

BOLETIM DA CP

BOLETIM DA C.P.

N.º 252

JUNHO — 1950

ANO 22.º

LEITOR: O melhor serviço que podemos 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

ADMINISTRAÇÃO

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

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

PEREGRINAÇÃO NACIONAL A ROMA



Em comboio especial, seguiu para Roma no dia 10 de Maio, a Peregrinação Nacional do Ano Santo, presidida por Sua Eminência o cardeal Patriarca de Lisboa. A saída do comboio, da estação do Rossio, constituiu um verdadeiro acontecimento. A eminente figura da Igreja foi cumprimentada, em nome da C. P., pelo Administrador Prof. Doutor Fezas Vital e pelo Director Geral Eng.º Espregueira Mendes.



O Vice-Presidente do Conselho de Administração, Eng.^o Pinto Osório, acompanhado do Administrador Eng.^o Mário Costa, Secretário Geral Eng.^o Branco Cabral, Director Geral Eng.^o Espregueira Mendes e Subdirector Eng.^o Campos Henriques, no Pavilhão da Feira das Indústrias Portuguesas

A REPRESENTAÇÃO DA C. P. NA FEIRA DAS INDÚSTRIAS PORTUGUESAS

COM a presença do venerando Chefe de Estado, Senhor Marechal Carmona, foi inaugurado, no dia 3 do corrente, o 2.º ciclo da Feira das Indústrias Portuguesas, em Belém. Ao acto, que decorreu com grande solenidade assistiram os Srs. Ministro da Economia e Subsecretários de Estado do Comércio e Indústria e das Obras Públicas.

A nova fase da feira, cuja iniciativa se deve à Associação Industrial Portuguesa, vem completar a obra iniciada no ano passado, constituindo uma forte afirmação da vitalidade do nosso País, no campo industrial.

A exposição inaugurada, caracteriza-se, especialmente, pela representação das indústrias tradicionais como têxteis, produtos alimentares, loiças, vidros, ourivesaria, artes gráficas, brinquedos, artigos de desporto, etc., etc..

Entendeu a Administração da C. P. dever representar-se no importante certame, tendo o pavilhão dos caminhos de ferro sido visitado pelo Senhor Presidente da República, onde foi recebido pelo Vice-presidente do Conselho de Administração, Eng.^o Pinto Osório; Administrador, Eng.^o Mário Costa; Secretário Geral, Eng.^o Branco Cabral; Eng.^o Espregueira Mendes, Director Geral, e Eng.^o Campos Henriques, Subdirector.

Inaugurado oficialmente o segundo ciclo da Feira das Indústrias Portuguesas, foi esta aberta ao público, que visitou o pavilhão dos caminhos de ferro, admirando especialmente a pequena locomotiva executada há anos nas oficinas do Barreiro, a qual foi cedida pelo Director do Instituto Superior Técnico, a quem foi oferecida em 1940 pela nossa Administração. Os visitantes ti-

veram ocasião de apreciar a miniatura duma das carruagens suíças que circulam nos tranvias de Lisboa e Porto, executada com a maior perfeição pela Casa Schindler, de Pratteln.

A legenda «A C. P. ao Serviço da Indústria» colocada na fachada do pavilhão, mostra claramente a função dos caminhos de ferro na vida económica do país e afirma a sua colaboração no campo industrial.

Numa fotomontagem artística, vêm-se algumas das mais modernas unidades adquiridas pela Companhia, como tractores, automotoras, carruagens e locomotivas Diesel-Eléctricas, e em legendas sugestivas mostra-se o valor da empresa que servimos.

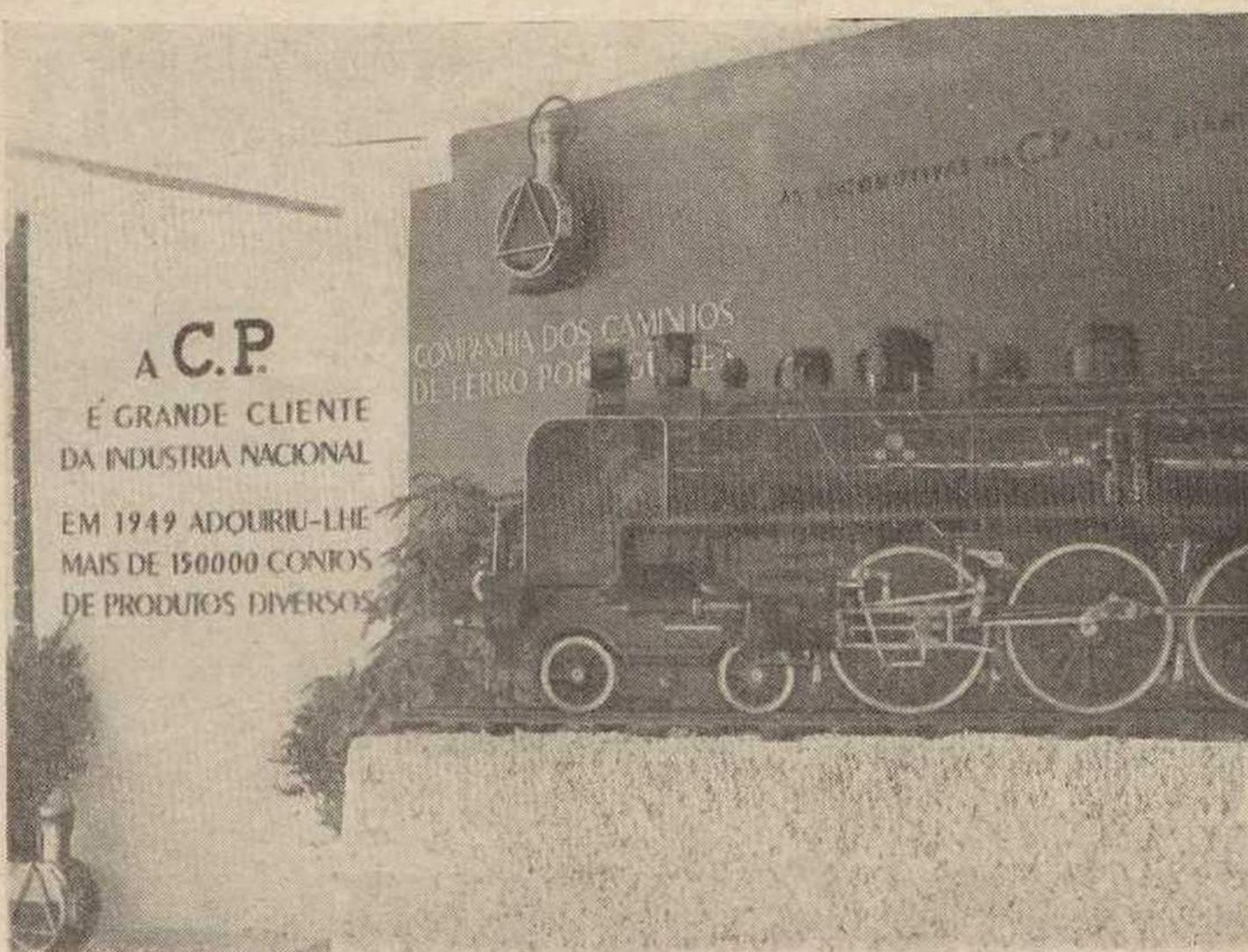
A C.P.
É GRANDE CLIENTE
DA INDÚSTRIA NACIONAL
EM 1949 ADQUIRIU-LHE
MAIS DE 150000 CONTOES
DE PRODUTOS DIVERSOS



Um aspecto da representação da C. P. na Feira das Indústrias Portuguesas

Dois funcionários elucidam o público, fornecendo-lhe impressos de propaganda, nos quais se anunciam algumas das tarifas publicadas recentemente, com apreciáveis reduções para grupos, famílias numerosas, estudantes, aprendizes, etc., assim como para o transporte de mercadorias.

As fotografias que ilustram estas páginas, mostram aos nossos leitores a representação dos caminhos de ferro no segundo ciclo da Feira das Indústrias Portuguesas, devendo dizer-se que a representação de Belém significa a nossa Companhia, pois constitue eloquente afirmação das nossas possibilidades ao serviço da Indústria Nacional.



Na Exposição de Belém figura a locomotiva executada nas oficinas do Barreiro

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

Como noticiaram os jornais de grande circulação, partiu no dia 29 de Maio, para a Suíça, a excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.», na qual tomaram parte quarenta pessoas. A excursão que de Lisboa a Hendaia e vice-versa, se realizou no «Sud-Express», regressou à capital no domingo, 11 de Junho.

Todos os viajantes se mostraram encantados com a Suíça, pois tiveram ocasião de visitar as principais cidades e os mais apreciados lugares de turismo daquele país.

A impossibilidade de fazermos, no presente número, a descrição da magnífica excursão que, pode afirmar-se, constituiu um grande êxito, leva-nos a dar esta simples notícia, com a promessa de que o próximo número do «Boletim da C. P.» será dedicado à Suíça e aos seus ferroviários.

Por agora, diremos apenas que o programa estabelecido foi integralmente cumprido, tendo sido consideravelmente enriquecido em algumas das cidades visitadas.

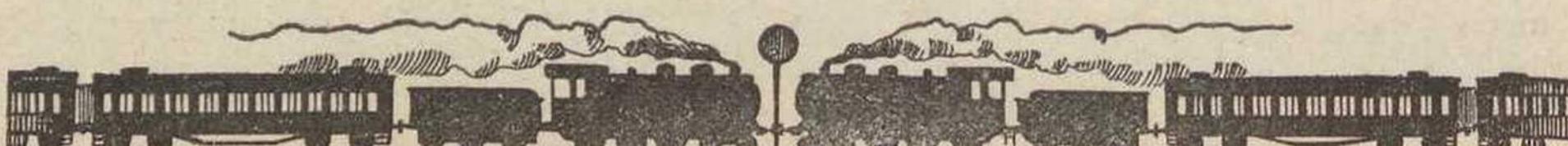
A recepção pelo Presidente da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Federais, Mr. Cezare Lucchini; a recepção na Legação de Portugal em Berne pelo Ministro António Ferro e o almoço oferecido em Zurich pelo Director do Centro Nacional Suíço de Turismo, Mr. Bittel, constituiram manifestações de apreço pelo nosso país e pelos ferroviários portugueses.

— Sabemos que os excursionistas regressa-

ram maravilhados com o magnífico passeio, durante o qual recolheram ensinamentos de grande utilidade para a sua profissão. De Berne, recebeu o Director do «Boletim da C. P.», Eng.º Espregueira Mendes um expressivo telegrama de saudação, no qual os excursionistas transmitiam a sua satisfação pela forma como estava decorrendo a viagem e elogiam a iniciativa da nossa revista que, pode dizer-se, constituiu um autêntico sucesso.

A partida dos excursionistas da estação do Rossio, compareceram, além de muitos ferroviários de várias categorias, o Eng.º Branco Cabral, Secretário Geral da C. P., e Mr. Armand Bourgnon, Director do Centro Nacional Suíço do Turismo em Lisboa, a quem o «Boletim da C. P.» fica devendo uma colaboração preciosa.

Quando os excursionistas chegaram à capital, foram saudados por numerosos ferroviários, entre os quais se contavam o Director Geral da C. P., Eng.º Espregueira Mendes, Subdirector Eng.º Campos Henriques, Eng.º Mário Fonseca, Chefe da Divisão de Abastecimentos, Eng.º Francisco Antunes, Sub-Chefe da Divisão dos Abastecimentos Eng.º Almeida Henriques, e António Montês, editor do «Boletim da C. P.», os quais cumprimentaram os viajantes e se mostraram profundamente sensibilizados com a recepção dos ferroviários suíços e com a excelente viagem realizada.





EXCURSÃO DE FERROVIÁRIOS Á BARRAGEM DE CASTELO DE BODE

O Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal promoveu uma excursão à barragem de Castelo de Bode, notável realização que constitui motivo de orgulho para Portugal.

Para o transporte de excursionistas, que, em número de trezentos, se deslocaram do Barreiro a Santa Cita, a Direcção Geral autorizou que fossem atrelados quatro carruagens suíças ao rápido 51, tendo-se feito a excursão com a maior comodidade.

À saída do Rossio estiveram presentes o Director Geral da C. P. Eng. Espregueira Mendes e os Eng.^{os} Adriano Baptista, Manuel Bruscky, Alfredo Garcia, Duarte Silva, Joice Diniz e Feio Tereñas, da Direcção General de Caminhos de Ferro, tendo representado o «Boletim da C. P.» o Inspector Principal Leite Pinto, do Serviço de Turismo e Publicidade.

A passagem por Santarém, os excursionistas receberam cumprimentos do Dr. Carlos Fagulha, Delegado do Instituto Nacional do Trabalho naquela cidade.

Uma vez em Santa Cita, os excursionis-

tas foram transportados em auto-carros da firma João Clara (Irmãos), sendo aguardados na Barragem de Castelo de Bode por pessoal superior da Hidro-Eléctrica do Alto-Alentejo, cuja Administração tinha autorizado a visita. Os funcionários da Barragem mostraram a notável obra de engenharia, descrevendo pormenorizadamente, a importantíssima realização do Estado Novo, que deixou maravilhados os excursionistas.

Terminada a visita, os excursionistas dirigiram-se a Tomar, onde tomaram o comboio que os trouxe a Lisboa, confessando-se todos encantados com o magnífico passeio, que deixou as mais agradáveis impressões.

Os ferroviários do Barreiro, gente de trabalho que conhece a ordem e a disciplina, tiveram ocasião de apreciar a actividade desenvolvida em Castelo do Bode, mostrando-se reconhecidíssimos pelas facilidades que a nossa Direcção Geral concedeu ao Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal, o que muito contribuiu para tornar conhecida uma obra notável, que nenhum português deve ignorar.

LÁ POR FORA . . .

Conforme convenção internacional, mudaram, em 14 de Maio, os horários de todas as rôdes europeias, tendo melhorado consideravelmente as ligações internacionais.

* * *

Em França, foi comemorado recentemente o centenário do formigão armado, ou seja o nascimento de uma técnica nova destinada a revolucionar a arquitectura.

O acontecimento teve lugar no Museu das Obras Públicas, em Paris, edifício construído antes da guerra e que é, indiscutivelmente, a obra mãe da arquitectura em formigão armado.

* * *

Em Badajoz realizou-se uma importante reunião, na qual foi deliberado apresentar ao Ministro das Obras Públicas de Espanha o pedido de continuação de trabalhos de construção da linha férrea de Zafra a Portugal.

* * *

Nos Estados Unidos, trabalha-se no sentido de coordenar todos os transportes, não só terrestres, mas aéreos e marítimos.

* * *

Para fazer face à crise dos caminhos de ferro, Mr. Budd, Presidente da Chicago Transit Authority, sugeriu várias formas de auxílio dos transportes ferroviários, para que estes possam exercer a sua actividade eficazmente, acrescentando que os caminhos de ferro deveriam ter um tratamento igual ao das outras formas de transporte.

* * *

Mr. Barnes, Ministro dos Transportes da Inglaterra apresentou uma exposição à Câmara dos Comuns, na qual se lê o seguinte:

— «A memória que vamos apresentar, refere-se às finanças ferroviárias. O problema financeiro dos caminhos de ferro

não é um caso especial do nosso país, pois é um problema mundial. Não existe nenhuma rede ferroviária do mundo que tenha benefícios.

* * *

Foi posta ao serviço, no percurso Paris-Calais, um novo tipo de automotora, que alcança a velocidade de 150 quilómetros à hora, rebocando 1.600 toneladas.

* * *

Com o fim de conseguir economias, o «Canadian National Railway reduziu em 25%, o serviço de comboios de passageiros com tracção a vapor. A medida tomada produziu bons resultados.

* * *

O «Talgo», comboio articulado que causou sucesso em Portugal, vai ser posto ao serviço em Espanha, devendo realizar, com regularidade, o percurso Madrid-Irun.

* * *

O Conselho de Ministros italiano autorizou um empréstimo de 25.000 milhões de aos caminhos de ferro, com o fim de puderem completar o plano de electrificação estabelecido.

* * *

A Central do Brasil, comemorando o aniversário da sua fundação, inaugurou no dia 29 de Março, entregando-as à utilização pública, as novas carruagens que adquiriu nos Estados Unidos e são dotadas dos mais aperfeiçoados sistemas de refrigeração, iluminação e acomodação em leitos e poltronas existentes nos caminhos de ferro da América e da Europa.

As carruagens de 1.ª classe possuem poltronas individuais, giratórias e reclináveis e os salões, além das 44 poltronas, possuem 4 mesas fixas.

VOLTÀ DO MERCADO



A VOLTA DO MERCADO

Por SILVA PORTO

ANTÓNIO Carvalho da Silva Porto, o portuense saudoso dos campos de milho, dos vinhedos entrançados nas árvores, das neblinas translúcidas e das lindas raparigas, foi artista de rara sensibilidade que, sem favor, pode ser considerado o iniciador e o primeiro Mestre da paisagem em Portugal.

Tem o culto da paisagem e pinta-a com tal perfeição que, uma vez em Lisboa, cria admiradores e, entre estes, os pintores da época — grupo de artistas independentes que, em volta da mesa pacata duma cervejaria da Rua do Príncipe, discutia os mais variados problemas da arte.

Pode afirmar-se sem paixão que, sem a personalidade forte de Silva Porto, o celebrado «Grupo do Leão» não teria sido o que foi. Com a sua técnica inconfundível, os seus assuntos predilectos e o seu culto devotado pela luz, Silva Porto foi o inspirador, o orientador, o Mestre daqueles pintores que depois foram Mestres — geração admirável que ficará para sempre na memória como exemplo de tenacidade e amor à terra, soberanamente vincados nos seus trabalhos portuguesíssimos.

Uma vez que falamos no «Grupo do Leão», ocorre-nos citar o nome dos pintores que compunham a famosa pléiade de artistas.

Em volta de Mestre Silva Porto, quando este regressou de Paris, juntaram-se José Malhôa, Columbano, João Vaz, António Ramalho, Moura Girão, Rafael Bordalo, Henrique Pinto, Rodrigues Vieira, Ribeiro Cristino e Cipriano Martins, que todos os dias ouviam o Mestre sobre os mais variados problemas de arte.

Um dia, o proprietário da «Cervejaria Leão» quis encerrar o estabelecimento e logo os artistas correram a pedir-lhe para desistir da ideia, oferecendo-se para pinta-

rem gratuitamente as paredes do cenáculo, onde não tardou a juntar-se a fina flôr da época.

Dentro de semanas, a «Cervejaria do Leão» era um autêntico museu de arte, no qual se destacava o celebrado quadro de Columbano que ficou conhecido por «Grupo do Leão», esplêndida composição onde figuravam todos os artistas que compunham o grupo.

Iniciaram-se depois as primeiras exposições do «Grupo do Leão», e foi assim — e devido especialmente a Silva Porto —, que a arte portuguesa ressuscitou, nos fins do século dezanove.

Mas, voltemos a Silva Porto.

Nascido no Porto a 11 de Novembro de 1850, matricula-se na Academia de Belas Artes, daquela cidade, onde concluiu, com distinção, os cursos de pintura, escultura e arquitectura.

Pensionista do Estado em Paris e Roma, realiza uma viagem de estudo pela Europa e, a convite dum amigo, aceita o lugar de professor de pintura da Academia de Belas Artes de Lisboa.

A maioria dos seus trabalhos, entre os quais se destacam «À volta do mercado», «Os Campinos», «Salmeja» e «Conduzindo o rebanho», representa paisagens nortenhas, campos verdes do Minho, onde os prados, as árvores, os gados, o bucolismo da vida rural o encantaram profundamente.

Silva Porto viveu para a Arte. Morreu novo, com quarenta e dois anos apenas, e no delírio dos últimos momentos, olhando os cortinados do quarto, murmurou:

— «Vejo ali uma figura e além uma paisagem; com que vontade os desenharia!»

Assim nos deixou o amante da paisagem, o cultivador da côr, o apaixonado da luz que em vida se chamou António Carvalho da Silva Porto.

A. M.

AS REDUÇÕES TARIFÁRIAS COMO SOLUÇÃO PARA A CAPTAÇÃO DO TRÁFEGO

Por ÉLIO AUGUSTO COUJOL CARDOSO
Comercialista da Divisão Comercial

APÓS a última guerra, um facto veio contribuir para a extraordinária quebra de receita do tráfego ferroviário: a concorrência da camionagem.

Com efeito, sanadas as restrições que até então delimitavam a actividade camionista, esta incrementou-se consideravelmente lançando-se deliberadamente em busca das mais proveitosas fontes de lucro, primeiramente no sector de passageiros, mais tarde pelas vantagens proporcionadas, no de mercadorias, numa concorrência desregrada entre si e com o caminho de ferro.

Além da sobreposição de meios de transporte, verificava-se — e este era o aspecto mais grave da questão que, infelizmente, ainda se mantém — enérgica disputa no transporte de cargas por estrada, efectuado, na maior parte das vezes, por preços inferiores ao do custo real do serviço, de que tem resultado o aviltamento dos preços e o desequilíbrio da economia de transportes.

Os prejuízos advindos estenderam-se largamente não só ao caminho de ferro, como aos próprios camionistas. É certo que o Estado tem adoptado medidas tendentes a evitar ou a atenuar pelo menos este aspecto, mas perante as dificuldades que surgem, não lhe tem sido possível garantir uma protecção eficaz contra essa concorrência, sobretudo da camionagem particular que efectua transportes ilegais.

Longe de ser um problema meramente transitório, a concorrência tem agravado dia a dia a situação dos caminhos de ferro, podendo afirmar-se que constitui um dos aspectos de mais acuidade na actual crise ferroviária. Em relação ao sector de mercadorias onde os seus efeitos são mais acentuados, nota-se o desvio quase total para a camionagem do tráfego rico, isto é, do susceptível de suportar tarifação mais elevada, ficando o caminho de ferro obrigado a transportar, quase que unicamente, o de reduzido valor. Ora este aspecto é particularmente melindroso por as características próprias da actual tarifação de mercadorias se basearem numa repartição uniforme de encargos entre mercadorias de alto e baixo valor específico, para o que se sobrecarregam os preços de transporte das considera-

das «mercadorias ricas», para consentir vantagens no preço de transporte das outras. Estabelece-se, deste modo, uma espécie de compensação que salvaguarda de certa maneira os interesses do caminho de ferro, e do próprio Públco permitindo a efectivação de transportes, a preços bastante baixos: é por isso que para o mesmo percurso de 100 Km., a batata, por exemplo, paga 25\$00 por tonelada e a louça de porcelana 86\$00.

Para atenuar em parte a situação provocada por esta concorrência, tem-se permitido reduções diversas nos preços das mercadorias mais insistentemente procuradas pela camionagem, uma vez atingida determinada tonelagem. Pretende-se desta forma prender ao caminho de ferro tráfego que começava a abandoná-lo ou até a recuperar tráfego perdido. Mas mesmo assim e apesar dos melhoramentos introduzidos nos serviços oferecidos, o tráfego tem indiscutivelmente diminuído por formo considerável. Assim o atestam os seguintes dados estatísticos: o número de toneladas transportadas baixou de 1946 para 1947, de 368 mil toneladas e de 1947 para 1948 de 490 mil: a carga média por combóio passou de 53,7 toneladas em 1946, para 48,4 em 1947 e 47,7 em 1948. Em 1949, ainda mais se acentuaram estas decisões. É que todas as reduções concedidas têm sido sucessivamente acompanhadas de maiores reduções por parte da camionagem.

Alguns argumentam que as reduções tarifárias conduzem sempre a um aumento de receita, pela afluência de tráfego que originam. Ora raramente tal sucede, sobretudo nos tempos actuais. Assim, pelo quadro junto, verifica-se que para uma redução de, por exemplo, 20, 25 ou 50 %, será necessário um aumento de tráfego de 25, 33 1/3 e 100 %, respectivamente, para que as receitas se mantenham ao nível anterior à redução.

Tal aumento, a dar-se — bastante problemático no momento que vivemos, já pela reduzida actividade dos negócios, já pela quase nula elasticidade do nosso meio em matéria transportável — será traduzido, em última análise, pela obrigação de transportar mais, pelo mesmo preço. Assim, por exemplo, tendo em consideração que no ano

Relação entre as diferentes reduções concedidas e o aumento de tráfego necessário, para as receitas se manterem ao nível anterior à redução

— EM PERCENTAGENS —

Reduções	Aumento de tráfego								
1	1,010	11	12,359	21	26,582	31	44,927	41	69,491
2	2,040	12	13,636	22	28,205	32	47,058	42	72,413
3	3,092	13	14,942	23	29,870	33	49,253	43	75,438
4	4,166	14	16,279	24	31,578	34	51,515	44	78,571
5	5,263	15	17,647	25	33,333	35	53,846	45	81,818
6	6,382	16	19,047	26	35,135	36	56,250	46	85,185
7	7,526	17	20,481	27	36,986	37	58,730	47	88,679
8	8,695	18	21,951	28	38,888	38	61,290	48	92,307
9	9,890	19	23,456	29	40,845	39	63,934	49	96,078
10	11,111	20	25,000	30	42,857	40	66,666	50	100,000

de 1948, o tráfego de adubos na rede geral foi de 287.594 toneladas, a concessão de um bónus de 15% implicaria a necessidade de transportar mais 50.752 toneladas, além do volume indicado, para se atingir a receita que se obteria sem a redução aplicada ou seja o equivalente a mais 5.076 vagões, aproximadamente. Acresça-se a despesa que o transporte de tão elevado número de vagões representa.

Por outro lado, estando os preços tarifários do caminho de ferro, ajustados a um nível que se reputa, em muitos casos, bastante recuado no tempo, qualquer redução dada — e têm-se concedido tantas — mais agrava a situação.

Também no que se refere ao consumidor das mercadorias transportadas, raramente este beneficia da baixa concedida. Na verdade, nota-se que, apesar do bónus apurado, dada a pequena parte da quota de redução que cabe no preço unitário da mercadoria, o intermediário continua quase sempre a vender pelo mesmo preço, usufruindo assim o benefício indevidamente, em detrimento dos interesses do consumidor e da própria empresa ferroviária.

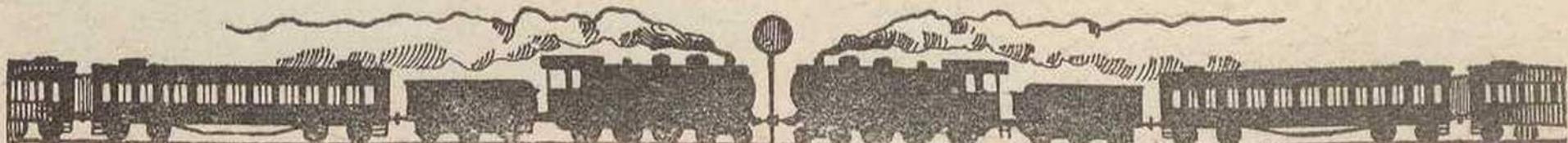
Nem sempre pois as reduções aplicadas alcançam o objectivo em mira, visto o tráfego não afluir, apesar da baixa operada, na medida que seria presumível esperar, para atingir ou ultrapassar determinado limite mínimo, abaixo do qual qualquer ex-

ploração é sempre deficitária. De resto, está sobejamente demonstrado que o caminho de ferro só pode servir económica mente, quando trabalha em pleno.

Reconhecendo os efeitos não compensados que as reduções tarifárias implicam, teimosamente se tem defendido uma política de manutenção de preços. E para a captação de tráfego, têm sido tomadas medidas diversas com base na concessão de facilidades de outra ordem que não sejam reduções tarifárias — aquisição de material novo, aceleramento dos transportes, estabelecimento de horários convenientes, etc. — que beneficiando os serviços oferecidos, têm contribuído em parte para melhorar a situação focada.

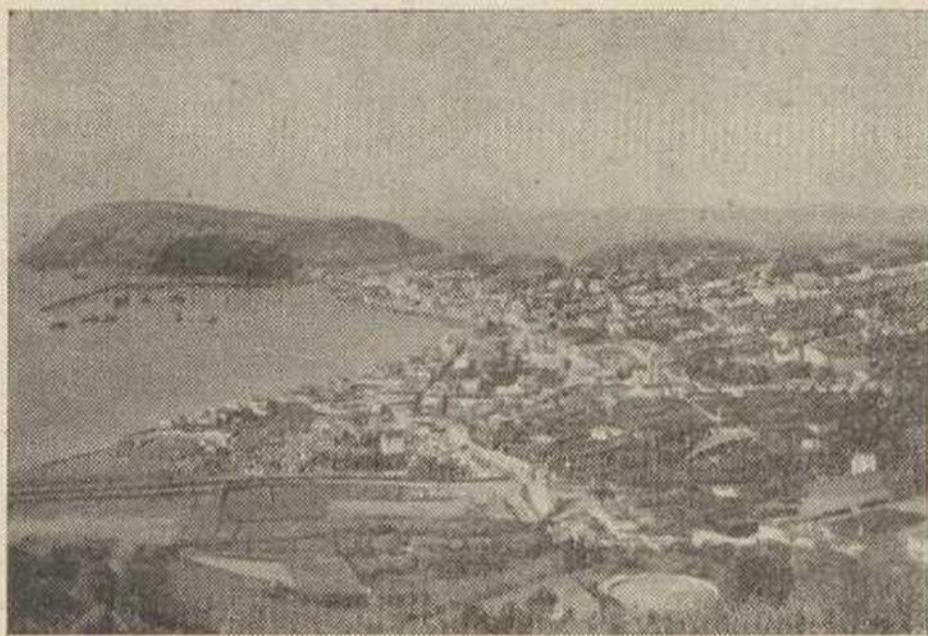
É certo que se continua a conceder reduções por vezes avultadas — que traduzem o desejo de bem servir o Pú blico em geral, alargando o âmbito dos benefícios que lhe é dado usufruir, apesar do evidente sacrifício que quase sempre representam — mas este momento problema é de tal forma complexo, que a sua resolução só poderá encontrar-se num plano de conjunto, em que se definam e salvaguardem os interesses de todas as partes empenhadas.

De positivo por agora, apenas a boa vontade do organismo ferroviário e as medidas adoptadas para debelar uma crise que se evidencia igualmente nos meios congêneres internacionais.



Faial - A Ilha Azul

Por SILVINO ANTÓNIO BARROS FERNANDES
Factor de 3.º no Entroncamento



Vista geral da cidade da Horta,
fotografada do «Monte da Esplamaca»

O «Carvalho Araújo», singrando águas do famoso canal de S. Jorge, aproxima-se lentamente do Faial. O espectáculo que se nos oferece é maravilhoso.

A Ilha de S. Jorge, à nossa direita; à esquerda, a formosa Ilha do Pico, e, ao fundo, aparecendo-nos por entre a neblina daquela manhã fina de Dezembro, o Faial, com o seu majestoso porto de mar.

Parámos para o embarque de piloto, e, dentro de instantes, estamos em terra portuguesa, o Faial. Chega-nos repentinamente um cheiro delicioso que, impelido por uma suave brisa, nos traz, do coração da Ilha, o perfume das suas flores. Relanceamos um olhar rápido à nossa volta e ficamos verdadeiramente impressionados com obra tão bela da natureza. O «Carvalho Araújo» descansa da longa caminhada, e, entre o nevoiro que se vai dissipando, aparece-nos o Pico, o ponto mais alto da Ilha do mesmo nome.

A cidade da Horta, capital da Ilha, majestosa, limpa e sossegada, dir-se-ia ter acordado há instantes: — o sol rompeu, começando a espalhar a suavidade da sua luz

através de obra tão bela. O seu jardim, simples e gracioso à beira mar, os seus templos e o magnífico edifício, «Sociedade Amor da Pátria», mostram bem quanto aquela gente é muito portuguesa.

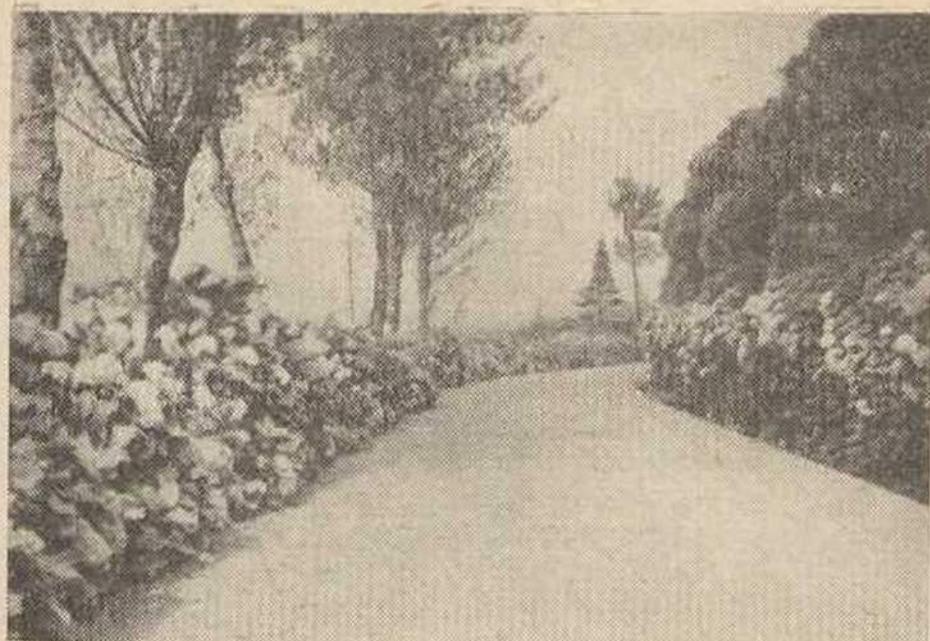
Deixamos a cidade, caminhamos agora em direcção à famosa «Caldeira» onde, em tempos, dizem ter existido um enorme vulcão. A estrada que lá conduz é ladeada de ambos os lados de famosas hortênsias. Aquele deslumbramento atrai-nos, o perfume é de veras embriagador, e sentimo-nos como que pregados ao chão, sem vontade alguma de partir. Depois de passarmos por diversas povoações, onde tudo é lindo e sossegado, chegámos à «Caldeira». Vê-se bastante gado pastando naquele profundo e amplo vale, onde tudo é verdura. A principal fauna da ilha é o gado vacum, e à tarde recolhem-se centenas de litros de leite, sendo célebre o seu queijo, o «queijo da Ilha».

Não há também necessidade de abrir poços para regas dos campos, pois que tanto de verão como de inverno costuma chover, conservando-se sempre a verdura para alimentação do gado.

A principal produção é o milho, pois



Capela no Monte da Guia



Uma estrada de hortênsias em flor

vêm-se bastantes semeaduras deste género em toda a ilha; a batata doce também é cultivada, mas em pouca quantidade, e substitui, em algumas ocasiões, a comum, que não se dá naquelas terras, sendo necessário importá-la. A banana é a fruta que se dá com mais frequência, e a que melhor rendimento produz, sendo caso curioso o seguinte:

A Ilha do Pico, que fica em frente, separada pelo Canal de S. Jorge, dista do Faial aproximadamente sete quilómetros. O seu clima permite que ali se dê a uva, o figo, a laranja e outros frutos, o que, na do Faial, tal não sucede. Continuando, chegámos à parte oriental da Ilha, onde nos foi dado observar a escarpa mais alta que lá existe, pois está a 102 metros do nível do mar. As pessoas, em baixo, junto ao mar, pareciam-nos pequenos brinquedos.

Próximo da povoação denominada Castelo Branco, já na parte ocidental da Ilha, encontra-se o «môno», como lá lhe chamam, e que consiste num grande rochedo, com uma enormíssima altura, talvez 60 a 70 metros, de forma quadrada, rodeada de água, à excepção de um lado, por onde se faz o acesso, por um estreito e sinuoso caminho, onde a mais pequena distração seria fatal. Do cimo observa-se uma paisagem surpreendente: o mar, aquela enormíssima quantidade de água, que tantos mistérios e riquezas oculta, vê-se até perder de vista.

A Ilha é de origem vulcânica, existindo próximo do pôrto da Horta um monte, a que chamam o «Monte Queimado». As suas pedras e terra são jorra, semelhantes as deixadas pelas nossas máquinas depois da lim-

peza de fogo, havendo até opiniões de que os Açores são restos da antiga «Atlântida», mas sem confirmação.

Regressámos à cidade da Horta, e paramos algures, para contemplar um templo em estilo moderno, obra erguida no Monte, por entre pinheiros, e onde centenas de Faialenses fazem suas orações.

Mais adiante, não resistimos à tentação de nos aproximar dumas bananeiras e contemplá-las de perto, com os seus enormes cachos; mas, agora reparámos, as horas passam-se, e enxergando um barco com uma enorme baleia a reboque, foi-nos dito que se dirigia para a fábrica, afim de ser esquartejada para fabricação do óleo, e lá fomos admirá-la.

A noite aproxima-se velozmente, a lua aparece com todo o seu esplendor, como que a dizer-nos: Vejam os meus feitos sobre toda esta terra portuguesa, vejam como faço brilhar estas águas tranquilas.

E, como impelidos por uma vontade irresistível, olhámos o mar, e, de boca entreaberta, admirámos uma maravilhosa realidade. A lua iluminando uma larga faixa de água, fazendo-a pratear, parecia um enorme projector dardejando sua luz sobre as águas do canal de S. Jorge.

À hora prevista, o «Carvalho Araújo» «levanta ferro» para a sua viagem à Ilha do Côrvo, e nós, debruçados sobre a amurada do barco, olhavamos, como que alheios a tudo, aquela perfumada e maravilhosa Ilha, onde tudo é belo e feliz, e ao mesmo tempo o nosso peito enchia-se de orgulho por sabermos que ali também é Portugal.



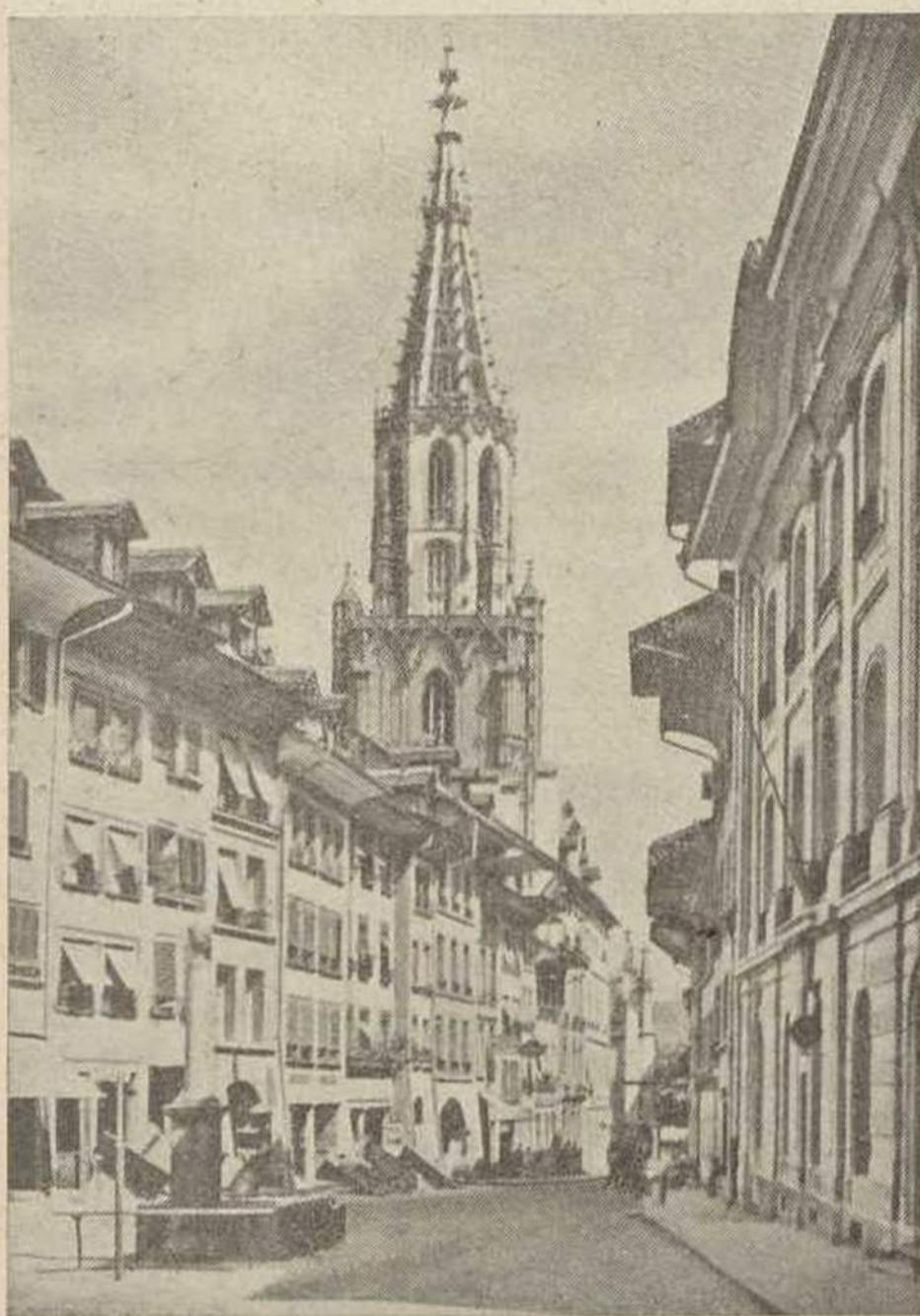
Esquartejando uma baleia

CARTA DA SUÍÇA

Camaradas :

ESCREVO-LHES da Suíça, onde chegou há dias a excursão organizada pelo «Boletim da C. P.». Mal dizia eu, quando, há anos, me inscrevi como assinante da nossa revista, que ainda havia de atravessar a Espanha e a França e deitar a estas terras maravilhosas, onde tudo é belo e esplendoroso.

Todos os excursionistas chegaram bem, e depois de passarmos um dia magnífico em Genève, fomos a Berne, a capital da federação helvética cidade



A Herrengasse de Berna, com a Catedral ao fundo

cheia de beleza e tradição, que nos deixou encantados.

Não procuro, com esta minha carta, fazer literatura, mas, apenas, dizer-vos, em meia dúzia de linhas, que a organização da viagem foi impecável, não se tendo notado até agora a menor definiência. Por todas as terras por onde passámos, o turismo suíço nos tem aguardado com satisfação, para nos mostrar a hospitalidade suíça, de que tanto tenho ouvido falar.

Chegámos ante-ontem a Lucerne, que nos dizem ser o mais importante centro de excursões deste país lindíssimo, onde tudo está preparado para receber os estrangeiros. Os caminhos de ferro, os funiculares, os barcos do lago dos 4 cantões, tudo o que se refere a transportes, está perfeitamente organizado.

O programa da nossa excursão tem sido fielmente cumprido, deixando a todos a melhor impressão a parte já realizada, que nos dizem ser ex-

cedida daqui em diante, pois ainda vamos a Zurich, Interlaken, Brigue, Montreux e Lausane.

Nunca escrevi para qualquer jornal, mas um dos companheiros, tanto me pediu para dar umas impressões a todos os camaradas que ai ficaram, que resolvi dizer, em duas linhas tudo o que temos observado neste país ordeiro e trabalhador, onde tudo, absolutamente tudo, nos deixa encantados.

Nem sei o que vos diga, pois as linhas são traçadas pelos pontos mais altos, os comboios chegam e partem à tabela, os hotéis, mesmo os mais modestos, são limpos e higiénicos, e os nossos camaradas ferroviários tem sido para nós muito simpáticos, aproveitando todas as oportunidades para nos serem agradáveis.

Berne, que é a sede dos caminhos de ferro federais, recebeu-nos muito bem, e certamente, alguém melhor do que eu, relatará ao «Boletim da C. P.» tudo o que ali se passou. uma cidade lindíssima, com uma importante estação de caminho de ferro, onde os comboios entram e saem constantemente. Para que avaliem o que é a cidade, junto um bilhete postal ilustrado que espero seja reproduzido na nossa revista.

Mas, se toda a viagem e a estadia na Suíça nos tem impressionado, a camaradagem que liga os excursionistas e famílias é muito significativa, especialmente quando estamos fora da nossa terra. Superiores e subordinados, tanto da C. P. como da «Sociedade Estoril», têm vivido estes dias alegremente, bem dizendo a hora em que o «Boletim da C. P.» tomou a iniciativa de levar os seus assinantes ao estrangeiro.

Já no ano passado, tomei parte na viagem a França e, apesar da excursão ter decorrido com geral agrado, o passeio deste ano, por uma série de circunstâncias que mais tarde sabereis, deixou-me, e a todos os camaradas, impressões que recordarei pela vida fora.

Antes de terminar, não posso deixar de me referir aos auxílios que a excursão recebeu do nosso Director Geral, Eng.º Espregueira Mendes, sem os quais não seria possível a realização desta viagem que, posso dizer francamente, passou de sonho a realidade. Bom seria que, quando chegássemos a Lisboa, todos os excursionistas escrevessem duas linhas para o nosso «Boletim» com as impressões recolhidas neste passeio, que nos enche de satisfação e orgulho, por termos uma revista que, a todo o momento, se preocupa com a nossa instrução profissional.

Parece-me que, com este passeio, com o que temos visto e lido, com tudo o que temos podido observar, tanto em matéria ferroviária como no que diz respeito a turismo, melhorámos os nossos ensinamentos, pois a nossa inteligência elevou-se de forma a sairmos daqui outros.

E fico-me por aqui, dando graças a Deus por ser dos felizes que tomou parte nesta excursão.

Um Assinante

Nota da Redacção :— O correio trouxe-nos há dias esta carta, escrita em Lucerne, nos primeiros dias deste mês. Assina-a «Um Assinante» que, por esta forma, colabora no nosso «Boletim», restando-nos agradecer-lhe as linhas que nos enviou, dirigidas a todos os ferroviários portugueses.

O próximo número da nossa revista será dedicado à Suíça e à excursão que o «Boletim da C. P.» organizou para os seus assinantes.

CARTAS AO EDITOR

Sr. Editor do «Boletim da C. P.» :

Peço licença a V. para manifestar o meu contentamento pelo grande melhoramento introduzido no «Boletim», com o título «Regulamentação Dispersa», o que representa um grande benefício para todos os agentes que desejem aperfeiçoar os seus conhecimentos profissionais.

No entanto, peço licença para alvitrar o seguinte:

— Acho desnecessária a publicação da regulamentação já anulada, pois além de fazer confusão, não traz benefício algum a quem lê, e obriga o «Boletim da C. P.» a uma despesa desnecessária.

Na mesma separata é publicado o Aviso ao Público A. N.º 976, o qual se encontra anulado pelo Aviso ao Público B. N.º 56 de 19 de Setembro de 1949.

Pedindo desculpa do meu alvitro.

De V.

(a) Emílio Alves Taborda

Factor de 2.º N.º 2552

Resposta — A carta que acima se transcreve, mostra o interesse que os nossos assinantes tomaram pela publicação da separata intitulada «Regulamentação dispersa».

De facto, a publicação de diplomas anulados, só pode interessar a quem tenha a preocupação de colecionar a regulamentação dispersa, e esses, supomos, representam o maior número de assinantes. Para esses, a falta dum documento numa colecção constitui uma preocupação que, muitas vezes obriga a

buscas trabalhosas para, no fim, se descobrir que foi anulado.

Foi para evitar casos dessa natureza e até futuras reclamações, que vamos publicar todos os documentos.

Do Engenheiro Rodrigo Peixoto, Administrador do Banco Lisboa e Açores e João Teodoro Ferreira Pinto Basto, antigo Director da Fábrica de Porcelanas da Vista Alegre, recebemos cartões de cumprimentos, que traduzem agradecimentos pela publicação da fotografia inserida no N.º 250 da nossa revista, com o título «Para a História.»

Ex.^{mo} Sr. Editor do «Boletim da C. P.» :

O «Boletim» de Abril deu a todos que se interessam por conhecer a regulamentação da Companhia a maior alegria, com a publicação da secção «Perguntas e Respostas».

Também é muito de louvar a publicação da «Regulamentação Dispersa.», onde podemos apreciar que o nosso «Boletim» não falta nunca ao prometido.

Aceite a Direcção do «Boletim da C. P.» os nossos parabens e desejos de felicidades.

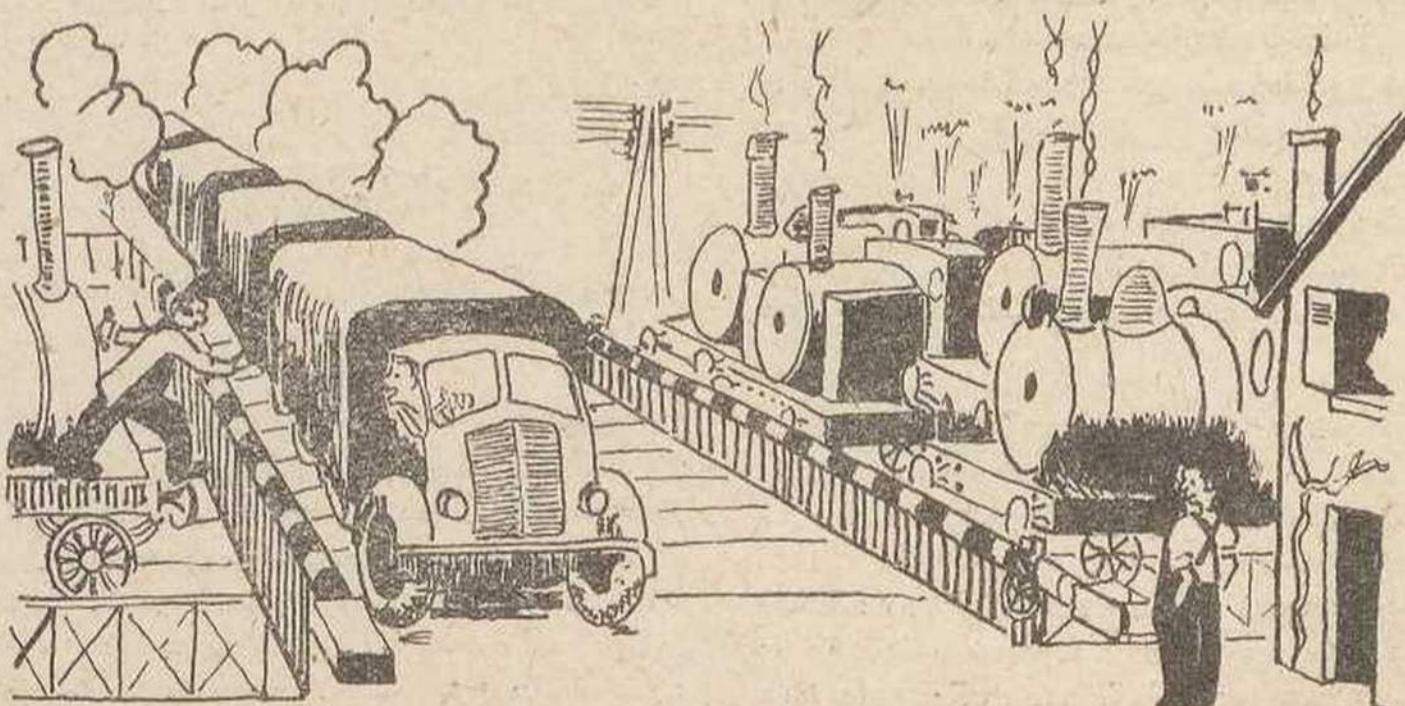
Aproveito a oportunidade para pedir o favor de me serem enviados para a estação de Ul, os meus boletins, visto ter sido aqui colocado.

De V.

(a) Aurélio da Silva Coelho

Factor de 2.º classe

BOM HUMOR



O sonho dos camionistas

(De Notre Métier)

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 5 — Qual deve ser a cobrança a efectuar a um oficial do exército que apresenta ao revisor do comboio 56, uma requisição do Ministério da Guerra, de Livraria a Caldas da Rainha, que não é válida para o rápido, e avisa seguir via excepcional e apenas apresenta o Bilhete de Identidade civil?

Resposta — A seguir se indica a discriminação da taxa a processar no caso da consulta.

Livraria a Porto, 58 km. $\times \$50 = 29\00	2 . =	14\$50
20 % de 14\$50 =		2\$90
Porto a Campanhã 6 km. — mínimo =		3\$00
20 % de 3\$00 =		\$60
Campanhã a Caldas, 255 km. $\times \$50 = 127\50	2 =	63\$80
20 % de 63\$80. . . . =		12\$80
Preço da requisição		97\$60

Via normal:

Campanhã a Caldas, inteiro, 255 km. $\times \$50 . = 127\50

Via excepcional:

Campanhã a Caldas, inteiro, 449 km. $\times \$50 . =$	224\$50
Diferença	97\$00
F. 16.	38\$50
Importância total a cobrar	135\$50

///

Pergunta n.º 6 — A Circular da Exploração n.º 899, determina que nas estações onde não existe báscula, podem os fardos de cortiça de tamanho mais ou menos uniforme, ser pesados por estiva de 10, para apuramento do peso médio de cada fardo, e depois do peso do vagão.

Segundo ordens verbais da 20.ª Secção de Contabilidade tem de ser pesados todos os fardos transportados.

A repesagem é pedida pelo consignatário ao qual pertence a operação de descarga.

Quem descarrega o vagão?

Quem põe os fardos sobre a balança?

Quem tira os fardos da balança?

E se a repesagem for feita por conveniência da companhia?

Resposta — As disposições da Circular da Exploração n.º 899 de 15 de Julho de 1640, a que o consultante pretende referir-se não são extensivas às operações de repesagem.

Quantó ao procedimento a adoptar na estação de Alhos Vedros no caso de ali ser pedida a repesagem de uma remessa de vagão completo constituída por cortiça enfardada cuja descarga incumbe ao consignatário, esclarece-se que neste caso deverá a estação convidar o interessado a descarregar primeiro a remessa, procedendo depois, com pessoal da

Companhia, à repesagem pedida, em conformidade com as disposições do art.º 12.º da T. D. Acessórias.

Se a repesagem for feita por iniciativa da Companhia deve ser adoptado igual procedimento, excepto na parte relativa à cobrança a efectuar a título de repesagem que não é devida mesmo que o peso encontrado, tendo em conta a quebra natural, confira com uma aproximação de 3 % do que tenha sido registado.

Em qualquer dos casos convém que a operação de descarga seja efectuada o mais próximo possível do local onde se encontra situada a balança.

///

Pergunta n.º 7 — Qual deve ser a cobrança a efectuar pelo transporte, em pequena velocidade, de Lisboa Santo Amaro a Alhos Vedros, de um tambor carboreto de cálcio, com o peso de 55 Kg.

Este transporte está subordinado ao Capítulo II da Tarifa Especial n.º 1 de Pequena Velocidade e é-lhe aplicada a tabela 5 com o mínimo de 100 Kg.

Como a taxa não atinge o mínimo exigido pela Tarifa Geral, o artigo 93.º da mesma tarifa diz que o mínimo é de 5\$00, quando na mesma não esteja fixado outro; a este transporte não tem aplicação a Tarifa Geral, e, por isso, não tem outro mínimo estabelecido.

Resposta — A taxa da manutenção incide sobre o peso efectivo visto ser aplicado o mínimo de cobrança.

Segue discriminação da taxa:

Distância 6 km.

Tarifa Especial Interna n.º 1 — tabela 5

Tarifa de Transportes na via fluvial — base 7.ª

Preço (mínimo de cobrança, art. 93.º da T. Geral) =	5\$00
Via fluvial (mínimo de cobrança) =	9\$00
Manutenção 18\$00 $\times 0,06 =$	1\$08
Registo =	3\$00
Aviso de chegada =	1\$00
Arredondamento =	\$02
Importância total a cobrar =	19\$10

///

Pergunta n.º 8 — Estando determinado que a receita dos bilhetes, com a redução, para o pessoal e suas famílias, quando viajem, exclusivamente, no M. D. e S. S., pertence à Caixa Reformas do Estado; para a separação dessas receitas foram criados os bilhetes tipo C. No caso de ser concedido um bónus D 2 75 % para um ferroviário, estrangeiro ou para um filho, maior, de um agente, deve o bilhete a fornecer ser do tipo C? Julgo que deve ser bilhete tipo A, visto que esta receita não pertence à Caixa, per a concessão não ter sido obrigatória.

Resposta — Os bilhetes do tipo «C» só devem ser fornecidos nas condições a que o consulente se refere, quando se trate de ferroviários do país e pessoas de suas famílias.

Aproveita-se a oportunidade para se esclarecer de que os agentes da Direcção-Geral de Caminhos de Ferro também são considerados ferroviários e, portanto, devem ser-lhes fornecidos bilhetes do tipo «C», bem como às pessoas de suas famílias. Aos agentes da Companhia Internacional das Carruagens-Camas e da Empresa Geral de Transportes, que também possuam cartões de identidade fornecidos pela Companhia, com direito a redução, devem ser fornecidos bilhetes do tipo «A».



Pergunta n.º 9 — Qual deve ser a cobrança a efectuar pelo transporte em grande velocidade, de Coimbra a Tramagal, de 9 encapados contendo cada um uma árvore de fruto de viveiro com torrão para plantar, com o peso de 144 Kg., ao abrigo do Aviso ao Público B n.º 14?

Resposta — É a seguinte a descrição da taxa:

Distância 137 Km.

Tarifa Geral, base 5.^a com redução de 40 %

Peso a taxar: 72 Kg. (A. Público B. n.º 14)

Preço	215\$52	$\times 0,08$	=	17\$25
Manutenção	18\$00	$\times 0,08$	=	1\$44
Registo			=	3\$00
Aviso de chegada			=	1\$00
Redondamento			=	\$01
Total				22\$70

II — Divisão de Exploração

Pergunta n.º 4 — De Vendas Novas para Barreiro circula um comboio especial ao qual é fixado cruzamento com o comboio 813 em P. Novo.

Por motivo de atraso do referido comboio especial é o mesmo ultrapassado pelo comboio 812 em Poceirão sendo o telegrama de interversão recebido em Moita às 20h,33m.

Desejo saber qual o procedimento a adoptar por Moita e P. Novo quanto a observação em folha de trânsito e fornecimento de M. 117.

Resposta — A estação de Barreiro, faz aviso em folha de trânsito do comboio n.º 813 e que este comboio cruza em Pinhal Novo com o comboio especial.

(Art. 63.^º Reg.º 2)

A estação de Moita deve fornecer mod. M 117 ao comboio n.º 813 (aviso de cruzamento em Pinhal Novo)

(Art. 62.^º e 111.^º do Reg.º 2)

A estação de Moita, tendo conhecimento às 20h,33m de que o comboio n.º 812 ultrapassou o comboio especial

em Poceirão, deve fazer indicação dessa alteração em folha de trânsito do comboio n.º 813.

(Art. 36.^º do Reg.º 2)

No mod. M 117 fornecido por Moita deve constar o cruzamento em Pinhal Novo (o previsto na marcha) e nunca o cruzamento resultante da interversão (Valdera).

A estação de Pinhal Novo, neste caso apenas terá de fornecer mod. M 127 ao comboio n.º 813, depois de verificar que o pessoal do mesmo comboio teve conhecimento da interversão havida entre o comboio n.º 812 e o especial. Este último que excepcionalmente circulava à rectaguarda do comboio n.º 812, tem de respeitar os cruzamentos do primeiro e por isso só a partir de Valdera é que o chefe fornecerá mod. M 116 ao comboio n.º 813, se houver necessidade de fazer alteração de cruzamento.



Pergunta n.º 5 — Anunciou-se o comboio especial n.º 7601 entre Covilhã e Guarda a cruzar em Sabugal com o comboio 164 tendo este último cruzamento marcado em Benespera com o comboio 2165. O comboio 7601 atrasou e seguiu à rectaguarda do comboio 2165 desde Caria. Guarda teve conhecimento da interversão muito antes da partida do comboio 164.

Quem deve fornecer M 117 ao comboio 164? É a estação de Guarda ou a de Sabugal?

Resposta — No caso presente, a estação de Guarda fornecia ao pessoal do comboio n.º 164, modelo M 117 (aviso de cruzamento extraordinário), com o comboio n.º 7601 em Sabugal.

Como também a mesma estação já tinha conhecimento da interversão, fornecia ao mesmo pessoal o modelo M 126, avisando-o desta circunstância.

(Artigo 36 do Regulamento 2).



Pergunta n.º 6 — A nova tabela de frenagem só diz respeito a comboios de mercadorias e como no Ramal de Reguengos apenas há os comboios 850 e 851 (mistos) que transportam as mercadorias e por conseguinte devem seguir ligados, acontece muitas vezes haver material que devido à falta de tubos e mangueiras e à altura seguem à cauda (máximo 2) havendo condutores que se negam a levar os ditos vagões à cauda, sendo necessário colocá-los na composição seguindo assim desligados com a falta de altura.

Resposta — A nova tabela de frenagem refere-se a comboios de mercadorias, desprovidos de freio contínuo.

Para os comboios mistos (de freio contínuo) está em vigor o § 1.^º do Art.º 31.^º do livro E. 2.



O tempo é dinheiro

A revista espanhola «Ferrocarriles y Tranvias», publicou, no seu número de Dezembro de 1943, um interessante e utilíssimo artigo da autoria de D. Juan Maria Sandoval Campdera, engenheiro principal do Serviço de Estudos e Unificação do Material Circulante da «Renfe», intitulado «Importância do factor *tempo* na Economia ferroviária».

Inspirados nele, preparamos o presente artigo, apresentado, porém, a questão sob uma forma talvez mais acessível ao maior número dos leitores do «Boletim da C.P.» e isto com o único intuito de vincar bem, no seu espírito, a possibilidade de se aplicar à letra, na exploração ferroviária, a conhecida máxima inglesa «Time is money» que, em português, quer dizer «O tempo é dinheiro», máxima que escolhemos para título deste pequeno artigo.

De facto, é bem conhecida a máxima inglesa a que nos referimos e é bem conhecida, de todos, também, a verdade que ela encerra, quando aplicada a factos vulgares da nossa vida corrente. Talvez não seja, porém, suficientemente conhecida ou, se é, parece muitas vezes não ser, quando se aplique ao *transporte* em geral e, mais particularmente, ao transporte ferroviário. E, no entanto... se todos os ferroviários a tivessem bem presente no desempenho das suas funções... como o tempo se transformaria com mais prodigalidade em dinheiro!

Para exemplificar o que acabamos de escrever, consideremos o transporte de mercadorias. Cada um dos vagões do parque da Companhia, calcula-se que dê uma receita de 150\$00 por dia de serviço de cada um correspondente a 150\$00. A equivalência, portanto, entre o tempo e o dinheiro é, neste caso, a seguinte:

$$1 \text{ dia} = 24 \text{ horas} = 150\$00$$

o que quer dizer que:

$$1 \text{ hora} = 60 \text{ minutos} = 6\$25$$

e, portanto:

$$1 \text{ minuto} = \$10,5$$

Quer isto dizer, Srs. Assinantes do «Boletim da C.P.», que, cada minuto de paragem desnecessária de um vagão de 10 T., representa um pouco mais de 1 tostão que deixa de entrar nos cofres da Companhia.

Pensem nos muitos minutos de paragens desnecessárias que um esquecimento, um serviço mal feito podem ocasionar num vagão, multipliquem esse número de minutos pela quantidade de vagões em igualdade de circunstâncias, multipliquem ainda este produto por \$10,5 e encontrarão muitas centenas, muitos milhares de escudos que deixam de entrar diariamente nos cofres da Companhia, únicamente porque houve vagões parados desnecessariamente: uns por atrasos injustificáveis dos combóios em que circulavam; outros por demoras de carregamento ou de descarga, outros porque não houve a necessária aceleração nas reparações a que tiveram de ser sujeitos e outros ainda por deficiente distribuição de material!

Cláro está que o que se diz dos vagões pode aplicar-se às carruagens, aos furgões e às próprias locomotivas, alterando, está bem de ver, a correspondência entre o tempo e o dinheiro e tendo em atenção ainda, que para as locomotivas, o tempo representa dinheiro, não só pelo trabalho que a locomotiva produz rebocando comboios ou efectuando manobras nas estações, como também pelo consumo de combustível e de água.

Assim, suponhamos um comboio de mercadorias formado por 30 vagões de 10 T. cada.

Já sabemos que 1 vagão-minuto de paragem desnecessária representa \$10,5, a menos nos cofres da Companhia. Logo, um minuto de paragem desnecessária do referido comboio, representa 3\$15 que deixam de entrar em cofre.

Pensem a sério, Srs. Assinantes do «Boletim da C.P.», nos minutos perdidos pelos comboios por essa linha fora, aguardando cruzamento ou ultrapassagem mal calcula-

dos, ponham a mão na consciência e prometam ser mais cuidadosos para de futuro!

Mas... há mais! O prejuízo, no caso de um comboio, não resulta sómente da paralisação desnecessária dos vagões. Resulta, também, da paralisação desnecessária da máquina, que poderá deixar de rebocar outro comboio e resulta ainda da locomotiva estar a consumir carvão e água desnecessariamente, por se tratar de máquinas de vapor que são, ainda hoje, aquelas que mais se usam na nossa Companhia.

E por hoje, ponto final. As considerações feitas permitem já, a um espírito profissionalmente bem formado, avaliar as prejuízos que para a Companhia podem resultar da pouca diligência no serviço e a responsabilidade, portanto, que para cada um acarreta o lugar que ocupa nos Caminhos de Ferro, seja qual for a Divisão em que trabalhe e seja qual for a categoria que possua.

Não desejamos terminar, porém, sem fazer uma observação que é preferível seja feita por nós do que viesse a sê-lo por algum dos leitores do «Boletim», que tenha lido estas despretenciosas considerações.

Tudo o que escrevemos está certo, não oferece dúvidas, em uma época em que os vagões não chegam, digamos assim, para as encomendas. Quando, porém, como nos últimos tempos, há sobra de material, pode dizer-se que tanto monta um vagão parado, carregado numa estação do seu percurso, como vazio numa estação de concentração de material sobrante! Em qualquer das hipóteses, dir-se-á, não resulta prejuízo para a Companhia!

Até certo ponto, é lógica esta observação, mas é conveniente notar-se que os raciocínios simplistas, como este, apresentam sempre inconvenientes. No caso, sujeito, por exemplo, um vagão vazio parado numa es-

tação de concentração de material sobrante não produz, de facto, receita, mas também não afecta em nada o bom nome da Companhia a que pertence. Já o mesmo não podemos dizer de um vagão carregado, que, por desleixo, por erro de serviço ou por outro qualquer motivo, se encontre paralizado numa estação do seu percurso, ainda mesmo que o prazo tarifário de transporte não tenha sido atingido.

Para bom nome da Companhia que servimos, se for possível efectuar em M-N horas um transporte que, pela tarifa, poderia ser efectuado em M hora, teremos todos a lucrar.

Mas... e para este caso é que desejamos principalmente chamar a atenção dos Srs. Assinantes do «Boletim da C. P.», o facto de neste momento haver material sobrante não quer dizer que daqui a umas horas o haja. Só o Serviço do Movimento é que, em última instância, pode saber ou prever se há ou haverá material sobrante. Todos os outros funcionários, mais ou menos dependentes do referido Serviço têm de partir sempre da hipótese de que não há material sobrante e, portanto, de que todo o minuto de paragem desnecessária de um vagão de 10 T. representa \$10,5 a menos nos cofres da Companhia.

E, desta forma, se cada um de nós, que no fim do mês recebemos da Companhia os nossos honorários, soubermos cumprir o nosso dever, não tenhamos dúvida alguma de que, em obediência à conhecida máxima inglesa «Time is money», o tempo se transformará com mais prodigalidade em dinheiro, o que (não é novidade para ninguém) é indispensável que se verifique para bem da comunidade e mais especialmente para bem de todos nós que do Caminho de Ferro e para o Caminho de Ferro vivemos.



Instrução Profissional

Agentes aprovados nos exames para a nomeação de aspirantes

EXPLORAÇÃO

Distinção: — José Pêgo Guedes, Napoleão Dias Campos, Virgílio Carlos de Oliveira Ramos, Francisco José Cordeiro Mora, Clemente da Rosa Mouro, António dos Santos Guerreiro, Aurélio Veneza, Manuel da Mota, Manuel Domingos dos Santos, Américo Correia Carlos, Alvaro Carvalho, Júlio Pinto da Costa, Manuel Maria Gaudêncio, João Tomé, José António Dias, José Luís da Costa Soares, Arménio Lopes Morgado, Manuel Duarte, João Maria Gorgulho, Manuel Gaspar Neto, José da Conceição Folgado, Ivo Ribeiro Alves, Eurico Ferreira Ralha, Ezequiel Nunes Monteiro, Francisco da Rosa Lobato, António Antunes Vilela, António Fernandes, Luís de Sousa Duque, António Reinaldo Mendes, João Baptista Ferreira, Augusto Bento Pinto Rodrigues.

Aprovados: — António Maria de Carvalho, José António, João Augusto dos Santos, Victor Manuel Marques, Armando Jorge Nunes, Ramiro da Costa Dias Simões, António de Oliveira Paulo, António Maria Gonçalves, Joaquim Manuel, Daniel de Oliveira Branco, Fernando José Angelino, Rui Mendes de Matos, Manuel Jacinto Vidigal, António Angusto de Sousa Monteiro, Domingos Coelho da Avó, Constâncio Gonçalves Pedro, Sociliano Marques, Mário de Freitas Poupado, Leonel Cardoso Ribeiro, Domingos da Cunha Rocha, Agostinho Moura Leonardo, Joaquim Francisco Assis Gromicho, Adelino Lopes dos Santos, Alfredo Simões, Fernando José Teixeira Alonso Soares da Costa, António da Silva Domingues, Humberto Barreto Anastácio, José de Sousa,

João Pereira Nicolau, Francisco Lopes Mata, Pedro Morgado, Aníbal Rodrigues, José Aguilar Nunes, António Alves Catalão, António de Matos Gadeiro, Basílio Filipe da Cunha, José de Matos Igreja, Mário Domingues Niza, Manuel Alexandre Machado Rocha, Américo Teixeira da Silva, António Simões Baptista, José Luís Jordao Valente, Arnaldo Viegas Argel, Mário Freitas, António Marques, José Gonçalves, Silvestre Leitão dos Reis, José Rodrigues Ferreira, Ramiro Aires Caldeira, José Ambrósio Pires, Francisco Gomes Cerveira, José Fernando Ramos, Manuel Pedro da Silva, Henrique Rodrigues Bento, Francisco Henriques Maia, Manuel Martins Godinho, António Silveira Rio Sêco, António Júlio Tráculo, Francisco Augusto Ferrer Negrao, Alexandre Pereira Pinto, Angelo Alexandre Ferreira, Albino Benzinho, Raúl Martins Canas, Manuel Rodrigues Barata, Manuel dos Santos Nascimento, Arnaldo Moreira, David Leitão, Teófilo Neves, Joaquim Pires Martins, Manuel da Costa Ferreira, Martinho de Oliveira Neto, Bernardino Marques Tavares, Manuel Joaquim Bessa, José Nascimento Faustino Ferreira, Mário Monteiro de Carvalho, António Augusto Vicente, António Lopes Bispo, Daniel dos Santos Mulas, Diamantino Faria Abelho, José dos Santos Calixto, Francisco de Matos Rosendo, Manuel Marques das Neves, António Ledo Mendes, João de Matos Fontinha, António Pires Chambel, Arlindo Duarte Fernandes, José Duarte Miguel, Alberto de Jesus Diogo, Manuel da Silva Tavares de Oliveira, António Belo Senhorinho, Domingos Bento Rosa, Alvaro das Neves Oliveira, António dos Santos Raimundo

Cardigos, Francisco de Matos Fernandes, Frederico Curado Rijo, David dos Santos Martins, Filipe Pires Pombo, António Fernandes Ricardo, Manuel Nogueira, Manuel Marques, Armando Marques Mota, Alfredo Bernardo do Nascimento, José Augusto dos Santos, Eduardo Marques Lourenço, José Augusto Duarte Gonçalves, Adelino Flores Rosa, Arlindo Jacinto Rodrigues, Alvaro Rodrigues de Sousa, António Jerónimo Moreira, David da Silva, João José Froes Martelo, Manuel de Matos Domingos, Vasco José Cardoso, Alberto Almeida Cunha, José Luís, Fernando Germano Faleiro Drago, Rui de Oliveira Geral, José Alberto Leal de Magalhães, José Maria Ferreira da Mota, António Bento Alves Pino, Clavel Tomás Silvestre, Manuel Rodrigues Daniel, Izidro Marques Ribeiro, Agostinho Vieira da Silva, Manuel da Luz Henriques, Ramiro da Costa Amieiro, Manuel Carmona Candeias, José Duarte Santiago, Manuel Veríssimo, José Dias Cabaço, Manuel Inocêncio Vitorino, João Eduardo Cabrita, Carlos Agostinho de Azevedo Almeida, António João, José Martins Soares, Faustino Veríssimo Ferreira, Francisco Narciso, António Lourenço Maricas J.^{or}, Manuel Louro Correia, José Jerónimo dos Santos, José Miguel Cabrita, António da Natividade Sequeira Dias, Horácio Sebastião Freire, Joaquim Valério Mendes, José Girão, Fernando Duarte Gonçalves, Fernando Pereira, Diamantino dos Santos Rodrigues, José Luís Malho, Manuel dos Santos, António de Matos Leitão, Joaquim de Sousa Duarte, Joao Rodrigues Candeias, Manuel de Jesus Frei-

tas, Joao Morgado, Fernando Grunha, Marcolino de Sousa Pinheiro, Hermano dos Santos Ferreira, António Mendes de Matos, António Augusto Teixeira, Henrique da Conceição Martins, António Alves Bento, José Marques Neto, Américo Alves, Vitorino Pires Gavancha, Manuel de Almeida Tavares do Espírito Santo, Manuel Pereira Botelho, Manuel Lopes, Albino Teixeira, António da Silva Ricardo, Rufino Pinto de Almeida, José dos Santos Guerreiro, José António Brasido da Palma, Armando Gonçalves Combo, Ilídio Marques Grácio, Eduardo Nunes Teixeira, António Augusto de Andrade, Manuel Marques Gaspar, Manuel Martins Rito, Delfim de Azevedo Teixeira, José dos Santos Pereira, Manuel Adriano, Américo Augusto, Joaquim da Silva, António Pereira Transmontano, Leonel Cardoso Felix dos Santos, Fernando Ferreira Matias, José Nuno Alves, Alberto Monteiro, António Francisco Marques, Eiuardo Morgado Ferreira Mendo, João Sintra dos Santos, Manuel António de Oliveira, Luís Marques, Francisco Martins Moreira, Joaquim de Oliveira, Afonso Henriques Esteves, Joaquim Rodrigues Vaz, António Joaquim Rodrigues Noro, Alfredo José Martinho, Manuel dos Aujos Leitão, Manuel António, Joaquim Vicente Fialho, Adelino Miguel Ribeiro, Gregório Duarte Vitória, Viriato dos Reis Sousa, Manuel Rocha, Lúcio Paulino da Silva, Manuel Francisco Caras Altas, José Fernando Teixeira Lourenço, Hilário Nunes Ramos, José Agostinho, João Augusto Evangelista Brinca, Arlindo Rodrigues de Sousa e Joaquim Reizinho Carrilho.

«Não há ninguém, que se tenha esforçado por levar a cabo uma empresa que necessite de muitas mãos, que não se tenha sentido, em certas ocasiões, mais desanimado pela imbecilidade ou falta de vontade para concentrar a atenção numa coisa e fazê-la.

Cooperação deficiente, uma tanta falta de atenção, indiferença repugnante e trabalho feito com mediocre entusiasmo. São a regra. Nenhum homem triunfa se, dum modo ou doutro, ou por meio de ameaças, não forçar ou subornar outros homens para ajudá-lo, a não ser que Deus, na sua vontade, faça um milagre e lhe envie um anjo de luz como auxiliar.»

(Do livro *Uma carta para Garcia*)

PUBLICAÇÕES FERROVIÁRIAS

«Um século de caminhos de ferro suíços»

Por iniciativa do Ofício Federal de Transportes, a editorial Delachaux e Niestlé, de Neuchatel, acaba de editar um livro de grande interesse para todos os ferroviários.

Trata-se duma publicação em cinco volumes ilustrados, realizados com a colaboração dos Caminhos de Ferro Federais e outras empresas ferroviárias da Suíça.

A apresentação da interessantíssima obra mereceu o maior cuidado dos editores e foi confiada a Mr. Maurice Paschoud, antigo Director Geral dos Caminhos de Ferro Federais, Professor honorário da Universidade de Lausanne e a Mr. René Thiessing, antigo Director do Oficio Central Suíço do Turismo. A colaboração técnica é prestada por 120 especialistas, o bastante para que se avalie a categoria da obra editada, que não tardará a ser disputada pelos ferroviários de todo o mundo.

«Transportes por carretera»

O Instituto do Transporte, com sede em Madrid — Plaza de las Cortes, 3, iniciou a publicação duma revista ilustrada, dedicada a transportes por estrada.

No primeiro número desta utilíssima publicação, trata-se da legislação em vigor, da coordenação de transportes terrestres, de noticiário nacional, dos Despachos Centrais, de tudo o que se relaciona com o magno problema de transportes por estrada.

O Director da revista «Transportes por carretera» é o Dr. Joaquim Imedio Diaz, nome bastante conhecido dos desportistas ferroviários portugueses, cuja acção no Instituto Politécnico de Ferrocarriles é sobejamente conhecida.

Os nossos agradecimentos pelo exemplar da revista que nos foi remetido.

«O ano ferroviário de 1949»

Editada pela livraria PLON, de Paris, recebemos a publicação acima, na qual se historia a vida ferroviária da França durante o ano de 1949.

Com a colaboração de Emile Henriot, da Academia Francesa, de Pierre Deffontaines, director do Instituto Francês de Barcelona, de Louis Bazy, médico-chefe da S. N. C. F., de Louis Armand director geral adjunto da S. N. C. F. e de Roger Guibert, director geral da Sociedade de Informações dos Transportes Auxiliares, a publicação «O ano ferroviário de 1949» constitui um explêndido resumo da actividade dos caminhos de ferro franceses durante o ano passado, que interessa a todos os que se dedicam aos transportes ferroviários.

«Anuario de los Ferrocarriles»

O Instituto Politécnico de Ferrocarriles, de Madrid, publicou recentemente o «Anuario de los Ferrocarriles y de sus transportes complementarios», excelente publicação onde se descrevem as principais redes ferroviárias da Península e se faz um resumo da sua actividade.

As agências de viagens, os despachos centrais, as oficinas de informação vêm mencionadas no anuário agora publicado, que constitui um ótimo elemento de informação para os que têm a sua actividade ligada ao caminho de ferro.

O director desta publicação é o Dr. Alfonso Imedio Diaz, Doutor em Direito, Sub-chefe da Divisão Comercial da «Renfe», que desempenha as funções de chefe de Serviço de Tráfego de Passageiros, nome muito conhecido nos caminhos de ferro portugueses pelas suas qualidades de actividade e inteligência.

Os nossos agradecimentos.

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Adriano Augusto Monteiro, Subchefe de Serviço na 5.ª Circunscrição. Admitido como praticante em 2 de Maio de 1909, foi nomeado factor de 3.ª classe em 30 de Março de 1910. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1929, a subinspector em 1 de Setembro de 1932 e a Inspector em 1 de Janeiro de 1936. Em 1 de Janeiro de 1942 foi promovido a Inspector Principal, em 5 de Julho de 1944, a Chefe de Circunscrição e em 1 de Janeiro de 1950, a Subchefe de Serviço.



Alvaro de Oliveira Barbosa, Inspector principal adjunto da 1.ª Circunscrição. Admitido como praticante em 23 de Abril de 1909, foi nomeado factor de 3.ª classe em 30 de Março de 1910. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1930 e a subinspector em 1 de Janeiro de 1936. Em 1 de Janeiro de 1942 foi promovido a inspector e em 1 de Janeiro de 1948, a Inspector Principal.



António Nunes, Chefe de Repartição dos serviços gerais. Admitido como carregador em 9 de Março de 1910, foi promovido a guarda-freios de 3.ª classe em 2 de Janeiro de 1913. Em 18 de Setembro de 1919 foi promovido a revisor de 3.ª classe, e em 1 de Janeiro de 1926 foi nomeado empregado de 2.ª classe. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de secção em 1 de Janeiro de 1939, em 1 de Janeiro de 1944 foi promovido a subchefe de repartição e, em 1 de Janeiro de 1947, a chefe de repartição.



Adriano Rodrigues da Silva, Chefe de 2.ª classe de Porto. Admitido como praticante em 29 de Maio de 1909, foi nomeado factor de 3.ª classe em 30 de Março de 1910. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 21 de Junho de 1923 e a chefe de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1936.



José Luís, Fiel de cais de 1.ª classe de Lisboa-R. Admitido como carregador em 5 de Março de 1910, foi promovido a guarda-freios de 3.ª classe em 4 de Fevereiro de 1915 passando a conferente em 21 de Janeiro de 1919. Em 1 de Abril de 1926 foi promovido a fiel de cais de 2.ª classe e em 1 de Janeiro de 1945 foi promovido a fiel de cais de 1.ª classe.



Casimiro dos Santos, Carregador de Gaia. Foi admitido como carregador em 3 de Março de 1910.



António Luis Nogueira, Conduktor principal de Castelo Branco. Admitido como carregador em 21 de Abril de 1910, foi promovido a guarda-freios de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1917. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a condutor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1935 e a condutor principal em 1 de Maio de 1945.



Amadeu Augusto da Silva, Inspector da 4.ª Secção de Contabilidade — Gaia. Admitido como praticante em 29 de Abril de 1909, foi promovido a factor de 3.ª classe em 30 de Março de 1910. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 2.ª classe em 1 de Outubro de 1927 e a Verificador de Contabilidade em 1 de Janeiro de 1936. Em 1 de Janeiro de 1937 foi promovido a subinspector de contabilidade e em 1 de Janeiro de 1942, a Inspector de Contabilidade.

PROMOÇÕES

Exploração — *Chefes de 1.ª classe* : — Carlos Alves do Couto, Manuel Jacob Urbano, Fausto dos Santos Pereira, Joaquim Inácio Salvado, Acácio de Sousa Pires, António de Jesus Fialho, José dos Santos Patrício e Januário Pinho de Carvalho.

Chefes de 2.ª classe : — Samuel Bernardes, João Ramos Sansão, Manuel de Almeida, Alvaro da Silva Martins, Joaquim Augusto Diniz da Silva, Luís Gomes Botão, António da Silva Reis Júnior, Armando Gonçalves Curado, Lourenço Barbosa Leão, Belmiro Augusto Monteiro, Feliciano José, Joaquim Domingos e Alfredo Domingos Macau.

Chefes de 3.ª classe : — António Marques da Silva, Fernando das Neves Basílio, José Nunes Vidal, José Pereira Certo, Júlio Martins de Araújo, Valério Evaristo Correia Neto, Inácio Gramacho da Silva, António Quintela, Alvaro Augusto Fernandes, Gualdino Lopes Correia Marinho, Francisco Carneiro Macedo, António Teixeira Campos, Joaquim Mendes da Costa Valério, Júlio de Azevedo, Júlio Baptista Martins, José Quaresma de Matos, Cristovão Fernandes, Joaquim Martins Rochartre, Manuel de Jesus Correia, José Lopes Xavier, José António Andrade, José Paulo de Lemos e Amadeu Ramos.

Factores de 1.ª classe : — José Joaquim Geraldes, Albano Martins, Joaquim Guterres, Casimiro Marques Júnior, Leónidas Pimentel Rolim, João Lopes Inês, Alvaro Santos Carvalho, Manuel da Graça, Manuel António Faria, Joaquim Nunes, Francisco Maria Baptista Fortunato, Manuel da Costa Júnior, Ricardo Charters Ribeiro, Adolfo Gomes de Carvalho, Manuel Serra Valente, Manuel Joaquim Comprido Fernandes, Manuel Maria Alves Ferreira, João Albino Dias, António Freitas Baptista, Mário Joaquim Pereira Rezende, Rodrigo Teixeira, António Joaquim Alvares de Figueiredo Feio, Artur Rodrigues, João António Pereira, José Gomes, Manuel Gonçalves Ramos de Faria, Júlio da Costa Lima, José Rodrigues Pinto Santos Lima, Irineu Correia dos Santos, Arnaldo Augusto Freire de Oliveira, Diamantino Augusto de Carvalho, Heitor Camilo da Graça, Joaquim Gonçalves Pereira, José Rosa Estamenha, Fernando Agnelo Rodrigues, Manuel Silvério Pires, António Pedro Júnior, José António Martins, Manuel Lourenço, José Dias, Joaquim Soares, Augusto Matos, Eduardo Ferreira Simões, José Ferreira da Costa e Raul Fernandes dos Santos.

Factores de 2.ª classe : — Jaime Pereira Galvão, Acácio António Lourenço, João Moreira dos Santos Ferreira, Arnaldo Marques Machado, Edmundo Diniz Ribeiro, José Sebastião de Sousa, Sílvio Vilela Cardoso, Samuel Soares, António Joaquim Gonçalves, Adelino Jorge Pinheiro, Gil Carias, Armando Marques, Manuel da Luz, Augusto Pimenta, Leopoldo José de Lemos, Norberto dos Santos Gregório, Vitor Valente, Alexandre José Teixeira de Almeida Casimiro, José Simões, Simplício Galveias Alcaravela, Eugénio Durães Ferreira dos Santos, Felismino Alvaro de Oliveira, Florentino José Fonseca de Oliveira, António Tavares Correia, Silvino António de Barros Fernandes, Francisco Nunes Galinha, Alfredo Simões, Joaquim Maria Combo, António Coelho de Oliveira, José Fernandes Aragão Braga, Gabriel Gonçalves de Oliveira, Aníbal Nunes do Nascimento, Alcino Guedes Monforte, Pedro de Abreu Tapadinhas, Artur Rocha Amaro, Manuel de Sousa Monteiro, Joaquim Marques, Tiago Serrão Lopes Neto, Joaquim Neves Amaro, Eduardo da Silva, João Mendes Louro, Eduardo da Silva Henrique, Abílio Augusto Montezinho, Aurélio da Silva Coelho, Abílio Ferreira, Arlindo Henriques Pereira, Herculano José dos Santos, Diniz Bolacho Maçaroco, Alfredo Fernandes Gomes, Manuel Mateus, José Godinho Sobral, Armando Rebola Veloso, Joaquim Pimentel Ferraz, João Ferro Alves, Manuel Carmona Nunes, Manuel António Escudeiro Júnior, Agostinho Roque dos Santos, Herculano António Marques, António de Jesus Antunes, José da Silva Leitão, Francisco Simões dos Santos, Ernesto das Dores Mareco, Sertório Nunes Porfírio, João Lopes, José Pires Miguel, Fernando da Silva, Hermínio Jerónimo Pereira, José Gomes Simões Torres, José Freire Barreto, Jorge Augusto Gomes Lage, Manuel Fernandes Moreno, José Augusto de Oliveira Diogo, Bernardino do Rosário, José Garcia Roque Barata, José Martinho, António Dias, Angelo Reis de Sousa, José Mateus Ferreira, Mário de Oliveira Paquim, João da Conceição Galacho, José do Nascimento Alves, Luís Marques da Silva, Sebastião Júlio, Manuel José Maia, Joaquim da Rocha Paulino, António Antunes, José Jacinto Catarino, António Manuel dos Santos, Raúl Pimenta Gonçalves, António Bicho, Manuel Loio Simões Rainho, Luís Gregório Velez, José Rodrigues Falcão, Luís da Graça, Ildefonso Duarte, Jorge Alves Mota, António Rodrigues Matias, Hilário Gomes Rodrigues, António Grancho Riscado, António da Conceição Vicente, João Contente Simão, José Fernandes Barreiros, Francisco Rodrigues da Silva, Adelino Dias Cordeiro, António José de Oliveira Cândido, José de Freitas Pereira da Veiga, Heitor Inglard Freire Seabra, José Augusto Luís, Joaquim da Costa Andrade, Eugénio Simões Quadros Monteiro, Fernando Gonçalves de Almeida, Antero Martins da Silva, Manuel Fernandes dos Santos, Manuel Maria de Azevedo Santos, António Gomes de Oliveira, Daniel da Costa, José de Freitas, João Gonçalves de Matos Freitas, João Gonçalves da Costa Reis, Jeremias Dias da Silva, Henrique da Silva Monteiro, Adriano Fernando da Silva e Manuel Maria Pinto.

Factores de 3.ª classe — Boaventura dos Santos Silva, Manuel Quita Félix Ribeiro, Arménio Lopes Caldeira, Joaquim Guedes da Silva, Tiago José Baía dos Reis Geraldo, Manuel Paulo Fernandes, Joaquim Cordeiro Valente, Joaquim Alves de Almeida, Lucas Lourenço Alves, António Narciso, Manuel Rodrigues da Cruz, Viriato Afonso Horta, David dos Santos, José Barradas Miranda, César Morgado Ferreira, Francisco Marques Robalo, Basílio Foles Santa, Manuel Gonçalves Faisca, José Martins Salvado, Joaquim Alfredo Martinho, Francisco da Costa Soares, Manuel Gomes da Cruz, Manuel Freire de Oliveira, Manuel Lopes Paulo, Augusto de Matos Pita, António Alves Raposeiro, Júlio de Oliveira Roque, António Ribeiro Soares, Agostinho de Albuquerque Pinto, Augusto da Silva Rosa, Luís Augusto de Mesquita Oliveira, António de Almeida Rolim, Manuel Fonseca do Vale, José Crispim Florêncio, António Gonçalves dos Santos Boavida, Eduardo da Costa Gaspar, Joaquim Gomes Belo, Adelino dos Santos Figueiredo, Mário da Costa Ferreira, Albino Lopes Claro, Albino Rodrigues Baptista, Ulrique Romeu Mendes Reis, Humberto Dias Pinto, Manuel Fernandes Fragueiro, Luís do Nascimento Boavida Fernandes, Amadeu Ferreira, Manuel António Maria Porfírio, Manuel Mota, Laurentino Ceriz Cabrita, Vitorino Alves da Rocha, José Ramos dos Santos, Eugénio da Silva Mangerona, José Simões Baptista, Manuel Antunes Martins, Américo Roberto de Moraes Ferreira, António Botelho da Cruz, Fernando Arsénio de Sousa Pinheiro, António Borges Saavedra, Paulino Ferreira Couto, António Ramos da Silva, António José da Silva Contente, José Taborda de Seiça, Joaquim Pombo Carmona, João Ribeiro Ferro, Lino Dias, José de Oliveira Cupido, António de Sousa Romão, Adérito Augusto Afonso, Brito da Silva Rosa, Joaquim Rosa Rocha Maciel, José Pereira

Soares, Domingos da Encarnação Miranda, Miguel Arcanjo Pereira, António Maia Ferreira Santiago, José de Figueiredo, Carlos Ferreira Pinto, Manuel Pereira, José de Oliveira Lopes, Manuel António Pires, Honorato do Carmo Neves, António Fanico, José Rosa Peixeiro, João Pires Vilela, Manuel Henriques da Silva, José Susano Alves, António Pinto Borges, Ricardo Fernando de Almeida Lopes, Virgílio Tomás, Manuel Mendes Gil, José Ribeiro Cardoso, Manuel António de Sousa Lopes, Joaquim dos Santos Roberto, António Brites, Joaquim Cebolas Moura, Eduardo Lopes Farinha, Inácio Galvão de Oliveira, Manuel Ribeiro da Silva Pereira, Moisés do Nascimento Ferreira, António Domingos Faria Mendes, Álvaro das Neves e Teófilo Mendes.

Fiéis de cais de 1.ª classe — Francisco José de Carvalho, António Gonçalves Costa e Augusto Martins dos Santos.

Fiéis de cais de 2.ª classe — Lúcio Augusto Coelho, António Marques Ribeiro, Alfredo Lopes e Manuel José de Sousa.

Conferente — Joaquim Miguel Calado.

Capatazes de manobras de 2.ª classe — Francisco Lopes Pinheiro, Eduardo Custódio Velhas, Vicente Xisto e Admar Nascimento Regadas.

Agulheiros de cabina — Manuel Rodrigues, Xisto Xavier Gorjão, Francisco Tomás, António Gomes, José Aurélio Afonso, Alexandre Ribeiro.

Agulheiros de 1.ª classe — Manuel da Silva, António da Silva Cunha, Manuel Mendes, José Joaquim António, António José Fraqueza Júnior, Joaquim Canada Andrade, Joaquim Matias Prates e Mário de Sousa.

Agulheiros de 2.ª classe — Francisco Santos Silva Carvalho, José Viegas Cabrita, Manuel Pires, Manuel Almeida, João Quintas de Oliveira, António Pereira, José dos Santos Vilela, Vitorino Fernandes, Francisco da Conceição Assis, José Pereira e José Manuel.

Agulheiros de 3.ª classe — Armando de Jesus Parelho, Manuel de Sousa Júnior, Manuel Lopes Neto, José do Carmo Nunes, Elísio Dias Grazina, António Lourenço, Jaime Coelho Rodrigues, Joaquim Bento Vieira, João Matos Gadeiro, António Augusto Tavares Oliveira, Manuel Maurício da Costa, Manuel da Graça, Manuel Alves Pereira, João Ferraz, Serafim da Costa e Cunha, José Joaquim Bárbara Parente, Amável Jesus Mansilha, Vicente André de Oliveira, Abel Pinto, Maximino Pinto Correia, Avelino Carvalho da Silva, José Mendes, Luís de Matos, António de Sousa Maia, César Ferreira, António Ferreira de Almeida, Salvador da Silva e Francisco dos Santos Bárbara.

Engatadores — Francisco da Silva Gonçalves, Joaquim Nunes, António da Silva, José Martins Dias, Leonardo Gonçalves, Joaquim Cardoso, Joaquim Martins dos Santos, António Lopes Ramos e José Moreira dos Santos.

Electricistas de 1.ª classe — Manuel Antunes Agostinho e Manuel Esmauz Nunes.

Electricista de 2.ª classe — Florindo Oliveira Machado.

Guarda-fios de 1.ª classe — Domingos de Faria.

Operários de 1.ª classe — Alexandre Moreira, Mário Dias de Carvalho e Aristides Pereira Benfica.

Operários de 2.ª classe — Isidro Alves de Melo, José dos Reis Folgosa, António Marques de Aquino, Manuel Raposo e Bernardino da Cruz Curado.

Operários de 3.ª classe — José Alcobia, Bernardino Ferreira e David Assunção França Cruz.

Operários-ajudantes — Miguel do Carmo Silva Piteira e João Filipe da Silva Júnior.

Condutores de 1.ª classe — Raúl Dias, Joaquim Nunes, Manuel Barros Blanquet Júnior, Manuel Pinto Teixeira, Manuel Pereira Polidoro, Luís de Oliveira Jr., Lizuarte Teixeira, José de Sousa, Álvaro de Almeida, João Rodrigues, António Guerreiro, Manuel da Rosa Marques, José António Teixeira, Álvaro Vizeu, Mannel Reis Pinheiro e Luís Augusto Pisco.

Condutores de 2.ª classe — Matias Duque Fonseca, Manuel Narciso Vieira, Bartolomeu Roque Redondo, Joaquim do Couto Esteves, António Rola de Carvalho André, António da Silva Pinto, António de Sousa Campos, Albino Soares, Ricardo Justino Barbado, António José Machado, Bento de Oliveira Lopes, Arnaldo Fernandes da Costa, Aníbal Carlos Resende e Ilídio Cardoso Dias.

Guarda-freios de 1.ª classe — Joaquim Valente Taborda, Francisco Neves Correia, Adelino Gaspar, Mário José dos Santos, José de Almeida, José Lourenço, Francisco Oliveira Salgado, José Pinto Pinheiro, Américo Soares Pinto, António José da Costa, João Ferreira, João Lopes Barbeiro, Álvaro Martins, Pedro Lopes Velho, Amável Monteiro Feijão, Amâncio Vaz das Neves, João Pires Mendes, Luis Aurélio dos Santos, Serafim António e Bento Coelho Dias Ferreira.

Subchefs de Serviço — David Abraham Cohen e Adriano Augusto Monteiro.

Chefe de Circunscrição — Raimundo Duarte Geral de Oliveira.

Inspectores principais — Carlos de Azevedo (distinção), Elísio Ferreira de Sousa e José Rodrigues Gabão.

Inspectores — Ângelo Dias de Carvalho (distinção), Manuel António, Carlos da Conceição Lopes e Francisco João Moga.

Subinspectores — António Tomás Anjos (Anjos) e José Marques.

Inspector principal de Trens e Revisão — Manuel Gomes Moreira de Pinho.

Inspector técnico de 3.ª classe — Manuel Antunes Salvado da Fonseca Vaz.

Chefes de Repartição — Francisco Rodrigues Junqueiro (distinção), José Francisco Ferreira Júnior (distinção), Frederico António Teixeira de Oliveira (distinção) e Aníbal do Carmo Góis.

Subchefe de repartição — Arcelino Nogueira Faria (distinção).

Chefe de escritório de 2.ª classe — João dos Santos Prates.

Subchefs de escritório — Júlio Augusto Rodrigues (distinção), Francelino Vasco (distinção) e Manuel José Bravo.

Chefes de secção — Luís Ramos Dias (distinção), José Lourenço, António de Almeida Gil, Agostinho Jesus Paixão, José Francisco da Silva, Ramiro de Oliveira Estudante e Joaquim Baptista Cáncio.

Empregados de 1.ª classe — Lourenço Trindade Piedade (distinção), António Jacinto Marques Moreno (distinção), Manuel Pinto Marante, Ernesto de Oliveira Carvalho e Fernando Monteiro.

Empregados de 2.ª classe — Albino José Lopes, António de Sousa, Mateus José Moreno, Artur Oliveira Mercier de Miranda, Fernando Américo Rodrigues, Francisco Rosa de Andrade, Mário de Jesus Lado, António Cândido Nunes Ferreira e António da Silva Coronha.

Contramestres de 2.ª classe — Belmiro Santana da Conceição.

Arquivista de 1.ª classe — António Bessa.

Continuo de 1.ª classe — Joaquim Moreira.

Continuo de 2.ª classe — José de Almeida.

Comercial — Encarregado de contabilidade: Joaquim da Ressurreição Carvalho.

Bilheteira de 2.ª classe — Isa Ivone Martins.

Escrivárias de 1.ª classe — Ana Maria Marques Perdigão, Judite Gomes Paulo e América Matoso de Albuquerque.

Escrivárias de 2.ª classe — Ismália Abrantes Pinto Basto, Irene de Ascensão Gonçalves e Ilda da Costa Simões Moutinho.

Fiscais de revisores — António Gonçalves Monteiro, Alfredo Figueiredo e Avelino Fernandes Martins, António de Oliveira Carvalho, Manuel Augusto da Silva e Alberto de Azevedo.

Revisores de bilhetes de 1.ª classe — José Augusto Falcão, João Gaspar de Oliveira, Francisco Teodoro Póvoas, Augusto Pereira Pinto, Basílio Pimenta Velhinho, Carlos Augusto Teixeira Lopes e António Pedro.

Revisores de bilhetes de 2.ª classe — Cipriano Alfaiate Alves, Augusto Messias Barral, Horácio Alves, Augusto Leite de Azevedo, Marcelino Maria Relvas, Fernando Pereira, António Cardoso Mendes, Amadeu Rodrigues Café, Amadeu Ribeiro e Manuel Martins Leal Pinto.

Revisores de bilhetes de 3.ª classe — José Jacinto Sereno, João Gonçalves Duque, Serafim Marques Parente, Fernando Rodrigues Gomes, José de Oliveira Cardoso, Manuel Maria, Lino Gomes da Conceição, José dos Santos, António Franco Couto, Arménio de Oliveira Gonçalves Maia, Mário de Oliveira Serrano, José Mendes, Luís Afonso dos Santos, Mário da Silva Garrido, Manuel Pereira, Júlio de Sousa, Emídio Anselmo de Jesus, José de Sousa Belchior, Bernardino Coelho Belezinho, António Gregório, Hipólito Rodrigues da Cruz, Leonídio Chaves, Armando Gomes Rafael, António Joaquim Ferreira, César Martins Teixeira e Fernando de Almeida.

Inspector principal de Contabilidade — Eduardo Severino de Oliveira.

Inspectores de Contabilidade — João Antunes e Ludgero Duque Carraça.

Subinspector de Contabilidade — Aureliano Nunes.

Chefes de repartição — Carlos Jerónimo dos Santos Soares (distinção), Camilo Paixão Bastos (distinção).

Chefes de secção — António Sequeira, Raúl António Martins Gonçalves e Abel Hopfer Romero

Empregados de 1.ª classe — José Monteiro da Nazaré (distinção), José Dias da Silva, Saúl Correia Pinto.

Empregados de 2.ª classe — Luís da Costa Parente, José Valente, Fernando Pereira de Oliveira, Leonel Belo Hermida, Augusto Alves de Oliveira e António Silvério Avelino.

Empregados de 3.ª classe — António Gonçalves de Oliveira, Lídio de Oliveira Quinta, Amadeu de Azevedo Sequeira e Silva, Manuel Martins Lontro.

Escrivárias de 1.ª classe — Guilhermina dos Santos Moreira Moraes Sarmento, Maria da Aprendização Fino, Irene Pereira Saraiva, Carolina Alves de Jesus, Aida Garcia Cortes.

Arquivista de 1.ª classe — António dos Reis e Cunha.

Via e Obras — *Escrivários* : Miguel de Matos Calhas, Manuel Pedro Patrício e Augusto Rafael Rúdio.

REFORMAS

Abastecimentos — Francisco de Matos Figueiredo, Chefe de Secção do Serviço de Aprovisionamento e Armazens.

Comercial — Afonso Pires Miguens, Chefe de repartição do Serviço da Fiscalização das Receitas; Olinda da Conceição Abreu, Escriturária de 1.ª classe do Serviço da Fiscalização das Receitas; Manuel Gomes, Revisor de bilhetes principal de Alfarelos; Agostinho Cardoso de Sousa, Empregado de 1.ª classe do Serviço da Estatística e Estudos; António Augusto Moura, Fiscal de revisores de bilhetes de Barreiro; José Nunes, Inspector Principal Adjunto ao Serviço da Fiscalização das Receitas.

Exploração — Joaquim Ferreira Mateus, Chefe de 2.ª classe de Coimbra; Francisco Piolty de Almeida, Chefe de 3.ª classe de Évora; Manuel Joaquim, Condutor principal de Barreiro; Joaquim Silvestre, Agulheiro de 3.ª classe de Pampilhosa; Abílio Ribeiro, Carregador de Vila Meã; João da Conceição Caniça, Carregador de Funcheira; Fernando Hipólito Carioca, Electricista de 1.ª classe do Serviço de Telecomunicações e Sinalização; João dos Santos, Guarda-fios de 2.ª classe do Serviço de Telecomunicações e Sinalização; José Justino Correia, Chefe principal de Contumil; João Pedro Correia, Chefe de 2.ª classe de Vila Real de Santo António; Gregório da Assunção, Chefe de 3.ª classe de Alvito; José de Oliveira Mendes, Condutor de 1.ª classe de Barreiro; Amândio Ribeiro Pinto, Condutor de 2.ª classe de Campanhã; Carlos dos Santos Cabrita, Guarda-fios de 2.ª classe de Barreiro; Francisco Pereira da Rocha Paranhos, Fiel de cais de 2.ª classe de Campanhã; António Ferreira da Cruz, Agulheiro de 1.ª classe de Campanhã; José dos Santos Louzeira, Agulheiro de 2.ª classe de Loulé; Manuel Gertrudes Júnior, Agulheiro de 2.ª classe de Vila Nova; José Pereira, Guarda de estação de Viana de Castelo, António Santos, Carregador de Leixões; Marco-lino Augusto Pires, Servente de escritório da 2.ª Circunscrição; Nicolau Fernandes dos Santos, Chefe de secção do Serviço de Estudos e Aprovisionamentos; Filipe Vaz do Nascimento Bandeira, Chefe principal de Tunes; Joaquim Lúcio Corregedor Júnior, Chefe de 2.ª classe de Tramagal; Joaquim de Oliveira Estudante, Chefe de 2.ª classe de Vale do Pêso; Alberto Luís Carneiro, Chefe de 3.ª classe de Lisboa P; Amadeu de Matos Cardoso, Chefe de 3.ª classe de Lisboa P; João da Costa Botequim, Chefe de 3.ª classe de Santarém; José Figueiredo, Fiel de cais principal de Lisboa P; Victor Nunes Correia, Condutor principal de Entroncamento; António Eugénio Costa, Condutor de 1.ª classe de Lisboa; Valentim Pereira Teixeira, Condutor de 1.ª classe de Sernada; José Moreira Troca, Condutor de 2.ª classe de Castelo Branco; João Gomes, Guarda-fios de 1.ª classe de Entroncamento; Jaime Teixeira, Guarda-fios de 1.ª classe de Campanhã; Augusto Marques, Chefe de armazém do Serviço de Telecomunicações e Sinalização; António Monteiro, Carregador de Marco; António da Silva, Carregador de Santarém; José Vicente Bomba, Chefe principal de Lisboa-Torreiro do Paço; César Maria Lopes de Moraes, Chefe de 3.ª classe de Cerveira; Amadeu Pinto Ribeiro, Condutor de 1.ª classe de Campanhã; José Coelho da Rocha, Condutor de 1.ª classe de Campanhã; Julio da Silva Condutor de 1.ª classe de Campanhã; Francisco do Nascimento, Contínuo de 1.ª classe da 6.ª Circunscrição; José Maximino de Carvalho, Capataz de manobras de 2.ª classe de Beja; António Joaquim Coelho, Agulheiro de 2.ª classe de Alcáçovas; José António de Moraes, Agulheiro de 2.ª classe de Macedo; José Martins, Agulheiro de 2.ª classe de Odemira; Pompeu de Sousa Araújo, Agulheiro de 3.ª classe de Juncal; José Pinto Malheiros, Engatador de Campanhã; António Justino de Sousa, Porteiro de Porto; João Martins, Guarda de estação de Barreiro, Abílio Albino, Carregador de Régua, Clidónio Alves de Sousa, Carregador de Campanhã; José Emílio Pinto, Carregador de Barca de Alva.

FALECIMENTOS



José António Leirião, servente de armazém do Armazém Regional de Lisboa. Admitido em 21.7.926 como servente contratado do Armazém Central, passou ao quadro em 1.8.928 e foi nomeado servente de armazém em 1.1.949.

José Rodrigues Teixeira, assentador. Admitido como suplementar de via em 24 de Dezembro de 1945, sendo nomeado para o quadro como assentador em 1 de Agosto de 1948.





Alfredo Domingos de Azevedo, factor de 1.^a classe de Setil. Admitido como praticante em 15 de Maio de 1920, foi nomeado factor de 3.^a classe em 1 de Abril de 1921, promovido a factor de 2.^a classe em 1 de Julho de 1926 e a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1946.

João Nunes Alegre, factor de 1.^a classe de Mangualde. Admitido como praticante suplementar em 18 de Agosto de 1924, foi nomeado factor aspirante em 12 de Novembro de 1925, promovido a factor de 3.^a classe em 31 de Março de 1927, a factor de 2.^a classe em 1 de Novembro de 1927 e a factor de 1.^a classe em 1 de Agosto de 1947.



Joaquim Augusto Reis Monteiro, conferente de Carapeços. Admitido como ordenança suplementar em 6 de Outubro de 1927, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1936 e promovido a conferente em 1 de Julho de 1941.

Manuel Freire, carregador de Sete Rios. Admitido como carregador suplementar em 24 de Setembro de 1926, foi nomeado carregador em 1 de Dezembro de 1929.



Domingos Ferreira, carregador de Campanhã. Admitido como carregador suplementar em 31 de Julho de 1925, foi nomeado carregador em 21 de Abril de 1929.

Josefa de Jesus, guarda de p. n. do Distrito 135 (Marinhais). Admitida como guarda de p. n. em 1-4-1927.



César Augusto da Silva, ajudante de distribuidor de materiais do Serviço de Obras Metálicas (Ovar). Admitido como operário de 6.^a classe em 8-11-1944 e promovido a ajudante de distribuidor de materiais em 1-1-1948.

João Madeira, admitido em 3-7-912 com a categoria de limpador; passou a servente em 1-11-1924; promovido a ajudante de distribuidor de materiais em 1-3-926 e a distribuidor de materiais de 2.^a classe em 1-1-932.



Manuel Rola, limpador do Depósito de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador em 9-1-928.

José António Palácio, assentador do distrito 21 (Praia). Admitido como assentador em 1-2-1926.





António José da Silva Belém de Oliveira, Chefe de Secção, dos Serviços Gerais de Tracção. Admitido ao serviço da Companhia, como praticante, em 6-9-1921, passou a empregado em 1-12-1922, a empregado de 3.ª em 27-9-1923, de 2.ª em 1-1-1928, de 1.ª em 1-1-1934, principal em 1-1-1939 e chefe de secção em 1-1-1949.

Eduardo Marta, maquinista de 2.ª classe do Depósito de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como operário, em 12-11-1919, foi nomeado fogueiro de 2.ª classe em 1-1-1926, fogueiro de 1.ª classe em 1-1-1928, maquinista de 3.ª classe em 1-3-1931 e de 2.ª classe em 1-7-1943.



João Martins, fogueiro de 1.ª classe do Depósito de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, como operário, em 12-10-1925, passou a fogueiro de 2.ª classe em 1-7-1938 e a fogueiro de 1.ª classe em 1-1-1944.

Carlos Trindade da Assunção, factor de 2.ª classe de Godim. Admitido como praticante em 1 de Julho de 1940, foi nomeado aspirante em 1 de Julho de 1941 e promovido a factor de 3.ª classe e a factor de 2.ª classe em 1 de Julho de 1947.



Sérvulo Correia Rocha, guarda de estação de Lisboa-P. Admitido como carregador em 21 de Novembro de 1922, passou a guarda de estação em 21 de Agosto de 1923.

Maria do Carmo Pinto Vaz, escriturária de 1.ª classe do Serviço da Estatística e Estudos. Admitida como empregada suplementar em 16 de Setembro de 1921, 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 1935, passando a escriturária de 1.ª classe em 1 de Dezembro de 1945.



Armando Rodrigues Miranda de Sousa, adido técnico praticante do Serviço do Movimento. Admitido como praticante de escritório em 29 de Dezembro de 1947, passou a adido técnico praticante em 1 de Outubro de 1948.

Vicente de Alegria Ramos, guarda de passagem de nível de Entroncamento. Admitido como carregador suplementar em 1 de Outubro de 1924, foi nomeado carregador em 21 de Dezembro de 1927 e passou a guarda de p. n. em 21 de Janeiro de 1940.



José Augusto, guarda de passagem de nível de Lisboa-Rêgo. Admitido como assentador em 21 de Agosto de 1924, foi nomeado guarda de p. n. em 1 de Abril de 1946.

António Maria Bernardes, carregador de Pampilhosa. Admitido como carregador suplementar em 13 de Dezembro de 1919, foi nomeado carregador em 5 de Setembro de 1922.



Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO
INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA
AO SERVIÇO DA
LAVOURA PORTUGUESA

VEM A LISBOA?

Visite a UNIÃO DE CONFECÇÕES, LIMITADA
Calçada do Carmo, 7, 1.º (ao Rossio)
TELEF. 2 4937

Onde encontrará o maior sortido de Gabardines, FATOS
POR MEDIDA, para Homens, Senhoras e Crianças,
— Sobretudos, Casacos de Sport, Lanifícios —



É uma reprodução gráfica da

FOTOGRAVURA

ARMEIS & MORENO, LDA.

I. S. JOÃO DA PRAÇA, 36-A, 38 (9.50)
TELEF. 2 8035 LISBOA

ESPECIALIZADA EM
DESENHO — TRICROMIA
FOTOGRAVURA — ZINCOGRAFIA

Rua do Comércio, 49
L I S B O A

Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O

Sumário

- Peregrinação nacional a Roma
A representação da C. P. na Feira das Indústrias Portuguesas
Excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» à Suíça
Excursão de ferroviários à Barragem de Castelo de Bode
Lá por fora...
Página de arte: A volta do Mercado, por Silva Porto
As reduções tarifárias como solução para a captação do tráfego, por Élio Augusto Coujol Cardoso
Conheça a sua terra: Faial — A Ilha Azul, por Silvino António Barros Fernandes
Carta da Suíça
Cartas ao editor
Bom humor
Perguntas e respostas
O tempo é dinheiro
Instrução profissional
Publicações ferroviárias
Pessoal

NA CAPA — O Senhor Presidente da República visita o Pavilhão da C. P. na Feira das Indústrias Portuguesas de Belém.