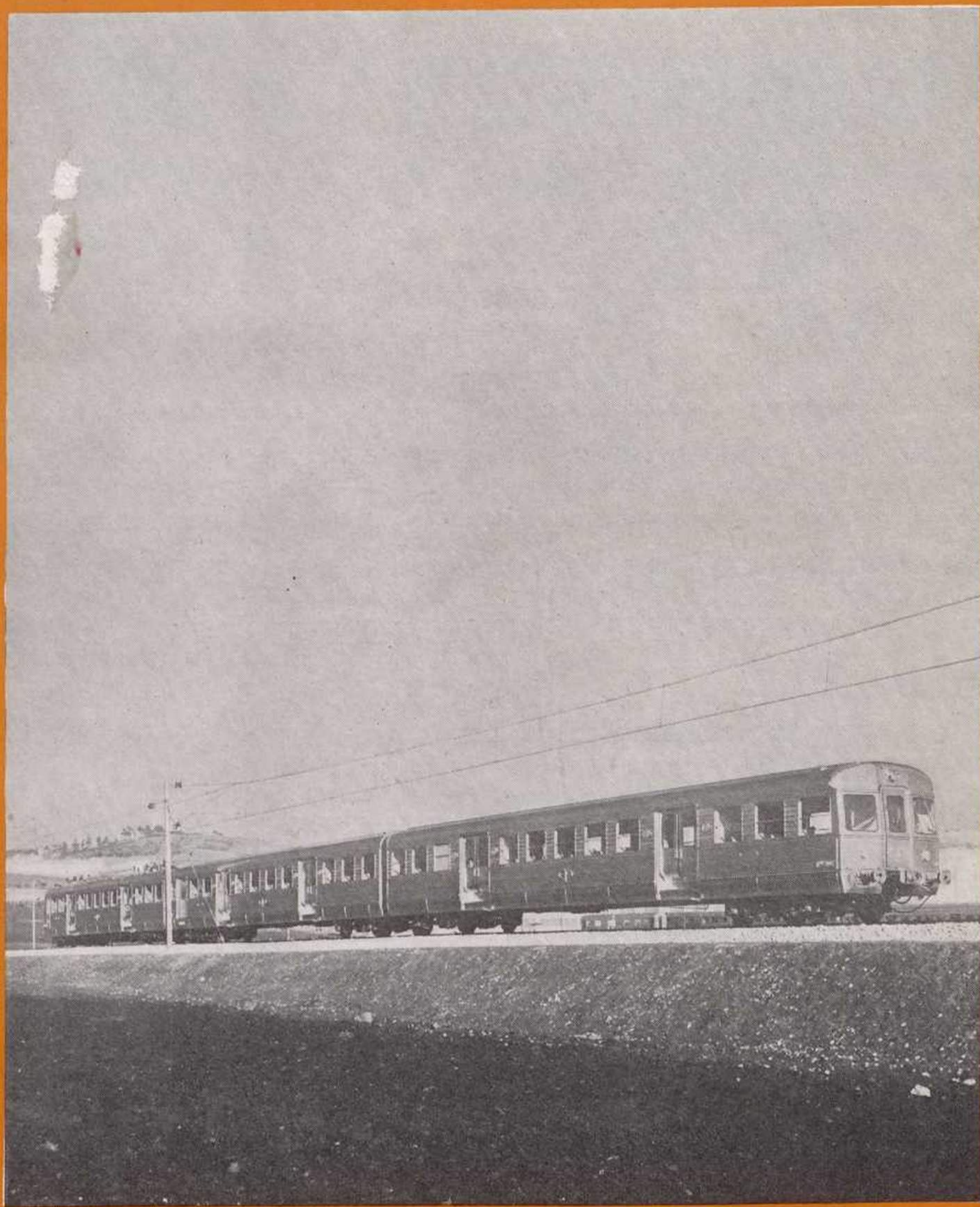


boletim da CP

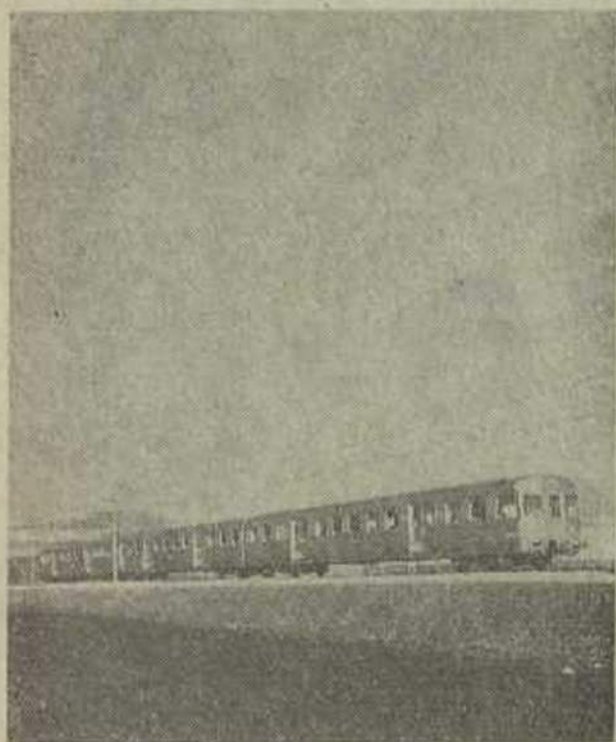


boletim da CP

N.º 498 • Dezembro • 1970 • Ano XLII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL



Unidade tripla automotora do serviço
suburbano

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Arranjo gráfico: MARIA MANUELA X. CORREIA

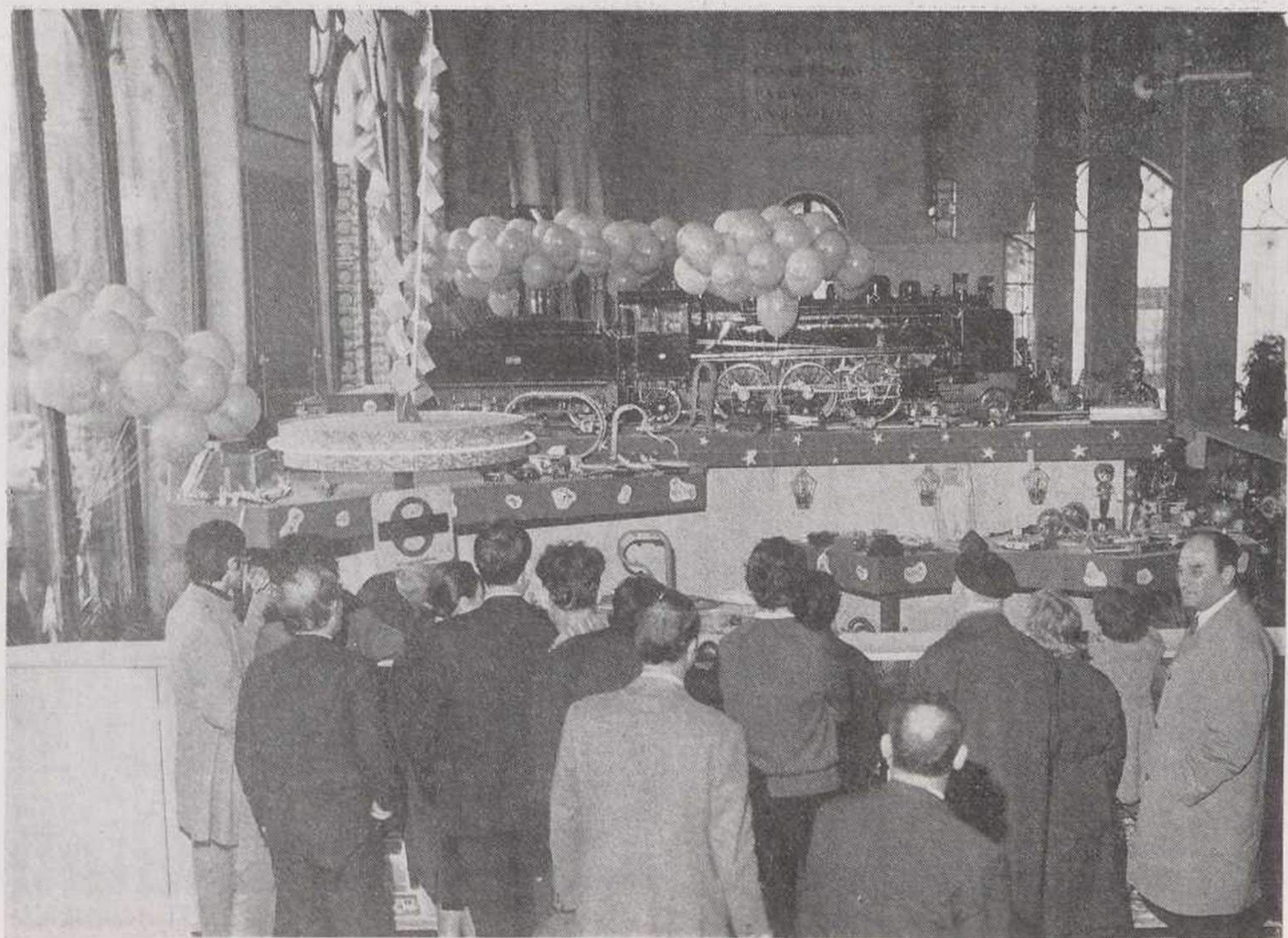
Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sede: Calçada do Duque, 20 — Lisboa

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

Sumário

A criança e o comboio	1
Inauguração de importantes melhoramentos na cantina de Santa Apolónia	2
Dos Jornais — Melhorar a produtividade — mas como?	6
Novos rumos das actividades sociais da C. P. — <i>pelo administrador coronel Fer-</i> <i>reira Valença</i>	7
Confraternização de ferroviários	8
A modernização dos serviços constitui a nossa preocupação constante, disse-nos o director da Wagons-Lits em Portugal — <i>entrevista por Torquato da Luz</i> ..	9
A criança e o comboio — tema de uma exposição de brinquedos apresentada na estação do Rossio	11
Ordem Geral do Conselho de Administração	13
O museu ferroviário ... em marcha! — <i>por Eduardo O. P. Brito</i>	14
No Entroncamento — Cinquenta e seis moradias para ferroviários	16
Casas para residência do pessoal	17
Reunião de editores ferroviários	20
Pessoal — 40 anos de serviço	21
Pessoal — Nomeações e promoções	22



A criança e o comboio

Sob o tema «A criança e o comboio» a C. P. inaugurou, na estação do Rossio, em colaboração com uma firma da especialidade, uma exposição-venda de brinquedos japoneses, predominantemente ferroviários. Balões e um atraente folheto infantil oferecido aos pequenos visitantes, habilitando-os ainda a um grandioso sorteio final de brinquedos, constituíram outro motivo do grande êxito deste certame, cujo objectivo — estimular a simpatia da criança pelo comboio — foi realizado dentro da máxima «de que nunca é demasiadamente cedo para se gostar do caminho de ferro!».

Inauguração de importantes melhoramentos na cantina de Santa Apolónia



O chefe do Serviço Social Ferroviário, no uso da palavra

Na importante directriz seguida pelo Conselho de Administração da Companhia, de facultar cada vez maior bem-estar aos ferroviários de toda a rede, foram inaugurados notáveis melhoramentos na cantina de Santa Apolónia, destinada essencialmente ao fornecimento de refeições, a preços reduzidos, ao pessoal que ali presta serviço.

O acto inaugural teve a presença do dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração; dos administradores, brig. Almeida Fernandes, cor. Ferreira Valença, eng. Alfredo Garcia e dr. Sequeira Braga, assim como de outros altos dirigentes da Empresa.

No final da visita aos novos melhoramentos e após um almoço de confraternização com o pessoal, usou da palavra o eng. André Navarro, chefe do Serviço Social Ferroviário, que disse:

Com a inauguração hoje realizada da cantina de Santa Apolónia, após profunda remodelação do antigo edifício e dos equipamentos, que vêm facultar, a quase três centenas de empregados, refeições económicas, higiénicas e realizadas num ambiente de agradável convívio, consideram-se terminadas as obras fundamentais planeadas pelo Serviço Social Ferroviário, para instituições desta natureza, no centro ferroviário de Lisboa.

Concluídas, como se pensa, ainda no corrente ano, as obras em curso na nova cantina de Campanhã, ficarão devidamente dotados, de instalações condignas deste género dois dos principais centros ferroviários do País.

E, ainda, dentro do planeamento previsto, os Serviços Sociais estão já promovendo os estudos preparatórios necessários, por forma a dar realiza-



O administrador coronel Ferreira Valença lendo o seu discurso

ção oportuna à remodelação completa da cantina do Barreiro.

Podemos assim afirmar que, dentro de curto prazo de tempo, cerca de 2000 agentes encontrarão, neste sector social, condições para realizar uma refeição diária, de baixo preço e ainda com a vantagem de poderem associar, nesse repasto, pessoas de sua família, pagando estas não mais, do que o custo de produção da refeição.

Julgo que posso interpretar o sentimento de todos os comensais agradecendo, ao Conselho de Administração, concessão tão valiosa, que representa, no ambiente de difícil vida financeira que a Companhia atravessa, investimento significativo de elevado cunho social.

Apenas mais uma palavra e esta, para solicitar de todos os responsáveis, nos vários escalões do pessoal da Empresa, compreensão para o sentido social das obras deste género e que os agentes destacados para o exercício de funções técnicas ou administrativas, nas gerências das cantinas, não sejam subvalorizados nas propostas de promoção. E ainda mais, que as senhoras que se prestam hoje, voluntariamente, para auxiliar estas prestimosas iniciativas com o seu bom gosto e conhecimento de culinária não encontrem, como até aqui, a incompreensão de alguns chefes de escritório.

Esperamos, pois, que todos, dirigentes e dirigidos, continuem, nesta hora do Social, a verificar, por todos os meios ao seu alcance, o desejado Estado Social que o Governo da Nação, com elevado sentido político, está instaurando, na nossa Pátria.

Seria injustiça imperdoável terminar estas modestas palavras sem uma singela expressão de reconhecimento pela boa economia da obra, resultado devido à competência e boa vontade dos excelentes operários e operosos dirigentes técnicos da nossa Empresa.

Por último, fez também uso da palavra o administrador, cor. Ferreira Valença que, depois de se referir à política de valorização do pessoal, que a Administração tem vindo sucessivamente a concretizar, salientou as múltiplas actividades que o Serviço Social está desenvolvendo, conforme nos referimos, destacadamente, noutro local.

Prosseguindo, o orador acentuou :

Ao Serviço Social foi cometida essa apaixonante tarefa e posso afirmar serem dignos do maior apreço o entusiasmo e a competência do seu chefe e dos seus subordinados, o que constitui garantia de a missão vir a ser cumprida com êxito, com o



Um aspecto da nova cantina do pessoal de Santa Apolónia, em pleno funcionamento

apoio da Administração e dos vários órgãos da Companhia, que certamente não lhe faltarão.

Permitam-se também breves comentários sobre a instituição do Serviço Social e seu estilo de trabalho, relacionados com um dos conceitos de base, cuja notória modificação nesse aspecto deve caracterizar a reconversão, digamos a «reconversão cultural» da Companhia, e a que aludimos no início destas palavras.

Em primeiro lugar, deve sublinhar-se que a organização do Serviço Social não se limitou a uma simples nomeação e promoção de mais um chefe, nem à publicação de meras disposições normativas de carácter orgânico e funcional. Por iniciativa própria, o Serviço concretizou a sua estrutura, procurou e adaptou-se às instalações de que carecia para poder viver: lutou pela sobrevivência e realização, como é natural nos organismos vivos e sãos. Não se ensimesmou em lamentações de dificuldades ou aguardou apenas que do escalão supe-

rior partissem todas as iniciativas tendentes à sua afirmação e ao cumprimento das missões que lhe competem. Logo soube compreender o verdadeiro alcance da repartição de responsabilidades, da descentralização de actuações, da livre iniciativa de propor soluções e de não levantar apenas problemas às hierarquias, já que, num eficaz «management», a repartição e a descentralização de responsabilidades, bem como o duplo fluxo de informações e de iniciativas, de cima para baixo e de baixo para cima, constituem elementos fortemente significativos. E praticou desde logo também um preceito essencial: elaborou um plano a curto e médio prazos que, depois de aprovado pela Administração, permite, na escala devida e com as inevitáveis tentativas, susceptíveis de progressiva melhoria de acções, dirigir as actividades sociais, desde o nível da Administração, ou da Chefia do Serviço e dos seus Sectores, de uma forma participativa por objectivos.

E como regulamentou as suas principais actividades, em ordem a normalizar os procedimentos típicos, o Serviço não vive sob o signo da burocratização — o que seria nas actividades sociais ainda mais heresia do que em qualquer outra.

E a concluir, o cor. Valença afirmou :

É assim que os responsáveis têm tempo para pensar no essencial, no desenvolvimento e aperfeiçoamento das tarefas e acções do Serviço, e o administrador responsável pelo foro, não tem muito que se ocupar a tal respeito nem lhe cabe mérito

especial nos seus sucessos. Tudo está nas vantagens do método que permite aproveitar a boa vontade e competência dos directamente responsáveis pelas actividades, estimulando-lhes o entusiasmo e as capacidades.

Embora o Serviço Social constitua pela dimensão e características um caso especial e, portanto, sem omitir as diferenças em relação a outros órgãos da Companhia, creio que a forma como tem decorrido a estruturação e dinâmica acção do Serviço, constitui um facto auspicioso no desejo de reconversão da Companhia, com o qual certamente todos nos congratulamos.



Outro aspecto da cantina à hora do almoço. A afluência de comensais subiu consideravelmente após as melhorias introduzidas

Dos jornais

Melhorar a produtividade — mas como?

Durante muitos anos, falar de produtividade e de métodos de gestão empresarial foi entre nós frequentemente encarado como uma inofensiva mania de uns quantos indivíduos sempre prontos a imitarem o estrangeiro. Evidentemente, era mais cómodo não fazer nada, deixando correr a actividade das empresas nos moldes tradicionais, que não eram postos em causa num mercado relativamente bem protegido do exterior e do interior.

Agora, porém, as coisas mudaram. Não obstante os avisos que, repetidas vezes, vieram de entidades responsáveis do sector privado e do sector público, justamente preocupadas com o ambiente de inconsciência predominante no País, para muita gente está a constituir dolorosa surpresa o actual dilema de ou modificarem radicalmente os métodos de trabalho (o que, além do mais, custa caro), ou fecharem as portas. E o dilema é resultado, muito simplesmente, de uma maior integração da economia portuguesa no mercado internacional: por um lado, o mercado interno já de pouco vale para a indústria moderna e encontra-se cada vez mais aberto à concorrência externa (incluindo a das firmas estrangeiras aqui instaladas); por outro lado, a emigração de trabalhadores portugueses para a Europa mais desenvolvida faz subir os salários nacionais a ritmo até há pouco desconhecido, impondo uma mecanização acelerada das unidades produtivas.

Não há outra solução para enfrentar a concorrência estrangeira no mercado dos produtos e no mercado do trabalho que não seja o aumento muito rápido dos índices de produtividade entre nós correntes: actualmente todos os empresários o sentem.

Simplemente, como aumentar a produtividade?

Duas dificuldades fundamentais parecem surgir neste domínio. Dificuldades financeiras, antes de mais: a melhoria da produtividade não poderá concretizar-se sem uma modernização e um reforço do equipamento das fábricas; ora, como é bem sabido, ainda são muito insuficientes em Portugal os apoios financeiros a que o empresário terá de recorrer para levar a cabo a mecanização da sua fábrica. E o problema é tanto mais sério quanto é altamente insatisfatória a própria estrutura financeira da maioria das empresas nacionais.

Existe, porém, um outro obstáculo, porventura ainda mais importante, à melhoria da produtividade em Portugal: a deficiente formação dos dirigentes empresariais, a todos os níveis. Várias vezes tem sido observado, e com razão, que o operário português, tão pouco produtivo na sua pátria, atinge altos níveis de eficiência no estrangeiro. Porquê? Precisamente porque, na França ou na Alemanha, o português trabalha enquadrado em métodos de organização altamente eficazes; são acima de tudo esses métodos, e não o esforço individual do trabalhador, que explicam os índices de produtividade europeus e norte-americanos.

Daqui a conclusão (que entre nós não é inédita, mas que ainda não se traduziu em factos, pelo menos em grau significativo) segundo a qual é na formação dos dirigentes que, prioritariamente, terá de concentrar-se o urgente esforço de melhorar a produtividade nacional, sem esquecer, naturalmente, a produtividade da mais importante entidade patronal do País: o Estado.

(Do *Diário de Notícias*)

Novos rumos das actividades sociais da C.P.

pelo administrador coronel Ferreira Valença

Todos naturalmente reconhecemos que, no âmbito interno, a reconversão da Companhia implica acentuadas transformações, especialmente nos seguintes conceitos de base:

- a) — A finalidade última de todas as actividades deve ser o mercado e não a produção, embora aquela sujeita à óptica do serviço público;
- b) — Todas as actividades da Companhia devem constituir um sistema integrado, sujeito à «lógica» do moderno «management», de modo a formar um processo controlado cuja evolução deve ser calculada, e não um simples somatório de subsistemas independentes, trabalhando aos solavancos, sob os auspícios de empirismos e discutíveis intuições individualistas;
- c) — O factor pessoal é o elemento mais importante e mais nobre a considerar, não só por motivos pragmáticos de rentabilidade e produtividade do sistema global e dos seus subsistemas integrados, mas também por fidelidade aos legítimos direitos de dignidade e promoção social que todo o trabalho implica.

Ainda que mal ou insuficientemente compreendida por alguns, tem a Administração dado o maior interesse à concretização deste princípio, mas é

claro que a sua acção neste campo tem de se integrar nos padrões gerais da Nação e nos reais condicionamentos da sua conjectura e tão desejada evolução, bem como nas limitadas possibilidades financeiras que, por enquanto, a Companhia dispõe. Todos sabemos, por exemplo, os excepcionais encargos que suporta relativamente ao seu pessoal, facto bem elucidado por a respectiva rubrica absorver cerca de 90 % das receitas da exploração, e de suportar encargos sociais de ordem talvez entre nós inéditos, pois correspondem a cerca de 50 % das remunerações do pessoal, quando o normal são percentagens da ordem dos 20 %.

Mas, para além de outras medidas de política de pessoal que têm vindo a ser sucessivamente concretizadas, dentro das limitações aludidas, algumas delas de grande alcance e projecção futura, não parece oferecer dúvidas que as actividades do Serviço Social tomaram um desenvolvimento digno de nota e susceptível até de se destacar no quadro das suas congéneres no País.

Dispensamo-nos de uma descrição pormenorizada do que o Serviço Social tem feito ou está em plena via de concretização. Faremos, apenas, breve alusão, a algumas verbas que, recentemente, para tais fins, têm sido destinadas.

Assim:

— Em obras (novas e adaptações) e equipamentos tendentes a modificar, radical e urgentemente, o actual panorama dos dormitórios da Compa-

nhia — estão a ser despendidos cerca de 5000 contos, nas respectivas instalações da estação do Rossio, Calçada da Glória, Santa Apolónia, Vilar Formoso, Guarda, Campanhã e Barreiro ;

— Em melhorias, bem sensíveis, como as aqui patentes, estão a ser gastos cerca de 4500 contos nas cantinas da Calçada do Duque, de Santa Apolónia, Barreiro, Campanhã (nova), Entroncamento, Figueira da Foz ;

— Se considerarmos os encargos com a Colónia de Férias da Praia das Maças, este ano apreciavelmente melhorada, designadamente na sua exploração, com os prémios e bolsas de estudo (40 de 1500\$00), com outros fins culturais, e com as Festas de Natal, concluir-se-á que a Companhia votou, em pouco tempo, aumentos de verba da ordem dos 11 mil contos para fins sociais, que subirão a 18 mil se se juntar a despesa que acarretou a construção do pavilhão gimnodesportivo do Entroncamento, aos mesmos fins, afinal, também afecto. E isto sem contar com outros encargos, quer relativos ao funcionamento do próprio Serviço Social, quer respeitantes ao seu sector de assistência, armazéns de víveres e aos subsídios para funcionamento das cantinas, etc.

O indicador financeiro apontado dá, só por si, uma bem razoável ideia da forte intenção social e da coerência ao princípio antes aludido que motiva a Administração da Companhia.

E um mais justo juízo ainda poderá ser formulado se se reparar que :

- a melhoria dos dormitórios vai permitir em breve oferecer melhores condições de repouso a cerca de 900 agentes operacionais ;
- as cantinas melhoradas beneficiam diariamente cerca de 1800 agentes ;
- a Colónia de Férias da Praia das Maças favoreceu este ano 1300 crianças filhas de ferroviários ;
- a Companhia oferece 5200 fogos aos seus agentes, cuja administração corrente e um desejado plano de desenvolvimento passou a ser também cometido ao Serviço Social ;
- a Companhia suporta com a Previdência o vultosíssimo e excepcional encargo da ordem dos 315 mil contos, abrangendo 26 000 agentes do activo, 11 500 reformados, 10 500 pensionistas e seus familiares, num total de cerca de 100 000 pessoas.

A indicação destes dados não representa sintoma de satisfação. Mais há e se deseja fazer.

(Texto do discurso proferido na inauguração dos melhoramentos da cantina de Lisboa-P. — Outubro, 1970).

CONFRATERNIZAÇÃO DE FERROVIÁRIOS

Uma vez mais um grupo de ferroviários do serviço Diesel de Campolide reuniu-se num almoço de confraternização, este ano na vila da Nazaré, passando assim algumas horas de sadia camaradagem.

Durante o repasto, pronunciaram-se discursos enaltecendo a classe ferroviária e augurando que actos desta natureza sejam mais frequentes e possam vir a reunir ainda maior número de ferroviários.





A modernização dos serviços constitui a nossa preocupação constante

disse-nos o director da Wagons-Lits em Portugal

Entrevista por Torquato da Luz

«Registam-se frequentes reparos ao serviço da Wagons-Lits em Portugal?» — eis a primeira pergunta que dirigimos ao director da Companhia no nosso País, sr. Conde de Penalva de Alva. Íamos assim, logo de início, ao cerne da questão que nos levava a marcar uma entrevista com o responsável, entre nós, pela actuação de uma empresa quase centenária. Sem perder o sorriso gentil com que nos abriu a porta do seu gabinete, o sr. Conde de Penalva respondeu-nos:

— O número de reclamações é absolutamente diminuto. As caixas de que, para o efeito, dispomos nos locais onde prestamos os nossos serviços raramente são utilizadas. Aliás, os nossos empregados

(que são inteiramente livres de fazer chegar até nós as sugestões do público) são unânimes em afirmar que o serviço vai bem.

A Companhia Internacional dos Wagons-Lits, fundada na Bélgica em 1876, surgiu em Portugal onze anos depois. Dedicar-se a uma dupla actividade: cooperação com as Administrações ferroviárias no sentido de proporcionar aos passageiros um conforto que lhes permita efectuar longos percursos em condições repousantes e agradáveis e organização de deslocações por meio da vasta rede de agências de viagens de que dispõe. Trata-se, assim, da mais antiga companhia dedicada ao turismo que existe em Portugal.

Prosseguindo a nossa entrevista, fizemos a seguinte observação:

— Parece-nos, no entanto, não ter havido grande actualização em certos aspectos, sobretudo no que respeita ao tipo de refeições servidas pela Wagons-Lits...

— Grande actualização, nesse aspecto, não tem havido, efectivamente, respondeu-nos o sr. Conde de Penalva, que prosseguiu: Sempre que tenho tentado introduzir o hábito das refeições mais ligeiras, à semelhança do que se faz no estrangeiro, têm surgido fortes reacções do público utente. No entanto, a nossa preocupação dirige-se nesse sentido: conciliar a eficiência do serviço com um tipo de comida mais ligeira.

— O «self-service» não resolveria o problema? — inquirimos.

— Sim. Justamente agora estamos a tratar com a C. P. da utilização de carruagens para «self-service». Devo salientar, a título de esclarecimento, que toda a matéria-prima utilizada nas refeições que servimos é de primeira ordem e devidamente inspeccionada.

Sendo o Algarve uma das nossas primeiras zonas de turismo, compreende-se que a Companhia tenha uma atenção especial no que respeita aos comboios que servem aquela província. Quisemos saber se, efectivamente, isso se verifica, ao que o nosso entrevistado respondeu:

— Foram ensaiadas e já estão ao serviço em vários comboios do Algarve carruagens-restaurantes. A afluência no Verão não é má, mas no Inverno, como é natural, sofre uma quebra considerável.

— Aliás, em Portugal — observámos — a utilização dos serviços da Wagons-Lits deve ser bastante reduzida em relação ao resto da Europa...

— Isso é verdade, realmente — disse-nos o sr. Conde de Penalva, que acrescentou: Basta dizer que, em carruagens-camas, a Espanha, por exemplo, tem 87 % de ocupação, enquanto nós vemo-nos aflitos para chegar aos 60 %...

— A que se deve esse facto? — quisemos saber.

— As razões, penso, ligam-se directamente com a capacidade económica do público, sem esquecer, claro, outros condicionalismos de ordem social.

— Não é, portanto, por qualquer diferença no serviço?

— Não, longe disso! O parque português é tão bom como o de qualquer outro país da Europa.

«A modernização dos serviços é a nossa preocupação constante. Ainda há pouco inaugurámos o ar condicionado nas carruagens-camas do Lusitânia-Expresso (Lisboa-Madrid e volta). Por outro lado, diligenciamos permanentemente pela captação de público, por meio de campanhas publicitárias» — disse-nos, seguidamente, o nosso entrevistado, que acrescentou:

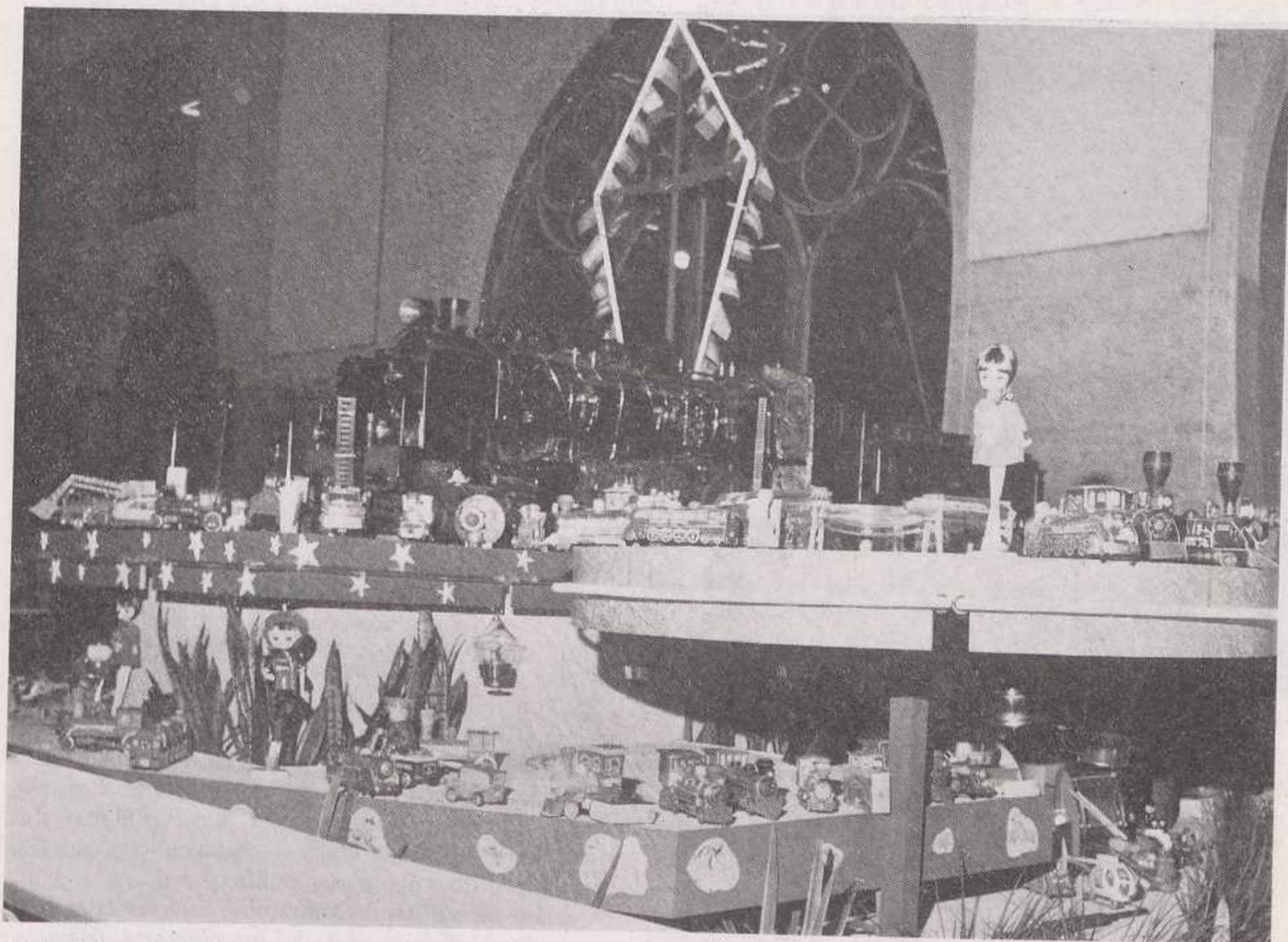
— Ainda este mês, por exemplo, estaremos presentes em Caen, no Norte da França, na conferência internacional «Action Publicitaire», que visa a publicidade referente aos nossos comboios em toda a parte.

O leitor menos informado perguntará: «Quais são os serviços da Wagons-Lits directamente ligados com o transporte ferroviário em Portugal?». Além do serviço de restaurante no interior dos comboios, a Companhia está presente nos barcos do Barreiro e em diversas estações (Rossio, Santa Apolónia, Entroncamento, Terreiro do Paço, Barreiro, Porto-S. Bento e Fátima). Há, ainda, claro, os serviços ambulantes.

O nosso entrevistado, à frente da direcção da Companhia em Portugal desde 1950, tem empreendido uma acção que vai desde a criação de bares nas estações (não havia até essa altura), venda ambulante (fomos o segundo país da Europa, depois da Itália, em que se instituiu esse serviço), instalação de bares nos barcos, a aumento sensível do número de agências de turismo (havia três; brevemente vai ser inaugurada a décima, na Avenida de Roma).

O sr. Conde de Penalva de Alva, que, como director da Wagons-Lits, segundo nos disse, mantém com a C. P. «as mais estreitas, profícuas e amistosas relações», foi, durante muito tempo, presidente do Grémio das Agências de Viagens. Ele confia, seguramente, na modernização dos serviços da sua Companhia em Portugal, porquanto respondeu com um sorriso franco e aberto à nossa última questão:

— Vamos, então, dentro em breve, deixar de ter nos comboios essa cozinha cheia de complicadíssimos molhos?!



Mínicomboios, locomotivas em miniatura — muitas locomotivas — eis o mundo de sonhos e fantasia, que pequenos e grandes poderão admirar na exposição «A criança e o comboio»

A criança e o comboio

tema duma exposição de brinquedos apresentada na estação do Rossio

Com o fim não só de criar como de estimular, no espírito da criança, o gosto pelo comboio, foi inaugurada, no dia 16 de Novembro findo, uma importante e curiosa exposição de brinquedos, de origem japonesa, de moldes absolutamente inéditos no nosso País, sobretudo pela sua concepção temática.

À inauguração do certame, que foi organizado pela firma «Galerias Sol Nascente», com a colaboração do Serviço de Relações Públicas e do Serviço de Promoção do Tráfego da C. P., assistiram o administrador, eng. José Alfredo Garcia; o eng. Espregueira Mendes, director-geral honorário; o eng. Almeida e Castro, director de Produção e Equi-

pamento; o dr. Cândido dos Reis, chefe do Serviço de Promoção do Tráfego; o eng. André Navarro, chefe do Serviço Social; o sr. Luís Andrade Gil, secretário da Administração; o dr. Élio Cardoso, chefe do Serviço de Relações Públicas, e alguns outros agentes dos quadros superiores da Companhia — além do administrador das «Galerias Sol Nascente», dr. Alexandre Freire e o director do mesmo sr. António Sousa. Presentes, igualmente, muitos representantes dos órgãos da Informação.

Conforme o título deixa transparecer, o tema predominante da exposição é o caminho de ferro. Assim, na multiplicidade de brinquedos expostos, dos melhores que se fabricam no Mundo, como é



Um aspecto da inauguração da exposição
«A criança e o comboio»

timbre da indústria nipónica — sobremodo especializada em miniaturas — sobressaem atraentes minicomboios, de pilhas, de regulador manual ou telecomandados, em constante movimento, locomotivas em miniatura galgando a velocidades vertiginosas, linhas «acidentadas», com «montes», «rios» e «vales»... Enfim, um pequeno mundo de fantasia e de entretenimento, que é um regalo para os olhos, tanto das crianças como dos adultos.

Todavia, um dos grandes aliciantes das crianças é o da distribuição de balões — vistosos e multicolores, tendo todos, estampado, um interessante

comboio infantil, além das insígnias da Companhia. Estes balões são oferecidos, gratuitamente, pela C. P. às crianças, tendo primazia, como é óbvio, as que adquiram brinquedos. É uma produção das Relações Públicas da C. P. — que alcançou o maior êxito junto do «pequeno» público.

Além de balões, a Companhia está também promovendo à distribuição de interessantes folhetos, profusamente ilustrados com artísticos desenhos infantis, ricos de cor e fantasia, todos com alusões a motivos ferroviários e às facilidades de transporte concedidas pela C. P. Estes folhetos servem, simul-



O público admirando, com o maior interesse, a exposição «A criança e o comboio», instalada na estação do Rossio

tâneamente de ficha de inscrição para o grande sorteio «Tu e o Comboio», que se realizará no dia 15 de Janeiro próximo. Para este sorteio serão atribuídos 24 valiosos prémios, constituídos por interessantes brinquedos expostos, os quatro primeiros dos quais terão o valor de 1000, 800, 400 e 300 escudos, respectivamente, tendo o 5.º até ao 14.º o valor de duzentos. Esses prémios serão: o 1.º, uma locomotiva teleguiada; o 2.º, um automóvel também teleguiado; o 3.º, um tanque de guerra; o 4.º, uma locomotiva de pilhas; e do 5.º ao 24.º, comboios, automóveis, veículos espaciais e bonecas.

Outro motivo de interesse desses folhetos são as próprias legendas que, subscrevem os desenhos. Reproduzimo-las:

O TEU DESEJO DE VIAJAR DE COMBOIO...

Levou a C. P. a patrocinar esta exposição de comboios em miniatura.

Para que, em imaginação, percorras montanhas e vales, túneis e pontes.

E possas fazer do comboio o teu brinquedo predilecto.

OS COMBOIOS E OS TEUS SONHOS...

Mas são os verdadeiros comboios que realizam os teus sonhos.

Pois eles transportam-te com segurança e sempre com «luz verde».

E dão-te o prazer de veres desfilar a paisagem, ouvir o apito da locomotiva, assistir ao bulício das partidas e das chegadas nas estações. O prazer de viajar de comboio.

O COMBOIO LEVA-TE A CONHECER PORTUGAL

As linhas da C. P. percorrem o País de lés-a-lés. Passam por cidades e monumentos. Por praias e campos. Que estão ao teu alcance sem grandes despesas. Se tens menos de 12 anos pagas apenas meio bilhete. O teu irmãozinho mais novo, com menos de 4 anos, nem paga bilhete.

E se viajares muito, os livretes quilométricos ainda reduzem o preço do teu bilhete de 20 %. O mesmo acontece quando tu e os teus pais fazes uma viagem de fim de semana.

VIAJA COM A TUA FAMÍLIA

Pede aos teus avós que te levem a andar de comboio. Se eles tiverem mais de 65 anos, também só pagam meio bilhete. Ou então aos teus pais. E recorda-lhes que se a tua família formar um grupo de 4 ou mais pessoas, apenas 3 pagam bilhete inteiro. Todas as outras viajam quase de graça. Como vês é barato viajar de comboio.

A C. P. está às tuas ordens.

Exposição organizada exclusivamente a pensar no mundo dos mais pequeninos — não é verdade que grande é a poesia, a bondade e as danças... mas que o melhor do mundo são as crianças? — ela obedeceu, igualmente, por parte da C. P. a outra grande e indiscutível realidade: a de que nunca é demasiado cedo para se gostar do caminho de ferro!

O certame — que inclui a venda ao público dos brinquedos expostos — está aberto até ao dia 31 de Dezembro.

Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 8/70

A Administração tomou conhecimento de que não foi homologada pelo Governo a decisão arbitral relativa ao pessoal representado pelo Sindicato Nacional dos Serviços Centrais, tendo antes sido nomeada uma Comissão técnica, nos termos da legislação vigente (decretos-leis n.ºs 49 212 e 492/70, respectivamente de 28/8/69 e 22/10/70), para estudo de uma eventual portaria de regulamentação do trabalho.

Nestas condições, e a fim de evitar que o pessoal interessado continue a manter-se em situação desfavorável, a Administração decidiu:

a) — Começar a pagar desde já, ao referido pessoal, o diferencial de salários, em função do A. C. T. de 1969;

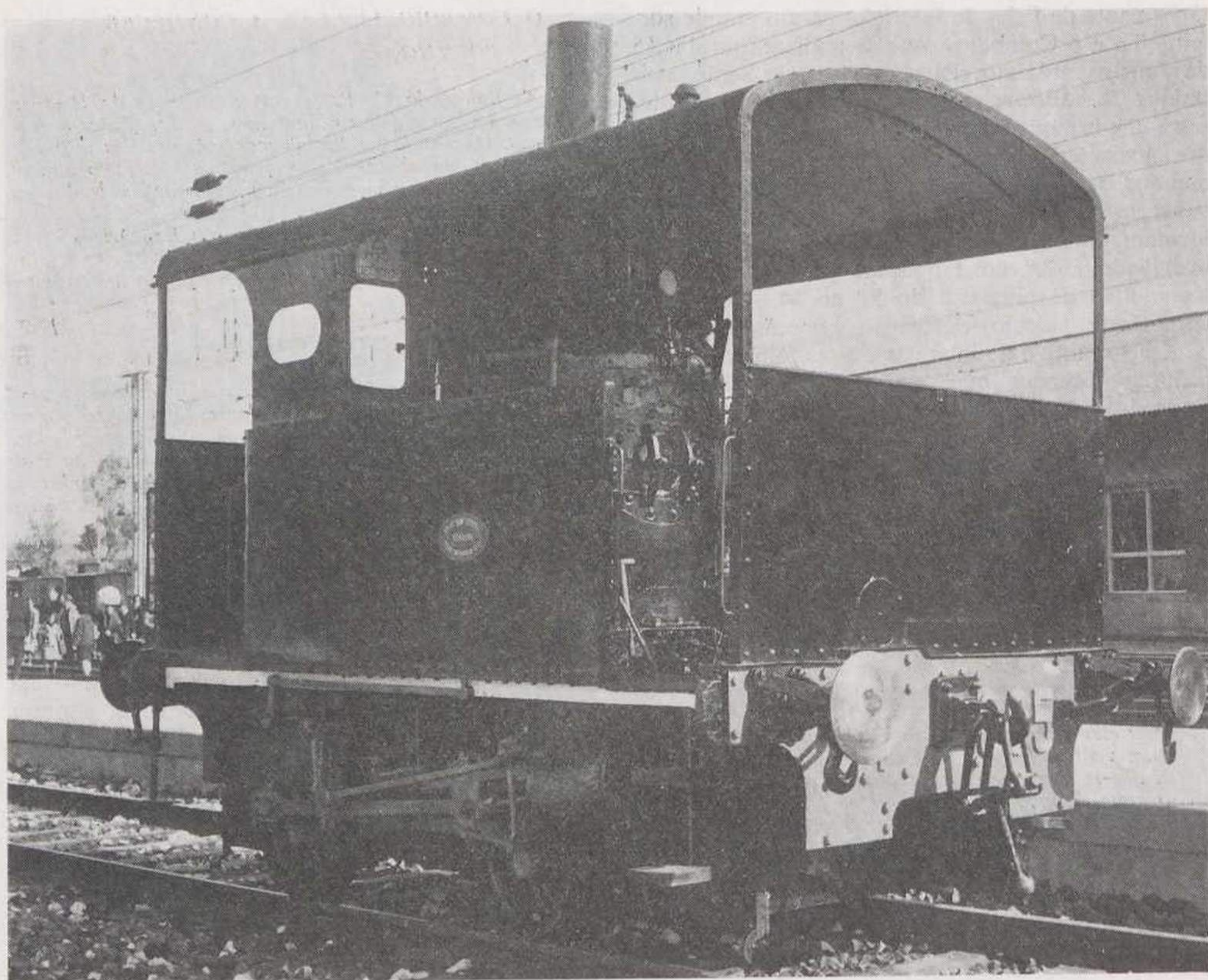
b) — Fazer retrotrair esta decisão para 1 de Janeiro de 1970, quer quanto ao pessoal no activo, quer no que se refere àquele que entretanto se tenha reformado;

c) — Pagar ao mesmo pessoal indicado na alínea b) o subsídio de férias relativo a 1970.

Já foram dadas instruções para se proceder ao respectivo processamento, de modo a efectuarem-se os pagamentos antes do Natal.

Lisboa, 26 de Novembro de 1970.

O Presidente do Conselho de Administração



A locomotiva 005, construída em 1861 — peça de notável valor museológico

O museu ferroviário... em marcha!

Há uns anos atrás, a criação de um Museu Ferroviário no nosso País não passava de simples projecto... na mente dalguns dirigentes da Companhia, embora — acentue-se — desde há muito se acalentasse tal realização, aguardando-se, apenas, o momento oportuno para a concretizar. Hoje, porém, mercê não só do interesse e dedicação de uma comissão — a Comissão Organizadora do Museu Ferroviário, recentemente constituída para o fim em vista — como, sobretudo, da intensa actividade que

a mesma está desenvolvendo com o objectivo de, no mais curto prazo possível, tornar em realidade essa velha aspiração, tudo se apresenta de forma algo diversa.

Os primeiros passos que, afinal, são sempre os mais difíceis, estão dados; as primeiras «démarches» estão encetadas. Toda a estruturação do que será, dentro de breves meses, essa valiosa retrospectiva da grandeza histórica dos nossos caminhos de ferro, está devidamente estudada e delineada. Assim, e

parafraseando um velho termo ferroviário, podemos já dizer: o nosso futuro Museu Ferroviário encontra-se, decididamente, em plena *marcha*!

Pelo menos são estas as ilações que deduzimos da actividade — repetimos — sobremodo intensa que tem desenvolvido a referida Comissão Organizadora do Museu, a qual, como se sabe, é constituída pelos engs. José Alfredo Garcia, Espregueira Mendes, Manuel da Silva Bruschy e António Fragoso e drs. Carlos de Albuquerque e Élio Cardoso.

Como deliberações básicas desta Comissão — a qual actua agregada ao Serviço de Relações Públicas que, por sua vez, tem a seu cargo não só a organização propriamente dita do Museu, como, depois, a gerência do mesmo — figuram as do arrolamento do material, equipamentos, objectos e documentação de valor histórico existentes na Companhia, que pela sua antiguidade, raridade ou valor interessem à história do Caminho de Ferro em Portugal. Todas estas peças, depois de devidamente inventariadas, serão concentradas — enquanto não se arranjam recintos apropriados em cada uma das três Regiões — nos armazéns da Divisão de Abastecimentos, onde, mais tarde, os peritos escolherão as que possuírem interesse histórico digno de virem a figurar no futuro Museu que, conforme já foi anunciado no nosso anterior artigo, ficará instalado no Entroncamento.

Por outro lado, transmitiram-se ordens para desmontar e resguardar peças e equipamento de valor, de locomotivas abatidas do efectivo; suspendeu-se a venda e demolição de material antigo — tão cobiçado pelos coleccionadores nacionais e estrangeiros — e que tão graves perdas tem ocasionado ao património histórico da Companhia; determinou-se a consulta prévia, à Comissão Organizadora do Museu, para todo e qualquer abate de material tractor e circulante a retirar da exploração.

Foram já estas as deliberações básicas que a aludida Comissão adoptou para o seu *grande arranque* que, aliás, só terminará quando o Museu, actualmente em plena «marcha», atingir a sua «estação-términus», que é como quem diz, se tornar na *realidade* que todos ansiamos.

Entrementes, apela-se para uma íntima colaboração por parte de todos os ferroviários, quer do activo quer reformados, pessoas de suas famílias ou simples amigos do caminho de ferro no sentido de cederem ou proporem a cedência de quaisquer objectos ou documentos antigos, de natureza ferroviária, que eventualmente possuam, ou conheçam existir, os quais poderão constituir importante achega para a valorização patrimonial do futuro Museu.

Assim, roga-se que essas pessoas entrem em contacto com o Serviço de Relações Públicas da C. P.

A mesma Comissão promoveu já uma proveitosa visita de estudo ao Museu do Ar, em Alverca, para conhecimento da sua organização e planos de acção. Na visita, que ocupou uma manhã, a Comis-

são foi acompanhada pelo administrador brigadeiro Almeida Fernandes, tendo sido recebida pelo director das Oficinas Gerais de Material Aeronáutico, brigadeiro Oliveira Fernandes e pelo director do Museu do Ar, coronel Edgar Cardoso. Completamente esclarecida sobre os problemas que se depa-ram à criação do Museu do Ar e ao seu funcionamento, a Comissão obteve daquelas entidades da nossa Aviação Militar a promessa de apoio e colaboração desejáveis para o estudo da criação do futuro Museu Ferroviário.

Aproveitamos, entretanto, a oportunidade para frizar que, o facto de só agora, volvidos 114 anos de caminho de ferro em Portugal, se ter deliberado criar o nosso Museu Ferroviário, nada tem de extraordinário nem tão pouco nos coloca em qualquer plano de inferioridade, em relação a outros países, no capítulo da criação dessa classe de museus.

E senão, vejamos: em França, por exemplo, cujos caminhos de ferro, além de serem dos mais antigos são, como se sabe, dos mais avançados da Europa, ainda não foi criado um *Museu Ferroviário*! É uma lacuna, de facto, paradoxal, em face da categoria dos caminhos de ferro gauleses, mas, a verdade é que ela existe e, pelos vistos, subsistirá até, pelo menos, Abril do próximo ano, data em que, em Mulhouse, será aberta uma *exposição* permanente de material ferroviário antigo, representando a história dos caminhos de ferro franceses. Mas, reparem os leitores: dizemos *exposição* e não *museu*. Pois que este, só mais tarde é que, então, será criado.

Mas temos mais exemplos, que atestam bem, não estarmos assim tão atrasados na criação do nosso Museu Ferroviário, como à primeira vista poderá parecer. E um, por sinal, dos mais expressivos vem-nos da nossa vizinha Espanha, uma vez que, a despeito dos seus caminhos de ferro datarem de 1848, só em Abril de 1967 se ter inaugurado o seu «Museo del Ferrocarril», situado na «Calle S. Cosme», em Madrid.

Isto, para não falarmos noutros países, como a Itália, que só, também, desde Junho de 1969 possui a sua Secção Ferroviária do Museu Nacional da Ciência e da Técnica, de Milão, mesmo junto à estação central desta grande cidade do Norte de Itália.

Como se vê, em matéria de criação de museus ferroviários — repetimos — não nos encontramos tão atrasados como alguns dos nossos leitores poderão supor.

É claro que há bastantes países, como a Noruega, por exemplo — que deve ser o que possui o mais antigo museu ferroviário da Europa — que já há dezenas de anos possuem esses valiosos mostruários retrospectivos dos seus caminhos de ferro. Mas, outros há, também — com material de elevado valor histórico e de largas tradições em matéria ferroviária — que ainda os não possuem, ou se os possuem, são de recente criação.

Por consequência, o nosso não será ainda o último...

Assim, sabido como é, que a visita a um museu representa uma lição de história, sobremodo prática e acessível, qualquer que seja o nível cultural do visitante, esperamos estamos que, dentro em breve, com a criação do *nosso* Museu, possamos

receber uma *nova* lição. Será a lição da história dos nossos caminhos de ferro, a qual indicará a todos os vindouros, o culto do passado, o amor à sua grandeza — à grandeza histórica dos nossos transportes ferroviários, através de mais de um século de existência.

EDUARDO O. P. BRITO

NO ENTRONCAMENTO

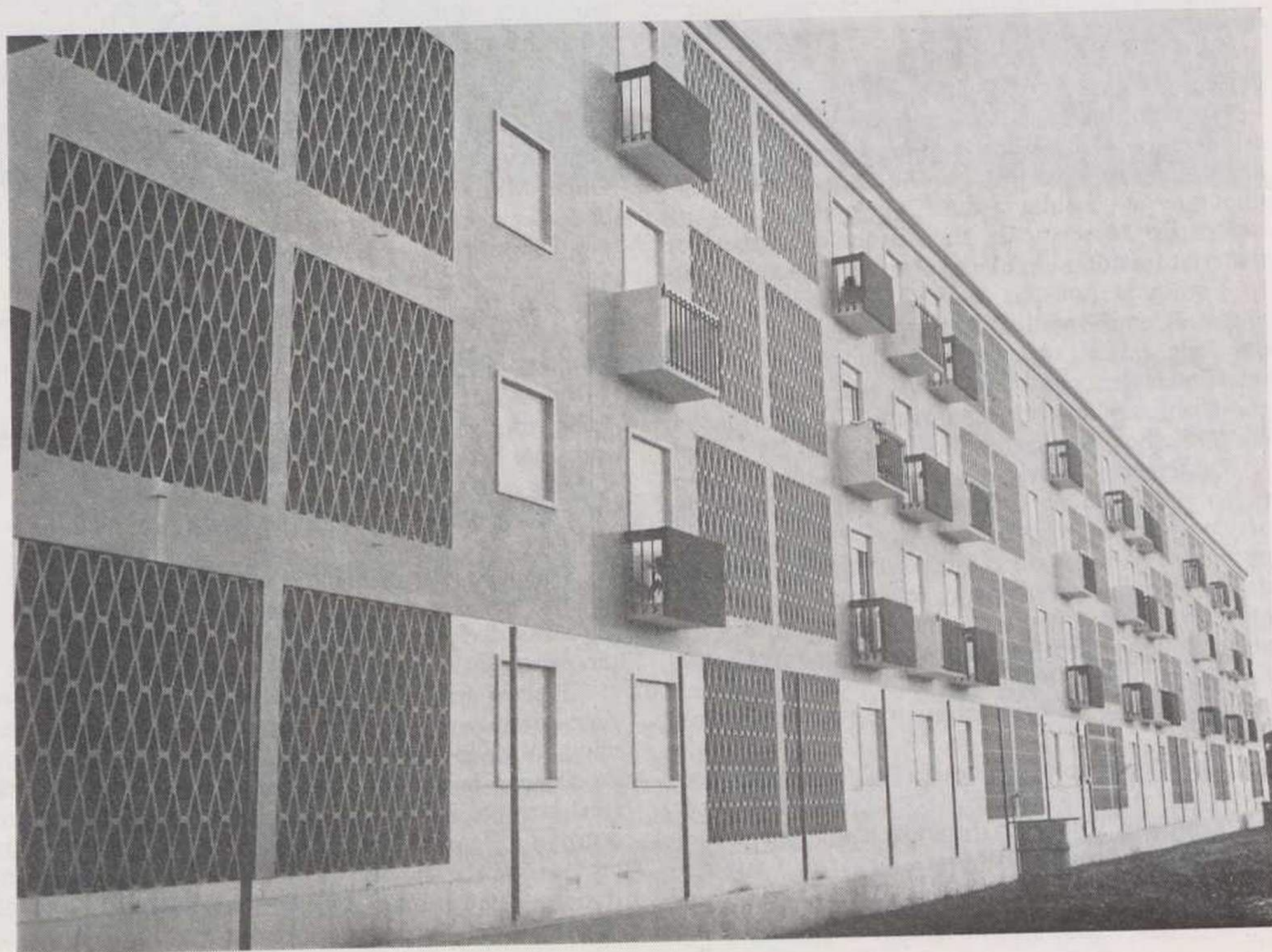
Cinquenta e seis novas moradias para ferroviários

A par dos importantes bairros ferroviários de «Vila Verde», «Camões» (estes, constituídos por elegantes residências do mais clássico estilo português), «Ala Norte», «Ala Sul» e «do Boneco», a zona urbanística do Entroncamento — neste caso, a rua D. Afonso Henriques — acaba de ser enriquecida com outro grande complexo habitacional, de propriedade da Companhia.

Trata-se de um magnífico imóvel, constituído por rés-do-chão e três andares, com cinquenta e seis residências, dotadas dos mais modernos

requisitos de elegância, conforto e higiene.

É, pois, outro valioso benefício que a C. P. acaba de conceder a mais cinquenta e seis famílias de ferroviários — das mais diferentes categorias — as quais, contra o pagamento de uma renda reduzida, de título simbólico, passam a desfrutar de excelentes habitações — a que difícil, senão impossível, teriam acesso, nas condições gerais hodiernas do mercado de casas de aluguer, de rendas em evolução constante, em escala exponencial.



Casas para residência do pessoal

Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 7/70

1. No seguimento do que referem as cláusulas 43.^a e 240.^a do A. C. T., de 1 de Janeiro do corrente ano, foi aprovado o Regulamento de «Casas para residência do pessoal», no qual são atendidas as prioridades operacionais a partir das que estão ligadas aos serviços de circulação e segurança dos comboios.
2. Este Regulamento entra desde já em vigor, a título experimental, e será revisto logo que as circunstâncias o aconselhem, de acordo com as sugestões dos órgãos directamente interessados na gestão e utilização de casas.
3. O Conselho de Administração, ao tornar público o regulamento, chama expressamente a atenção do pessoal para o facto de que, salvo a hipótese prevista em 1.1., as habitações destinam-se a ser ocupadas, *exclusivamente e a título precário*, por agentes ligados aos serviços operacionais da Companhia, pertencentes aos subgrupos definidos no regulamento.
4. A Companhia, independentemente da regulamentação agora posta em vigor e destinada a conseguir a melhor gestão das casas de habitação atendendo às actividades operacionais, mas sem deixar de atender, também, às circunstâncias de ordem social, procurará, através do Serviço Social Ferroviário, e em regime de procuradoria, apoiar o pessoal junto das entidades oficiais e particulares, empenhadas em acções de fomento de habitações económicas.
5. O Conselho de Administração espera que os agentes que habitam casas da Companhia, ponham o maior interesse na conservação de um património que é comum, na medida em que a utilização das casas abrange alguns milhares de funcionários.

REGULAMENTO

1. As casas de habitação pertencentes ao caminho de ferro, destinam-se a ser ocupadas, a título precário, por agentes ligados aos serviços operacionais da Companhia.

- 1.1. Exceptuam-se apenas as casas que, pelo Conselho de Administração, sejam expressamente consideradas não afectas a actividades operacionais.
2. Em princípio, e dentro da correspondência possível entre o tipo de casas e a função dos agentes, a ordem de prioridade a considerar na distribuição de casas, tomando em conta as necessidades operacionais, será a seguinte:
 - 2.1. Agentes que devem morar perto do local do trabalho e por exigência deste
 - 2.1.1. Guardas de P. N.
 - 2.1.2. Agentes das estações salvo aqueles cuja comparência não possa vir a ser exigida com urgência.
 - 2.1.3. Pessoal do quadro da conservação da via.
 - 2.1.4. Pessoal do Centro de Formação.
 - 2.1.5. Agentes responsáveis e reguladores dos postos centrais de telecomando.
 - 2.2. Agentes que devem morar em locais onde facilmente possam deslocar-se por motivo de ocorrências na linha, na catenária, da reparação urgente de material circulante, etc.
 - 2.2.1. Pessoal afecto aos comboios de socorro pré-estabelecido racionalmente.
 - 2.2.2. Agentes da manutenção de telecomunicações e sinalização.
 - 2.2.3. Agentes das subestações e das instalações de baixa tensão.
 - 2.2.4. Agentes da manutenção da catenária.
 - 2.2.5. Agentes dos sectores de manutenção dos G. M. O. (de comando intermédio e operários) affectos a serviços urgentes.

2.2.6. Agentes de Chefia Regional

Categorias que devem ser consideradas, de acordo com a deliberação da Comissão dos Serviços Sociais Ferroviários em reunião de 14/10/970 :

A — Primeira prioridade

- Inspector Regional do Movimento
- Inspectores e Subinspectores das Secções de Exploração
- Chefe do P. C.
- Inspectores e Subinspectores de Secção de Exploração do P. C.
- Inspectores de Tracção do P. C.
- Chefes de Depósito do P. C.
- Inspector Regional de Tracção
- Inspectores reguladores do P. C. T.
- Chefes de Secção de Via e Obras (Agentes Técnicos de Engenharia ou não diplomados)
- Subchefes de Secção de Via e Obras (Agentes Técnicos de Engenharia ou não diplomados)

B — Segunda prioridade

- Inspectores e Subinspectores de Secção de Exploração do I. R. M.
- Inspectores de Trens e Revisão
- Inspectores de Tracção da I. R. T.
- Chefes de Depósito da I. R. T.
- Inspectores de Telecomunicações
- Inspectores de Sinalização
- Inspectores de Instalações Eléctricas
- Inspectores de Obras Metálicas

C — Terceira prioridade

- Chefes dos Sectores e dos Subsectores e Adjuntos das chefias das Regiões e dos Sectores

2.2.7. Agentes dos G. M. O. indispensáveis a certos serviços.

2.2.8. Agentes dos armazéns de materiais de Via e Obras.

2.2.9. Contramestres das brigadas de pontes e dos cantões de obras metálicas.

2.2.10. Encarregados gerais de obras.

2.2.11. Enfermeiros dos postos de Medicina do Trabalho.

2.3. Agentes que devem morar em locais que permitam a vigilância de postos fixos de trabalho

2.3.1. Encarregados e Subencarregados dos Armazéns de Víveres.

3. As casas cedidas aos agentes destinam-se exclusivamente a habitação :

3.1. Do próprio agente.

3.2. Das pessoas que façam parte do agregado familiar do agente.

3.2.1. Entendem-se como fazendo parte do agregado familiar : pai ; mãe ; esposa ; filhos e filhas solteiros ; irmãs solteiras ; irmãos menores de 21 anos, solteiros.

3.3. De outros parentes do sexo feminino em relação aos quais se prove que o agente concorre para a alimentação e vestuário respectivos.

4. Nos termos do n.º 2. da cláusula 240.^a do A. C. T., aos agentes que ocupem casas de habitação do caminho de ferro, será descontada, mensalmente, uma importância destinada ao «Fundo de Construção e Conservação de Casas para o Pessoal», determinada em função :

4.1. Da retribuição do agente.

4.2. Da localização da casa.

4.3. Das condições de habitabilidade.

4.4. Do número de divisões.

5. A avaliação da importância a descontar por ocupação de casa de habitação do caminho de ferro, será efectuada por uma Comissão Regional, constituída com dois elementos da respectiva Região e um do Serviço Social.

5.1. A avaliação das casas devolutas será feita como se elas estivessem no regime do mercado normal.

5.2. À importância avaliada como se refere em 5.1. será aplicada a percentagem de correcção que pelo Conselho de Administração for determinada para cada categoria profissional e região ou localidade em causa, tendo em vista uma certa uniformidade, dentro da categoria das casas e das categorias profissionais, e os objectivos sociais que se perseguem com a distribuição de casas aos agentes.

5.3. A percentagem a aplicar por cada categoria profissional será corrigida periodicamente de acordo com a evolução dos vencimentos do pessoal ferroviário.

5.4. Pelo menos, de cinco em cinco anos, a Companhia poderá fazer a reavaliação das casas ocupadas.

5.5. Os utentes das casas podem pedir também a reavaliação, fazendo parte da respectiva Comissão Regional, nestes casos, um representante do correspondente Sindicato.

6. O desconto referido em 4. será normalmente, feito nas folhas de pagamento ao pessoal.

6.1. O Serviço Social orientará, como for mais conveniente para o serviço, o processamento dos descontos a fazer aos utentes das casas.

6.2. Ao Serviço Social deverá ser dado conhecimento da importância que a cada casa corresponder por aplicação do n.º 4. do presente regulamento.

7. De harmonia com o n.º 3. da cláusula 240.^a do A. C. T., as retribuições dos agentes respondem pelos prejuízos causados nas casas que lhes estejam distribuídas e não possam ser imputados ao uso normal.

7.1. Antes do agente deixar a casa que ocupa, o respectivo Chefe de Secção da Via e Obras procederá às vistorias que julgar convenientes.

7.2. No caso de verificar faltas ou prejuízos que não possam ser atribuídos ao uso normal, dará conhecimento por escrito ao agente do valor dessas faltas ou prejuízos e participará o facto superiormente, a fim de àquele ser feito o desconto respectivo por aplicação do n.º 7. do presente regulamento.

8. Consideram-se, entre outros, como faltas ou prejuízos não ocasionados pelo uso natural os seguintes:
 - 8.1. Danificação dos rebocos, estuques, madeiras, ladrilhos e azulejos onde se observem vestígios de propósito.
 - 8.2. Paredes e pinturas com sujidades que o uso natural não justifique.
 - 8.3. Vidros partidos.
 - 8.4. Chaves quebradas que não apresentem defeitos na superfície da rotura.
 - 8.5. Obstrução do sifão, canalizações de retretes e pias de despejo, quando nelas se encontrem corpos que não deviam ter sido ali lançados.
 - 8.5.1. Quando a canalização obstruída reunir o esgoto de vários ramais e não se possa apurar o responsável, será a despesa com a desobstrução repartida em partes iguais pelos habitantes das casas que estejam a montante dessa canalização.
9. O agente que utilize uma casa de habitação não poderá, no interior dela nem em qualquer recinto anexo, criar ou conservar animais que possam causar prejuízos à propriedade ou sejam perniciosos à saúde.
10. As casas, bem como as suas dependências, deverão ser conservadas pelo agente que as utiliza em perfeito estado de asseio.
 - 10.1. Os agentes que não conservem as casas que lhe estão distribuídas em perfeito estado de asseio, poderão ser compelidos a retirar-se delas.
 - 10.2. O Sector de Via e Obras da Região terá a seu cargo a conservação e fiscalização das casas e comunicará simultaneamente à Região e ao Serviço Social as deficiências e anomalias que verificar.
 - 10.3. As deficiências e anomalias verificadas pela fiscalização podem dar origem a procedimento disciplinar.
11. Nas condições do n.º 4. da cláusula 240.^a do A. C. T., os agentes que residam em casas cedidas pela Companhia devem restituí-las, desocupadas, dentro do prazo de 30 dias, quando deixem de pertencer aos quadros do pessoal ou quando não subsistirem as razões que levaram a Companhia a autorizar a sua ocupação a título precário.
 - 11.1. No caso de falecimento do agente, é concedido à família que com ele habitava o mesmo prazo de desocupação da casa.
 - 11.2. Na hipótese prevista em 10.1., a desocupação da casa pode ser exigida imediatamente.
12. A gestão dos imóveis da Companhia destinados a casas de habitação pertence ao Serviço Social Ferroviário, em colaboração com os órgãos interessados, e de acordo com o n.º 2. do presente regulamento.
13. As casas atribuídas a agentes dos subgrupos de actividades operacionais definidos no n.º 2. consideram-se em princípio afectas ao mesmo subgrupo de actividades.
 - 13.1. Quando, por qualquer motivo (promoção, transferência, demissão, etc.) vagar uma destas casas, será ela redistribuída pela Região, G. M. O., Departamento de Via e Obras, etc. ao agente do mesmo subgrupo que for substituir o que saiu, sem necessidade de autorização da Comissão Executiva.
 - 13.2. As casas afectas a determinado subgrupo operacional só podem ser atribuídas a agentes de subgrupo operacional diferente, por deliberação da Comissão Executiva, mediante processo organizado pelo Serviço Social Ferroviário.
 - 13.3. As casas que devem ser afectas a actividades operacionais e estejam, presentemente, ocupadas por agentes não operacionais, serão redistribuídas a agentes operacionais, por deliberação da Comissão Executiva.
 - 13.3.1. Os respectivos processos serão organizados, caso por caso, pelo Serviço Social e nele será analisada a situação social dos agentes não operacionais que ocupam as referidas casas.
 - 13.3.2. A Comissão Executiva, em face de cada processo, marcará o prazo que considerar razoável para a desocupação da respectiva casa.
14. As casas construídas de novo serão atribuídas de acordo com as seguintes condições:
 - 14.1. A agente operacional designado na altura em que foi autorizada a construção.
 - 14.2. A agentes dos grupos operacionais, definidos pela Comissão Executiva mediante processo organizado pelo Serviço Social na altura em que foi autorizada a construção.
 - 14.3. A agentes de grupos operacionais a designar oportunamente pela Comissão Executiva mediante processo organizado pelo Serviço Social.
15. As casas a que se faz referência em 1.1. deste regulamento serão sempre distribuídas pela Comissão Executiva, depois de devidamente informada pelo Serviço Social, sob proposta do órgão interessado.
16. Para efeitos da organização dos processos de distribuição de casas, a submeter à deliberação da Comissão Executiva, as Regiões, Departamentos ou Serviços interessados apresentarão ao Serviço Social propostas devidamente fundamentadas, não só no que se refere ao n.º 2. do presente regulamento, mas também a outros factores que julguem pertinentes, especialmente os factores sociais de circunstância.
17. Os agentes a quem forem atribuídas casas da Companhia para habitação, deverão declarar por escrito, em modelo próprio fornecido pela Companhia, que aceitam as condições constantes do presente regulamento.
 - 17.1. Os modelos ficam em poder dos órgãos que estabelecem as comunicações referidas em 21.1.
18. Até o dia 31 de Julho de cada ano, as Regiões, Departamentos ou Serviços interessados apresentarão à Administração através do Serviço Social propostas relativas à aplicação, no ano imediato, do «Fundo de Construção e Conservação de Casas para o Pessoal», nas seguintes condições:
 - 18.1. Obras novas (construções e ampliações de casas).

- 18.2. Melhorias (instalação de água, instalação de casas de banho, instalação de luz eléctrica, pequenas modificações).
- 18.3. Trabalhos de simples conservação corrente.
19. Nas propostas a apresentar, de acordo com o número anterior devem ser consideradas as necessidades operacionais no respeitante a construções e ampliações de casas. Relativamente à conservação corrente, deve ser dada prioridade às consideradas mais urgentes, atendendo ao estado de conservação dos imóveis.
- 19.1. É permitida a realização de obras a pedido e a expensas dos utentes mediante prévia autorização.
- 19.2. As obras referidas em 19.1. serão devidamente fiscalizadas pelo Sector de Via e Obras.
20. Os cadastros das casas de habitação ficam em poder do Departamento de Via e Obras e devem ser actualizados sempre que houver alterações.
- 20.1. O Departamento de Via e Obras fornecerá ao Serviço Social anualmente ou a pedido deste, os elementos necessários ao cadastro ou à alteração de mapas regionais ou gerais sobre a disponibilidade de casas de habitação pertencentes à Companhia.
21. Os órgãos a que estejam afectos os agentes que ocupam casas da Companhia, deverão dar conhecimento, com antecedência, à chefia das Regiões das alterações verificadas nos ocupantes.
- 21.1. As Regiões farão, mensalmente, comunicação ao Serviço Social das alterações referidas em 21.
22. Os casos omissos serão resolvidos pela Comissão Executiva.
23. O presente regulamento entra imediatamente em vigor e anula e substitui toda a anterior regulamentação relativa a casas de habitação da Companhia.
- Lisboa, 10 de Setembro de 1970.
- O Presidente do Conselho de Administração

REUNIÃO DE EDITORES FERROVIÁRIOS



Realizou-se em Londres, em fins de Setembro último, uma reunião de editores das principais publicações ferroviárias europeias, para acerto de um maior intercâmbio de noticiário inter-redes.

Na gravura, sentados, da esquerda para a direita: dr. Élio Cardoso, de Portugal, editor do «Boletim da C. P.»; dr. Otto Seidelmann, da Áustria, editor do «Nachrichten Blatt»; Bjorn Holos, da Noruega, editor da «Vart Yrke»; dr. Eero Tuurna, da Finlândia, editor da «Rautatie Uutiset»; Jean Salin, da França, editor de «La Vie du Rail» e Jan Van Delden, da Holanda, editor do «De Koppeling». Em segundo plano, da esquerda para a direita: dr. M. B. Hede-gaard, da Dinamarca, editor do «Danish Railways Magazine»; Gosta Holvid, da Suécia, editor do «S. J.-Nytt»; dr. Arnaldo Lepri, da Itália, editor do «Voci Della Rotaia»; Roger Owen, dos serviços de imprensa dos Caminhos de Ferro Ingleses; John Howes, Inglaterra, editor do «Rail News» e dr. Emil Eichmann, da Alemanha, editor do «Die Bundesbahn».

40 anos de serviço



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Henrique Barral*, monitor de formação de 2.^a classe; *Rosa Amaral Bico Borges* e *Eduardo Lopes Martins*, escriturários de 1.^a classe; *Francisco António Ascensão* e *Manuel Barbosa*, chefes de brigada; *João Ramos Cardinho*, chefe de armazém de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Arménio Vaz Cordeiro*, revisor de material de 1.^a classe; *Luís Mota*, *Libânio Alves Vital*, *José de Sousa*, *Ricardo Nunes Medina* e *José Carolino Sequeira*, operários de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Américo Pereira da Silva* e *António Maria de Oliveira*, operários de 2.^a classe; *Mário Rebelo*, conferente de 1.^a classe; *António Peralta*, chefe de distrito; *Manuel Francisco Silva*, agulheiro de 1.^a classe e *Francisco Dias*, agulheiro de 2.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Quirino Mendes*, *José Maria Peixoto*, *Apolino de Matos Cova*, *João Santos Calixto* e *José Pires Tristão*, serventes de 1.^a classe e *Manuel António Pires*, assentador de 1.^a classe.

PESSOAL

Nomeações e promoções

A contar de Agosto do corrente ano

A ENGENHEIRO DE 3.^a CLASSE — o Engenheiro praticante, Manuel dos Santos.

A DIRECTOR TÉCNICO DE FARMÁCIA — o Farmacêutico, dr. Rui Manuel de Sousa Fernandes.

A contar de Setembro do corrente ano

A CHEFES DE SERVIÇO — os Engenheiros principais, Joaquim José Trindade Pereira de Almeida, Carlos Mendes Castanheira, Luís Gabriel da Fonseca Cavaleiro e Emídio José Assis Barbosa; e o Engenheiro de 3.^a classe, Armando Nunes Pires Cameira.

A ADJUNTO DO CHEFE DA REGIÃO CENTRO — o Engenheiro principal, Américo António Capêlo de Azevedo Batalha.

A AGENTE DE MÉTODOS DE 3.^a CLASSE — o Subchefe de escritório, António Marcelino Machado.

A contar de Outubro do corrente ano

A ECONOMISTAS DE 3.^a CLASSE — os Economistas praticantes, dr.^a Maria José de Brito Lima Vasquez e dr. Manuel José Coelho Guerreiro.

A ENGENHEIRO DE 3.^a CLASSE — o Engenheiro praticante, António Jesus de Barros Afonseca.

A CHEFE ADMINISTRATIVO — o Chefe de secretaria, Manuel dos Santos.

A CHEFE ADMINISTRATIVO ADJUNTO — o Analista de trabalho de 2.^a classe, Fernando Farinha Bandeirinha.

A AGENTE DE MÉTODOS DE 2.^a CLASSE — o Agente de métodos de 3.^a classe, António Gonçalves da Silva Júnior.

A PROGRAMADOR MECANOGRÁFICO DE 1.^a CLASSE — o Programador mecanográfico de 2.^a classe, José António dos Santos.

A OPERADOR MECANOGRÁFICO DE 1.^a CLASSE — o Operador mecanográfico de 2.^a classe, José Carvalho da Silva.

A MONITOR DE FORMAÇÃO DE 1.^a CLASSE — o Monitor de formação de 2.^a classe, José Pereira da Cunha.

A MONITOR DE FORMAÇÃO DE 2.^a CLASSE — o Monitor de formação de 3.^a classe, José Maria Alegre.

A ANALISTA DE TRABALHO DE 3.^a CLASSE — o Chefe de secção, Eufrosino Rodrigues Miranda de Sousa.

A CONTRAMESTRES PRINCIPAIS — os Contramestres de 1.^a classe, José Mendes dos Santos Ferreira, José Rodrigues Valverde, Abel Tavares, Mário Gonçalves de Sousa, Joaquim Carlos Xavier, Abílio dos Santos Rodrigues, João Ferreira Agostinho, Manuel Filipe de Sousa Faria, José dos Ramos Gomes, Deolindo Aires Rodrigues, António Santiago, José Joaquim, João Moitas Di-

nis, Hermenegildo Ferreira, Miguel Emídio Ferro, Manuel José Faustino, António Barral Marques, Manuel Romão Correia, Jorge Domingos Macau e José Luís Pires.

A CONTRAMESTRES DE 1.^a CLASSE — os Contramestres de 2.^a classe, Afonso Teixeira de Melo, Alexandre Monteiro, António de Araújo Cunha, Acácio Fernando Cardoso Ferreira, João Nunes Ferreira, Fernando Pedro Garcia, António Lopes, Fernando Augusto da Silva Branco, Manuel Henriques, Mário de Sousa Mano, José Manuel Teixeira Barradas, Manuel Francisco Areias, Joaquim da Costa Vital, Fernando Neto Marques, Manuel Narciso, Júlio Marcelino Martins, Olávio da Silva, Cristino António Ferrão, Hélio da Silva Bolina, Estêvão Oliveira Vicente, António Miguel de Oliveira Capêlo, Leonardo Martins Bernardo, Jorge Belo de Almeida, Albino da Conceição Barão e Florival Manuel Rolo.

A CONTRAMESTRES DE 2.^a CLASSE — os Chefes de brigada, João Luís Seródio Maia e Joaquim Marques Areias Salgueiro.

A CHEFES DE BRIGADA — os Operários, António Baptista e António Alberto dos Santos.

A OPERÁRIOS DE 1.^a CLASSE — os Operários de 2.^a classe, Inácio Vieira dos Santos, Laurindo Moreira Rocha, António Ribeiro, Américo Joaquim Alves, José Alves da Silva, Maximino de Macedo Vasconcelos, Manuel Carlos Pereira de Almeida, Artur António Albano, Alfredo Ferreira de Azevedo, Miguel Dias Quintas, Guilherme de Magalhães Cardoso, Manuel do Carmo Santos, Arlindo da Silva Moreira, Albino dos Santos Brochado, Arnaldo Gomes, Sabino Pinto de Carvalho, Joaquim da Cunha Moreira, António Magalhães Pinto da Mota, Francisco António de Almeida, Agostinho do Couto, José Augusto Ferreira, João Eduardo Sousa Almeida, Carlos Manuel de Oliveira Caetano, José Maria da Costa, Fernando Henrique da S. Honório, Adelino Joaquim Gameiro, Joaquim dos Santos, José António

Godinho, Fernando Nunes Cardoso, Manuel Duque Dias, Luís Francisco, Manuel António, João da Cruz Lourenço, José Pedro, José Augusto R. Cardoso, Fernando Júlio Simões, Isaias Maia da Fonseca, Filipe Assunção Rodrigues, Manuel Alcobaça Domingos, Virgílio Marques Martins, João Cotovio, Henrique Rodrigues, Manuel Braz Dias, António Maia, Joaquim Claudino Paussão Rosa, Manuel Costa, Manuel Bispo Marques, José António Abreu, Afonso dos Anjos Martins, Manuel Venâncio Moreira, José Agostinho Raimundo, José Francisco, Manuel Diogo, Manuel Simões Rodrigues, Pedro António Maia, Albertino Gameiro Severino, Aires da Silva Gameiro, Francisco João da Silva, José Maria Lopes Ferreira, Noé Pereira Mendes Pires, Jorge Marques Maia Grilo, Carlos Tagarra Feliciano, António da Costa Moço, José Rôla, Élio de Carvalho Napoleão, José Pereira Mendes, Leonardo Paulo, João Alves, Raul Azevedo, Fernando Francisco da Costa, António Eduardo de Freitas, João António Paiva Geraldo, António Ferreira Farto, José Maria Antunes Pedrosa, António Lopes, Manuel da Costa Gonçalves, Cristóvão Galvão de Oliveira, Olíndio da Silva Alfaro, Fausto Vieira Clemente, José Vieira, Manuel Inocência Vicente, António Moraes, José Alves Rodrigues, Eduardo António das Neves, António Pires Lopes, Joaquim Cirilo Rafael, Luís da Costa Certo, Joaquim da Costa de Oliveira, Francisco Alves Esperança Júnior, Manuel Marques, Mário Roque Leal, Veríssimo Monteiro, António de Melo Geraldo, Abílio Gonçalves Garrido, Manuel Vieira da Costa, João António Costa, José Andrade Cruz, Marçal Marques Ferro, Nicolau do Carmo Pinto, António Coelho Soares Patinho, Armando Gonçalves Curado, José Francisco de Campos, António Jorge da Ponte, António Manuel de Oliveira, Armindo Simões Carvalho, Joaquim da Silva Costa, Luís da Silva Rama, Luís Ferreira Alves Tarrafa, Joaquim Mendes, António Augusto Fernandes, Manuel Rodrigues dos S. Toguio, Arlindo Pereira da Cruz, António Joaquim Valente, José Sequeira de Campos, José Ferreira Pereira, Américo Gaspar dos Reis, António da Costa Simões, António Maranhã Mendes das Neves e Adelino Pereira Susana.

A OPERÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Operários de 3.^a classe, António do Rosário Gouveia, José Maria L. G. Castanheira, António Pereira Miguel, Manuel Maria Samouco, João Pereira Baltazar, Manuel Marques, Albano de Oliveira Barroso, Júlio Nunes Valente, Agostinho Teixeira, Júlio Seródio Ferreira, Jacques Azevedo, Armando da Graça Rôlo, Luís Ferreira Figueiredo, Alfredo Maria da Silva Mineiro, Jesuino de Freitas, José Moreira Rodrigues, António de Sousa Baptista, Manuel Godinho, José Mário Carvalho da G. Mariano, Francisco Pereira de Sousa, João Mendes Paulo, Domingos dos Santos Marques, José Ferrer Maia, Alfredo Ferreira, José da Silva Dias, Fernando de Carvalho Rodrigues, Narciso Polaco Pitacas, Manuel Simões, João Ramos Alexandre, Manuel de Matos Carrão, Fernando Duarte, Pedro Diamantino, Ramiro Mendes Farinha, Luís Faísca Barreiros, Augusto Lopes Nunes, Carlos Louro, José da Silva Carvalho, André Pedro Baptista, Raul Heitor Mendes Claro, Júlio Cunha Dias, Manuel Duarte, Carlos Coimbra Caixinha, José Antunes Simplício, Manuel Dias Mourato, José Simões, Luís Inácio Vieira, Joaquim Dias, Joaquim Dias Mourato, Manuel Marques Felício, Francisco Diogo Serrano Moedas, Luís Gonçalves Rosa, António Alves Xarez, Manuel Francisco, Manuel Gameiro, António Nunes Rozendo, Fernando Ribeiro Roque, Manuel Tapadas Félix, José Luís de Almeida, Joaquim Mendes, Ilídio Domingues Costa, Francisco António Barbosa, Eduardo Nunes Faria, António Dias Esteves, Fernando de Carvalho Abrantes, Aires Gameiro, Joaquim Maria Ferreira Noro, Joaquim da Costa Roso, José Bernardo dos S. Monteiro, José Pinto Baptista, Joaquim Gois, António Duarte Machado, António Augusto André, Sérgio Duarte Carregado, Hermínio Rodrigues, Sílvia Gonçalves

Leitão, João Catorze Cavaca, António Joaquim Alves S. Pinto, António Ferreira Pedro, Firmino Branco Maganão, António Rodrigues Girão Meco, Adelino Ferreira Noro e Virgílio de Oliveira e Silva Galvão.

A OPERÁRIOS DE 3.^a CLASSE — os Operários de 4.^a classe, José dos Anjos Requeixa, António Rodrigues Lopes, António Augusto Rosa Pimenta, José Ferreira Ruivo, Ernesto Quitério Lopes Franco, Virgílio de Jesus Lopes, Francisco Velez Verde Reigones, Abel de Carvalho Combo, Abílio António, Manuel Augusto Fontes Matias, Manuel da Costa Baptista, António Augusto Crispim Ribeiro, Manuel Carneiro Ruivo Gonçalves, José Santa Narciso, Jacinto da Conceição Mainha, Alberto de Matos Rito, Ilídio da Silva Maia, Henrique Augusto Pedro Matias, José António de Matos Rito, António de Matos Martins, Diamantino Gonçalves C. Cândido, Alberto Aveiro da Silva, Jacinto Monteiro Branco, Artur Dias Simões, António Narciso Piedade, João da Costa Rodrigues, José Mateus Janeiro, Manuel Pereira Bandeja, José Manuel Ferreira Fernandes, Jorge da Cunha Martins, Luís Pires Rodrigues, Manuel Marques Rocha, Adriano Marques Branquinho, António Francisco, Manuel José Lopes Pereira, Joaquim Pires Touco, Diamantino Marques Garcia, Manuel Silvério, Álvaro Marugeiro Lima Coelho, José Casimiro Freitas Pereira, Adelino da Silva, Silvino Maia Pereira, Joaquim César Dias, Manuel da Costa, Joaquim João Rodrigues Ferreira, Eduardo Fernando J. F. Teodósio, João Rosa Rodrigues Fontinha, Isidro da Conceição Abelho Baldeiras, Carlos Alberto Narciso Marques, António João Carretas Mantas, Júlio Vieira de Oliveira, Vasco Fernando Pereira Francisco, Manuel Cheles Vaz, Manuel Alves de Matos, Vítor Cardoso Gonçalves, Carlos Manuel Vitorino Nogueira, Arménio Rosa Xavier, Adelino Oliveira Dias, João da Conceição B. Vinagre, Dorvalino Aires de Andrade, Norberto da Rosa Matias, Manuel André Esteves, Ilídio Tomaz Pereira, Francisco José Morgado Aparício, António Heitor Marques, Mateus Maria Mourato, António Vaz Fernandes, António Rodrigo da C. Freitas, José Rodrigues Paula, António da Costa Tabanez, José Gois Monteiro, Joaquim Maria Combo Costa, Armando de Jesus Campos, José Leal Abreu Cascão, José da Costa Reis Facas, António da Silva, José Augusto Gonçalves, Ernesto Diogo Coelho, Manuel Cordeiro Duarte Carregado, José dos Santos Queijo, António Pinheiro Marques, João Carraca Pimentel Paredes, José Maria Lemos, Izidoro Augusto Dias Ferraz, João Dias Raposo, Luís Ludovina Pinheiro e Joaquim Jacinto Lagarto Cheira.

A OPERÁRIOS DE 4.^a CLASSE — os Aprendizes, Agostinho Manuel do Couto, Joaquim Vieira de Sousa Pinto, Serafim Gomes Lucas, Joaquim de Carvalho Lima, Manuel Crespo de Carvalho, José Pereira Cardoso, José Ilídio Gomes Pinto, Domingos Joaquim da S. Ferreira, António Vieira de Sousa, Salvador Queirós Vilas Boas, José Deolindo Caetano, António Camilo Couto de Sousa, Jorge Monteiro de Oliveira Cecílio, Júlio de Magalhães Moreira, Fernando Gomes da Costa, Mário José Ferreira Martins, Francisco Alberto da S. Pinto, Vítor Manuel Ribeiro Bacelar, Joaquim de Oliveira Raposo, Elias Bento da Costa Casemiro, Fernando Jorge Pereira da Graça, Casimiro Marques da Teresa, Carlos Manuel G. de Oliveira Reis, José Fernando Estrela Gonçalves, Francisco Alberto Lopes Filipe, António Francisco R. Grácio, Carlos Alberto da Silva, José Vítor de A. Vasconcelos, Ismael Couteiro da Graça, José Martinho Virgínia Estriga, Domingos Bento Pires, Joaquim Vitorino S. da Costa, Maximiano Lourenço Tomé, José Manuel Alves Dias, Luís Valter Pires Rei, Fernando de Jesus Henriques Leitão, José Carlos da Luz Jorge, António Passarinho Dias, Vítor Manuel Lopes Madaleno, Vítor Manuel Antunes da Costa, António José Raimundo Gaspar, Adriano Alves dos Anjos, Rui Manuel C. Rosa de Carvalho, Ulisses Ramos Pereira, Carlos Alberto Lopes

dos Reis, Edmundo Inês Ferrão, Carlos Alberto de Jesus Isidro, Manuel de Freitas Lima, Hilário Manuel M. Teixeira, Décio Alcobaça da Silva, Francisco Ribeiro Carilho, José Eduardo Simões Mendes, Orlando Jacques Braga, Fernando de Jesus Jorge, Carlos Manuel Moreira Marques, José Carlos Cardoso Dias, José Manuel Gaspar da Cunha, Daniel Gomes da Mata, José Maria Marques Grou, Manuel António Loureiro de Sousa, Carlos Maia Pires Amaro, Carlos Alberto de C. Estêvão, António José Pereira Jorge, José Joaquim Guerra Sequeira, Rogério Marques de Matos, Manuel Moreira Gonçalves, Joaquim Luís Caetano Abelho, Manuel Patrício Pereira, Agostinho Noro Bernardes, António Manuel de Jesus Isidro, Fernando Lopes Rodrigues, Manuel Jorge Cordeiro de Andrade, António Manuel da S. Vitorino, Manuel da Ponte Domingues, Armando Coelho dos Santos, Manuel Ferreira de Sousa, Ângelo Dias Roque, Vítor Manuel Claro Gaudêncio, Joaquim Santos Valente, Eduardo José Baptista Dias, Alfredo Manuel da Silva Rocha, Ambrósio Caetanito Catarino, João Manuel

Caeiro Pinto, Duarte Marcolino dos S. Pedroso, Fernando da Silva T. de Sousa, José Manuel Ferrão Completo, José Manuel Delgado da Costa, João António da Silva, José António das Dores da Costa, António José Emídio dos Santos, Hernâni Rodrigues Corôna, Quirino Nunes dos S. Rocharte, Manuel Guilhermino P. C. Novas, Hélio José Marrafa Casimiro, Carlos Alexandre Loução, João Rodrigues Garcia, Joaquim António Cordeiro Danado, Carlos Alberto do Amaral Campos, Baudílio António Marques Macedo, Albino José Rato, Vítor Manuel Simões, Vítor Manuel Simões Lavrador, Manuel Martinho P. Martins, Hélder António de Jesus, Mário Tavares Coutinho, Henrique Manuel Farinha da Silva, Francisco Vieira Pinheiro, Carlos Alberto C. Barroqueiro, Carlos Manuel da Silva Ferreira, Manuel Pereira Ferreira, Carlos Alberto Sales Farinhas e Eduardo Conceição da S. Dâmaso.

A SERVENTE DE 3.^a CLASSE — o Eventual, Alberto António dos Santos.

A contar de Novembro findo

A ENGENHEIROS PRINCIPAIS — os Engenheiros de 1.^a classe, António Leite Simões do Rosário, Luís Alda Leão Ferreira Alves, Jaime Patrício de Brito Neto, Aníbal João Ferrão de G. Ferreira, Carlos Adelino Segarra Marques e João de Andrade Correia.

A ENGENHEIRO DE 2.^a CLASSE — o Engenheiro de 3.^a classe, Armando Nunes Pires Cameira.

A AGENTES TÉCNICOS DE ENGENHARIA DE 2.^a CLASSE — os Agentes técnicos de engenharia de 3.^a classe, Henrique Rodrigues Bento e Abel Oliveira Gomes.

A CONTABILISTAS DE 2.^a CLASSE — as Contabilistas de 3.^a classe, Olga Maria Fernandes F. dos Santos, Adelaide França Alcântara e Edite Rodrigues Vinhas.

A ADIDO TÉCNICO DE 1.^a CLASSE — o Adido técnico de 2.^a classe, António da Silva Moreira.

A SUBINSPECTORES DE SECÇÃO DE EXPLO-RAÇÃO — os Chefes de estação de 2.^a classe, João Simões, João Cordeiro Júnior, José Luís Simões, Joaquim Alberto Abrantes Benido, José Alves Inácio, Henrique Francisco da Silva Costa, Cipriano Antunes Micael, José Marques Agostinho e João Augusto Alves.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 1.^a CLASSE — os Chefes de estação de 2.^a classe, António Neves e Inácio Marques dos Reis.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 2.^a CLASSE — os Chefes de estação de 3.^a classe, Manuel Martins, António Duarte Santos, Nuno Rodrigues Esteves, Renato Brás da Cunha, José do Carmo Coelho, José Maria das Dores Simões, Raul Comprido Eusébio, Eugénio Simões Quadros Monteiro, Joaquim Amaro Pinheiro, João da Cruz Almeida e João Fernandes de Castro.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 3.^a CLASSE — os Factores de 1.^a classe, José da Silva Mota, António Pais Pinto, Manuel Pedro dos Santos, Acácio António Lourenço e José António Martins.

A FACTORES DE 1.^a CLASSE — os Factores de 2.^a classe, Horácio Nunes Ferreira de Sousa, Aníbal Madeira Simão, Ezequiel Porfírio de Jesus, Joaquim Céu Gonçalves, Isidoro Marques Ribeiro, Carlos Ventura Lobato, Manuel Mateus e Fernando Lopes Frazão.

A FACTORES DE 3.^a CLASSE — os Praticantes de factor, José Gariso Ribeiro Morgado e Isaulindo Jacinto Bravo Lopes.

A CONDUTORES DE 1.^a CLASSE — os Condutores de 2.^a classe, Henrique de Matos, António Mendes Raimundo e Manuel de Oliveira Cardoso.

A REVISORES DE BILHETES DE 1.^a CLASSE — os Revisores de bilhetes de 2.^a classe, Manuel Alves Serdoura, Manuel Pereira, Feliciano Augusto de Carvalho, José Ferreira de Sousa, António Joaquim Ferreira e Luís Afonso dos Santos.

A TELEFONISTA DE 1.^a CLASSE — a Telefonista de 2.^a classe, Maria Amélia de Jesus F. Mendes.

A REVISOR DE MATERIAL DE 1.^a CLASSE — o Revisor de material de 2.^a classe, João Manuel Amorim.

A REVISOR DE MATERIAL DE 2.^a CLASSE — o Revisor de material de 3.^a classe, José Lourenço.

A REVISOR DE MATERIAL DE 3.^a CLASSE — o Ajudante de revisor de material, Serafim da Encarnação Lopes.

A AJUDANTE DE REVISOR DE MATERIAL — o Servente de 2.^a classe, José Martins Pereira.

A CHEFES DE CANTÃO DE OBRAS METÁLICAS DE 1.^a CLASSE — os Chefes de cantão de obras metálicas de 2.^a classe, Manuel Ventura Eusébio, Ricardo Cabrita Guerreiro e Isidoro Ferreira Coimbra.

A AJUDANTES TÉCNICOS DE FARMÁCIA — os Serventes de 1.^a classe, Leonel Lourenço e António Vasco Loureiro Vieira.

A ENCARREGADOS GERAIS DE OBRAS DE 2.^a CLASSE — os Operários de 1.^a classe, Joaquim António Calado e Manuel Diniz.

A OPERÁRIOS DE 1.^a CLASSE — os Operários de 2.^a classe, António Henrique dos Santos, António Inácio e Joaquim Maia.

A OPERÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Operários de 3.^a classe, Joaquim Cardoso, Leandro de Sousa Lima, António do Amaral, José Afonso Oliveirinha e Joaquim Mateus Micaelo.

A OPERÁRIOS DE 3.^a CLASSE — os Operários de 4.^a classe, António Ferreira Cabelo Peralta, Joaquim Ascensão de Matos, Manuel Pereira, Manuel Pereira Ramos, Manuel de Matos Heitor, Manuel Pinto e Manuel de Sousa Ferreira.

A ASSENTADORES DE 1.^a CLASSE — os Assentadores de 2.^a classe, Joaquim Firmino Dias, Manuel Duarte Domingues e António Cabelo Amado.

A ASSENTADOR DE 2.^a CLASSE — o Servente de 3.^a classe, José Monteiro.