

Bole tim



516 · JUNHO/72





FUNDADOR:

ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR:

ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA

EDITOR:

DR. ÉLIO CARDOSO

ASSISTENTE GRÁFICO:

ALFREDO THEODORO

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

N.º 516 • Junho de 1972 • ANO XLIII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL

Sumário

Colónia de Férias da C. P.
na Praia das Maçãs



Nota de Abertura — Uma política firme	6
Experiências de eliminação química de ervas na via férrea	7
Reunião Internacional Ferroviária dos Aprovisionamentos	8
No Cinquentenário da U. I. C.— 3 grandiosos concursos internacionais : monografia — desenho — fotografia	10
Vanda de Oliveira, Rainha do Turismo	12
Festa Ferroviária no Teatro da Trindade	13
Novos métodos de gestão — O Serviço de mercadorias na S. N. C. F.	14
A arte ao serviço da Empresa	17
O falecimento de João Moitas Dinis	17
Dos Jornais — Uma clara política ferroviária	18
Pessoal — Nomeações e Promoções	19
Pessoal — Admissões	22
Pessoal — 50 anos de Serviço	22

nota de abertura

UMA POLÍTICA FIRME

Uma vez mais, com a sobriedade e o realismo que o caracteriza, o presidente do Conselho de Administração da C.P. definiu, na Assembleia Geral dos Accionistas, as coordenadas técnico-económicas que norteiam a vida da Empresa — e que o Relatório de Exercício pormenorizadamente documenta. «Continuamos a progredir na reorganização interna da Companhia — acentuou o dr. Neto de Carvalho — de modo a realizarmos, já hoje, todo um trabalho de estudo, programação e controlo satisfatório, o que me permite pensar que dentro de poucos anos, nos poderemos colocar em posição lisonjeira, neste campo, no conjunto das empresas portuguesas».

Fundamentalmente, no esquema traçado pelo presidente do Conselho de Administração — traduzindo o sentir de todos os seus membros — considera-se que o progresso tecnológico e humano da Empresa depende da rentabilidade futura da exploração, não devendo esquecer-se que o caminho de ferro só se justifica em função de tráfegos actuais ou potenciais vultosos.

Merece, indubitavelmente, os maiores encómosios o esforço porfiado e constante do Conselho de Administração para informar e esclarecer a opinião pública nacional — em todos os sectores. Do discurso referido destaca-se, a certa altura, que «dentro do quadro da ampla remodelação dos caminhos de ferro que se encontra em curso, e apesar das grandes dificuldades que ainda suportamos, parece que no ano de 1971 muitos utentes começaram a acreditar que algo de fundamental está a acontecer e que a renovação do transporte ferroviário vai ser uma realidade». Sublinha-se ainda que, «ao lado das reclamações habituais contra a deficiência dos serviços, vai surgindo o empenho expressamente declarado de que a reconversão seja acelerada, ao mesmo tempo que aparecem também crescentes expressões de apreço pelo esforço que a C.P. está desenvolvendo nesta importante fase da sua vida».

As dificuldades e vicissitudes cruciais da Empresa foram exactamente enunciadas, colocando-se a ferrovia no seu verdadeiro caminho. Haverá que reconhecer «que uma Companhia da natureza da C.P. não pode movimentar-se em terrenos idênticos aos das empresas puramente lucrativas, antes tendo de trabalhar em estreito entendimento com o Governo, na medida em que tem de dispor de vultosos subsídios públicos para cobrir encargos com investimentos e serviços não rentáveis que nenhuma organização privada aceitaria».

Ao deixar transparecer a sua firme confiança no porvir da ferrovia nacional — sem maximizar situações que não tendem a melhorar no presente —, o dr. Neto de Carvalho apresentou os objectivos-chave de um programa ingente, mas que, quanto a nós, é perfeitamente exequível, se atentarmos nos sucessivos êxitos já por si conseguidos no vasto e árduo domínio da modernização dos nossos caminhos de ferro.

EXPERIÊNCIAS DE ELIMINAÇÃO QUÍMICA DE ERVAS NA VIA FÉRREA

A C. P. firmou contrato, por dois anos, com uma importante firma espanhola — a Zeltia Agrária — especializada na deservagem química das vias férreas, e que já há anos trabalha, neste sector, com os Caminhos de Ferro de Espanha (RENFE).

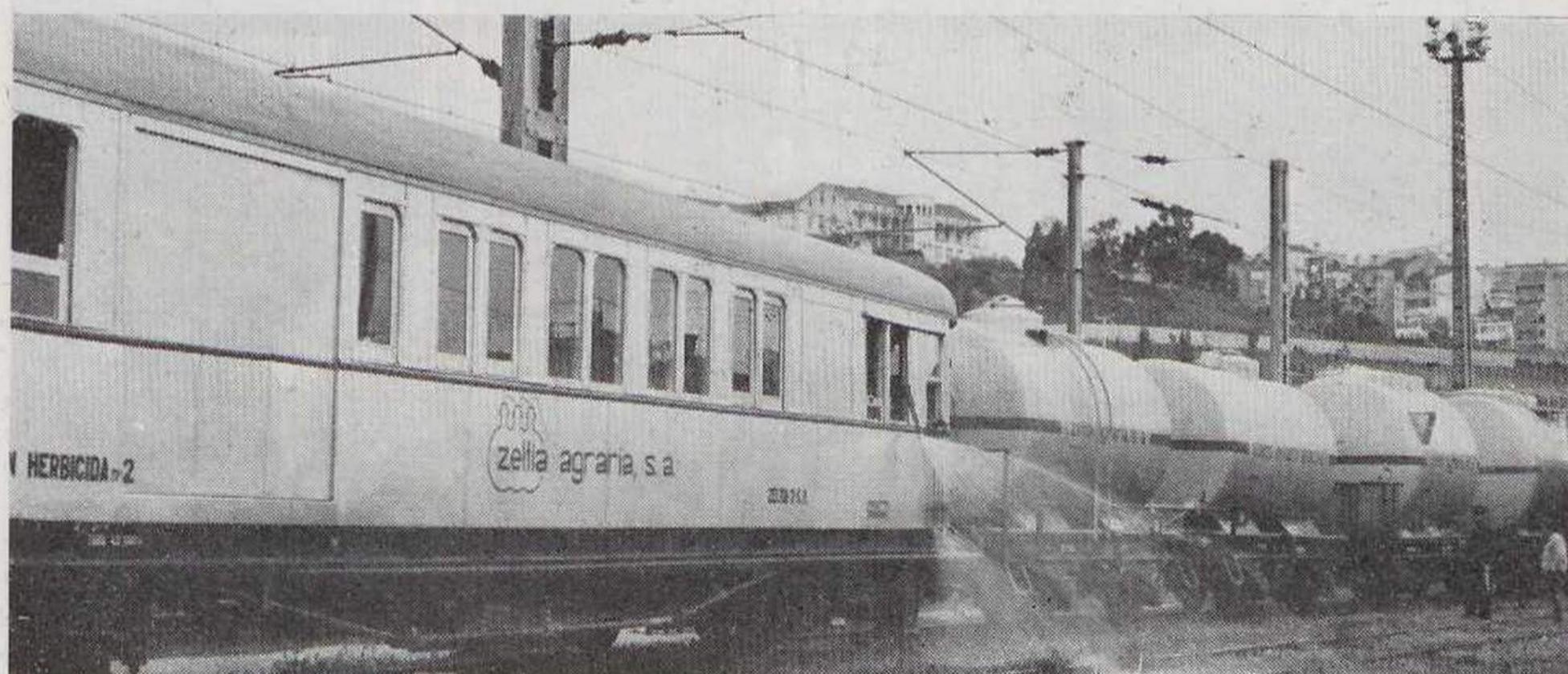
O sistema de supressão de ervas é feito por um comboio especial — com um raio de acção de 300 km — constituído por vagão-oficina, várias unidades cisternas e um vagão-depósito, que armazenando soluções herbicidas diversas em suspensão aquosa, pode regar marginalmente até 14 metros, a velocidades até 90 km/h.

Este comboio, que desde 17 do corrente está operando nas linhas da C. P., onde entrou por Vilar Formoso, fez uma série de demonstrações perante altas individualidades ligadas ao sector dos transportes, administradores e funcionalismo superior da C. P., técnicos de outros sectores interessados nesta prática, representantes dos órgãos da informação, etc., no dia 24 de Abril, na estação de Campolide.

Pelo contrato estabelecido com os Caminhos de Ferro Portugueses, vão ser deservadas linhas numa extensão de 950 km nos seguintes percursos: *Beira Alta*: Mortágua-Vilar Formoso; *Leste*: Torre das Vargens-Elvas; *Oeste*: Caldas-Monte Real e Campolide-Cacém; *Sintra*: Cacém-Sintra; *Cintura*: Campolide-B. Prata; *Norte*: B. Prata-Setil, Setil até Taveiro e Fátima-Alfarelos; *Douro*: Juncal-Rede; *Minho*: Nine-Âncora e Valença-Monção; *Sul*: Beja-Funcheira; *Évora*: Casa Branca-Vila Viçosa; *Portalegre*: Estremoz-Portalegre.

Após as demonstrações, a Administração da Zeltia Agraria reuniu os presentes num *cocktail* realizado no restaurante do Campo de Tiro de Monsanto. Na troca de saudações havida falaram os srs. Milne do Carmo e D. Eduardo Eiris, pela firma especializada, e o brig. Almeida Fernandes, este a exprimir a congratulação da Administração da C. P. pelo contrato firmado, um passo mais na senda de melhorias em que a Empresa se empenha para elevar o nível tecnológico da sua exploração.

Um aspecto da recepção



REUNIÃO INTERNACIONAL FERROVIÁRIA DOS APROVISIONAMENTOS

«A verdadeira razão do triunfo dos nossos caminhos de ferro está no facto de não sermos concorrentes» — afirmou o eng.^o Robert Biais, dos Caminhos de Ferro Franceses e presidente da Reunião Internacional Ferroviária de Aprovisionamentos, no final do almoço oferecido em Sesimbra pela C. P. E mais adiante: «A troca de ideias é, quanto a mim, muito mais importante do que a troca de moedas, mesmo que a câmbio muito favorável».



Foi de 23 a 25 de Maio que se realizou em Lisboa, no Hotel Mundial, a reunião anual dos directores dos Serviços de Abastecimentos das Administrações ferroviárias da Europa, membros da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.).

Presentes, delegados e pessoas de suas famílias, da Alemanha Federal, Áustria, Bélgica, Espanha, Finlândia, França, Holanda, Inglaterra, Itália, Noruega, Suécia, Suíça e Portugal e ainda da própria U. I. C. (Office de Recherches et d'Essais) e da Eurofima (Sociedade Europeia para o Financiamento de Material Ferroviário).

A delegação da C. P. era assegurada pelo cor. José Resende, chefe da Divisão de Abastecimentos.

Esta reunião, em que foram debatidos problemas inerentes à compra e aprovisionamento de equipamento ferroviário e material de consumo das diversas redes, confrontando-se métodos e permutedo-se experiências, foi presidida pelo eng. Robert Biais, da S. N. C. F.

As sessões de trabalho, focando assuntos do maior interesse no capítulo das compras e aprovisionamento de material ferroviário, compreenderam, com a maior relevância, os seguintes temas: estudo da conjuntura económica de diferentes países; problemas surgidos das relações com os serviços da Comunidade da Europa dos Seis; prospecção económica referente à aquisição e aprovisionamento de determinados materiais (cabos eléctricos, travessas, aços, derivados do petróleo e carris); colaboração das administrações ferroviárias em matéria conjunta de compras (economias realizadas, mercê de encomendas financiadas em grupo); problemas relativos à estandardização do material e suas repercussões económicas; aspectos da fabricação e aprovisionamento ligados à engatagem automática; estudos dos principais mercados fornecedores de material ferroviário e estudo da gestão de stocks.

O programa social de recepção aos delegados e suas famílias esteve a cargo, como habitualmente, do Serviço de Relações Públicas.

Tanto os delegados como suas famílias partiram satisfeitos com o acolhimento dispensado pela C. P. e com a hospitalidade de que foram alvo durante a sua permanência em Portugal.

O eng. Robert Biais agradecendo o acolhimento dispensado pela C. P. aos delegados e suas famílias



NO CINQUENTENÁRIO DA U. I. C.

3 grandiosos concursos internacionais: monografia - -desenho-fotografia

Para comemorar o cinquentenário da sua fundação, a União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.) promove no corrente ano três grandiosos concursos de temática ferroviária — de monografias para estudantes universitários, de desenho para crianças escolares dos 10 aos 16 anos e de fotografias destinado a fotógrafos amadores — extensivos a concorrentes que pertençam aos países membros daquele organismo internacional — entre os quais se conta Portugal.

A organização dos aludidos concursos é a seguinte:

Monografia

As Administrações ferroviárias de cada país reunirão os trabalhos que deverão ser apresentados em qualquer das três línguas, francesa, inglesa e alemã, promovendo a sua selecção e remetendo-as à consideração final de um júri internacional, representativo do caminho de ferro e do ensino superior.

Serão atribuídos três prémios no valor de 1000, 800 e 500 francos franceses (ou seja, aproximadamente, 5300, 4200 e 2600 escudos).

Tema

O concurso versará aspectos da economia, da política ou da técnica dos transportes, devendo salientar o papel e a importância do caminho de ferro, particularmente numa perspectiva do futuro.

Envio dos trabalhos

Os trabalhos concorrentes deverão ser enviados até 15 de Outubro do corrente ano ao Serviço de Relações Públicas da C. P., Calçada do Duque, 20 — Lisboa-2, com a indicação do nome e morada dos seus autores e bem assim da Escola Superior que frequentam.

Desenho

As Administrações ferroviárias de cada país reunirão os trabalhos concorrentes e promoverão a selecção dos cinco melhores desenhos, que serão submetidos à apreciação final de um júri internacional, o qual outorgará cinco prémios de 800, 600, 400, 200 e 100 francos franceses (ou seja de cerca de 4200, 3200, 2100, 1000 e 500 escudos, aproximadamente).

Prémios Nacionais

Além dos prémios a atribuir pela U. I. C., a C. P. concederá, igualmente, cinco prémios aos melhores trabalhos seleccionados para envio ao júri internacional, no valor, respectivamente, de: 1.º prémio 2000\$00, 2.º prémio 1500\$00, 3.º prémio 1000\$00, 4.º prémio 500\$00 e 5.º prémio 250\$00; e ainda 10 menções honrosas, a cada uma das quais corresponderá a oferta de um livro.

Temas

Alunos de 10 a 12 anos, inclusive:

— Desenho (lápis preto, lápis de cor, pena ou aguarela) dum «Trans-Europ-Express», ou dum grande comboio internacional ou nacional, conhecido pela sua velocidade e conforto.

Alunos de 13 a 16 anos, inclusive:

— Desenho (lápis preto, lápis de cor, pena, aguarela ou pintura a óleo) duma cena que documente a capacidade do caminho de ferro para assegurar transportes de qualidade, tanto de passageiros como de mercadorias; ou

— Ilustração ou cartaz colorido que saliente

aspectos modernos do transporte internacional pelo caminho de ferro.

Envio dos trabalhos

Os desenhos, mencionando o nome e morada dos seus autores, deverão ser enviados até 17 de Setembro do corrente ano ao Serviço de Relações Públicas da C. P., Calçada do Duque, 20 - Lisboa-2, com a indicação da escola e classe ou ano que frequenta, assim como de atestado dos pais ou de professor qualificado, certificando a idade do concorrente e a autoria do trabalho enviado.

Exposição dos trabalhos

Os trabalhos concorrentes, seleccionados pelo júri nacional, serão apresentados em exposição pública antes de submetidos ao parecer do júri internacional — em data a anunciar oportunamente.

Fotografia

As Administrações ferroviárias reunirão os trabalhos e promoverão, através de um júri nacional, a selecção das cinco melhores fotografias, remetendo-as por seu turno a um júri internacional, que outorgará cinco prémios nos valores de 1000, 800, 500, 200 e 100 francos franceses (ou seja de 5300, 4200, 2600, 1000 e 500 escudos, aproximadamente).

Prémios Nacionais

Além dos prémios a atribuir pela U. I. C., a C. P. concederá, igualmente, cinco prémios às fotografias seleccionadas para envio ao júri internacional, no valor, respectivamente, de: 1.º prémio 3000\$00, 2.º prémio 2000\$00, 3.º prémio 1000\$00, 4.º prémio 500\$00 e 5.º prémio 250\$00; e ainda 10 menções honrosas, a cada uma das quais corresponderá a oferta de um livro.

Assuntos

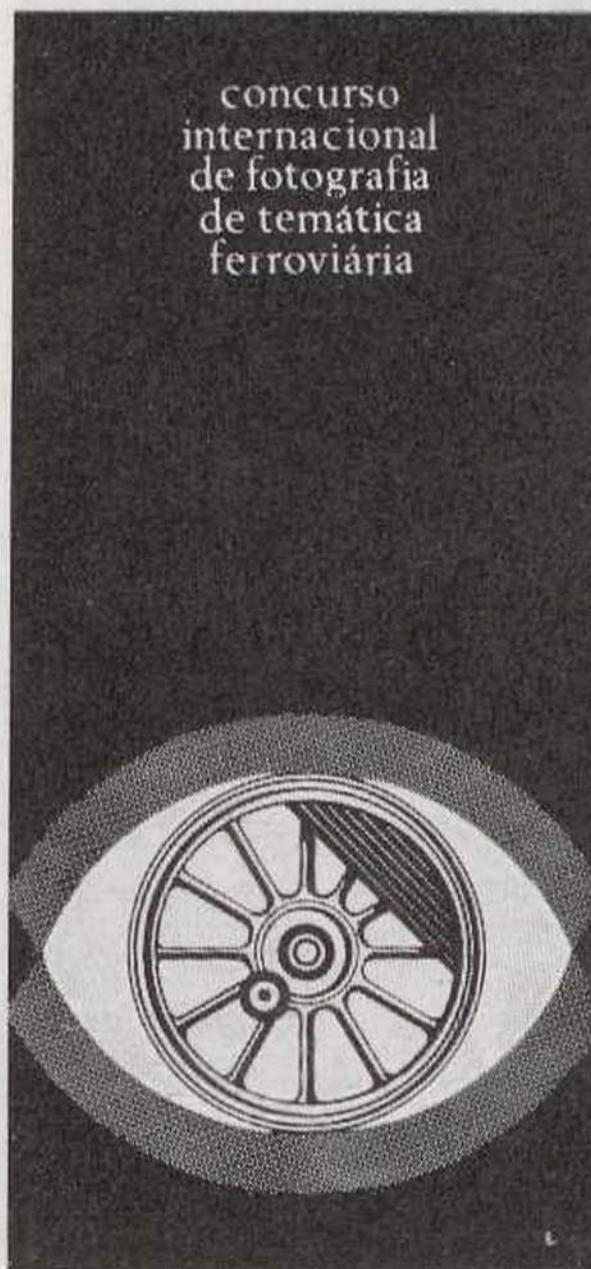
As fotografias a preto e branco, de formato 18×24 cm, apresentadas em papel brilhante, sem margens, deverão focar paisagem ferroviária, cenas de ambiente do caminho de ferro ou aspectos inéditos de instalações ou de material ferroviário. Não devem ser técnicas. Os trabalhos serão apreciados únicamente do ponto de vista estético e na óptica de um caminho de ferro moderno.

Envio dos trabalhos

As fotografias concorrentes deverão ser enviadas até 17 de Setembro do corrente ano ao Serviço de Relações Públicas da C. P., Calçada do Duque, 20 - Lisboa-2, com a indicação do nome e morada do autor.

Exposição dos trabalhos

As fotografias concorrentes, seleccionadas pelo júri nacional, serão apresentadas em exposição pública, antes de submetidas ao parecer do júri internacional — em data a anunciar oportunamente.



VANDA DE OLIVEIRA

rainha do turismo



Após a sua eleição, durante as cerimónias de comemoração do 4.º aniversário do jornal *Publituris*, Vanda de Oliveira, do Funchal, tem percorrido as parcelas do seu «reino» e desempenhado as missões que o seu «reinado» lhe tem imposto.

Ainda recentemente se deslocou ao Brasil, onde — referiu-nos — foi cumulada de gentilezas. Calma, com uma simpatia não construída para as ocasiões, Vanda de Oliveira desempenha conscientemente o papel de divulgadora da nossa Terra e do Turismo Nacional sem se agarrar à ideia passageira de ser «Rainha do Turismo».

«O que de mais importante sublinho nas visitas que tenho feito é a possibilidade de divulgar Portugal e o nosso Turismo», referiu a determinada altura Vanda de Oliveira.

E lá demandou o Algarve. O barco e o avião já a tinham acolhido. Desta vez foi o comboio, experiência que a C. P. gentilmente pôs à disposição da nossa Rainha de Turismo. E no momento da partida, a objectiva do nosso fotógrafo Gonçalves Pedro fixou o instantâneo para a posteridade. Para um álbum grande e cheio de recordações felizes que Vanda de Oliveira vai certamente folhear durante muitos anos.

A C. P., que sempre tem colaborado com o desenvolvimento do Turismo Nacional, deixa, a terminar esta breve notícia, o seu agradecimento à nossa Rainha do Turismo por tudo quanto tem feito, e fará ainda, pelo Turismo e por Portugal.

A receber Vanda de Oliveira esteve o adjunto do Serviço de Relações Públicas, Américo da Silva Ramalho.

Vanda de Oliveira, Rainha do Turismo,
na Estação do Barreiro



FESTA FERROVIÁRIA no teatro da trindade

No Teatro da Trindade, em Lisboa, efectuou-se, no dia 28 de Maio, a Festa Ferroviária de 1972, promovida pelo sector de Cultura e Desporto do Serviço Social Ferroviário, com a colaboração da F. N. A. T. para entrega de prémios a ferroviários e suas famílias.

A primeira parte do programa foi integralmente preenchida com um concerto pela banda do Clube Ferroviário de Portugal, sob a regência do maestro capitão Silvério de Campos, que interpretou trechos de notáveis compositores nacionais e estrangeiros, designadamente a conhecida *Suite Portuguesa n.º 1*, de Ruy Coelho.

Após o concerto — muito aplaudido por toda a assistência — procedeu-se à distribuição dos prémios instituídos pela C. P., respeitantes aos Jogos Florais Ferroviários, estações bem cuidadas, manutenção de dormitórios, aproveitamento escolar e 50 anos de bons serviços. Em números diversos do *Boletim* já demos nota dos nomes dos distinguidos. Os sonetos mais classificados foram recitados pela funcionária, D. Maria Aline Pereira.

Na parte final do sarau actuaram os cantores líricos João Rosa e Elisete Bayan, os pianistas Grazi Barbosa e Regina Cascaes e o violinista Vasco Barbosa, que se fizeram ouvir em trechos célebres de Puccini, Mozart, Alfredo Keil, etc. Os comentários musicais estiveram a cargo de D. Maria Helena de Freitas.

Entre as individualidades presentes contavam-se o presidente do Conselho de Administração da



Uma concorrente recebe o seu prémio das mãos do administrador eng. Alfredo Garcia

C. P., dr. Neto de Carvalho, os administradores brig. Almeida Fernandes, cor. Ferreira Valença e eng. Alfredo Garcia, o eng. Almeida e Castro, director de Produção e Equipamento, dr. José Mariz Graça, presidente da Caixa de Previdência e Abono de Família dos Ferroviários, dr. Serra Formigal, director do Teatro da Trindade, eng. André Navarro e Manuel Mota, chefes do Serviço Social Ferroviário, etc.

A banda do Clube Ferroviário de Portugal durante o concerto, no Teatro da Trindade



novos métodos de gestão

O SERVIÇO DE MERCADORIAS NA S. N. C. F.

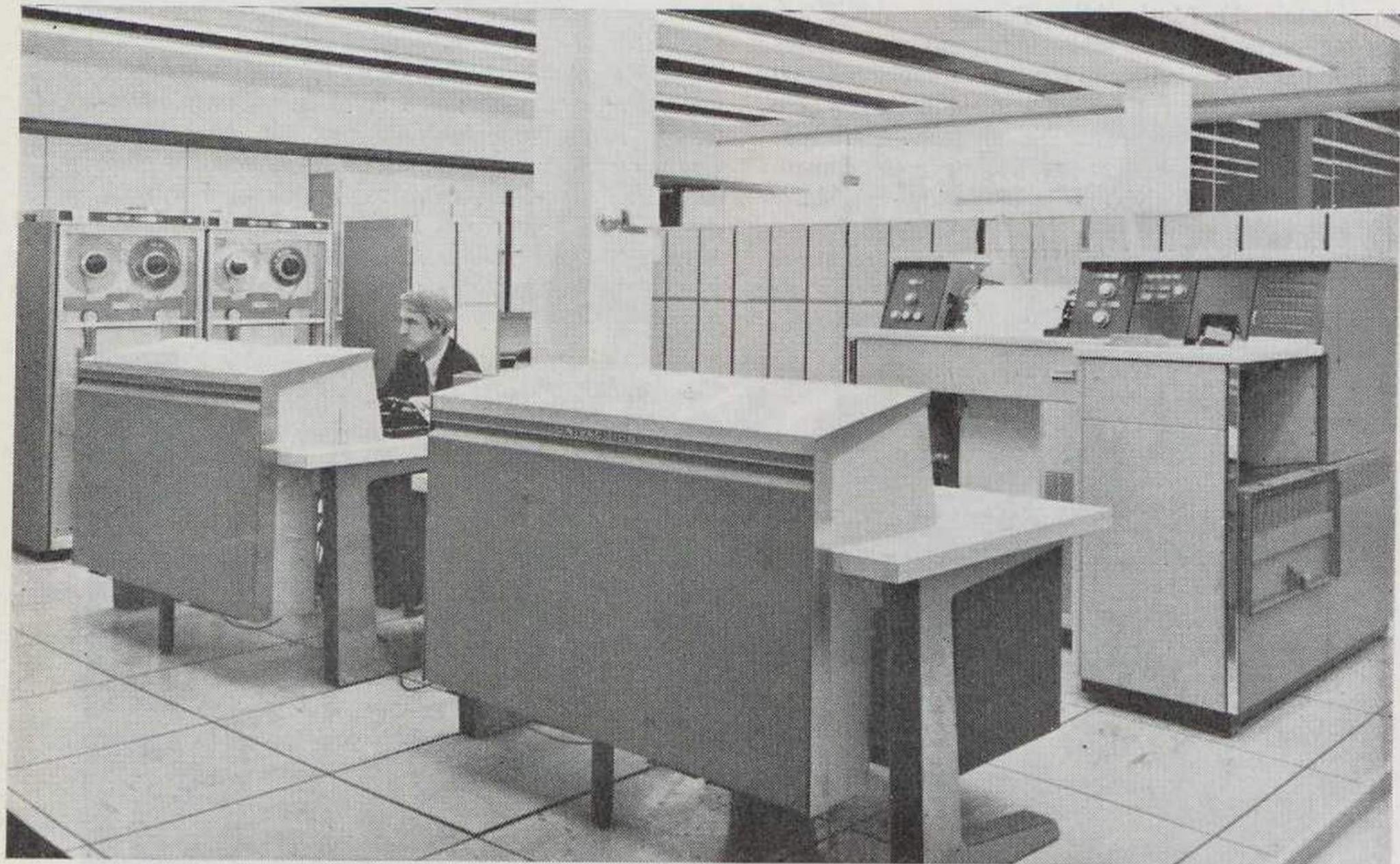
Se bem que abranja um sector menos amplo de público do que o serviço de passageiros, o serviço de mercadorias proporciona à S. N. C. F. 2/3 das suas receitas. Esta deve, portanto, consagrarse-lhe grande parte dos seus investimentos para lhe melhorar a qualidade e a produtividade. De há alguns anos para cá, o esforço com vista ao equipamento da S. N. C. F. incidiu especialmente na modernização do parque de vagões e na progressiva utilização do sistema de gestão centralizada do tráfego de

mercadorias. A S. N. C. F. faz simultaneamente os investimentos nas infra-estruturas de mercadorias que se possam revelar necessários, quer para certas espécies de tráfego quer em certos sectores geográficos tais como os portos.

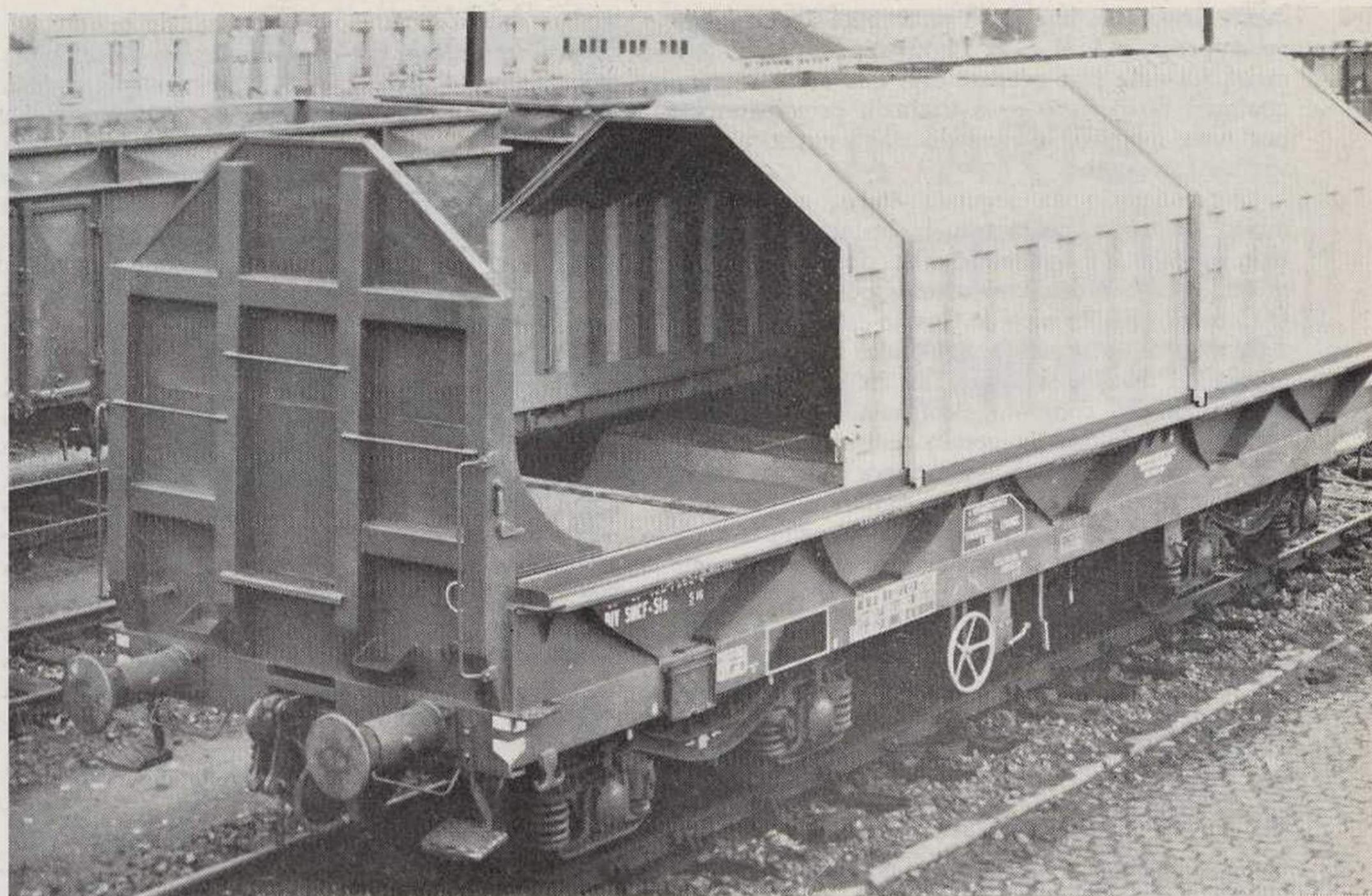
I — A MODERNIZAÇÃO DO PARQUE DE VAGÕES

A modernização do parque realiza-se principalmente pela aquisição de vagões novos e também pela renovação de material antigo para o adaptar às actuais exigências do tráfego.

A renovação do parque faz-se, na maior parte das vezes, pela substituição por vagões novos de



Central de gestão centralizada do tráfego de mercadorias



Vagão com capota telescópica

bogies dos antigos vagões de eixos, porque os vagões de *bogies* oferecem possibilidades de carregamento superiores às dos vagões de eixos. Por ocasião dessas aquisições, a S.N.C.F. esforça-se por melhorar não só a capacidade mas também a qualidade do seu parque, especializando-o; é por isso que uma parte dos vagões recentemente admitidos ao serviço são vagões especiais, concebidos para determinada natureza de tráfego.

No decurso dos 10 primeiros meses de 1971, a S.N.C.F. pôs em serviço 3750 vagões, dos quais 2500 são rasos.

A S.N.C.F. encomendou, em 1971, 4700 vagões rasos e uns sessenta vagões diversos. Deve encomendar, em breve, mais 1800 vagões rasos e 1300 de taipais. As encomendas previstas para 1972 elevam-se a 5225 vagões. Este contínuo rejuvenescimento do parque diminui as despesas de conservação, sempre onerosas, do material antigo e permite oferecer aos clientes vagões com características mais bem adaptadas às actuais necessidades da indústria.

II — A GESTÃO CENTRALIZADA DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS

A gestão das actividades «Mercadorias» da S.N.C.F. é de grande complexidade: mobiliza um

parque de 310 000 vagões de diversos tipos, 50 000 dos quais são carregados diariamente numa rede que abrange cerca de 17 000 pontos de carregamento (cerca de 6000 estações e de 11 000 ramais particulares). Essa gestão comporta, ao mesmo tempo, aspectos técnicos (fornecimento, encaminhamento e conservação de vagões) e aspectos comerciais e contabilísticos (cálculo dos preços de transporte, avisos de chegada à clientela, contabilização das receitas, estabelecimento de estatísticas de todas as espécies). Há ainda poucos anos, cada um destes problemas era tratado isoladamente e dava lugar a informações separadas, transmitidas por meios de comunicação pouco rápidos.

A directriz da gestão centralizada do tráfego de mercadorias consiste em cuidar dos dados de base no próprio local, imediatamente e na totalidade, e em transmiti-los através de circuitos de informação rápidos a um conjunto electrónico de gestão central, que calcula e factura, na volta, as taxas de transporte, contabiliza as receitas, estabelece todas as estatísticas desejadas e dá as directivas e informações úteis aos diferentes serviços técnicos (ordens relativas ao encaminhamento dos vagões e à sua manutenção, avisos de chegada dos vagões às estações destinatárias, etc.).

Para a utilização deste modo de gestão inteira-

mente novo, que implicava uma mutação profunda na empresa, a S. N. C. F. fixou três etapas. A primeira foi uma fase preparatória que não reclamou qualquer novo meio e se traduziu principalmente por uma melhoria no estado das estatísticas dos vagões carregados.

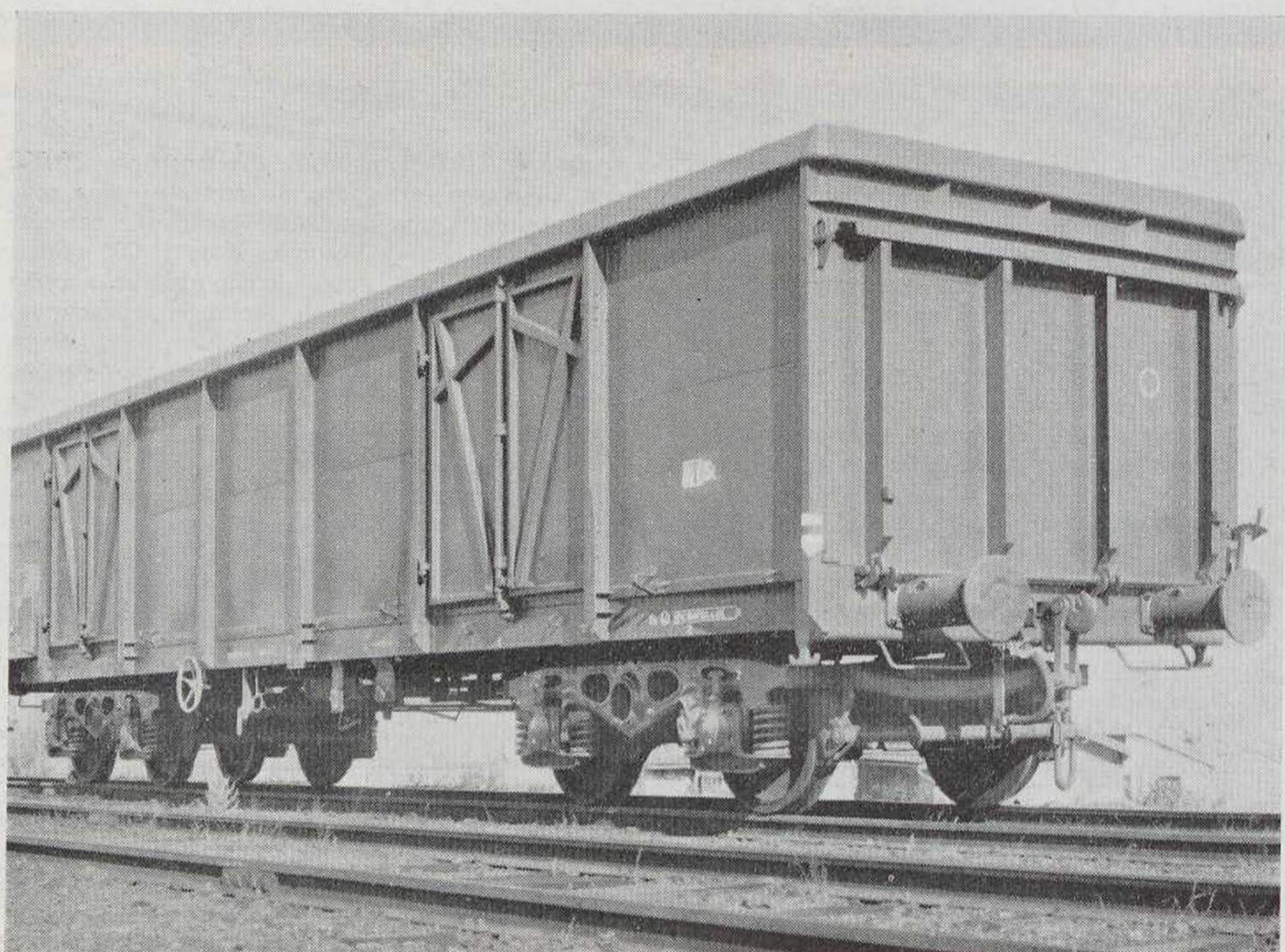
A realização da segunda etapa, actualmente muito avançada, necessitou da instalação de uma rede especial de transmissão de dados, que compreende 480 terminais, repartidos por 200 estações. O Conjunto Electrónico de Gestão está assim ligado a Centros de Informação, equipados com aparelhos terminais, que coleccionam as informações e as transmitem ao conjunto electrónico. A este, que constitui o cérebro da gestão centralizada do tráfego de mercadorias (e assume, por outro lado, ao mesmo tempo, outras tarefas), confiaram-se-lhe progressivamente funções de gestão comercial e técnica.

Entre as funções comerciais que ele actualmente assume, pode citar-se a manutenção da contabilidade das estações, das contas-correntes da clientela, o anúncio de chegada dos vagões carregados às estações destinatárias; entre as suas funções técnicas: a gestão das trocas de vagões com as redes estrangeiras, o fornecimento de vagões especiais, a fisca-

lização da execução dos programas de revisão periódica, o registo do comportamento dos vagões entre duas revisões. Um ficheiro electrónico dos vagões permite entretanto seguir cada um deles individual e quotidianamente.

A terceira e última fase de instalação da gestão centralizada será realizada no decurso dos anos de 1972 e 1973. Ela necessitará da implantação de 600 novos terminais. Essa terceira etapa, a mais espectacular, deve levar, dentro de cerca de dois anos, à gestão não já quotidiana mas contínua dos vagões pelo conjunto electrónico: este controlará o encaminhamento dos vagões, a sua estadia nas estações a que se destinam, as condições da sua reutilização após a descarga, comandará o seu envio para revisão, sendo toda esta gestão realizada a distância mas em tempo real, quer dizer, na própria altura em que os problemas se apresentam. Por motivo da particular complexidade desta terceira fase, a S. N. C. F. julgou necessário experimentar previamente em escala reduzida os métodos de gestão escolhidos para se generalizarem no conjunto da sua rede. Decorre actualmente uma experiência localizada na região bordaleza e que dá plena satisfação.

Outro vagão de transporte especializado





A ARTE AO SERVIÇO DA EMPRESA

Na sede do Serviço Social Ferroviário foi inaugurada, no dia 2 de Junho, uma exposição de trabalhos de autoria de ferroviários ou de seus filhos. O interessante certame — que esteve patente ao público até ao dia 19 do referido mês — era constituído por 67 trabalhos, entre pintura, desenho, ferro forjado, mármore, etc. Tratou-se, como é óbvio, de um conjunto de obras de amadores — que utilizam as suas horas de ócio para realizar algo que inteiramente satisfaça os seus anseios artísticos.

Nos trabalhos expostos destacava-se um núcleo formado por cerca de três dezenas de desenhos infantis, realizados por crianças cujas idades oscilam entre os 5 e os 14 anos.

A exposição foi inaugurada pelo administrador, cor. Ferreira Valença, presidente da Comissão dos Serviços Sociais, estando presentes outros funcionários dos quadros superiores da Companhia.

JOÃO MOITAS DINIS

Faleceu recentemente em Genebra, onde se deslocara em missão oficial junto da Organização Internacional do Trabalho, o sr. João Moitas Dinis, que presidia à União dos Sindicatos dos Ferroviários.

O antigo dirigente corporativo encontrava-se naquela cidade suíça integrado na delegação portuguesa à O. I. T., a qual representava os trabalhadores portugueses na nona sessão da Comissão dos Transportes Internos.

O extinto contava 47 anos de idade e era natural de Pedrógão, concelho de Torres Novas.

Admitido na Companhia em 22 de Março de 1943 como servente das oficinas do Entroncamento, João Moitas Dinis revelou-se um funcionário muito aplicado e, decorrido um ano de serviço, foi nomeado serralheiro. Depois de transitar pelas categorias de operário de 3.^a, 2.^a e 1.^a classes, foi promovido a chefe de brigada em Abril de 1958 e em Janeiro de 1963 ascendeu, por mérito, ao posto de contramestre de 2.^a classe. Na altura do seu falecimento era



contramestre principal do 2.^º Grupo do Material e Oficinas, em Campolide.

João Moitas Dinis desenvolveu larga acção como dirigente corporativo, quer à frente dos destinos do Sindicato dos Ferroviários do Centro (Oficinas), como ainda mais tarde na presidência da União dos Sindicatos dos Ferroviários. Em Novembro de 1969 fora eleito para a direcção da Corporação dos Transportes e Turismo e para a Câmara Corporativa como representante daquela Corporação.

O funeral efectuou-se oportunamente em Lisboa, constituindo uma sentida homenagem do muito apreço de que desfrutava entre a classe ferroviária.

DOS JORNNAIS

uma clara política ferroviária

Ao mesmo tempo que prossegue, a uma larga escala nacional, a renovação do sistema ferroviário português, nas linhas, no material circulante e nos serviços, não se ignora a importância premente dos problemas financeiros que envolvem a exploração desse fundamental serviço público. Sabe-se que tais problemas existem em muitos outros países — mas em todos se procura e se pretende resolvê-los. E também entre nós, com clarividência que honra essa primacial organização. Ainda há pouco, numa cerimónia em Campanhã, um dos seus dirigentes acen-tuava que a gestão e a reconversão dos nossos caminhos de ferro baseiam-se no conceito dele ser apenas um instrumento dentro do sistema geral de transportes, cuja finalidade é dar apoio e estímulo à vida e ao desenvolvimento do País e das várias regiões que o constituem. Mas não esquecer que o sistema de transportes é hoje muito diferente do que era há um século e mesmo há vinte ou trinta anos e que o estilo de vida e de economia do nosso País são também muito diversos do tempo do pioneirismo do caminho de ferro. E muito mais se acen-tuará, por certo, essa diferença com a aceleração do nosso desenvolvimento.

De facto, a actividade ferroviária terá de processar-se cada vez mais num espírito exclusivo de

autêntico serviço público; não tem pois qualquer interesse em explorar linhas ou troços onde outras modalidades de transporte sejam mais adequadas, com benefício para a colectividade. Sente-se, por isso, a indispensabilidade de corrigir a ideia muito generalizada de que o caminho de ferro continua a dever transportar tudo para toda a parte que lhe seja solicitado; de que goza, como nos velhos tempos, do privilégio de transportador monopolista e, desse modo, terá margem para prestar serviços francamente fora da sua vocação técnico-económica e para suportar responsabilidades e encargos que, afinal e de forma bem evidente, deveriam ser compartilhados (será por exemplo o caso das passagens de nível e dos transportes prestados em condições francamente desfavoráveis que a C. P. é obrigada a praticar).

A economia da moderna exploração ferroviária mostra à evidência que as prestações de serviços de tal meio de transporte se devem concentrar:

- no tráfego pendular de características suburbanas;
- no tráfego de passageiros entre centros urbanos com adequada geração de intensidades de tráfego mínimas e até distâncias de 400 a 500 km, ou quando ocupem uma única noite de viagem;
- no tráfego de mercadorias que representem transportes maciços a médias e longas distâncias.

Terão de ser esses, lúcidamente, os rumos futuros do caminho de ferro em Portugal.

(Do *Jornal do Comércio*)

Nomeações e promoções

A contar de Novembro do ano findo

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 3.^a CLASSE — o Agente Técnico de Engenharia Praticante, Fernando Henriques dos Santos.

A contar de Janeiro do corrente ano

A ENGENHEIRO DE 3.^a CLASSE — os Engenheiros Praticantes, Silvério Augusto de Alpoim de Sousa Mendes e Manuel da Silva Pires.

A PROMOTOR DE FORMAÇÃO DE 2.^a CLASSE — o Promotor de Formação de 3.^a classe, Luís Marques da Silva.

A contar de Fevereiro do corrente ano

A ENGENHEIRO DE 3.^a CLASSE — os Engenheiros Praticantes, Helena Monteiro Marques dos Santos Mendes e Manuel Carlos Duarte Couto.

A CONTABILISTA DE 1.^a CLASSE — as Contabilistas de 2.^a classe, Ana Maria Valente Fonseca e Maria Lídia Alves Ferreira Miranda Rebelo.

A CONTABILISTA DE 2.^a CLASSE — as Contabilistas de 3.^a classe, Natividade Joana das Neves e Maria José Quintino Goulart Genelioux.

A DESENHADOR DE 3.^a CLASSE — o Praticante de Desenhador, Sérgio de Oliveira Barraca.

A ESCRITURÁRIO DE 3.^a CLASSE — os Praticantes de Escritório, Lisete Lopes Castanho Valentim da Silva, Herculano Rui Ramos Mareco e Maria da Conceição Duarte dos Santos.

A CONDUTOR DE 2.^a CLASSE — o Guarda-Freios de 1.^a classe, Ângelo Fernando Graça.

A GUARDA-FREIOS DE 1.^a CLASSE — o Guarda-Freios de 2.^a classe, Joaquim Gonçalves.

A REVISOR DE BILHETES DE 3.^a CLASSE — o Guarda-Freios de 1.^a classe, António Maria Candeias; os Guarda-Freios de 2.^a classe, António Carvalho de Sousa, Joaquim Ruivo Correia, José Francisco Pires Gonçalves, António Apolónia Cavaco, Manuel da Cruz Ferreira, Jaime da Graça dos Santos, Manuel António Gonçalves e Herculano da Conceição Silvestre; o Agulheiro de 3.^a classe, Fernando Vences Gonçalves José; os Serventes de 1.^a classe, Custódio Marques Cardoso, Ademar Manuel Pinto, Manuel Machado Atilano, António Curto Ferreira, Raul Alvino Rodrigues, Manuel Domingues Gonçalves, Francisco Chasqueira Nabais, José Maria Pereira Pinto, Luís Maria de Campos Ribeiro Oliveira, Carlos Fernandes Machado, João Cesário da Rocha, António Ribeiro, João Duarte Pereira e Jorge Manuel Ferreira Oliveira Dias; e os Serventes de 2.^a classe, António Pereira Baldaia, José Rebelo, José Maria Martins e Joaquim Gil Valente.

A CHEFE DE LANÇO DE 2.^a CLASSE — o Chefe de Distrito, Manuel da Silva.

A OPERÁRIO DE 3.^a CLASSE — o Servente de 2.^a classe, João Alves Belete.

A contar de Março do corrente ano

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE V — o Técnico Superior de 2.^a classe, Dr.^a Luciete Sancho de Sousa Chita Rodrigues dos Santos Figueiredo e Sousa.

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VI — os Técnicos Superiores de 3.^a classe, Eng.^{os} Horácio Roberto da Graça Carvalho, Duarte Xavier de Campos, José Manuel da Silva Rodrigues Azenha e João Luís Martins da Costa.

nico Superior Praticante, Dr. Manuel Joaquim Lopes Marques.

A ENGENHEIRO DE 3.^a CLASSE — o Engenheiro Praticante, João Manuel Jorge de Sousa Jardim.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE IV — o Agente Técnico de Engenharia de 2.^a classe, Rui Manuel Rocha da Costa Cabral.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA

CLASSE V — os Agentes Técnicos de Engenharia de 3.^a classe, Valeriano Ribeiro dos Santos e Fernando Vieira Pinheiro.

A AGENTE TÉCNICA DE ENGENHARIA DE 3.^a CLASSE — a Agente Técnica de Engenharia Praticante, Zélia da Conceição.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE VI — o Agente Técnico de Engenharia Estagiário, Luís Carlos Gonçalves de Figueiredo.

A CHEFE DE ESTAÇÃO DE 1.^a CLASSE — o Chefe de estação de 2.^a classe, José Maria Antunes.

A CHEFE DE ESTAÇÃO DE 2.^a CLASSE — os Chefes de estação de 3.^a classe, Libânio Ferreira e João Cardoso.

A CHEFE DE ESTAÇÃO DE 3.^a CLASSE — os Factores de 3.^a classe, Alberto Jorge Baptista e Martinho Dias Roldão.

A ADIDO TÉCNICO DE 3.^a CLASSE — o Adido Técnico Ajudante, António das Dores Sousa.

A ESCRITURÁRIO DE 3.^a CLASSE — os Praticantes de Escritório, Maria do Carmo Henrique Coelho Veiga e Rosa Maria Filipe da Conceição.

A CONTRAMESTRE PRINCIPAL — o Contramestre de 1.^a classe, António Mendes Pereira.

A CONTRAMESTRE DE 1.^a CLASSE — o Contramestre de 2.^a classe, Henrique Torres Pina.

A CHEFE DE BRIGADA PRINCIPAL — os Che-

fes de Brigada de 1.^a classe, Manuel Alfaro Marques e Ramiro Raposo Petiscalho.

A OPERÁRIO QUALIFICADO DE 3.^a CLASSE — os Operários de 1.^a classe, Eduardo Vitorino R. Conceição, Albertino Gameiro Severino, António Domingos Santiago, Guilherme Brito Messias, António Maria Coelho, José Serra, Avelino dos Santos Brochado e José Ferreira da Silva Campos; e os Operários de 2.^a classe, José Luís Fernandes, Casimiro da Silva Vilela Carvalho, António Aguiar de Almeida, Miguel Vieira, José Fernandes da Silva e Manuel Casimiro de Oliveira e Silva.

A ELECTRICISTA QUALIFICADO DE 3.^a CLASSE — os Electricistas de 1.^a classe, Ramiro Delgado dos Santos e José Tondela Monteiro Grilo.

A ELECTRICISTA DE 2.^a CLASSE — os Electricistas de 3.^a classe, Carlos Alberto N. Marques, João Alves Marques, Acácio Manuel Sousa Cotovio, Jaime Fonseca Sousa, Joaquim João Nunes, José Gamas Luís, Manuel Rodrigues Campizes, José Figueira Travassos, José J. Ferreira M. Dentinho, Jacinto Ramos Rodrigues Noro, José da Silva Irra, Mário de Jesus, João Miranda Casanova, Manuel Marques Garrido, José Marques Guilherme, José Ventura Esperto, António de Carvalho, António João Agostinho, Américo Dias Barbosa, José Ramos Costa, Francisco da Rosa Pires, António da Encarnação Coimbra, José Joaquim R. Josefa, Ilídio Manuel J. Fernandes, Francisco José M. Gonçalves, João Ribeiro Marchão, José Manuel das N. Estanislau, José Maria Reizinho e Manuel Marques Chouriço.

A ELECTRICISTA DE 3.^a CLASSE — os Serventes de 2.^a classe, José Nunes Duarte e Lino Ferreira de Góis.

A contar de Abril do corrente ano

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE V — os Técnicos Superiores de 2.^a classe, Dr. Júlio Silvestre Guerra Pinto e Dr.^a Otília Maria O. M. Queirós de Sousa.

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VI — o Técnico Superior de 3.^a classe, Dr. José Joaquim Maia Figueira da Costa.

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VII — as Economistas Praticantes, Dr.^{as} Maria João Semedo Carmelo Rosa e Maria Matilde da Silva Rodrigues; o Engenheiro Praticante, Arménio Jerónimo Martins Matias e o Técnico Superior Praticante, António Moreno Brás Gomes.

A ECONOMISTA DE 3.^a CLASSE — o Economista Praticante, Dr. Fernando José Ramos e Costa Abecassis.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE IV — o Agente Técnico de Engenharia de 2.^a classe, Zacarias Laranjeira Marques.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE VI — o Agente Técnico de Engenharia Praticante, José Vítor Natal da Luz.

A INSPECTOR DE MOVIMENTO PRINCIPAL — os Inspectores de Movimento de 1.^a classe, Jerónimo Teixeira, José Francisco Rama, Júlio dos Reis, João da Silva Rebelo Guimarães, Venceslau das Dores e Luís Ribeiro Pedrosa Vital.

A INSPECTOR DE TRACÇÃO DE 1.^a CLASSE — o Inspector de tracção de 2.^a classe, Vasalim Carmona.

A INSPECTOR DE ELECTROTECNIA DE 2.^a CLASSE — o Contramestre de 2.^a classe, Hermínio de Oliveira Carvalho.

A CHEFE DE ESTAÇÃO PRINCIPAL — o Chefe de estação de 1.^a classe, Manuel Figueiredo.

A DESENHADOR DE 2.^a CLASSE — o Desenhador de 3.^a classe, António José Pinto da Costa.

A ESCRITURARIO DE 3.^a CLASSE — os Praticantes de Escritório, Ana Maria Fernandes, Esperança Maria Rebocho Cândido, Aurélia Fernandes Romano Amado, Maria de La Salette da Cunha Torres, Maria Angelina Lourenço Ferreira, Mariana Isabel Pinto, Maria Teresa Gaspar da Silva, Maria de Fátima Dores Santos, Maria José Ricardo Inácio, Judite Serra Jesus Caetano Domingos, Olga Maria Pires Leal de Oliveira, Maria Cidália dos Santos e Maria da Graça Dias Gomes.

A MAQUINISTA PRINCIPAL — os Maquinistas de 1.^a classe, Manuel Augusto da Silva, Artur Moreira, Francisco da Trindade Tavares, Manuel Ferreira de Sousa Carneiro, António da Costa e Silva, Manuel de Sousa Rocha, Valentim de Freitas, António Diniz Moreira, Venceslau Lopes Soares, Mário de Azevedo, José Silvestre, António Ferreira da Silva, Herculano Gonçalves, Manuel Dantas Rodrigues, Ludgero de Azevedo Cabral, Alexandre Carvalho Vasques, Pedro José de Vasconcelos, António Neves Tomaz de Magalhães, Arménio Pereira de Freitas, José Augusto Ribeiro, Modesto Manuel Silvestre, Manuel João da Silva, Jacinto Maria Palma e Manuel Joaquim.

A MAQUINISTA DE 1.^a CLASSE — os Maquinistas de 2.^a classe, Celestino da Costa, Francisco Nunes Dias, Manuel Estêvão Marcelino Geraldo, Manuel Brito Loição, Joaquim José Marques, José Augusto Martins, José Sequeira Martins, Raimundo da Silva Mendonça, Florival Pereira, Rolândio Eugénio Ramos, Joaquim Tadeu de Almeida, Jacinto António Balão, Francisco António Lino Carapeto, Manuel António Dias Charneira, Armindo Augusto Vieira da Silva, António Joaquim Moreira Jorge, José Primo de Oliveira, Manuel Rodrigues Martins Júnior, Mário da Silva Ribeiro, António Pereira de Azevedo, Augusto Teixeira, Manuel Teixeira

Monteiro, Sebastião Miranda Chaves, David Augusto, Manuel Teixeira, António Alves Serdoura, António Vieira, Joaquim Maria dos Santos, Júlio da Graça Almeida, Duarte Gonçalves, Mário de Oliveira e Silva, José Miranda de Carvalho, António Augusto Correia, Bernardino Pinto Moreira Barbosa, Augusto de Sousa, José Araújo de Matos, Manuel Gomes, Octaviano Augusto da Costa, José Bernardino Guerreiro, Diniz Ferreira Ribeiro, António José de Araújo, Luís Lopes Ribeiro, José Pinto Ribeiro Barbosa, Manuel Pereira da Silva, Joaquim António de Oliveira, Amílcar Sebastião Aranda, Armindo da Costa e Sá, Agapito dos Santos Simão, Arlindo Barbosa Ramos Lopes, Manuel Monteiro, João Lopes dos Santos, Albano Augusto da Mota, António Martins, Manuel Augusto Dias, Bernardo Vieira de Sousa, Abílio da Cunha Bragança, Adriano António Monteiro, Manuel Rodrigues, Franklin Alves Pedrosa, Joaquim de Castro, Arménio da Silva Monteiro, José Ribeiro (1.º), Albino Luciano, Joaquim Monteiro, António Teixeira da Mota, Artur de Assunção, Luís dos Santos Carvalho, Elísio Moreira da Silva, Joaquim da Silva Catorze, Albino de Azevedo Silva, Joaquim Soares Madureira, Artur Caetano, Joaquim da Silva, Antero Oliveira de Almeida, José Borges, Jacinto Martins Maciel, Agostinho Pinto Moreira da Silva, Ramiro Teixeira Coelho, Augusto Alberto Leite de Carvalho, Abílio de Sousa Neto, Joaquim Martins de Sousa, António Maria Ferreira Lopes, Armando Vicente da Costa Pinto, João Pinto da Costa, Álvaro Martins Rodrigues e Fernando Ribeiro.

A MAQUINISTA DE 2.ª CLASSE — os Maquinistas de 3.ª classe, Manuel Correia Araújo, Manuel Joaquim Pereira Monteiro, António Monteiro Alves, Domingos Moreira de Sousa, Alípio Pinto, Guilherme Ferreira, Joaquim Alves dos Reis, Carlos Alberto de Sá Felgueiras Lima, Rosendo Martins Gomes, Francisco Gomes de Sá, Afonso Vieira de Abreu, Adélio Artur Assis, Afonso Pereira Teixeira, Adolfo Adriano Pinheiro, Augusto Pereira de Pinho, Manuel Pereira Monteiro, Joaquim Pinto, Manuel da Rocha, José Correia, Francisco Pereira Soares, Agostinho Gomes Lopes, José Moreira, António José Simão, Agostinho da Cunha Archer, José António de Magalhães, José Ribeiro (2.º), José Alcino Afonso, Deolindo Fernandes da Costa, Simplício Monteiro, Manuel Correia, Manuel de Sousa, José Pinto, José Carvalho Ribeiro, Laurindo Teixeira Júlio, Alfredo Ferreira de Miranda, José Fontes Monteiro, Luís da Silva Rocha, Messias da Cunha Leonardo, António Domingues Romão, Agostinho Ribeiro, Dídio Alexandre Madureira Barbosa, João Afonso, Horácio Bento Soares, Manuel Monteiro de Andrade, Constantino Gonçalves Sol, José Augusto Magalhães, Fernando Monteiro Peixoto, Artur Cardoso Duarte, António Dias Lopes, António Ferreira Maciel Barbosa, José Peixoto da Costa Alverenga, Joaquim Taveira Vilela, João de Queirós, Fernando Augusto Ferraz, Manuel Vieira da Silva, Joaquim Gomes Ferreira, Francisco Ferreira de Oliveira, António Augusto Caldeira, Eduardo de Bessa Leite, Manuel Gonçalves Ascenção, Celestino Antão, Amílcar Jacinto Alívio, José Gonçalves Casa Nova, Joaquim José Barbado, António Eduardo Excelente Carvalho, António Inácio Elias, Manuel Mendonça da Ponte, António Bartolomeu Romão, António Lopes Rodrigues, João Manuel Soares, Guilherme Henrique Cardoso Coelho, José Amílcar das Dores Vicente, Laurindo do Carmo Rodrigues, Florentino dos Anjos Serra Cabo e Francisco Manuel Pisco.

A FOGUEIRO DE 1.ª CLASSE — os Fogueiros de 2.ª classe, António Fernandes de Figueiredo, Manuel Henriques, Amândio Augusto Alves Manilha, Jaime Pereira, Joaquim da Costa Araújo, Luís José de Abreu, Miguel Teixeira Baptista, Manuel Fernandes do Couto, Felisberto Ribeiro, Adriano Rodrigues, António de Oliveira Petisco, Domingos Faria Barbosa, Joaquim Manuel Ferreira, José Rodrigues Moreira, Manuel Alves Antunes, Arlindo Almeida da Costa, Francisco Augusto Ro-

drigues, Ramiro António Pinto Pereira, Albino Pinheiro da Costa, José Ribeiro, Albertino Fernando Monteiro Cardoso, Fernando Martins dos Santos, Arlindo Modesto Bento Queirós, Fernando da Cunha Alves, José António da Silva Torres, Jaime Augusto Pereira, Manuel de Almeida, Manuel Cabelo Antunes, João Pegas e Gumerindo Ferraz Pegas.

A FOGUEIRO DE 2.ª CLASSE — o Operário de 3.ª classe, José Rodrigues; o Assentador de 2.ª classe, João Azevedo Pinheiro; e os Serventes de 2.ª classe, Adelino Pinto de Carvalho, Alexandre da Silva Santos, Daniel Pinto Gomes, António Vieira, Eurico dos Santos Trabulo, António Fernando Soares de Almeida, Alberto Augusto Clérigo, Antero José Pereira, Fernando dos Olmos Fernandes e Nelson Edgar da Silva Ferreira.

A VIGILANTE DE TRACÇÃO DE 2.ª CLASSE — os Maquinistas de 1.ª classe, Alberto Duarte e José Eduardo da Costa.

A VIGILANTE DE TRACÇÃO DE 3.ª CLASSE — o Maquinista de 2.ª classe, Augusto Lopes; e os Maquinistas de 3.ª classe, José Ferreira (1.º) e Joaquim Mendes.

A REVISOR DE BILHETES PRINCIPAL — os Revisores de bilhetes de 1.ª classe, Armando Marques dos Santos, José Alves da Rocha, António Pereira Giacriante, Mário Manuel Fernandes Marinho, Adriano Barbosa da Silva, Zeferino Barros de Magalhães, Alberto Pinto Ribeiro, José Guedes de Moura, Belmiro de Moura Guedes, António de Sousa Pacheco Moreira e César Martins Teixeira.

A REVISOR DE BILHETES DE 1.ª CLASSE — os Revisores de bilhetes de 2.ª classe, Alfredo Augusto Figueiredo Marques dos Santos, António Pereira, Plácido da Mota, Joaquim Pinto Ribeiro, António de Araújo, António Ferreira Rocha Júnior, Adelino da Fonseca, José Monteiro, Afonso Augusto Chamusca e Augusto Moreira Ferreira.

A CONDUTOR PRINCIPAL — os Condutores de 1.ª classe, Jaime Monteiro, António Monteiro, Aníbal Ferreira, José Loureiro, Artur Alvim Leite de Carvalho, Joaquim Teixeira de Mesquita, Raul Pereira da Silva e Adriano Araújo Gomes.

A CONDUTOR DE 1.ª CLASSE — os Condutores de 2.ª classe, Luís Rodrigues da Silva, José Augusto de Almeida Dias, Manuel Marques Oliveira, Manuel Mendes Júnior, António Pereira Silva, Antero Moreira Barata, Alberto Pereira Cardoso e Adolfo Gonçalves Moreira.

A MARINHEIRO PRINCIPAL — os Marinheiros de 1.ª e 2.ª classes, João Soares, João Almeida Durão, Edmundo Alves da Silva, Domingos Guerreiro Machado, Orlando Dionísio Leal, João Fernando Lopes Anastácio, Joaquim Fernando Casaca, José João Fernandes, Joaquim Batista, Cipriano Oliveira Rilhálhá, José Francisco Rosa, Joaquim da Conceição Pina, Jerónimo Mateus, Casimiro Luiz Matos, Manuel António de Oliveira, Vicente Mateus Galvão e Francisco Manuel Oliveira.

A MARINHEIRO DE 1.ª CLASSE — os Marinheiros de 2.ª classe, Manuel João Assunção Barroqueiro, Joaquim Filipe Fernando Soares, José Fernando Coelho Jerónimo, José Viegas Iria, Joaquim Inácio José Faustino, Hermínio José Fernandes, António Luis de Matos, Fernando da Purificação dos Reis, Florival Duarte Alves, João Miranda Mateus, Ludgero Abreu, António Barros da Cunha, Ricardo Nunes da Silva, Lino da Glória Silva Vilhena, António José Rodrigues, José Manuel da Silva, Manuel da Silva Tavares Lopes, Francelino Daniel Pereira, António Manuel Rodrigues, Joaquim Albino Mateus Casimiro, João Pedro Pessoa Paiva, Joaquim Gonçalves Bernardo, Custódio Manuel da Silva, Manuel Luciano da Cruz Rufino, César Marques Simões, Joaquim Claudino Baião, Marcial Venâncio Carrasquinho, António Manuel Cabrita, Joaquim Elias Marçalo, João Ildefonso da Silva e José Louro Pereira Carrilho.

Admissões

No mês de Setembro do ano findo

AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA ESTAGIÁRIO — António Gameiro Lopes.

No mês de Outubro do ano findo

ENGENHEIROS ESTAGIÁRIOS — António Mendes Guardado e Carlos Manuel da Silva dos Reis.

No mês de Dezembro do ano findo

ENGENHEIRO ESTAGIÁRIO — Miguel Ângelo Martins Carneiro Leão.

No mês de Janeiro do corrente ano

AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA ESTAGIÁRIO — José dos Santos Marques Lopes.

GUARDA DE P. N. DE 3.ª CLASSE — Maria Gustavo Pereira Mimoso.

No mês de Março do corrente ano

CHEFE DE DIVISÃO (contratado) — Eng. Júlio César Afonso Soromenho Romão.

ESTAGIÁRIO DE ENGENHARIA (contratado) — José António de Pina de Bastos e Silva.

No mês de Abril findo

ENGENHEIRO PRINCIPAL (contratado) — Joaquim Albino Antunes da Cunha.

Iena Cipriano de Ramos Rosa da Silva Gandara e Maria Fernanda de Jesus Gonçalves Valente.

AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 2.ª CLASSE — António Botelho Moreira Braga.

ECÓNOMA — Maria de Lourdes Ruiva Adónis de Sousa.

CONTABILISTAS PRATICANTES — Maria He-

AJUDANTE DE MOTORISTA DE 1.ª CLASSE — Jorge dos Santos André.



50 ANOS DE SERVIÇO

Joaquim Guardado

Temos a grata satisfação de apresentar mais um ferroviário que conta 50 anos de serviço.

Trata-se do operário de 1.ª classe Joaquim Guardado, do 2.º Grupo do Material e Oficinas (Oficinas da Figueira da Foz), o qual foi admitido em 5 de Junho de 1922.

Este ferroviário ingressa, portanto, na honrosa e rara falange dos funcionários com meio século ao serviço da ferrovia nacional — o que revela, sobretudo, a sua extrema dedicação pelo Caminho de Ferro e pela Companhia.

O *Boletim da C.P.* tem o maior agrado em registar a longevidade deste agente, ao mesmo tempo que o saúda e felicita, muito cordialmente.