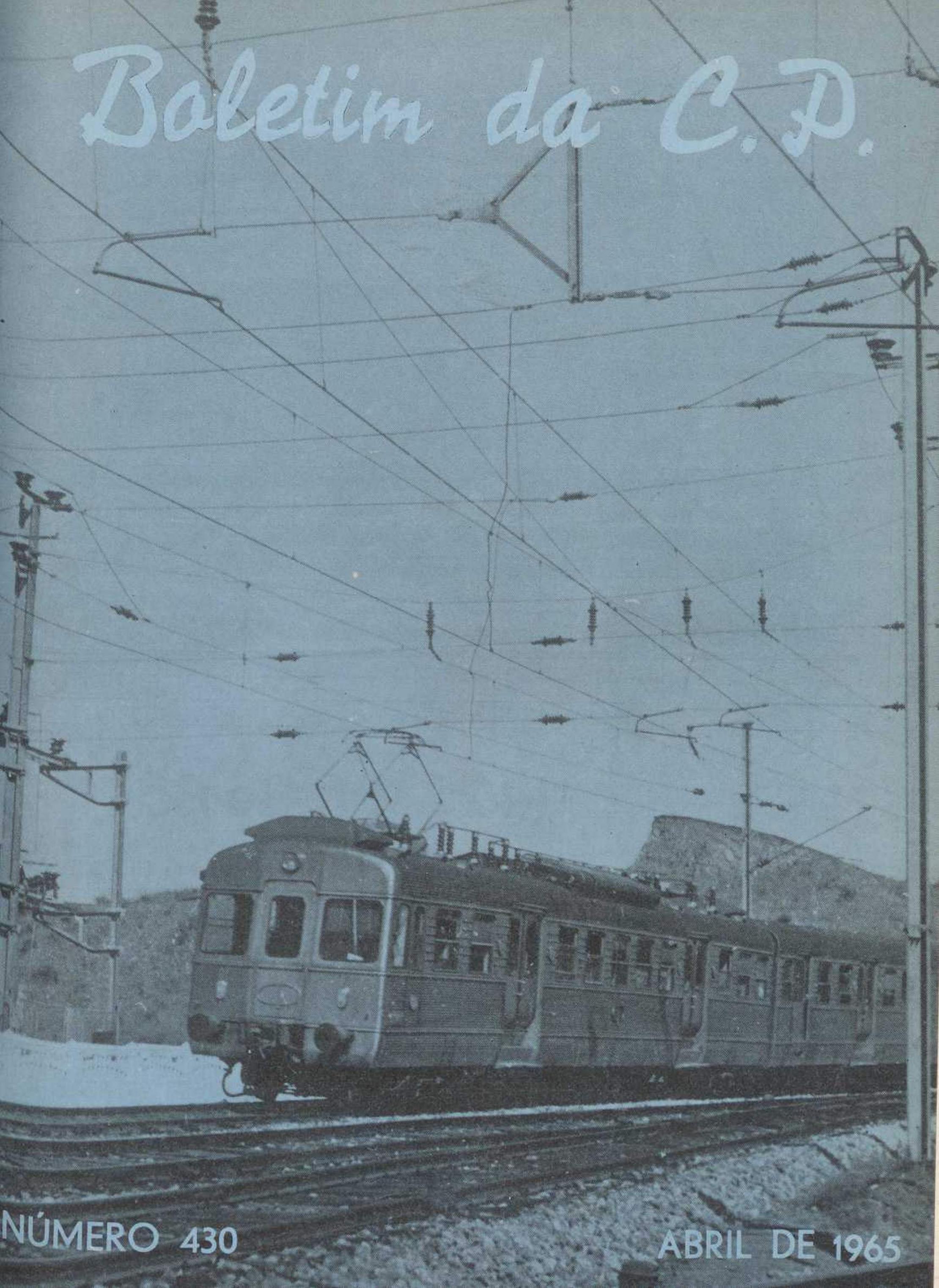


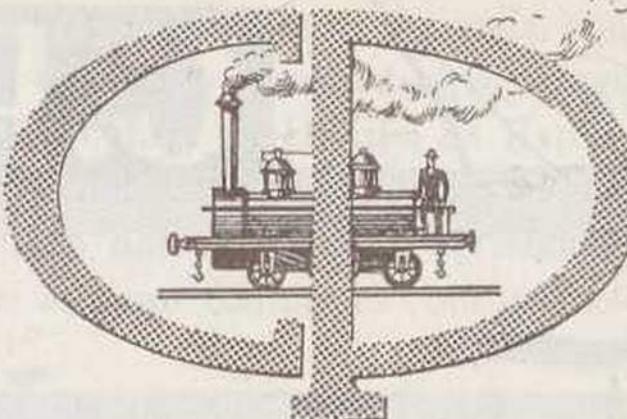
Boletim da C.P.



NÚMERO 430

ABRIL DE 1965

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 430 • ABRIL 1965 • ANO XXXVII • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

PROPRIEDADE DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES • SEDE: ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA • LISBOA

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

Audiência do Chefe do Estado a ferroviários



No número transacto do Boletim da C. P. demos justa e circunstanciada notícia da entrega de mercedes honoríficas de vários graus da prestigiosa Ordem do Infante D. Henrique a alguns ferroviários distinguidos pelo venerando Chefe do Estado, em atenção aos bons serviços prestados na organização e condução de comboios presidenciais.

A agradecer tão penhorante distinção, compareceram no Palácio de Belém os agentes galardoados, acompanhados pelo Presidente do Conselho de Administração e pelo Director-Geral da C. P., a quem o Senhor Almirante Américo Tomás honrosamente recebeu, com a maior cordialidade, em audiência especial.

CP C.P. e os problemas da
PRODUTIVIDADE

*Formação profissional
dos novos factores de estação*

A preparação dos novos factores de estação vem merecendo a justa atenção das entidades superiores da Companhia, mais directamente responsáveis pela formação profissional do pessoal e está sendo feita através de Cursos de Aperfeiçoamento, baseados nas modernas técnicas de ensino e de valorização humana.

Os cursos, que têm a duração de um mês, sensivelmente, visam coordenar as matérias já ministradas nas diferentes estações da linha durante um 1.º período de seis meses e, ainda, integrar os novos factores na metodologia recentemente introduzida

- Postos eléctricos de sinalização, tipos «Siemens» e «Jeumont» e Exploração da Catenária.
- Processo de taxas, E 11, Instruções Complementares ao Livro E 11 e noções gerais de contabilidade.
- Regime Tarifário e Livros E 1, E 2, E 4, E 5, E 12 e E 15
- Confecção de Partes Diárias e Modelos das séries M e H.
- Cultura geral e noções sobre boas maneiras.
- Noções sobre primeiros socorros.



★
O chefe da Divisão da Exploração, sr. eng. Júlio dos Santos, acompanhado pelos srs. prof. André Navarro e dr. Elio Cardoso, observa uma das provas dos novos factores de estação. À direita, o instrutor dr. Capão Farinha

no nosso Caminho de Ferro. Para o efeito, são ali versadas as seguintes matérias:

- Livro 2, Anexos e Instruções.
- Regulamento de Sinais e prática de segurança da circulação.

Com o objectivo de se lograr a maior eficiência pedagógica, foram aquelas matérias distribuídas por instrutores qualificados e devidamente assistidos pelo orientador técnico, sr. dr. Capão Farinha.

Um dos recentes Cursos de Aperfeiçoamento a que foram sujeitos 50 agentes distribuídos por

duas turmas, e que funcionou na Escola Central em Lisboa (Rossio), foi visitado pelo chefe da Divisão da Exploração, sr. eng. Júlio dos Santos, e pelos seus adjuntos, srs. prof. eng. André Navarro e dr. Élio Cardoso.

No momento da visita, os novos factores ti-

Conforme bem documentam as gravuras, aqueles funcionários superiores observaram o decorrer das provas, tendo o chefe da Divisão da Exploração examinado, atentamente, algumas das já realizadas e confirmado que as soluções apresentadas pelos candidatos estavam conformes com os méto-

★

O sr. eng. André Navarro ilustre professor catedrático da Universidade Técnica de Lisboa e chefe de Serviço da Divisão da Exploração, observa o exame de um dos candidatos a factores

★

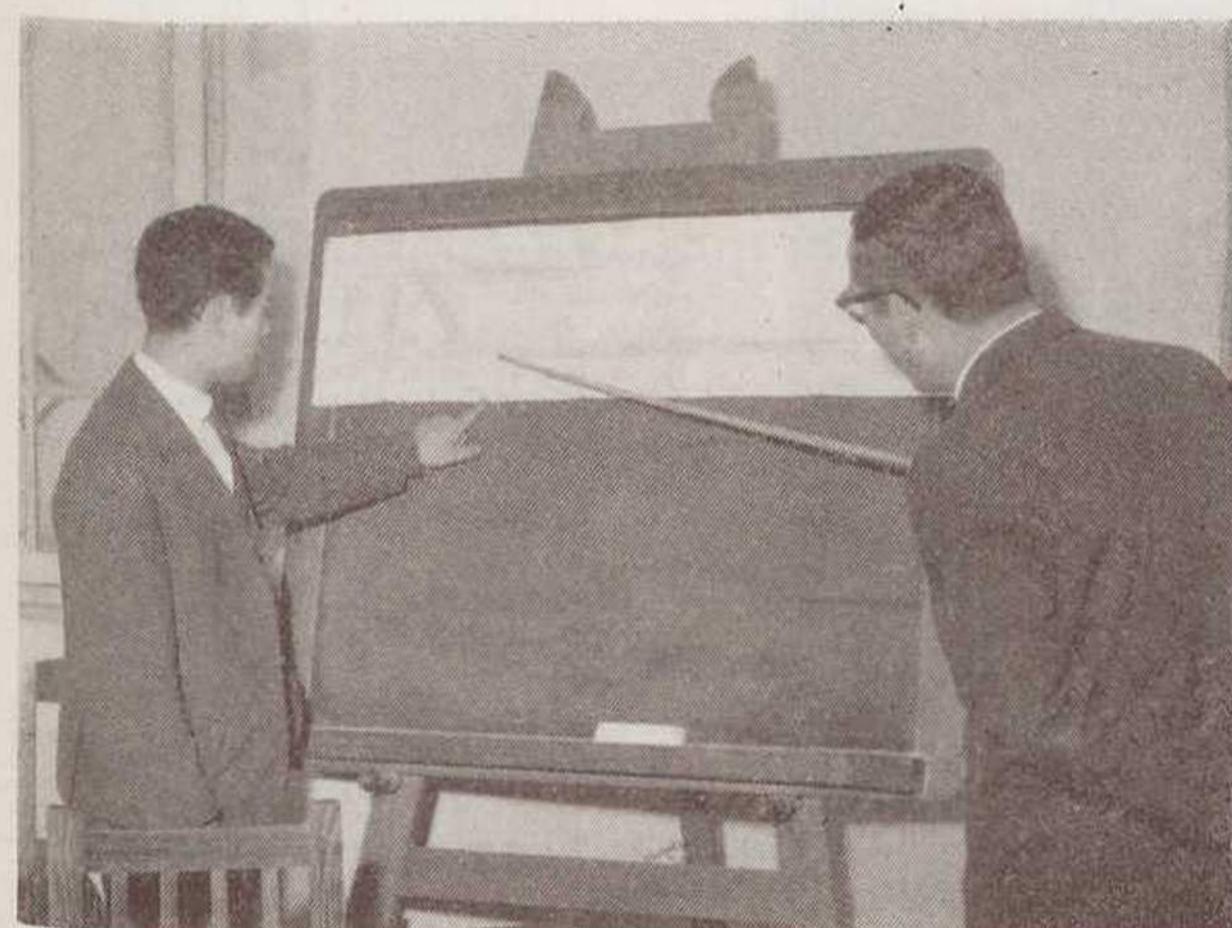


nhiram iniciado já a prestação das 6 provas finais do referido curso que tiveram a duração de dois dias e englobavam as seguintes matérias:

- Segurança da Circulação — Teoria.
- Segurança da Circulação e Serviço Comercial — Prática.

dos de segurança da circulação já integrados nas novas técnicas do cantoamento automático e Postos de Comando. O sr. eng. Júlio dos Santos patenteou a sua satisfação pelos óptimos resultados que vêm sendo verificados e, ainda, por se tratar de um empreendimento para o qual a sua contribuição pessoal e directa foi bem decisiva.

★



O instrutor Luis Marques da Silva explicando, através dum esquema, a formação dos Sectores e Subsectores de Catenária

★

- Postos eléctricos de sinalização e Catenária.
- Serviço Comercial — Teoria.
- Regime Tarifário e Movimento.
- Primeiros socorros.

Ao orientador técnico dos cursos, dr. Capão Farinha, dirigiu palavras de estímulo, felicitando-o pelo seu espírito de organização e pela eficiência demonstrada através dos diferentes cursos de for-

mação profissional e cultural já levados a efeito, com o mais vivo êxito, no decurso dos últimos anos.

Importa também referir que os processos adoptados na preparação destes novos factores têm por

ainda contacto com cerca de vinte estações diferentes.

É durante o 2.º semestre de estágio que os novos factores são, finalmente, sujeitos a um Curso de Aperfeiçoamento.

★
Turma A do 1.º Curso de Aperfeiçoamento de praticantes de factor de 1965.



base uma técnica pedagógica cujos métodos são já bem acreditados. A actuação é ainda orientada e controlada por um sistema central ligado directamente à Divisão da Exploração.

As matérias previstas nos programas ministra-

Dos resultados convincentes já verificados pelos métodos postos em prática, está-se certo duma valiosa contribuição para satisfazer os prementes anseios dos dirigentes da Companhia na procura da valorização do potencial humano da Empresa,



★
Turma B do 1.º Curso de Aperfeiçoamento de praticantes de factor de 1965.

dos durante os primeiros seis meses são controladas através de pontos de frequência realizados, de dois em dois meses, na Escola Central em Lisboa (Rossio). Durante este período, todos os agentes tomam

bem evidenciados pela campanha de formação e produtividade a que se assiste e que vem sendo desenvolvida e incrementada em todos os níveis da hierarquia ferroviária.



As Oficinas do Entroncamento

PELO ENG. ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

Em número anterior do nosso *Boletim* tivemos ensejo de descrever, com algum desenvolvimento, o 3.º Grupo Oficial da Divisão do Material e Tracção, localizado no grande centro ferroviário do Barreiro. Em moldes semelhantes, é nossa intenção, referirmo-nos hoje às Oficinas do Entroncamento, integradas no 2.º Grupo congénere.

Tal como aconteceu com o Barreiro — que, como então salientámos, deve o seu actual desenvolvimento e prosperidade ao Caminho de Ferro — e mais ainda do que ele, o Entroncamento foi criado, do nada, pelo novo meio de viação acelerada.

O próprio nome da povoação — que, de simples lugar, passou a sede de freguesia e hoje é uma importante vila sede de concelho — revela claramente a sua origem ferroviária. Recordemo-la, a propósito, rapidamente.

Como é bem sabido, foi preocupação dominante dos iniciadores da construção das linhas

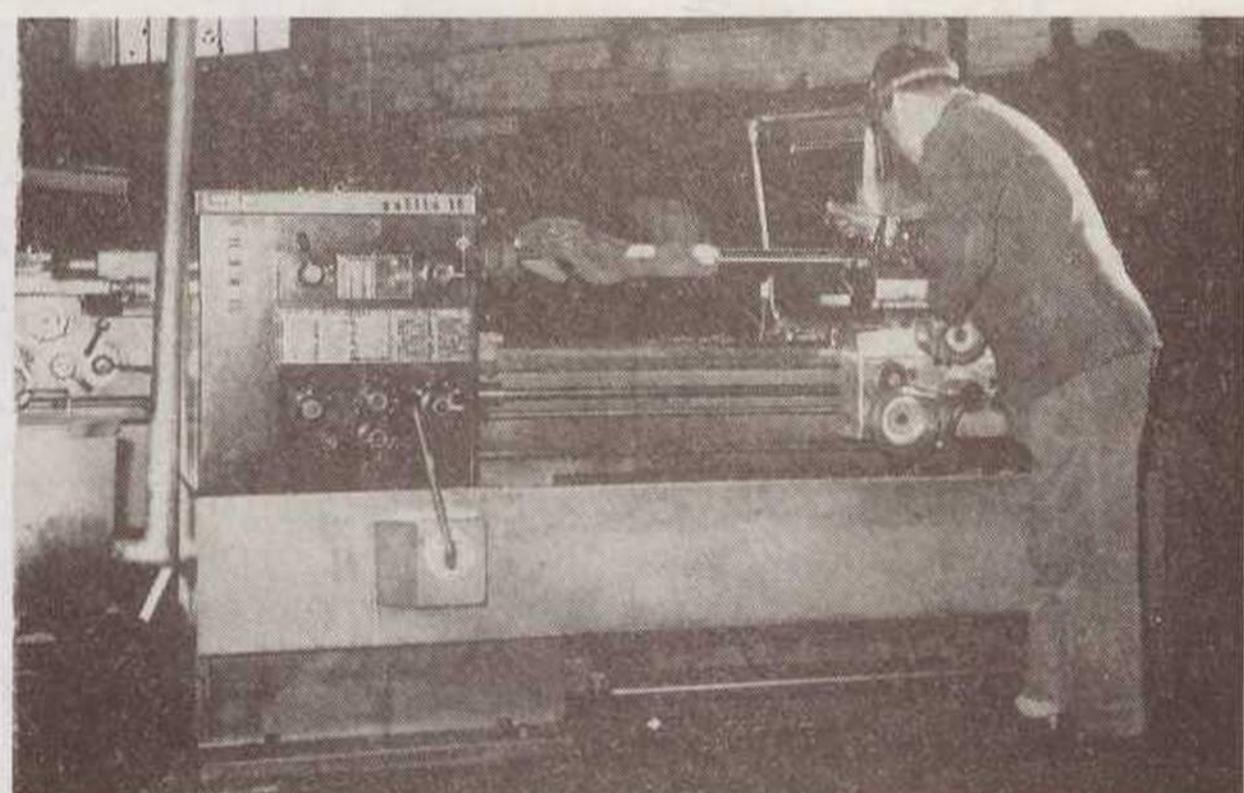
Levantaram-se na altura sérias controvérsias quanto à forma mais vantajosa de vencer a difícil barreira criada pela divisória dos rios Tejo e Mondego e a solução adoptada condicionou não só o traçado da linha até Coimbra — ponto obrigatório de passagem — como a localização do entroncamento de ambas.

Com a definição do primeiro, ficou o segundo fixado no local onde começou a desenvolver-se uma nova povoação de ferroviários — que, com o andar dos tempos e graças aos porfiados esforços dos seus habitantes, se converteu na progressiva vila que actualmente conhecemos. Na vida desta, os ferroviários têm desempenhado, desde o seu início, papéis de preponderante relevo.

São numerosas as instalações da Companhia no Entroncamento; entre elas, avultam as Oficinas da Divisão do Material e Tracção, nas quais vamos, por ora, concentrar a nossa atenção.

No momento presente, integram o 2.º Grupo

Instalada na Oficina de grande reparação de locomotivas de vapor, funciona, no 2.º Grupo Oficial, uma importante secção de máquinas-ferramentas. Na fotografia, vemos o operário Adelino Joaquim, torneando um gancho de engate, de tipo alemão, para um vagão. A operação executa-se num moderníssimo torno *Gallic*, recentemente adquirido, envergando o operário a adequada viseira de protecção do rosto



férreas portuguesas levar a nossa primeira ferrovia à fronteira oriental, com o objectivo de estabelecer ligação com a Espanha, em Badajoz.

A linha do Norte, projectada depois, para unir as duas principais cidades do País, veio inserir-se na anterior, tendo-se procurado, como era natural, conseguir que o troço comum a ambas fosse o mais extenso possível.

Oficial dois conjuntos de oficinas: um, no Entroncamento, com uma dependência em Lisboa-P., e outro na Figueira da Foz este herdado da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, quanto muito beneficiado após a incorporação na C. P. da rede dessa antiga Empresa.

As actuais Oficinas do Entroncamento situam-se junto à linha do Norte, próximo da estação e

da vila. Nelas podemos distinguir, em linhas muito gerais, quatro sectores, claramente delimitados:

- A Oficina de grande reparação de locomotivas de vapor;
- A Oficina de rodas;
- A Oficina de vagões; e
- A Oficina de molas.

As primeiras duas ficam a poente da aludida linha do Norte, enquanto as restantes se situam a nas-

de 70 dias. Advirta-se, contudo, que esta oficina pode ter uma produção muito superior; com efeito, ainda há pouco tempo, a cadência da cadeia era tal que permitia que uma grande reparação demorasse apenas 42 dias.

Dispõe ainda esta Oficina de dois parques, um a Norte e outro a Sul da nave principal. Neste último, foram recentemente instalados um estaleiro para armazenamento de chapas, com uma instalação simples de oxicorte, e uma oficina de tubos

★

A Oficina de rodas do Entroncamento já tem algumas dezenas de anos, mas passou há pouco por notável remodelação. Adquiriram-se então novas máquinas e deu-se disposição mais funcional às existentes. Entre estas últimas, figura este torno para aros de rodados de locomotivas de vapor, que aqui vemos em funcionamento sob a atenta observação do operário Nicolau Pernes. Em último plano, alguns rodados de locomotivas, já torneados

★

cente da mesma linha. Procuraremos descrevê-las todas, mas de uma forma assaz sumária.

A Oficina de grande reparação de locomotivas de vapor está instalada em vasta nave, localizada quase defronte do edifício de passageiros da estação. Nela se executam as grandes reparações

de fumo que substituiu outra, muito antiga, que trabalhava em condições de escassa eficiência.

Próximo desta nave, situa-se o edifício da chefia do Grupo Oficial, nele se localizando as secções de Expediente e de Pessoal dos respectivos escritórios, além de algumas dependências do De-

Entre as novas máquinas da Oficina de rodas, destaca-se este magnífico torno de rodados, última palavra da técnica na matéria e que custou à Companhia mais de dois milhares de contos. Atentos, os operários José do Rosário Constantino e José Maria Lopes Ferreira cuidam do torneamento de um rodado de vagão. No primeiro plano, a mesa de comando deste notável engenho, capaz de tornear qualquer rodado (excepto de locomotivas de vapor) em cerca de uma dúzia de minutos.

★



(designadas por R¹ e R²) nas locomotivas de vapor de via larga. Anexas, há diversas secções de fábrico: soldadura, máquinas-ferramentas e ferraria.

A grande reparação das locomotivas de vapor e das suas caldeiras efectua-se em cadeia, por forma semelhante à que a seu tempo descreveremos para os vagões. Cada reparação necessita actualmente da imobilização da máquina pelo período

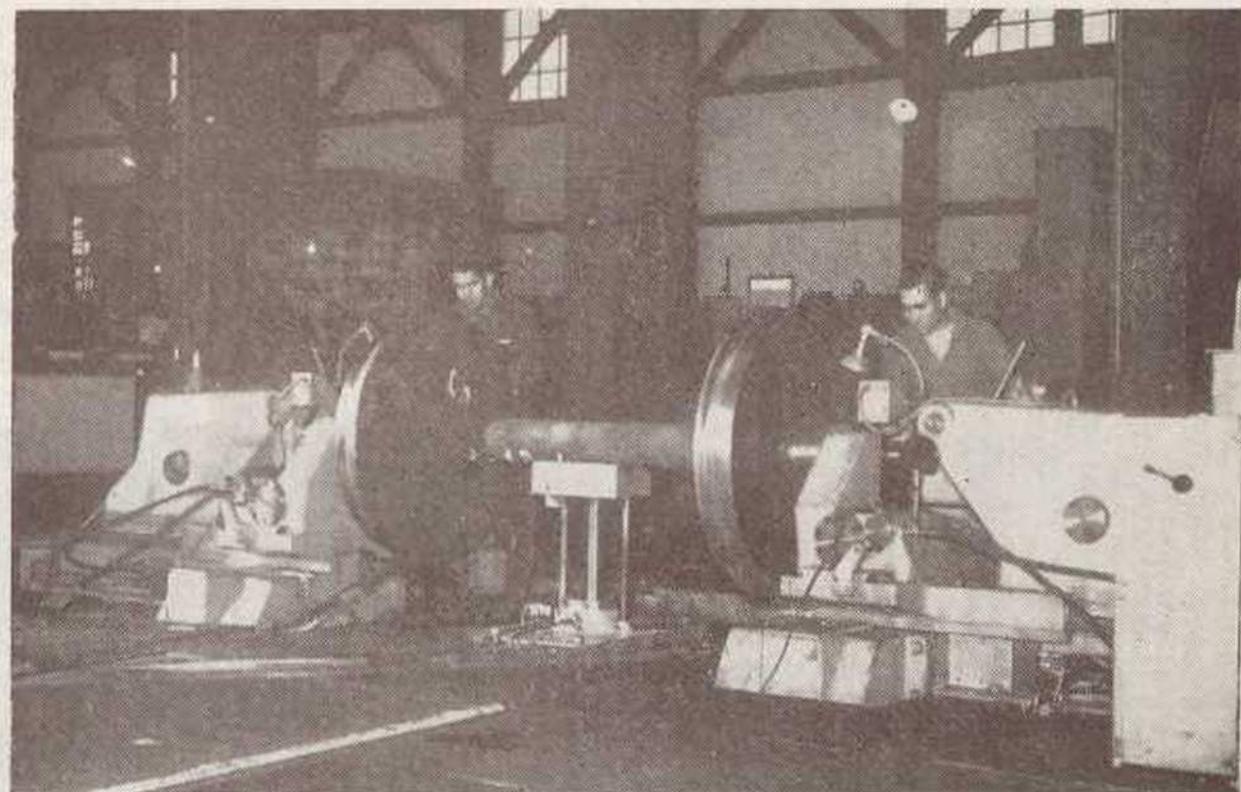
pósito de Máquinas (pertencente à 2.ª Zona do Material e Tracção), que fica ali junto. As restantes secções dos escritórios estão instaladas noutro edifício, próximo da Cantina, que a C. P. aqui mantém como em todos os demais centros ferroviários do País, e dos Armazéns Regionais.

Mais adiante, caminhando sempre para Sul, fica a central eléctrica que fornece energia a todo

★

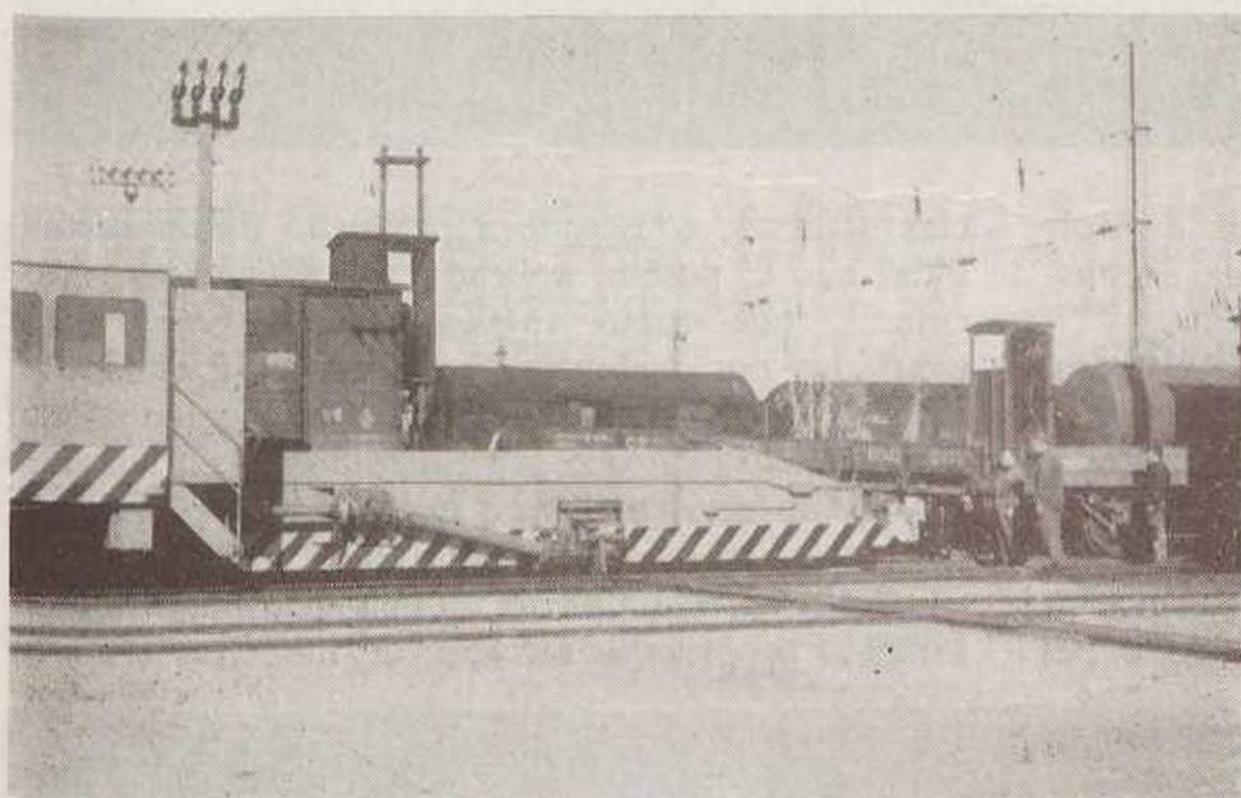
Outra excelente máquina adquirida nestes últimos anos para o conveniente apetrechamento da Oficina de rodas. Tal como o anterior, este torno para tornear e brunir moentes de rodados é de fabrico *Sculfort*. Tem aproximadamente um ano de funcionamento e veio substituir duas vetustas unidades, de fraco rendimento, cujo trabalho não satisfazia as exigências e tolerâncias de tais operações. Na gravura, vêmo-la em pleno funcionamento, sob a vigilância dos operários Fernando Alves Gralha e Eusébio Joaquim de Oliveira Brás.

★



o complexo ferroviário do Entroncamento. Apesar desta designação, por que é tradicionalmente conhecida, constitui apenas uma subestação transformadora. No mesmo edifício, encontra-se uma oficina

Ainda mais a Sul, para além do «Cavalo» da estação de classificação, fica a Oficina de rodas, que, embora montada há algumas dezenas de anos, passou recentemente por total remodelação, que



de pequenas reparações em material eléctrico, assim como um pequeno armazém da especialidade, pertencente ao Grupo Oficial, e ainda outro, semelhante, dependente da 2.ª Zona do Material e Tracção.

★

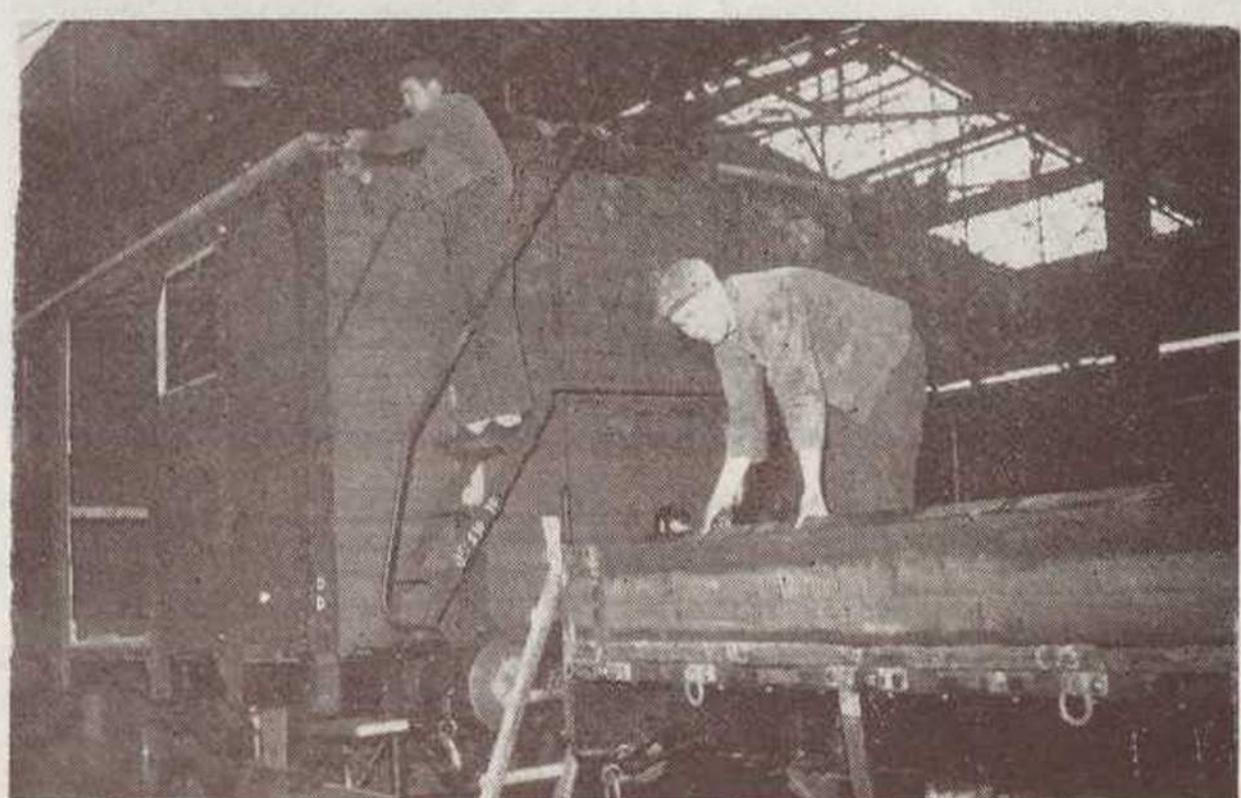
A cadeia de montagem, em franca actividade. Nas fases 11 e 12, vemos os operários Francisco da Rosa de Matos, Manuel Alves Brites e Virgílio Marques Martins montando madeiras nas caixas de 2 vagões, em vias de beneficiar de uma grande reparação. Esta compreende três cadeias: a de desmontagem, com 18 fases, a de montagem, com 21 fases e a de levante periódico, com 13 fases. Os vagões que vêm apenas para levante periódico ou para pequena reparação seguem unicamente esta última cadeia. As cadeias de desmontagem e de montagem podem funcionar com cadências diárias de 8, 4 ou 2 horas, que dão respectivamente 1, 2 ou 4 em cada 8 horas de trabalho, sendo a segunda hipótese a mais frequente. A cadeia de levante periódico e de pequena reparação pode trabalhar em duas cadências: 20 ou 30 minutos, dando respectivamente 24 ou 16 vagões por dia laboral; tanto quanto possível, esta cadeia trabalha na primeira cadência apontada

A Oficina de vagões do Entroncamento funciona em regime de cadeia, eficiente sistema que torna possível elevado ritmo de produção. Ultimamente, apesar de as cadeias não terem funcionado na sua máxima capacidade, por razões de economia, executaram-se, em média, anualmente, mais de quinhentas grandes reparações e mais de quatro mil levantes periódicos e pequenas reparações. Na gravura, o transbordador do lado Sul, de construção nacional, de 70 toneladas de carga útil, em plena manobra. Atentos, o contramestre Abílio dos Santos Rodrigues, o chefe de brigada Manuel Barros Júnior e o servente

Manuel Salvador

★

incluiu a aquisição de moderníssimo equipamento da especialidade, entre o qual avultam dois tornos, de marca *Sculfort*, um para tornear aros, outro para tornear e brunir moentes. Esta Oficina é a mais



importante do seu género de todo o País e nela se reparam rodados para quase toda a nossa rede.

Do lado oriental da linha do Norte, localiza-se, quase defronte da Oficina de rodas, a Oficina de vagões — notável pela eficiência da sua montagem e do seu funcionamento. Nela se executam todas as reparações nos vagões e nos furgões dos comboios de mercadorias, bem como as pequenas

★

Os veios dos rodados, quando fendidos, podem dar origem a graves acidentes. Com o intuito de os evitar, recorrem as Oficinas do Entroncamento, bem como as demais da Companhia, ao exame ultra-sónico dos veios. Este efectua-se em modernas instalações, das quais o 2.º Grupo Oficial dispõe de duas unidades: uma na Oficina de rodas e outra na Oficina de vagões. Na gravura, o operário Manuel Luís procede ao exame de um veio de vagão, com a máquina de que está dotada esta última Oficina

★

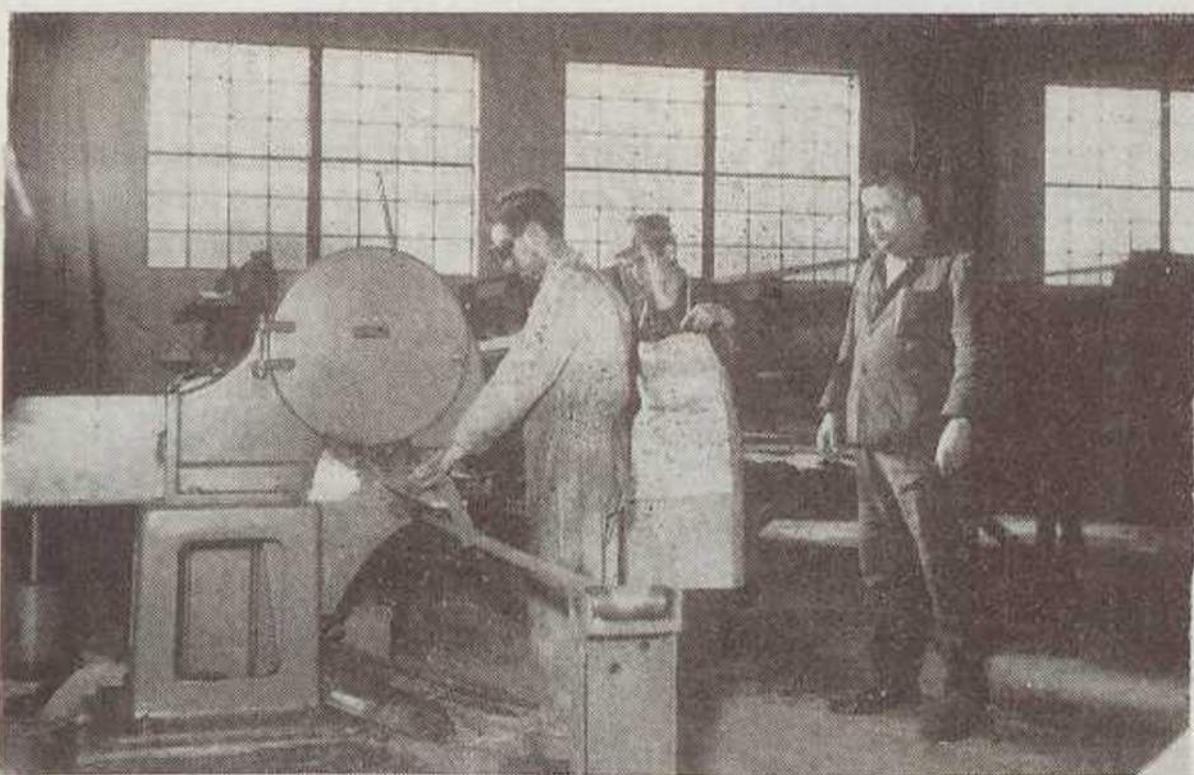


reparações nas carruagens e nos furgões de dois eixos de comboios de passageiros e ainda a construção e a reparação de vagões.

A reparação de vagões constitui, no entanto, a principal ocupação desta Oficina. Faz-se, como já dissemos, em cadeia: as pequenas reparações e os levantes periódicos numa única cadeia (chamada de levante periódico e de pequena reparação); as grandes reparações em três cadeias (de desmontagem, de montagem e de levante periódico e pe-

deslocação dos operários de uma fase para a outra, o que é extremamente vantajoso, pois como nem todos os vagões carecem do mesmo trabalho em cada fase, o pessoal pode, deste modo, deslocar-se dentro do grupo de fases, das mais aliviadas para as mais sobrecarregadas, logrando-se, assim, a oportunidade compensação.

Este sistema, que pode funcionar com cadê-



rias diversas, consoante a produção diária pretendida, não é, porém, aplicado a alguns casos particulares, tais como vagões especiais ou vagões avariados por acidentes. Esses vagões iriam forçosamente ocasionar anormalidades no funcionamento das cadeias, pelo que são reparados em linhas não afectas ao serviço destas, quer dentro da Oficina, quer nos parques a ela adjacentes.

Junto a esta Oficina, funciona ainda, em instalações próprias, a serração de madeiras e a car-

queira reparação). Todas estas cadeias estão divididas em fases — locais onde se efectuam sempre os mesmos trabalhos — o que facilita melhor aproveitamento da oficina, do equipamento e do pessoal. As fases, por sua vez, estão reunidas em grupos de fases, a cada um dos quais corresponde uma equipa de pessoal. Esta circunstância permite a

pintaria e serralharia geral. Na primeira, serrase toda a madeira para uso do próprio Grupo Oficial, bem como para os demais serviços da Companhia; na segunda, executam-se trabalhos diversos de carpintaria e de serralharia geral, necessários não só para o próprio Grupo Oficial, como também para os demais departamentos da Companhia.

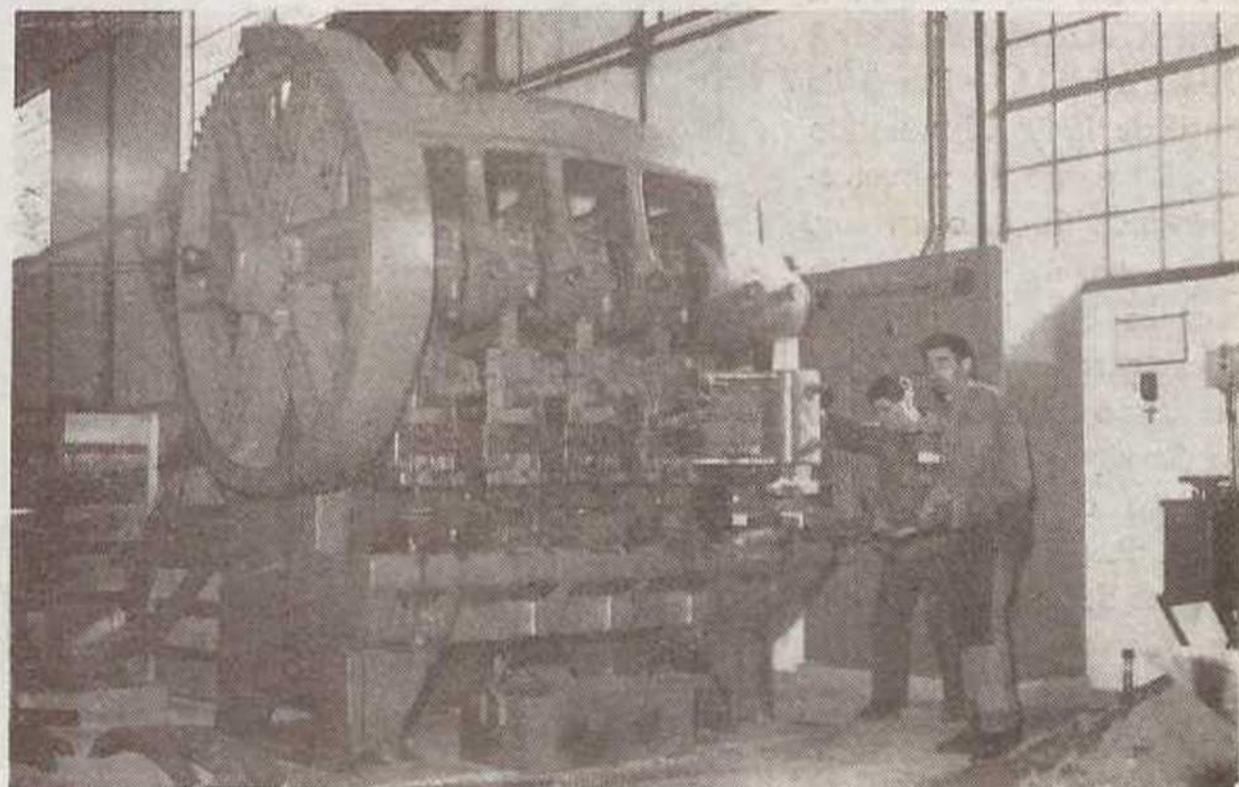
Encarrega-se ela, em particular, do fabrico de mobiliário, de utensílios de pequeno material (carros de mão, cofres, caixas-fortes, etc.) e de material de lampistaria.

Próximo, fica também o armazém de madeira de pinho, integrado no Armazém Regional, mas aqui situado visto ser a Oficina de vagões o seu maior consumidor.

★

Muitos e bons serviços tem prestado à Companhia esta prensa quíntupla, que encontra numerosas aplicações no fabrico das molas de suspensão. Aqui a vemos, fazendo uma calote esférica numa lâmina, trabalho em que se ocupam os operários António Cardoso Ramos e Manuel Duarte, na nova Oficina de molas. Esta Oficina, cuja instalação ainda se não encontra de todo completa, vai receber brevemente um novo e moderno forno de témpera, com regulação automática de temperatura.

★



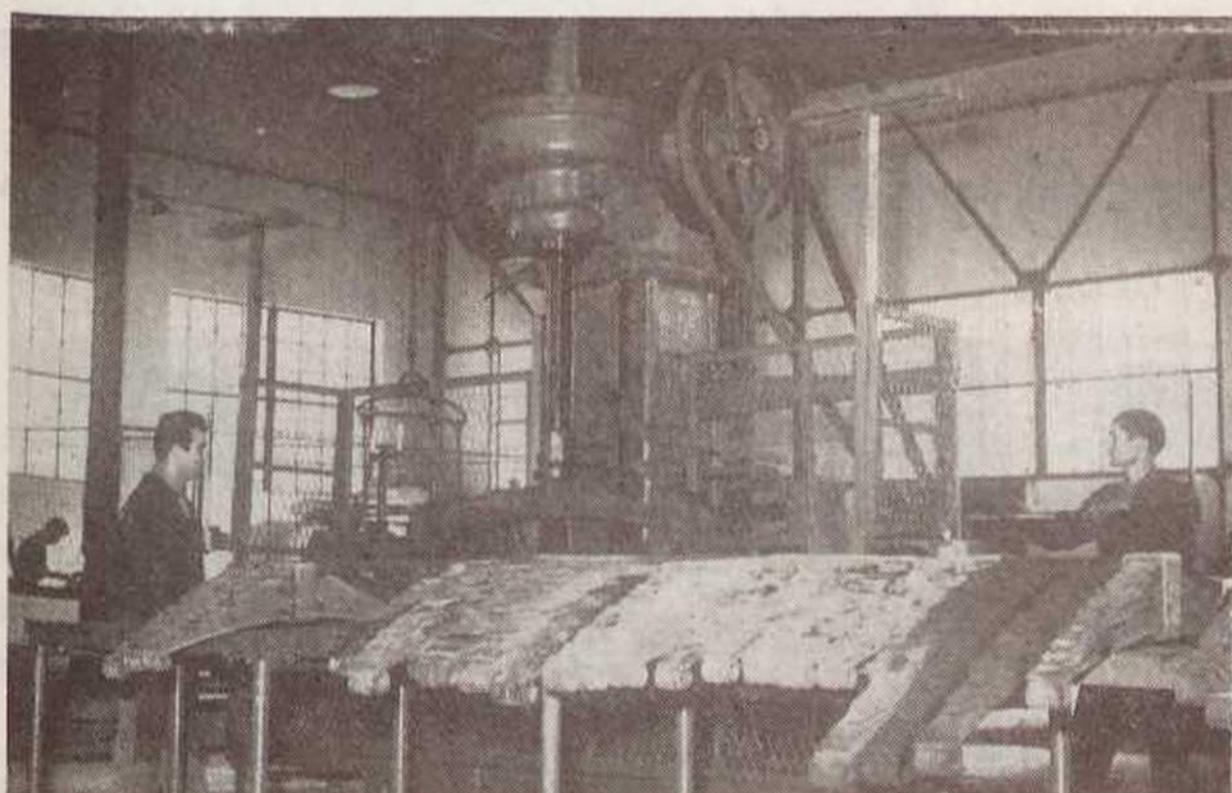
A oriente do conjunto acabado de descrever, foi recentemente edificada e montada uma Oficina de fabrico e reparação de molas de suspensão, que veio substituir a extinta congénere das Oficinas de Lisboa-P. Trata-se de uma instalação ampla, arejada e bem iluminada, mas ainda não completamente apetrechada. Nela se fabricam e reparam as molas de lâminas que equipam o nosso material. Além do equipamento transferido de Lisboa-P — que inclui a prensa em que se procede ao ensaio

vias de conclusão a parte de construção civil do novo conjunto oficial que, dentro da acertada política de concentração na qual a Companhia em boa hora se lançou, se projecta venha a constituir a Oficina de grande reparação do material motorizado.

Pensa-se em dotá-la, dentro em breve, do mais moderno equipamento, após o que entrará em franco funcionamento. Porém, as actuais oficinas

de vagões e de molas continuarão a funcionar nas suas instalações presentes. As oficinas de locomotivas e de rodas, pelo contrário, serão demolidas, transferindo-se a primeira para o Barreiro e a segunda para a instalação correspondente nas novas oficinas. O espaço ocupado por estas duas últimas oficinas será então entregue à Divisão da Exploração, para melhoria da estação de classificação, que fica, como dissemos, ao lado.

As novas Oficinas, pela sua extensão e pelo



de todas as molas fabricadas ou reparadas — já outro, novo, se adquiriu, esperando-se ainda a chegada de um forno para témpera das lâminas, já encomendado.

Terminámos, assim, a nossa breve digressão pelas actuais Oficinas do Entroncamento. Como o Boletim já desenvolvidamente tem referido, está em

Depois do seu fabrico ou reparação, todas as molas são rigorosamente ensaiadas, de harmonia com normas estabelecidas pelos Serviços Técnicos da Divisão do Material e Tracção. O ensaio processa-se na balança que aqui vemos na gravura. Notem-se as protecções de que a máquina dispõe para impedir que qualquer fragmento de lâmina que eventualmente não resista às tensões desenvolvidas no decurso do ensaio, atinja os operadores. A protecção frontal, que se vê baixada, foi colocada momentaneamente nessa posição para permitir que na fotografia se ficasse vendo bem a mola em ensaio; mas, note-se bem!..., os operários tiveram logo o cuidado de se afastar para permanecerem resguardados pela aludida protecção. São eles Noé Pereira Mendes Pires e Carlos Lopes da Silva. No primeiro plano, algumas molas já ensaiadas

★

equipamento que nelas se projecta instalar, ficarão sendo das mais importantes do País. A sua descrição, mesmo sumária, transcende, contudo, largamente o âmbito deste artigo e, aliás, já por várias vezes tem sido feita neste Boletim. Ficaremos, pois, por aqui, esperando tenha agradado aos nossos leitores esta rápida visita, em nossa companhia.

Arquivo de recordações

A POSSE DO ACTUAL DIRECTOR-GERAL DA COMPANHIA — Em 9 de Abril de 1947 foi investido no alto cargo de Director-Geral da C. P. o sr. eng. Roberto de Espregueira Mendes que interrompera a sua carreira de ferroviário como engenheiro civil do Serviço de Estudos da Divisão da Via e Obras da C. P. (oriundo dos Caminhos de Ferro do Estado do Minho e Douro) onde servira desde 1927 a 1938, para desempenhar as funções de Subsecretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações no Ministério do saudoso eng. Duarte Pacheco.

Na gravura, além do ilustre Director-Geral vêem-se os srs. Fausto de Figueiredo (†), presidente do Conselho de Administração, general Raul Esteves (†) e coronel Manuel Pinto Osório (†), vice-presidentes, administradores prof. doutor Domingos Fezas Vital (†), prof. eng. Leite Pinto, doutor José Alberto



dos Reis (†), major Mário Costa, dr. António Centeno (†) e dr. Emídio Mendes (†), além do anterior presidente do Conselho de Administração, eng. Vasconcelos Correia (†) e eng. Basílio Caeiro da Mata, da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro.

Prémios Governador-Geral de Angola e Guiné



Grupo de seis valorosos militares distinguidos recentemente com os honrosos Prémios Governador-Geral de Angola e Governador da Guiné, por acção valorosa em combate contra os terroristas naquelas nossas províncias ultramarinas. Uma vez na metrópole, em gozo de licença especial, receberam da Administração da Companhia passses para viagens de comboio às terras da sua naturali-

dade. São eles, da esquerda para a direita, do Batalhão de Caçadores de Angola, Adriano Martins Brige, soldado n.º 209/63; António de Freitas Azevedo, soldado n.º 621/63; Manuel Bernardo da Silva, soldado n.º 215/63; e do Batalhão de Caçadores da Guiné, Alberto Zenha, soldado n.º 1665/62; Jacinto Pimentel dos Santos, soldado n.º 313/63, e Manuel Castro, soldado n.º 2146/63.



A FIAT PORTUGUESA

—UMA ORGANIZAÇÃO MODELAR NA COLABORAÇÃO COM A VIA FÉRREA

A apresentação do «Fiat 850», montado em Portugal, foi pretexto para uma agradável reunião

As Relações Públicas constituem hoje uma técnica em voga dominante em todas as empresas progressivas da actualidade, integrando-se com destaque, nos mais modernos métodos de promoção comercial e industrial de qualquer empreendimento de realização e êxito dependentes da opinião pública, restrita ou não.

Oriunda dos E.U.A., onde logo após a segunda guerra mundial foi decalcada e ampliada dos próprios serviços das forças armadas aliadas, não é, como alguns possam supor, um departamento superfluo ou de mera utilização sumptuária. Cabe-lhe uma importante e frutuosa missão: servir o prestígio e dignificação da organização a que pertence, criando e incrementando boas-vontades e confianças, através do aproveitamento dos recursos das

relações humanas, tanto no nível empresa-cliente como no plano das relações patrão-empregado, onde exerce uma acção catalizadora de «cordialização» de fronteiras hierárquicas — tão necessária hoje-em-dia para uma pronta e eficaz execução de serviços.

Da utilidade e eficiência dum *Public Relations* válido e bem estruturado — com os evidentes benefícios para um melhor conhecimento do produto a vender e consequente maior procura e aceitação do mesmo no mercado — deu-nos precioso exemplo os serviços da Fiat Portuguesa ao promover, por ocasião da apresentação do seu novo modelo 850, em 26 de Fevereiro, para os representantes dos órgãos de informação do País e entidades ligadas ao sector automobilístico, uma bem orientada vi-

sita ao centro fabril da *SOMAVE*, em Vendas Novas, seguida de recepção no seu magnífico edifício-sede, na Avenida eng. Duarte Pacheco, em Lisboa.

Os convidados foram sempre acompanhados pelos ilustres directores da Fiat, drs. Giuseppe Guarnero, Groppello e Strazzeri e bem assim por outros qualificados funcionários superiores daquela



Durante a visita dos representantes dos órgãos de informação do País e entidades ligadas ao sector automobilístico, ao centro fabril da *SOMAVE*, em Vendas Novas

importante firma — dr. Berlanda, director da fábrica, dr. Chiringuin, director administrativo, Jaime Caldas, chefe das vendas, Carlos Cotta Amaro, chefe de vendedores, Augusto Rodrigues, chefe do expediente, etc. — que a todos cumularam de inexcáveis atenções e gentilezas.

O *Boletim da C. P.* publicou recentemente um pormenorizado artigo sobre a montagem de automóveis na fábrica de Vendas Novas. Sem desejar repetir o que foi escrito — e bem escrito — referiremos apenas, a título de realce, que a Fiat Portuguesa foi a primeira organização fabril a montar automóveis em Portugal por força do decreto-lei n.º 44 104 e a servir-se *exclusivamente* do caminho de ferro para o transporte directo, em vagões selados, sem transbordo, do material do seu complexo industrial de Mirafiori, em Turim, até ao ramal particular de Vendas Novas e daqui — após beneficiar da incorporação de materiais e mão-de-obra nacionais — para Lisboa e Porto.

Presentemente o ritmo da sua produção processa-se na ordem dos 16 carros diários, número assaz

insuficiente para atender a procura crescente de automóveis daquela conceituada marca transalpina, no mercado interno metropolitano.

Na *SOMAVE* trabalham hoje 150 operários especializados e 20 empregados e nela se procede à montagem dos seguintes carros: Fiat 600, 850, 1100, 1300 e 1500; Simca 1000, 1300 e 1500 e camião OM.

A produção em 1964 foi de 1777 viaturas Fiat, 640 Simca e 24 OM. Até 15 de Fevereiro já se produziram 267 Fiats, 93 Simcas e 20 OMM.

Implantada, por cuidadoso estudo técnico e económico no actual local, tendo em atenção entre outras condições favoráveis a confluência da estrada nacional com a linha férrea do Sul, a *SOMAVE* ocupa presentemente uma área de 100 mil metros quadrados, dos quais 40 mil estão afectos ao regime aduaneiro de depósito franco.

Quem passar na estrada fronteira à fábrica de automóveis de Vendas Novas, divisa, em exposição permanente, os modelos da gama fabril ali montados — comprovando, à evidência, as possibilidades de uma iniciativa de valor prático ao serviço do País e o resultado, incontrovertido, de quanto vale



O novo «Fiat 850», na exposição de Lisboa

e pode, no domínio económico, uma cooperação estreita e compreensiva entre a Itália e Portugal, de tão auspiciosas como seguras perspectivas, até por se situar na linha de tradição histórica que associa os povos da mesma raça latina.

E. C.



POR J. MATOS SERRAS

A nossa temática

Anunciamos mais os seguintes selos com motivos alusivos ao caminho de ferro: REPÚBLICA DO CONGO — Estação ferroviária de Brazaville; INDONÉSIA — Comboio de passageiros rebocado por uma locomotiva Diesel; SUÍÇA — J. Georg Bodmer, construtor de locomotivas; CHINA — Composição de vagões cisternas.



Marcofilia

FINLÂNDIA — Dia do Caminho de Ferro (24/5/1964); FRANÇA — XXII Exposição dos Ferroviários Filatelistas (6 e 7/2/1965).



Georges de Bernard

FALECEU em Nice, em 11 de Fevereiro, dois dias antes de atingir 85 anos, Georges de Bernard, cuja existência esteve ligada à C. P. durante quarenta anos, servindo-a no Comité de Paris.

São já poucos os que trabalham na Companhia a saber o que foi o Comité de Paris. Vou explicá-lo em poucas palavras.

Quando os Caminhos de Ferro Portugueses foram obrigados em 1894 a negociar uma concordata com os seus credores estrangeiros, estes ficaram com direitos de gerência e fiscalização, resultantes dos privilégios especiais das obrigações então emitidas e os portadores dessas obrigações tinham direito a onze lugares no Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro então formada. Os outros lugares do Conselho eram preenchidos por cinco representantes dos accionistas e cinco delegados do Governo Português. A sede da representação obrigacionista era em Paris num organismo, denominado Comité de Paris, o qual dirigia superiormente toda a actividade da Companhia. Nesse tempo os Directores-Gerais e muitos Chefes de Serviço eram estrangeiros.

Foi neste Comité de Paris que Georges de Bernard começou a trabalhar em 1908, onde se conservou até 1946, para passar então a exercer as funções de administrador da Companhia e Presidente do Comité até à sua extinção em 1947, após a regularização das questões com os credores estrangeiros, que tiveram início em 1928. Terminaram essas difíceis questões judiciais em 1947 permitindo assim a nacionalização da C. P..

Está por fazer a história do Comité de Paris e também a história desses processos nos Tribunais franceses respeitantes ao pagamento em ouro das obrigações e subsequentes processos de regularização do seu regime estatutário.

Nestes assuntos teve papel de primacial relevo o então Presidente do Conselho de Administração Doutor Ruy Ennes Ulrich, que com a sua alta capacidade de jurista eminente iniciou as negociações com os opositores da Companhia. Depois da sua saída para ir ocupar o lugar de Embaixador de Portugal em Londres, prosseguiram sem desfalecimento as negociações os Presidentes Engenheiro Vasconcellos Corrêa e Fausto de Figueiredo.

Tive oportunidade, desde 1928 até 1947, quer como Engenheiro Consultor do Comité de Paris, quer como Secretário-Geral, de intervir muito de perto em todas as fases destas questões, consideradas vitais para a Companhia, e coube-me o privilégio de as ter terminado.

Tenho para com Georges de Bernard um especialíssimo sentimento de reconhecimento pelo interesse eficaz e pela lealdade sem mácula com que colaborou nos esforços realizados por mim, em nome da Administração, para definitivamente se nacionalizar a Companhia. Foi um grande amigo de todos os ferroviários que dele se aproximavam e foi também um grande amigo de Portugal. O Governo Português assim o reconheceu tornando-o Comendador da Ordem Militar de Cristo.

Devo a Georges de Bernard estas palavras de homenagem e gratidão pelo muito que me ajudou pessoalmente e pela forma como serviu a nossa Companhia, reflexo das leais qualidades do seu carácter sem mácula.

Que Deus tenha a sua alma no lugar de paz que merece!

ANTÓNIO BRANCO CABRAL

ANTIGO SECRETÁRIO-GERAL DA COMPANHIA

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

O Caminho de Ferro de Sintra que esteve para ser o primeiro do País, conta 78 anos!

POR VASCO CALLIXTO

A nossa bela e formosa Sintra deve estar grata ao mês de Abril. Pelo menos em matéria de transportes, aqueles trinta dias das «água mil» têm-lhe sido favoráveis, pois parece estarem predestinados a ser propícios em melhoramentos. Senão, vejamos: Abril de 1887, inauguração da linha férrea entre Lisboa e Sintra; Abril de 1957, inauguração da tracção eléctrica! O que teremos em Abril de 2027? Os netos dos nossos netos o dirão!

Todos nós ainda temos bem presente, como foi recebido o tão desejado como reclamado comboio eléctrico na linha de Sintra. Depois de tanto se penar, de tanto tormento e, por certo, de tantos nomes feios com que foi mimoseada a nossa «CP», as populações das povoações mais directamente interessadas viram-se servidas pelo mais moderno material ferroviário do país, que, verdade se diga, é bem mal empregado para certos passageiros que não têm o mínimo respeito pela propriedade alheia que se lhes põe à disposição. Mas quem se lembra do festivo acontecimento vivido setenta anos antes? Felizes serão aqueles que o poderão recordar!

Recuemos, portanto, quase oito décadas e apreciemos como Sintra recebeu o útil melhoramento: o comboio.

Por pouco, ou talvez por muito, Sintra esteve para representar na história do caminho de ferro em Portugal o papel que pertence ao Carregado. Efectivamente, a primeira linha férrea que se pensou estabelecer foi entre Belém e Sintra. Este «sonho» teve lugar em 1855, chegou a haver ruidosa festa e é conhecida uma curiosa gravura alusiva ao acto solene. Mas os tra-

balhos foram suspensos e Sintra só teve caminho de ferro mais de trinta anos depois do Carregado.

Continuou, assim, a formosa região a ser servida pelos avoengos meios de transporte que antecederam o comboio a vapor, tais como, o *omnibus*, o melhor e o mais cômodo expresso da época, o *rippert*, o *char-à-banc* e o celebrado *Larmanjat*, de atribuladíssima existência, que exalou o último suspiro em 1877.

Até que um dia, voltou a falar-se em caminho de ferro para Sintra. Fizeram-se projectos e assinaram-se contratos... que as reviravoltas políticas sempre baldavam. Por fim, em 1883, o arranque foi decisivo: a Companhia Real, depois de vencer mil e um obstáculos, começou a construir a nova linha férrea que ligaria Alcântara a Sintra. Necessário será, talvez, esclarecer, que o túnel do Rossio só foi aberto à circulação em 1890. Por isso, a linha de Sintra veio a «nascer» em Alcântara.

A construção desta estação mudou por completo a fisionomia do local em que se ergueu, pois houve necessidade de cobrir em mais de 240 metros o célebre «caneiro de Alcântara», tão familiar aos nossos avós. Os «Americanos» da «Carris», para comodidade do público, chegavam ao interior da estação. Enfrentando muitas dificuldades de ordem técnica para levar a linha até Sintra, houve que construir diversas obras de arte, entre as quais o chamado «Túnel dos Terremotos», no vale de Alcântara, e o viaduto de Santana, que se lhe segue.

Em pouco mais de três anos, construiu-se a linha férrea de Sintra. Em fins de 1886 fizeram-se as primeiras experiências, fixan-



O comboio inaugural, transportando o Ministro das Obras Públicas, chegou a Sintra ao meio-dia, entre ruidosos e entusiásticos vivas ao caminho de ferro e ao progresso da Nação

do-se a data de 2 de Abril de 1887 para a solene inauguração, o que foi cumprido.

Tal como sucedeu em 1957 com a tracção eléctrica, as populações, setenta anos antes, nem queriam crer que iam ter um caminho de ferro a sério. O que se anunciava como um útil melhoramento era aguardado com grande expectativa, pois muito boa gente havia que ainda se recordava de quanto havia penado no *Larmanjat*. Porém, a firmeza do novo meio de transporte afastou todos os receios.

A nova linha tinha 28 quilómetros, dispendo de 11 estações e 3 apeadeiros. No dia da inauguração, todos os povoados se engalanaram e todas as estações se embandeiraram. O acontecimento rodeou-se de grande pompa. O comboio inaugural, transportando o ministro das Obras Públicas, chegou a Sintra ao meio-dia, entre ruidosos e entusiásticos vivas ao caminho

de ferro e ao progresso da Nação. A afluência foi enorme e duas orquestras tocaram no recinto da estação. Durante o dia, mais seis comboios partiram de Alcântara repletos de passageiros, calculando-se que cerca de mil pessoas quiseram apreciar as delícias do caminho de ferro no dia da sua inauguração. Quanto ao que se passou no domingo seguinte, mais vale transcrever algumas linhas de um periódico da época: «No domingo estiveram em Sintra cerca de 3 mil pessoas. Nos hotéis chegou a faltar a comida e se alguma aparecia era vendida a preços fabulosos. A acreditada «Matilde», até à hora de partir o penúltimo comboio, vendeu 230 dúzias de queijadas»!

A família real percorreu a linha, duas semanas após a inauguração. Registe-se ainda que os preços eram de 560 réis em 1.ª classe, 450 réis em 2.ª e 310 réis em 3.ª. Bons tempos!



Entroncamento

uma terra que nasceu e progrediu
com o Caminho de Ferro

POR EDUARDO O. P. BRITO
ESCRITURÁRIO DE 1.ª CLASSE

QUANDO, em 1862, foi aberta ao público a exploração do troço da linha férrea do Leste, compreendido entre Santarém e Abrantes, a referida linha começou a servir um pequeno lugarejo situado a cerca de sete quilómetros de Torres Novas. Entretanto, nesse modesto lugarejo já existia, há muitos anos, um cruzamento de caminhos muito frequentado pelos arcaicos almoçreves e as suas inseparáveis azémolas — já afeitas a tão invios atalhos — que habitualmente se dirigiam a Coimbra. Mas, deixemo-los... mais aos seus asnos, ao chouto cadenciado de tantas récuas, e voltemos ao germe inicial do tal lugarejo.

Ora, próximo deste, mercê de predicados vários de ordem técnica, fora escolhida uma vasta faixa de terreno, aliás, árido e inóspito, para nela ser localizado o enlace entre a aludida linha e a do Norte. E assim nasceu um minúsculo povoado cujo principal motivo da sua origem fez com que fosse denominado *Entroncamento*.

★

Supérfluo, entretanto, será dizermos que, devido ao seu valor estratégico, esse pequeno povoado começou a desenvolver-se duma maneira considerável. E então, a partir de certa altura — por volta de 1926 — esse progresso começou a constituir um caso que deve ser *único no historial das terras portuguesas*, ou seja, um minúsculo lugarejo passar a freguesia, de freguesia a vila e de vila a sede de concelho. E tudo isto em pouco mais de *duas escassas décadas*!

Como é óbvio, os melhoramentos — de todo o género — começaram a seguir numa cadência impressionante, e a verdade é que, hoje, embora o Entroncamento necessite ainda de muita coisa, é já uma terra plena de recursos e dotada dos principais requisitos indispensáveis a uma vila moderna e ciosa do seu contínuo crescer.

E, não obstante, se já vai longe o tempo em que o Entroncamento dependia quase exclusivamente do Caminho de Ferro, também não é menos verdade que é a *ele* que deve não só a sua existência, como tivemos ocasião de expor, como também a maior parte do seu actual movimento e importância populacional e industrial. E a título de mera curiosidade — para que os leitores possam melhor fazer uma ideia do que é este importante nó de comunicações e grande centro ferroviário — oferecemos alguns números referentes a essa importância, uma vez que a eloquência dos mesmos *falam* melhor do que nós próprios.

No Entroncamento trabalham hoje para cima de 4000 funcionários, entre engenheiros, médicos, técnicos, escriturários, operários, pessoal de estação e da via, etc.. As suas *gares* são ladeadas por 66 qui-



Um aspecto da ridente e progressiva vila do Entroncamento — centro ferroviário n.º 1 do País

lómetros de linhas férreas, pelas quais cruzam, diariamente, para cima de cem comboios de passageiros e mercadorias, passando ainda pelas mesmas *gares* uma quantidade aproximada a 13 000 passageiros por dia !

E quanto à área ocupada pelas vastíssimas instalações ferroviárias, é superior a mais de quarenta vezes a do Estádio Nacional !

É *isto* o Entroncamento... nó ferroviário actual — uma terra que nasceu e cresceu com o Caminho de Ferro.



OS MEIOS DE TRANSPORTE E OS PREÇOS DE HÁ UM SÉCULO

Há um século — ou com mais propriedade há 102 anos (e convém esclarecer isto por causa dos precários) visto os documentos que temos presente dizerem respeito a 1863 — só existiam duas linhas ferroviárias em Portugal. Uma ligava Lisboa a Badajoz, na distância de 281 quilómetros, e a viagem custava, em 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, respectivamente, 5070, 3940 e 2810 réis. A outra linha ia de Lisboa a Vila Nova de Gaia. Ainda não existia a estação de Espinho, e o custo da viagem de ponta a ponta somava 6000, 4670 e 3300 réis, conforme a classe.

Na estação central da cidade do Porto, estabelecida na Rua Sá da Bandeira, recebiam as mercadorias para serem conduzidas pelo comboio, e vendiam os bilhetes para os passageiros e para o seu transporte da Central para a estação das Devesas. Na Praça de D. Pedro e no Largo da Ribeiro havia também «caleches» para transportarem os passageiros às Devesas, sendo os preços, por pessoa, 200 réis, do primeiro local, e 120 réis, do segundo!...

«Mala-posta» e «diligências» para o Minho

Estes serviços estavam a cargo da «Companhia Portuense» com estação na Rua de S. Lázaro. Na «diligência», os bilhetes (para a *Rotunda* ou para a *Imperial*), custavam:

Do Porto: para Braga, 1400 réis; Vila Nova de Famalicão, 1100 réis; Viana do Castelo, 2500 réis; Guimarães, 1400 réis.

De Famalicão: para Guimarães, 600 réis; Braga, 600 réis; Viana, 1300 réis.

Na «mala-posta», as passagens custavam:

Do Porto: para Braga, 1600 réis; Famalicão, 1200 réis; Guimarães, 1600 réis.

De Famalicão: para Guimarães, 720 réis.

Para algumas destas localidades o bilhete podia ser mais caro, se os viajantes utilizassem o *coupé*.

A «mala-posta» tanto para Braga como para Guimarães, saía todos os dias às 17 horas e meia, e iniciava o regresso às 23 horas e meia. Cada passageiro podia levar sete quilos de bagagem... que às vezes lhes era roubada pelos salteadores que surgiam do esconderijo atrás da capelinha do Senhor dos Perdões, nas proximidades do fáctico lugar conhecido então por «Terra Preta».

As viagens entre o Porto e a Régua

As «diligências» para a Régua saíam da Rua Formosa, n.º 410 (no dizer do *Elucidário do Viajante no*

Porto, por Francisco Ferreira Barbosa — Coimbra, Imprensa da Universidade, 1864), e do n.º 390 (segundo se lê no *Guia Histórico do Viajante no Porto e Arredores*, de F. G. F., editado no mesmo ano, nesta cidade). Havia mais duas estações de «diligências» para o Douro: uma na Rua de D. Pedro, n.º 168, e outra no Largo da Batalha, n.º 68 a 70.

Preços por passageiro:

Para Valongo, 500 réis; Baltar, 800 réis; Paredes, 1000 réis; Penafiel, 1200 réis; Regados (onde ficará esta terra?), 1500 réis; Três Cancelas, 2000 réis; Amarante, 2250 réis; Régua, 4500 réis.

A partida era às 18 horas (ou outra hora imposta pelas conveniências da expedição das malas do Correio), e cada passageiro tinha direito a dez quilos de bagagem.

Se tomarmos em conta que a libra-ouro, então moeda corrente, valia 4500 réis, verificamos que os transportes, antigamente, eram caríssimos. Não é arriscado tirar a ilação que, no dinheiro de hoje, uma passagem na «diligência» para a Régua, custava, há um século, a exorbitância de duzentos e sessenta, ou duzentos e setenta escudos.

Ligações com a Foz do Douro, Lixa e Penafiel

Ir à Foz do Douro há uma centena de anos, constituía aventura e ventura de que nem toda a gente podia participar. Difíceis os acessos, precários os transportes. E mesmo a Foz fazia parte dos arrabaldes considerados longe, onde fidalgos e burgueses davam-se ao luxo de possuir casas de férias... tal como nos tempos de hoje as podem ter no Alto Douro, nas Beiras ou mais para o Norte ou para o Sul.

Para a Foz saíam «caleches» da Porta Nova a 80 réis por pessoa, e do Carmo a 120 réis. De Cedofeita para Matosinhos e Leça, cada passageiro pagava 240 réis.

Da Rua D. Pedro, n.º 168, saíam às terças, quintas e sábados, «diligências», para Penafiel e Lixa, custando, cada bilhete, 1000 e 1500 réis.

O serviço de «estafetas» para o Norte e as viagens de vapor para Lisboa

Nessa época distante, assinalada pela falta de transportes para o envio de mensagens, os portuenses podiam contar com os «estafetas» para Viana, Caminha, Valença, Monção e Tuy. O João Branco, o Manuel Antunes e o João das Neves, seguravam as rédeas dos seus cavalos e

PREVIDÊNCIA FERROVIÁRIA

O seguro de acidentes pessoais do ferroviário — um êxito entre a classe

TEMOS já por diversas vezes dado notícia — e nunca será demais repeti-la pela importância que conta para muitos — da criação do seguro de acidentes pessoais do ferroviário, em boa hora estabelecido pela Companhia de Seguros Sagres com a valiosa cooperação da União dos Sindicatos dos Ferroviários. Nela sublinhamos sempre, como é de jus, a grandeza do seu valor como elemento de previdência de quantos labutam no caminho de ferro, e através do qual, por módica quantia mensal, os beneficiários ou seus familiares mais directos poderão vir a receber indemnizações equivalentes a cinco vezes o ordenado anual do agente.

Como não poderia deixar de ser este seguro especial e colectivo alcançou o mais vivo sucesso entre a classe, pois contam-se já por alguns milhares os seus beneficiários. E a tal ponto tem suscitado interesse que a própria Companhia de Seguros Sagres, numa atitude humana, altruísta e generosa — que muito a engrandece moralmente —



decidiu solver uma indemnização à família de um beneficiário que não estava a coberto do seguro, pois sómente havia solicitado a sua inscrição. É o que se assinala na gravura de cima onde se faz entrega, numa instituição bancária de Santa Comba Dão, da dávida de 28 800\$00 (dois anos de ordenado) à viúva do servente de 2.ª classe, da Divisão da Exploração, Luís de Matos, pai de dois filhos menores, morto em serviço de manobras na estação de Santa Comba. Na gravura ao lado, outra indemnização liquidada: à viúva do escrivário do 2.º Grupo Oficial (Entroncamento), Fernando Lopes, vítima de acidente fora do trabalho; recebeu 111 000\$00.

partiam às segundas, quartas e sábados, dos prédios n.ºs 97, 87 e 85, da Praça de Carlos Alberto.

Para a ligação Porto-Braga, os «estafetas» chegavam às terças, quintas, sextas-feiras e domingos, e partiam às segundas, quartas e sextas-feiras. Encarregavam-se desse serviço o António Valdigem, o Francisco Mesquita, o Jácinto Marques, o Manuel José Teixeira e o Narciso José Marques, com poiso na Picaria, n.ºs 7, 32, 3, 15 e 22; e o José António Santa Rita, na Travessa da Fábrica, n.º 7.

Uma grande parte das pessoas — por hábito adquirido antes do estabelecimento da linha ferroviária — utilizava os vapores para se deslocar à Capital. Vejamos o precário de há um século.

Nos vapores *Lusitânia* e *Lisboa*, 10 000, 7500 e 2400 réis, importâncias correspondentes à 1.ª, 2.ª e 3.ª classes.

O vapor *Lusitânia* também fazia viagens do Porto para a Ilha da Madeira, aos preços de 37 000, 30 000 e 7400 réis, conforme a classe.

Se o leitor atentar bem na actual desvalorização da moeda, tendo por base a libra-ouro (que, conforme acima dizemos, era moeda corrente e valia 4500 réis), acaba por concordar que os transportes no tempo distante dos nossos avós, eram «coisa» de luxo, exageradamente cara e proibitiva para os limitados recursos da maioria das pessoas.

JAIME FERREIRA

(Da revista *O Tripeiro*).

Seccão PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

Por se considerar matéria de capital importância indispensável a uma boa formação profissional do pessoal mais ligado à circulação de comboios, se transcrevem, resumidamente, algumas instruções da U. I. C. sobre a rotação de vagões.

ROTAÇÃO DOS VAGÕES

Por rotação de um vagão, entende-se, no sentido deste breve apontamento, o espaço de tempo que decorre entre dois carregamentos sucessivos do vagão.

Referimo-nos aos vagões pertencentes ao caminho de ferro e aos vagões de particulares carregados e vazios.

Campo de aplicação

1.º — Sistema de manobras.

As linhas de trasbordo, os cais de mercadorias, os ramais, os depósitos e os locais de cargas e descargas podem ser assegurados :

- a) Por um plano de manobras dirigido prèviamente, comportando as manobras regulares e facultativas adaptadas aos prazos de carga e descarga e prevenindo, ainda, os casos especiais que possam exigir manobras apropriadas ;
- b) Por manobras facultativas, segundo as necessidades normais, procura dos clientes ou no momento em que as operações de carga e descarga são terminadas.

A regulamentação mais própria para a rotação de vagões é o sistema preconizado na alínea a).

2.º — Estudo, execução e vigilância das manobras nas linhas de manutenção.

Nas estações onde os diferentes serviços de carga e descarga são regularmente assegurados por máquinas de manobra, são estabelecidos planos de manobras nas linhas de manutenção para cada serviço-horário ; estes planos regulam a incorporação dos vagões nos comboios da linha e nas marchas que servem os locais de carga e descarga nas estações.

Nos planos das linhas de manutenção, as horas de colocar à disposição e do envio dos vagões para os locais de utilização devem ser fixadas tendo em conta os prazos em vigor para carga e descarga dos mesmos.

Deverá ser exercida uma vigilância contínua para que os vagões sejam postos à disposição, retirados e expedidos, regularmente, às horas previstas. O plano de linhas de manutenção deve ser estabelecido de forma que o estacionamento dos vagões carregados e vazios, desde a sua colocação à disposição ou a sua retirada e a chegada ou a partida dos comboios de linha, seja tão curta quanto possível.

3.º — Manobras especiais nas linhas de manutenção.

Para evitar um estacionamento excessivo, antes da transferência dos vagões dos locais de carga e descarga para os comboios e inversamente, torna-se, por vezes, necessário alterar o plano de manobras para colocar os vagões à disposição ou fazê-los seguir às linhas mais convenientes para o serviço. Esta medida aplica-se, principalmente, para as mercadorias que necessitam ser transportadas rapidamente ou que são particularmente susceptíveis de concorrência. As manobras especiais levadas a efeito nas linhas de manutenção podem ser previstas a pedido dos clientes, mesmo durante os períodos de carga e descarga.

Nas estações onde a chegada e expedição de mercadorias necessitam de encaminhamento rápido devido à sua natureza ou por serem susceptíveis de concorrência, deve pôr-se à disposição dos clientes que o solicitem um serviço especial de manobras, sempre que possível.

Estas manobras especiais só devem ter lugar com a condição dos vagões serem colocados à disposição, fora das linhas de manutenção regulares, proporcionem aproveitamento de tempo ao cliente e a incorporação dos vagões no comboio por que devam seguir seja possível antes da hora normal prevista.

4.º — Apartamento preliminar dos vagões carregados pelos clientes mais importantes.

O agrupamento dos vagões carregados por destinos ou comboios, simplifica as operações de manobra a executar pelo caminho de ferro. Está, portanto, recomendado conseguir dos utentes mais importantes o acordo para que estes agrupem os vagões carregados segundo as necessidades de exploração. Para decidir os clientes a encarregarem-se destes trabalhos, o caminho de ferro poderá conceder-lhes certas vantagens.

5.º — Cargas e descargas.

Para acelerar a carga e descarga de vagões, está indicado fazer-se uso de meios técnicos auxiliares, tais como, barras transportadoras, dispositivos basculantes, guindastes, rampas móveis, cais de topo e laterais, linhas de trasbordo em desnívelamento, etc..

Os vagões especiais, em que o equipamento especial tem toda a vantagem para alguns clientes, permitem, em geral, obter melhores tempos de rotação do que os vagões ordinários, em virtude da sua carga e descarga poder ser feita mais rapidamente.

A esta vantagem convém, entretanto, opor o inconveniente de os vagões especiais serem mais dispendiosos e de, muitas vezes, não poderem ser utilizados no retorno. Apesar das despesas suplementares que possam ocasionar, a utilização de vagões especiais em vez de vagões ordinários justifica-se nos seguintes casos :

- a) Se sómente os vagões especiais permitem a carga e descarga mais rápidas das mercadorias provenien-

- tes de comboios completos ou de grupos de vagões destinados a um consignatário importante e se as despesas suplementares ocasionadas por estes vagões especiais são inteiramente cobertas pelas receitas de transporte;
- b) Se as dificuldades de carga e descarga de vagões ordinários e, ainda, a falta de mão-de-obra para efectuar estas, afastam o cliente da utilização do caminho de ferro e se o uso de vagões especiais garantem conservar estes transportes no caminho de ferro.

6.º — Prazos de carga e descarga.

A fixação de prazos de carga e descarga apresenta vantagens para o caminho de ferro e seus clientes porque eles permitem uma utilização racional de mão-de-obra necessária. Os prazos podem ser mais curtos para os proprietários de ramais particulares do que para aqueles que utilizam as linhas dos cais.

A questão de saber se é oportuno em épocas de escassez de vagões, reduzir os prazos normais de carga e descarga e aumentar, eventualmente, o número de linhas de manutenção é deixada à apreciação das Administrações.

A medida em que os direitos de estacionamento, devidos em casos de ultrapassagem dos prazos de carga e descarga, devem ser aumentados durante os períodos de escassez de vagões, depende da concorrência.

7.º — Meios de exploração.

Para um serviço rápido e racional nos locais de carga e descarga, está recomendado utilizar locomotivas Diesel, tractores Diesel ou locomotivas eléctricas, tal como nas estações intermédias, para evitar que estas manobras tenham de ser feitas pela própria máquina do comboio.

A utilização regular dos meios de tracção acima referidos, mesmo nas pequenas estações de junção, permite servir igualmente os estabelecimentos e instalações próximos destas estações. Assim, torna-se possível reduzir sensivelmente os tempos de paragem dos comboios distribuidores e colectores e, ao mesmo tempo, melhorar a sua velocidade comercial.

Medidas aconselháveis no seguimento de algumas mercadorias

Para o transporte de mercadorias, como: carvão, minério, adubos, cimento, etc., entre os centros produtores e os centros consumidores, devem ser estabelecidos planos de carregamento e de seguimento com certa antecedência e por períodos de tempo determinados. O seguimento deve ser feito, sempre que possível, por comboios *navette* com utilização nos dois sentidos; esta medida permite melhorar sensivelmente a duração da rotação e reduzir ao mínimo o número de vagões afectos a esse serviço.

É aconselhável, também, que os expedidores organizem comboios completos com uma só mercadoria e que os destinatários recebam a carga sem modificações.

A técnica do carregamento e da descarga deve ser aperfeiçoada de forma a contribuir para que as operações sejam de curta duração. Em face das medidas apontadas, reduz-se sensivelmente a duração da rotação dos vagões.

Concentração do tráfego de mercadorias em estações bem equipadas

A concentração das correntes de tráfego de mercadorias em estações de triagem bem equipadas conduz a uma

aceleração da rotação dos vagões e permite ao mesmo tempo:

- Aumentar a capacidade de formação de comboios nestas estações;
- Aumentar a aceleração do seguimento dos comboios nas diferentes direcções;
- Facilitar a formação de comboios ou o seu agrupamento para grandes percursos.

Modernização, mecanização e automatização das estações de triagem

A modernização, a mecanização e a automatização das estações de triagem favorecem a boa evolução do serviço e, de certo modo, influenciam favoravelmente a rotação dos vagões. As possibilidades propostas são as seguintes:

- Modernização das instalações de triagem por gravidade;
- Prolongamento e aumento do número de vias de recepção, de direcção e de saída;
- Supressão das interferências de comboios;
- Criação de zonas curtas de agulhas;
- Disposição racional dos estabelecimentos anexos;
- Transformação de triagens com bossas de desprendimento para os dois lados, em triagem com bossas de desprendimento apenas para um lado;
- Criação de postos centrais de comando;
- Instalações automáticas de desacoplamento de vagões;
- Aparelhos de via e calços de travamento comandados a distância;
- Utilização de freios de via automáticos;
- Recurso aos meios modernos de transmissão rápida;
- Modernização da iluminação das triagens.

PROVAS DE EXAME

FORMAÇÃO PROFISSIONAL DOS NOVOS FACTORES

(Continuação)

Serviço Comercial

I

Tarifa Geral — Título 1 — Passageiros:

- 1 — Indique a cobrança a efectuar a um passageiro que seja encontrado a viajar além do destino indicado no seu bilhete.
- 2 — Esclareça as condições em que os passageiros podem utilizar a via diferente da indicada nos seus bilhetes.
- 3 — Como proceder quando se verifique que os volumes transportados por um passageiro, ocupam espaço superior ao que lhe corresponde?

II

Tarifa Especial N.º 3 — C.:

- 1 — Descreva as condições exigidas pela Empresa para que o requisitante possa beneficiar da aplicação desta Tarifa.

2 — Quais os bilhetes a fornecer a uma família assim constituída :

- Pai ;
- Mãe ;
- Três filhos : um de 8 anos ; um de 6 anos e um de 3 anos.

III

Tarifa Especial N.º 3 — P.:

1 — Esclareça as condições em que devem ser feitos os pedidos de aluguer de salões ou carruagens de luxo.

2 — Qual a importância a cobrar e modelos a estabelecer pela marcação antecipada de lugares ?

IV

Tarifa Especial N.º 4 — P.:

1 — Descreva as condições necessárias para que os requisitantes possam beneficiar da aplicação do Capítulo II.

2 — Qual o prazo de validade dos bilhetes de assinatura fornecidos ao abrigo do Capítulo III ?

V

Tarifa Especial N.º 6 — P.:

1 — Qual a finalidade desta Tarifa ?

2 — Indique as formalidades a cumprir pelos componentes dos grupos que viajam ao abrigo dos Capítulos I e II, no que se refere a paragens nas estações intermédias do percurso.

VI

Tarifa Especial N.º 7 — P.:

1 — Esclareça, em pormenor, como e por quem deve ser feita a requisição destes bilhetes.

2 — O passageiro que tenha de efectuar paragem em trânsito, é sempre obrigado a fazer carimbar o seu bilhete ? Justifique a sua resposta.

VII

Tarifa Especial N.º 8 — P.:

1 — Qual o prazo de validade dos bilhetes vendidos ao abrigo desta Tarifa ?

2 — Em que condições podem viajar as crianças ao abrigo da presente ?

VIII

Tarifa Especial N.º 9 — P.:

1 — Como e por quem é feita a requisição de bilhetes ao abrigo desta Tarifa ?

2 — Qual a importância a cobrar a um passageiro que seja encontrado a viajar em classe superior à indicada no seu bilhete ?

IX

Tarifa Especial N.º 10 — P.:

1 — Qual a finalidade desta Tarifa ?

2 — Qual o procedimento a adoptar para com os passageiros que viagem fora do prazo de validade dos seus bilhetes ?

X

Tarifa Geral de Mercadorias G. V. e P. V.:

1 — Enumere algumas das mercadorias que despachadas ao abrigo da Base 5.ª, sofrem a recarga de 50 %, no preço de transporte.

2 — Como é calculado o prazo de transporte das remessas expedidas em pequena velocidade ?

XI

Tarifa Especial Interna N.º 1 de P. V.:

1 — Indique os cuidados especiais a ter em vista na aceitação para transporte, de mercadorias, assinaladas na «Classificação Geral», com a letra (c).

XII

Tarifa de Operações Acessórias:

1 — Quais as importâncias a cobrar a título de aluguer de encerados ?

XIII

Tarifa de Reembolso:

1 — Como e quando é que a Companhia procede à entrega do reembolso ao expedidor da remessa ?

XIV

Tarifa de Transportes na Via Fluvial:

1 — Quais os preços a cobrar por passageiro e classe ao abrigo desta Tarifa ?

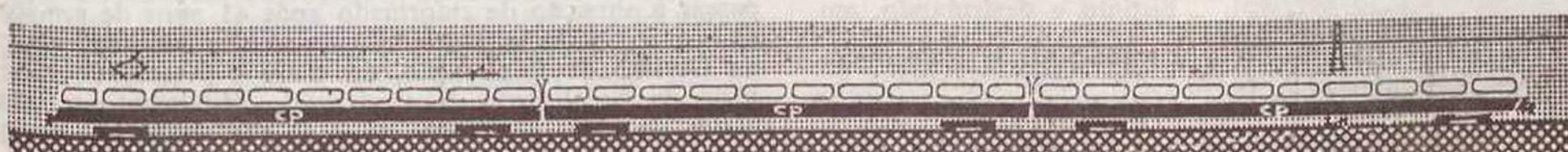
XV

E. 11:

1 — Como procedia se recebesse na sua estação uma bagagem para a qual não havia sido feito o despacho definitivo ? O passageiro apresenta o F. 45.

2 — Para que servem os modelos seguintes :

- a) F. 95 ;
- b) F. 97 ;
- c) F. 104 ;
- d) F. 124.



Ferroviários Desportistas

POR J. MATOS SERRAS

ESTE mês falaremos de massagistas ao serviço do futebol.

A ideia ocorreu-nos recentemente, aquando da visita do Real Madrid à nossa capital. É que o massagista dos campeões espanhóis—JOSE LEGIDO de seu nome—foi ferroviário e iniciou mesmo a sua carreira de atleta no grupo desportivo da RENFE. Mais tarde transitou para os «merengues» e foi então que se firmou como campeão na modalidade de luta, actuando várias vezes em Lisboa. Além de massagista é treinador nacional de luta livre olímpica. Tem dois filhos com o curso de professores de ginástica, um dos quais é formado em Medicina.



José Legido

Nota curiosa—também entre nós um ferroviário se evidenciou como massagista. Trata-se do enfermeiro reformado MANUEL MARQUES. Quer ao serviço do «seu» Sporting como da seleção nacional de futebol tem visitado muitos países, mostrando ser um profissional distinto e desfrutando, em consequência, de muita simpatia nos meios desportivos portugueses.



Manuel Marques

DOIS ASPECTOS RELEVANTES DA CONCORRÉNCIA COMBOIO-AVIÃO

NUM recente número da revista belga *Lloyd Anversois* sob o título *Desforço do Caminho de Ferro Sobre o Avião*, publica-se um artigo relativo à concorrência estrada-via férrea, do qual transcrevemos a seguinte passagem relativa aos problemas do transporte ferroviário e aéreo que ocorrem nos E. U. A. e no Japão:

«Verifica-se actualmente um recrudescimento da concorrência entre o comboio e o avião particularmente em duas áreas onde o tráfego de passageiros é extremamente denso. Uma, é no Japão, onde a batalha da concorrência ficou já plenamente decidida na linha Tóquio-Osaka. O estabelecimento de serviços ferroviários super-rápidos provocou uma redução sensível do tráfego aéreo nas relações entre aqueles dois grandes centros urbanos nipónicos. E a perspectiva de uma próxima aceleração dos comboios faz já prever um futuro difícil para os transportadores aeronáuticos. Estes estão seriamente aflitos por as ligações terminais aeroporto-cidade consumirem tempos excessivos relativamente à duração dos voos e ainda pelo facto da regularidade do transporte por ar, devido às condições meteorológicas, ser muito menos favorável que na via férrea.

Outra zona decisiva, também, é nos Estados Unidos da América do Norte, onde a necessidade de se criar uma linha axial para escoamento do enorme tráfego de passageiros entre Washington, Nova Iorque e Boston, fez vingar os projectos de ligações ferroviárias ultra-rápidas sobre os inicialmente previstos transportes por ar, apesar de nestes últimos se adoptar, para servir aquelas três cidades, o sistema de voos contínuos em circuito, sem horário e a toda a hora.»

AGRADECIMENTO

A família do falecido subchefe de distrito Joaquim José Brás, vítima de desastre em Santiago de Cacém em 15 de Fevereiro último, vem por intermédio do Boletim da C. P. manifestar o seu mais profundo reconhecimento às instâncias superiores da Companhia, pela forma breve como trataram do transporte do féretro de Lisboa (Santa Apolónia) para Beja—ao abrigo do art. 53.º do Regulamento Geral do Pessoal—e, bem assim, a todas as pessoas que se dignaram comparecer no funeral ou que de qualquer outro modo manifestaram à família enlutada o seu pesar.

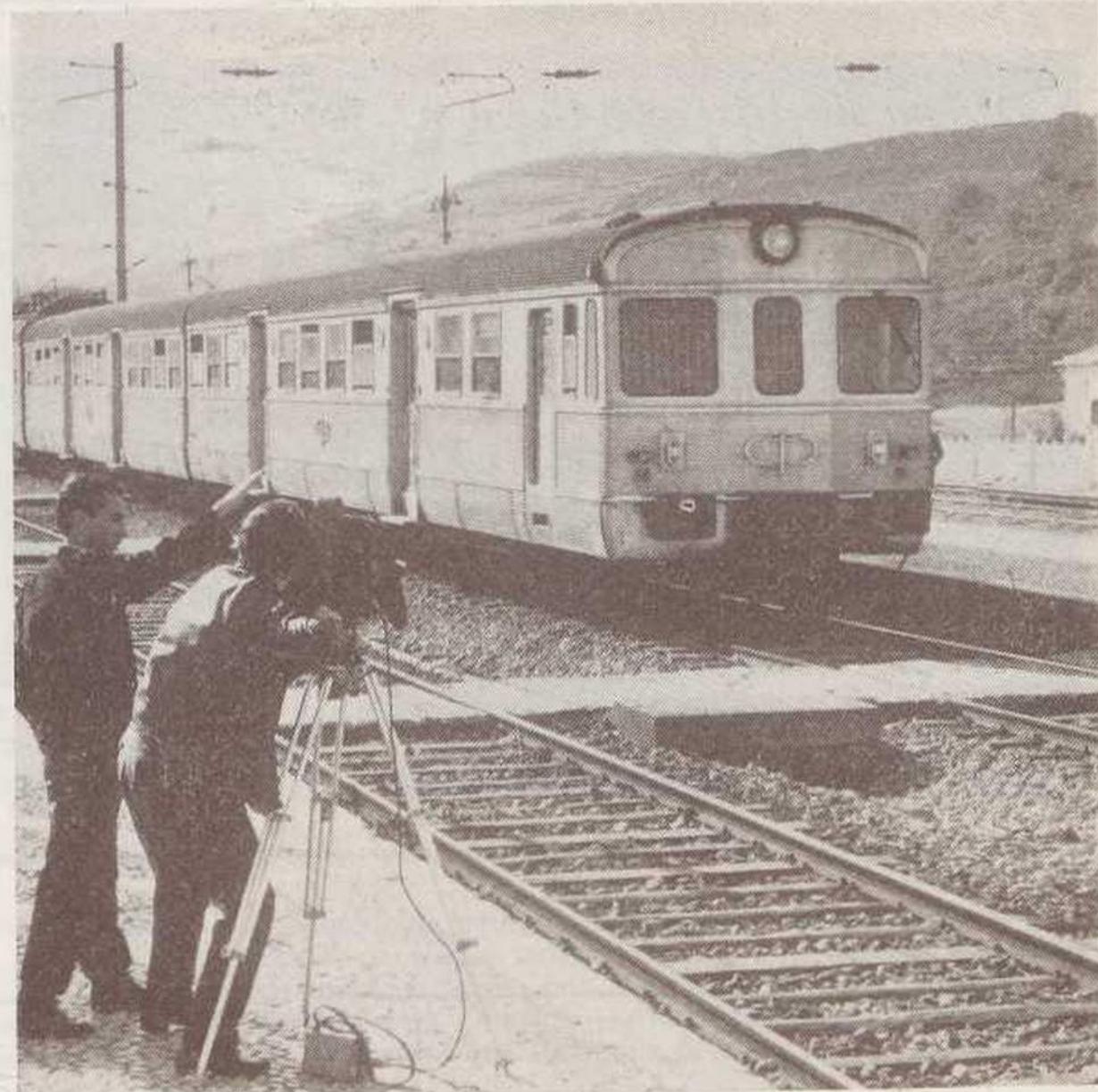
DESPEDIDA

João Antunes Simplicio, fiscal do pessoal de trens, ao passar à situação de reformado após 41 anos de serviço, recorre ao Boletim para despedir-se dos seus superiores da Divisão da Exploração, do chefe e pessoal do escritório da fiscalização de serviços do Movimento e, bem assim, de todos os agentes de trens que sempre souberam compreender a ingrata missão que lhe incumbia.

Actualidades ferroviárias

Iniciaram-se em fins de Fevereiro último as filmagens sobre o nosso caminho de ferro que a organização francesa «International Audio-Vision», sob o patrocínio e recomendação do Governo, está a realizar em Portugal, em documentários de prestígio e técnica, a cores. As filmagens conduzidas pelo realizador Pascal-Augot (Taça de Ouro 1962 — Roma) e pelo produtor René Clerc, assistiu, como delegado da Companhia, o dr. Elio Cardoso. Além destes documentários, os referidos cineastas farão dois filmes panorâmicos, de grande metragem, também coloridos, sobre os temas, respectivamente, «Portugal — uma unidade na diversidade» e «O grande mercado comum português».

Na gravura: uma tomada de vistas na estação do Cacém, à passagem dum comboio «rápido».



● Por proposta da Direcção-Geral, o Conselho de Administração aprovou as seguintes nomeações de médicos: dr. Alberto de Mesquita, para médico-inspector da 2.ª Inspecção Sanitária; dr. Fernando Filipe de Oliveira, para médico de inspecção da 2.ª Inspecção Sanitária; dr. João Francisco Margarido, médico de posto sanitário de 2.ª classe, em Funcheira; dr. Ricardo Cabral de Campos, médico da 71.ª secção sanitária, em Mangualde.

● A revista americana *Life*, no seu número de Fevereiro último, publica uma valiosa reportagem sobre o Algarve, aliciante convite ao turista estadunidense a passar as suas férias em Portugal.

● Nas comemorações do IV Centenário da cidade do Rio de Janeiro a que Portugal se associa muito justamente, está prevista a inauguração de um pavilhão dedicado ao sistema de transportes e comunicações do País. A C. P. estará representada documentalmente no importante certame — organizado pelo antigo ministro dr. Martins de Carvalho — através de maquetas e fotografias ferroviárias das principais realizações dos últimos anos.

● Na Academia Portuguesa de História, o sr. dr. Rúben Andresen Leitão apresentou recentemente uma interessantíssima comunicação intitulada *Uma polémica real — a polémica de D. Pedro V com o capitão Luís Augusto Pimentel*, onde a propósito da grande resistência da sociedade portuguesa à introdução do caminho de ferro no



País, nos fins da década de 1840, o referido monarca representando o espírito do progresso da época, estabeleceu polémica, na *Revista Militar* com o capitão Pimentel, advogando a causa da via férrea, que viria a ser ganha

em 1856 com a inauguração do primeiro troço ferroviário em Portugal entre Lisboa e o Carregado.

● A Fiat Portuguesa apresentou em Portugal, no passado dia 26 de Fevereiro, o novo modelo Fiat 850, montado em Vendas Novas, no centro fabril da Somave. Na visita da Imprensa e no cocktail oferecido pela Direcção da Fiat Portuguesa aos convidados, esteve presente, em representação do Boletim da C. P., o dr. Elio Cardoso.

● Por despacho da Direcção-Geral, foi resolvido conceder uma gratificação por viagem aos agentes da revisão de bilhetes com conhecimentos de línguas estrangeiras (francês, inglês ou alemão), quando em serviço nos comboios internacionais (Sud, Lusitânia, Ibéria e carruagem directa Lisboa-Hendaia). Esses conhecimentos constituem, para os agentes nessas condições, motivo de preferência nas escalas de serviço para os referidos comboios.

● Está prevista para breve a transferência, para as linhas do Sado e do Sul das automotoras Fiat (Foguetes) que até aqui circulavam na linha do Norte, entre Lisboa e o Porto. A efectivação desta transferência dependerá de mais completas entregas de material tractor e circulante, a fornecer pela «Sorefame», para as nossas linhas electrificadas.



Ordem da Direcção-Geral n.º 364

Passe para viajar nos dias de férias remuneradas, de descanso semanal ou de feriado e nas horas de descanso

1 — Pela presente *Ordem* é criado um modelo de passe anexo ao cartão de identidade do *pessoal do quadro*, destinado a substituir os passes concedidos para viajar durante os dias de férias remuneradas, faltas ao serviço por motivo de casamento e de luto, de descanso semanal ou de feriado e, duas vezes por mês, nas horas de descanso. (Resolução do C. A. de 4-2-1965).

2 — A seguir se publica o modelo do passe, que é de cor branca para a 1.ª classe, de cor rosa para a 2.ª classe e, transitóriamente, até 31 de Dezembro de 1965, de cor azul para os beneficiários da extinta 3.ª classe.

validade em 1.ª classe e de 2\$50 com validade na 2.ª classe.

Os passes para o corrente quinquénio — 1961/1965 — serão requisitados em impresso especial, fornecido pelas Divisões ou Serviços e são dispensados do selo.

5 — Os passes ficam à responsabilidade dos departamentos ou dos funcionários designados pelos Chefes de Divisão ou de Serviço.

6 — Os agentes solicitarão os passes, sempre que o necessitem e a eles tenham direito, aos seus superiores hierárquicos.

7 — Terminado o período para que foi concedido o passe, deve o agente que o utilizou devolvê-lo, imediatamente e por via hierárquica, ao departamento donde o passe proveio.

O não cumprimento desta disposição constitui infracção grave e dá lugar a sanção disciplinar. Em caso de reincidência, o agente sofrerá também a privação do passe por período não inferior a um ano.

M O D E L O

FRENTE

VERSO

1961 a 1965	<i>Anexo ao cartão de identidade n.º</i>
PASSE DE CIRCULAÇÃO TEMPORÁRIA	
EM 1.ª CLASSE	
Rede Geral	
Titular	Número de matrícula
	D 9

— Utilizável apenas durante os dias de férias remuneradas, faltas ao serviço por motivo de casamento e de luto, de descanso semanal ou de feriado e, duas vezes por mês, nas horas de descanso e sómente válido mediante a apresentação do cartão de identidade.
— Terminado o período para que foi concedido, deve o agente devolvê-lo, imediatamente e por via hierárquica, ao departamento donde o passe proveio.
— Dá direito ao transporte de 30 quilogramas de bagagem registada.
— A concessão do passe está sujeita ao disposto na O. D. G. n.º 364 de 15 de Fevereiro de 1965.
ISENTO DO IMPOSTO FERROVIÁRIO

3 — O passe é pessoal e intransmissível e apenas tem validade quando apresentado com o respectivo cartão de identidade.

4 — O passe anexo ao cartão de identidade é requisitado por via hierárquica em modelo D 8, a que será juntar um sello da «Assistência ao Pessoal e Obras Sociais», à venda nas estações, do valor de 6\$00 para passes com

Considera-se igualmente infracção disciplinar o fornecimento do passe para utilização em casos não previstos nesta *Ordem* bem como a demora na devolução ao departamento donde o passe proveio, depois da entrega pelo agente beneficiário.

8 — No caso de extravio deve o titular do passe dar imediato conhecimento, por escrito, ao seu superior hie-



CARRUAGENS-RESTAURANTE SELF-SERVICE — À semelhança do existente, há alguns anos, com vivo sucesso, na Grã-Bretanha e na Suécia, os Caminhos de Ferro Franceses resolvem intensificar os serviços de restaurante de *self-service* que desde 1964 estavam adoptando a título experimental. Chegou a vez da linha Paris-Estrasburgo em seguimento às experiências feitas nas linhas Copenhague-Paris, Bolonha-Nice, Bruxelas-Cerbere e Paris-Vintimille.

Esta modalidade por ser consideravelmente mais económica e rápida que a do serviço de restaurante clássico — servem-se oitenta refeições por hora — está destinada a alcançar em França, como aliás em muitos outros países evoluídos onde se introduzem, o mais franco aplauso do público, representando simultaneamente para os serviços de mesa uma simplificação deveras importante.



rárquico, que do facto informará o departamento donde o passe proveio.

9 — O passe utilizado por pessoa que não seja o seu titular será apreendido, ficando o portador sujeito a sanção.

a) — Caso se prove que o titular do passe teve responsabilidade, por negligência, na apropriação e utilização abusivas desse documento, será ele privado, durante um ano, de qualquer concessão de viagem e de transporte.

b) — Se na utilização abusiva do passe tiver havido provada conivência, directa ou indirecta, de agente da Companhia, ficará este privado das concessões de viagem e de transporte e as pessoas de família das de viagem que por ele usufruam, por período a determinar pela Direcção-Geral, independentemente da sanção disciplinar que ao agente deva ser aplicada, a qual poderá ir até à demissão.

10 — As substituições serão obrigatoriamente pedidas por meio de requisição, podendo justificar-se nos seguintes casos :

a) — Transferência de Divisão ou Serviço ou mudança de categoria.

— Será estabelecido novo passe e novo cartão de identidade, se o agente o solicitar.

b) — Mau estado do passe, do cartão de identidade ou de ambos os documentos.

— Será estabelecido novo passe e novo cartão de identidade.

c) — Extravio do passe, do cartão de identidade ou de ambos os documentos.

— Será estabelecido novo passe e novo cartão de identidade. O agente poderá ficar privado do novo passe por período a determinar pela Direcção-Geral.

Se se provar que o extravio de qualquer destes do-

cimentos foi simulado, ficará o agente privado das concessões de viagem e de transporte e as pessoas de família das de viagem que por ele usufruam, por período a determinar pela Direcção-Geral, independentemente da sanção disciplinar que ao agente deva ser aplicada.

11 — Os descontos por substituição são os seguintes :

a) — No caso de extravio, inutilização ou mau estado do passe, o agente sofrerá, em folhas de vencimentos, o desconto de 5\$00 pela substituição do passe e de igual importância pelo fornecimento do novo cartão de identidade.

b) — No caso de extravio, inutilização ou mau estado do cartão de identidade, o agente sofrerá o desconto de 5\$00, em folhas de vencimentos, pelo fornecimento do novo passe. O desconto pela substituição do cartão de identidade é o previsto na Instrução n.º 2395 e na Ordem da Direcção-Geral n.º 360.

No caso de transferência de Divisão ou Serviço ou mudança de categoria a substituição não implica desconto.

12 — Os Chefes de Divisão ou de Serviço tomarão, na parte que lhes respeita, as providências necessárias para o bom cumprimento das disposições prescritas e darão conhecimento a todo o pessoal interessado das condições em que será executada a fiscalização e das graves sanções a que ficam sujeitos todos os agentes responsáveis, directa ou indirectamente, pelo não cumprimento do que na presente se estipula.

13 — Esta *Ordem* entra em vigor em 1 de Junho de 1965, anulando a partir dessa data toda a regulamentação em contrário.

O Director-Geral da Companhia

BOLETIM PESSOAL

NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Janeiro último

A Contramestres principais — os de 1.ª classe, Frederico Ferreira dos Santos e Alberto Martins Ferreira.

A Contramestres de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Francisco Simões Ramos, Carlos Moreira e Silva, Abílio dos Santos Rodrigues, António Barral Marques e José Júlio da Cunha.

A Contramestre de 2.ª classe do Grupo A — o do Grupo B, Renato Gaspar da Fonseca.

A Contramestres de 2.ª classe do Grupo B — os Chefes de brigada, António Tavares Júnior, Adriano Silva Monteiro, João Ferreira Agostinho, Américo Soares Correia, António Garcia Dias, Aníbal José Reis Luís, António Mendes Pereira e Fernando Reis Teixeira.

A Chefes de brigada do Grupo A — os do Grupo B, Júlio Marcelino Martins, Joaquim G. Condeço, Manuel Henriques, Joaquim Pedro Timóteo, João de Jesus Manito, Manuel Sousa Parreira, José Domingos Raposo, Joaquim Duarte, Joaquim S. Silva Lemos, Fernando A. Silva Branco, Virgílio Conceição Ruas, Jaime José Gonçalves, Belmiro Alves da Costa, Manuel Francisco Areias, Humberto de J. Fernandes, José Maria Alegre, António Oliveira Sepúlveda e António Lourenço Júnior.

A Chefes de brigada do Grupo B — os Operários de 1.ª classe, Alexandre Monteiro, Luís Jorge Petinga, Leovegildo Santos Jerónimo, Albino Conceição Barão, Daniel Rodrigues Roque, Francisco de Oliveira Carvalho, Luís dos Santos Serôdio e Américo Pedro; os Operários de 2.ª classe, Augusto Victor R. Cardoso, João Caeiro de Sousa, António Fernandes Pereira, Cristino António Ferrão, António Gomes Nogueira e Manuel Marques Fulgêncio; e os Operários de 3.ª classe, João Nunes Ferreira, Ernesto Dias Galvão e António Araújo Cunha.

A Operários de 1.ª classe do Grupo A — o de 1.ª classe do Grupo B, Luís da Graça Rosendo, e os de 2.ª classe do Grupo A, José Ramos e João Alves da Silva.

A Operários de 1.ª classe do Grupo B — os de 2.ª classe, José Rodrigues Meira Júnior, Luís Rosa Mendonça, Américo Rodrigues Carvalho, Luís de Sousa, Mário José Rodrigues Santos, Albino Rodrigues Costa, Manuel Taveira Vasconcelos, Manuel Ramos, António da Rocha, Belmiro da C. Camelo, José da Silva Costa, José Ferreira, António Inácio, Manuel Cardoso, Manuel Nobre Tempera, Agostinho Augusto, Augusto Correia Vaz, Ernesto Nunes, José Manuel da Silva, António Martins, Luís Baptista Patrício, Augusto Joaquim Rendas, José Patrício, José Vieira Correia, António Cont. Bejinha, Tolentino Marques Sousa, Olímpio Marques, João da Costa Vaz, José de Sousa, José Maia Belo, José Assunção Basso, José Almeida de Sousa, António Amaro, Augusto dos Santos, José Maia, Alfredo de Almeida, Felisberto Gonçalves, Manuel Macedo, Manuel Pinto Ferreira, José António de Deus, Abílio Augusto Branco, Patrício S. Barral Dias, Jaime José Duarte, José Fernando Aparício, Manuel Luís, Apolinário Filipe, Mário Dias, Luís Dias, Aníbal Pereira Pinto, Emílio Mendes Caniceiro, Manuel Maria Rodrigues Barge, Joaquim Maria Ferreira, Jaime Rodrigues Barge, Vítor Pinto de Oliveira, José Tavares Alexandre, Manuel de Pinho e Silva, João Pedro, Américo da Mota e Domingos Braz Robal.

A Operários de 2.ª classe do Grupo A — os de 2.ª classe do Grupo B, Manuel Januário Monteiro, José Rodrigues Caetano e Fernando Alves Horta.

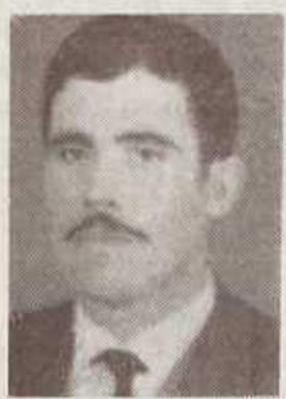
A Operários de 2.ª classe do Grupo B — os de 3.ª classe, Joaquim de Jesus, Carlos Marques Teixeira, António Rod. Ermitão Barroso, António Espada Cachola, Leopoldo Marques Malacuto, Carlos da Costa Baptista, José Francisco Bailão, António Baptista Marques, João de Oliveira Matos, Joaquim Inácio Mateus, Diamantino F. Cabrita, António Henrique, António Ribeiro, Victorino Pratas Machado, César Soares, Sérgio Ferreira M. Santos, Estêvão Rodrigues, Albertino Diogo de Abreu, José da Encarnação Salgado, João Pereira Balsinha, António do Couto, Manuel Nunes, Aníbal Valentim Paula Júnior, Denotílio C. Oliveira Nunes, Gilberto F. R. Gonçalves, Aníbal Tomé Beja, Laurindo Moreira Rocha, Manuel da Silva, Laurentino da Costa Gomes, Raul Gonçalves, Manuel António Firmino, Joaquim da Cunha Moreira, Luís Ferreira A. Tarrafa, José Boaventura Oliveira, Gabriel da Costa Atalaia, António Marques Rodrigues, Carlos José Coelho, Joaquim Claudino P. Rosa, Manuel Cupido, Jordão Soares Estrompa Júnior, Alberto Pedro Chorão, António Gameiro, Joaquim Alves, António M. Pinto da Mota, José da Silva Condeço, António Maia da Fonseca, Manuel António Ferreira Couto, Joaquim Costa, Nelson Pinto Loureiro, António Baptista, Manuel Carmona Cipriano, João António Costa, Agostinho do Couto, Ernesto Bizarro Carolo, Francisco da Graça Maia, João Pires, António Barroqueiro, César Filipe A. Victor, José Maria de Oliveira, Manuel António, Alfredo Ferreira Azevedo, Artur António Albano, Fernando Santiago Lory, Artur da Silva Magalhães, Benigno Matos Gonçalves, José Marques, Manuel Antunes Júnior, Joaquim Pedro dos Santos, Arlindo da Silva Martins, Manuel do Carmo Santos, António de Sousa, Augusto Graça, José Basílio Ferreira, Manuel Marques, Adelino Joaquim Gameiro, João Pereira da Silva Faria, Manuel de Sá Fernandes, Jacinto Marques Ventura, Manuel Augusto Rodrigues Repinaldo, António Pereira Soares, José Gonçalves Ribeiro, Manuel dos Santos Ribeiro, António Dias Marques, Aires da Silva, José Maria, Maximino Nunes, Fernando Inácio Viegas, Alcino Costa Soares, Alberto Pereira Barbosa, António Maria da Luz, Avelino Martins Carvalhido, Júlio de Oliveira Louro, José Pereira dos S. Rajado, António Ferreira, Francisco Afonso, José Joaquim S. Monteiro, António Augusto Fernandes, Emílio Gonçalves de Matos, José Afonso Pinto da Costa, José Martinho, Joaquim Ladislau, Diamantino Marques, Joaquim Ribeiro Mendes, Joaquim Pedro da Costa Marques e Bento Lourenço.

A Operários de 3.ª classe do Grupo A — os de 3.ª classe do Grupo B, António Monteiro da Silva e Manuel Pires Branquinho, e o de 4.ª classe do Grupo A, António Francisco B. Araújo.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim Matoso Jerónimo*, revisor de bilhetes de 3.ª classe — encontrou numa carruagem do comboio n.º 9012 uma carteira contendo 1 300\$00 e outro dinheiro estrangeiro, que prontamente entregou ; *José Pinto*, chefe de distrito, *Augusto Soares Leite*, subchefe de distrito, *Joaquim Monteiro de Sousa* e *José Pinto*, assentadores de 2.ª classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via entre os Kms 92,950 e 95,100 — Douro, devido a queda de terras e pedras ; e *Manuel Guerreiro*, servente de 2.ª classe — encontrou na automotora n.º 9732 uma carteira com documentos e a quantia de 660\$00, de que fez imediata entrega.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José Lopes Veloso*, chefe de lanço de 2.ª classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido na estação de Viseu ; *Armando Ramos*, chefe de distrito, *António Dias Ribeiro* e *Horácio Carrilho Pinto*, assentadores de 2.ª classe e *José António Baptista*, eventual (via) — elogiados pelo interesse e esforços despendidos nos trabalhos de carrilamento duma carruagem do comboio n.º 3283, que havia descarrilado na estação de Belver ; e *António de Figueiredo*, eventual (via) — elogiado pela dedicação e esforço despendido ao ter conhecimento da queda de uma trincheira entre os Kms 40,050 e 40,150 — Dão, que interrompia a via, pois imediatamente avisou os seus superiores de forma a evitar perturbações na marcha dos comboios.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José dos Santos Carlos* e *Manuel Cardoso*, chefes de cantão de obras metálicas de 2.ª classe, *Eurico Mendes*, operário de 1.ª classe, *Jacinto Mateus*, *Vitorino Cabrita Faustino* e *Matias Rodrigues Caneças*, operários de 3.ª classe — elogiados pelo muito interesse, dedicação e esforços desenvolvidos nos trabalhos de reparação das avarias sofridas na Ponte de D. Amélia, ao Km 3,984 — Vendas Novas.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Maria da Luz*, *José Maria da Silva*, *Henrique Pedro Pereira* e *Alfredo Maria Pereira*, operários de 3.ª classe, *José da Conceição Cabrita* e *Norberto Marques dos Santos*, operários de 4.ª classe — elogiados pelo muito interesse, dedicação e esforços desenvolvidos nos trabalhos de reparação das avarias sofridas na Ponte de D. Amélia, ao Km 3,984 — Vendas Novas.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Jacinto Bento Tavares do Amaral*, operário de 4.^a classe e *Calixto Alexandre Rôça*, servente de 2.^a classe — elogiados pelo muito interesse, dedicação e esforços desenvolvidos nos trabalhos de reparação das avarias sofridas na Ponte de D. Amélia, ao Km 3.984 — Vendas Novas ; *João Alves Rodrigues*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido, por quando no gozo de licença ia embarcar no comboio n.^o 3010, notou que ao Km 148.015 — Beira Baixa se encontrava uma barreta partida e prontamente se muniu da ferramenta necessária para fazer a substituição e comunicou o caso ao chefe do distrito ; *Manuel Pereira*, assentador de 2.^a classe — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via aos Kms 92.950 a 95.100 — Douro, motivado pela queda de terras e pedras ; *Manuel Gomes da Silva*, assentador de 2.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 28.063 — Póvoa, quando estava de folga ; e *Joaquim Inácio*, servente de 2.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 132.425 — Beira Baixa, quando estava de folga.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José Augusto Abalada Lebreiro*, chefe de distrito — gratificado pelo interesse, esforço despendido e espírito de iniciativa e decisão nas medidas acertadas que tomou nos trabalhos de desobstrução da via ao km 199,150 — Douro, não obstante estar de folga ; *Adriano Pinto*, chefe de distrito e *Américo Gomes Maduro*, subchefe de distrito — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao km 0,585 — Beira Alta, quando estavam de folga ; *António do Castelo*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via ao km 22.320 — Dão ; *José Madeira Vasalho*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse demonstrado quando à chegada do comboio n.^o 182 ao km 84.100 — Norte e ao verificar que um dos vagões tinha a mola de suspensão do olhal deslocada, o que ameaçava perigo para a circulação, preveniu o pessoal do comboio e o vagão foi retirado da composição ; e *Aníbal Dias Pereira*, assentador de 2.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido ao km 11.360 — Beira Baixa, quando estava de folga.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim dos Santos Lopes*, contramestre de 1.^a classe — louvado e gratificado por, quando viajava numa carruagem do comboio n.^o 5010 e ao notar grande número de pancadas estranhas, tomou a decisão de utilizar o sinal de alarme e após a paragem verificou-se que o veio de transmissão do dinamo caíra à linha e que os suportes de protecção do mesmo seguiam de roxo fazendo saltar a brita do balastro ; *António Gaspar*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido quando, em período de descanso e ao verificar que entre os Kms 249.700 e 249.850 — Norte se notavam alguns defeitos originados por excessivo calor, providenciou no sentido de reparar os mesmos e substituir um carril ; *Sérgio Bartolomeu Roque*, subchefe de distrito, *Francisco Dias dos Santos* e *Manuel Queirós Correia*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 291,850 — Norte, quando estavam de folga ; e *Henrique da Costa Alves Gaudêncio*, eventual (via) — elogiado pela dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 161,450 — Leste.