

boletim da CP



N.º 501 • Março • 1971 • ANO XLII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Arranjo gráfico: MARIA MANUELA X. CORREIA

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sede: Calçada do Duque, 20 — Lisboa

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses



A estação de Santa Apolónia em hora de ponta

Sumário

Estação de Santa Apolónia	1
Ideias sobre a reconversão do caminho de ferro. Razões duma presença — <i>pele administrador dr. Miguel Sequeira Braga</i>	2
Reforma do eng. Sousa Gomes	5
Reorganização de Serviços	6
Louvor ao adido administrativo principal, Manuel Vieira	6
As oficinas da C.P. no Entroncamento — Um importante complexo que ocupa milhares de pessoas — <i>por Torquato da Luz</i>	7
O museu ferroviário prossegue na sua marcha — <i>por Eduardo O. P. Brito</i>	11
Agência de viagens da E. G. T.	12
Quando o ferroviário se transforma em «soldado da paz» — Voluntários do Sul e Sueste, primeira corporação de bombeiros existente no Barreiro — <i>por Fernando Amaral</i>	13
Novidades ferroviárias	18
A presença ferroviária no «Museu Suíço de Transportes», em Lucerna — <i>por Vasco Callixto</i>	19
Realidades sociais	21
Pessoal — Nomeações e promoções	22
Pessoal — Admissões	24

SANTA APOLÓNIA



Modernizada e alindada, Santa Apolónia, antigo cais de mercadorias hoje transformada em estação número um da capital, apresenta este curioso aspecto vista do ar

*Foto oferecida pelo ten. cor.
da F. A. P., J. Barros Martins*

Ideias sobre a reconversão do caminho de ferro. Razões duma presença

pelo administrador dr. Miguel Sequeira Braga

I — A «CRISE DE ADAPTAÇÃO» DO CAMINHO DE FERRO (o «gap» ferroviário)

1. — *Do monopólio para a competição*: de um mercado onde a oferta ferroviária detinha posições de domínio monopolista, de utentes «captivos» por motivos técnicos ou económicos, para um mercado competitivo, aberto à livre iniciativa, ao progresso técnico e ao consumo «personalizado» das prestações;
2. — *Do caminho de ferro para o sistema de transportes*: de um caminho de ferro «transporte de tudo para todo o lado», auto-suficiente e fechado sobre si próprio, para um caminho de ferro integrado no sistema de transportes, onde cada técnica de movimentação se solidariza na prestação de transportes directos (sob a forma de transportes mistos ou combinados quando se verifique uma cadeia de transportes sucessivos);
3. — *Do custo para a utilidade*: de um transporte exercido como simples transferência espacial de pessoas ou bens, superação de uma resistência física, custo de um afastamento, para um transporte entendido como valorização de utilidades diferenciais por mudança geográfica da situação relativa das pessoas ou bens, centralizando

e coordenando, no seu desenvolvimento, serviços e comodidades complementares;

4. — *De serviço público para empresa comercial*: de uma organização industrial de serviços públicos básicos, insubstituíveis por carência de alternativas técnicas de transporte, dinamizadora autónoma de actividades e riquezas, para uma empresa de serviços rentáveis, sujeita à pressão da concorrência no valor de uso das prestações oferecidas (não só no preço como nas demais condições de transporte);
5. — *Da produção para o mercado*: de uma organização que vende o que produz, de uma produção que se procura impor no mercado («production oriented»), para uma empresa que produz aquilo que se vende (sucessivamente «sales oriented» ou da industrialização da venda e «marketing oriented» ou do predomínio do mercado);
6. — *De uma política defensiva para uma política ofensiva*: de um Estado que arbitrava, quando não tutelava artificial e discriminatòriamente, o desenvolvimento paralelo dos diversos modos de transporte, retardando, inclusivamente, o lançamento industrial das técnicas nascentes, não-convencionais, para um Estado que busca, mediante intervenções neutrais, e pela via de uma concorrência organizada (ou seja: de uma concorrência harmonizada, leal, transparente, sancionadora do progresso técnico e da eficiência), o máximo rendimento global do sistema de transportes.

N. R. — Este esquema de trabalho foi apresentado pelo autor por ocasião da abertura do curso de inspectores comerciais, no Entroncamento.

II — A REACÇÃO À CRISE COMO UM EMPREEN- DIMENTO COLECTIVO. O PROBLEMA DA «RECONVERSÃO» DO CAMINHO DE FERRO

1. — *Duas reflexões preliminares:*

1.1. — O mito da reconversão «empurrada» pelo exterior (pelo Estado); por outras palavras, a comodidade (ou a incomodidade conforme a posição hierárquica dos responsáveis) de um imobilismo que se justifica, a todo o momento, em circunstâncias que transcendem o caminho de ferro. A reconversão passa, em primeira linha, pelo caminho de ferro: da sua determinação de modernizar-se surgirão, por acréscimo, as possibilidades e as oportunidades dessa mesma modernização;

1.2. — O mito de um caminho de ferro que tem de funcionar *a todo o custo*: como se a ineficiência, a má qualidade do serviço, a irresponsabilidade social da empresa não encontrassem um limite de intolerabilidade tanto na liberdade de consumo como na capacidade relativa das finanças públicas.

2. — *A reconversão, imperativo de todo o corpo ferroviário*

2.1. — Uma empresa, como o caminho de ferro:

- de serviços, em larga proporção socialmente necessários;
- de produções diversificadas e geograficamente disseminadas;
- em tensão produtiva durante as 24 horas do dia (indústria de laboração contínua);
- operando numa infinidade de mercados com características diferenciadas, onde suporta concorrências de distinta intensidade e, quantas vezes, de duvidosa regularidade;
- sujeita à pressão de feixes de interesses não raramente divergentes (interesses públicos de diferente grau e e interesses privados);
- e combinando apreciáveis volumes de factores produtivos (26 000 agentes; 1 500 000 contos de despesas de exploração, dos quais mais de 50 % constituem encargos com o Pessoal; aquisição de materiais de consumo corrente, incluindo os combustíveis, no montante aproximado de 400 000 contos; investimentos anuais da ordem dos 800 000 contos, atribuídos em 65 % à indústria e mão-de-obra nacionais).

2.2. — Para se reconverter — para transformar radicalmente e em tempo útil (atendendo à relação empresa-mercado tanto dos factores produtivos como dos bens e serviços):

- a gama de produções;
- os métodos de trabalho;
- as atitudes e comportamento dos colaboradores face à própria Empresa, à Clientela e à Concorrência e destes últimos em relação à primeira —

e assim corresponder, em termos permanentemente actualizados e dinâmicos, às oportunidades que o mercado lhe oferece, *terá de mobilizar todas as energias disponíveis, em particular a colaboração activa dos quadros responsáveis (intermédios e superiores).*

2.3. — A mesma ideia resulta líquida se nos situarmos noutra perspectiva, da estratégia global da reconversão. Pois esta significará:

- conhecer com segurança e objectividade o mercado e a posição que neste deva (e possa) competir ao caminho de ferro;
- concentrar e graduar as acções de renovação nos pontos fortes que se diagnostiquem a partir do binómio «meio-empresa», ou sejam:

- a dimensão económica;
- a vocação de indústria de rendimentos crescentes;
- a tecnologia evolutiva, favorável à automatização;
- a aptidão a acréscimos de produtividade;
- a existência de uma organização;
- o sentido de disciplina;

— romper os círculos viciosos em que a empresa se move:

- a insuficiência de meios perante as solicitações da procura;
- o obsoleto das estruturas e dos métodos perante a competitividade do mercado;
- o crónico desequilíbrio financeiro; com origens difusas, da responsabilidade de todos e de ninguém, perante as necessidades de expansão e de modernização;
- a descrença psicológica da hierarquia perante o dinamismo que se exige às equipas com «sentido do mercado»;

— e agir sistematicamente, com determinação, dentro das «margens de tolerância» que concedam a concorrência, os utentes e o pessoal da empresa (margens cada vez mais estreitas dadas a agressividade da primeira, a degradação do serviço e a situação de desfavor dos agentes).

3. — *A «reconversão», operação em benefício de todo o corpo ferroviário*

Da adequação da Empresa ao mercado — do ajustamento qualitativo e quantitativo da oferta às exigências da procura — decorrerá:

- melhorada a situação económica e social dos agentes;
- valorizadas as possibilidades de formação e de promoção;
- robustecida a coesão social e a participação individual nas missões da empresa;
- estimuladas as iniciativas e as responsabilidades;

- consolidada a «mística» da empresa, comunidade de trabalho criadora de riqueza;
- restaurada a confiança no caminho de ferro, dignificado o trabalho de cada um.

III — PAPEL DO «MARKETING» NA RECONVERSÃO

1. — *Conceitos básicos...*

1.1. — Integramos na função «marketing» o conjunto das técnicas que concorrem para:

- a previsão e análise das necessidades do mercado;
- a informação e motivação da clientela (utentes «captivos» ou com liberdade de escolha);
- a organização da venda em regime de livre concorrência.

1.2. — Por sua vez, as vendas dependem das seguintes variáveis, simultaneamente instrumentos de acção comercial:

- o *produto* (características, qualidades e defeitos);
- o *mercado* (clientes reais e potenciais, finais e intermédios);
- o *preço de venda* do produto;
- a *distribuição* (postos de venda, atitude dos intermediários em relação ao produto);
- a *publicidade*;
- a *promoção*, na sua concepção não publicitária (prémios, bonificações, acordos especiais, facilidades indirectas, etc.);
- a *concorrência*: no espaço (quota do mercado) e no tempo (progressão ou regressão);
- a *conjuntura* (geral ou sectorial, por produções e actividades, etc).

1.3. — Tanto ou mais que qualquer outra, a função comercial deve obedecer a disciplina rigorosa. O imprevisto e o «causismo», práticas correntes das empresas divorciadas do mercado, traduzem-se, mesmo no plano estritamente defensivo da conservação de clientes, em políticas negativas. Quando se quer ir mais longe — promover a conquista de novos mercados —, toda a empresa, sem distinção, trabalha sob tensão criadora: a óptica do «marketing» não se reduz a um simples esforço comercial (de venda); o «marketing» confunde-se com a gestão da empresa, mobiliza-a para objectivos concretos e precisos.

Nesta perspectiva global, as missões dos serviços especializados para o «marketing» serão muito mais vastas:

i — *a curto prazo:*

- a promoção de vendas;
- a vigilância (eventualmente também a organização) da distribuição;
- a publicidade;

ii — *a médio prazo:*

- a previsão das necessidades e de

todos os demais factores que influenciam a evolução do mercado;

- e, consequentemente, a definição das características gerais dos novos produtos (o estabelecimento de um concreto «caderno de encargos comercial», base da discussão com os restantes serviços da empresa, designadamente com os serviços de produção e financeiros);

iii — *a longo prazo:*

- caracterização da vocação da empresa;
- contribuição para a formulação dos seus planos de expansão e diversificação.

Quem trabalha na função comercial (em sentido lato) não pode circunscrever-se, portanto, a um modesto papel de mero «administrativo da venda». Exige-se-lhe algo de mais: atenção permanente às oportunidades, sentido crítico, realismo na apreciação das situações, sentido das responsabilidades, maturidade e dinamismo, «pioneirismo» e imaginação para provocar (e arriscar) novas soluções.

2. — *... de uma «comercialização» ...*

«Comercializar» a Empresa significa pô-la a funcionar para o mercado. A projecção deste para o interior da Empresa e desta para o mercado implicará, a título sistemático:

- a sua observação permanente;
- a partir dela, definir o perfil dos serviços ou produções;
- enfrentar activamente a concorrência, na qualidade comparada das prestações que se confrontam na escolha do utente;
- promover as vendas e tornar conhecidas as vantagens relativas dos nossos serviços;
- captar novos clientes;
- recriar e estabilizar uma imagem de confiança, de «fiabilidade» dos serviços prestados.

3. — *... ao serviço da «reconversão» da Empresa*

A totalidade da Empresa (qualquer das suas funções operacionais e instrumentais) está comprometida no processo de «comercialização» progressiva. Todavia, ao longo deste período transitório de «reconversão», há que escolher uma orientação dominante e essa será, certamente, a da *projecção no exterior, a de afirmação junto do mercado*. E para tal mostra-se indispensável que os serviços e os responsáveis pela função comercial contribuam para:

- integrar o cliente na empresa;
- generalizar a ideia que se trabalha para um mercado agressivamente competitivo;
- divulgar as vantagens e possibilidades do caminho de ferro;
- caracterizar, actualizar e «personalizar» as prestações, assistindo, nomeadamente, a clientela («serviço do cliente»);

- gerar receitas para ocorrer às necessidades de modernização e à gradual independência financeira da empresa;
- remover, em rasgada colaboração com a «Exploração», as imensas dificuldades técnicas decorrente da actual penúria de meios produtivos;
- renovar a imagem da Empresa e do caminho de ferro, uma imagem de mudança e progresso, a «*imagem de uma empresa em reconversão, à procura de uma vocação perdida*».

IV — APELO FINAL (talvez desnecessário...!)

A «reconversão» é um *desafio* à capacidade de transformação da Empresa — um desafio aos

ferroviários para quem o caminho de ferro ainda é um modo de ser homem.

A «reconversão» é um *sacrifício que rende* — privação e generosidade por um futuro melhor, que lucidamente se sabe estar ao nosso alcance.

A «reconversão» é uma *aposta* — que é possível sair, em prazo aceitável, da insatisfação e da descrença em que estamos mergulhados.

A «reconversão» é produto de um *trabalho persistente, disciplinado e sistemático de equipa*, não de rasgos individuais ou da acção isolada de grupos ou categorias da Empresa.

A «reconversão» faz-se *dia-a-dia*, é um estado de espírito que se traduz em acção imediata, não uma radical e repentina viragem como se nada existisse ou tudo devesse ser reformado.

Pois poderá ser realidade na década de 70 se a tal nos determinarmos.



ENGENHEIRO
SOUSA GOMES

Por ter atingido o limite de idade regulamentar, passou à situação de reforma em 16-10-70 o eng. José de Jesus Bressane de Leite Perry de Sousa Gomes, chefe de Serviço, do Gabinete Técnico e de Coordenação.

Admitido na Companhia em 1925, demonstrou sempre, ao longo dos seus 46 anos de serviço, exemplares qualidades de trabalho, dedicação e competência no desempenho dos cargos que ocupou e no cumprimento das muitas missões que lhe foram confiadas.

Foi sobretudo no campo da exploração — estudos de concepção e modificação de estações, de sinalização e de regulamentação — que as suas aptidões profissionais mais oportunidade tiveram de se afirmar.

E como deu sempre provas de elevados dotes de carácter e de um trato muito afável, conquistou muitas e firmes amizades em todos os que com ele privaram.

O *Boletim da C. P.* cumprimenta o ilustre ferroviário — seu colaborador desde há muitos anos — desejando-lhe as maiores venturas na sua nova situação.

Reorganização de serviços

— A fim de melhorar o sistema de abastecimento da Companhia, o que deve ser feito em estreita ligação e articulação com o Departamento de Finanças e Contabilidade e com os Serviços de Inspeção recém-criados, a Divisão de Abastecimentos passa, a título experimental, a depender directamente da Comissão Executiva, deixando assim de estar integrada na Direcção de Produção e Equipamento.

— O Conselho de Administração decidiu criar os Serviços de Inspeção destinados a desenvolver uma acção preventiva, esclarecedora e também de instrução de processos no que respeita à disciplina geral da Empresa. Constituem-no dois sectores: Instrução de Processos e Polícia de Investigação. É seu chefe o economista dr. Libânio Pereira.

— Foi designado para suceder ao eng. António Canavezes Júnior, no cargo de chefe da Região Norte, o eng. Francisco Bernardo. A posse foi-lhe conferida, no Porto, pelo administrador eng. Brito e Cunha.

— Foi colocado na Comissão Técnica de Coordenação o economista dr. Francisco Cândido dos Reis, o qual passará a dedicar-se, entre outras tarefas, aos estudos preliminares relacionados com a autonomização da agência de viagens, integrada na empresa subsidiária E. G. T., e da viabilidade da associação com a Empresa para a gestão de regiões especializadas.

— Foi nomeado chefe do Serviço de Estudos e Produção, da Divisão de Estudos e Planeamento, o eng. de 2.^a classe, Eduardo Maria Rato Martins Zúquete.

— Foi nomeado chefe do Serviço de Transportes Complementares do Departamento Comercial, o eng. de 2.^a classe, Joaquim de Sousa Lopes, recentemente readmitido na Companhia.

— Para o cargo de chefe do Serviço de Promoção do Tráfego do Departamento Comercial foi designado o eng. principal, António Leite do Rosário.



LOUVOR

Nos termos do art. 43.^o do Regulamento Geral do Pessoal, o chefe da Divisão de Abastecimentos louvou recentemente o adido administrativo principal, Manuel Vieira.

O louvor foi consignado em reconhecimento pelo facto de o agente, durante os 46 anos em que tem servido a Companhia — 24 dos quais no Serviço de Compras daquela Divisão —, ter vindo a revelar-se um conhecedor profundo e consciente dos assuntos a seu cargo, dando constantemente sugestões para uma melhoria de rentabilidade e procurando valorizar-se profissionalmente a todo o momento, para uma verdadeira integração num trabalho de equipa.

Este funcionário é um adjunto eficiente, bom camarada, disciplinado e disciplinador, revelando permanentemente grande interesse pelo serviço. Não se poupando a esforços,

por vezes com prejuízo da própria saúde, nunca regateou a sua colaboração, sendo um profissional verdadeiramente honesto em toda a acepção da palavra.

Por tudo isto, o agente Manuel Vieira é muito justamente alvo da consideração dos seus superiores e da amizade dos seus camaradas.



As oficinas da C. P. no Entroncamento

Um importante complexo que ocupa milhares de pessoas

A antiga Ponte da Pedra, local que, há pouco mais de um século, era praticamente ermo, é hoje nada menos que uma importante vila, de grande interesse para a economia do País. Chama-se, agora, Entroncamento e o novo nome deve-o, precisamente, ao Caminho de Ferro, que lhe abriu, nos últimos cem anos, as portas do progresso.

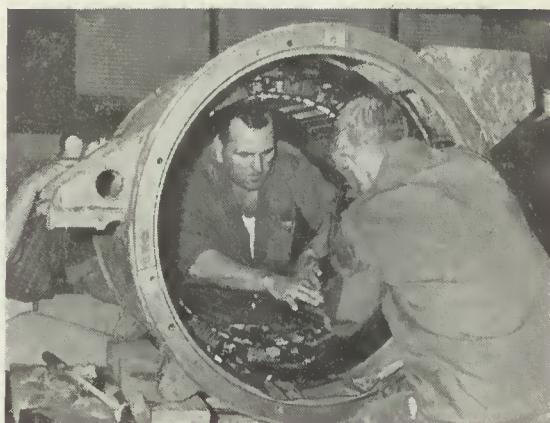
Porquê «Entroncamento»? Precisamente por ter sido, como estação ferroviária, o local escolhido como ponto inicial para a linha do Norte entroncar,

intermediariamente, na linha de Leste da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, ou seja na primeira linha que se construiu e teve por fim ligar Lisboa a Madrid, por Elvas e Badajoz.

Entroncamento deve, pois, a sua existência à linha férrea, podendo dizer-se que as modestas instalações que formaram, a princípio, a estação, com o seu primitivo núcleo de habitações, foram a origem da povoação. Elevado a freguesia por decreto de 25 de Agosto de 1926, o Entroncamento passa-



O eng. Franklim Torres troca impressões com o repórter



Trabalhos de bobinagem na oficina de grande reparação

ria a vila seis anos depois: precisamente no dia 21 de Dezembro de 1932, a folha oficial publicava outro diploma no qual, tendo em consideração o notável desenvolvimento que a localidade acusava, se determinava que passasse à categoria de vila. Concelho só viria a ser em 1945, numa altura em que já contava oito mil habitantes.

No último quarto de século, a população do Entroncamento quase duplicou: calcula-se em nada menos de quinze mil o número dos seus actuais habitantes. Claro que para isso muito contribuiu o facto de a C. P. ter concentrado naquela vila importantes empreendimentos que ocupam cerca de 3500 pessoas.

Amplas e modernas oficinas

Estamos num gabinete confortável, sem ser luxuoso. Trata-se, efectivamente, de um local de trabalho que, sem deixar de ser agradável, dispensa o supérfluo. Diante de nós, um homem sorridente, que nos acolhe com toda a simpatia: é o sr. eng. Franklim Torres, que desde 1968 está à frente do 2.º G. M. O. (2.º Grupo do Material e Oficinas da C. P.).

Este Grupo, que dispõe no Entroncamento de uma oficina de grande reparação e de um sector de manutenção, abrange ainda outros sectores de manutenção em Campolide e na Figueira da Foz, que ocupam um total de cerca de 3200 funcionários. Mas o maior contingente localiza-se ali: cerca de duas mil pessoas.

Afável, o sr. eng. Franklim Torres troca amigáveis impressões com o repórter, não só acerca do trabalho que nos levára ao Entroncamento (reportagem específica e exclusivamente visando as oficinas) como também sobre o jornalismo em geral. Pareceu-nos, assim, ser pessoa esclarecida e aberta à discussão dos problemas, como aliás é de exigir a quem tem sob a sua responsabilidade tão largas centenas de pessoas.

Um diligente funcionário (o agente de métodos sr. Fernando Freitas, que há cerca de trinta anos

trabalha para a C. P., tendo começado a sua carreira como aprendiz) acompanhou-nos, depois, na longa visita que fizemos às oficinas que a Companhia tem ali em laboração. Foi uma experiência nova (e a todos os títulos interessante) para o repórter que, certamente à semelhança da maioria dos nossos leitores, não fazia a mais pequena ideia do importante complexo oficial.

A oficina de grande reparação

A reparação do material motor de tracção eléctrica e Diesel eléctrica e respectiva bobinagem fazem-se na oficina de grande reparação, onde um contramestre, o sr. António Mendes Pereira, interrogado sobre o número de funcionários que ali prestam serviço, nos afirmou, amavelmente:

— *Presentemente atingimos os 500 homens, números redondos...*

A oficina encontrava-se em plena laboração (pouco passava das dez horas). Todo o pessoal estava ocupado, notando-se que impera ali uma perfeita organização de serviço. Alguns homens trabalhavam na reparação de amortecedores, outros nos «bogies», outros ainda montavam motores já reparados.

Um dos operários de quem nos aproximámos (e que se ocupava justamente da montagem de um motor já reparado), foi o serralheiro sr. Vital Carrião dos Santos.

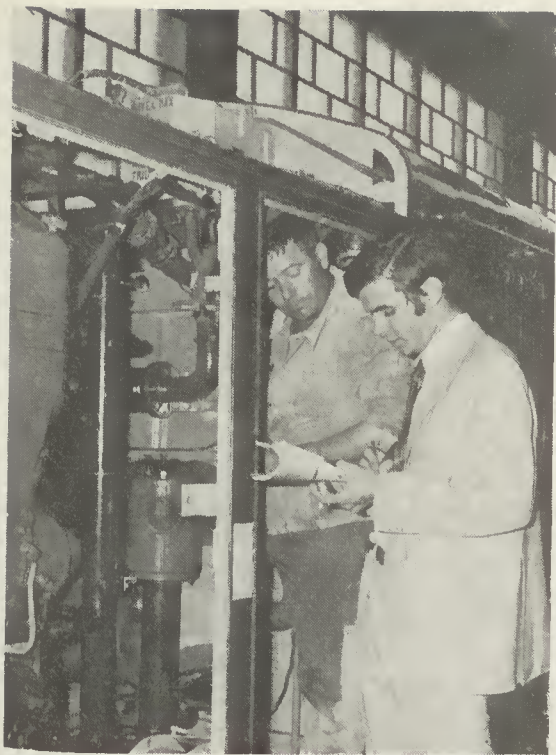
— Há quantos anos trabalha aqui?

— *Já fiz catorze...*

— Gosta do seu trabalho? É muito pesado?

— *Não é pesado. E, quanto a gostar, há coisas piores.*

Apreciámos alguns momentos da reparação de uma automotora UTE. Tratava-se da reparação tipo R1, o que quer dizer que era um arranjo total: a unidade é positivamente «desventrada» e cuidam-se dos mínimos pormenores.



Um operário especializado fala à nossa revista

O Sector de Manutenção

Há quatro anos que o jovem Vítor Dias Roque, de 20 anos, trabalha na C. P. Nos dois primeiros, foi aprendiz; agora é operário electricista e — segundo nos disse — «*está à espera da tropa*». Com o curso industrial, o Vítor Roque, natural e residente no Entroncamento, é apenas um dos muitos operários que prestam serviço no Sector de Manutenção — oficina na qual se fazem reparações correntes ou, mais simplesmente, aquilo que, em relação aos automóveis, por exemplo, nós chamamos operações de «*estação de serviço*».

Trata-se, pois, de vistorias periódicas e há-as de diversos tipos. Um funcionário com quem conversámos procedia à reparação periódica, tipo V2, de uma locomotiva. O que quer dizer V2? Nada mais, nada menos que uma visita de dois dias, isto é, a reparação ocupa as horas normais de dois dias de trabalho.

Um outro operário que também abordámos no Sector de Manutenção era o sr. Manuel Antunes Júnior, de 38 anos, serralheiro, que procedia à desmontagem de injectores.

— Há quinze anos que estou na C. P. — disse-nos.

— Sempre neste serviço? — perguntámos.

— Não. Aqui no Sector estou há só quatro anos.

— Gosta do seu trabalho?

— Há pior.

A oficina de rodas

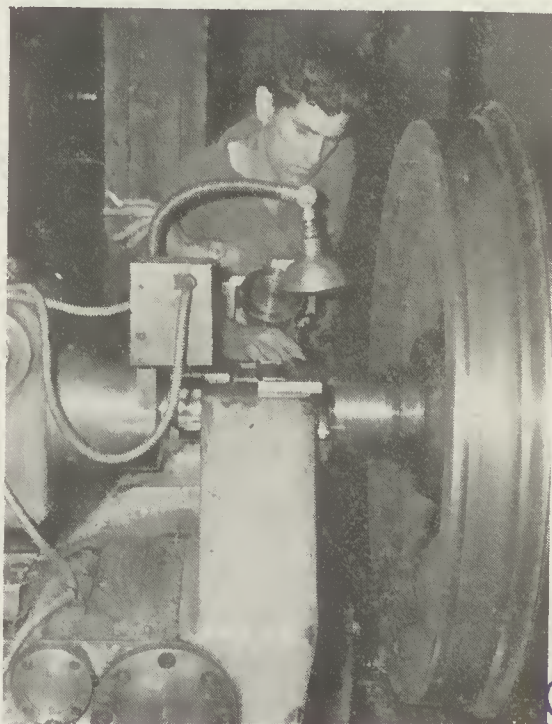
Cerca de quarenta homens trabalham na oficina de rodas, onde o contramestre sr. João de Jesus Manito, que até Novembro último era chefe de brigada de máquinas-ferramentas, nos recebeu, informando-nos que ali também se reparam rodas de composições ferroviárias de empresas particulares, as quais fazem essa encomenda à C. P.

O chefe de brigada sr. José Fernandes Aparício, que tem sob o seu «*contrôle*» cerca de 17 homens (serralheiros), informou-nos que está na C. P. há vinte e cinco anos, mas apenas há meses ascendeu àquela categoria. Conduziu-nos junto de um torno de rectificar e brunir moentes de rodados para chumaceiras de bronze, trabalho que absorvia as atenções de vários homens. Aliás, uma nota há a salientar: a extraordinária disciplina que apreciámos em todos os trabalhos.

Chamou a nossa especial atenção um moderno torno «*Morando*» para torneamento de rodas monobloco e aros, o qual funciona automaticamente por sistema de programador. Na sua quase totalidade — sublinhe-se, de passagem — o material utilizado nas oficinas da C. P. no Entroncamento é moderno, de concepção recente, o que, para além de um notável esforço de actualização, por parte da empresa, quanto aos meios de trabalho, representa também enorme encargo de carácter financeiro.

A oficina de vagões

Contramestre da oficina de vagões há cerca de dez anos, o sr. Abílio dos Santos Rodrigues «*tem*



Um dos delicados trabalhos da oficina de rodas



Trabalhos na reparação de vagões

corrido quase tudo» — segundo as suas próprias palavras — dentro das oficinas da C. P. no Entroncamento. É quase careca, informação que o repórter incluí no seu trabalho apenas para dar conta aos leitores do seguinte apontamento curioso que é só uma pequena demonstração do permanente estado de espírito do sr. Rodrigues: tendo, na nossa presença, um seu colega feito alusão à calvície, logo o sr. Abílio ripostou:

— *Ainda não conheci nenhum burro que fosse careca...*

A oficina de vagões ocupa cerca de 350 homens. (Sublinhe-se, de passagem, que há por vezes dificuldade na manutenção do pessoal). Ali se fazem grandes reparações, reparações de conservação, levantamentos periódicos e pequenas reparações (estas acidentais, claro).

A nossa visita às oficinas do Entroncamento terminou com uma breve passagem (tinha-se atingido quase a hora de findar o trabalho) pela oficina de molas (onde apreciamos tornos de têmpera para aquecimento de lâminas e uma máquina curvadeira) e pelas oficinas de carpintaria e serração. Nestas se repara diverso mobiliário, nomeadamente o dos escritórios das estações.

Uma família estreitamente ligada à C. P.

Uma breve estadia no Entroncamento não podia ficar sem uma visita, embora rápida, ao sr. Eugénio Poitout. Presidente da Câmara Municipal, o sr. Poitout, que é chefe administrativo do Centro de Formação Profissional que a C. P. mantém igualmente no Entroncamento, recebeu-nos afavelmente. no seu gabinete, não para qualquer entrevista (tal não era a nossa intenção), mas para uma breve troca de impressões.

Descendente de uma família ligada à C. P. há quase um século (seus bisavô e avô foram para o Entroncamento quando o caminho de ferro se instalou ali, tendo o seu pai sido chefe de escritório), o sr. Eugénio Poitout disse-nos que o grande incremento das oficinas começou a verificar-se em 1924, *«tendo progredido sempre»*. Tendo-lhe sido perguntado se tinha algum filho empregado na C. P., para continuar uma tradição de família que tem cerca de um século, o sr. Poitout respondeu-nos:

— *Tentei, efectivamente, empregar aqui o meu filho. Tal não foi possível. Tenho imensa pena.*

TORQUATO DA LUZ

O nosso serviço tem de ser vendido

Na maior parte dos casos, os clientes «não estão à espera» da nossa Empresa. Já têm outros que os servem.

Para que se interessem pelos nossos serviços é preciso procurá-los, visitá-los, informá-los, captar-lhes a atenção e convencê-los.



A «604» nos seus «bons tempos», resfolegando pujança e vapor.
Hoje... apenas uma peça de museu

O museu ferroviário prossegue na sua marcha

No nosso último artigo acerca da criação do futuro Museu Ferroviário, dissemos — parafraseando um velho termo das gentes dos comboios — que esse valioso empreendimento se encontrava, decididamente, em plena *marcha*. Hoje, porém, podemos já acrescentar que, mercê de novo e vigoroso arranque recebido da sua esforçada — e cada vez mais activa — Comissão Organizadora, — aquele ansiado repositório dos caminhos de ferro portugueses se encontra não só em plena *marcha* como até a *ganhar tempo*...

Isto — repetimos — devido ao labor e dinamismo da referida Comissão que, através de uma nova e recente reunião, tomara decisões de capital importância, as quais se virão a reflectir numa mais breve concretização do futuro museu.

Entre outras decisões tomadas, figura já a da ida dos componentes da aludida Comissão, dentro em breve, ao Entroncamento, onde, «in loco», escolherão o lugar em que ficará situada essa projectada retrospectiva dos nossos caminhos de ferro.

Sabemos, também, que foi decidido criar no mesmo museu uma biblioteca privativa, na qual entre outras finalidades, pontifica a de facilitar buscas e estudos de assuntos inerentes à história não só dos nossos como dos restantes caminhos de ferro no Mundo. Trata-se, por assim dizermos, de um elemento didáctico de primeira importância, onde os estudiosos ou os simples entusiastas pelo caminho de ferro encontrarão vasta matéria para enriquecer os seus conhecimentos de ordem ferroviária. Tudo isto em face do contínuo crescimento do número desses apaixonados-saudosistas pelos velhos comboios de tracção a vapor.

Essa paixão pelo caminho de ferro e a oportunidade de poderem viajar em autênticas locomotivas a vapor, são as principais causas das frequentes visitas (mormente de ingleses) ao nosso País, por parte de inúmeros turistas amantes desse meio de transporte, muitos dos quais nem ferroviários são, mas sim, professores, juristas, médicos, etc.

De resto, basta esse sortilégio do caminho de ferro, o desejo desses estrangeiros em conhecerem novas emoções, em contactarem com o desconhecido, com o inédito, com

o inatingível... em seus países, para transformarem a região do nosso futuro Museu Ferroviário — neste caso a região do Entroncamento — num chamariz turístico de primeiro plano, que não podemos desperdiçar.

Conforme também já dissemos no nosso artigo anterior — ... e hoje voltamos a acentuar — toda a estruturação do que será, dentro em breve, essa valiosa retrospectiva dos nossos caminhos de ferro, encontra-se já devidamente estudada e delineada. Assim, uma vez consumada a sua concretização, além de todas as finalidades de que já falámos, há ainda a considerar a da influência, assaz importante, que o futuro museu virá a ter junto das crianças; incutindo-lhes o gosto pelos comboios, acicatando-lhes a proverbial atracção e ternura sentidas pelo caminho de ferro e traduzidas na sua predilecção pelos brinquedos de comboios. De resto, não é menos proverbial a influência — sobremodo receptiva — nas crianças, de toda a expressão de força, de poder e de movimento que o «monstro de ferro, filho da ciência, de coração titânico, resfolegando chamas, na sua ansiedade de espaço», no dizer de Junqueiro, tão fielmente traduz.

Entretanto, à medida que o museu vai prosseguindo na sua *marcha* cada vez mais veloz, a caminho da *estação término* — a sua almejada concretização — maior interesse vai despertando não só nos meios propriamente ferroviários como até nos totalmente estranhos ao caminho de ferro. São inúmeras as cartas contendo pedidos e sugestões — provenientes das mais diversas e heterogéneas procedências — de assuntos relacionados com o futuro museu, recebidas pela sua Comissão Organizadora, o que prova bem o interesse despertado em todo o País, pela breve criação do valioso empreendimento — que será constituído não só «ao vivo», isto é, com material de tamanho natural como por intermédio de maquetas das peças que já não existirem.

Entre essas cartas, uma há, porém, da autoria de um distinto Oficial da nossa Armada, que mereceu especial atenção por parte dos seus destinatários, não só pelos termos, sobremodo desvanecedores para o caminho de ferro, com que fora escrita, como ainda pela sugestão do seu autor, acerca da criação de um «Grupo de Amigos do Museu Ferroviário», do qual, num gesto de cativante simpatia, aquele Oficial deseja ser um dos primeiros associados.

Eis uma das mais expressivas passagens da aludida carta: *Pertenço àquele grupo de pessoas que gostam de ver passar os comboios e que ainda sentem grande prazer*

ao ver, na estrada, as cancelas baixadas. Infelizmente para mim, mas não para o País, as locomotivas que passam, já raramente são a vapor. Pois, a máquina a vapor é dos «objectos» que mais respeito me merecem, pelo que significam para o progresso deste nosso Mundo. Vê-las nos vossos cemitérios, já velhas e ferrugentas, sempre foi desolador. Mas num museu é não só homenageá-las condignamente como também homenagear todos aqueles a elas ligados ou pelo trabalho — os ferroviários — ou pelo coração — os apaixonados.

Certamente que será criado o «Grupo de Amigos do Museu». Será uma grande honra para mim que a minha inscrição ficasse desde já registada.

Devemos, entretanto, esclarecer os nossos leitores, que tem sido sempre intenção dos organizadores do aludido empreendimento, a criação, simultânea, de um «Grupo de Amigos do Museu» (ou de um «Grupo de Amigos dos Caminhos de Ferro»), no qual ficarão reunidos *todos* — quer se trate ou não de ferroviários — os admiradores e entusiastas da ferrovia, mormente os saudosistas pela velha tracção a vapor. Aqueles que sentem uma verdadeira alegria de ver no incansável movimento das bielhas, chaminés de fumo branco, apito estridente, envoltas em rolos de vapor, correr na paisagem *tão nossa* — que é, afinal, o melhor «ex-libris» do turismo português — as ainda hoje imponentes «Henschel» e até algumas «Bayer-Peacock», que a maioria dos amadores só conhece por tradição.

Antes, porém, de terminarmos, desejamos ainda acentuar que, uma das «démarches» mais laboriosas — quicá decisiva — para a breve concretização do museu, levada a efeito pela sua esforçada Comissão Organizadora, tem sido a do arrolamento de todo o material que se encontrava disperso pelos mais recônditos pontos do País.

Uma vez esta complexa operação terminada, e recolhido, no Entroncamento, o local onde o projectado empreendimento será criado, temos a certeza que a inauguração do mesmo, surgirá, lógica e naturalmente, dentro da brevidade que todos ansiamos. E neste anseio não deixará de estar, também, *presente*, não só a progressiva vila do Entroncamento como todo o seu distrito. Pois, cientes estamos que essa região não desperdiçará esta valiosa oportunidade que se lhe oferece, de atracção turística. Para mais, sendo do conhecimento geral os projectos ambiciosos que, actualmente, os dirigentes distritais alimentam para uma valorização activa e digna da sua região.

EDUARDO O. P. BRITO

EGT — AGÊNCIA DE VIAGENS

Rua do Arsenal, 124-1.º — Lisboa
Telef. 362151 / 367529

Reduções especiais e facilidades ao pessoal da Companhia e familiares

Passaportes, reserva de hotéis, passagens de avião e de barco, viagens IT e cruzeiros, «Europabus», reservas em comboios internacionais e «wagons-lits», excursões, viagens à «forfait», seguros, etc.

QUANDO O FERROVIÁRIO
SE TRANSFORMA
EM «SOLDADO DA PAZ»

VOLUNTÁRIOS DO SUL E SUESTE

primeira corporação de bombeiros existente no Barreiro

por Fernando Amaral

Parágrafos soltos da sua história

Introdução

Sim! Também o ferroviário — o que vende os bilhetes na estação e o que conduz as locomotivas; o revisor que no comboio fura um círculo em cada cartão e o próprio engenheiro; o operário da oficina e o modesto sergente — se pode transformar em «Soldado da Paz», sempre que a tragédia irrompe furiosamente, pondo em risco pessoas e bens.

No Barreiro, esse ferroviário que acorre quantas vezes à dor alheia, é todo aquele que num gesto misto de fraternidade e coragem tem servido na corporação dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste.

É longa a história dos Voluntários do Sul e Sueste, primeira corporação de bombeiros existente no Barreiro, cuja fundação data de 23 de Julho de 1894.

Origem

A sua criação ficou a dever-se a uma elite de ferroviários daquela vila, que logo encontrou o mais valioso apoio do eng. Luís d'Orey.

Mencionar, aqui, os nomes desses ferroviários é um dever e uma homenagem: Augusto Rodrigues, Frederico Peleja, José Joaquim de Almeida Ferreira, Francisco Maria da Silveira Meneses, Caetano Francisco da Silva, José Zacarias Ferreira, António José (da Loura) e José António do Carmo.

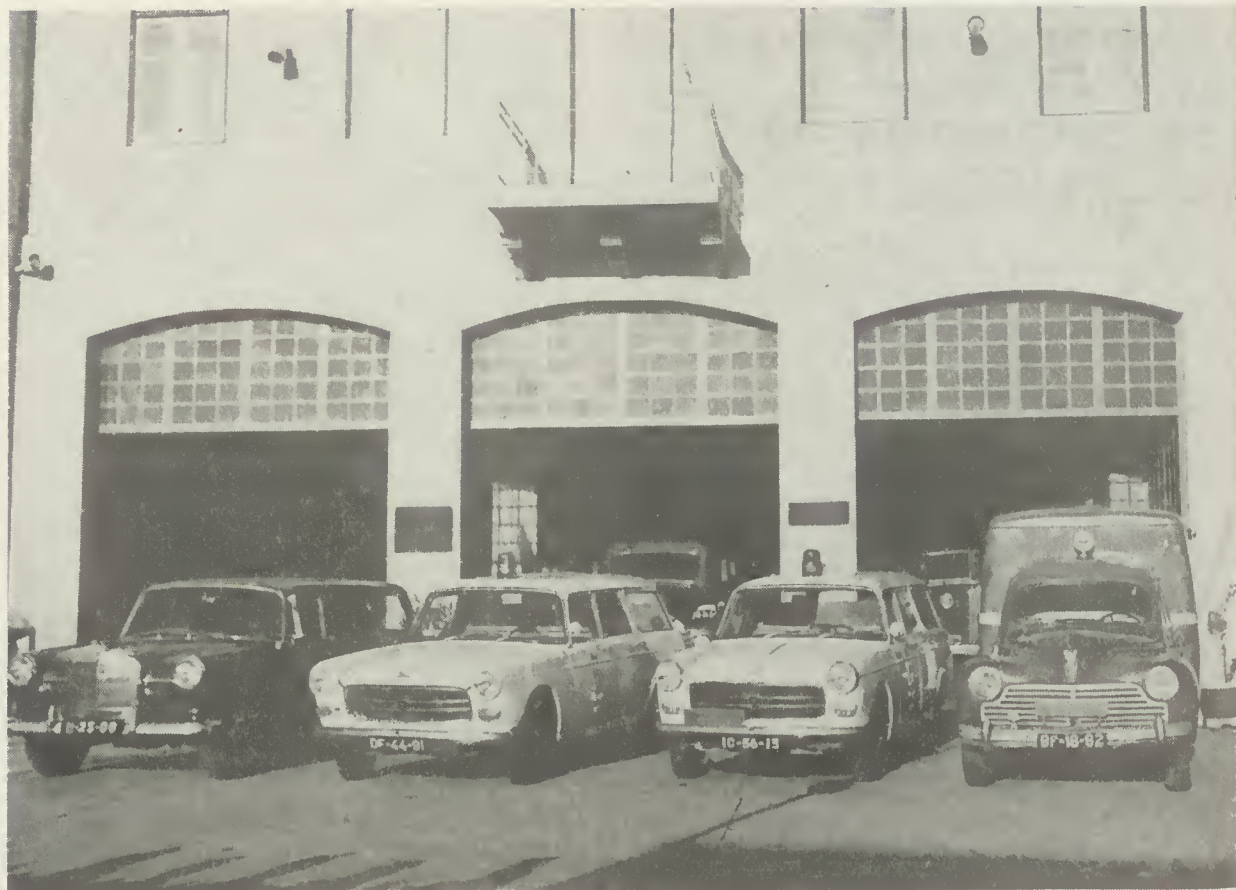
Os Estatutos da corporação, que é essencialmente ferroviária, isto é: sempre composta, exclusivamente, por ferroviários, viriam a ser aprovados por Alvará de 21 de Outubro de 1896, remodelados mais tarde por outro Alvará, datado de 31 de Agosto de 1935.

Primeiros tempos

Durante três dias, em Setembro de 1895, os Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste prestaram o seu primeiro serviço oficial, formando piquetes de prevenção contra incêndio, no local onde decorriam as festas de Santa Bárbara e onde, perigosamente, existia uma fábrica de cortiça.

Quanto a instalações, naturalmente necessárias à sede e quartel, a corporação ocupou inicialmente uma dependência das Oficinas Gerais dos C.F.S.S. Depois, viu-se obrigada a instalar-se num armazém, próximo do actual Largo Alexandre Herculano.

Em 1911, a corporação passou a designar-se por «Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários do Barreiro e Pessoal dos Caminhos de Ferro do Sul e



Um aspecto do parque de material dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste

Sueste» e, por essa altura, assistiu-se a um entusiasmo que levou à elaboração de um projecto de construção de um edifício próprio, destinado ao quartel e à sede, o que não foi possível tornar em realidade.

Um ano depois, portanto, em 1912, a corporação transferiu-se para os terrenos que prolongam a estação dos Caminhos de Ferro, graças à cedência por parte do Estado de um rés-do-chão ocupado pela Repartição de Via e Obras, onde ainda hoje se encontra, embora as instalações beneficiassem, posteriormente, de grande ampliação e remodelação.

A partir de aí, o seu primitivo nome voltou a ser adoptado: Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste.

Grandes datas e grandes transformações

★ Foram estes Bombeiros nomeados para representar Portugal, sob o comando de Alberto Teixeira Bravo, no Concurso Bombeirístico Internacional de Turim, realizado de 1 a 4 de Setembro de 1928.

★ 17 de Outubro de 1931 — a corporação foi reconhecida oficialmente como Instituição de Utilidade Pública.

★ 5 de Outubro de 1932 — o conselheiro dr. Albino dos Reis, então ministro do Interior, visitou o Barreiro e agraciou a corporação com o grau de Oficial da Ordem de Benemerência. Um decreto de 21 de Junho de 1946, distinguia-a com o grau de Comendador daquela Ordem.

★ 9 de Setembro de 1934 — os Bombeiros do Sul e Sueste estiveram presentes numa grande parada bombeirística efectuada no Porto.

★ A partir de 1935, emprendia-se a primeira reorganização de material, sob a orientação do comandante, eng. D. Francisco de Assis de Almeida Mendia.

★ Em 1939 e nos anos seguintes, período do comando do eng. Valentim Bravo, a corporação foi valorizada no seu parque-auto e, ainda, com a organização de uma escola de aperfeiçoamento das técnicas inerentes à actividade, a



Durante a entrevista com o comandante dos Bombeiros do Sul e Sueste

criação de um corpo auxiliar de defesa passiva e a estruturação de um serviço de saúde.

★ 23 de Julho de 1944 — comemorava-se o cinquentenário da corporação. A população do Barreiro associou-se entusiasticamente às manifestações, presididas pelo governador civil de Setúbal, dr. Mário Madeira. Nessa data, eram comandantes do corpo activo o eng. Valentim Bravo e Leodegário de Bastos e presidente da direcção, Leonel dos Santos.

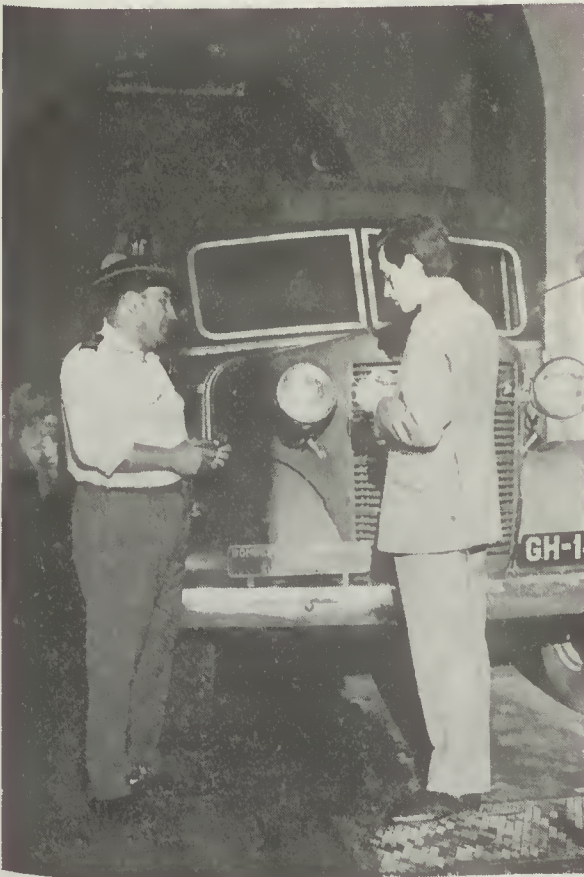
★ A partir de 1953, uma direcção presidida por Gilberto Tavares dos Santos, sendo comandante do corpo activo o eng. Manuel da Silva Bruschy, o quartel atravessou uma fase de profunda modernização, só possível graças à acção da própria Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

★ Abril de 1953 — a corporação recebia uma escada Magirus, de aço.

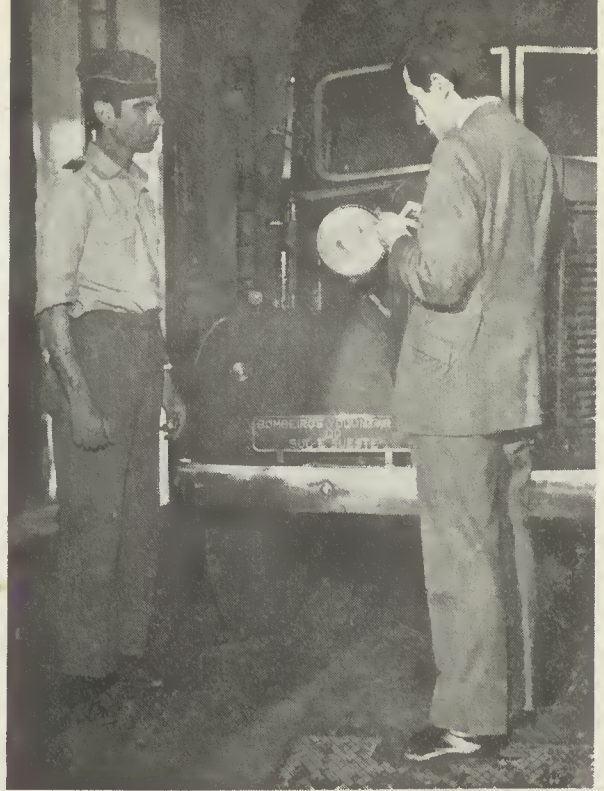
★ Janeiro de 1956 — foi dotada de um pronto-socorro de nevoeiro, que importou em mais de trezentos contos.

Corpos gerentes actualmente em exercício

★ Presidente da mesa da assembleia geral — eng. Paulo Hormigo Vicente, chefe do 3.º Grupo do Material e Oficinas da C. P., no Barreiro; presidente da direcção, Manuel dos Santos Martins, inspector de Exploração da C. P.; comandante do corpo activo, Vítor Adragão, agente técnico de engenharia, da C. P.; 2.º comandante, Carlos Marques Simões, enfermeiro, da C. P.



Manuel José Sobral, ajudante do comando dos B. V. S. S., descende de uma família de bombeiros e há 45 anos que é «Soldado da Paz»



O bombeiro de 1.ª classe, Américo Coelho Ferreira, fala à nossa reportagem

Efectivo actual

★ 1 chefe, 5 bombeiros de 1.ª classe, 9 bombeiros de 2.ª classe, 10 bombeiros de 3.ª classe, 19 aspirantes, 5 auxiliares femininas. Total: 57 elementos.

As pessoas nem sempre se interessam por servir o próximo... — disse-nos Vítor Adragão, actual comandante dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste.

Como se procurou demonstrar anteriormente, é já bastante longa a história dos Voluntários do Sul e Sueste, primeira corporação de bombeiros existente no Barreiro.

Na actualidade, os Voluntários do Sul e Sueste são uma consoladora realidade, onde é grata a imagem do ferroviário desdobrando-se em gestos de fraternidade e coragem ou, em resumo, transformando-se em «Soldado da Paz».

E, agora, a actualidade que passou a interessar à reportagem do «Boletim da C. P.». Essa actualidade fica, pois, expressa nas declarações que nos foram feitas por Vítor Adragão, comandante dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste e nas de três elementos da corporação que, a concluir a presente reportagem, nos respondem a três perguntas-modelo.

Esta corporação, por onde passaram prestigiosos engenheiros e habilíssimos operários da C. P., conta hoje com cerca de 1350 associados o que lhe rende, mensalmente, uma parca receita, inferior a seis mil escudos — *começou por nos declarar o sr. Vítor Adragão, agente técnico de engenharia, que comanda, desde 1950, os Voluntários do Sul e Sueste, respondendo assim à nossa pergunta sobre as bases de manutenção daquele corpo de bombeiros.*

E não possuem quaisquer outras receitas? — indagámos a seguir.

— Evidentemente que sim! Doutra forma não nos seria possível existir. Contamos, pois, com subsídios da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Conselho Nacional do Serviço de Incêndios e Câmara Municipal do Barreiro, com especial relevo pelos auxílios da C. P.

A forma como são subsidiados leva-nos a pensar que a corporação não é privativa da C. P. ou assim é de facto?

— Não! O seu efectivo é que se compõe exclusivamente de pessoal da C. P., de pessoal ferroviário, mas a sua missão é igual à de todos os bombeiros: onde quer que se torne necessário acorrer para salvar pessoas ou bens. Há anos em que transportamos, aos hospitais, mais de 1500 doentes e feridos e tomamos parte activa em dezenas de incêndios, que em nada se relacionam com a C. P.

Nesse caso, estamos em presença de uma acção meritória da C. P. e do seu pessoal?

— Pode realmente dizê-lo! . . .

Dê-nos, agora, uma ideia do material de combate actualmente existente.

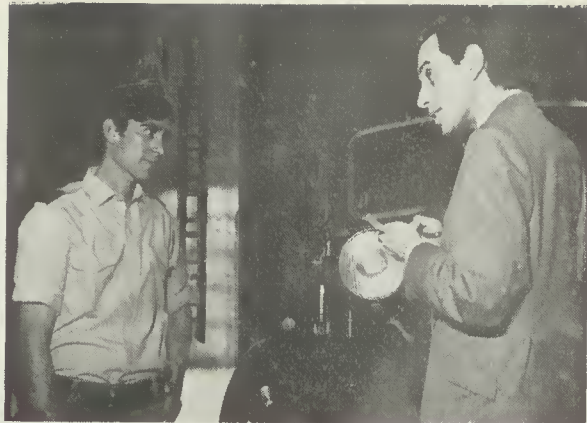
— Mas, sem dúvida! A corporação dispõe actualmente, de 1 viatura de comando, 1 pronto-socorro com bomba de neveiro, 2 pronto-socorros com bomba acoplada, 2 «jeeps», 4 automacas, 1 escada extensível (Magirus), 4 bombas assentes em «roulottes», 4 bombas transportáveis e mais de 2500 metros de mangueiras. No Serviço de Saúde — parece-me de interesse acrescentar — existe 1 aparelho portátil de administração de oxigénio.

Diga-nos quais são, de momento, as maiores preocupações desta corporação.

— Naturalmente que a modernização do material é uma das nossas maiores preocupações. Pensamos, agora, instalar um sistema de rádio-telefone, entre as viaturas e o quartel. Considero esta forma de contacto muito importante na rapidez da acção.

Também a renovação desse material está nos nossos propósitos — *prossegiu o sr. Vitor Adragão* — podendo dizer-lhe que está já firmado contrato, com uma conhecida empresa, para o fornecimento, em 1971, de um autotanque, com a capacidade de 6000 litros, o qual importará em cerca de 500 contos.

Esse processo de modernização e renovação de material conduzirá, necessariamente, ao constante aumento do efectivo de pessoal?

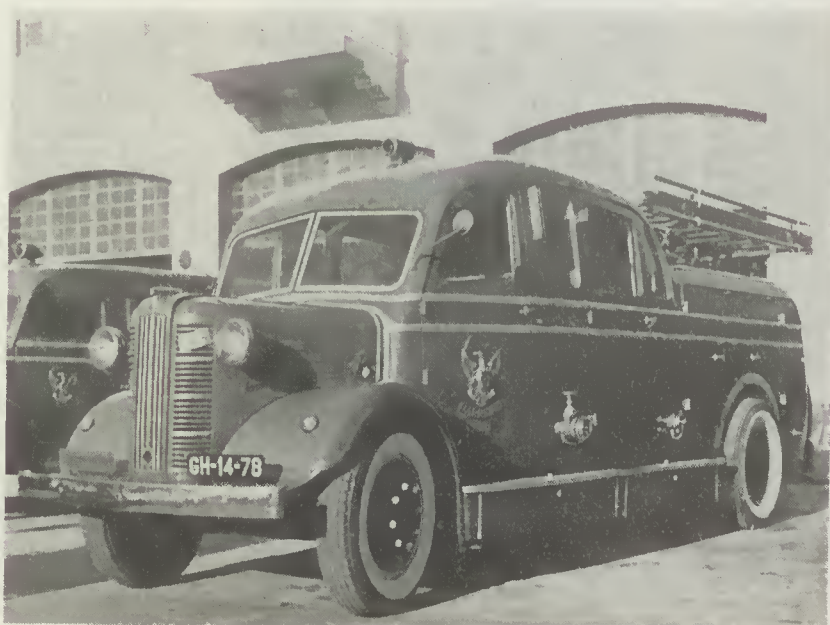


João Rodrigues Garcia — é o mais jovem bombeiro da benemérita corporação ferroviária

— Esse aumento corresponde a outra das nossas preocupações. Sem dúvida que ele é implicitamente necessário, embora me pareça dificultado pelas inúmeras solicitações da vida moderna, como a Rádio, Televisão, Cinema e outros divertimentos que constituem chamariz do pessoal. Este, por sua vez, não os quer perder em favor de uma permanência no quartel ou de um serviço de incêndio. Dá-se, assim, uma fuga do voluntariado, que muitas vezes me leva até a admitir que as pessoas nem sempre se interessam por servir o próximo. . .

E o que propõe para melhorar essa situação? — perguntámos a concluir.

— Não irei propriamente formular propostas. Seria cometer uma indiscrição, até porque estas têm surgido nas reuniões anuais dos bombeiros do Sul e, através do Conselho Nacional do Serviço de Incêndios chegado ao conhecimento do Governo, a quem se põe um problema que não é desta corporação, mas sim um problema geral. Presentemente corre-se, em muitos casos, o risco de existir bom equipamento e material e não haver pessoal para preencher os efectivos de cada corporação, de molde a que possam servir convenientemente o bem comum. É, pois, um problema complexo — todo este, que urge resolver, inadiavelmente.



Um moderno pronto-socorro da corporação barreirense

3 perguntas para 3 bombeiros...

- 1 — Há quanto tempo entrou para esta corporação de bombeiros?
- 2 — Porque o fez?
- 3 — Recorda algum episódio ocorrido na sua vida de bombeiro?

MANUEL JOSÉ SOBRAL, 57 anos de idade, casado, electricista, ao serviço da C. P. desde Janeiro de 1944, ocupando actualmente o lugar de chefe de equipa dos Serviços Eléctricos. Na corporação de bombeiros é ajudante do comando e começou por nos declarar:

— Entrei para os bombeiros com 12 anos de idade. Há, portanto, 45 anos que tenho a honra de vestir a farda dos bombeiros e, se o fiz, devo-o em grande parte a uma tradição de família — toda a minha família passou pelos bombeiros!

Episódios da minha vida na corporação, recordo-os às dezenas — prosseguiu Manuel José Sobral — mas posso, entre tantos, citar-lhe um que agora me ocorre:

— Sucedeu num paiol de munições da Escola Prática da Armada, em Vale de Zebro. Tudo começou por uma explosão. O perigo de outras explosões era constante. O natural receio de ser atingido por algum estilhaço era permanente. Mas nem por isso, eu e os outros, deixámos de proceder à montagem do serviço. Dadas as circunstâncias de iminente perigo tivemos de montar esse serviço rastejando.

Mais tarde, tive de recorrer a um simples caixote em madeira para me proteger e, essa «protecção» durou mais de duas horas. Longas, muito longas... Mas, enfim, nessa altura eu era solteiro, os «medos» e os riscos não contavam...

E, a concluir:

— Vão decorridos uns 35 anos sobre este episódio.

Acrescentamos agora, como nota de reportagem, que Manuel José Sobral é também o responsável pela preparação do pessoal — dos veteranos e dos novos. Nessas funções tem sido chamado a Sines, Odemira, Aljustrel, Moita, etc., em cujas corporações de bombeiros tem atestado a sua capacidade de «Soldado da Paz», sendo já frutuosa as escolas de recrutas por si preparadas.

A sua tática resume à divisa que a si próprio impôs:

— Quando me dirijo a um novo bombeiro nunca digo VAI; digo ANDA!

AMÉRICO COELHO FERREIRA, 41 anos de idade, casado, serralheiro, ao serviço da C. P. desde Novembro de 1944, actualmente operário de 2.ª classe nas Oficinas Gerais, no Barreiro. É bombeiro de 1.ª classe nos Voluntários do Sul e Sueste e, respondendo às nossas perguntas, afirmou:

— Estou aqui há 23 anos. Comecei em quarenta e sete (1947). Desde criança que admirava os exercícios que via fazer aos bombeiros. Essa admiração cresceu comigo e, um dia, vim mesmo. Era isso, em suma: eu também queria ser bombeiro...

Falando-nos das suas recordações de bombeiro, Américo Coelho Ferreira, disse-nos:

— Sim! Posso contar-lhe um episódio ocorrido aqui, no Barreiro, junto à muralha. Foi numa noite de Carnaval e de grande vendaval. O rebocador «Victoria», da C. P., que tinha saído havia pouco tempo da doca, foi surpreendido pelo temporal e, como as suas vigias se encontravam abertas, a água começou a invadi-lo.

Os Bombeiros do Sul e Sueste tiveram uma noite inteira de trabalho insano, mas salvaram alguma coisa. Salvámos o barco!

Dentro desta ideia que inspira os bombeiros — a ideia de salvar — aconteceu-me também, há meses, ajudar a salvar um soldador que foi vítima de uma explosão verificada numa conduta dos altos fornos da Siderurgia Nacional. A deslocação do ar provocou nos ouvidos e no nariz desse trabalhador a marca dolorosa que caracteriza estas ocorrências e, na ânsia de o salvar, recorri a vários meios de intervenção imediata, entre eles, a respiração de boca-a-boca.

JOÃO RODRIGUES GARCIA, 19 anos de idade, solteiro, torneiro mecânico, ao serviço da C. P. desde Outubro de 1968, no 3.º Grupo do Material e Oficinas, no Barreiro, onde lhe é dada actualmente a categoria de operário de 4.ª classe. É dos elementos mais novos dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste e um exemplo a seguir por outros jovens seus camaradas.



Parada do quartel e casa-escola para exercício dos bombeiros

Resolvi entrar para os bombeiros em Junho de 1969 — começou por nos declarar João Garcia, que acrescentou:

— O que me levou a fazê-lo foi apenas isto: a missão dos bombeiros pareceu-me adaptar-se ao meu feitio, à minha maneira de ser e de sentir. O tempo passa e cada vez me parece que estou mais certo daquela minha ideia.

Tudo nos levava a crer que João Rodrigues Garcia não deveria ter ainda muitos episódios na sua folha de bombeiro, mas nem assim quisemos deixar de recolher algum pormenor que tivesse sensibilizado a sua memória.

E, ele, revelou-nos:

— Na verdade não recordo qualquer episódio que mereça ser contado. No entanto, quando um comandante do Batalhão de Sapadores Bombeiros se deslocou ao Barreiro, tomei parte num incêndio simulado na casa da Escola e

tudo correu bem, de maneira a deixar-me satisfeítíssimo por ser bombeiro. De resto, toda a Escola a que eu pertenci, formada por elementos jovens, tomou parte nessa operação e estou convencido de que todos esses novos bombeiros sentem já dentro de si, a fervilhar, o entusiasmo que os levará a prosseguir.

Mapa de intervenções nos anos de 1969 e 1970

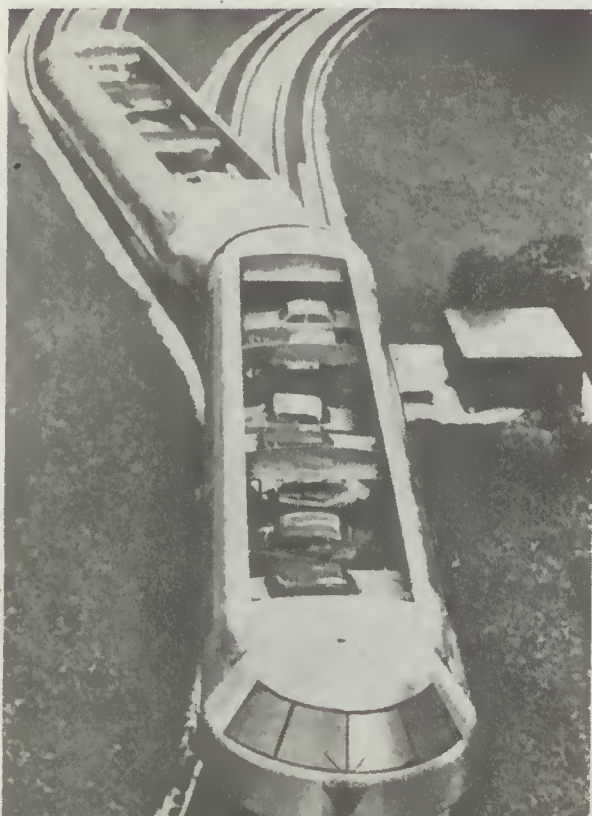
Ano	Fogos	Inundações	Transp. doentes e feridos	Guardas de prevenção	Outros serviços
1969	15	9	1932	254	41
1970	14	10	1057	303	10

NOVIDADES FERROVIÁRIAS

Um dos primeiros sistemas concebidos para o transporte de automóveis em comboios é o «Rollway», patente norte-americana, de 1960.

Por ele, as cargas das viaturas são processadas em transversal como documenta a nossa fotografia. Todavia, tal processo implica, pelo grande comprimento das carroçarias da maioria dos carros americanos, a necessidade de ampliar a dimensão do vagão transportador que necessita de circular em via dupla, com ocupação simultânea das duas vias.

Este processo, parece todavia condenado, por tão larga ocupação de espaço que exige.





A presença ferroviária no «Museu Suíço dos Transportes» em Lucerna

Por Vasco Callixto

Em 1 de Julho de 1959, em Lucerna, na Suíça foi aberto ao público o maior museu de transportes da Europa. É o «Museu Suíço dos Transportes», uma obra colectiva, que ficou a dever-se a todos os organismos suíços de transportes, compreendendo, portanto, os Caminhos de Ferro Federais, os caminhos de ferro particulares, os Correios, Telégrafos e Telefones, a Federação Rodoviária e milhares de outros interessados, tendo a própria Confederação Helvética e a cidade de Lucerna colaborado também na iniciativa.

Oferecendo uma imagem cabal da multiplicidade e significado do tráfego, o valioso conjunto permite apreciar o desenvolvimento e o progresso técnico de todos os meios de transporte, por terra, mar e ar. De uma maneira expressiva, veículos originais, motores, modelos reduzidos, bem como esquemas, gráficos, fotografias e diapositivos, revelam ao visi-

tante os meios e recursos que serviram, em diversas épocas, para a solução dos problemas do transporte, permitindo ainda apreciar a avançada técnica e potencialidade dos nossos dias. No arquivo e na biblioteca estão reunidos milhares de livros e documentos de valor, relacionados com a história dos transportes, e uma grande colecção de jornais antigos e actuais. Existem também salas para assembleias e congressos, equipadas com aparelhos de projecção e de cinema sonoro, com capacidade para 20 a 500 pessoas. Os restaurantes funcionam num antigo barco a vapor e numa antiga carruagem de caminho de ferro.

Neste completíssimo museu, cuja visita detalhada se prolonga por cerca de duas horas, ouvindo o visitante descrições e explicações por banda sonora em alemão, francês, inglês e italiano, é notável, como é evidente, a presença ferroviária. E um

dos maiores motivos de interesse da secção de caminhos de ferro é a reprodução fiel da célebre linha do S. Gotardo, na escala de 1/87.

O caminho de ferro do S. Gotardo foi inaugurado em 1882 e o tráfego actual está calculado em mais de 200 comboios por dia. Anualmente, são transportados 5 milhões de passageiros e 6 milhões de toneladas de mercadorias. A reprodução que se vê no «Museu Suíço dos Transportes» mostra o sector mais interessante desta linha, a chamada «Rampa Norte», com a estação de Erstfeld e a região de Amsteg de um lado e o característico traçado da linha em Wassen, do outro. Para executar este trabalho foram necessários 350 metros de via, 20 000 metros de fios eléctricos e 70 agulhas. Todas as instalações ferroviárias, os numerosos túneis, mais de uma dúzia de pontes, as centrais eléctricas e o equipamento das estações, foram fielmente reproduzidas, de acordo com os planos originais, devendo referir-se que a paisagem surge também ali com todos os seus detalhes. A esta magnífica obra, dedicaram os «Amigos dos Caminhos de Ferro em Miniatura de Lucerna» mais de 30 000 horas de trabalho. É particularmente interessante — e fascinante — ver circular 16 comboios simultaneamente nesta grandiosa maqueta.

O material rolante que figura no museu de Lucerna é de grande valia, compreendendo mais de 70 modelos de locomotivas e viaturas de todos os tipos e de todas as épocas e mais de 20 viaturas históricas originais, que fizeram parte do material ferroviário.

Entre as mais antigas locomotivas, conta-se a «Genève», de dois cilindros, de 1858, a do caminho de ferro Vitznau-Righi, o primeiro caminho de ferro de cremalheira da Europa, datando de 1873, uma «Mallet» do Caminho de Ferro Central Suíço (1893) e uma locomotiva da linha do S. Gotardo com viatura de iluminação de túneis, de 1881. A locomotiva de cremalheira da linha do Brunig, de 1905, é apre-

sentada em corte e como modelo de demonstração. A primeira locomotiva de corrente multifásica que circulou na Europa (1899), uma das primeiras locomotivas do Mundo de corrente alternativa monofásica (1904) e a locomotiva do caminho de ferro Berna-Lotschberg-Simplon, construída em 1913, com 2500 C. V., demonstram o importante papel desempenhado pela Suíça na introdução da tracção eléctrica.

Outros atractivos da secção ferroviária são a locomotiva do «Spanisch-Brötlibahn», reconstituída segundo os planos originais de 1847, representando uma perfeita imitação do primeiro caminho de ferro da Suíça, o modelo de demonstração do motor duma locomotiva eléctrica e a cabina da mais recente locomotiva da linha do S. Gotardo, bem como o sistema dum travão de ar comprimido de um vagão de mercadorias. O motor Saurer-Diesel para barcos e caminho de ferro e as instalações para a manobra centralizada de sinais e de agulhas fazem também parte da colecção do material rolante, onde igualmente se aprecia a evolução dos carros eléctricos, estando presentes o carro de tracção animal que circulou em Zurique em 1882, o carro a vapor de 1894 e o primeiro carro eléctrico da linha Vevey-Montreux-Chillon, construído em 1888.

Referimo-nos por fim à já citada carruagem que serve de restaurante do museu. É a mais antiga carruagem-restaurante dos Caminhos de Ferro Federais, do tipo da histórica «Carruagem de Compiègne», onde foi assinado o armistício de 1918. Foi construída pela firma Ringhoffer, em Smichow, próximo de Praga, em 1914, e entrou ao serviço em 22 de Outubro daquele ano, na linha Basileia-Bellinzona, sendo retirada da circulação em 31 de Outubro de 1960, quando circulava entre Zurique e Chiasso. Restaurada nas oficinas de Olten e transportada para Lucerna, esta carruagem é uma das mais valiosas peças que figuram no «Museu Suíço dos Transportes».

Administrar mal a ninguém aproveita, a não ser aos incompetentes. Nem aproveita a Companhia, que despende escusadamente verbas indispensáveis noutros lados; nem ao pessoal, pois os melhores não são devidamente apreciados e diminui-se a possibilidade de os remunerar mais condignamente; nem ao País, dada a sua necessidade de progresso. Mas quem perde mais é o pessoal, pois uma maior eficiência é o meio mais seguro que temos à nossa frente para melhorar a sua situação em todos os campos.

NETO DE CARVALHO

Realidades sociais

22 beneficiários abrangidos pelas «Concessões a Estudantes» pre- vistas pela O. G. C. A. n.º 4/70

De harmonia com o previsto e divulgado pela O. G. C. A. n.º 4/70, acerca das «Concessões a Estudantes», que interessam não só aos filhos dos ferroviários mas também a estes, foram abrangidos pela referida Ordem, os seguintes beneficiários:

Estágios de motivação

Frequentaram os estágios de motivação referidos no n.º 2 da O. G. C. A. n.º 4/70, quatro filhos de ferroviários que frequentam cursos com possibilidade de ingresso nos serviços da C. P.

Dos cursos de Engenharia, estagiaram:

- António Bernardo Machado, filho de César Vieira Machado, chefe de secção, aluno de Engenharia Mecânica.
 - Carlos Alberto Freitas Cristino, filho de João Cabrita Cristino, chefe de escritório, aluno de Engenharia Mecânica.
 - Armando Alfaro, filho de Carlos Alfaro, operário de 1.ª, aluno de Engenharia Electrotécnica.
- Como prémio receberam, cada um 3000\$00

Dos cursos de Agente Técnico de Engenharia, estagiou:

- António Mendes da Silva, filho de Lourenço da Silva, inspector, o qual frequenta o curso de Electricidade e Máquinas.
- Como prémio recebeu 2000\$00

Subsídios a agentes que frequentam determinados cursos

De acordo com os n.ºs 6.1 e 6.2 da O. G. C. A. n.º 4/70, foram concedidos subsídios anuais, para matrículas e livros, aos agentes que frequentam, sem prejuízo para o serviço, alguns dos cursos constantes na referida Ordem. Assim, beneficiaram desta concessão, que oportunamente solicitaram, os seguintes agentes:

- Maria de Fátima Gonçalves Fernandes, escriturária de 3.ª, aluna de Filologia Germânica 1500\$00

- Maria de Lurdes Matos Martins, escriturária de 2.ª, aluna de Filologia Germânica 1500\$00
- Maria da Conceição Dias Simões, escriturária de 3.ª, aluna de Ciências Económicas 1500\$00
- Alcina Maria Delgado Nunes, escriturária de 3.ª, aluna de Biologia 1500\$00
- Maria Teresa Vicente Moreira, escriturária de 3.ª, aluna de Engenharia Química 1500\$00
- Gracinda Conceição P. C. Caixeiro, escriturária de 2.ª, aluna de Filologia Românica 1500\$00
- Isabel Jesus Ramos, escriturária de 2.ª, aluna de Farmácia 1500\$00
- Deolinda Fernanda Costa da Silva, telefonista, aluna do Ciclo Preparatório ... 1500\$00
- Maria Isabel Graça Correia, escriturária de 2.ª, aluna de Filologia Românica 1260\$00
- Maria Otilia da Silva, escriturária de 2.ª, aluna de Química Laboratorial e Industrial 1180\$00
- Maria do Carmo Martins Correia, escriturária de 2.ª, aluna de Contabilista ... 820\$00
- Maria Solene Alves Mendes, escriturária de 2.ª, aluna de Contabilista 625\$00
- Joaquim Neves Lopes, servente de 2.ª, aluno da Secção Preparatória aos Institutos Industriais 574\$50
- Américo da Graça Valente, operário de 4.ª, aluno de Formação Electromecânica (Aperfeiçoamento) 380\$00
- Manuel Rosa Boletto, operário de 4.ª, aluno de Formação Electromecânica (Aperfeiçoamento) 347\$50
- Arlindo Pereira da Silva Aniceto, operário de 3.ª, aluno de Serralheiro Mecânico (Aperfeiçoamento) 335\$00
- Maria Manuela Conceição de Jesus, escriturária de 3.ª, aluna da Secção Preparatória ao Instituto Comercial 262\$50
- José Manuel Lopes da Silva, electricista de 3.ª, aluno Montador Electricista ... 219\$00

Nomeações e promoções

A contar do mês de Janeiro do corrente ano

A ECONOMISTAS DE 3.^a CLASSE — as Economistas praticantes, dr.^{as} Maria Gabriela Carmo Gonçalves de Oliveira Fonseca e Maria Manuela Jorge dos Santos Silva.

A JURISTA DE 3.^a CLASSE — o Jurista praticante, dr. Rabindranath Valentino Aleixo Capelo de Sousa.

A ADIDO TÉCNICO DE 3.^a CLASSE — o Contramestre de 2.^a classe, José Lopes Vitorino.

A MOTORISTA DE 2.^a CLASSE — o Operário de 2.^a classe, Manuel Gaspar Ruas.

A CHEFE DE ARMAZÉM DE 2.^a CLASSE — o Fiel de armazém de 1.^a classe, Manuel do Carmo.

A FIEL DE ARMAZÉM DE 1.^a CLASSE — o Fiel de armazém de 2.^a classe, Joaquim Serra Pereira.

A FIEL DE ARMAZÉM DE 2.^a CLASSE — o Fiel de armazém de 3.^a classe, Alfredo Moreira de Sousa.

A OPERÁRIO DE 3.^a CLASSE — o Operário de 4.^a classe, Florêncio Frade Marques.

A FACTORES DE 1.^a CLASSE — os Factores de 2.^a classe, João Patrício Maroco, Francisco Ferreira, António do Nascimento Rodrigues e Hermínio Domingos Martins.

A FACTORES DE 2.^a CLASSE — os Factores de 3.^a classe, João José Rodrigues, Constantino Delgado Pinheiro, António Fernandes Ribeiro e António José Pereira Martins Ferro.

A FACTOR DE 3.^a CLASSE — o Praticante de factor, Saúl Cordeiro Rosa Rodrigues.

A CONDUTOR PRINCIPAL — o Condutor de 1.^a classe, Casimiro Luís Alves Júnior.

A CHEFES DE DISTRITO — os Subchefes de distrito, José de Brito Calvário, Manuel Joaquim Capote, Armando José Velez, Januário António Inverno e João Lourenço.

A SUBCHEFES DE DISTRITO — os Assentadores de 1.^a classe, António Augusto Meireles, Duarte da Silva Cabeça e António dos Santos Madeira.

A ASSENTADORES DE 1.^a CLASSE — os Assentadores de 2.^a classe, Manuel Luís, Manuel Pereira Baltazar, Domingos de Sousa, Augusto Vieira Fialho, Manuel Salvado Monteiro, Manuel Pereira Gaspar, Francisco Pimentel Bicho e Manuel Paiva Gaspar.

A ASSENTADORES DE 2.^a CLASSE — os Serventes de 3.^a classe, Joaquim Isidoro Nazaré Gonçalves, Domingos Anselmo Lameirão Ferreira e José Saptana Bernardo.

A SERVENTES DE 1.^a CLASSE — os Serventes de 2.^a classe, Manuel Fernandes Marques da Balinha, Teodoro Baptista Figueiras, Tiago Carias, Aurélio Afonso Pereira, Abílio Brito Alves de Carvalho, António Almeida Galante, António Martins Duarte e António Cancela.

A SERVENTES DE 2.^a CLASSE — os Serventes de 3.^a classe, Albano Joaquim Monteiro, António Amorim Torres, Mário Bogalho Paulino, José Gil Valente, Abel Pereira Moreira, Manuel Pires Gonçalves, António Monteiro, Alexandre Paulico Caria, Joaquim Campizes Júnior, António Augusto Costa, Jorge Domingos Carvalho Pombo, Armando Pereira, António Cardoso, Alfredo Cruz, José do Couto, João Isabelinho Lopes, David Teixeira Lopes, Manuel Carvalho Lima, Joaquim das Neves Branco, Desidério de Matos Robalo, Armando Ribeiro, Aníbal da Costa Reis, José Rodrigues Silva, Francisco Rui Tairocas Velez, Fernando da Silva Eulálio, José da Silva Oliveira, Joaquim Fernando Pereira Duarte, António João Franco, Joaquim Francisco Rolo Júnior, Isidro Mendes Gradinho, António Alves da Silva, Júlio Pinto da Silva, Domingos Branco Guidões, Cipriano Augusto Estradas, Artur Silvano de Almeida, Tomás José Alabaça, Eugénio Maria Fernandes, Aníbal Maria António, António Domingos Gordo Branco, Marciel Rafael Pacheco Correia, José Joaquim Coelho, Manuel Silva Maria, Inácio Maria Marques, Domingos Pinto, Jaime Gomes, João da Graça Vital, José Martinho Felisberto, Manuel Pereira de Freitas, Henrique José Baptista, Júlio Ferreira, António Joaquim Melro, Afonso Pinto da Silva Magalhães, António Breia, Norberto André Tomaz, António Rodrigues Formigo, Francisco Martins Lopes, Armando António Lopes e José Luís.

A SERVENTE DE 3.^a CLASSE — o Eventual, José Pinto de Mesquita.

A GUARDAS DE P. N. DE 1.ª CLASSE — as Guardas de P. N. de 2.ª classe, Maria Olímpia Ramos e Belmira Maria Simões.

A GUARDAS DE P. N. DE 2.ª CLASSE — as Guardas de P. N. de 3.ª classe, Ermelinda Andrés Matias e Filomena de Jesus.

A contar do mês de Fevereiro findo

A ENGENHEIRO DE 2.ª CLASSE — o Engenheiro de 3.ª classe, Domingos da Silva Duarte.

A ENGENHEIRO DE 3.ª CLASSE — o Engenheiro praticante, Duarte Xavier de Campos.

A BIBLIOTECÁRIO-ARQUIVISTA DE 3.ª CLASSE — o Bibliotecário-arquivista praticante, dr. Miguel de Abreu Soutomaior Ataíde.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA PRINCIPAL — o Agente técnico de engenharia de 1.ª classe, Fernando Manuel de Melo Guerra e Vasconcelos.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 3.ª CLASSE — o Agente técnico de engenharia praticante, Fernando Vieira Pinheiro.

A CONTABILISTA DE 3.ª CLASSE — o Contabilista praticante, Francisco Gomes Moleiro.

A TÉCNICO DE 2.ª CLASSE — o Chefe de secretaria, António Farinha Ferreira.

A TÉCNICO DE 3.ª CLASSE — o Programador mecanográfico de 1.ª classe, Edmundo de Oliveira Santos Costa.

A AGENTE DE MÉTODOS DE 1.ª CLASSE — o Agente de métodos de 2.ª classe, Manuel Baptista Martins.

A MONITOR DE FORMAÇÃO DE 2.ª CLASSE — o Monitor de formação de 3.ª classe, Manuel Quita Félix Ribeiro.

A MONITOR DE FORMAÇÃO DE 3.ª CLASSE — o Monitor de formação ajudante, José António da Silva Recto.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 1.ª CLASSE — os Adidos técnicos de 2.ª classe, Mário Claro Lopes, Júlio Rodrigues, José Duarte Chaves e António José Pereira Samora.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 3.ª CLASSE — o Adido técnico ajudante, António Germano Bravo Niza e os Desenhadores de 1.ª classe, José João Cardoso e Américo Mota Rodrigues.

A ADIDOS TÉCNICOS AJUDANTES — o Desenhador de 1.ª classe, António da Costa Gerales Aires; e os Escriurários de 1.ª classe, Francisco António do Nascimento, Joaquim António Gonçalves, Luís José Pereira da Rosa, José António dos Santos Martins e Ernesto Serrão.

A ADIDO ADMINISTRATIVO AJUDANTE — o Escriurário de 2.ª classe, Manuel da Encarnação Romão.

A CHEFE DE SECÇÃO — o Escriurário de 1.ª classe, José Pires Ribeiro.

A ESCRITURÁRIOS DE 1.ª CLASSE — os Escriurários de 2.ª classe, António Rodrigues da Silva, Maria Emília do Rosário Pinto, Manuel Maria, Abel Rogério Luís, Maria Valentina Vicente dos Santos, Atélia Lina da Gama Cruz Pinto, Vítor Manuel Oliveira Dias, Carlos Lourenço de Oliveira, Margarida Mendes Pina e José João Arsénio Bravo.

A ESCRITURÁRIOS DE 2.ª CLASSE — os Escriurários de 3.ª classe, Maria do Céu Sousa Costa, Graça Maria Correia da Assunção, Maria do Céu Teixeira Moraes, Mário da Conceição Rodrigues, Dina Teresa Bota

Barreiros, Maria Teresa Marreiro, José de Oliveira Marques, Dircinda Ramos Ruivo, Alice Querido Abrantes, Pedro Garrido de Oliveira, Maria Angélica Ramos Candeias e Maria Teresa Jorge Filipe.

A DESENHADORES DE 1.ª CLASSE — os Desenhadores de 2.ª classe, José Ventura Vieira, Francisco António Torrá Marques, Leonel Rodrigues da Silva e Domicílio Bragadeste Antunes.

A DESENHADORES DE 2.ª CLASSE — os Desenhadores de 3.ª classe, Luís Rosa da Fonseca Aranha, Manuel Tavares Rodrigues Clímaco, António José Rodrigues Cardoso, José Filipe Costa da Conceição, Alexandre Rogério Costinha Nunes, José Fernandes Maia Mendes, Jaime Matias de Sousa, Manuel Barroso Tavares, Joaquim Ferreira Domingos, Belmiro Gonçalves Feliciano Nogueira, Felismino Monteiro Alvaro da Costa, José de Matos Vitória, Fernando da Silva Reforço, Joaquim Ramos Soares, Alcides Gonçalves Feliciano Nogueira, Victor Manuel Filipe das Neves, Mário Couceiro Alexandre dos Santos, Adelino da Cunha Pires, Valdemar Martins Costa e Luís Afonso Rito Faísca.

A CHEFES DE CANTÃO DE TELECOMUNICAÇÕES DE 1.ª CLASSE — os Chefes de cantão de telecomunicações de 2.ª classe, Virgílio de Jesus Branco e Manuel Dias Conde.

A ELECTRICISTAS DE TELECOMUNICAÇÕES DE 1.ª CLASSE — os Electricistas de telecomunicações de 2.ª classe, Daniel de Matos Rosendo, António Amador Patrício, António Joaquim Duarte de Oliveira e António Maria da Silva Azevedo.

A ELECTRICISTAS DE TELECOMUNICAÇÕES DE 2.ª CLASSE — os Electricistas de telecomunicações de 3.ª classe, Francisco Fernandes de Sousa Babo, José Ferreira Lopes, Manuel António Pereira Lemos, José da Conceição Chambel e Manuel Carvalho da Silva.

A CONTRAMESTRES DE 2.ª CLASSE — os Chefes de brigada, António Maria Marques, José Domingos Raposo, Francisco Godinho Calafate, Henrique Torres Pina, José Rodrigues Lopes Grácio, Ernesto Dias Galvão, Raúl Marçalo Cotovio, João Bagina Miranda, Augusto Victor Ramos Cardoso, João Semedo do Rosário, Custódio da Silva Ferreira, Amaro da Silva Balsa Alfaro, Joaquim Francisco Castanheira, João Evangelista de S. Martins e Angelino de Matos Dias.

A OPERÁRIOS DE 1.ª CLASSE — os Operários de 2.ª classe, Manuel António Pereira, Remígio Rodrigues da Costa, Nicolau Pernes, Joaquim de Oliveira. Esteves e João da Silva Carvalho.

A OPERÁRIOS DE 2.ª CLASSE — os Operários de 3.ª classe, Jaime Joaquim Dias, Joaquim Soares Vieira, Francisco Lopes Louro, Joaquim Calcinha Ribeiro, Manuel Alfaiate Freire Fernandes, Raúl Maria Fernandes Bagina, Urménio de Jesus e José da Conceição Ferreira.

A OPERÁRIOS DE 3.ª CLASSE — os Operários de 4.ª classe, António Maria Batista, João da Silva Gonçalves, Fernando de Matos Lopes, José Francisco Gomes de Andrade, Jorge Valério Ventura Silvério, João Maria Mendes Dias, Bernardino Pereira Lemos, José Luís Martins Horta, Manuel Simões Ratinho, Carlos Alexandre M. de Matos, Evaristo Simões da Silva Lavado, José de Lemos Gomes Maduro, Manuel Marques, António Pires Pessoa, Silvério Jorge e João Simões Júnior.

Admissões

Em Janeiro do corrente ano

GUARDAS DE P. N. DE 3.ª CLASSE — Nazaré Leal Valente Fradique, Maria Anjos Rodrigues Almeida e Joaquina Luísa André Estevam.

SERVENTES DE 3.ª CLASSE — João de Matos Catarino e Manuel Lourenço Domingues.

Em Fevereiro findo

ENGENHEIRO DE 1.ª CLASSE (contratado) — Fernando Pereira Sequeira.

ENGENHEIRO DE 3.ª CLASSE — João Manuel da Cruz Gonçalves.

ENGENHEIRO PRATICANTE — Mamede de Matos Fernandes.

JURISTA PRATICANTE — dr. Alfredo Manuel Oliveira Varela Pinto.

TÉCNICO SUPERIOR (contratado) — José Manuel Ludovia Santa Bárbara.

GEÓLOGO PRATICANTE — José Tereno Valente.

AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA — Ilda Gabriela dos Santos Martinho.

AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA PRATICANTE — Gonçalo Manuel Pinheiro Torres de Meirelles.

ESCRITURÁRIA DE 3.ª CLASSE — Áurea Maria Faria Gonçalves.

PRATICANTES DE ESCRITÓRIO — Ana Maria Henriques de Oliveira Santos de Oliveira, Maria de Fátima Santos Martins e Marta Maria de Beça Ortiz.

MARINHEIROS DE 2.ª CLASSE — António Justino dos Santos, José Viegas Iria, António Luís Matos, Proffrio da Silva Rodrigues, António Fernando da Costa Silva, Joaquim Gonçalves Bernardo, Casimiro Luís Matos e Manuel António de Oliveira.

SERVENTES DE 3.ª CLASSE — Manuel Nobre Marques, José Rodrigues de Matos, João António Barral Alves, Francisco Semedo Centeio, Manuel Jesus da Silva, Francisco Mendes Rei, Joaquim Martinho de Sousa, Joaquim Vicente Pedro, Joaquim Maria Sanguinho, João de Matos Mendes, Salvador João Menino Arraiolos, Carlos Vitória da Silva Tinoco, António Lúcio Guerreiro, Manuel da Silva Salgueiro, António Mesquita de Sousa, José da Silva Loução, Custódio de Almeida, José Constança Narciso, Manuel Joaquim Espanhol Orvalho, António José Parreira, João Vaz Guerreiro, Américo da Silva João, José de Jesus Gonçalves, Aníbal Plácido Rodrigues Figueira, Manuel Inácio Lourenço Lima, Alberto José

Domingos Inácio, Fernando da Silva Catarino, António José da Silva Anselmo, José Maria Marques Antunes, Francisco António Estriga Arranhado, Acácio Ferreira de Barros, Manuel Rodrigues Carlos, António Velez Carriço, João Heitor Cipriano, José Ribeiro Duarte da Costa, António Alves Domingues, Hermínio de Jesus Ferreira, António Martinho Guerreiro, Joaquim Henriques Lopes, Querubim Meira Lopes, Virgílio Chambel Martins, Manuel Neves Mendes, António da Paz da Mota, Américo Rodrigues Paraíso, António Pinto Paulino, Joaquim Rodrigues Pimentel, Joaquim Costa Pedro, Manuel Maria da Costa Pombo, António Ventura dos Reis, Socorro Tapadinha dos Remédios, Alexandre Carvalho Rodrigues, António Conceição Rodrigues, José Ermelindo Valada dos Santos, José Oliveira da Silva, António Alberto Tomás, Joaquim da Costa Simão, António Mendes Tomás, Adelino da Silva Vieira, Armando Rodrigues Torres, João Paulino Pimentel, Francisco Amoroso, Manuel João Oliveira, Manuel Joaquim da Fonseca Parente, Francisco Guincho da Silva, João Francisco Pelado Soares, Joaquim Velez Galveia, António Manuel Santos, José da Silva das Neves, Hermínio da Conceição Marques, José Pinto de Barros, Adelino de Jesus Fernandes, Joaquim da Silva Mendes, Carlos Alves Pinto, Joaquim Narciso Pereira, Matias Jerónimo Barroqueiro, António Pires Garcia, António Gervásio Fragoso Churra, António Cândido Pinto Azevedo, Francisco Salvado Ferreira, Aristides de Carvalho Pereira Botelho, Joaquim Bonacho Nunes, Inácio dos Santos, José Alberto Azevedo Pereira, António Figueiredo Correia, António José Velez, António Gonçalves Fernandes, Eduardo Augusto Saraiva, Alexandre Carvalho Teixeira de Barros, Adriano António Pereira Loureiro, Antero José Pereira, Manuel Pinto Ramalho, Ilídio Fernandes Prata Teixeira, Mário Rosas da Costa, José de Oliveira Moreira e Ernesto António de Sousa Teixeira.

GUARDAS DE P. N. DE 3.ª CLASSE — Maria Angelina João e Maria de Fátima da Silva.

APRENDIZES — Benjamim Joaquim Mendes Filipe, Mário Ventura Grilo, Manuel Augusto de Jesus Marques, José Carlos Machado de Matos, Rui Jorge Marques Pereira, Augusto Rui Magalhães dos Santos e Armando Garcia Socio.