



BOLETIM DA CP

BOLETIM DA C.P.

N.º 236

FEVEREIRO — 1949

ANO 21.º

LEITOR: O melhor serviço que podes prestar ao «Boletim da C. P.» é angariar novos assinantes. Serás, assim, o nosso melhor colaborador.

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Sêca, 7 — Telefone 20158 — LISBOA



NA ESTAÇÃO DO ROSSIO

O Sr. Ministro das Comunicações, Coronel Gomes de Araújo, acompanhado dos Administradores da C. P., General Raúl Esteves e Mário Costa, Director Geral da C. P. Eng.º Espregueira Mendes, Governador Civil de Lisboa Dr. Mário Madeira, e o Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Ten. Coronel Salvação Barreto, no momento do embarque para Sintra

O Sr. Ministro das Comunicações inaugurou três linhas novas e condecorou dezanove ferroviários em nome do Sr. Presidente da República

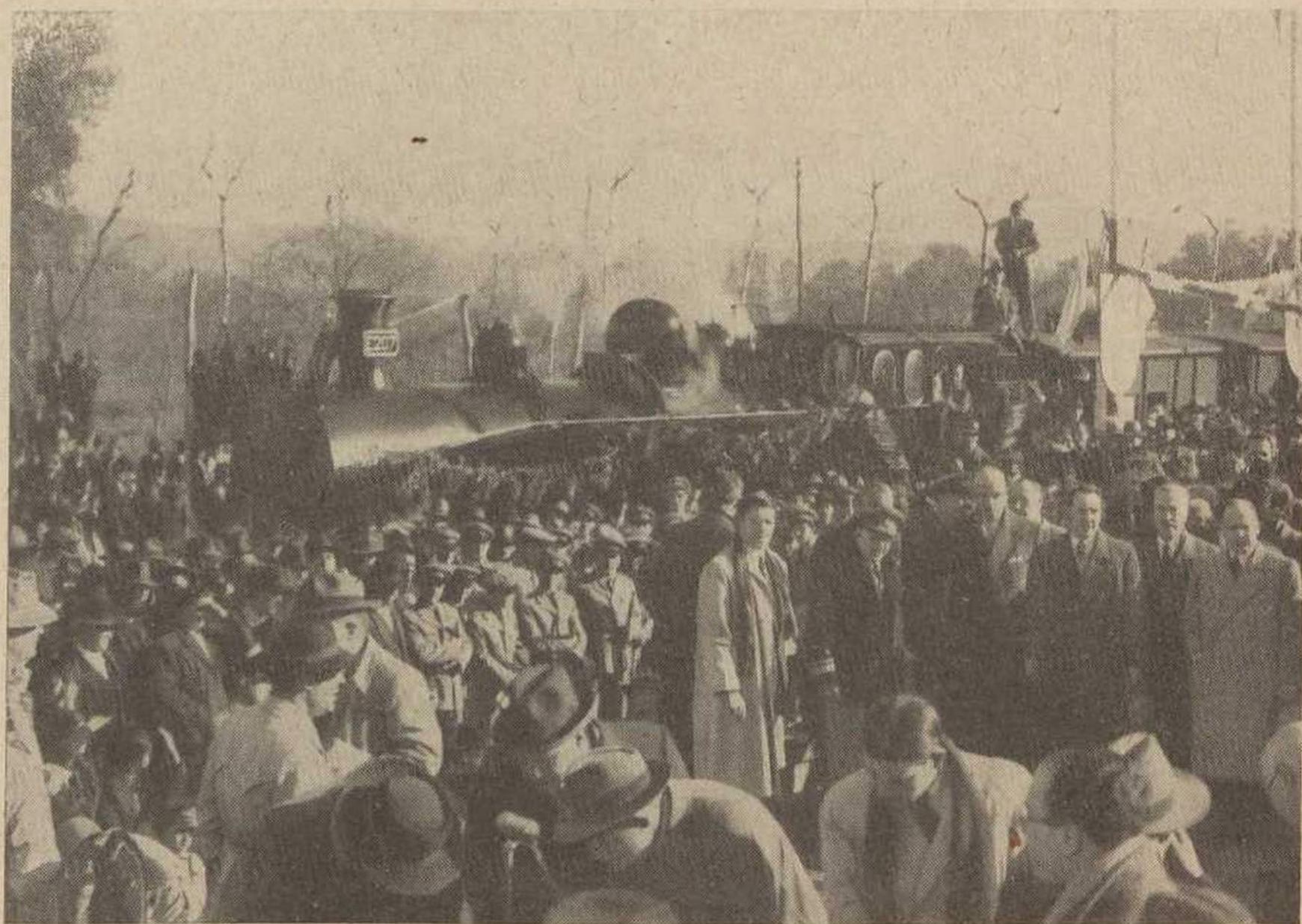
CONSTITUIU um verdadeiro acontecimento a inauguração das linhas férreas de Celorico do Basto — Arco do Baúlhe, segunda via de Cacém — Sintra e de Cabeço de Vide — Portalegre, pelo Ministro das Comunicações, Sr. Coronel Gomes de Araújo.

Os jornais de grande circulação já se referiram largamente a estes acontecimentos, tendo feito o mesmo a Emissora Nacional nas suas reportagens radiofónicas.

O povo do Minho, da Estremadura e do

Alentejo vibrou com a inauguração destes três grandes melhoramentos, que tiveram a assistência das autoridades civis e militares, dos Snrs. Administradores Dr. José Alberto dos Reis, Dr. Fezas Vital e Eng.^{os} Mário Costa e Raúl Esteves; Eng.^o Branco Cabral, Secretário Geral; do Eng.^o Espregueira Mendes, Director Geral; dos Subdirectores Eng.^{os} Pereira Barata, Campos Henriques, Pedro de Brion e Pinto Bravo, e outros funcionários da Companhia.

O «Boletim da C. P.», ao arquivar nas



A chegada do comboio ministerial a Arco de Baúlhe

suas páginas algumas notas sobre os três grandes acontecimentos ferroviários, não pode deixar de pôr em foco a com-postura, a disciplina, a correcção dos trabalhadores dos Caminhos de Ferro, que mais uma vez souberam mostrar a todo o país as excepcionais qualidades de que são possuidores.

Foram essas qualidades, foi o seu zelo, disciplina e patriotismo, que Sua Ex.^a o Senhor Presidente da República

premiou. O Sr. Marechal Carmona, na impossibilidade de condecorar os trinta mil ferroviários portugueses, escolheu dezanove agentes das várias rêdes e categorias, que galardoou com condecorações entregues pessoalmente pelo Ministro das Comunicações, Sr. Coronel Gomes de Araújo, que em todas as cerimónias manifestou o seu apreço e simpatia pela classe ferroviária, assim como o seu reconhecimento pela obra que vêm realizando a bem da Nação.

O «Boletim da C. P.», que acompanhou as cerimónias realizadas e teve ocasião de



O administrador da C. P., Sr. Dr. José Alberto dos Reis, discursando em Arco de Baúlhe

verificar a alegria, a satisfação de todos os ferroviários portugueses, endereça as suas felicitações aos agentes galardoados, fazendo votos para que, de futuro, honrem sempre as condecorações recebidas.

Celorico de Basto — Arco do Baúlhe

A ligação ferroviária de Celorico de Basto a Arco de Baúlhe, constituía uma antiga aspiração da linda região de Basto.

O troço inaugurado, que mede 17 quilómetros, aproxima a linha do Vale do Tâmega da linha do Corgo, na qual deve entroncar próximo das Pedras Salgadas.

A viagem do Porto a Arco de Baúlhe foi feita em comboio especial, tendo o sr. Ministro das Comunicações sido recebido festivamente nas várias paragens do percurso.

Em Arco de Baúlhe realizou-se uma sessão solene ao ar livre, que foi presidida pelo sr. Ministro das Comunicações, ladoado dos srs. Governador Civil de Braga, Comandante da 1.^a Região Militar, Governador Civil de Vila Real, Presidente da Câmara Municipal de Cabeceiras de Basto, Engenheiros Vasco Ramalho e Espregueira Mendes, respectivamente Director Geral dos Caminhos de Ferro e Director da C. P.



O Sr. Ministro das Comunicações, depois de condecorar o Subchefe de Serviço Marcelino da Silva. Na fotografia vêem-se o General Comandante da 1.^a Região Militar; Director Geral dos Caminhos de Ferro, Eng.^o Vasco Ramalho e o Director Geral da C. P., Eng.^o Espregueira Mendes

Proferidos vários discursos, nos quais se enalteceu a importância do melhoramento inaugurado, o Administrador Sr. Doutor José Alberto dos Reis, saudou em nome do Conselho de Administração da C. P. o sr. Ministro das Comunicações, depois do que o sr. Coronel Gomes de Araújo condecorou, em nome do sr. Presidente da República, com a Ordem de Mérito Industrial, os seguintes agentes:

António Augusto Marcelino da Silva, chefe da 1.^a circunscrição de exploração, 55 anos de serviço, com o grau de Comendador.

— Francisco José da Silva, contra-mestre principal das oficinas de Campanhã, 41 anos de serviço, com o grau de oficial.

— Evaristo Monteiro, chefe de depósito em



O sr. Ministro das Comunicações condecora o agulheiro principal Joaquim Vasconcelos, em Arco de Baulhe

Campanhã, 35 anos de serviço, com o grau de cavaleiro.

— João Marinho Pinto Martins, chefe de lanço de Via e Obras, 41 anos de serviço, com o grau de cavaleiro.

— Joaquim Vasconcelos, agulheiro principal em Campanhã, 35 anos de serviço, com o grau de cavaleiro.

Cacém-Sintra

A inauguração da segunda via entre Cacém e Sintra, no dia 20 de Janeiro, representa um importante benefício, pois permite aumentar o o número de circulações de comboios, com a consequente melhoria de horários.

O sr. ministro das Comunicações, ao entrar no vestíbulo inferior da estação de Lisboa-R., visitou a exposição de plantas ornamentais que

o «Jardim Primavera» ali realizou. Acompanhado por altos funcionários da Companhia e do Director Geral de Caminhos de Ferro, governador civil de Lisboa, Presidente da Câmara Municipal, etc., tomou o comboio inaugural, que era formado por carruagens suíças, sendo a locomotiva tripulada pelos srs. eng.^{os} Valentim Bravo e Joyce Dinis.

Então a banda do «Ateneu Ferroviário» executou o Hino Nacional, tendo o sr. ministro das Comunicações admirado as magníficas carruagens de fabricação suíça, que se encontravam decoradas com artísticas fotografias de paisagens, palácios e monumentos, reproduzindo outras, quadros de pintores contemporâneos existentes nos museus nacionais.

A passagem do comboio ministerial foi saudada nas estações e apeadeiros da linha, tendo sido dispensada entusiástica recepção ao sr. Ministro das Comunicações à chegada a Sintra, onde era aguardado pelo sr. Presidente da Câmara Municipal, eng. Carlos Santos, autoridades civis e militares, etc.

Na sala de espera da estação, agora transformada em escritório de informações, improvisou-se uma sessão, na qual o sr. Ministro das Comunicações manifestou a sua simpatia pela classe ferroviária, sentimento — disse — ser também comum ao Senhor Marechal Carmona, que, desejando demonstrar esse apreço, o encarregara de galardoar alguns ferroviários. Então, o sr. Director Geral, Eng. Espregueira Mendes, procedeu à chamada dos funcionários galardoados, aos quais o sr. coronel Gomes de Araújo entregou as seguintes condecorações:

— Eng.^o Alberto Luís de Sousa Rego, chefe da Direcção de Exploração, 40 anos de serviço, Comendador da Ordem Militar de Cristo.

— João da Silva Guimarães, Inspector Principal da Exploração, 44 anos de serviço, Oficial da Ordem do Mérito Industrial.

— Lourenço da Costa, Inspector Principal da Divisão de Material e Tracção, 34 anos de serviço, Oficial da Ordem de Mérito Industrial.

— Leandro Rodrigues, Subinspector de Via e Obras, 41 anos de serviço, Oficial da Ordem de Mérito Industrial.

— António Gonçalves, Contramestre Principal da Divisão de Material e Tracção, 31

anos de serviço, Oficial da Ordem de Mérito Industrial;

— José Beja, Ajudante de Secção de Via e Obras, 39 anos de serviço, Cavaleiro da Ordem de Mérito Industrial; e

— José Gouveia, Capataz de Manobras Principal de Exploração, 33 anos de serviço, Cavaleiro da Ordem de Mérito Industrial.

Após este acto, que foi sublinhado com uma vibrante salva de palmas, os convidados dirigiram-se ao Casino de Sintra, onde se realizou um almoço oferecido pela Câmara Municipal, tendo saudado a assistência o sr. Eng.º Carlos Santos, presidente daquele organismo administrativo, que transmitiu o seu reconhecimento à C. P. pelo melhoramento inaugurado.

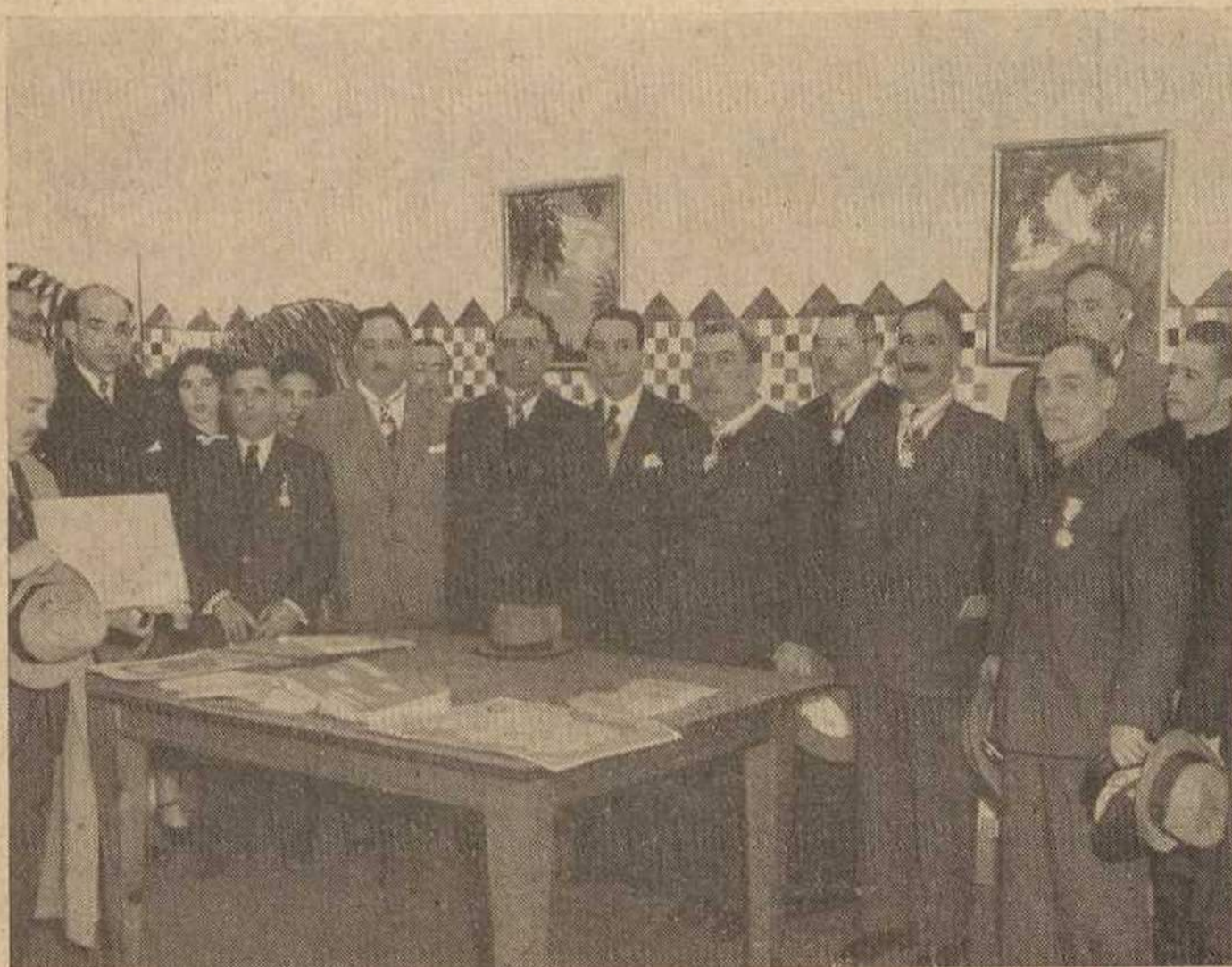


A Banda do Ateneu Ferroviário, no momento em que o Sr. Ministro das Comunicações visitava as novas carruagens suíças

Em nome do Presidente do Conselho de Administração da C. P. que, por motivo de doença, não pôde comparecer, o Administrador, sr. General Raúl Esteves, leu um discurso do sr. Fausto de Figueiredo, do qual extraímos as seguintes passagens:

A companhia a cujo Conselho de Administração me honro de presidir, tem procurado acertar o passo com o Governo na ânsia de proporcionar ao país mais e melhores condições de desenvolvimento. Infelizmente, porém, os nossos esforços têm de ser lentos e prudentes, pois as dificuldades que tem sido necessário vencer foram e continuam a ser de grande monta.

Contudo, desde 1940, novas unidades entraram em serviço. Num ano foram 28 carrua-



O sr. Ministro das Comunicações com os ferroviários da Antiga Rede condecorados em Sintra

gens de fabrico americano, cuja excelência foi recentemente posta à prova no lamentável acidente de Vila Franca; depois adquiriram-se 28 locomotivas a vapor e 1.774 vagões para mercadorias; 39 automotoras, das quais 15 construídas nas nossas oficinas; 12 locomotivas e 18 tractores de material Diesel-eléctrico e finalmente estas excelentes carruagens de fabrico suíço, em que V. Ex.^{as} acabam de realizar a viagem inaugural. Contrariedades várias (até um incêndio na fábrica), impediram que elas comessem a circular na época prevista, mas esperamos que durante todo o corrente ano entrarão em serviço, nas linhas suburbanas de Lisboa e Porto, as 60 carruagens encomendadas.

Esperamos que todo este material seja devidamente apreciado pelo público, a quem nos compete servir com a consciência das nossas obrigações.

Este esforço de renovação que V. Ex.^a, Sr. Ministro, tem seguido e impulsionado com entusiasmo e em que o Fundo Especial de Caminhos de Ferro tem colaborado interessadamente, recebeu o apoio da Caixa Geral de Depósitos que, com inteligente compreensão, tem correspondido, aos, por vezes, instantes apêlos da Companhia.

Tenho a maior satisfação em saudar no Sr. Presidente do Município de Sintra, quer pessoalmente quer em nome da C. P. esta admirável estância natural de turismo. Sintra tudo mereçe, pelas suas belezas e pela sua projecção internacional. Tem a Companhia em estudo projectos uns de menor importância — como a ventilação do túnel, cujo material já está encomendado — outros de mais largo alcance e que muito podem contribuir para valorizar esta região; e orgulho-me de ter sido quem, desde a primeira hora, impulsionou com maior entusiasmo estas últimas: — refiro-me à electrificação da linha.

Oxalá os estudos possam prosseguir com rapidez, de forma a que, dentro de poucos anos, esteja realizado este outro melhoramento, parte de um programa mais vasto, que bem se integra na obra grandiosa desta situação política, caracterizada por um trabalho efectivo de paz, progresso e prestígio nacional.

Cabeço de Vide-Portalegre

O troço de linha férrea de Cabeço de Vide-Portalegre, inaugurado em 21 de Ja-

neiro, tem um alto valor, não só para as regiões que directamente servem — os distritos de Évora e Portalegre — como também para as comunicações ferroviárias do país, pois estabelece uma nova ligação entre as redes do Norte e do Sul do Tejo, que até agora só estavam ligadas pela linha de Vendas Novas.

Presidiu à inauguração do novo troço o sr. ministro das Comunicações, que fez o percurso Barreiro-Estremoz em automotora e desta cidade a Portalegre, em comboio especial.

Em Cabeço de Vide o comboio teve demorada paragem para o corte da fita simbólica, onde começava o troço de catorze quilómetros inaugurado, cerimónia feita no meio de vibrantes aclamações.

Na estação de Portalegre realizou-se uma sessão, à qual assistiram as autoridades civis, militares e eclesiásticas daquela cidade, tendo usado da palavra, entre outros oradores, o Administrador da C. P., eng.^o Mário Costa que, em nome do Conselho de Administração, apresentou cumprimentos ao titular da pasta das Comunicações, afirmando que o sr. coronel Gomes de Araújo tem olhado para os problemas ferroviários com um alto sentido nacional, e que o governo da Nação tem mostrado interesse pelos melhoramentos da nossa rede ferroviária. Com justificado agrado sabia que o Sr. Ministro das Comunicações, como remate daquela cerimónia, ia premiar por justiça e como exemplo, alguns dos mais antigos servidores do caminho de ferro, com cuja prestante colaboração se fizeram muitas coisas úteis.



Em Portalegre: — O Sr. Ministro das Comunicações, depois de condecorar o Chefe da Circunscricção de Exploração Alexandre C. Matias e o Chefe de Secção de Via e Obras Luís Cavaleiro

O ministro das Comunicações, sr. Coronel Gomes de Araújo, depois de fazer várias considerações sobre o melhoramento inaugurado, galardoou, em nome do sr. Presidente de República, alguns ferroviários presentes, aos quais concedeu as seguintes condecorações:

— Alexandre Correia Matias, Chefe da Circunscrição de Exploração, cinquenta anos de serviço, Oficial da Ordem de Mérito Industrial.

— Luís Francisco Cavaleiro, Chefe de Secção de Via e Obras, vinte e sete anos de serviço, Oficial da Ordem de Mérito Industrial.

— Francisco Cabrita, Ajudante de Secção de Via e Obras, quarenta e três anos de serviço, Cavaleiro da Ordem de Mérito Industrial.

— Alfredo Figueiredo, maquinista fluvial, quarenta e oito anos de serviço, Cavaleiro da Ordem de Mérito Industrial.

— Luís Ferreira, chefe de brigada do Material e Tracção, quarenta e sete anos de serviço, Cavaleiro da Ordem do Mérito Industrial.

— José Duarte Dias, capataz de manobras da Exploração, vinte e oito anos de serviço, Cavaleiro da Ordem do Mérito Industrial.

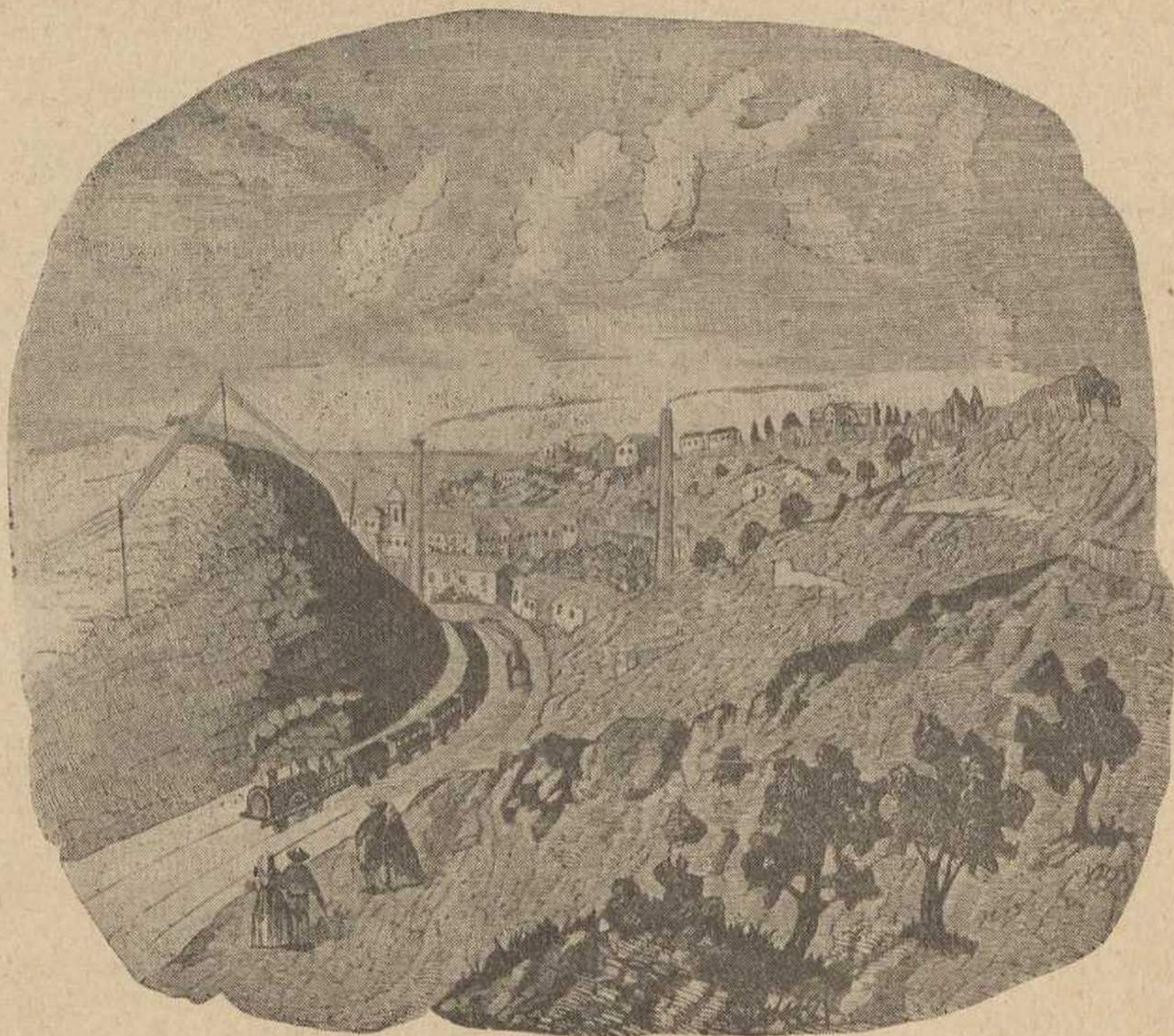
A' medida que iam sendo entregues as condecorações, a assistência manifestava-se com palmas calorosas, associando-se, assim, à justa homenagem do governo aos servidores exemplares da nossa empresa.

Como dissemos, constituiu um verdadeiro acontecimento a inauguração dos três importantes melhoramentos que, além de contribuírem para o progresso económico do país, prestigiam a empresa que servimos, tendo essa inauguração proporcionado também um pretexto para premiar alguns dos seus mais dedicados servidores.

O «Boletim da C. P.» renova as suas felicitações aos ferroviários galardoados, distinção que muito honra a classe ferroviária, sempre disposta a colaborar em tudo que se relaciona com a sua actividade profissional, do que dá constantes provas de zelo, dedicação e patriotismo.



A sessão solene na estação de Portalegre por motivo da entrega de condecorações a ferroviários da rede do Sul e Sueste



— DESENHO DE BORDALO

«Damos o desenho da perspectiva que apresentava em Setembro de 1857 a primeira trincheira, ou corte de terreno, que há no caminho de ferro de Lisboa a Santarém. Começa a pouco mais de um kilómetro da estação ou gare principal de Santa Apolónia, denomina-se trincheira de Xabregas, e é a maior de toda a parte da linha que está construída».

(«Caminho de Ferro de Leste — Corte de Xabregas»,
Arquivo Pictórico, 1858)

Funções de Fiscalização

Pelo Sr. JOÃO DOS SANTOS CAMARINHAS
Chefe do Serviço da Fiscalização das Receitas

EM todas as Empresas, quer sejam comerciais quer sejam industriais, existem sempre, a par de funções de execução directamente produtivas, funções de fiscalização, que, embora pareçam improdutivas, contribuem de forma decisiva para a consecução dos seus fins.

Segundo Fábio, são funções de fiscalização «aquelas pelas quais toda a vida económica da empresa se regista, se recorda, se estimula e se refreia».

A sua finalidade está bem patente se se atentar em que é por meio da fiscalização que o chefe da empresa se assegura de que todo o pessoal interpreta devidamente e cumpre escrupulosamente e com pontualidade, as suas determinações. É ainda a fiscalização que encaminha os agentes pelas directrizes traçadas, evitando, assim, que se afastem do bom caminho, evidenciando o mérito de uns e o demérito de outros.

As suas vantagens são em tão grande número que a tornam absolutamente indispensável mesmo nas empresas de pequeno vulto. Sem ela, deixaria de haver aquela influência moralizadora que faz gorar à nascença qualquer tentativa de prática de acto lesivo.

* * *

Na Companhia que servimos, a função primordial de fiscalização é exercida pelo Serviço da Fiscalização das Receitas.

A sua função está em síntese definida na Circular n.º 3 da Divisão Comercial, que diz: «a este serviço compete a fiscalização da fiel aplicação das tarifas e da exacta arrecadação das receitas». Da síntese reproduzida, múltiplos aspectos poderíamos abordar. Cingir-nos-emos, porém, a um deles, o mais ingrato, por sinal — o de pôr a nu algumas das nossas deficiências — porque infelizmente as temos — com o propósito de as debelar.

Referindo-nos ao serviço de passageiros, há a considerar que na revisão de bilhetes

continua a verificar-se, apesar de todos os nossos insistentes esforços, incompreensão e desconhecimento, por parte de alguns agentes, dos princípios de urbanidade e delicadeza que devem ser usados para com o Público no seu trato quotidiano. Se é certo que a missão de revisor é espinhosa pela sua própria natureza e pela heterogeneidade dos passageiros, não é menos verdade que se o agente for cumpridor, solícito e criterioso, acabará por se impor ao conceito do Público. É justo salientar excepções; no entanto, estas são em número inferior ao que seria para desejar; e daí o conceito geral desfavoravelmente existente e que a bem do prestígio da Companhia e também do nosso, muito desejaríamos ver modificar-se.

E é tão fácil ser-se atencioso com os Passageiros que não fugimos à tentação de apontar alguns casos que diáriamente surgem, perante os quais os revisores podem evidenciar a sua solicitude.

Assim, nas estações, devem auxiliar a subida e a descida dos Passageiros, principalmente das senhoras e das pessoas idosas, inclusivamente na condução dos seus volumes de mão, procurando arranjar lugar devoluto para os que embarquem, ou, no caso de o não haver, convidarem algum agente da Companhia que siga sentado e alheio — porque só à conta de distração se pode admitir que o não tivesse feito prontamente e de «motu-próprio» — a ceder o seu lugar.

Quando tenham de fazer qualquer cobrança e o Passageiro duvide da sua legitimidade, em vez de se limitarem a dizer a palavra tão em uso; *reclame* — quantas vezes dita com o cenho carregado — devem procurar explicar a razão da cobrança, mostrando, se se tornar necessário, a disposição tarifária que a torna obrigatória, e, se depois de dadas todas estas explicações, o Passageiro ainda se não tiver conformado, orientá-lo sobre a forma de apresentar o assunto superiormente, caso assim o deseje,

lamentando a impossibilidade de o resolver a seu contento.

Estes e outros exemplos que seria fastidioso citar, dão a quem os pratica autoridade moral para evitar atritos e não inspirarem antipatias. Casos semelhantes se podem apontar quanto ao trato dispensado nas estações.

Nestas, é frequente motivo de desagrado do Público o facto de as bilheteiras abrirem tardiamente — mormente nas zonas de tranvias — dando lugar a que os Passageiros, embarcando sem bilhete, sejam forçados em trânsito a dar explicações para não sofrerem o pagamento da respectiva sobre-taxa, e a verem-se colocados, por negligência da estação, em situação de igualdade com os menos escrupulosos, que, propositadamente e com o objectivo de fugirem ao respectivo pagamento, não adquiriram bilhete.

Esta falta, que, infelizmente, ainda é relativamente frequente, dá lugar a justificadas reclamações e à formação, por parte dos lesados, de um falso conceito da Companhia e do seu pessoal.

É de recomendar, por isso, a todos os agentes das estações o exacto cumprimento do que se encontra estabelecido sobre a abertura das bilheteiras, lembrando que no caso de inesperada afluência do Público, estações há em que se pode desdobrar a venda quer pelos seus próprios meios quer pelos revisores, e, de uma forma geral, quando tal suceda, devem os chefes de estação verificar antes da partida do comboio se todos os Passageiros foram atendidos, e, em caso contrário, promover o seu embarque sem bilhete, dando ordem aos revisores para efectuarem as cobranças sem aumento.

Como se vê nestes poucos exemplos, citados ao acaso, há sempre possibilidade, desde que se seja diligente, de prestarmos bom serviço e se evitarem reclamações.

E a propósito, para se ficar com uma ideia do trabalho motivado pelas reclamações de Passageiros, basta dizer que no ano de 1947 foram recebidas 2.670.

* * *

10 Quanto ao serviço de mercadorias, o problema reveste-se de maior acuidade no

que diz respeito aos erros no cálculo das taxas de transporte de remessas. Com efeito, embora o sistema tarifário de agora se possa considerar de grande simplicidade em relação ao que vigorava, por exemplo, há 10 anos, devido ao espírito renovador que tem animado o respectivo Serviço — o que é de salientar — continuam a verificar-se, por parte dos agentes, frequentes faltas na execução deste ramo de serviço. Incompreensivelmente, abstraem-se dos efeitos perniciosos a que dá lugar um erro de taxa, tanto para o Público como para a Companhia. Se o erro resulta de deficiência de portes, o pedido de regularização feito ao respectivo pagador, coloca-nos na situação desagradável em que se encontra sempre quem pede alguma coisa, mesmo quando — como neste caso — esse pedido fôr legítimo.

Acresce ainda considerar os prejuizos de ordem financeira que tal facto pode produzir no pagador dos portes, como seja, por exemplo, o caso de uma mercadoria que vendeu com base no preço de transporte primitivamente fixado. Por outro lado, se do erro resultar excesso de cobrança, os nossos clientes, ao formularem as suas reclamações, fazem-nas em termos de protesto. Estes casos criam no espírito dos usuários dos nossos serviços uma atmosfera de desconfiança e origina maior volume de trabalho, prejudicial para a Companhia.

Para ilustrar mais objectivamente a amplitude destes erros, que na maioria dos casos são originados pela não actualização dos diplomas tarifários, basta dizer que no ano de 1947 foram satisfeitas 6.182 reclamações, do que resultou o reembolso de 1.511 contos. No mesmo ano foram notados cerca de 38.000 erros de deficiência de taxa, que originaram 11.397 avisos de rectificação, e a cobrança, por parte da Companhia, de 955 contos.

Esperamos que os agentes cõscios dos seus deveres e das suas obrigações tenham sempre bem presentes os ensinamentos apontados e se orientem, no desempenho da sua actividade, segundo o princípio estabelecido no art.º 6.º do Livro E 15: «*Os agentes devem compenetrar-se de que somos nós que estamos à disposição do Público e não o Público à nossa*».

O que deve entender-se por um bom agente

Pelo Dr. FRANCISCO CHAVES BRILHANTE
Dos Serviços Gerais

O desempenho de qualquer actividade profissional supõe sempre a aquisição prévia de um certo número de conhecimentos, os quais, quando acompanhados da experiência segura e eficaz, constituem o que vulgarmente se chama aprendizagem.

Esta tem em vista adaptar o futuro ajuste a determinada profissão de modo a obter d'ele o máximo rendimento do seu esforço com menor fadiga.

Quanto mais elevado for o grau de especialização que se pretende atingir, maior será, necessariamente, a sua duração.

Mas, todo aquelle que, embora haja feito essa aprendizagem, mesmo a mais eficiente, será um bom agente?

Nem somente as qualidades profissionais devem caracterizar um bom agente, no sentido mais amplo do termo. A par destas existem outras, que influem de tal modo num juizo de apreciação consciencioso e ponderado, que o mais aperfeiçoado grau de conhecimento profissional perde, muitas vezes, grande parte do seu merecimento, se é que se não desvaloriza totalmente.

Pretendemos referir-nos, de uma maneira geral, às qualidades de disciplina, dedicação pelo trabalho, zelo e apresentação.

Analisemos, sucintamente, cada uma destas palavras e procuremos a sua significação.

Disciplinado é aquelle que cumpre, prontamente, as ordens recebidas, não as discutindo; e o que se submete à observância dos preceitos estabelecidos na orgânica do serviço, movido apenas pelo fim de bem servir. Disciplinado é aquelle que, quando repreen-

dido, procura corrigir os defeitos que lhe apontaram, limar quaisquer arestas, tudo sem reboço, nem despeito, animado única e simplesmente pela sujeição ao bom desempenho do seu cargo.

A dedicação pelo trabalho resulta da própria essência de bem servir. Só aquelle que é disciplinado e zeloso pode ser dedicado ao trabalho.

Dedicação pelo trabalho implica a existência do sentimento de sacrifício pela empresa que se serve.

Ela traduz-se não só pela afeição ao trabalho, tornando mais produtivo, como também pelo sentimento de estima pelos seus iguais, superiores e inferiores.

O agente dedicado vê, no exercício da sua profissão, algo de mais nobre que ganhar simplesmente a vida ou aumentar os seus bens materiais. O agente dedicado foge à rotina. É perseverante nos seus esforços para um maior rendimento produtivo.

Ser dedicado não é usar de servilismo. Quantas vezes o servilismo não é mais do que a máscara que serve ou com a qual se pretende encobrir defeitos natos ou deficiências de qualquer das qualidades de trabalho ou ambições ilegítimas. O agente dedicado procura impor-se pelo merecimento à consideração dos outros.

Por *zeloso* deve entender-se aquella qualidade que leva o indivíduo a desempenhar o seu cargo com a mesma diligência que usaria em assuntos do seu directo interesse.

A falta de interesse pela actividade que se desempenha origina, quase sempre, um trabalho imperfeito.

Mais ainda: proceder com zêlo é ser pontual e assíduo no trabalho, cumprindo, integralmente, as normas técnicas da execução.

E para terminar estas breves considerações acerca das qualidades inerentes ao bom desempenho do serviço, não podemos deixar de nos referir à apresentação.

A apresentação do funcionário.

E não se diga que, por ser a última numa graduação que traçamos, é aquela que menos importância tem. Antes pelo contrário. A boa conduta, a boa postura do empregado é, muitas vezes, o reflexo da maneira como os serviços decorrem, o espelho da organização.

Pode o rigorismo do superior, actuando junto do subordinado, suprir as faltas de diligência e zêlo, que afluíam de uma fiscalização menos apertada.

Pode o temor pelas sanções, na falta do cumprimento das normas de serviço, fazer do empregado um autómato, onde se confunde a pontualidade acorrentada com a prontidão e naturalidade, que o bom agente deve pôr no desempenho das suas funções.

Mas o que não pode, sem sombra de desmentido, nem a lei ou o regulamento, por mais amplo que seja, nem o superior ou fiscal, por mais benevolente que se revele, é permitir que o agente não cuide da sua apresentação, com o mesmo esmero e cuidado que deve por no seu serviço.

Sempre barbeado, limpo, impecável no vestir como no trato quer para com os superiores quer para com o Público em geral, é apanágio do bom agente, na verdadeira acepção da palavra.



Cantina dos Ferroviários de Santa Apolónia

No dia 24 de Janeiro, foi comemorado o 1.º aniversário da Cantina dos Ferroviários de Santa Apolónia.

Por esse motivo, o almoço foi melhorado, o que causou grande satisfação.

O Sr. Álvaro Martins Baptista, Chefe da Secção da Repartição de Utilização de Material e Divisão de Exploração, desejando manifestar a sua simpatia pela obra que as cantinas estão realizando, ofereceu mil e cem laranjas, as quais foram distribuídas pelos comensais.

O «Boletim da C. P.» tem o prazer de levar ao conhecimento dos seus leitores a generosa dádiva, gesto digno de elogio, que bem merece ser realçado.



C O I M B R A

COIMBRA

Por MANOEL DOS SANTOS CABANAS

COIMBRA, terra feiticeira, quem há no mundo que, vendo-te uma vez, possa esquecer tuas paisagens de maravilha? No coração de Portugal, ativa e galante, a cidade de Coimbra, que os antigos conheciam por «Lusa-Athenas», vive abraçada por uma paisagem inconfundível, a que a lenda, a história e a tradição andam intimamente ligadas.

Velhinha e sempre moça, Coimbra lembra jóia preciosa engastada na colina mágica, de há muito consagrada pelo culto dos Deuses e pelo amor dos homens, e como isto não chegasse para lhe dar celebridade, passa-lhe à beira um rio poético — colar de prata emoldurado de verdes suaves.

A luz, a água, a verdura, os horizontes, tudo se conjuga para causar emoções profundas, que fazem de Coimbra uma daquelas terras em que as almas esquecem o tempo e os cuidados, quando a miram embevecidas, parecendo embriagadas com seu ar romântico, sua graça idílica, sua beleza fascinante.

Sua história gloriosa, escrita há séculos com o sangue dos cristãos, ficou para sempre gravada nos seus monumentos evocadores; seus jardins graciosos, onde as flores se entrelaçam em festões verdejantes, são a melhor apoteose do seu clima magnífico; seus museus e bibliotecas, ligados a sábios e heróis, são preciosos templos de arte e erudição; seus campos, salpicados de oliveiras e pinheirais, têm a perfumá-los a flor das laranjeiras; seus arredores, de encanto inolvidável, constituem a mais bela colecção de aquarelas da nossa terra; suas mulheres, lindas como a luz e brancas como o luar, têm retratadas no olhar, a beleza e a suavidade da mais cantada região de Portugal!

Coimbra, linda e saudosa, onde repousa o fundador da Nacionalidade e onde dorme para sempre a bondosa Rainha Santa; Coimbra, poética e sonhadora, espelho de lealdade e patriotismo, de coragem e inteligência; Coimbra, terra de amores, quem há que, vendo-te uma vez, não fique enamorado da tua poesia, da tua ternura, do teu encantamento?

* * *

Se o panorama do alto de Santa Clara prende e comove a um tempo; se a cidade, olhada da estrada da Beira encanta e impressiona; nenhuma vista iguala a que se disfruta da ponte de caminho de ferro, quadro de rara beleza, que Manoel dos Santos Cabanas gravou em madeira para acompanhar estas linhas.

Manoel dos Santos Cabanas, empregado de 1.^a classe do Serviço de Movimento da Exploração, com o espírito de fazer renascer a delicada arte de gravar em madeira, trabalha entusiasticamente nas horas livres da vida ferroviária.

Com um simples canivete, mas com técnica vigorosa, que conserva o sabor primitivo, Manoel dos Santos Cabanas tem executado primorosamente dezenas de gravuras que, apresentadas nas exposições da Sociedade Nacional de Belas Artes, mereceram elogiosos louvores da crítica.

Autor da interpretação xilográfica dos «Painéis de S. Vicente», de Nuno Gonçalves, produção que teve a alegria de vender para um museu da Suíça, Manoel Cabanas é um autêntico valor na arte de gravar em madeira, a quem o «Boletim da C. P.» fica devendo a gentileza da sua colaboração.

O INVENTOR DA CARRUAGEM-CAMA

EM Setembro de 1859 apareceu nos Estados Unidos uma notícia sensacional: um tal George Mortimer Pullman tinha inventado uma carruagem-cama para que os passageiros pudessem dormir nos comboios. O trajecto a percorrer era de Chicago a Illinois. Só 5 passageiros ocuparam a carruagem e entre eles um desconhecido: o sr. Pullman. As camas um tanto primitivas já estavam preparadas, mas nenhum passageiro se decidia a deitar-se. Pullman deu o exemplo, despiu-se, deitou-se e dormiu. Os companheiros ficaram assombrados, mas nenhum se decidiu a imitá-lo. Este serviço manteve-se dois meses, mas foi suprimido porque ninguém ocupava as carruagens-camas.

À medida que a velocidade dos caminhos de ferro foi aumentando, pensou-se na comodidade dos passageiros. Mas o homem que deu o passo definitivo para isso foi George Mortimer Pullman, natural de Brockton, Nova York.

Tinha 26 anos quando inventou o vagão para se viajar de noite. Talvez que a sua profissão um tanto absurda, que o obrigava a percorrer todo o território dos Estados Unidos, tivesse concorrido para isso. Era a de «transportador de casas». Tinha herdado de seu pai uma invenção pela qual se podia transportar casas, sem as demolir. Esta ideia foi considerada tão extravagante, mesmo na América, que a primeira vez que Pullman a propôs a um prefeito duma cidade do Oeste, este mandou-o examinar por um alienista. Mas por fim aceitou a proposta. Havia 3 casas desabitadas que impediam a abertura de uma nova rua e a sua demolição custaria entre 10 a 15.000 dollars.

Pullman ofereceu transportá-las por 6.000 dollars. Vinte e cinco dias depois encontravam-se noutro ponto da cidade. Só foi necessário cimentá-las de novo. O êxito de Pullman foi colossal. Como viajava muito e em grandes distâncias, achava as carrua-

gens dos caminhos de ferro muito incómodas. Uma manhã de Outono, depois de ter passado uma noite horrível no comboio, pensou Pullman que, se era capaz de transportar casas a distâncias de quilómetros, também encontraria uma solução a este problema. Começou a desenhar e ajudou-o a circunstância de ter trabalhado na oficina do carpinteiro de seu irmão, antes de se dedicar ao negócio das casas.

Duas horas depois deu um grito que assustou os seus companheiros, e começou então a expor-lhes os seus projectos de construir um vagão dormitório.

Aproveitou as férias para estudar os diferentes tipos de vagões, tirando medidas, etc. Assim passaram 3 semanas. Pôs-se em relações com um director de uma companhia de caminhos de ferro, que logrou convencer. Já contámos o fracasso dos primeiros tempos. Desanimou, mas por pouco tempo, e recomeçou a trabalhar, a desenhar, a calcular, etc. Passam 6 anos e o seu plano amadureceu. O primeiro fracasso aproveitou-lhe. Mandou construir um carro dormitório à sua custa, cómodo e confortável. Deu-lhe o nome ousado de «Pioneer». O primeiro passageiro que nele viajou foi um ilustre morto, o presidente assassinado Abraham Lincoln. Toda a América falou no caso. O sucesso foi retumbante, toda a gente queria viajar na nova carruagem-cama. Em vista disso fundou em 1867 a «Pullman Palace Car C.^o», que rapidamente progrediu ao ponto de, em 1881, já haver uma povoação com o nome de Pullman City, junto a Chicago, constituída pelos edifícios que habitavam os 6.000 operários da fábrica Pullman e suas famílias. Mas em 1889, *descontentes os seus 12.000 habitantes* pelos elevados preços dos aluguéis das casas, do gás e da água, resolveram anexar-se a Chicago.

A «Pullman City» teve, pois, a efémera vida de 9 anos, mas o nome de «Pullman» e a sua invenção genial, a carruagem-cama, passaram à posteridade.

A propósito de reclamações

Pelo Dr. FERNANDO CATALÃO DIONÍSIO

Do Serviço das Reclamações

NA Circular n.º 3 da Divisão Comercial, na parte relativa ao Serviço das Reclamações, diz-se, em síntese, o seguinte: a este Serviço compete atender as reclamações do Público por perdas, avarias e atrasos que sofrem as bagagens e as mercadorias e dar o melhor destino aos objectos abandonados ou encontrados nos domínios da Companhia.

A natureza das suas atribuições permite a este Serviço ocupar uma posição privilegiada para avaliar da forma como são julgados pelo Público os serviços que prestamos. Na verdade, a quantidade e qualidade das reclamações recebidas são valiosos elementos para apreciação dos nossos serviços, embora, nem sempre, nos devamos deixar impressionar demasiadamente pelo tom de algumas delas.

É bem conhecida a tendência para generalizar o que, muitas vezes, não passa de excepção, diferenciando-se com dificuldade o que é fortuito do que é sistemático, principalmente, no que respeita a erros. E assim, verificamos frequentemente concluir-se com toda a facilidade que, pelo facto de uma bagagem chegar atrasada, "todas as bagagens chegam atrasadas". O que se diz em relação a atrasos poder-se-ia também dizer no que toca a avarias, faltas, etc.

Mas trazidas as coisas às suas devidas proporções, e já que outros benefícios não podemos colher das reclamações, aproveitemo-las, ao menos, como indicadores das melhorias a introduzir nos nossos serviços.

No ano de 1948, tem-se notado, felizmente, em relação ao ano de 1947, sensível melhoria no serviço de mercadorias.

Senão vejamos:

Enquanto que, no ano de 1947, para um total de 6.731.195 expedições efectuadas, foram recebidas 7.759 reclamações, o que corresponde, aproximadamente, a 11 reclamações por cada 10.000 expedições, no ano de 1948, até ao fim

do mês de Setembro, para um total de 4.779.122 expedições foram-nos apresentadas, apenas, 3.237 reclamações, ou sejam cerca de 6 reclamações por cada 10.000 expedições.

É interessante notar que, se deduzíssemos do número das reclamações recebidas, aquelas que se consideram injustificadas, ainda em número razoável, mais favorável seria a proporção indicada.

Depois da apresentação daqueles números ocorre perguntar:

São ainda muitas as reclamações recebidas? São poucas?

Podemos responder: são muito menos do que no ano de 1947, o que é bastante animador, mas são muito mais do que deveriam e poderiam ser.

Seria utopia pretender que, numa organização tão vasta como é a Companhia, os seus serviços corressem sempre de forma tão perfeita que nunca dessem lugar a recriminações e queixas. Claro que reclamações, sempre as há-de haver.

Mas da quantidade que indicamos, quantas não se poderiam ter facilmente evitado se a manipulação das mercadorias frágeis e as manobras dos vagões com elas carregados fossem feitas cuidadosamente; se o seguimento de certas remessas fosse olhado com mais interesse; e, finalmente, e de forma geral, se o pessoal dirigente, disso encarregado, acompanhasse de perto o trabalho dos seus subordinados.

São estas reclamações, cujo número presentimos ir avolumar deploravelmente o daquelas que temos de considerar como inevitáveis em organização tão vasta, que urge evitar, fazendo com que cessem as causas que lhes deram origem.

No Serviço das Reclamações, ainda que possa, à primeira vista, parecer estranha esta afirmação, nem só reclamações são recebidas. Também lhe são dirigidos bastantes agradecimentos e até, por vezes, alguns elogios.

Esta atitude benévola por parte do Público deve-se, principalmente, à segunda parte das suas atribuições — dar o melhor destino aos objectos abandonados ou encontrados nos domínios da Companhia.

Esta tarefa, por ser desinteressada em muitos casos, visto que nem sempre da nossa parte concorremos de qualquer forma para as causas que lhe deram lugar, revela sempre o louvável desejo de bem servir.

A quantidade de letreiros, rótulos, endereços, etc., ilegíveis, duvidosos ou ainda simplesmente errados é muito grande e, frequentemente, temos de confessá-lo, por nossa culpa. Já porque, muitas das vezes, são feitos pelo pessoal da Companhia, já também porque, quando da autoria dos expedidores, não são verificados e convenientemente esclarecidos nas estações expedidoras.

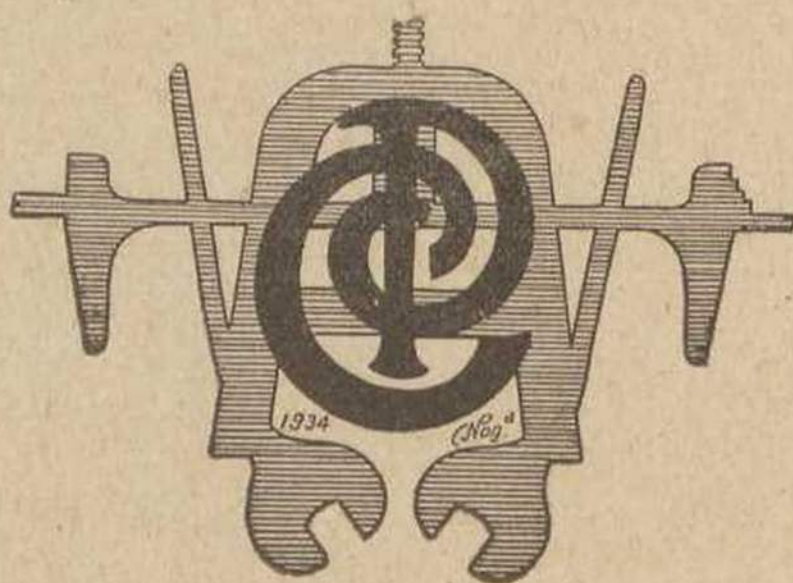
Mas, nestes casos, e ainda naqueles outros em que, temos de admitir, não havia possibilidade de verificação do nosso pessoal, uma vez que a remessa chegou à estação de des-

tino, não podemos comodamente cruzar os braços, pela razão da responsabilidade não nos caber, e dizer simplesmente "*o consignatário não é conhecido*" sem que quaisquer diligências se tenham feito para o descobrir.

Para resolução de um problema, pode não se necessitar mais do que de diminuta parcela dos meios ao alcance de toda a gente, mas a simples intuição que é um problema e, portanto, caso diverso do dia à dia, é suficiente, sempre que a responsabilidade própria esteja bem ilibada, para não se tentar qualquer diligência para o resolver.

Quantas vezes o problema de uma morada duvidosa não se resolveria com a fácil consulta de uma lista telefónica ou, até, com aplicação da simples regra de soletrar em voz alta para que a articulação dos sons faça lembrar nome parecido que possa corresponder à palavra a decifrar...

É a resolução destes e de outros problemas semelhantes que distingue os agentes com brio profissional.





Da esquerda para a direita: Picciochi Garcia, Nicolau Ramalho, Carlos Monteiro, Asdrúbal Santos e Paulo Moraes

O CONCURSO

«Os Amigos do Boletim»

Conforme noticiámos, o «Boletim da C. P.» abriu um concurso entre os seus assinantes, destinado a premiar aqueles que, até 31 de Dezembro p.p., tivessem angariado maior número de assinaturas para a nossa publicação.

A iniciativa foi recebida com o maior interesse, sendo raro o dia em que não nos chegavam pedidos de assinaturas. A tiragem do «Boletim da C. P.» que, em Janeiro de 1948, era de cerca de 6.000 exemplares, aumentou um ano depois para 18.000, o que mostra o interesse do concurso intitulado «Os Amigos do Boletim».

Hoje temos a satisfação de revelar o nome dos agentes que prestaram a sua colaboração à nossa revista, ou seja o dos assinantes que conseguiram maior número de assinaturas e aos quais, ao abrigo das condições do concurso, vão ser entregues os prémios pecuniários de 250\$00 Esc.

O «Boletim da C. P.», ao publicar a fotografia dos seus amigos e colaboradores, não pode esquecer os que, embora não tenham atingido tão elevado número, conseguiram com diligência e boa vontade angariar mais de cem assinaturas, razão porque lhes publicamos o retrato nas nossas páginas.

1.º Prémio — António Picciochi Garcia, chefe de escritório da 3.ª circunscrição de exploração, 296 assinaturas.

2.º Prémio — Nicolau Ramalho, empregado principal do serviço de fiscalização de receitas, 259 assinaturas.

3.º Prémio — Carlos Peres Monteiro, chefe de escritório do depósito de máquinas de Campolide, 215 assinaturas.

4.º Prémio — Asdrúbal da Silva Santos, empregado de 1.ª classe das oficinas de Figueira da Foz, 212 assinaturas.

5.º Prémio — Paulo Rodrigues Moraes, chefe de secção das oficinas gerais de Campanhã, 194 assinaturas.

6.º Prémio — Arnaldo Marques Daniel, empregado de 3.ª classe na 4.ª circunscrição de tracção em Campanhã, 193 assinaturas.

Além destes premiados, o «Boletim da C. P.» publica a fotografia dos seguintes agentes, premiando, assim, o seu esforço:

— José da Costa Aires, ajudante de distribuidor de materiais da 1.ª secção de Via e Obras, 166 assinaturas.

— José Silvério, forjador de 1.ª classe das oficinas gerais de Lisboa P, 153 assinaturas.

— João Viana, chefe de secção do depósito de máquinas de Figueira da Foz, 138 assinaturas.

— António Campos Teixeira, empregado, de 2.ª classe nas oficinas gerais de Campanhã, 134 assinaturas.



Da esquerda para a direita: Arnaldo Daniel, José Alves, José Silvério, João Viana e Campos Teixeira

Serviço do Tráfego: sua missão, funções e processos de trabalho

Pelo Dr. ROGÉRIO TORROAIS VALENTE

Do Serviço de Tráfego

NOS esquemas de organização de muitas das empresas ferroviárias, tornou-se desde há muito consagrada a existência de um *Serviço do Tráfego*. Encontramo-lo, além de em Portugal, em Inglaterra («*Traffic Department*»), em Espanha («*Servicio de Trafico-Viajeros* e «*Servicio de Trafico-Mercancias*»), no Luxemburgo («*Service des Trafics*»), etc.

Por vezes, nalguns países, a designação é a de *Serviço Comercial*, como, por exemplo, na Suécia, na Suíça, na Noruega, na França (onde, por sua vez, há a *Divisão do Tráfego*), na Itália (com a designação de *Serviço Comercial e do Tráfego*), etc.

Justifica-se, em parte, esta última designação, por a função do Serviço ser essencialmente comercial — a empresa ferroviária é, antes de mais, uma organização industrial que produz e vende o transporte, e o seu Serviço do Tráfego ou Serviço Comercial, consoante é designado, tem a principal interferência nessa venda. No entanto, a função comercial é mais vasta, e não se circunscreve, exclusivamente, à venda do transporte (assim, entre nós, há vários Serviços com função comercial); por isso, a nosso ver, a designação de *Serviço Comercial* não é tão apropriada.

Deste ou daquele modo designado, o que é certo é ser a função de um tal Serviço de grande importância numa companhia ferroviária. Frizando essa importância, diz René Bourgeois que «são na realidade grandes os progressos técnicos que o caminho de ferro realizou nestes últimos tempos: melhor rendimento das máquinas, electrificação, automotoras, etc., mas, entre os Ser-

viços do caminho de ferro, o Serviço Comercial é, provavelmente, o que obrigou a trazer, pela própria força das coisas, aos seus métodos e à forma da sua actividade as modificações mais profundas».

A C. P. tem também o seu *Serviço do Tráfego*, integrado na Divisão Comercial.

Embora consagrada, não dá a designação do Serviço a conhecer a matéria de que se ocupa, e, por isso, natural é que muitas pessoas e, até, agentes da Companhia, ignorem uma grande parte das suas funções. Considerando tal, nos propozemos neste artigo dar uma ideia, embora sumária, das funções que desempenha, da sua maneira de trabalhar, e da responsabilidade da sua missão na actividade da Companhia.

É a feitura das Tarifas — isto é, dos diplomas, a submeter à aprovação do Governo, donde constam as condições e os preços de transporte — a função primordial do Serviço do Tráfego. Nos tempos em que o caminho de ferro era uma actividade de monopolista de direito e de facto, era esta a sua função, por assim dizer, exclusiva.

Hoje a sua esfera de acção é, de facto, mais vasta. Assim, além das tarifas, são igualmente da sua especialidade o estudo e a elaboração dos contractos e dos acordos, seja de assuntos propriamente de transporte, seja de matéria afim do transporte (é o caso dos contratos sobre a exploração dos restaurantes nas estações, sobre as vendas ambulantes nas estações, sobre a exploração de ramais particulares, etc.). Dentre os primeiros, sem dúvida, de maior importância, porque têm uma acção mais directa sobre o tráfego, destacam-se, principalmente, os que

se referem aos acordos de transporte de mercadorias e aos serviços combinados de camionagem. Tanto estes como aqueles, canalizando para o caminho de ferro o tráfego das regiões não servidas directamente por ele, podem ter uma influência extraordinária na intensificação dos transportes e, consequentemente, nas receitas. Quantos aos segundos, por criarem melhores condições para o desenvolvimento do tráfego, também exercem notável influência, embora de uma maneira mais indirecta.

Elaborando as tarifas e os contratos, o Serviço do Tráfego tem assim, na Companhia — dentro de certos limites — um papel *legislativo*, cabendo-lhe, por isso mesmo, também, a interpretação e o esclarecimento tarifário e contratual.

Mas, tudo isto, afinal, é a maneira como se concretiza a sua grande missão dentro da orgânica da Companhia, não constitui a própria missão em si — esta é que justifica, a nosso ver, o nome adoptado — e tal missão é, sem dúvida, *a captação do tráfego*, ou, por outras palavras, *a venda do transporte*.

É certo, que outros órgãos da Companhia têm uma quota parte apreciável a desempenhar em tal missão, mas, iniludivelmente, é o Serviço do Tráfego o que de mais íntimo a vive e, por isso mesmo, sobre ele recai uma pesada responsabilidade. E dizemos *pesada* porque a relação *despesas-receitas*, que afinal estrutura a vida da empresa, depende nitidamente da evolução do tráfego e este tem, hoje em dia, outros meios de utilização além do caminho de ferro, donde resulta que o Serviço do Tráfego é chamado constantemente a intervir em delicadíssimos problemas, cuja boa solução é, muitas vezes, de importância vital para a Companhia.

Além disso, como o tráfego do país está em estreita correlação com as respectivas condições económicas, tal circunstância vem exigir, por seu turno, automaticamente, uma adaptabilidade perfeita às realidades da Economia. Quanto maior for o grau dessa *adaptabilidade*, tanto melhor o Serviço do Tráfego estará à altura da sua missão. E uma tal necessidade justifica-se plenamente, pois a vida moderna, modificando os hábitos do Público, traz todos os dias ao transporte problemas novos. Este facto e a concorrên-

cia dos transportes por estrada vieram determinar o aperfeiçoamento do espírito comercial, a adaptação tarifária e a rapidez da execução.

Dissemos qual a missão do Serviço do Tráfego.

No entanto, todo e qualquer agente da Companhia, desde o mais modesto ao mais categorizado, pode — e deve — contribuir por si, em grau maior ou menor, para o bom êxito da missão que impende sobre o Serviço. E de variadas maneiras pode essa contribuição ser dada. Assim, por exemplo:

1.º — Atendendo com prontidão e urbanamente todos os pedidos de informação feitos por parte do Público, esclarecendo-o sobre as dúvidas suscitadas, ou, se esse esclarecimento não for da sua competência, indicar a maneira mais rápida de o conseguir. Por isso se torna imprescindível que o agente, sobretudo o que está em contacto com o Público, esteja suficientemente conhecedor de todo o sistema tarifário, o que significa, ao mesmo tempo, que tenha as suas colecções de diplomas devidamente completas, actualizadas e anotadas, e que de tudo tenha inteiro conhecimento. Tudo se resume em duas palavras: *consciência profissional*.

Tenha o agente em mente que uma taxa mal calculada ou uma má informação pode provocar, além da má impressão do público, uma perda de tráfego.

2.º — Observando, com interesse, as condições peculiares da região, e comunicando, por intermédio das vias competentes, os resultados das observações realizadas. Não raras vezes por este procedimento se consegue uma valorização do tráfego ferroviário duma determinada zona, quase impossível de esperar. Também isto se resume, afinal, em duas palavras: *interesse profissional*.

3.º — Informando com a maior prontidão possível as irregularidades que veja cometidas pelos meios de transportes concorrentes de acordo com as indicações já feitas, apresentando simultaneamente as sugestões sobre a melhoria do serviço, que a prática lhe aconselha, tendentes a evitar essa concorrência. Por outras palavras: *espírito de observação*.

Falámos das funções e da missão do Serviço do Tráfego e focámos as possibilidades

de colaboração de todos os agentes nessa missão. Restam agora algumas palavras sobre o seu *processo de trabalho*.

Tem este de basear-se, como qualquer outro trabalho que pretenda executar-se racionalmente, na informação documentada, na ponderação de critério, na rapidez de execução e no espírito de inovação e de actualização.

Assim, prefere o Serviço do Tráfego lançar mão, sempre que possível, dos inquéritos locais ou regionais, de modo a poder recolher todos aqueles elementos indispensáveis para fundamentar as suas propostas e informações.

Os numerosos alvitres e sugestões recebidos, quer do Público, quer dos agentes da Companhia, são sempre objecto de cuidadosa observação, nunca hesitando o Serviço do Tráfego em procurar dar satisfação a todos aqueles que se lhe afigurem juntos ou dignos de interesse. Por isso, frequente-

mente, o Serviço do Tráfego é o fiel intérprete do Público junto dos outros sectores da Companhia, não se poupando a esforços para, com o aperfeiçoamento da execução, se alcançar a melhoria do serviço prestado e a abstenção do maior rendimento.

Nunca deixei, pois, os agentes da Companhia de trazer a lume qualquer facto do seu conhecimento que revista interesse. As suas informações, suficientemente pormenorizadas e documentadas, poderão contribuir para *melhor bem servir o Público*, lema desta grande organização ferroviária.

Finalmente, falando dos processos de trabalho, não poderíamos deixar em claro uma faceta, pela manutenção da qual o Serviço do Tráfego tem sempre lutado desde há anos — *a simplificação*. Gradualmente, uniformizando e simplificando, na medida do possível, contribuir-se-á para facilitar o trabalho quotidiano de todos aqueles que mais de perto lidam com os variados diplomas tarifários.





Publicidade em bilhetes de caminho de ferro

A PUBLICIDADE E O TURISMO

A publicidade é uma ciência e uma arte. Ir ao encontro do público, despertando-lhe a sensibilidade com reclamos sugestivos, exige uma técnica especial e, sobretudo, o conhecimento das pessoas a quem a publicidade se destina.

O anúncio, o cartaz, a montra, o filme, a rádio, são formas de publicidade moderna que, ainda há anos, eram quase desconhecidas em Portugal.

Não vamos, como poderá supor-se, tratar de todas as formas de publicidade existentes, mas apenas, das que, normalmente, são feitas nos caminhos de ferro, publicidade que se reveste de características especiais.

Há anunciantes que duvidam do êxito da publicidade nos caminhos de ferro, pelo critério errado da mesma só poder ser apreciada pelos que viajam em comboio. Julgam, por isso, que o valor publicitário dum anúncio é nulo, ou de fraco rendimento, havendo quem tenha critério oposto, só assim se compreendendo o desenvolvimento que a publicidade ferroviária alcançou nos últimos anos.

Os caminhos de ferro prestam-se, melhor de que quaisquer outros meios de comunicação, à publicidade, pois oferecem horizontes largos para a sua realização. Pontes, trincheiras, muros de vedação, passagens de nível, carruagens, bilhetes e estações, fornecem campo vasto para efectuar publicidade rendosa, não só pela receita mas, especialmente, pelo valor publicitário que, como é de crer, aumenta

proporcionalmente ao número de pessoas que a lêem ou admiram.

As formas de publicidade mais usadas nas nossas linhas, são feitas em bilhetes, carruagens e estações, atingindo já hoje resultados satisfatórios que, como é sabido, se destinam às Caixas de Reforma e Pensões do Pessoal.

Evidentemente que não pode fazer-se boa publicidade num edifício de passageiros que não esteja devidamente conservado. Enquanto a estação não esteve limpa, modernizada, arejada, os anunciantes olhavam-na desconfiados, pois duvidavam do efeito publicitário a alcançar.

Realizadas as obras, que transformaram a estação do Rossio, os espaços destinados à publicidade foram ocupados com anúncios sugestivos, em grande parte pintados por artistas da especialidade e executados em chapas de cristal. O custo dispendioso do anúncio e da taxa de afixação cobrada pela Companhia não assustaram os anunciantes, que disputavam os lugares oferecidos, aparecendo outros que fizeram propostas para colocar anúncios nas colunas, nas bilheteiras, nas entradas dos elevadores, em todos os lugares onde a afixação de publicidade estava proibida, por motivos de ordem estética.

As paredes do vestíbulo inferior foram-se cobrindo com anúncios variados, embora sem prejuízo do ambiente, tendo sido pintados discretamente, nas chapas de cristal das bilheteiras, os anúncios da Companhia Europeia de

Seguros que, de há muito, mantêm um serviço combinado com os caminhos de ferro.

Também os degraus da estação foram convenientemente aproveitados para publicidade, esta feita em azulejos pintados em cores vivas, material resistente e de fácil limpeza.

O vestíbulo do segundo andar e a parede que dá para os cais de embarque também tiveram rendimento apreciável, que aumentará sensivelmente com a instalação de novos elevadores e a colocação de anúncios luminosos, que têm a vantagem de aformosear e iluminar os recintos onde são instalados.

Sabemos que a estação do Rossio, como a de S. Bento no Porto, constituem casos especiais em matéria de publicidade, havendo no entanto estações que, pelo movimento de passageiros, beleza de edifícios ou por servirem de entroncamento, podem e devem ser utilizados para fins publicitários.

Em estações secundárias, o cartaz pode ser impresso em cartão, ou pintado em contraplacado, formas mais atraentes que o esmalte, não devendo, em caso algum, ser pregados nas tiras de madeira existentes nas fachadas dos edifícios de passageiros, pois ficam escondidos, prejudicando-se assim o seu valor publicitário. Os cartazes devem ser pregados à mesma altura, dez centímetros acima do lambrim de azulejo, única forma de serem vistos e limpos, pois, quanto mais cuidados estiverem, maior satisfação daremos aos anunciantes, que, além de clientes da Companhia, proporcionam receitas às Caixas de Reformas.

Os cartazes são quase sempre executados sob a direcção de artistas da especialidade, contribuindo por isso para o embelezamento das estações. O desenho, a cor, a execução, dão-lhes qualidade e categoria, que todos os ferroviários de-

vem ter presentes, quando transportam ou afixam os anúncios confiados à Companhia.

Outra forma de publicidade é a que se está realizando nas carruagens e, em breve, nas automotoras, escurpulosamente executada por artistas especializados. Feita em moldes modernos, os pequenos cartazes já afixados nas carruagens americanas constituem uma promessa para mais largos vôos. Sugestiva, artística, inteligente, a publicidade realizada nas carruagens constitui um sólido elemento de propaganda turística, pois reclama hotéis, casinos, praias e termas.

Por fim, dediquemos duas linhas à publicidade em bilhetes feita não só para as empresas comerciais ou industriais, mas para servir os mais afamados lugares de vilegiatura da nossa terra.

O pequeno rectângulo de cartão passou a ser utilizado para fins publicitários, facto que constituiu um sucesso. Ainda hoje existem comerciantes que duvidam do valor publicitário da nossa forma de anunciar, afirmando que o mesmo se destina apenas a um passageiro.

Esta razão não colhe, pois o facto do bilhete ser pessoal e intransmissível, não quer dizer que não possa ser visto por outros passageiros. Houve firmas que receberam de tal forma a nova modalidade de publicidade, que sugeriram sorteios a realizar, para o que se tornava necessário a numeração de todos os anúncios e a não entrega dos bilhetes à saída das estações, alvitre que não foi possível aceitar.

As gravuras que acompanham estas linhas mostrarão aos leitores, melhor do que as palavras, o que pode fazer-se em matéria publicitária, fonte de beleza e de receita que exige a colaboração de todos os ferroviários portugueses.

A. M.



A publicidade na estação de Lisboa-R

LÁ POR FORA...

Inglaterra

Existe em Inglaterra, no condado de Kent, o mais pequeno caminho de ferro do mundo. Serve três cidades: Nova Romney, Hythe e Dymchurch. Tem apenas vinte quilómetros de extensão, com um tráfego apreciável de passageiros.

Explora esta linha uma companhia formada, logo após o primeiro conflito mundial, pelo capitão J. E. P. Horney, muito conhecido pelas suas proezas como condutor de automóveis de corrida.

Em 1926, o actual rei, então duque de York, conduziu a pequena locomotiva que pilota este comboio de Gulliver que, à época, ligava apenas Nova Romney e Hythe. Dois anos mais tarde, a linha foi prolongada até ao farol de Dungeness, famoso pelo mistério que o rodeia, virtude bastante para se tornar um ponto de atracção dos sempre novelescos ingleses.

Apesar de liliputianas, as máquinas deste comboio-miniatura são poderosas e atingem 60 quilómetros à hora. Uma delas esteve até há pouco em exposição na estação de Waterloo, em Londres, e é apelidada de «Dr. Syn», herói de um romance policial de Russell Thorndyk, e o qual viveu, dedicando-se ao contrabando, precisamente na zona, agora pacífica, por onde o comboio passa.

E — coisa curiosa! — esta locomotiva, embora pequenina, pode fazer — e por vezes faz — tanto barulho como uma gigante, daquelas que vemos nos filmes norte americanos. E o seu apito é precisamente igual ao das máquinas em uso na Pacific Railway, visto que há tantos rebanhos nos campos que o comboio-miniatura atravessa, que um apito da sua proporção não produziria qualquer efeito no tímpano dos sempre distraídos carneiros.

Mas o mais importante é o que, de facto, constitui notícia sensacional nesta época de consecutivas nacionalizações disto e daquilo, é a linha Romney-Hythe Dymchurch ter escapado à imperiosa Lei, votada pelo integérrimo parlamento britânico, que tornou do

Estado, a partir de 1 de Janeiro passado, os transportes ingleses de utilidade pública...

Suécia

Em Agosto o «Gothembourgeois», primeiro de uma série de comboios expressos eléctricos encomendados pelos caminhos de ferro da Suécia, fez a sua viagem de ensaio entre Gothembourg e Stockolm. A distância foi percorrida em 4 horas e 54 minutos, ou seja, menos uma hora do que levam os comboios expressos desta linha. O novo comboio, que comporta 3 carruagens, pôde atingir uma velocidade máxima de 135 quilómetros à hora. Quando foi posto em serviço no dia 1 de Setembro, o «Gothembourgeois» andou com a velocidade de 130 quilómetros nalgumas secções da linha, enquanto a sua velocidade média entre Stockolm e Gothembourg é de cerca de 90 quilómetros à hora. Em breve serão postos em serviço mais dois comboios deste tipo para as linhas de Stockolm—Orebro e Stockolm Mjolby, e mais tarde chegarão mais 3.

Os comboios são moderadamente aerodinâmicos e a sua aparência é sóbria. São pintados de cor de laranja, com o tecto prateado e muito diferentes dos comboios eléctricos até aqui usados nos caminhos de ferro da Suécia. Têm a capacidade de 30 passageiros em 2.ª classe e 148 em 3.ª. Os carros são espaçosos e confortáveis. Há na 2.ª classe «fauteuils» giratórios e em 3.ª classe bancos confortáveis de 2 lugares. Grandes janelas dão aos passageiros uma boa vista da paisagem. Têm a inovação que é poder ver-se para trás e para diante, pois as cabines dos condutores são colocadas nas duas extremidades, só sendo separadas dos passageiros por uma parede de vidro. Há uma mesa larga entre cada linha de passageiros e aí lhes são servidas as refeições. A pressão é regularizada dentro dos vagões e não correntes de ar, e os ventiladores mudam o ar viciado e eliminam a poeira. Os 4 motores eléctricos A.S.E.A. têm a força de 1360 CV e o transformador é de 800 K.V.A..

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Manuel das Neves, chefe de brigada das Obras Metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.

Francisco Augusto, operário de 2.^a classe das Obras Metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche, ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.



Joaquim Carlos, operário de 2.^a classe das Obras Metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche, ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.

Manuel Francisco Moleiro, operário de 2.^a classe das Obras Metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche, ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.



Manuel da Costa Isidoro, operário de 3.^a classe das Obras Metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche, ao km. 30.096 da Linha de Vendas Novas.

José Santos Carlos, operário de 3.^a classe das Obras Metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche, ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.



Jacinto Duarte Roxo, operário de 3.^a classe das Obras Metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche, ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.

Jaime Martins, operário de 2.^a classe das Obras Metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche, ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.





Joaquim Casaleiro, operário de 3.^a classe das Obras metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche, ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.

José Albino, operário ajudante das Obras Metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche, ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.



Manuel Joaquim Oliveira Duarte, servente de obras, em serviço nas Obras Metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche, ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.

Manuel de Matos, servente de obras, em serviço nas Obras Metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche, ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.



Joaquim Oliveira Duarte, servente de obras em serviço nas Obras Metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche, ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.

Francisco Assunção Pederneira, servente de Obras em serviço nas Obras Metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche, ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.



José Pires, operário ajudante das Obras Metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche, ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.

José Peres Henriques, operário ajudante das Obras Metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche, ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.



Manuel Ribeiro, servente de obras em serviço nas Obras Metálicas, foi louvado pela dedicação e competência demonstradas na execução dos trabalhos de reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche, ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.

Leandro Rodrigues, Subinspector das Obras Metálicas, louvado e gratificado com a importância de esc. 500\$00, pela dedicação zelo e competência que demonstrou na demolição, reconstrução e consolidação de um pilar da Ponte de Coruche, ao km. 32.096 da Linha de Vendas Novas.





João Augusto Alves, factor de 2.^a classe, exerceu as funções de chefe de linha na estação de Beja, quando da feira de Agosto. Desempenhou-se com inextinguível dedicação, trabalhando sem interrupção, das 7 às 23 horas, nos dias da feira.

Francisco Domingos Raimundo, factor de 2.^a classe em Beja, por motivo da feira de Agosto realizada naquela cidade, desempenhou-se com exemplar dedicação e honestidade na expedição de 116 vagões de gado, repudiando propostas de suborno e trabalhando, sem interrupção, das 7 às 23 horas, nos dias da feira.



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE QUADRO



José António de Oliveira, Revisor de 1.^a classe — Admitido como assentador de 2.^a classe em 24 de Outubro de 1908, nomeado guarda-freio de 2.^a classe em 27 de Junho de 1914 e promovido a revisor de 1.^a classe em 1 de Outubro de 1928.

Bento Simões Ferreira, Fiel principal de Lisboa-P. — Admitido como servente suplementar em 19 de Agosto de 1908, nomeado servente efectivo em 1 de Outubro de 1908 e promovido a fiel principal em 1 de Setembro de 1942.



Francisco Brás da Costa, Fiscal do pessoal de trens do Barreiro. — Nomeado carregador em 6 de Outubro de 1908 e promovido a fiscal do pessoal de trens em 1 de Dezembro de 1945.



António Peixoto, Cardoso, Agulheiro de 3.^a classe de Sintra. — Nomeado carregador em 16 de Novembro de 1908 e promovido a agulheiro de 3.^a classe em 21 de Maio de 1923.



José Maria Ferreira, Fiel de cais de 1.^a classe de Lisboa-P. — Nomeado carregador em 16 de Dezembro de 1908 e promovido a fiel de cais de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1936.

NOMEAÇÕES

Divisão de Abastecimentos — *Empregados de 3.^a classe*: Adelino Freire Leal, António Soares Rodrigues, Eduardo Simões, João Coelho Castro Vilas-Boas Monteverde, Manuel Patrício e Casimiro Viriato Teixeira.

Serventes: Francisco Fanico André, Vitor Lopes Maia, José Afonso, Manuel Nunes Faria, João Esteves Baptista, José Pereira Pimentel, João Nobre Marques, Barão José Primo, Narciso de Matos, Rosendo da Costa Lente, José Nogueira, Manuel Falcão, Adão Arnaldo de Freitas, Manuel Rodrigues, Amadeu Pinto Cardoso, António Alves Esperança, Armando Bernardo Pereira e Norberto Augusto de Moura.

Divisão Comercial — *Servente*: José Duarte, distribuidor de víveres.

Empregado de 3.^a classe: Jorge Augusto Cortes Grácio, caixeiro de víveres de 1.^a classe.

Divisão de Exploração — *Factor de 1.^a classe*: O chefe de 3.^a, Raúl Simões Falorca.

Carregador de 1.ª classe: Os agulheiros de 2.ª classe, Jerónimo Pacheco e António Jaime Neves Ribeiro.

Divisão de Material e Tracção — *Empregados de 3.ª Classe:* António Maria Cascalheiro, Carlos Nunes da Assunção, Mário Pinto de Moura e José António Braz.

Desenhadores de 3.ª Classe: António Francisco da Silva e Cipriano António de Sousa.

Divisão de Via e Obras — *Assentadores:* Edmundo Lopes Mâncio, Joaquim da Cunha, Augusto Laurentino Teixeira, Gabriel Matias Oliveira, António Garcia Cuco, António Costa Martins, José Rodrigues, Joaquim Pinto, José Pereira Ribeiro, Joaquim São Pedro Tropa, Tiago Sequeira dos Santos, Amaro Cardoso, António Joaquim Trigacheiro, Adão Cardoso, Luís Pereira, Artur São Pedro Ramalheite, Agostinho Cardoso, José Gregório Martins, Joaquim Martins das Neves, Manuel da Silva Costa, Anselmo Pinto Nogueira, Adriano António Loureiro, João Cecílio, Manuel Mendes, Arménio Joaquim, Augusto Fernandes Girão, José Maria Areias, Manuel António, Francisco Ramos Telo Moreira, Aquiles de Almeida, Luís dos Santos Sopa, Joaquim Farto Alfaia, Fernando Dias Conde, António Hilário dos Santos, Albertino Joaquim de Sousa, Joaquim Graça Nunes, Cipriano Moleiro, José Matias Massena, Luís António Pinto, Raúl Augusto Gouveia, Manuel Gil, Carlos Ferreira, Fernando Matos Almeida, Manuel Gomes, Rogério da Cruz Louro, Alfredo Luís Paulino, Martinho Barriga Delgado, João Fernandes Marôco, António Guerreiro Silvério, Floriano Rafael Coelho, Américo dos Santos, João Fernandes, Carlos Gama Gouveia, António Manuel Mendes Cassapo, Augusto Luís dos Santos, Luís Madeira Júnior, Joaquim Ferreira, Belarmino Guerreiro, Manuel Pinto Soares, Francisco dos Santos Almeida, João António Madeira Matias, Josué Augusto Madeira Gomes, Victor Pires Careto, António Dias da Silva, José Galego Saladinha, António Palma Figueira, José Palma Correia, António Augusto Pinheiro, Maximiano Madeira Casa Branca, Júlio da Silva, António Francisco Ferreira, Mário João Victor, Serafim Campos Lopes, José Rodrigues Teixeira, João Vicente, Joaquim Barata, António Joaquim Pinto, Manuel Gonçalves Cabrita, António Aires Ferreira, José António, Joaquim das Dores Abelho, José da Silva Rocha, José Maria de Carvalho, António Vieira Teixeira, Manuel António Cerqueira Costa, Joaquim da Silva Domingues, Manuel António Bica, Mário Rodrigues Borges, Manuel Festas Pereira, Manuel Cordeiro Leitão, Manuel Tavares Rodrigues, Manuel Martins Carvalho, Agostinho Porto, Serafim dos Anjos Póvoa, José Pires Ramalheite, João das Dores Costa, Manuel Elias Soeiro, António José Henriques, Joaquim José da Silva, Humberto Vieira Domingos Sacramento Neto e Francisco António.

Suplementar de Via, adido: Manuel Alves Matias.

Empregado de 3.ª classe: Joaquim Mendes Granadeiro.

Chefe de Distrito: Sebastião Inácio, Distrito n.º 130 (Caria).

Serviços Médicos — Dr. Ludgero Lopes Parreira, médico substituto da Assistência Domiciliária do Porto.

Enfermeiros de 2.ª classe: Cláudio Vieira de Brito, Posto Sanitário de Lisboa—R., António da Silva Cabral, Posto Sanitário de Torre das Vargens, João da Encarnação Reis da Silva, Posto Sanitário de Sernada.

Enfermeiras de 2.ª classe: Laura Henriques Marques, Posto Sanitário de Lisboa — R., Cidália de Almeida Rodrigues, Posto Sanitário de Lisboa — P.

PROMOÇÕES

Divisão de Material e Tracção — *A maquinista de 2.ª classe:* Rafael Belchior Loução.

A maquinista de 3.ª classe: Urique Amaral.

A fogueiros de 1.ª classe: Álvaro de Matos e João Pedro Menino.

A fogueiro de 2.ª classe: José Gonçalves Figueiredo.

A copatazes de 1.ª classe: João António Brissos Jr., António dos Reis, Cândido Marques Valente, José Manuel Grenha, Augusto José da Silva, José Rodrigues, António Rodrigues Carvalho, António da Silva, Francisco de Abreu, José Amaro, Manuel da Costa, Francisco Oliveira, António Silva Jr., Victor Silva Parra, José Vicente Bernardino, Gabriel Ascenso Julião, João Caldeira, António da Silva Barbosa e Zulmiro Bessa.

A capatazes de 2.ª classe: André Sequeira, António Constantino, Ezequiel Grenha, José Severino, António Martins, Manuel Guerreiro, Alberto Joaquim do Couto, Armando Simões dos Santos, Miguel Pedro, Raúl da Costa, Arménio Honório, Albano Marques, António Mendes Tarrafa, Armando Alves Lourenço, Augusto Rosa Freire, José Duarte, Alberto da Silva Rocha e Torcato António Luís.

Divisão de Via e Obras — *A empregado de 3.ª classe:* António Almeida Santos, praticante de escritório.

A Chefe de Distrito: João Rebola, subchefe de Distrito.

A empregado de 3.ª classe: José Gaspar, escriturário e António Ventura Oliveira, escriturário.

A desenhador de 3.^a classe: Joaquim Mendes Granadeiro, empregado de 3.^a classe e José Gertrudes da Silva, empregado de 3.^a classe.

REFORMAS

Abastecimentos — António Joaquim Santana, chefe de secção; Eduardo Luís Videira, guarda; Jaime Augusto Nepomuceno, empregado de 1.^a classe dos serviços gerais.

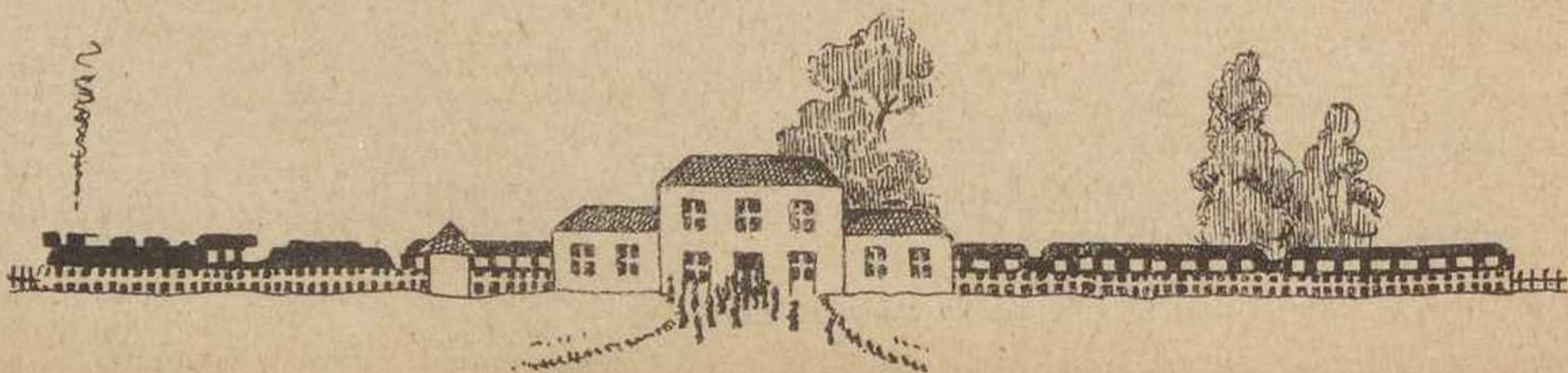
Comercial — António Humberto de Campos Silva, empregado principal do Serviço de Estatística e Estudos; Francisco Martins, revisor de bilhetes principal; Manuel Cardoso Ferreira, revisor de bilhetes principal.

Exploração — Diamantino da Graça, chefe principal; Norberto Delfim de Azevedo, Empregado principal; João Pedro Fogaça Cavaco, chefe de 3.^a classe; João Pinto Borges de Azevedo, chefe de 3.^a classe; António José Celorico, fiel de estação; José Luís Barbosa, factor de 1.^a classe; Albano da Silva Bastos, factor de 1.^a classe; José Maria Pinheiro de Magalhães, factor de 1.^a classe; António Pereira Mendes Júnior, factor de 2.^a classe; José Joaquim Bernardo, agulheiro de 2.^a classe; José dos Santos Marta, agulheiro de 3.^a classe; António Pinto Monteiro, guarda de estação; Vitorino Alberto Barros, guarda de estação; António Duarte, guarda de estação; Manuel da Luz, empregado principal dos serviços gerais; Alfredo Soares de Almeida, condutor de 1.^a classe; Manuel Cardoso, fiel de cais de 1.^a classe; Lino Sabino, fiel de cais de 2.^a classe; Manuel Miguel, capataz de manobras principal; António José Ferreira, capataz de manobras; Félix de Oliveira Santos, conferente; Bento da Silva Miranda, carregador; Deolindo Ribeiro, carregador; Luís de Sousa, carregador; Manuel Ribeiro Gomes, carregador; Tomaz Pereira, carregador; Augusto Lourenço, carregador; Aires Pires, carregador; Manuel Narciso Rodrigues, carregador; Augusto Machado, guarda de estação; João Inácio, guarda de estação; João Figueiredo, guarda de estação.

Material e tracção — António José Moral, chefe de secção do Depósito de Lisboa P.; João Domingos, limpador do depósito de Entrenhecimento; Alberto Tavares Gouveia, inspector principal da Via Fluvial; Manuel França Moutinho, maquinista de 2.^a classe do Depósito de Campanhã; Joaquim Duarte, mestre de vapores, da via fluvial; Raúl Pedro Cândido, maquinista de 3.^a classe do Depósito do Barreiro; Matias Barbado, chefe do Depósito de Beja; Francisco Rodrigues, maquinista de 1.^a classe do Depósito de Pampilhosa; João Maria Pardal, limpador do Depósito de Lisboa; Joaquim António da Silva Vieira, maquinista fluvial; João de Azevedo, revisor de 2.^a classe da Revisão de Barreiro; Artur José Ramos, maquinista de 2.^a classe do Depósito de Beja; Luís dos Santos, maquinista de 3.^a classe do Depósito de Barreiro; José da Cruz, limpador do Depósito de Pampilhosa; Adelino Dinis, escriturário do Depósito de Pampilhosa; Calixto da Silva, ensebador da Revisão de Pampilhosa; Augusto da Silva Tavares, maquinista de 3.^a classe do Depósito de Sernada; José Girardi, subchefe do Depósito de Entrenhecimento; Manuel Marques, ensebador da Revisão de Coimbra.

Serviços médicos — Prof. Dr. João Emílio Raposo de Magalhães, médico especialista de cirurgia, de Lisboa.

Via e Obras — António Fernandes Baptista, subchefe de distrito; Manuel José, subchefe de distrito; António Mendes, assentador; José Lopes Bento, assentador; António Araújo, assentador; Tomaz Correia Malato, guarda de p. n.; Custódio Cabrita Estevam, guarda de p. n.; Maria do Carmo, guarda de p. n.; Maria dos Anjos, guarda de p. n.; Manuel Martins Ramos, operário de 1.^a classe; Alexandre Rodrigues do Rego, operário de 1.^a classe; João de Oliveira, chefe de distrito; Joaquim Baião, chefe de distrito; João Louro, subchefe de distrito; António dos Santos Rebocho, guarda de p. n.; Maria dos Prazeres, guarda de p. n.; António Marques Cordeiro, empregado de 2.^a classe; Manuel Rula, subchefe de distrito; Manuel Simões, assentador; Manuel António, assentador; Manuel Francisco Xavier, assentador; Josefina Amaral, guarda de p. n.; Joaquim Maria Jacinto, operário; Joaquim Mota, encarregado de obras; Pedro Guilherme de Castro, empregado principal; Claudino Augusto, chefe de distrito; Albano Pinto Ribeiro, chefe de distrito; José Rodrigues, subchefe de distrito; António Agostinho, subchefe de distrito; Manuel de Jesus, assentador; Eusébio Pires Ramallete, assentador; Manuel Cordeiro, assentador; Albano António da Silva, assentador; Rosa da Silva, guarda p. n.; Leonilda Maria, guarda de p. n.; Maria dos Santos, guarda; Armindo Pacheco, assentador; João Maria Ferraz Lamede, assentador; Américo Milheiriço, operário de 3.^a classe; Luís Teixeira Mourão, operário de 1.^a classe.



Sumário

Na Estação do Rossio.

O Sr. Ministro das Comunicações inaugurou três linhas novas e condecorou dezanove ferroviários em nome do Sr. Presidente da República.

Para a história.

Funções de Fiscalização, por João dos Santos Camarinhas.

O que deve entender-se por um bom agente, por Francisco Chaves Brilhante.

Cantina dos Ferroviários de Santa Apolónia.

Página de Arte: Coimbra, por Manoel dos Santos Cabanas.

Curiosidades: O inventor da carruagem-cama.

A propósito de reclamações, por Fernando Catalão Dionísio.

O concurso «Os Amigos do Boletim».

Serviço do Tráfego: sua missão, funções e processos de trabalho, por Rogério Torroais Valente.

A publicidade e o turismo, por A. M.

Lá por fora...

Pessoal.



CAPA: O Sr. Ministro das Comunicações condecorando o Eng.º Alberto Lima de Sousa Rêgo, Chefe da Divisão de Exploração.