penalva, Alberto Matias, António Mauricio da Costa Junior e Raúl Jacinto.
Sub-Inspectores de Contabilidade: Mariano Menezes dos Santos Soares, João Lourenço Quita e José Alfredo Pereira Viana.

Verificadores de Contabilidade: Augusto Alves Dias Monteiro, António Rodrigues Coutinho, Aurliano Nunes e Francisco Gonçalves Bengala.

Chéfes de Secção: José da Costa Patriarca, por distinção. João Júlio de Pina Cortes, Manuel Guterres Gonçalves, António Rodrigues dos Santos, João Ervedoso de Matos, Rogério de Carvalho Pinto, José António Martins, José Mauricio da Costa Júnior, Adelino Lopes de Almeida, Frederico Silva, Mateus Gregório da Cruz e Artur Ferreira.

Empregados de 1.^a classe: José Madeira Marques Ribeiro, por distinção. Manuel Augusto Ribas de Freitas.

Empregados de 2.^a classe: Joaquim da Cunha Pereira, por distinção. Horácio Fernando Gonçalves, Manuel Afonso Soares Alves de Oliveira, Bernardo Miguel Pires Lavado, Rogério Augusto de Melo, Francisco Rocha Lopes e Jaime Bernardino Pereira.

Empregados de 3.^a classe: António Mendes Carniceiro e Carlos Alberto de Carvalho Queiroz.

Escriturários de 1.^a classe: Dinís Soares Machado e Américo Luserna Pais.

Escriturário de 2.^a classe: Francisco Nobre Borges de Carvalho Castelo Picão.

Escriturárias de 1.^a classe: Ema Cândida Franco, Alice da Conceição Teixeira Baptista Carvalho, Jesuina das Dores Henriques Velez, Carmen Penha Soleiro Domingues, Judite Rosa Gomes Franceri, Maria Eduarda Chaves Aguiar Siqueira Brito, Idalina Augusta de Matos Oliveira, Rosa Moreira Duro, Aida Mendonça Cruz e Albertina da Natividade Mendes Domingues.

Arquivista de 1.^a classe: Francisco Caetano de Barros.

Arquivista de 2.^a classe: António José Correia.

Fabricantes de bilhetes: Eduardo Sanabrio Teixeira e António Bernardino.

Encarregados de Contabilidade: Sesinando Osório da Fonseca, Josué Alberto Gonçalves Carrêlo, Alberto Adelino Filipe, José Ferreira Lopes, António Maria Rodrigues Cruz, António de Oliveira e José Augusto de Freitas.

Nomeações

EM JANEIRO DE 1948:

Servente: Pedro Pires Salvado e Joaquim Pires Mendes.

Reformas

EM JANEIRO DE 1948:

Daniel de Campos Amaral, Chefe de Serviço Adjunto do Serviço do Tráfego.

Alberto Mendes Diniz da Fonseca, Empregado Principal do Serviço de Estatística e Estudos.

Luís Alves da Silva Serra, Empregado Principal do Serviço da Fiscalização das Receitas.

António Ferreira de Jesus, Revisor de bilhetes principal da 1.^a Circunscrição.

Albino Carlos Lázaro, Revisor de bilhetes principal da 1.^a Circunscrição.

Gabriel Amaral Azevedo, Revisor de bilhetes de 1.^a classe de Pampilhosa.

Exploração

Nomeações

EM JANEIRO DE 1948:

Operários de 3.^a classe (Electricista): José dos Reis Folgosa e António Marques de Aquino.

Promoções

EM JANEIRO DE 1948:

Engenheiro Adjunto: Rui do Vale Abreu Ferreira.

Comercialista Adjunto: Francisco António Chaves Brilhante.

Chéfes de Repartição: José Manuel Sentinela, por distinção. Augusto Joaquim Alves.

Chefe de Escritório de 1.^a classe: António Picciochi Garcia.

Sub-Chéfes de Repartição: Virgílio dos Santos Martins, José Francisco Ferreira Júnior e Frederico António Teixeira de Oliveira.

Sub-Chéfes de Escritório: Urbano da Cruz Baptista Diniz, por distinção e José Joaquim da Silva Bravo, por distinção.

Chéfes de Secção: Carlos Marques da Silva, por distinção; Crisanto Arsénio Gonçalves dos Santos, por distinção; Alvaro Martins Baptista, por distinção; José Pinhão Moutinho de Melo, por distinção; Manuel Esteves Júnior, Filipe Mário Cardoso de Magalhães, Carlos Augusto Pinto, Júlio Augusto Rodrigues, Artur Carlos Figueiredo Pomar, Joaquim Braz, Luís Domingues Guille, Tomás Fernandes Antunes, Jaime Alves Teixeira, Júlio Duarte Ferreira Barroso, Joaquim José Deodato e José Joaquim Cabaça.

Inspectores Principais: José Leal Júnior, Alvaro Oliveira Barbosa, José Júlio Grandela de Carvalho e Raimundo Duarte Geral de Oliveira.

Inspector Técnico de 3.^a classe: Armando de Almeida Ginestal Machado.

Inspectores: Henrique Sanches de Miranda, José Júlio Gouveia, Bernardino Coutinho Oliveira Fonseca, Domingos Carlos da Silva, António Simões e Carlos de Azevedo.

Empregados de 1.^a classe: Manuel da Fonseca e Costa, por distinção; Mário da Silva Reis, por distinção; Mário Rodrigues Mateus, Humberto Henrique dos Santos, Leonel Conceiro Alvaro, Rui Joaquim Nogueira de Moraes e Raúl Lopes Ventura.

Empregados de 2.^a classe: Raúl Eugénio Mendes dos Reis, Lúcio José Marcelino, Carlos Gomes Coelho Picciochi, César Vieira Machado, Lourenço Trindade Piedade, Leonildo Gonçalves da Conceição, José Pires Rufino, Ilídio Pinto de Miranda, João Augusto Abreu, Mário Esteves Martins, Joaquim Fernandes Simões Cantante e Luís Augusto Ferreira da Veiga Leal Bouças.

Empregados de 3.^a classe: Manuel Magalhães, António Nunes Ferreira, Henrique da Rocha Parreira, José Marques, Mário Rodrigues Dias da Silva e José Rodrigues da Silva Coelho.

Desenhador de 1.^a classe: Henrique Walter Gomes Candeira, por distinção.

Desenhador de 3.^a classe: João Filipe.

Escriturária de 1.^a classe: Leonilda Jónatas Matoso.

Contramestres de 1.^a classe: António Alcobia e António Tomás Anjos.

Arquivista de 1.^a classe: Adelino Dionísio.

Continuo de 1.^a classe: Emílio Fernandes Lirio.

Electricistas de 1.^a classe: João de Almeida, Salviano Francisco Paiva, Francisco Sanches Lopes, Ernesto Maldonado Campos; João Jerónimo e Manuel Marques.

Electricistas de 2.^a classe: Joaquim Domingos Antunes e Armando Marques de Almeida.

Operários de 1.^a classe: Leopoldo Ferreira Saramago e Adelino Franquinho Baptista.

Operários de 2.^a classe: Eduardo Augusto da Costa Salvação, Joaquim Gomes Colaço, Francisco António Ascensão e José Eugénio Torrezão Veiga da Cunha.

Mudanças de categoria

EM JANEIRO DE 1948:

Para:

Inspector: O Chefe de Escritório de 1.^a classe, Augusto Afonso Soares.

Desenhador de 1.^a classe: O Chefe de Secção Mário de Jesus Fernandes Sequeira.

Reformas

EM JANEIRO DE 1948:

Julio Lourenço de Carvalho, Inspector Principal da 13.^a secção.

João Nogueira, Chefe de Repartição dos Serviços Gerais.

Serviços Regionais

(Exploração e Comercial)

Mudanças de categoria

EM DEZEMBRO DE 1947:

Para:

Agulheiro de 1.^a classe: O guarda-freios de 2.^a classe, José de Oliveira Moreira.

Guardas de estação: O guarda-freios de 2.^a classe, António da Costa Neiva, o capataz de 2.^a classe, Manuel Ferreira Duarte e o engatador, José da Cunha Coutinho.

Carregador de 1.^a classe: O guarda-freios de 2.^a classe, José Maria Gomes.

Carregadores: Os agulheiros de 3.^a classe, Albino Ferreira, Raúl Pereira e Maximino Maia, o engatador Luís Pinto e o servente Rafael Benedito Valente.

EM JANEIRO DE 1948:

Aspirantes: Os carregadores, Agostinho Borges de Araújo e Manuel Fonseca do Vale, e os assentadores Tiago José Baia dos Reis Geraldo, Francisco Caetano dos Santos e Manuel Pedro dos Santos.

Conferente: O guarda-freio de 2.^a, Joaquim Serrenho.

Guarda de estação: O carregador Augusto José.

Nomeações

EM JANEIRO DE 1948 :

Aspirantes: António Guedes Moreira, Francisco Mariano das Neves, Augusto Silva, João Barreiro Gaspar, António Marques Neto, Adelino Ventura, António Ventura Júnior, Manuel Dias Ferro, Bernardino dos Santos, José Lourenço, Salvador Moreira, Alberto Pacheco Moreira, José Paulo, Francisco da Silva Cordeiro, Carlos Burgeiro, António Machado Luís Forte, Francisco Bispo, António de Oliveira Ferreira, José Miranda das Neves, Manuel Gomes da Cruz, Américo Rodrigues Lagarto, Abílio Soares Cardoso, Joaquim Alfredo Martinho, José Gonçalves Venâncio, José Rosa dos Santos, João Jerónimo Martins, António Narciso, Nelson Augusto Teixeira da Fonseca, João da Graça, Francisco Marques Robalo, Henrique Diniz, David dos Santos, António Júlio Simão, José Rodrigues Branco, Joaquim Barata Sanches, José Freitas, Viriato Afonso Horta, Joaquim Garcia, João da Cruz, Antero Cristóvão, Alvério Correia Panão, Abel Dias dos Santos, Martinho Dias Roldão, André Maria Valente, Manuel Quita Felix Ribeiro, Arnaldo Gomes Pereira Rodrigues, Matias António de Alegria Vilela, José João Dias Mora, Manuel Baguinho Quita, João Ferreira Lopes, Agostinho de Matos Santana, Alfredo Freire, David da Silva Lopes, António Martins Narciso, João Pereira Manso Rendeiro, Vitor Manuel da Conceição Santos, Alfredo Morais Serra, Avelino dos Santos, Mauricio Ventura da Luz Arrais, Ildefonso Pedro Carvalho Soares Botas, Lucas Lourenço Alves, Bento Pimenta, Joaquim da Silva, José António Brito Faria, Joaquim Saldanha, Eduardo Duarte, Manuel Carlos Cardoso, Manuel Lopes dos Santos Inês, Manuel Paulo Fernandes, António Sarmento de Castro, Francisco Fernandes Ricardo, José da Encarnação Delgado, Boaventura dos Santos Silva, Manuel Matos Luís, Joaquim Nunes Nisa, Joaquim Lobato Falcão, João Mateus Gante, Joaquim Guedes da Silva, António da Silva, Fernando dos Santos, Bernardino Morgado, Fernando Pereira da Conceição, Mário Rosa Pimentel, António José de Matos Pereira, David Luís, Silvério Domingues Portela, Lino Ferreira Vaz, Joaquim da Silva Patrício, João dos Reis Ventura, José Pinto Ribeiro, Francisco da Silva Leitão, Humberto Vaz de Sousa, Manuel Martins Gonçalves Coelho, António das Neves, António Adriano Loureiro, António dos Santos Morgado, António Rama Veneza, José Augusto de Carvalho, Bernardino Santos, António Roque Melo, José Maria Lopes Marques, Amílcar Mendes Simões, Joaquim Domingos do Espírito Santo, João Pereira Pinhão, Francisco Pimentel Lopes, Jorge de Matos Heitor, Francisco Miranda, José Freire Barreto, Raúl Gaspar, José Pinto Miranda, António de Sousa Freire, José Farinha Mendes, Manuel da Silva Carvalho, José Salavessa Belo, José de Matos Gorgulho, Joaquim de Matos Carias, Manuel António Pires, José Homero de Sousa Monteiro, Firmino Duarte Ribeiro, Joaquim Ribeiro da Silva, António Esteves Baptista, João Luís Anacleto da Fonseca, Isidro Castro Valente, Artur Marques Sequeira, José Susano Alves, Manuel Marvão Candeias, Francisco António, Basílio Foles Santa, Fernando Nunes Cardoso, António Valente, José da Costa, José Gregório, António Marques Lobo, António Gonçalves dos Santos Boavida, Manuel Rodrigues Cruz, Maciel Nunes, António Pinto Zézere, Joaquim Manuel da Silva Peste, Virgílio Gomes, Manuel Pires Pombo, Mannel Maia Valente, Manuel Henriques Mocho, Manuel Gonçalves da Costa Amieira, Manuel Gomes da Mota, João de Matos Machado, João Marques Ivo, Jorge da Costa, José de Freitas, Artur Vieira, José Luís dos Anjos Leitão, José Santiago Domingues, Arménio Lopes Caldeira, João Dias, Filipe Pires Inácio, João Duarte, José Rosa Peixeiro, Manuel Freire de Oliveira, Albertino de Freitas, Joaquim de Sousa Vinagre, José Domingos Henriques, João Vieira Rodrigues, Armando Pais da Cunha, Francisco Pereira da Silva, Augusto de Matos Pita, David Pereira, José Estevão da Silva Rolão, José Pereira Reis, Brito da Silva Rosa, Agostinho Marques Grácio, Manuel Pereira Pinto, Joaquim dos Santos Roberto, Joaquim Cordeiro Valente, António Antunes Duque, Severino Alves Bento, Francisco da Costa Soares, António Ambrósio Pires, José Barradas Miranda, José dos Santos Albuquerque, Horácio Vieira Jorge, João Pires Cargaleiro, Francisco Dias Marques, João Agostinho, Manuel Lopes Paulo, Manuel José Évora, César Morgado Ferreira, Filipe José Moleirinho Casquinha, José Martins Salvado, José António Martins, Manuel Gonçalves Faisca, Adriano Gomes, Jorge da Costa, Joaquim Magalhães, Anibal Magalhães, Francisco Arnaldo Gaspar Gonçalves, Francisco Afonso Nogueira, José Henriques Pinheiro, Alfredo P. Rodrigues, Alfredo B. Fernandes, Armindo Mendes de Oliveira, Alfredo V. Lopes, Anibal da Costa Roxo, Adérito Rodrigues de Sousa, Jaime Ramos da Gama Bandeira, Álvaro Cruz Dias, José Ferreira Macieirinha, José Rodrigues Maia Nabais, Miguel Maria Moita Junior, Serafim Luiz Silva, Gonçalo Almeida Ferreira, Manuel Pinto da Silva, Joaquim Martins Leonardo, Artur Eduardo Ferreira, João Nunes Pereira, Esmeraldo Rodrigues Costa, Carlos Luiz Almeida e Sousa, Adelino José Pinto, Manuel Francisco de Sousa, Luiz Nestor Azevedo, Manuel de Jesus, Eduardo Gomes da Costa, João Deus Esteves, Acácio Anjos Vieira Carvalho, António Augusto Pedro, Augusto Guelho Ferro, José Joaquim Afonso Oliveira, Herminio Fernandes dos Santos, Joaquim Silva Rocha Gonçalves, Alberto Francisco Jesus Silva, Joaquim Pinheiro Magalhães, Júlio Dias Carvalho, Mário da Costa Ferreira, José Oliveira Guerra, Germano Matias de Sá, Manuel Vieira Figueiredo, Manuel Ramos da Silva, Nelso Vilela Pereira Bastos, Adelino Mendes, João da Silva Rodrigues, António Costa Almeida, Oscar Augusto Lopes Roseira, Vitorino Alves Magalhães, Acácio António Ferreira, Anibal Santos Lopes, Fernando Arsénio de Sousa Pinheiro, Abrão Manuel Abrantes Pereira, José de Figueiredo, Antero Assunção Casímiro, António Moreira Silva, Álvaro das Neves, António Pinto, Emilio Teixeira Magalhães, Alcino dos Santos Amaral, Herculano João Jerónimo, Valdemar Alves Fernandes, António Táveres da Silva, António Duarte Maia, Torcato Teixeira Coelho, Alberto Jorge Baptista, Manuel Pinto de Moura e João de Oliveira Cunha.

Guarda-freios de 2.^a classe: António Oliveira Correia, Arnaldo Baptista, José Gonçalves Abreu, António Ferreira Matinha, António Martins, André dos Santos, Joaquim Lopes Boavista, Joaquim Freire dos Santos, Rafael Antunes Pereira, José Ferreira da Costa, Miguel Marques Soeiro, João Maria Pinheiro Caraca, José da Conceição Santos, Alberto Lopes, António Camelo da Silva, Damião Martins Cordeiro, Luis Afonso dos Santos, José Vasques, José Silva Carvalho, Miguel Pinto, Gumersindo Rodrigues, José Tomaz, Raúl Belo Chasqueira, Casimiro Ferreira, Joaquim José Maria, António Augusto Almeida Fonseca, João Maria da Silva, Nicolau José, Lionel Ribeiro dos Santos, José Oliveira Cardoso, João Mateus Nora Rodrigues, António Serafim Moreira, Júlio Antunes Pereira, José Moreira, António Lopes Rolo, António Alves Freire, Joaquim Martins, José da Cruz Patarata, Alcino Dias Cunha, Américo Constantino Tunes, Benjamim Ferreira, Armando de Sousa, António Vieira de Sousa Pinto, António Eugénio Gorge, António Cordeiro, Bernardino Coelho Belezinho, Adriano Araújo Gomes, Manuel dos Santos Dias, Mário José Ferreira dos Santos, Ventura da Silva Tavares de Oliveira, António Pereira, Norberto Pinto Dias, José Teixeira Monteiro, Francisco da Silva Alegria Braz, Mário da Silva Garrido, Manuel Bolete Filipe, António Maria Pereira, António Dias Cabrita, António Alberto de Sousa Soares, António dos Santos, António Fernandes do Couto, Vitorino Teixeira Pereira, António Lopes Rêgo, Emídio Anselmo de Jesus, Augusto Alberto Relvas, José de Sousa, José de Sousa Belchior, José Ventura Ricardo, António Marques Pires, Joaquim Teixeira Mesquita, Joaquim Avelino Monteiro, Armando a Costa Pereira, Francisco Monteiro Mota e Luis Augusto Feliciano.

Revisores de bilhetes de 3.^a classe: Eduardo Inácio Godinho, Jaime Maia, Amos, Ismene de Oliveira, Vitorino dos Santos Simplicio, José Martins Castanheira, Francisco Mendes, Alfredo José Fonseca, Mário dos Santos Libório, Albino Martins de Oliveira, Manuel Miranda e António Fonseca.

Promoções

EM JANEIRO DE 1948:

Chefe principal: António Machado.

Chefes de 1.^a classe: Joaquim Júlio Ferreira, José Leopoldino dos Santos, José Manuel dos Santos, Manuel Duarte da Silva, Francelim do Nascimento Pereira e Luis Inácio Martins.

Chefes de 2.^a classe: Elísio Faustino Duarte, António José Brás, António Correia, Miguel Dinis Coelho, João Baptista Arraiano, Pedro da Silva Barrau, José de Almeida Júnior, João Jesus Pereira, Manuel Fernandes Garcia, José Rodrigues Parreirão, João Carvalho da Cruz, Floriano Augusto Correia, António Henriques de Sousa, Francisco Martins Guerreiro e Joaquim de Sousa.

Chefes de 3.^a classe: Luís da Fonseca Castelhamo, Manuel Lopes, José Maria Simões Pirra, Alvaro da Conceição Silva, Abel da Silva Ladeira, José de Oliveira, Henrique da Costa Fonseca, João Semião, Moisés Marques Farias, David Neves, Joaquim Marrafa Paulo, Custódio Pinto Moreira, Abílio Pinto de Menezes, José Ferreira de Sousa, Agostinho de Freitas, Ilídio Pinto, António Alberto da Silva, Manuel Ventura Mário Vicente Gorreia dos Santos, e Claudino José Pisco.

Factores de 1.^a classe: Amílcar José Guedes Alvim, Armelindo Galvão, Bernardino Rodrigues dos Santos, Amaro Dias Carmona, António Luís Andrade, João Porfírio Tristão, Francisco Ferreira de Melo, Anacleto Fernandes da Silva, Francisco da Conceição Malato, António Carlos Sanches, Manuel Fontinha, António Areias Torres, Arnaldo Artur da Cruz Franco, João Pereira Dias, António Pinto, Artur Rodrigues, José Fernandes Alves, Acácio Nascimento Ferreira, Joaquim Carvalho, Manuel Passos Alves de Oliveira, José Augusto Coelho Sanches Castro Vilas Boas, João Martins, António da Cruz Fazenda, Norberto Martins Guerreiro, José Estreia e Adão Vieira.

Factores de 2.^a classe: José Caseiro, Alvaro do Nascimento Calixto, António Maria Vaz, Francisco dos Santos, José Joaquim Reforço, José Pinto, Alvaro Pacheco da Cunha, Mário Cardoso Mendes Salgueiro, António Narciso, Manuel Maria Ferreira Calisto, Luis da Silva, Joaquim Rodrigues, Joaquim Ramos Alves, Hermínio dos Santos, Renato Brás da Cunha, Fernando Esteves Moreira, Vitorino António Januário, Joaquim dos Santos Cardoso, Júlio Fernandes de Araújo, José Mendonça dos Santos, Nuno Rodrigues Esteves, José Falcão Pereira Jacinto, Albertino Rodrigues da Fonseca, José Mendes Louro, Luís da Silva Rodrigues Fernandes, José Maria Fernandes, Manuel Martins de Oliveira e Silva, Atil Serras, José do Carmo Coelho, Carlos Magalhães Branco, Manuel Nunes, José das Neves, Bernardino Manuel de Oliveira, António Pimentel, Libânio Ferreira, Raúl Comprido Eusébio, Custódio Lopes, João Loio, António Duarte Santos, Manuel de Jesus Matias, José Baptista, José Ramos Monteiro, João Pinto de Lemos, Amândio Pereira de Matos, Carlos Alberto da Silva Vergamota, Joaquim Pires Cipriano, Domingos Martinho Pereira Pires, e António de Matos Machado Junior.

Factores de 3.^a classe: Adelino Gabriel Dias Coimbra, António de Almeida Pacheco, Alvaro Pessoa Machado, António de Matos Pentieiro, Manuel Candido Cardoso, Arménio Freitas Rodrigues, Alfredo Tenreiro Pichel, Aires Ribeiro, Elísio de Melo, Arsénio Alves Esteves, António Fernandes Campos, Antero Simões da Fonseca, Adelino da Silva Teixeira, Vítor Manuel Baía, José Joaquim dos Santos, Alfredo Pereira Cardoso, Joaquim Domingos Ferreira Matos, Manuel Perfetino Fernandes Paredes, Celestino de Melo

Semedo, António Nogueira Leitão, Mário Carvalho Palheiro, Fernando Carlos Freire Seabra, Joaquim Marques da Silva, Manuel Botelho Ferreira de Carvalho, Joaquim Duarte Gomes, Joaquim António Pereira Cardoso, Luís da Fonseca Soares, Fernando Dias Morais, António Figueiredo de Oliveira, José de Matos Cardoso, Rui Pereira Negrão, Manuel Joaquim Tavares dos Santos, Belmiro Fernandes Soares, Artur de Moura Mesquita da Silva, José da Silva Oliveira, Acácio Moreira Simão, Severino dos Santos Craveiro, Horácio de Campos Vasconcelos, Armando Almeida Barros, Adelino dos Santos Aguiar, António Vaz de Queiroz, Jorge Moreira Mesquita, António Pinto Magalhães, Celestino Oliveira Coelho, António de Jesus Carvalho, Manuel Amílcar Morais, Manuel Pedro Ribeiro, Hirondino dos Santos Isaías, Augusto Alexandre Gomes, Octávio Sérgio Pinto, José Simões Diniz Lopes Pires, Benjamim dos Santos Mineiro, José Gregório Felício e Manuel Duarte Gameiro.

Fiel de cais de 1.ª classe: Joaquim Fernandes Garcia.

Fieis de cais de 2.ª classe: João António Maia Caldeira, José Marques da Silva, Manuel de Oliveira, Vasco Pádua Carneiro, Eduardo Teixeira, Manuel Monteiro Oliveira Mendes, João do Nascimento Almeida e José Augusto Ferreira.

Bilheteira de 1.ª classe: Palmira dos Santos Pinto.

Bilheteadoras de 2.ª classe: Alda Olívia dos Santos e Leonor Sofia Silva Duarte.

Escriturárias de 1.ª classe: Vitória dos Santos Pereira, Maria Augusta da Silva, Alice Gomes da Silva, Ernestina dos Santos Pereira e Maria Alexandrina Dias Pratas.

Escriturárias de 2.ª Classe: Marieta Borges da Silva Vaz e Maria Aurora Martins Soares.

Revisores de bilhetes de 1.ª classe: José Fernandes dos Santos, Pedro Francisco e Joaquim Domingos,

Fiscal de pessoal de trens: Manuel Pinto Carvalho, João Belo e Manuel Leite.

Revisores de bilhetes de 2.ª classe: Manuel Dias, Manuel Henriques, Joaquim José Lázaro, Isidro Gomes Ferrão, Guilherme da Silva, José Joaquim Fernandes, Manuel de Jesus Dias, José Ramos Bernardo, Manuel Balão, Manuel Ferreira Chilão e Edmundo Mário Paiva.

Condutores de 1.ª classe: José de Almeida, Manuel Ribeiro da Silva, Manuel de Oliveira Paulo Júnior, José Simões, Júlio Pedro Pinheiro, Manuel Ferro, Albino Teixeira, Américo Castedo, Carlos Monteiro, José Coelho da Rocha, Amadeu Pinto Ribeiro, Júlio da Silva, Manuel de Seixas, Francisco Gonçalves, João Manuel Coelho, José António Terezo e Raimundo Nobre Costa.

Condutores de 2.ª classe: Ramiro Ferreira da Silva, José Luís Carias, Henrique Joaquim Cordeiro, Josué Vieira Amaro, Francisco Marques, Jaime Verão Caldeira, Angelo Mendes, Manuel Chorão Nunes, Joaquim Anacleto Abreu, Manuel Gonçalves Júnior, Luís Joaquim do Couto, Henrique da Fonseca Pereira, Álvaro Ferreira, Joaquim Monteiro, Amândio Ribeiro Pinto, Fernando José Soares, José Vieira, Leopoldo Emilio Grandela Teixeira, Manuel Fonseca, Augusto Cardoso dos Santos, Francisco António Zambujal, Artur Gomes, Henrique Martins Parreira e Manuel Francisco Charneira.

Guarda-freios de 1.ª classe: Abel Ferreira, Joaquim Ferreira Lopes, António Augusto Simões Bugalho, João Castanheira Roque, Américo Martins Magro, José Rodrigues Júnior, Aniceto dos Santos Taborda, Agostinho de Sousa Faria, José Rodrigues Raposo, José Esteves Carvalho, António Lopes, Sebastião Gonçalves, António Nunes Ribeiro, Manuel Cipriano Fragoso, Inácio Lopes Laranjeiro, João Freire, Joaquim Cardoso, Eduardo Ferreira, José Pinheiro de Magalhães, Ernesto José Vieira, Artur Rodrigues, Henrique Pereira de Sousa, Artur Machado, Luís Teixeira Pereira e Manuel Monteiro Ralha.

Reformas

EM JANEIRO DE 1948:

Gabriel António de Matos, chefe de 1.ª classe de Lisboa-Jardim.

Luiz António Dantes, chefe de 1.ª classe de Régua.

António Juzarte Euzébio, chefe de 1.ª classe de Caldas da Rainha.

Casimiro Dias dos Santos, chefe de 2.ª classe de S. Pedro do Sul.

António Cecílio, chefe de 2.ª classe de Lavradio.

José Augusto Lopes, factor de 1.ª classe de Ermidas Sado.

Abílio Soares de Almeida, fiel de cais principal, de Lisboa-P.

Manuel dos Santos Patrício, fiel de cais de 1.ª classe de Barreiro.

Luiz Simões, fiel de cais de 1.ª classe de Porto.

João Duarte de Abreu, fiel de cais de 1.ª classe de Campanhã.

António Vaz Ferreira, telegrafista principal de Lisboa-R.

José Francisco, guarda-freio de 1.ª classe de Sernada.

António Cardoso da Silva, capataz de 1.ª classe de Régua.

Manuel Pinto Dias, agulheiro de 2.ª classe de Monsão.

Manuel Teixeira Campos, agulheiro de 2.ª classe de Braga.

José Piçarra, agulheiro de 3.ª classe de Barreiro.

Francisco António, guarda de estação de Vendas Novas.

Manuel Pinto de Sousa, guarda de estação de Campanhã.

António Aires Gomes, guarda de estação de Gavião.
 Joaquim Manuel Baptista, guarda de estação de Pocinho.
 Joaquim Maria Amaral, guarda de estação de Pocinho.
 Crisógno Feiteira, porteiro de Lisboa-R.
 João Joaquim da Rocha, carregador de Braga.
 Augusto Ribeiro da Cunha, carregador de Penafiel.
 Pedro de Freitas, carregador de Quintans.
 Francisco Reis Medina, carregador de Coimbra.
 João Carreira, carregador de Paialvo.
 António Baptista Sanches, carregador de Coimbra.
 José Maria dos Santos, carregador de Lamarosa.
 Sadi Carnot da Fonseca, carregador de Lisboa-P.

Falecimentos



Joaquim Remigio, servente do Serviço de Estudos e Aprovisionamentos da Divisão de Exploração.

Admitido como carregador auxiliar em 1-6-921, foi nomeado servente em 21-8-927. Faleceu em Dezembro de 1947.

Martinho da Costa, guarda de P. N. em Braço de Prata, dos Serviços Regionais das Divisões de Exploração e Comercial. Nomeado assentador em 21-12-910, passou a carregador em 1-1-917 e a guarda de P. N. em 21-5-925. Faleceu em Dezembro de 1947.



José da Costa, carregador no Barreiro, dos Serviços Regionais das Divisões de Exploração e Comercial.

Admitido como carregador eventual em 1-6-921, foi nomeado guarda de estação em 21-8-921 e passado a carregador em 23-9-927. Faleceu em Dezembro de 1947.

José Joaquim João, carregador em Lisboa-R. dos Serviços Regionais das Divisões de Exploração e Comercial.

Admitido como carregador suplementar em 19-7-924, foi nomeado servente em 21-6-926, tendo passado a carregador em 21-3-927. Faleceu em Dezembro de 1947.



Mário Veloso da Luz, chefe de Brigada da 1.^a da Secção Eléctrica de Lisboa-R.

Admitido ao serviço em 4-9-922 como electricista, foi promovido a chefe de Brigada em 27-9-937 e a chefe de Brigada de 1.^a classe em 1-1-943. Faleceu em Novembro de 1947.

António Pinto da Silveira Magalhães, ensebador da Revisão do Minho, em Contumil.

Admitido ao serviço em 5-9-917 como limpador, passou a revisor ajudante em 11-5-927, a ensebador de 2.^a em 1-6-928 e a ensebador de 1.^a em 1-12-945. Faleceu em Novembro de 1947.



António Pereira de Sousa, capataz de Manutenção de 2.^a classe da Revisão do Minho, no Porto.

Admitido ao serviço da Companhia como limpador em 28-2-918, passou a servente em 13-4-922 e a capataz de 2.^a em 1-4-944. Faleceu em Novembro de 1947.

Manuel António Rodrigues, fogueiro de 1.^a classe do Depósito de Máquinas de Casa Branca. Admitido ao serviço em 12-4-929 como assentador, passou a limpador em 31-7-936. Foi nomeado fogueiro de 2.^a em 1-7-938 e promovido a fogueiro de 1.^a em 1-1-945. Faleceu em Dezembro de 1947.





Jacinto Marques Ferreira, maquinista de 2.^a classe do Depósito de Máquinas da Figueira da Foz.

Admitido ao serviço como ajudante de distribuidor em 6-6-921 e nomeado distribuidor de 2.^a em 1-1-924, passou a fogueiro de 2.^a em 1-1-926 e a maquinista de 2.^a em 1-1-941. Faleceu em Dezembro de 1947.

Augusto Rodrigues, assentador do distrito n.º 419, em Valongo.

Admitido como auxiliar de via em 21-7-937 e nomeado para o quadro como assentador, em 1-1-945. Faleceu em Dezembro de 1947.



João Agostinho, sub-chefe de distrito n.º 16, em Mato Miranda.

Admitido como auxiliar de via em 15-1-928, entrou para o quadro, como assentador, em 1-4-930, tendo sido promovido a sub-chefe de distrito em 21-6-942. Faleceu em Janeiro de 1948.

Carlos Ferreira Lobato, chefe de Repartição do Serviço de Fiscalização das Receitas.

Admitido como escrevente auxiliar em 25-1-911, entrou para o quadro em 21-3-912. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de Repartição em 1-1-946. Faleceu em Janeiro de 1948.



Carlos dos Santos Paiva, chefe de 3.^a classe em Canas.

Admitido como praticante em 14-3-910, foi promovido a factor em 1-11-911 e finalmente a chefe de 3.^a em 13-9-929. Faleceu em Janeiro de 1948.

Mária de Almeida, porteiro na estação de Setúbal.

Admitido como carregador eventual em 1-5-924, foi nomeado efectivo em 1-7-927 e porteiro em 1-2-945. Faleceu em Janeiro de 1948.



Um exemplo

VAMOS dar um exemplo de quanto pode a vontade. No número de Janeiro, lançámos um apêlo aos nossos leitores, no qual dizíamos as seguintes palavras: — «Leitor: — O melhor serviço que podes prestar ao «Boletim da C. P.», é angariar novos assinantes. Serás assim o nosso melhor colaborador».

A revista saiu, e, quando os primeiros exemplares chegaram às mãos dos assinantes, começamos a receber pedidos de assinatura. De todos os pontos da linha chegaram adesões, alvitres, sugestões, — a melhor prova de que o nosso apêlo tinha sido compreendido.

O pessoal das linhas encorporadas veio em massa; aqueles que, por motivos futeis deixaram de ser assinantes enviaram-nos os seus pedidos, e até o pessoal da linha do Estoril, movido por um sentimento de camaradagem admirável, nos manifestou o desejo de assinar o «Boletim da C. P.».

Os pedidos não vinham isolados, pois

quase sempre traziam palavras animadoras. De começo, vinham por unidades, mas com vontade e entusiasmo, passaram a chegar às dezenas, sendo raro o dia em que não atingiam a casa das centenas.

A «bola de neve» foi-se formando, foi crescendo e só assim se compreende como os pedidos de assinaturas já recebidos se contam por alguns milhares.

Este facto constitue, sem dúvida, um exemplo, um exemplo de quanto vale a vontade, parecendo que todos os ferroviários estão empenhados no mesmo desejo de melhorar a publicação e de contribuir para que ela chegue às mãos de todos os que servem a C. P.

É o que esperamos suceda dentro de poucas semanas, não descansando enquanto a tiragem da nossa publicação não alcance 30.000 exemplares, o mesmo que dizer que chegará a todos os lares da família ferroviária.

AUREUS VIERGINES ZINAL



500\$00

550\$00

Viergines

Zinal
FAB. SUISSE

390\$00

três marcas de confiança

Sumário



O Sr. Ministro das Comunicações na estação de Évora.

O serviço de automotoras entre Casa Branca e Vila Viçosa.

Curiosidades: Vidros de segurança.

O Sr. Ministro das Comunicações visitou a ponte de Santana.

O pessoal das estações e a Companhia Europeia de Seguros.

A Ponte Maria Pia.

Lá por fora...

Trindades.

Talvez não saiba.

Bom humor.

O banquete oferecido pelo Sr. Fausto de Figueiredo.

Pessoal.

Um exemplo.

CAPA: O Sr. Ministro das Comunicações, acompanhado do Sr. Administrador, General Raúl Esteves; Director Geral da C. P., Eng.º Espregueira Mendes; e Eng.º Dias Trigo da D. G. C. F., durante a visita à Ponte de Santana.