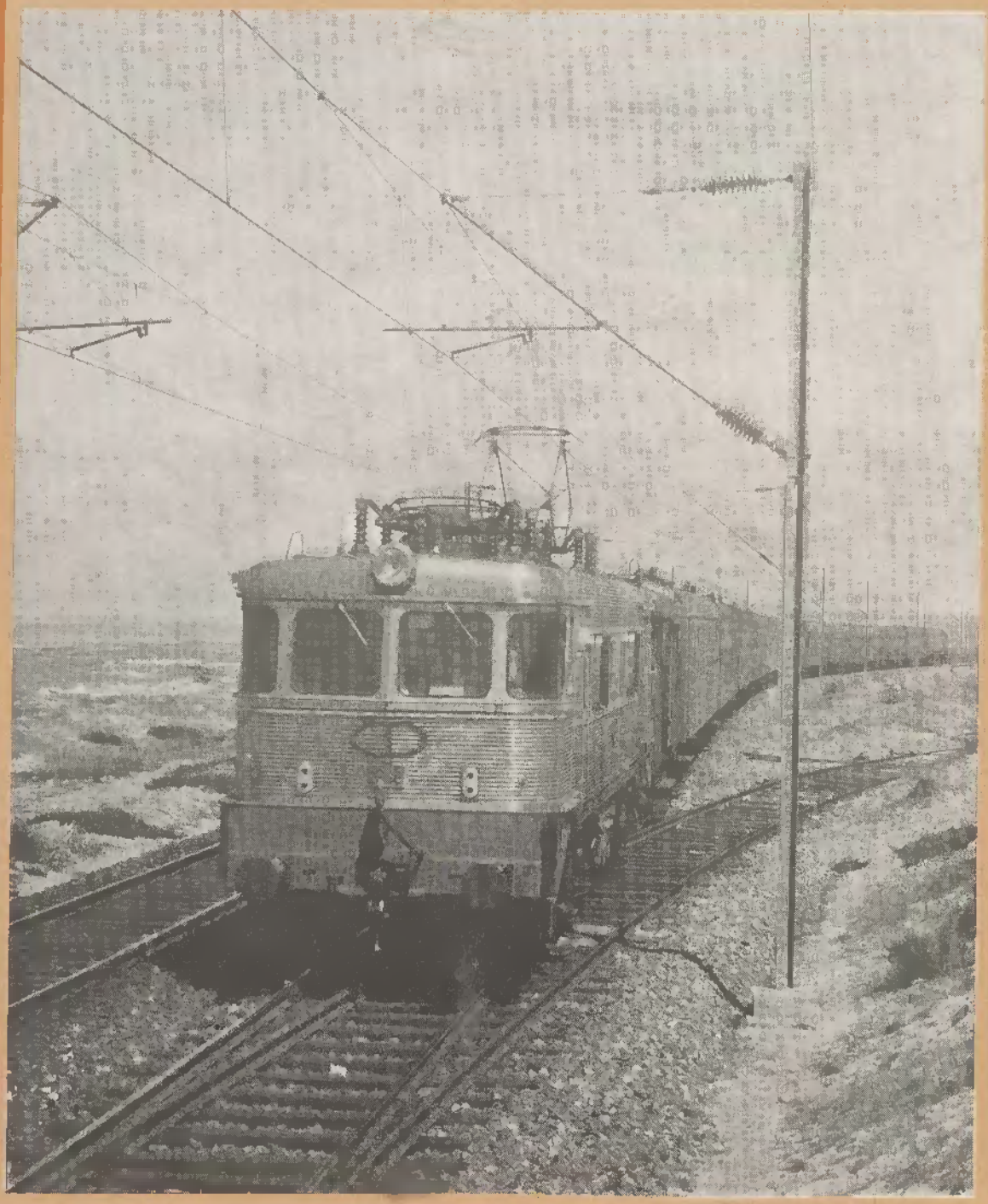
boletim da CP



496 • OUTUBRO / 1970

boletim da CP

N.º 496 · Outubro · 1970 · Ano XLII

PREÇO 2$50

PUBLICAÇÃO MENSAL

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES
DIRECTOR: ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA
EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO
Arranjo gráfico: MARIA MANUELA X. CORREIA

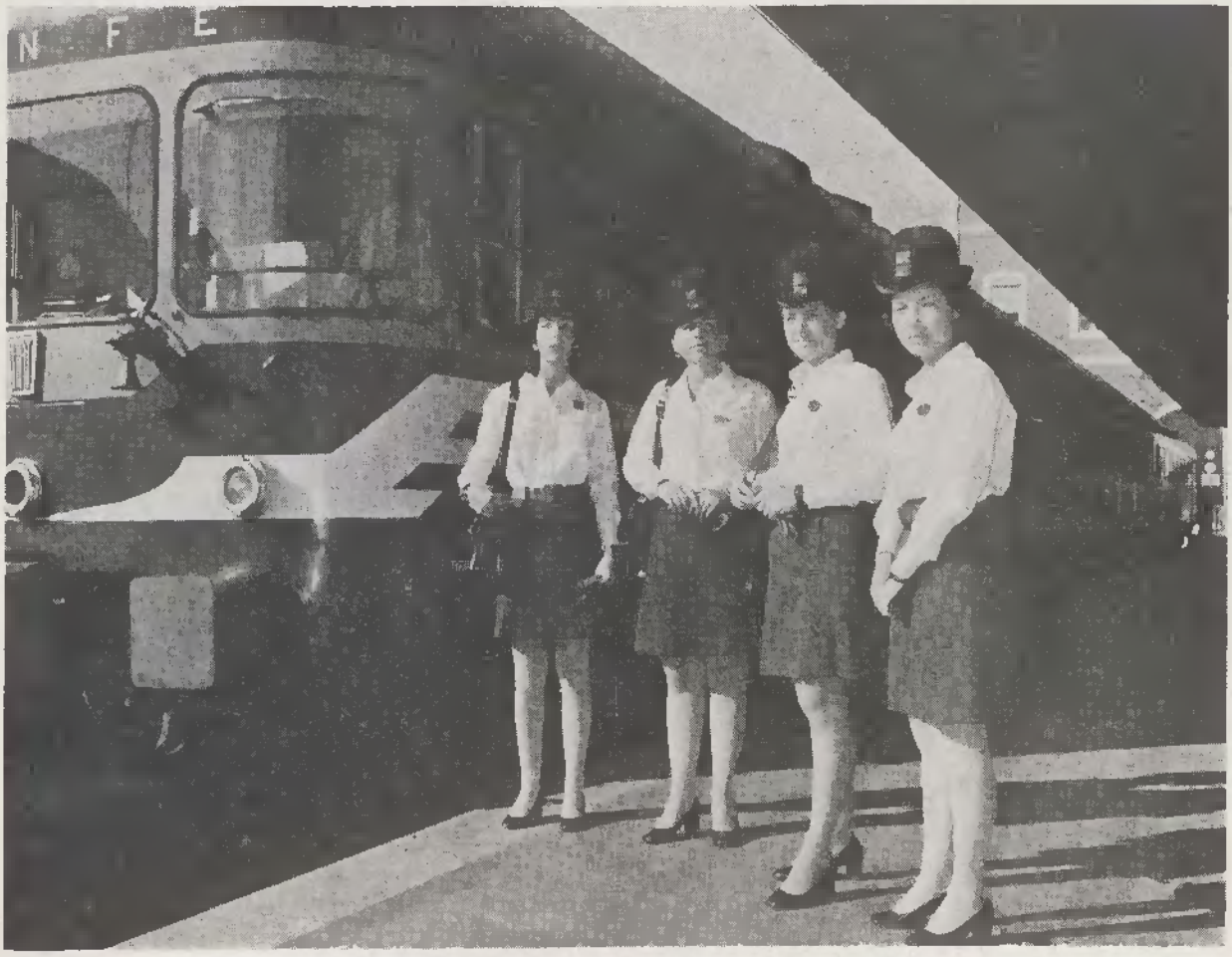
Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Sede: Calçada do Duque, 20 — Lisboa

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

Sumário

As nossas assistentes de viagem 1
O futuro do caminho de ferro — *por B.-H. de Fontgaland* 2
A III Exposição Industrial e de Artes Plásticas do Barreiro 6
A C.P. vai rever as categorias profissionais e as retribuições — *por Eloy Cantera* 7
Despedida de Francisco de Almeida 11
Cerca de 1500 crianças têm anualmente férias junto ao mar graças à colónia mantida pela C.P. — *reportagem de Torquato da Luz* 12
Morreu servindo... Maria do Rosário Barata Mendes, guarda de P.N. 17
Noticiário diverso 18
Quando um ferroviário chora — *conto de António de Araújo* 20
Em Narvique, na Noruega, construiu-se há 67 anos a linha férrea mais setentrional do Mundo — *por Vasco Callixto* 22
Louvor ao servente de 1.ª classe, Francisco Nogueira 23
O serviço de passageiros das grandes linhas francesas: evolução e perspectivas 24
Pessoal — Nomeações e promoções 28
Pessoal — Actos dignos de louvor 30

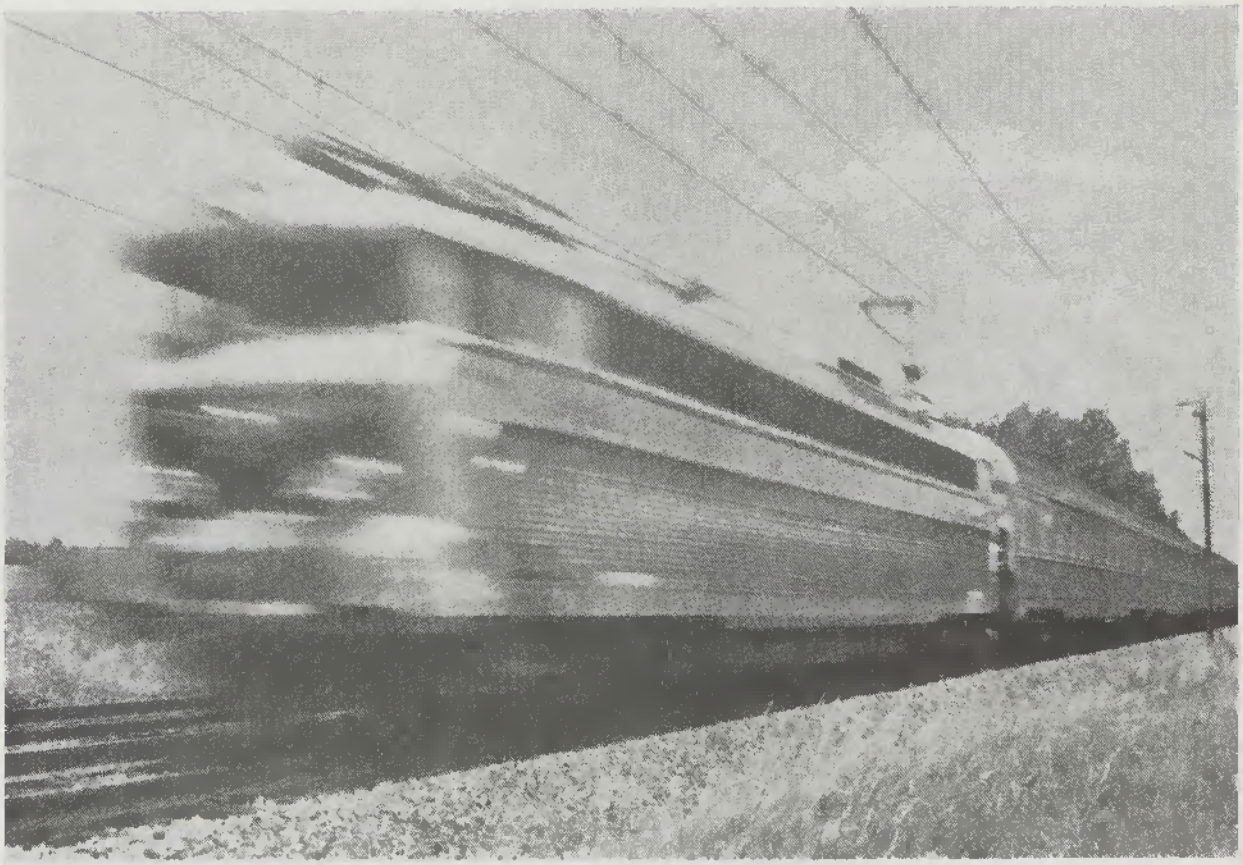
As nossas assistentes de viagem



Esta é a actual equipa de Assistentes de Viagem da C. P., em serviço diário no comboio «TER» que circula entre Lisboa e Madrid.

Revezando-se, ao longo do trajecto entre as duas capitais peninsulares, com as suas colegas espanholas — as «azafatas» da RENFE — as assistentes portuguesas, cuja acção tem merecido o maior apreço do público, são bem a imagem viva e eloquente da renovação e do progresso dos nossos caminhos de ferro.

ARQUIVO HISTÓRICO



O futuro do caminho de ferro

Por B.-H. DE FONTGALAND
Chefe do Serviço de Investigação Operacional da S. N. C. F.

O Caminho de Ferro fará, em breve, 150 anos. É, portanto, um meio de transporte muito jovem em relação à via aquática e à estrada, utilizadas há muitos milhares de anos. Constituiu um dos meios essenciais da revolução industrial da Europa e dos Estados Unidos no século XIX, bem como da abertura às trocas com os outros continentes.

Alguns decénios mais tarde, aparecia o transporte em carros fechados; depois, o motor de combustão interna revolucionava o transporte rodoviário; por fim, no início do século XX, a aviação abria o espaço ao transporte. Depois de ter beneficiado, durante cerca de um século, do monopólio quase absoluto dos transportes continentais, o Caminho de Ferro viu desenvolver-se, deste modo, uma competição cada vez mais viva.

Em numerosos países, entre os quais a França, a exploração tornou-se deficitária e os governos tiveram de intervir e de lançar as bases de uma coordenação dos transportes.

Após a segunda guerra mundial — no decurso da qual, o «carril» desempenhou um papel insubstituível tanto para os civis como para os militares — o Caminho de Ferro pôde fazer face a um desenvolvimento muito sensível do seu tráfego ao preço de uma simples modernização da sua antiga infra-estrutura, enquanto investimentos de capacidade considerável eram efectuados em todos os outros sectores: canais, auto-estradas, aeroportos, oleodutos. Daí, resultou uma degradação constante da parte do Caminho de Ferro no conjunto dos transportes, mesmo que o seu tráfego tenha continuado a aumentar, e a situação financeira das redes mais se agravou, ainda que a sua capacidade de transporte esteja muito longe de ser utilizada em pleno.

A questão do futuro do Caminho de Ferro

pôs-se então. Com efeito, se a função transporte se tornou cada vez mais indispensável para o desenvolvimento das trocas humanas e o aumento do nível de vida à escala do nosso planeta, o Caminho de Ferro não é senão um meio entre outros, existentes ou a inventar, de assegurar essa função. Deve ele, portanto, desaparecer ou, simplesmente, transformar-se para continuar a desempenhar um papel econòmicamente útil nesse conjunto? É a essa questão que nos propomos trazer elementos de resposta.

Depois de termos recordado as características fundamentais do Caminho de Ferro, descreveremos os grandes traços da sua evolução recente, antes de estudarmos o seu futuro provável em França no decurso dos próximos decénios.

1 — As características fundamentais do Caminho de Ferro

Limitar-nos-emos a citar as mais importantes.

— Como todos os meios de transporte terrestres, o Caminho de Ferro é tributário da geografia física. Sem sofrer as mesmas contracções de relevo que a via aquática, a via férrea não se acomoda econòmicamente a declives superiores a 1 %, que não põem qualquer problema para a estrada. Na verdade, teve de aceitar-se até 3 % nos grandes eixos alpinos, mas o custo de tracção aumenta então sensìvelmente.

— Uma via férrea ocupa, no solo, uma superfície muito reduzida em relação ao seu débito. Numa via de 1,44 m de largura entre carris, que exige cerca de 5 m de terreno, pode fazer-se circular, com alguns minutos de intervalo, comboios que transportam cada um mais de 1000 passageiros, ou seja, um débito horário que ultrapassa 30 000 passageiros por via ou 6000 por metro de largura. Neste ponto de vista, a capacidade do Caminho de Ferro é muito superior à de todos os seus concorrentes e é, de facto, um transportador em massa. Esta vantagem é bastante mais interessante nas zonas urbanizadas, onde o preço do terreno é um factor importante no custo das infra-estruturas.

— O Caminho de Ferro é muito pouco sensível às intempéries e de muitíssima segurança.

— O próprio princípio do Caminho de Ferro: direcção por carril-roda, assegurada por um verdugo, apresenta a dupla vantagem de uma grande simplicidade e de uma aplicação fácil da cibernética. A trajectória de um móvel sobre carris é, com efeito, definida ùnicamente pela geografia linear das vias, perfeitamente fixada, e todas as modificações de situação da qual são binários: dispositivos de mudança de via à direita e à esquerda, secção livre ou ocupada, etc. ... A programação e o comando automático da circulação são, portanto, muito mais simples do que na estrada, que utiliza um plano, ou na aviação, que trabalha no espaço.

— O Caminho de Ferro funciona normalmente com comboios e não com veículos isolados. Independentemente do seu interesse económico (redução das despesas com pessoal de acompanhamento e energia), o comboio permite modelar a oferta em função da procura. Permite também aumentar a capacidade das infra-estruturas jogando com o comprimento dos comboios. Circulam, assim, em certas redes, comboios de carga de mais de 10 000 toneladas.

— Desde a sua origem, o Caminho de Ferro demonstrou a sua grande capacidade de adaptação às novidades tecnológicas. Isto é particularmente notável no domínio da tracção: nascida com a máquina a vapor, a locomotiva adoptou sucessivamente o motor eléctrico, o motor diesel e, muito recentemente, a turbina a gás. E, do mesmo modo, no que se refere à siderurgia (carris), à metalurgia (material circulante), à electrónica (dispositivos de comando, informática, sinalização), etc. ...

— Sendo o Caminho de Ferro uma empresa de serviços, os métodos de exploração são tão importantes como a técnica. Nesse domínio, podem distinguir-se dois grandes tipos de problemas:

— problemas de distribuição, dos quais o mais conhecido, senão o mais simples, é o do encaminhamento do vagão isolado desde uma estação qualquer até uma outra, a partir de um pedido altamente aleatório, utilizando comboios sucessivos, que passam pelas estações de triagem;
— problemas de capacidade, ligados à utilização, em geral, banalizada da rede de linhas em transportes de características e de prioridades diferentes, essencialmente passageiros e mercadorias.

Esses problemas, a que os ferroviários chamam o «movimento», estão no fulcro da exploração ferroviária. Eles fazem intervir uma unidade de tempo real operacional cujo valor tende para o segundo, ainda que recentemente ele fosse da ordem do minuto.

— Apesar dos desenvolvimentos tecnológicos, apesar da contribuição recente, e longe de estar no seu termo, da cibernética, o Caminho de Ferro mantém-se uma empresa de mão-de-obra. Independentemente das relações com a clientela, numerosas funções necessitam de pessoal importante: a conservação, as manutenções, etc. ... O pessoal representa a rubrica mais pesada dos orçamentos ferroviários.

— Finalmente, o Caminho de Ferro faz parte das empresas de rendimento crescente, quer dizer, cujo quociente das unidades produzidas, pelos factores de produção utilizados, cresce com o volume da produção. Resulta daí que, desde que o tráfego aumente, o custo médio do Caminho de Ferro diminue. Isto é verdadeiro, não só para a parte do custo correspondente aos encargos de infra-estrutura, o que é evidente, mas igualmente para a parte do custo correspondente ao serviço do transporte

pròpriamente dito, como o têm confirmado — e avaliado — estudos muito detalhados realizados recentemente pelas principais redes da Europa ocidental.

2 — Os grandes traços da evolução recente

Convém distinguir *passageiros* e *mercadorias*, cujos mercados são pràticamente independentes. Na evolução do *tráfego de passageiros*, o facto fundamental, surgido por alturas de 1925, foi o desenvolvimento da motorização individual que conduziu à uma desafeição — acelerada depois de 1950 — da clientela, em face das ligações a curta distância que o carro particular assegura nas melhores condições: porta-a-porta, rapidez, conforto. Essa evolução é evidentemente irreversível, à excepção do caso dos transportes suburbanos, onde as vantagens do Caminho de Ferro o fazem, pelo contrário, desempenhar um papel cada vez mais importante no desenvolvimento das grandes aglomerações. Essa noção de subúrbio aplica-se, por outro lado, a regiões como o Rhur, ou mesmo a países inteiros, como no caso da Bélgica ou da Holanda.

O domínio das ligações interurbanas a média distância permanece muito competitivo. Nas regiões de forte densidade populacional — a Europa, o Japão, certos «corredores» norte-americanos — as aglomerações da ordem do milhão de habitantes nunca estão distantes mais de algumas centenas de quilómetros; elas são ligadas por vias férreas bem equipadas e, sobretudo, dispõem de estações situadas no seu centro. Assim, a concorrência do automóvel individual, e, em certos casos, do autocarro, tende a diminuir com o congestionamento das infra-estruturas rodoviárias. O mesmo acontece com a via aérea, por motivo do afastamento progressivo dos aeroportos do centro das cidades. A velocidade máxima conta menos que a duração total do trajecto, sem trasbordo, e a regularidade. Quando o trajecto por Caminho de Ferro não ultrapassa cerca de três horas, e se o serviço é suficientemente qualificado, a experiência mostra que o comboio desenvolve o seu tráfego. Citemos, por exemplo, na Europa, as ligações Paris-Lille, Paris-Bruxelas, Londres-Liverpool, Londres-Manchester, Roma-Nápoles, etc. ... e nos E. U. A., a entrada ao serviço muito recentemente, mas imediatamente convicente, dos «Metroliners» Nova Iorque-Filadélfia-Baltimore-Washington, cuja ideia se deve à administração de Kennedy. A demonstração mais espectacular foi oferecida, há alguns anos, pelo Japão, que não hesitou em construir uma linha inteiramente nova — o Tokaido — especializada no transporte de passageiros a altíssima velocidade no «corredor» de 500 km que liga Tóquio a Nagoya, Kioto e Osaka; mais de cem comboios por dia circulam por ali a 200 km à hora e transportam quotidianamente mais de 200 000 passageiros. É verdade que a população servida por esta ligação se aproxima da da França inteira.

A aviação suplanta o Caminho de Ferro nas ligações terrestres a grande distância, tal como suplanta a navegação nas relações intercontinentais. O exemplo mais chocante é o dos E. U. A., onde, fora de alguns «corredores», as distâncias são enormes e a densidade das populações muito fraca. O tráfego de passageiros teria aí desaparecido completamente se as colectividades e o governo não impusessem às companhias a manutenção de um mínimo de serviço nas principais ligações. Em contrapartida, a U. R. S. S., com um contexto geográfico muito semelhante, mantém e até mesmo desenvolve ligações como o Transiberiano. Na Europa, em que a relatividade dos custos do transporte aéreo e do transporte terrestre é muito diferente da dos E. U. A., a clientela de 2.ª classe é, no seu conjunto, tributária do comboio nas grandes distâncias. Além disso, os comboios de longo curso asseguram um insubstituível serviço de «cabotagem». Isso explica o sucesso do «Mistral» Paris-Lião-Marselha-Nice ou do «Rheingold» Amesterdão-Frankfort-Basileia-Genebra, e, em geral, dos «Trans-Europ-Express».

Assim aparece nìtidamente uma especialização do Caminho de Ferro.

* * *

A evolução do *tráfego de mercadorias* obedece a considerações análogas.

Os oleodutos são o tipo do meio de transporte especializado. O seu desenvolvimento é rápido e irreversível para os produtos petroleiros brutos, mais lento e localizado, mas certo, para os produtos refinados. Países novos, como o Oeste canadiano, estudam mesmo a utilização dos oleodutos para o transporte simultâneo de produtos líquidos e de sólidos em suspensão, no estado de bruto, ou no interior de «cápsulas».

O Caminho de Ferro continua, no entanto, a ser o meio de transporte essencial dos produtos maciços nas longas distâncias, principalmente na U. R. S. S., na América e na África. Na Europa, a situação não é tão boa, porque as distâncias médias são muito mais fracas. Além disso, o recurso, cada vez mais generalizado, a fontes longínquas de abastecimento de matérias-primas, o concomitante abandono da extracção do carvão e mesmo do mineral, materializados pela criação de unidades siderúrgicas «à beira-mar», transformam radicalmente as correntes tradicionais de tráfego pesado do Caminho de Ferro — e, por outro lado, as da via aquática. Mas outros tráfegos se desenvolvem: os materiais de construção, os produtos químicos, os produtos acabados em geral e, particularmente, o automóvel. Os transportes da indústria automóvel, matérias-primas e viaturas novas, representam um mercado em rápida expansão, uma parte preponderante do qual é assegurado pelo Caminho de Ferro.

A situação é mais difícil para os transportes de fraca tonelagem, vagões isolados ou encomendas

— o «detalhe», na gíria dos ferroviários —. A clientela é menos sensível, em geral, ao preço do transporte do que a certos elementos de qualidade do serviço: realização do porta-a-porta e regularidade do encaminhamento em primeiro lugar. O Caminho de Ferro não está sem trunfos neste domínio: os ramais particulares asseguram o porta-a-porta aos vagões e o seu número não cessa de aumentar; sobretudo, o desenvolvimento das técnicas de transporte misto traz, em numerosos casos, soluções competitivas, principalmente sob a forma de reboques carril-estrada e de contentores. Desde há alguns anos, os E. U. A. desenvolveram os «transcontentores», em primeiro lugar, para resolverem problemas de transportes marítimos; mas a sua utilização estendeu-se ràpidamente aos prolongamentos terrestres destes transportes e aos transportes puramente terrestres. A Inglaterra, principalmente, estabeleceu uma rede de «freightliners», comboios-blocos de vagões rasos, que transportam, a grande velocidade, os transcontentores sem manobras intermédias. As redes europeias acabam de criar a Sociedade «Intercontainer», especializada nessa actividade. Aparecem novas correntes de tráfego, tais como a ligação Europa-Japão, via U. R. S. S., mais rápida do que a via marítima. No entanto, a estrada assegura agora o essencial desses transportes sob a forma de transporte particular. A aviação, finalmente, ataca este mercado, mesmo o de média distância, principalmente, para produtos de grande valor.

* * *

As consequências dessa evolução fazem-se naturalmente sentir na própria estrutura das redes ferroviárias. Por um lado, as linhas secundárias são, progressivamente, fechadas ao tráfego de passageiros e mesmo ao de mercadorias desde que não sirvam ramais com tráfego suficiente. Por outro lado, continuam a construir-se linhas férreas, mas que são essencialmente linhas especializadas: linhas suburbanas nas grandes aglomerações de todo o Mundo, ligações interurbanas para alta velocidade, nalguns casos (prolongamento do Tokaïdo no Japão, alguns projectos na Europa), linhas mineiras, cuja extensão pode atingir várias centenas de quilómetros nos países «novos»: Canadá, América Latina, África, Austrália.

A construção de vias férreas de interesse geral, abertas a todos os tráfegos, prossegue, todavia, activamente em determinados países insuficientemente servidos, na primeira fila dos quais se encontram a U. R. S. S. e a China e também a Espanha e a Jugoslávia. Conhecem-se, enfim, os projectos europeus, de realização próxima, de vias férreas de importância internacional, destinadas a suprimir obstáculos naturais: túnel sob a Mancha, túnel na base do Saint Gothard...

No domínio da administração das redes, verifica-se que, actualmente, todos os caminhos de ferro de interesse geral são geridos por empresas nacionais, com importantes diferenças na natureza e na rigidez da tutela governamental. Já não se encontra gestão privada — no quadro de grupos financeiros, em actividades cada vez mais diversificadas — senão nos E. U. A. e, parcialmente, no Canadá; mas aí é exercida uma fiscalização governamental sobre as companhias privadas, principalmente em matéria de segurança e de tarificação.

Na Europa, não existe mais do que uma administração de caminhos de ferro por país, à excepção da Suíça. A tutela governamental é aí, na maior parte das vezes, pesada, tendo em conta a situação financeira e a ausência — pelo menos na Europa ocidental — de uma política definida em matéria de transportes. Todavia, as dificuldades dos caminhos de ferro levaram os governos a debruçar-se sèriamente sobre a questão e, nestes últimos anos, alguns planos nasceram — na Inglaterra (Plano Castle), na Alemanha (Plano Leber), na França (Livro Branco) — com o fim de sanear a situação. O estabelecimento de uma política comum em matéria de transportes constitui, por outro lado, um dos objectivos do Tratado de Roma; mas os resultados conseguidos, nesse domínio, são ainda muito modestos.

* * *

Parece possível concluir esta vista de olhos observando que, qualquer que seja a diversidade das situações geográficas e económicas, o Caminho de Ferro está longe de representar um meio de transporte desvalorizado. A um longuíssimo período de incerteza, nascido do desenvolvimento de novos meios e da dificuldade de construir uma cooperação satisfatória de todos os meios, sucede agora, sob a influência do agravamento da situação das redes e do custo crescente do conjunto das infra-estruturas de transporte, um período de reflexão económica. Um melhor conhecimento dos domínios de cada meio de transporte, da qualidade do serviço exigido pela clientela e, enfim, dos custos reais para a colectividade, deve permitir estabelecer uma sã cooperação dos transportes. O monopólio do Caminho de Ferro pertence definitivamente ao passado — mas um novo futuro se abre diante dele, pleno e radioso.

A III exposição industrial e de artes plásticas, do Barreiro

Um aspecto da exposição industrial do Barreiro

Outro pormenor da exposição

Organizada pela centenária Sociedade Democrática União Barreirense («Os Franceses») teve lugar, de 5 a 20 de Setembro, na vila do Barreiro — outrora singelo burgo de pescadores e estância de veraneio — a III Exposição Industrial e de Artes Plásticas.

Mercê das inúmeras afinidades que ligam o Caminho de Ferro àquela importante vila — foram as oficinas da C. P. que a desenvolveram — e, acedendo ao convite que fora endereçado à Companhia pela colectividade organizadora, a C. P. fez-se representar no referido certame, com um sector industrial, por intermédio do 3.º Grupo do Material e Oficinas, com o apoio do Serviço de Relações Públicas.

Nesta nova edição da Exposição Industrial e de Artes Plásticas do Concelho do Barreiro, mais uma vez a C. P. esteve presente, anuindo assim à solicitação da entidade organizadora que, tal como frisara no seu ofício, considerara de indispensável a participação dos Caminhos de Ferro, em face da «mais alta importância que os mesmos tiveram no progresso do Barreiro».

À cerimónia inaugural, que foi presidida pelo governador civil de Setúbal, assistiram o presidente do Município local, representantes de todas as colectividades do concelho e muitas outras entidades daquela importante vila da margem Sul do Tejo.

O interessante certame, que ofereceu um magnífico aspecto, mercê da variedade e importância dos artigos expostos, de origem exclusivamente local, impôs-se não só pela grandeza industrial patenteada, como, também, pela sua excelente organização.

Quanto ao sector artístico, a exposição proporcionou, igualmente, largos motivos de admiração, através de inúmeros e interessantes trabalhos, a maioria dos quais, de autoria de artistas barreirenses consagrados, como Augusto Cabrita e Manuel Cabanas.

Assim, só há que elogiar a respectiva comissão organizadora, designadamente a Sociedade Democrática União Barreirense («Os Franceses»), pela admirável demonstração de vitalidade e de valor industrial, que ficou bem patente neste magnífico certame, muito visitado pelo público, que foi a III Exposição Industrial e de Artes Plásticas do Barreiro.

Para além do mais, esta exposição demonstrou, de maneira inequívoca, que a boa gente barreirense, quando quer, sabe provar a todo o País, que o espírito de equipa, o «élan» associativo, são a grande mola impulsionadora da cultura e do progresso.

A C.P. vai rever as categorias profissionais e as retribuições

por Eloy Cantera

Diplomado em Psicologia Industrial
(Director dos trabalhos da «T. E. A.» na C. P.)

1. Um problema, uma solução

— O Acordo Colectivo de Trabalho entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e os Sindicatos Ferroviários, que entrou em vigor em 1 de Janeiro de 1970, no Capítulo I, Cláusula 3.ª, ponto 1.º, diz que..... «a Companhia apresentará, a partir de data não superior a dezoito meses, uma revisão das categorias profissionais e respectivas retribuições fixas e abonos... etc.».

— A Administração da C. P. deseja cumprir a dita Cláusula 3.ª, ponto 1.º, dentro das maiores garantias de equidade e justiça. São várias as alternativas que se apresentam:

a) — Fazer uma revisão proporcional aos salários actuais, solução não muito satisfatória, porque ignora as alterações notáveis no grau de esforço, capacidade, responsabilidade, etc., que ao longo do tempo se vão verificando nos postos;

b) — Praticar na revisão um princípio de aumento igual para todos; sistema muito tentador mas que ignora não só os aspectos indicados no parágrafo anterior como deprecia a diferença dos esforços exigidos por cada função;

c) — Levar a cabo a revisão tendo em conta os méritos pessoais; solução interessante sempre que antecipadamente se haja revisto a fundo os salários base, tendo em conta as diferenças de capacidade, responsabilidade, etc. dos postos, independentemente, em princípio, dos méritos das pessoas;

d) — Realizar a dita revisão considerando a importância real dos postos de trabalho. É um primeiro passo justo, equitativo, sem prejuízo de que mais tarde entrem em jogo outros factores pessoais importantes: antiguidade, mérito, etc.

— A Administração da C. P. elegeu a solução «d» como a mais aconselhável numa primeira etapa.

2. Quem fará esta revisão?

— Porque se trata na realidade de uma operação de grande delicadeza, exigindo uma técnica especializada, a Administração da C. P. decidiu recorrer à colaboração de técnicos exteriores, que tenham já experiência na aplicação deste tipo de trabalhos.

— Para isso, procurou no exterior especialistas que oferecessem as maiores garantias possíveis. Entre várias Companhias Consultoras, decidiu-se pela Sociedade «Técnicos Especialistas Associados», com sede em Madrid (T. E. A.).

— T. E. A. é a mais importante Empresa de

Consultores de Espanha, composta por mais de 120 pessoas das quais 75 são licenciados e engenheiros superiores que se dedicam em «full-time» a trabalhos de organização de empresas, formação de pessoal, etc. Além da sede em Madrid, tem delegações em Barcelona, Bilbau e Sevilha.

A organização interna da T. E. A. compreende os seguintes departamentos: Industrial, Pessoal, Económico e Financeiro, Comercial, Psicologia e Investigação Operacional.

3. A qualificação de postos, ferramenta para a revisão

— A qualificação dos postos de trabalho baseia-se no princípio de que os postos são diferentes entre si se se tiver em conta o grau de capacidade, responsabilidade, especialização, etc., que se exige do titular.

— Há um instrumento para medir às diferenças de grau dos postos em cada uma das características descritas, a que chamaremos MANUAL PARA A QUALIFICAÇÃO DE POSTOS. Este instrumento não só permite classificar as singularidades qualitativas dos postos como ainda estabelece comparações quantitativas entre os mesmos.

— Os «MANUAIS» começam por considerar um certo número de critérios: CAPACIDADE, RESPONSABILIDADE, ESFORÇO E CONDIÇÕES DE TRABALHO, etc.

— Cada um dos vários critérios divide-se em FACTORES perfeitamente diferenciados. Assim, por exemplo, o critério de capacidade divide-se em: INOVAÇÃO, CONHECIMENTOS TÉCNICOS, TEÓRICOS, EXPERIÊNCIA, etc.

— Os diferentes factores subdividem-se, às vezes, em SUBFACTORES que estão igualmente definidos.

— A importância dos diferentes factores e subfactores mede-se em GRAUS. Estes representam, por assim dizer, os «níveis de presença» no posto de trabalho considerado o seu respectivo conteúdo: Exemplo:

— *CRITÉRIO:*	CAPACIDADE
— FACTOR:	INOVAÇÃO
— SUBFACTOR:	Iniciativa, ou autonomia na acção
— GRAU:	*PRIMEIRO GRAU:* instruções detalhadas de tipo operacional. Tarefas rotineiras e repetitivas. Não se apresentam problemas que requeiram uma informação complementar.

— A cada critério, factor, subfactor e grau, são atribuídas uma ponderação e pontuação que nos permite obter uma estimativa quantitativa e comparativa entre os diferentes postos.

— A aplicação, com base em tabelas adequadas, de ponderações e pontuações aos diferentes factores, exigem em geral, a realização completa da análise prévia de todos os factores, não podendo contudo deixar de ter em linha de conta que os resultados da valoração dos postos terão que ser compatíveis com os conceitos gerais aceites pela cultura actual e pela sociedade em que vivemos.

— Um POSTO é um conjunto de tarefas que se realizam com um fim determinado e para alcançar objectivos precisos e concretos.

— O primeiro problema da qualificação de postos consiste em fazer um inventário ou relação dos mesmos.

— Feito o inventário ou relação dos postos, interessa conhecer o conteúdo dos mesmos mediante UMA DESCRIÇÃO.

— Se se quiser chegar à descrição é preciso que os próprios interessados e os chefes nos expliquem o conteúdo do posto mediante QUESTIONÁRIOS preenchidos por eles próprios, ou mediante ENTREVISTAS entre eles e a pessoa que vai fazer a descrição.

— Uma vez terminada a descrição é preciso proceder a uma ANÁLISE para conhecer a intensidade de actividade em cada posto, o factor ou subfactor considerado. A análise pressupõe responder às perguntas de quando, como, porquê, grau, etc. com que o factor se apresenta no posto.

— Por último, a análise implica estabelecer graus a JUSTIFICAR as razões da respectiva atribuição.

— A tradução dos graus por PONTOS permite a VALORAÇÃO DO POSTO.

— A REVISÃO DAS RETRIBUIÇÕES leva-se a cabo, finalmente, tendo em conta diferentes factores: situação financeira da empresa, poder de aquisição, oferta, procura, condicionamentos legais, IMPORTÂNCIA DO POSTO, etc.

— Tudo isto permite elaborar UMA TABELA DE RETRIBUIÇÕES com base bem fundamentada.

4. A qualificação na C. P.

É natural que uma acção deste género, que afecta as pessoas, produza preocupações mas, ao mesmo tempo suscita interesse por conduzir a um sistema que procura evitar subjectividades e arbitrariedades.

— Por outro lado, a incógnita que a cada um se apresenta, de saber como irá ser qualificado o seu posto de trabalho, produz, simultâneamente, o *desejo* de conhecer o resultado e o *temor* de que o dito resultado não reflicta a ideia preconcebida que temos do nosso posto.

— A Administração da C. P. tinha várias alternativas:

a) — Que a qualificação fosse feita pelos técnicos especialistas da C. P.. Solução que suporia uma menor participação do pessoal;

b) — Que a qualificação fosse feita na sua totalidade, pela T. E. A.. Solução também pouco satisfatória que incorreria no mesmo defeito. Ninguém melhor que os próprios membros da C. P. para levar a cabo o trabalho. Nenhuma pessoa do exterior está em melhores condições para apreciar e melhorar a C. P. que os próprios membros da Companhia.

Por outro lado interessava um procedimento que aplicado pelos próprios membros da C. P. permitisse manter, definir e melhorar no futuro o sistema de qualificação, segundo as necessidades de modernização e progresso da C. P.;

c) — A alternativa pela qual se decidiu a Administração da Companhia foi a de que haja a máxima participação dos agentes afectados na valoração das suas funções, com o apoio técnico da T. E. A., uma vez que se trata de uma operação delicada e que requere conhecimentos muito especializados.

— A Administração preferiu, portanto, a máxima participação de todo o pessoal da C. P.. Os «protagonistas» deste importante trabalho serão os próprios afectados pelo «Acordo», os chefes intermédios e superiores, os directores e a Administração.

— São os interessados que fazem a qualificação e revisão. Para isso recorrem:

a) — A um grupo de analistas da C. P. que leva a cabo a materialização dos trabalhos preconizados de tipo preparatório (pré-qualificação);

b) — A comissões que representem os diferentes sectores e todo o pessoal e *que são as que pròpriamente decidem ou não das qualificações.*

Com o objectivo de alcançar a participação mais ampla possível, a C. P. iniciou este trabalho no dia 30 de Junho com uma CAMPANHA INFORMATIVA junto dos chefes, representantes sindicais e de todo o pessoal, a qual se completa agora com a publicação destas linhas.

* * *

Com efeito realizaram-se de 30 de Junho a 3 de Julho de 1970, VINTE REUNIÕES INFORMATIVAS com uma assistência de cerca de SETECENTOS CHEFES E REPRESENTANTES SINDICAIS.

— As reuniões realizaram-se normalmente pelas 10 horas da manhã e pelas 3 horas da tarde nos seguintes lugares:

— Administração (Calçada do Duque, Lisboa)
— Santa Apolónia (Lisboa)
— Barreiro (Escola de aprendizes)
— Entroncamento (Centro de Formação)
— Campanhã (Sindicato)

— À primeira destas reuniões assistiram administradores, directores e representantes sindicais. Foi presidida pelo dr. Francisco Pereira Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração.

— Além do grupo referido, assistiram a estas sessões:

— Os chefes de Divisão, Regiões, Grupos do Material e Oficinas e chefes de Serviço;
— Engenheiros, economistas, médicos, agentes técnicos de engenharia, contabilistas e outros diplomados;
— Técnicos, adidos técnicos, adidos administrativos, adidos comerciais, agentes de métodos, analistas de trabalho, chefes de depósito, chefes de maquinistas, contramestres, chefes de brigada, chefes de estação, condutores, etc., e, em geral, os que exercem funções de chefia.

— As reuniões foram orientadas pelos engenheiros da T. E. A., senhores: Cantera, Carrascosa e Resco.

— O objectivo das mesmas era o de explicar:

— o que é a T. E. A.;
— porque se vai levar a cabo a valoração de postos na C. P.;

— em que consiste uma valoração de postos;
— como se vai empreender a valoração de postos na C. P.

— Regra geral, abria-se, no final das exposições, um colóquio e os assistentes formulavam aos exponentes as perguntas que julgavam oportunas.

5. Pontos chave para o bom resultado da qualificação de postos

Se fizermos um inventário dos pontos que mais condicionam o êxito deste trabalho, sem que a enumeração dos mesmos suponha de qualquer modo uma ordem de prioridade, obteremos seguramente os seguintes:

1.º — *O método que se vai empregar*

O procedimento e o MANUAL da T. E. A. têm provado a sua eficácia ao longo de muitos anos. Têm sido aplicados em numerosas empresas pela T. E. A. e seus associados, em Portugal, Espanha e países do Mercado Comum.

Não obstante, para uma maior admissão do método nas particularidades e características da C. P., os técnicos da T. E. A. escolheram aproximadamente 15 % do número total de postos a valorar (postos pilotos) que permitam ADAPTAR O MANUAL E TREINAR OS ANALISTAS DA C. P. no uso do mesmo.

Calculam-se uns 1500 postos a valorar dos quais 250 (postos pilotos) serão qualificados pelos técnicos da T. E. A. e o resto pelos analistas da C. P. orientados na sua totalidade pela T. E. A.

2.º — *Os analistas da C. P.*

Serão seleccionados com a ajuda da T. E. A. e deverão reunir condições de: competência, aptidão e capacidade humana suficientes. Estes analistas frequentarão cursos teórico-práticos dirigidos pelos técnicos da T. E. A.

O número de analistas será de 14, dos quais 9 estarão nos Serviços Centrais e Região Centro, 2 na Região Norte e 3 na Região Sul.

Acabado que seja o trabalho em Junho de 1971, 3 a 4 analistas ocupar-se-ão, com carácter permanente, em manter, actualizar e definir as qualificações.

O trabalho dos analistas será supervisado pelos técnicos da T. E. A. antes de ser passado às Comissões.

3.º — *As Comissões*

Constituídas por representantes sindicais, chefes e agentes considerados como profissionalmente capazes na respectiva função garantem uma justa apreciação das qualificações.

Constituir-se-ão 3 Comissões, em cada uma das quais haverá um presidente, secretário e vogais fixos e variáveis, as quais serão assistidas, contìnuamente, pelos técnicos da T. E. A.

Para que as ditas Comissões possam levar a cabo o seu trabalho, com a maior competência possível, os seus membros assistirão a Cursos de Formação sobre qualificação de postos dirigidos pelos técnicos da T. E. A.

4.º — *Apoio e ajuda dos representantes sindicais*

É outro factor que garantirá o êxito. Têm tomado parte nas reuniões informativas, desde o princípio.

Pela sua parte, alguns Sindicatos convidaram os seus sócios a participarem na medida das suas possibilidades e a contribuirem para um maior êxito dos trabalhos.

5.º — *O apoio decidido da Administração*

A decisão tomada pela Administração, e a presença desde o princípio do seu presidente do Conselho, é uma garantia de decidido apoio para o maior êxito possível do estudo.

6.º — O trabalho faz-se *para, com* e *pelos* próprios trabalhadores da C. P.

6. A qualificação de postos não responde a toda a problemática do pessoal da C. P.

A valoração de postos não responde, regra geral, a outros problemas do pessoal da C. P.

Estes problemas serão constantemente aperfeiçoados por vias diferentes das que vamos utilizar na qualificação de postos.

Por exemplo:

— O recrutamento e selecção de pessoal;
— Os processos de acesso e promoção;
— Os problemas de atribuição de trabalho;
— O aperfeiçoamento dos métodos e processos de trabalho;
— Os problemas de formação;
— Os problemas de segurança, transportes, etc.

A nossa tarefa agora é a de *qualificar postos* e não pessoas.

7. Os técnicos da T. E. A.

— É para todos nós uma honra colaborar num trabalho tão importante para a primeira Empresa de Portugal.

— O nosso desejo é que o trabalho acabe com êxito e sirva para a prosperidade do País, da C. P. e de todos os seus membros.

— Fomos amàvelmente acolhidos na C. P. e todos esperamos aprender muitas coisas no contacto com todos vós. Encontramo-nos muito satisfeitos por estarmos em Portugal e desfrutarmos da boa hospitalidade que nos vêm dispensando.

Alguns dos membros da equipa da T. E. A. que intervirão no trabalho da C. P.:

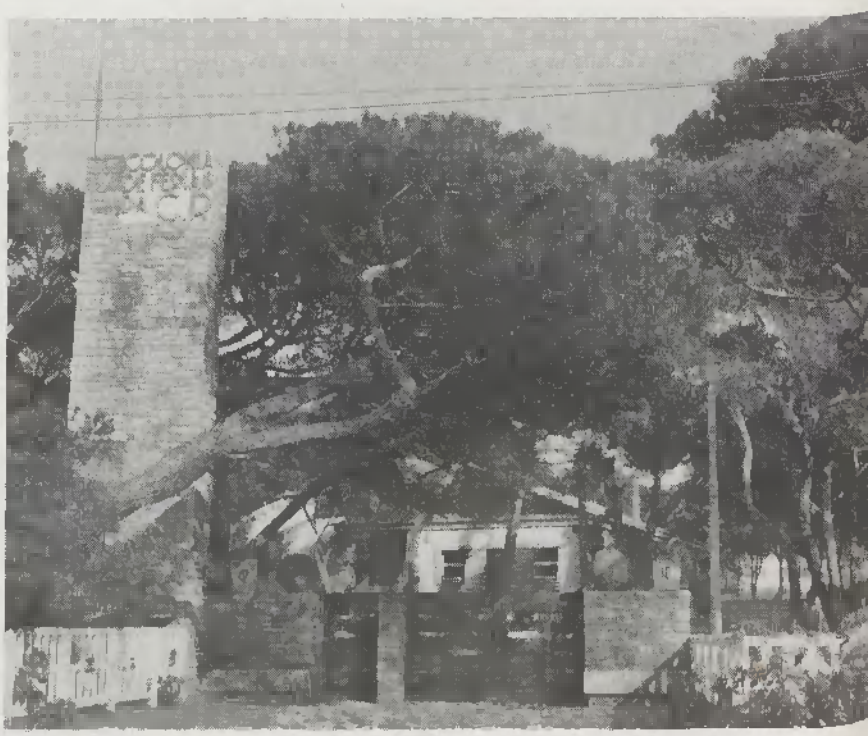
— sr. Aranda, engenheiro electromecânico
— sr. Bustamante, engenheiro naval
— sr. Cantera, diplomado em Psicologia Industrial
— sr. Carrascosa, engenheiro electromecânico
— sr. Garcia Moreno, engenheiro industrial
— sr. Molóna, licenciado em filosofia
— sr. Resco, engenheiro de minas
— sr. Sanchez-Vilches, diplomado em Psicologia Industrial.

DESPEDIDA

Francisco de Almeida, ex-revisor de material de 1.ª classe em Espinho, reformado desde Setembro do corrente ano, vem por intermédio do *Boletim da C. P.* — do qual é assinante desde o primeiro número — apresentar cumprimentos de despedida a todos os seus superiores e colegas, tendo em conta a consideração e estima que lhe foram dispensadas durante os 47 anos em que serviu a Companhia.

Cerca de 1500 crianças

têm anualmente férias junto ao mar graças à colónia mantida pela C. P.



Reportagem de Torquato da Luz

É entre pinheiros, integrada numa paisagem soberba, que a C. P. tem localizada a colónia de férias dos filhos do seu pessoal. Ali, a dois passos de Sintra e a poucos metros da famosa Praia das Maçãs, em meio de uma vegetação riquíssima que raia todos os tons de verde, cerca de mil e quinhentas crianças de idades compreendidas entre os cinco e os onze anos, filhas de funcionários da Companhia, passam anualmente (nos meses que vão de Julho a Setembro) quinze repousantes dias de férias. Nada lhes falta, desde o conforto do alojamento à liberdade da brincadeira e ao banho diário na piscina, para se sentirem realmente felizes.

A convivência do mar, profunda e larga, com o eterno marulhar das ondas batendo, ora suaves ora impetuosas, nas areias doiradas das praias próximas, dá ao local um ambiente de difícil descrição mas perante o qual a gente, cansada do bulício da cidade grande e poluída, tem a sensação, a um tempo estranha, doce e confortante, de ter vislumbrado, de súbito, um daqueles paradisíacos lugares que só na lenda julgávamos possíveis.

Uma luz irradiante fura as copas imponentes dos pinheiros altos e vem, com a brisa marítima, participar dos inocentes jogos infantis que, pela tarde fora, se desenrolam nos extensos recreios. Aliás,

Tudo ali são espaços livres, para darem, àquela mocidade radiosa e alegre, a descontracção bastante e o ar puro necessários para fàcilmente se esquecerem das saudades dos lares paternos

tudo ali são espaços livres: os nove pavilhões-camaratas (com trinta pequenas camas cada um) distam suficientemente entre si para darem, àquela mocidade radiosa e alegre, a descontracção bastante e o ar puro necessário para fàcilmente se esquecerem das saudades (que sempre surgem, claro) dos lares paternos.

Uma vida ligada à colónia

A sr.ª D. Maria de Lurdes Ruiva Adónis de Sousa é, há oito anos, regente da colónia. Passa ali todo o Verão mas, durante o resto do ano, rara é — segundo nos disse — a semana em que lá não vai. Tem, como é natural, uma profunda dedicação pela obra:

— *Tinha sete anos e já conhecia isto. Filha de um funcionário da C. P., tenho pràticamente desde essa idade estado sempre ligada à colónia* — afirmou-nos a sr.ª D. Maria de Lurdes, que, interrogada acerca das dificuldades encontradas no cumprimento da sua missão, nos disse:

— *Não sinto quaisquer dificuldades. Isso deve-se, como é natural, à experiência adquirida durante todos estes anos e, sobretudo, ao facto de os problemas que surgem serem mínimos. Pode-se dizer até que não há problemas.*

As crianças levantam-se às oito horas. Nas suas camaratas elas dispõem da vigilância permanente de uma monitora e de uma ajudante de monitora (escolhidas, após rigorosa selecção, entre inúmeras candidatas, na sua maioria ligadas ao meio ferroviário) que, com extremosa dedicação, resolvem

Na piscina da Praia Grande, os «estagiários» passam uma agradabilíssima manhã, na maior segurança

Um guarda fardado, o sr. Henrique Martins de Almeida, de oitenta anos que parecem sessenta, maquinista reformado da C. P., atende-nos gentilmente

todos os pequenos problemas que surgem, mantendo uma saudável disciplina.

Após o pequeno almoço (por volta das nove horas), servido num refeitório moderno e asseadíssimo, os «estagiários» (é este o nome técnico dado aos pequenos frequentadores da colónia) seguem para a Praia Grande, em cuja piscina (por contrato firmado entre a C. P. e a respectiva empresa) passam uma agradabilíssima manhã, na maior segurança.

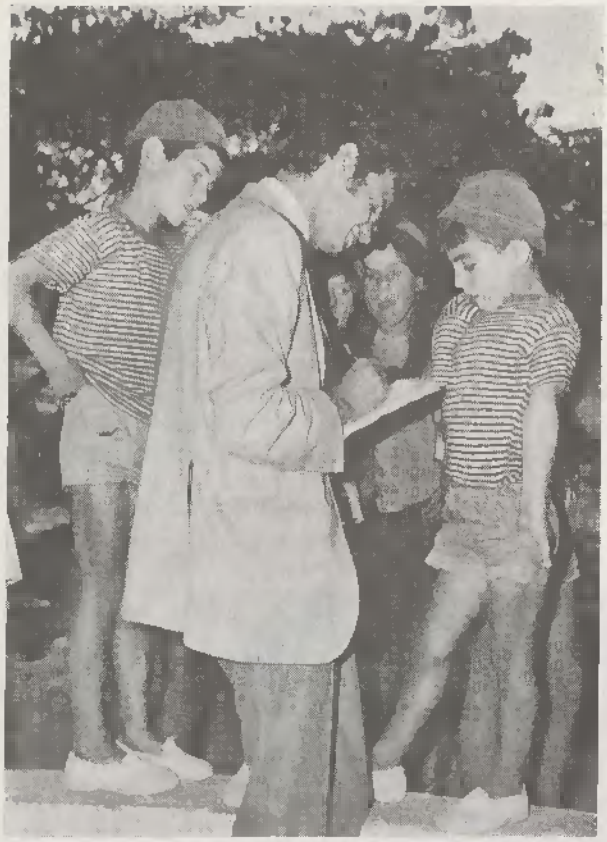
Por volta do meio-dia, regressam. Segue-se, então, o almoço, o qual é positivamente «devorado» por aquelas pequenas bocas às quais o ar do mar aguçou, como é natural, o apetite. (Saliente-se que todas as crianças são pesadas no princípio e no fim da estadia, verificando-se que, apesar de esta durar apenas duas semanas, na grande maioria há aumento de peso).

Sopa, peixe ou carne e fruta ou doce constituem as duas refeições principais do dia. Às dezassete horas, e após um período de repouso, é servido o lanche, ao qual se segue o recreio que termina às 19 e 30, hora a que os estagiários vão jantar. O descanso nocturno (depois do conveniente banho) começa às 21 e 30. Ninguém tem insónias, felizmente, o que não é de estranhar porque o ar dos pinheiros, forte e saudável, incita ao repouso.

«Muitos voltam, homens feitos, casados e com filhos»

O acesso à colónia é amplo e agradável. Um guarda fardado, o sr. Henrique Martins de Almeida, de oitenta anos que parecem sessenta (o tal ar dos pinheiros...), maquinista reformado da C. P., natural de Contenças — Beira Alta, atende-nos com um sorriso:

A Clara Maria Azevedo Ferreira, de nove anos, é a terceira vez que passa férias na colónia e «não quer outra coisa»



O Fernando Pinheiro da Silva disse-nos que não tinha saudades de casa...

— Há quantos anos está aqui? — perguntámos.

— *Há vinte e dois. Reformei-me em 1945 e pouco depois vim viver para aqui. Isto é bom...*

— Tem aqui a família?

— *Sim. Vivo com a minha mulher, que tem 76 anos. Temos casa mesmo dentro da colónia...*

— E esta garotada dá-lhe muito trabalho?

— *Trabalho nenhum. Eu gosto de crianças. Muitos dos que aqui passam férias voltam cá, anos depois, já homens feitos; casados e com filhos, e tenho sempre alegria em vê-los. Olhe, muitas das crianças que aí estão são filhas de antigos frequentadores da colónia. É a vida...*

Prometemos voltar a entrevistar o sr. Henrique Martins de Almeida daqui a vinte anos (terá então cem, ora essa!) e ele sorriu:

— *Nessa altura já estou onde devo estar...*

«Gosto muito» — opinião unânime

As crianças vestem uniforme fornecido pela colónia: roupa adaptada à época de Verão e sapatos que, ao regressar a suas casas, poderão levar consigo. Eles sentem-se bem e convivem ruidosa e alegremente. No momento em que chegámos, brincavam despreocupadamente e foi nesse ambiente que nos dirigimos a alguns.

A menina Clara Maria Azevedo Ferreira, de nove anos, que é da Moita e *«já passou para a quarta classe»*, disse-nos que o pai é caldeireiro. É a terceira vez que passa férias na colónia e *«não quer outra coisa»*. Tendo-lhe nós perguntado se tinha saudades de casa, respondeu:

— *Não, porque gosto muito de estar aqui.*

Por sua vez, a Aldina Maria Freire Mendes, de oito anos, residente na Barquinha, disse-nos:

— *O meu pai é o factor Luís Alves Mendes. É a primeira vez que eu venho para aqui e gosto muito. Olhe que já passei para a segunda classe...*

O Arnaldo Moreira da Silva é *«cliente»* habitual da colónia. Com dez anos, é a quinta vez que vem da sua terra (Recarei) para a Praia das Maçãs.

— Então lá na tua terra há mar?

— *Não. Em Recarei não há mar. A primeira vez que vi o mar foi aqui.*

De seis anos, o menino Fernando Pinheiro da Silva, que é de Farminhão (linha do Dão) e cujo pai trabalha nas obras metálicas da C. P., disse-nos que não tinha saudades de casa. E acrescentou:

— *Mas espero que a minha mãe venha cá ver-me um dia destes...*

Um futuro engenheiro da C. P. (ele o disse), o Luís António Pires da Silva, que tem nove anos e é de Casa Branca, onde o pai é guarda-freios, disse que gostava de estar na colónia porque ninguém ali lhe batia...

— E em casa batem-te?

— *A minha mãe, às vezes...*

Trinta e cinco pessoas

Trinta e cinco mulheres constituem o pessoal que presta serviço na colónia, que dispõe de uma excelente enfermaria. No momento em que a visitá-

D. Rosa Maria Xavier Aleixo, ajudante da regente, falando para a nossa revista. A seu lado, a regente da colónia, D. Maria de Lurdes Adónis de Sousa

ARQUIVO CP HISTÓRICO

mos, apenas uma das camas estava ocupada: tratava-se do menino João de Deus Araújo Vilaça, de 11 anos, de Aveleda – Braga, que nos disse:

— *Tive anginas, mas agora já estou bom. Isto não é nada.*

Um médico vai à colónia três vezes por semana. «*Mas, felizmente, é muito raro surgir qualquer doença*» — informou-nos a senhora regente.

Além do médico, a enfermaria dispõe ainda de uma profissional diplomada. Entre o pessoal da colónia, está a sr.ª D. Rosa Maria Xavier Aleixo, natural de S. Bartolomeu de Messines mas residente em Vendas Novas, onde o pai é ferroviário. Disse-nos, a propósito das suas funções de ajudante da regente:

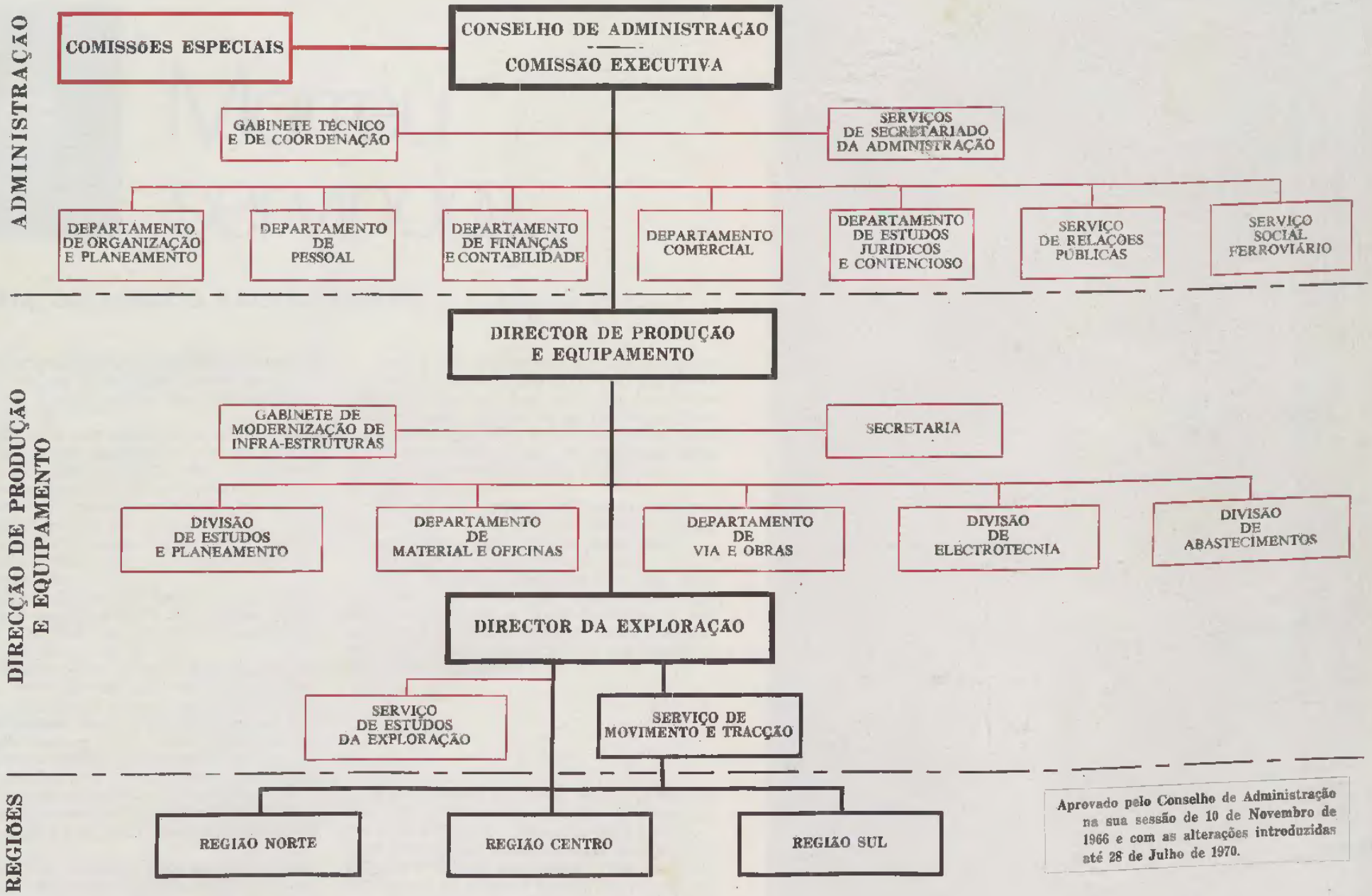
— *Já aqui estive quando criança. Por isso não estranhei. Aliás o trabalho é fácil e adaptei-me bem, apesar de ser o primeiro ano que aqui trabalho.*

Uma das monitoras, a menina Palmira Belo Valente, residente em Vale de Prazeres (Beira Baixa), é igualmente o primeiro ano que ali presta serviço. «*Espero voltar mais vezes*» — disse-nos —, manifestando assim estar satisfeita com a sua função.

Deixámos a colónia de férias da C. P. com o deslumbramento de quem descobriu uma obra de largo alcance social. No regresso à cidade, grande e poluída, vinham connosco os olhos felizes das duzentas e cinquenta crianças com quem passáramos alguns momentos deveras agradáveis. Essas duzentas e cinquenta crianças que são apenas a sexta parte das que, sem quaisquer incómodos ou encargos para os respectivos pais, têm todos os anos férias junto do mar, graças à C. P.

Durante a festa de despedida dum turno, algumas das «estagiárias» exibem-se em números de dança perante membros do Conselho de Administração

ORGANIGRAMA GERAL DA COMPANHIA



Aprovado pelo Conselho de Administração na sua sessão de 10 de Novembro de 1966 e com as alterações introduzidas até 28 de Julho de 1970.

Morreu servindo...

MARIA DO ROSÁRIO BARATA MENDES — Guarda de P. N.

Foi na passagem de nível de São Domingos de Benfica, no dia 23 de Junho, pouco depois das 19.50, que a morte recebeu uma modesta funcionária da C. P.

Vindo do Rossio, donde partira às 19.45, aproximava-se daquela passagem de nível um comboio rápido. Uma criança, Glória Maria de Oliveira, filha dum português há pouco regressado de França, foge à vigilância paterna e posta-se no meio da via.

Junto à entrada da passagem, uma jovem, guarda da linha, Maria do Rosário Barata Mendes, assiste, estarrecida, a esse gesto infantil quase inevitàvelmente fatal.

No ânimo da Maria do Rosário deve ter-se travado, em escassos décimos de segundo, aquela feroz batalha feita toda ela de choque moral que algum vivo jamais contou.

A bandeira verde, símbolo auspicioso da via livre e, por ironia dos fados, da esperança, deve ter-lhe aparecido, por instantes, ensopada de sangue.

E a abnegada Maria do Rosário, que nada mais tinha para satisfazer a sanha assassina da Parca que viajava nesse comboio, numa atitude heróica oferece a sua vida para salvar a inocente que voluntária e inconscientemente se lhe oferecia.

Num movimento rápido, aproxima-se do meio da via, arrebata pela mão a pequenita e puxa-a para o lado.

O comboio, entretanto, passa no local e apesar de todos os esforços da Maria do Rosário, o estribo da carruagem motora acaba por apanhar as duas projectando-as contra a cabina telefónica que se encontra no local.

Junto a uma das cancelas, o pai da criança é a estátua do idiotismo, segurando, como um desvairado, a mãozita tenra dum outro filho, de oito anos receoso de que o monstro de aço lho leve, também.

Instantes decorridos, a pequenita Glória Maria e a Maria do Rosário eram carinhosamente transportadas para estabelecimentos hospitalares, a fim de serem socorridas.

Mas era tarde... muito tarde. A pequenita chegou já morta e a sua intrépida salvadora iniciava a viagem sem regresso algumas horas depois.

A família ferroviária ficava de luto.

Hoje, nas plagas radiosas do Céu, onde penetrou com a rara credencial de ser acompanhada pela mão dum anjo, a Maria do Rosário é para todos os ferroviários um símbolo : serviu morrendo. E morreu tentando salvar. Salvou a dignidade da sua missão, perdendo-se !...

*
* *

Para o funeral da guarda Maria do Rosário, feito com grande acompanhamento, a Administração da C. P. concedeu todas as facilidades de transporte necessárias e ofertou, através do Serviço de Relações Públicas, uma grande coroa de flores, como preito de apreço e reconhecimento pelo seu abnegado e heróico acto. E o seu nome ficou já inscrito para o recebimento, a título póstumo, do Prémio Administração 1970.

noticiário diverso

O ministro das Obras Públicas e Comunicações enviou um ofício à C. P. agradecendo, em nome do Governo, a colaboração prestada pelo caminho de ferro na organização do comboio que transportou para Santa Comba Dão a urna contendo os restos mortais do presidente Salazar.

No referido ofício transmitiu-se o apreço do ministro pela dedicação de todo o pessoal ferroviário que interveio nas tarefas de organização e marcha do comboio.

Salvador Dali fez oferta à S.N.C.F. dos direitos de reprodução de seis pinturas destinadas a enriquecer a excelente colecção de cartazes publicitários que os caminhos de ferro franceses têm encomendado, nos últimos anos, aos maiores mestres da pintura para reclamar o turismo ferroviário gaulês.

No seu estilo peculiar, o artista espanhol evoca com bizarria cidades e regiões características da França.

Há quem afirme ter sido frente à estação de Perpignan que Salvador Dali sentiu a inspiração de pintar na terceira dimensão!

Sob a presidência do dr. Werner Hennig, director dos Estudos e Planeamento dos Caminhos de Ferro Federais Alemães, realiza-se em Lisboa, de 6 a 9 de Outubro, a reunião anual do Comité de Estudos Económicos da U. I. C. Presenças: 70 delegados e respectivos familiares, num total de 120 pessoas.

As sessões de trabalho decorrerão nas dependências da Sociedade de Geografia, em Lisboa, estando a cargo do administrador da C. P., doutor Mário Murteira, na abertura deste importante colóquio internacional, uma exposição sobre as perspectivas económicas dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A Comissão dos Aprovisionamentos da U. I. C. tende, desde 1966, a uniformizar as compras das redes ferroviárias. A primeira experiência fez-se com as Administrações ferroviárias de nove países: Áustria, Bélgica, Dinamarca, França, Itália, Holanda, Noruega, Suécia e Suíça, que agruparam as suas encomendas no mercado de peças de material circulante (tampões de choque, anéis de engate e molas de suspensão) para obter quantidades comercialmente avultadas e beneficiar dos respectivos descontos.

Foi assim que os Caminhos de Ferro da Dinamarca, por exemplo, puderam incluir uma encomenda de 500 molas de suspensão num lote de 62 300 peças destinadas a 6 redes e que os Caminhos de Ferro Belgas obtiveram uma parte de 2000 anéis de engate numa encomenda global de 158 500 peças para 5 redes.

Considerados os significativos resultados das primeiras experiências neste campo, a Comissão da U. I. C. está decidida a estabelecer e a aconselhar uma política de compra comum extensiva também aos artigos não técnicos. Nesta orientação se registou já uma compra de toalhas de papel para os caminhos de ferro suecos e ingleses que valeu a estes últimos a economia anual de 15 000 dólares ou seja 420 000 escudos.

De 15 de Novembro a 31 de Dezembro efectua-se no vestíbulo principal da estação do Rossio uma exposição de brinquedos japoneses, de natureza exclusivamente ferroviária. A exposição organizada em colaboração com as Relações Públicas da C. P. e subordinada ao tema «Quando o comboio é brinquedo...» engloba uma secção de venda ao público, com descontos para os ferroviários. Sorteios diários entre as crianças visitantes permitirão oferecer como prémios alguns dos brinquedos expostos.

Em atenção à importante clientela dos comboios Trans-Europa-Expressos, a S. N. C. B. inaugurou na estação de Bruxelas-Midi, um bar-clube T. E. E., único nos Caminhos de Ferro da Europa.

Um salão com bar permite aos passageiros dos T. E. E. desfrutar de momentos de repouso num ambiente luxuoso, servido por pessoal rigorosamente uniformizado. A dependência inaugurada possui ainda escritórios individuais e secretárias esteno-dactilógrafas para trabalhos de secretariado.

Ao passageiro é facultada a possibilidade de utilizar casas de banhos — com duches ou imersões — salas de «toilette», máquinas de barbear eléctricas, cabinas telefónicas — nacional e internacional — e «boutiques» diversas.

Em 4 de Maio, os Caminhos de Ferro Britânicos serviram graciosamente champanhe aos passageiros dos comboios rápidos «inter-cities», de Londres para o noroeste da Inglaterra e para a Escócia.

Comemorava-se o primeiro ano da inauguração dessas apreciadas ligações ferroviárias.

A Cooperativa de Construção «Lar Ferroviário» fez entrega, em 20 de Setembro, de mais uma casa a um dos seus associados: o sr. Manuel Sanches Rôlo, na Lagoa da Palha, em Pinhal Novo.

O Grupo Ian Allan Travel, de Londres, organizou mais uma visita conjunta de ingleses ao Norte do País, de 18 a 27 de Setembro findo, para visita aos depósitos de locomotivas a vapor.

A recepção esteve a cargo da Região Norte em colaboração com as Relações Públicas da Companhia.

A Companhia Internacional das Carruagens-Camas e do Turismo («Wagons-Lits»), de Paris, controla regularmente a evolução dos gostos dos seus utentes para melhor adaptar o seu serviço ao caminho de ferro.

Uma recente sondagem internacional permitiu registar que 60 a 70 % dos passageiros não consomem nada à hora das refeições. Entre os passageiros da 1.ª classe que consomem, dois terços vão à carruagem-restaurante e um terço utiliza o «mini-bar», as suas próprias provisões de viagem ou as cantinas das estações. Estas proporções invertem-se na 2.ª classe.

Para melhor corresponder aos desejos expressos na sondagem pública realizada, novas fórmulas de restauração estão a ser ensaiadas nas linhas Paris-Strasbourg e Paris-Hendaye: composição diversa da ementa (com escolha entre grelhados ou pratos cozinhados), maior originalidade das refeições, quadro modernizado da sua apresentação e serviço mais rápido.

O ministro dos Transportes do Japão, Tomisaburo Hashimoto, apresentou, no mês de Junho, em Florença, à Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes — de quem foi convidado — alguns dos seus projectos do futuro. O ministro está plenamente convicto de que, no seu país, é forçoso coordenar os transportes, repartindo tráfegos de modo racional, com vista à rentabilidade da economia nipónica. Essa repartição seria assim:

Tráfego de passageiros: o avião para os longos percursos, a nova linha férrea japonesa (Tokaido) para os percursos médios, o caminho de ferro tradicional e o automóvel para as curtas distâncias.

Tráfego de mercadorias: o caminho de ferro convencional e a cabotagem praticada pelos navios e «ferry-boats» especializados para a maior parte dos transportes.

Embora o plano do ministro Hashimoto não constitua um figurino que sirva a todos, dada a característica geográfica do Japão, ele constitue um exemplo e um aviso para muitos países, como os da Europa, que querem desenvolver a sua população e a sua economia. O futuro do transporte, sabem-no todos, reside na integração harmoniosa dos diferentes meios ao seu serviço.

Terá lugar, em Lisboa, no mês de Junho do próximo ano, a reunião dos directores comerciais da União Internacional dos Caminhos de Ferro. Preside à conferência o dr. Targia, director do Serviço Comercial e do Tráfego dos Caminhos de Ferro Italianos.

Em 1969, o caminho de ferro «Canadian National» registou, pela 12.ª vez em 13 anos uma melhoria sensível da sua situação financeira — que entretanto é ainda deficitária.

A receita líquida de exploração ascendeu a 49,6 milhões de dólares. O tráfego de mercadorias por vagão-completo subiu, em toneladas-milhas, de 3,6 %.

O presidente-director-geral da Companhia atribui em grande parte esta melhoria à «adopção recente duma política dinâmica de «marketing» e ao controlo rigoroso das despesas».

No quadro das actividades sociais que a Administração da Companhia está insistentemente desenvolvendo para exclusivo benefício dos ferroviários, insere-se a recente constituição de comissões diversas destinadas a patrocinar e incentivar festas com que se pretende homenagear os servidores do caminho de ferro e seus familiares. Assim, além da Comissão Central, presidida pelo eng. André Navarro, foram constituídas as seguintes subcomissões: Subcomissão das Festas do Natal; Subcomissão das Festas das Crianças; Subcomissão da Festa do Fim do Ano; Subcomissão de Acção Psicológica e Subcomissão para patrocinar festas de Natal da iniciativa do pessoal.

Nos comboios japoneses da linha do Tokaido os passageiros podem telefonar para Tóquio, Iokohama, Nagoya, Kyoto e Osaka. Preço da chamada: 6$50 a 30$00 cada três minutos, conforme a distância.

Em 1969, o número de conversações telefónicas foi de 794 107, o que dá uma média de 2175 por dia para 152 a 170 comboios.

A mais longa chamada teve a duração de duas horas. Foi feita durante o percurso de Tóquio a Nagoya, ao longo duma viagem de 366 km!

O Boletim dos Caminhos de Ferro Federais Suíços conta que, para a final da taça de futebol da Suíça, a Companhia BP convidou os automobilistas, por meio de anúncios nos jornais, a utilizar o caminho de ferro e os «eléctricos». «Esta empresa petrolífera de reputação mundial — que tinha portanto todo o interesse em ver circular automóveis — ofereceu aos detentores de qualquer título de transporte ferroviário, um bilhete de «eléctrico». Cerca de 4800 espectadores ao jogo utilizaram a oferta da BP».

Eis uma magnífica demonstração da complementaridade dos diversos meios de transporte!

O académico Louis Armand, secretário-geral da U. I. C., presidiu em Londres, de 23 a 25 de Setembro findo, à reunião anual dos chefes das Relações Públicas e Imprensa das Administrações ferroviárias filiadas na União Internacional dos Caminhos de Ferro.

A C. P. esteve representada pelo dr. Élio Cardoso, chefe das Relações Públicas da Companhia.

Se as viagens educam a juventude, moldam também o espírito europeu. Foi nesse pensamento que o «Comité de Recepção dos Alunos das Escolas Oficiais» organizou, com partida do Luxemburgo, um «Comboio da Europa», para várias centenas de jovens alemães, belgas, franceses e luxemburgueses.

Em quatro dias, de 8 a 11 de Maio, esses «companheiros da Europa» visitaram 3 cidades: Veneza, Lugano e Lucerna.

Realiza-se no próximo ano, em fins de Março, em Lisboa, a reunião anual dos chefes da Publicidade dos Caminhos de Ferro associados na União Internacional dos Caminhos de Ferro. Presenças previstas: 30 delegados e respectivas famílias, num total de 50 pessoas.

Presidirá às sessões de trabalho que se incluem no âmbito das actividades do nosso Departamento Comercial, o dr. F. Gianni, director do Centro de Publicidade da U. I. C.

Realiza-se em Londres, em Maio de 1971, o Congresso da Associação Internacional dos Caminhos de Ferro.

O Centro de Relações Públicas da U. I. C. organizará, com os Caminhos de Ferro Britânicos, um serviço de imprensa subordinado ao tema «Os progressos nos transportes ferroviários de mercadorias em vagões completos, face à larga utilização de contentores de grande capacidade».

A Agência de Viagens Moraes & Wasteels, vai assinalar festivamente, no corrente mês, em colaboração com a C. P., a venda do seu 100 000 bilhete BIGT da série A. Ao seu adquirente, aos balcões da referida Agência, será concedido bilhete gratuito.

O Centro de Relações Públicas da U. I. C. prepara lançar uma campanha publicitária, a favor do caminho de ferro europeu, no mercado estado-unidense. A campanha custará 12 000 dólares (cerca de 360 contos).

Quando um ferroviário chora

por António de Araújo

Foi no dia 24 de Maio, às 19 horas, na estação da Amadora, que conheci o protagonista do episódio que vou narrar.

Era um homem franzino, envelhecido prematuramente, entre os cinquenta e os sessenta anos, de aspecto cansado, talvez desiludido da vida e dos amigos.

Dirigiu-se-me em termos respeitosos para me perguntar se o comboio, esse malfadado comboio das 19.12 que eu assinalara num horário ultrapassado e que para mal dos meus pecados não se realizava nesse domingo, entrava naquela linha... a linha número três.

Respondi que sim, que o comboio que se dirigia ao Rossio passaria fatalmente por aquela linha.

Entretanto fui olhando o homem. Pensei primeiro que se tratasse dum mendigo que procurasse um pretexto de arranjar «namoro» comigo para me levar alguns escudos...

Mas não, não era assim. E neste momento, horas decorridas após o nosso encontro, quase sinto remorso de ter pensado desse modo.

O homem, de aspecto bastante humilde mas em que se notava muito de preocupação pessoal numa apresentação decente, mostrou-me o seu bilhete, talvez para me certificar de que o seu intento era, de facto vir para Lisboa, ou para me fornecer elementos que pudessem habilitar-me a dar-lhe informações sobre o que pretendia.

Confirmei que, na verdade, o seu bilhete era válido para aquele dia e que o «seu» comboio passaria naquela linha.

O homem ficou tranquilo porque viu da minha parte que a visão do bilhete confirmara o que eu havia dito.

Agradeceu e calou-se. Depois, como quem fala para consigo mesmo, mostrou-me o braço direito revestido por uma ligadura lilás e disse-me: sabe, tenho muitas dores neste braço.

Comecei a gostar daquele simpático desconhecido e perguntei se tinha sido algum acidente. Respondeu que não. Fora apenas o empurrão dum grupo de «meninos» que brincavam na rua e que, ao verem-no caído, nem sequer se dignaram ajudar a levantar a vítima da sua brincadeira estúpida.

Mais uns segundos de silêncio e o que seria meu companheiro de viagem balbuciou: o mal é eu não ter ninguém, porque se eu tivesse alguém, com umas fricções isto já tinha passado.

Aquela expressão «o mal é eu não ter ninguém» encheu-me a alma de ternura e de piedade para com aquele desconhecido. Naquele momento senti que devia ser seu amigo para que ele pudesse riscar do seu vocabulário o termo ninguém.

Momentos antes de o comboio entrar na linha, ouvi-o ainda, na sua voz cansada, dizer em tom de desalento: se eu tivesse continuado na C. P., como a minha santa mãe me aconselhava, não estava como estou.

Aquela alusão abrupta aos Caminhos de Ferro causou-me impressão. Imaginei que esse homem tinha uma hitória para contar. E tinha.

Fomos os dois para a mesma carruagem, por sugestão minha. O homem acedeu, adivinhando, talvez, que eu gostasse de conhecer a sua vida, desabafo agradável para quem, como ele confessara, não tinha ninguém que lha escutasse.

Ainda com o comboio parado na estação, o meu colega de viagem meteu uma das mãos na algibeira do casaco, mostrou-me um punhado de moedas de valor reduzido e confessou: fui a Queluz procurar um amigo, meu antigo colega de trabalho, mas por pouca sorte não o encontrei em casa. Vim a pé de Queluz até aqui e deram-me estes escudos. Graças a Deus, hoje já posso comer alguma coisa.

Perguntei-lhe se havia servido a C. P. durante muitos anos, quais as razões porque tinha chegado àquele ponto de extrema miséria, se recebia algum subsídio da Companhia e muitas outras coisas.

Pacientemente—tratando-me por «meu senhor», a mim que nunca fui senhor de ninguém e sou-o de muito pouca coisa — foi confessando a sua triste vida.

Perdi o trabalho na C. P. por causa dum namoro — disse. Minha mãe bem me aconselhava a não deixar a Companhia, mas sabe como são os anos, quando se é jovem. Não há correntes que nos prendam. O Mundo parece todo nosso.

Afinal, acabei por perder a namorada e a Companhia.

Puxei um nadinha mais por ele e, nessa altura, respondeu-me : eu era serralheiro nas oficinas da C. P. no Barreiro, mas trabalhei noutras localidades.

Nas oficinas, os rapazes do meu tempo lembram-se bem de mim porque quando eu trabalhava nas chumaceiras, descobri o modo de elas não partirem. E foi devido a um sonho.

Depois falou-me do seu sonho, dos materiais então empregados no fabrico dessas peças, da ideia de as fundir a temperaturas mais baixas do que o normal. Foi um sucesso que em nada lhe aproveitou.

Mais tarde teve problemas no emprego com superiores hierárquicos aos quais reagiu com espírito rebelde. Não obedeceu e foi castigado.

Numa outra fase foi chamado à Junta (nos tempos da Caixa Privativa). Deram-lhe um prazo de três dias e ele gastou «apenas» seis meses. Esqueceu a C. P. ...

Engenheiros meus amigos, que me conheciam — disse — quiseram dar-me uma oportunidade. Recusei porque um dos meus castigos foi por ter faltado ao serviço para ver a namorada apenas por duas horas. Não quis criar precedentes e divorciei-me definitivamente da C.P.. Hoje reconheço que fiz mal. Mas que quer ?!... Já nada há a fazer.

Íamos nós no túnel, portanto quase a atingir o termo da nossa viagem, quando o meu companheiro e confidente me segredou : vou ver se consigo encontrar algum amigo que me empreste (porque eu pago, sublinhou) o que me falta para poder ir até ao Barreiro. Tenho lá amigos e não durmo na rua...

O comboio já estava parado na estação, quando eu me levantei e me despedi deste velho ferroviário, desamparado por culpa própria.

Ao cumprimentá-lo meti-lhe na mão, discretamente, sem que algum dos «vizinhos» se apercebesse disso, a importância suficiente para que este modesto antigo servidor da C. P. pudesse realizar o seu sonho de momento.

Entreabrindo a mão, olhou a minha oferta, depois olhou para mim. As lágrimas saltaram-lhe dos olhos instintivamente e, num movimento espontâneo, abriu os braços, estreitou-me como um filho querido e balbuciou quase a medo : obrigado meu querido amigo. Quando for ao Barreiro pergunte pelo velho Prates. Sou lá muito conhecido !

Em Narvique na Noruega construiu-se há 67 anos a linha férrea mais setentrional do mundo

Por Vasco Callixto

Narvique, situada na região setentrional da Noruega, é hoje uma cidade moderna, que ressurgiu dos escombros em que a última guerra a deixou, continuando, porém, com os seus destinos ligados ao tráfego do minério de ferro extraído das minas de Kiruna, na vizinha Suécia, e transportado por caminho de ferro até ao seu porto, de onde é enviado para os cinco continentes. A linha férrea está na razão directa do desenvolvimento de Narvique e, actualmente, o velho caminho de ferro mineiro é também um caminho de ferro turístico, transportando anualmente cerca de 150 000 passageiros. Há 67 anos, quando foi construída, esta linha férrea era a mais setentrional do Mundo.

Inaugurada em 14 de Julho de 1903 — quando a Noruega e a Suécia ainda formavam um só reino — a linha férrea de Ofot, como geralmente é designada — Ofot é o nome do fiorde em que se situa a cidade — vai de Narvique até Riksgrensen, onde a Noruega se estreita numa delgada faixa de terra, internando-se depois em território sueco. Com o seu ponto extremo nos cais, que domina inteiramente, este caminho de ferro segue à beira do fiorde e passa junto à «Pedra Real», na qual o rei Óscar II, no dia da inauguração, mandou gravar o seu nome.

O mais longo sector da linha encontra-se nas montanhas meridionais do fiorde de Ofot, passando aí através de pontes e túneis. Em volta da estação de Starumsnes, distante 10 quilómetros de Narvique, ainda se vêem casas de habitação. No entanto, mais para leste, erguem-se apenas os edifícios das estações e cabinas de sinalização. Na estação de Rombak começa a travessia da montanha e entre Rombak e Katterat a linha sobe a 400 metros de altitude, para se desenvolver depois através de uma região rochosa, ao longo do estreito vale de Norddal, até atingir um planalto, que se estende até à

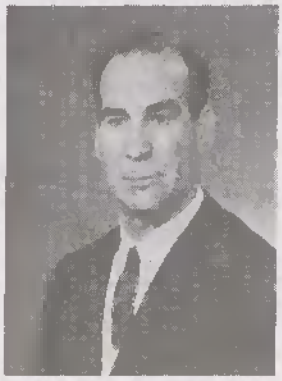
fronteira. A última estação norueguesa é Bjornfjell, a uma altitude de cerca de 600 metros, tendo ali surgido uma estância turística de Verão e de Inverno. A região é excelente para a caça e a pesca, realizando-se todos os anos, entre Março e Maio, grandes festivais lapões.

Foram as minas de ferro da Lapónia sueca que deram origem à construção da linha férrea de Narvique. Até 1880, a região de Ofot era escassamente povoada, vivendo ali apenas alguns pescadores. A agricultura considerava-se um meio secundário de subsistência. Na península de Narvique existiam sòmente meia dúzia de pequenas fazendas e no grande planalto montanhoso das vizinhanças vagueavam os lapões, com os seus rebanhos de renas, exactamente como os seus antepassados, séculos atrás.

Toda esta panorâmica se transformou completamente em 1885, quando uma Companhia inglesa se propôs explorar as minas de ferro de Kiruna e construir uma linha férrea até Narvique. Daqui resultou uma intensa actividade, a qual, todavia, foi de curta duração, devido à falência daquela Companhia, quatro anos mais tarde.

O projecto esteve então embargado, até que a «LKAB» (Swedish Loussavaara-Kiirunavaara) obteve concessão para explorar as minas, enquanto o Governo decidiu construir a linha férrea. Os trabalhos iniciaram-se em 1898 e concluiram-se em Novembro de 1902, sendo a linha inaugurada, como já foi dito, em Julho do ano seguinte.

Há 67 anos, portanto, começaram a circular os longos comboios mineiros, rumo a Narvique, onde a concessionária das minas construiu os cais e as restantes instalações necessárias ao transporte e exportação do minério. A população da cidade, durante o período inicial, subiu para 4000 habitantes, vindos de todas as regiões da Noruega. Enfrentando dificuldades de toda a ordem, esses pioneiros viram-se obrigados a viver em condições bastante precárias. Mas as exportações de ferro aumentaram de ano para ano, o que levou à modernização da via férrea e das instalações portuárias, de modo a permitirem uma maior capacidade. De acordo com as estatísticas, o tráfego de minério subiu de um milhão de toneladas em 1903, para mais de 12 milhões em 1961, calculando-se que, até ao final de 1969, tenham sido transportadas cerca de 350 milhões de toneladas de ferro nos comboios mineiros que estabelecem ligação entre Kiruna e Narvique.



LOUVOR

Ao abrigo do n.º 1.º do Art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, o chefe da Região Norte louvou recentemente o servente de 1.ª classe Francisco Nogueira, pertencente ao Sector da Via e Obras daquela Região.

O louvor foi consignado em reconhecimento pela atitude tomada pelo agente, o qual após ter recebido o seu vencimento e verificando que o pagador lhe entregara 300$00 a mais, tomou a louvável decisão de restituir a citada importância.

Muito nos apraz registar o procedimento do servente Francisco Nogueira, cujo acto de honradez merece ser apontado como exemplo de probidade.

O serviço de passageiros das grandes linhas francesas:

evolução e perspectivas

Em 28 de Maio de 1967, a S. N. C. F. pôs ao serviço o «Capitólio», o primeiro comboio europeu a circular à velocidade de 200 km/h em regime regular. Em 9 de Fevereiro de 1969, um novo «Mistral», dotado com carruagens particularmente confortáveis, foi posto em circulação entre Paris e Nice. Em 16 de Março de 1970, o primeiro «turbotrem» ligou, em serviço comercial, Paris a Caen.

Em 31 de Maio p.º p.º, novo material de grande conforto, concebido para circular à velocidade de 200 km/h, passou a equipar «O Estandarte», o rápido Paris-Bordéus. Constitui isto um novo e importante melhoramento da qualidade do serviço de passageiros nas grandes linhas.

A segurança, a regularidade, o conforto, a velocidade e a frequência dos serviços são os factores essenciais da qualidade do serviço oferecido aos passageiros.

— A segurança, elemento indiscutível do transporte ferroviário, tornou-se o cuidado dominante da S. N. C. F.

— A regularidade é, igualmente, uma das principais qualidades do Caminho de Ferro. (A título de exemplo: a percentagem dos comboios rápidos e expressos, chegados a destino com um atraso de menos de 15 minutos, oscilou no decurso dos últimos anos à volta dos 3 %).

— A pesquisa do aumento de conforto mede-se particularmente pela importância das encomendas de material de passageiros, as quais atingem anualmente 200 a 300 carruagens de grande linha, das duas classes.

No domínio das velocidades, alguns números dão a medida do esforço realizado no decurso dos últimos anos:

Ligações		Tempos de percurso (horas)			Velocidade comercial (km/h)		
		1950	1960	1970	1950	1960	1970
Paris	cl. sup.	5–55	4–48	4–13	98,2	121	137,7
Bordéus	cl. inf.	6–15	5–40	4–33	86	102,5	127,7
Paris	cl. sup.	10–17	7–33	6–40	83,9	114,3	129,5
Marselha	cl. inf.	11–45	8–34	7–02	73,4	100,7	123,3
Paris	cl. sup.	5–15	5–11	3–57	96	97	127,5
Estrasburgo	cl. inf.	7–08	6–40	4–03	70,5	75,6	124,3
Paris	cl. sup.	2–31	2–10	1–55	99,7	115,8	130,9
Lille	cl. inf.	3–12	2–35	2–05	78,3	97,1	120,4

«Gril-Express», nova carruagem-restaurante francesa de «self-service»

No total, os percursos diários efectuados a velocidades médias iguais ou superiores a 120 km/h evoluiram, de há dez anos para cá como segue:

Anos	Número de km percorridos a 120 km/h ou mais	Número de km percorridos a 130 km/h ou mais
1960	6 800	420
1965	14 400	1 150
1968	22 500	6 100
1970	41 000	13 600

No entanto, a redução dos tempos de percurso não se limitou ùnicamente às grandes artérias da S. N. C. F. e o aumento da velocidade dos comboios não foi privilégio de alguns rápidos prestigiosos; as distâncias entre os melhores comboios das duas classes e os grandes rápidos de 1.ª classe minimizaram-se. Assim, a título de exemplo: o tempo de percurso de 4 horas, que era o do «Mistral» entre Paris e Lião, há cerca de 15 meses (actualmente 3 horas e 47 minutos), é igualado agora por 3 rápidos de 1.ª e 2.ª classes. Esses resultados foram obtidos graças às possibilidades dos engenhos de tracção (aumento da potência das máquinas) e também ao aumento das velocidades-limite da maior parte dos comboios rápidos e expressos, que alcançam, conforme as linhas, de 120 a 140 km/h ou de 140 a 150 ou 160 km/h. Hoje em dia, velocidades de 150 a 160 km/h são praticadas em todas as grandes radiais que partem de Paris para Bordéus, Toulouse, Nice, Estrasburgo, Metz, Bruxelas, Lille, Havre, Rennes, etc. e o «Capitólio» (Paris-Toulouse) atinge os 200 km/h, entre Les Aubrais-Orléans e Vierzon, durante 70 km.

O aumento das velocidades preocupa as grandes redes estrangeiras: os japoneses tomaram a decisão de prolongar a linha de Tokaïdo; os alemães atingiram a velocidade de 200 km/h, em serviço comercial, entre Munique e Augsburgo e os italianos vão preparar especialmente, em parte com a construção de novas secções de linha, a artéria-mestra da sua rede: Roma-Florença.

Respeitando inteiramente a regularidade e a segurança, tradicionais na sua rede, a S. N. C. F. propõe-se prosseguir os esforços empreendidos tanto nas grandes artérias electrificadas como nas linhas de importância média, quer se trate de uma radial como Paris-Cherburgo ou de transversais como Bordéus-Lião ou Nantes-Lião.

As condições do aumento das velocidades

Detentora do *record* mundial de velocidade em carris (331 km/h, em 27 e 28 de Março de 1955), a S. N. C. F. tem já uma longa experiência dos problemas postos pelas grandes velocidades, os quais dizem respeito ao material circulante, à via e à sinalização.

O material circulante

A S. N. C. F. possui um importante parque de locomotivas aptas a circular a 200 ou mais km/h. Depois das BB 9200 de 5000 CV, que rebocam principalmente o «Capitólio», a S. N. C. F. acaba de pôr ao serviço as CC 6500 de 8000 CV, actualmente os seus mais potentes engenhos de tracção (previstas 59 unidades).

Estas máquinas circularam, durante os ensaios, a 280 km/h: concretamente, elas cobriram os 580 km de Paris a Bordéus em 3 h 31 m, à média de 163 km/h, rebocando um comboio de 500 toneladas, em plena via, a uma velocidade de 180 a 220 km/h.

Os problemas técnicos acerca de carruagens, quer se trate da estabilidade a grande velocidade ou da frenagem, estão igualmente resolvidos: 90 carruagens de grande conforto, concebidas para circular a 200 km/h, estão já na fase de entrega e está a ser considerada uma nova encomenda.

A via

Se a potência das locomotivas permite transpor as dificuldades ligadas ao perfil das vias férreas, o traçado das linhas, em particular as curvas, impõe limites imperativos: a sobrelevação (inclinação das duas filas de carris), que corrige os efeitos da força centrífuga, que age sobre os veículos nas curvas, deve, com efeito, ficar limitada a valores convenientes para o conjunto dos comboios que circulem na linha.

Graças ao concurso de ordenadores, foi empreendido um recenseamento das aptidões das linhas da rede francesa. Os diagramas estabelecidos indicam as melhores velocidades possíveis e permitem realizar um traçado mais bem estudado.

Os primeiros resultados deste estudo mostram que a rede francesa se presta largamente à velocidade de 160 km/h, sendo mais limitadas as secções das linhas que podem ser percorridas a 180 ou 200 km/h.

Sobre este aspecto, a artéria mais favorecida é a linha Paris-Bordéus. Nos 580 km do percurso, mais de 350 podem ser percorridos a 200 km/h em serviço regular. Nas outras grandes radiais, principalmente Paris-Lille, Paris-fronteira belga, Paris-Estrasburgo e Paris-Marselha, existem possibilidades de se praticar a velocidade de 180 e muitas vezes 200 km/h, mas sòmente em secções limitadas.

A sinalização

O bloco automático luminoso (B. A. L.), que equipa a maior parte das grandes artérias, autoriza, em geral, a velocidade de 160 km/h. Para mais além, torna-se necessária uma remodelação completa da sinalização, devido ao aumento sensível das distâncias de paragem (2400 m a 200 km/h, em frenagem de urgência, em lugar de 1200 m a 160 km/h). Os problemas foram resolvidos na secção Les Aubrais-Vierzon, percorrida a 200 km/h pelo «Capitólio», montando-se uma sinalização na cabina da locomotiva, com a transmissão das informações através do carril por meio de correntes de frequência especial. Esta experiência permitiu realizar um sistema mais económico, que não necessita mais do que a junção de uma luz nos painéis de sinalização já existentes: a luz vermelha que protege um comboio anunciado normalmente ao maquinista à distância de 1500 m, por meio de uma luz amarela de aviso, será pré-anunciada a cerca de 3000 m por uma luz verde intermitente. Em presença dessa luz, o maquinista de um comboio que circule a 180 ou 200 km/h deverá modificar a velocidade do seu comboio para 160 km/h à passagem da luz amarela de aviso, de modo a parar normalmente antes da anunciada luz vermelha, efectuando-se o comando da frenagem na locomotiva. Finalmente, as grandes velocidades, tornam necessária a adaptação dos dispositivos de anúncio às passagens de nível.

Carruagem francesa de «grande conforto» 1970

Perspectivas do futuro

Linha Paris-Bordéus

Desde 31 de Maio de 1970, o rápido «O Estandarte» passou a dispor de novo material de grande conforto, dentro dos horários actuais (Paris 7 h 50 m, Bordéus 12 h 15 m e Bordéus 17 h, Paris 21 h 30 m). Na mesma altura, o «Sud-Express», composto essencialmente de carruagens de aço inoxidável, com 1.ª e 2.ª classes, passou a circular à velocidade de 160 km/h e acelerado entre Paris e Bordéus.

A partir do Verão de 1971, «La Puerta del Sol» (Paris 18 h 5 m, Madrid 9 h 12 m) será reservado para a clientela destinada ao sul de Bordéus e a Espanha. A ligação Paris-Bordéus, realizada por este comboio, será também assegurada por um segundo «Estandarte», que partirá à tarde de Paris (part. 17 h 55 m) para Bordéus (cheg. pelas 22 h) e será constituído por carruagens de grande conforto. No sentido inverso, este novo grande rápido ligará pela manhã Bordéus a Paris, servindo An-

Interior da cabina de comando de moderna locomotiva francesa

goulême e Poitiers, dentro de um horário que permite chegar à capital pelas 11 h 30 m. Simultâneamente, o «Puerta del Sol» terá a sua chegada a Paris antecipada de uma hora e pouco (9 h 30 m em lugar de 10 h 40 m) para corresponder aos desejos da clientela espanhola.

Finalmente, após a terminação dos trabalhos de adaptação da sinalização e da modificação de certos pontos do traçado — possìvelmente em 1973 — a velocidade de 200 km/h será praticada em 350 dos 580 km do trajecto Paris-Bordéus. O tempo de percurso, que é actualmente, para o melhor comboio, de 4 h 13 m (média 137 km/h), será modificado para cerca de 3 h 45 m (média 155 km/h).

Serviço das linhas transversais

A despeito dos progressos realizados, a tracção diesel clássica não permite, em serviço regular, a prática de velocidades elevadas (mais de 150 km). Por outro lado, o traçado de certas radiais e da maioria das linhas transversais não favorece a circulação a grande velocidade. As perspectivas que a turbina a gás, do tipo aeronáutico, oferece no domínio da tracção ferroviária — já concretizadas pela entrada ao serviço dos primeiros «turbotrens» (E. T. G.) entre Paris e Caen — permitem admitir acelerações sensíveis nas ligações transversais que fossem asseguradas por esses engenhos, assim como o aumento do número de serviços oferecidos à clientela.

A encomenda de dezasseis composições automotoras de 1.ª e 2.ª classes, com turbina a gás (R.T.G.), climatizadas, propulsionadas por dois turbomotores, permitirá assegurar o serviço das linhas Lião-Nantes, Lião-Estrasburgo e Lião-Bordéus com este novo material. As acelerações serão da ordem dos 30 minutos entre Lião e Estrasburgo, de 35 minutos entre Lião e Nantes e de uma hora entre Lião e Bordéus. Paralelamente, o número dos serviços será aumentado.

Entre Nantes e Lião, serão asseguradas quatro idas e voltas diárias (duas ligações, actualmente, no Verão), às quais se somarão três idas e voltas Nantes-Tours e uma ida e volta Tours-Angers.

Serão asseguradas, entre Lião e Estrasburgo, cinco idas e voltas por «turbotrens» (actualmente, duas ligações por composições automotoras e uma por comboio clássico). Por outro lado, uma ida e volta complementar estará assegurada entre Besançon e Lião, e entre Besançon e Estrasburgo.

A linha Bordéus-Lião será servida por duas idas e voltas diárias, às quais se juntarão três ligações Bordéus-Limoges e uma ligação Lião-Montluçon.

Esses melhoramentos serão realizados até 1973.

Ulteriormente, outras transversais ou certas radiais, como Paris — Clermont-Ferrand, poderiam igualmente beneficiar de um serviço com «turbotrens». A esse respeito, a exploração, por aquele novo meio de tracção, da linha Paris-Cherburgo, a partir do próximo Outono, permitirá colher ensinamentos úteis, tanto no plano técnico como no domínio comercial.

Nomeações e promoções

A contar de Agosto do corrente ano

A ENGENHEIROS DE 2.ª CLASSE — os Engenheiros de 3.ª classe, Manuel José Soares Lopes e João Jaime Coelho Castanheira.

A AGENTES TÉCNICOS DE ENGENHARIA DE 2.ª CLASSE — os Agentes técnicos de engenharia de 3.ª classe, João Lobato Ferreira, José Maria Ribeiro R. de Andrade, Alexandre Manuel Espiga Aibéu e José Joaquim Fernandes Moutinho.

A CONTRAMESTRE DE 2.ª CLASSE — o Chefe de brigada, José Lopes Vitorino.

A OPERÁRIO DE 4.ª CLASSE — o Servente de 3.ª classe, Júlio de Matos Carvalho.

A contar de Setembro findo

A ADIDOS TÉCNICOS DE 1.ª CLASSE — os Adidos técnicos de 2.ª classe, António Fernandes de Carvalho e Henrique Graça.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 2.ª CLASSE — os Adidos técnicos de 3.ª classe, Fernando Carvalho Magalhães, Sebastião Jacinto Pássaro, José Paulo e Armando da Silva Bento da Cruz.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 3.ª CLASSE — os Adidos técnicos ajudantes, João Luís Anacleto da Fonseca e Francisco Rodrigues Neto.

A CHEFE DE ESCRITÓRIO — o Subchefe de escritório, António Manuel da Silva Leitão.

A SUBCHEFE DE ESCRITÓRIO — o Chefe de secção, Florival Emídio Cabrita.

A CHEFE DE SECÇÃO — o Escriturário de 1.ª classe, António Augusto Vicente.

A ESCRITURÁRIO DE 1.ª CLASSE — o Escriturário de 2.ª classe, Francisco da Paz Antunes.

A ESCRITURÁRIOS DE 2.ª CLASSE — os Escriturários de 3.ª classe, Maria Isabel Lopes da Silva, Manuel Ventim e Bernardino da Cruz.

A ANALISTA DE TRABALHO AJUDANTE — o Chefe de lanço de 2.ª classe, Manuel Francisco Barbas.

A INSPECTOR DE RECEITAS DE 1.ª CLASSE — o Inspector de receitas de 2.ª classe, Salvador Moreira.

A CHEFE DE ESTAÇÃO DE 2.ª CLASSE — o Chefe de estação de 3.ª classe, Rui Bolacho Maçarôco.

A FACTORES DE 1.ª CLASSE — os Factores de 2.ª classe, Daniel Sousa Mendes Mota, Manuel Augusto Monteiro e Januário Horta de Abreu.

A FACTORES DE 2.ª CLASSE — os Factores de 3.ª classe, Boaventura José Marques Pereira, Joaquim Pires Carepo, José Alberto Marques de Oliveira, José da Silva Francisco, Floriano de Oliveira Pereira, José Francisco Ricardo e Manuel Carvalho Almeida.

A FACTOR DE 3.ª CLASSE — o Praticante de factor, Amável Rosa Lourinho.

A CONDUTORES PRINCIPAIS — os Condutores de 1.ª classe, Joaquim Fernandes do Couto, Gumercindo Pereira Cardoso, Francelino da Ponte e Manuel da Silva Ferreira Aires.

A CONDUTORES DE 1.ª CLASSE — os Condutores de 2.ª classe, Raul Pires, João Vieira de Oliveira, Francisco Pedroso dos Santos, João Maria da Silva, João de Faria Ribeiro, António Guerreiro Dourado e Cláudio Gomes de Figueiredo.

A CONDUTORES DE 2.ª CLASSE — os Guarda-freios de 1.ª classe, José Maria da Cruz, António da Costa, Amado dos Santos, Antero Matias Fonseca, António Pinto, José Alves, Camilo de Araújo, José Gonçalves, Ernesto Abrantes, Vitorino Fernandes Otero, Justino Ferreira, Manuel Joaquim, Joaquim Pereira Pinto e José Mendes Bento.

A GUARDA-FREIOS DE 2.ª CLASSE — o Assentador de 1.ª classe, António Almeida de Figueiredo; os Serventes de 1.ª classe, Manuel Alegria Serrano Miranda e Isaías Almeida da Silva; o Assentador de 2.ª classe, João dos Prazeres Fé; e os Serventes de 2.ª classe, An-

tónio Silva de Sousa, Manuel Soares Luís, David da Silva Barros, José de Brito Pina, José Moreira Mendes, José Luís Custódio, Manuel da Graça dos Santos, Joaquim Ruivo Correia, António Júlio Morais Castanheira, António de Almeida Teixeira, Manuel de Jesus, António Botelho Rodrigues, Luís Figueiredo Ferreira Lourenço, José Nunes, Fernando de Oliveira Tavares Combo, João dos Reis Valentim e Manuel de Carvalho.

A ENCARREGADO DE APEADEIRO DE 2.ª CLASSE — o Conferente de 1.ª classe, Abel Pinto da Silva.

A ENCARREGADOS DE APEADEIRO DE 3.ª CLASSE — o Conferente de 2.ª classe, António Duarte Vila; e os Serventes de 2.ª classe, Manuel Lourenço Branco, Francisco Fonseca da Silva, António Fernando Ferraz, Agostinho José de Sousa Gomes, Luciano António Gonçalves, Valdemar Humberto Lopes, Sabino da Silva Pacheco, António Machado Dias, José Adelino Ferreira, Julião Filipe Martins, Albino Vitorino Alves e Jaime Vitorino Caetano.

A CHEFE DE CANTÃO DE TELECOMUNICAÇÕES DE 1.ª CLASSE — o Chefe de cantão de telecomunicações de 2.ª classe, António de Oliveira Fontes.

A CONTRAMESTRES DE 2.ª CLASSE — os Chefes de brigada, Hernâni dos Santos Ferreira, Belmiro Alves da Costa, José Rodrigues, Manuel Rodrigues Gregório, Joaquim Marques Asseiceiro, Joaquim Duarte, José Ramos, Luciano Coelho, Manuel Pratas Marceneiro, João Eugénio Militão Soares, Mário Frederico H. Tavares, Augusto Joaquim Rendas, António Pereira Barreto e Aníbal Branco de Oliveira.

A CHEFES DE BRIGADA — os Operários de 1.ª classe, Augusto Pereira de Oliveira, Francisco Fernando Marçal, Joaquim Teixeira, Abílio Augusto Rodrigues, Artur da Silva Magalhães, Alfredo de Oliveira Santos, Armando Nunes da Silva, Jesuvino Conceição G. Carrilho, Silvano Pereira Anastácio, Manuel Alfaro Marques, José Ferreira, António Marques Rodrigues, Manuel Pedro Baptista, João Barata, Vítor Manuel da Silva, Alberto Francisco F. Ferreira, João Fontaínhas Gigante, José Gregório de Jesus, António Marques, Fernando dos Santos, Joaquim Duarte, Eduardo dos Santos Dias, António da Costa Santos, Armando da Costa Rosa, José de Jesus Simões Coutinho, Algir de Góis Nobre, Manuel Esteves Ferrão, João Joaquim Loureiro Pereira, Zeferino Paiva Gonçalves, Eduardo Baptista Pereira, António Rodrigues Bernardes, Saul Carvalho Martins, Manuel de Oliveira Filipe, Amâncio de Matos Horta, Gregório da Cruz Frazão Gordo, José de Oliveira Rolim, Alfredo Pereira Samora, Joaquim Manuel Cardoso Afonso e Gilberto Fernandes R. Gonçalves; os Operários de 2.ª classe, João Luiz Martins, Benedito Miranda Faria, José Monteiro da Mota, José Pinto de Magalhães, Joaquim da Silva Teixeira, António Emídio da Costa Vieira, Fernando Abel Pereira, Arlindo da Silva Martins, Augusto Moreira da Silva, Rodrigo Augusto C. de Magalhães, Armando Timóteo Soares, Matias Alves, Manuel de Jesus Gameiro, José Ferreira dos S. Bernardo, António José Caetano Silva, Ildefonso Martins Nunes, José Marques da Silva, Osório Bernardes, Álvaro Leitão Pereira, Rodrigues António S. de Oliveira, Carlos Sousa, Arcindo Franco Rodrigues Noro, Jacinto Manuel Sereno Alves, António Marques Lourenço, José David Prates Caeiro e Daniel dos Santos Inácio; e o Operário de 3.ª classe, António Correia Neto.

A OPERÁRIOS DE 2.ª CLASSE — os Operários de 3.ª classe, José Marques Lopes e Domingos de Pinho.

A OPERÁRIOS DE 3.ª CLASSE — os Operários de 4.ª classe, António Roque da Costa, Jerónimo Alves Salgado, Álvaro Baião Xisto e Joaquim Gralha Fiens.

A OPERÁRIOS DE 4.ª CLASSE — o Servente de 2.ª classe, Severino Pires Lopes e o Servente de 3.ª classe, Diogo Marques Carreteiro.

A AJUDANTE DE REVISOR DE MATERIAL — o Servente de 2.ª classe, Manuel Rodrigues António.

A CONTÍNUO DE 1.ª CLASSE — o Contínuo de 2.ª classe, Domingos da Conceição Barata.

A SUBCHEFES DE DISTRITO — os Assentadores de 1.ª classe, José Monteiro, Júlio Francisco Ferreira, Augusto da Conceição Courela, Manuel Caetano, Armindo Manuel Joaquim da Luz, Francisco Nunes Catarino, Manuel de Moura, António Monteiro, Eduardo José Semião Carraço, Manuel Luís Mendes, Luís Lourenço Alves, Artur Marques de Oliveira, José de Jesus de Oliveira, Acácio Augusto Aires, José Augusto Lourenço Tomás, Alzídio da Costa Carvalho, Domingos António da Silva Canastra, António Ferreira Gil, Joaquim Boavida Afonso e Joaquim Maria Cordas Gargaté.

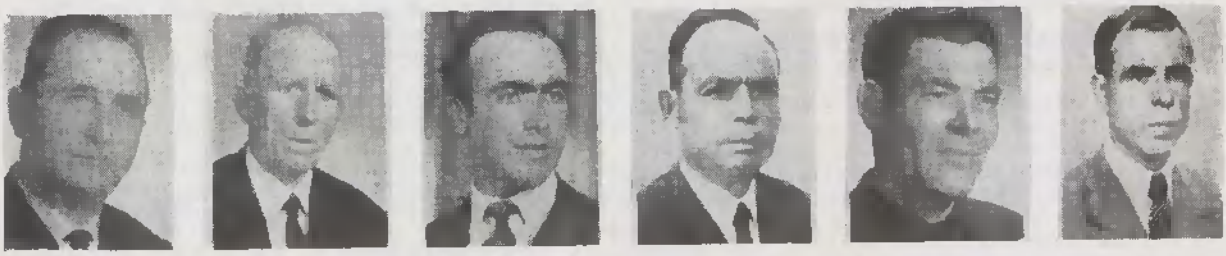
A ASSENTADORES DE 1.ª CLASSE — os Assentadores de 2.ª classe, Joaquim Matias, Sebastião Matias, José Carolino, António Rodrigues Fernandes, Carlos Machado Soure Carvalho, Francisco Pereira da Costa, António Monteiro, Manuel Cordeiro Dias, Luís Rodrigues, Alfredo Rodrigues, António Monteiro Ramos Júnior, Manuel das Neves, Lourenço Pinto, José Cabelo Baptista, João Loureiro, José Dias, José Vicente Picanço, António Anastácio da Silva, Manuel Luís dos Santos, José António Rolo, Joaquim Rodrigues de Matos, António Ferreira e Manuel Joaquim.

A SERVENTES DE 3.ª CLASSE — os Eventuais, Álvaro Soares de Almeida, Joaquim Pereira Cardoso, António Honorato Espingardeiro Lopes, Manuel de Oliveira Maia e Joaquim Mendes Pereira.

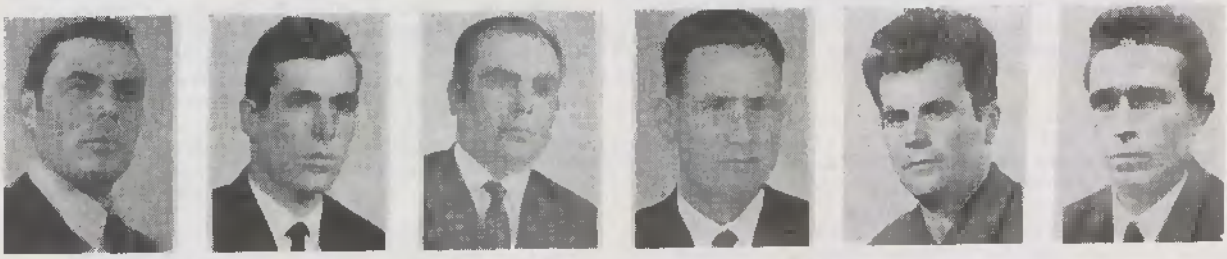
A GUARDA DE P. N. DE 2.ª CLASSE — a Guarda de P. N. de 3.ª classe, Beatriz da Conceição Mouco.

ARQUIVO CP HISTÓRICO

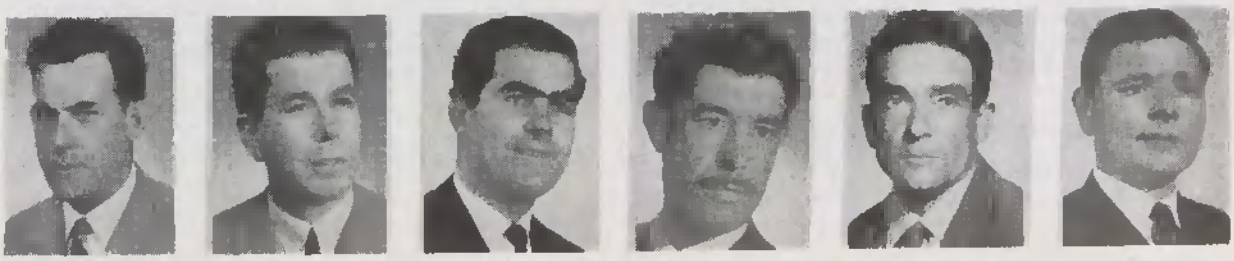
ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



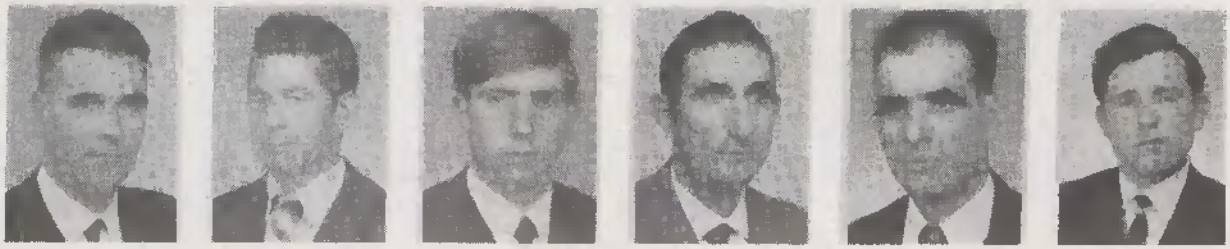
DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel Rodrigues Martins*, chefe de lanço, *António da Encarnação Romão*, chefe de distrito, *Joaquim António Reforço* e *António Zagacho Torrejais*, subchefes de distrito, *Domingos Correia Cubaixo* e *Ernesto Matias Pêgas*, assentadores de 1.ª classe — gratificados em reconhecimento pelo esforço, dedicação e brio profissional demonstrados aquando dos trabalhos de reparação da via, sobre a ponte do Guadiana.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Sebastião Ralha*, *José António Elias*, *Adelino António Valério* e *António Bento dos Santos*, assentadores de 1.ª classe, *Domingos Mestre Rodrigues* e *José Moutinho Alcântara Carreto*, assentadores de 2.ª classe — gratificados em reconhecimento pelo esforço, dedicação e brio profissional demonstrados aquando dos trabalhos de reparação da via, sobre a ponte do Guadiana.

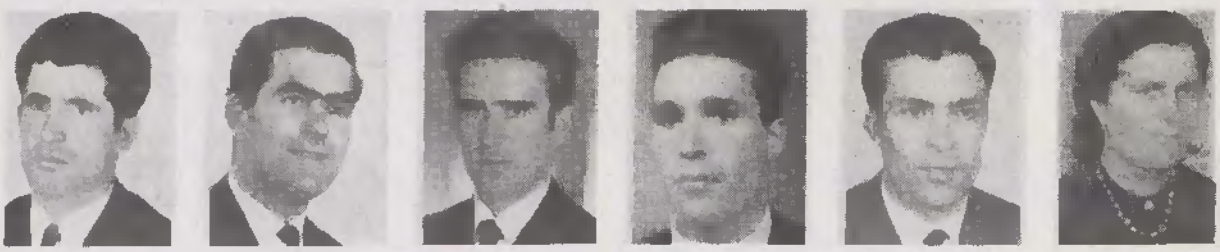


DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Fernando Alves Horta*, operário de 1.ª classe — louvado e gratificado porque, num dia em que se encontrava de licença e seguia no comboio n.º 9023, interrompeu a viagem a fim de auxiliar a remoção de um camião que embatera no tabuleiro da P. I. ao Km 28,440 – Sado e impedia a circulação ferroviária e ajudar a repor a estrutura metálica do respectivo pontão; *Manuel Duarte Frazão*, operário de 2.ª classe e *Francisco Paulo*, operário de 3.ª classe — elogiados por voluntàriamente terem colaborado na substituição de um carril que se encontrava partido ao Km 11,615 – Oeste; *António José dos Reis Lança*, assentador de 2.ª classe, *João António Dâmaso* e *Francisco João Emília*, serventes de 3.ª classe — gratificados em reconhecimento pelo esforço, dedicação e brio profissional demonstrados aquando dos trabalhos de reparação da via, sobre a ponte do Guadiana.

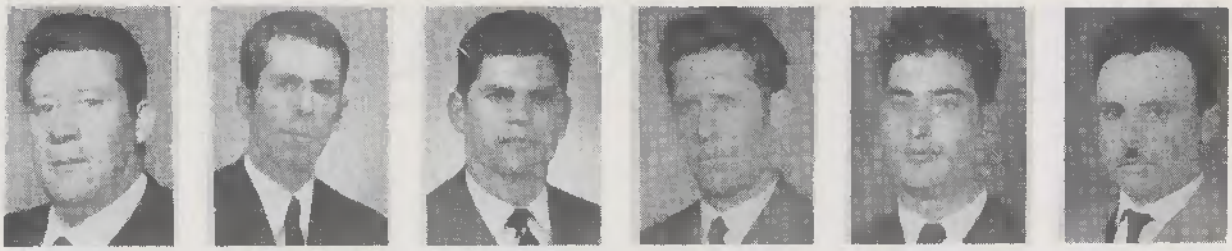


DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Ruivo*, chefe de distrito, *Joaquim Isidoro Marques*, assentador de 1.ª classe e *Claudino Augusto Marçalino*, assentador de 2.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 63,540 – Beira Baixa, quando estavam de folga; *Eliseu Sereno Alves*, agulheiro de 2.ª classe — elogiado porque verificando que estava fracturada e com a cabeça deslocada a contra-lança direita da agulha n.º 6 de Setúbal-Mar, deu do facto imediato conhecimento ao pessoal da Via e Obras, o qual procedeu à respectiva reparação; *Joaquim Moreira*, servente de 1.ª classe — encontrou na estação de Porto-Campanhã a importância de 3000$00, que prontamente entregou ao seu chefe; e *Miguel Soares Pegas*, assentador de 1.ª classe — elogiado porque ao verificar que o forte temporal que se fazia sentir podia comprometer a segurança da circulação ferroviária e não obstante encontrar-se no gozo de descanso semanal, tomou a iniciativa de passar uma ronda à linha, tendo encontrado duas árvores caídas sobre a mesma, as quais foram pouco depois retiradas e dada a via como livre.

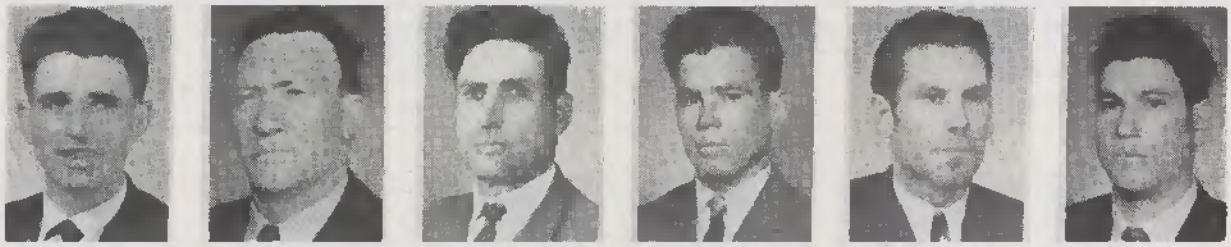
DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António da Costa Martins*, chefe de distrito, *Manuel Martins Pimenta*, subchefe de distrito e *Joaquim Gomes Pereira*, assentador de 2.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 196,400 – Beira Baixa; *José Ferreira de Araújo*, servente de 2.ª classe — quando procedia à limpeza de uma carruagem do comboio n.º 5431, em Braga, encontrou um anel em ouro, que entregou imediatamente ao chefe da estação; *Manuel da Costa Araújo*, assentador de 2.ª classe — elogiado porque quando viajava na automotora n.º 7034 e ao verificar que esta efectuara paragem ao Km 12,400 – Guimarães, por se encontrar uma árvore caída sobre a linha, apesar de estar de folga prontamente ofereceu a sua colaboração ao chefe do distrito, que se encontrava no local; e *Adelino Martinho Duarte*, servente de 3.ª classe — elogiado porque tendo encontrado um anel em ouro, no valor de 250$00, na área da pedreira de Vale dos Ovos, fez imediata entrega do achado ao seu superior hierárquico.



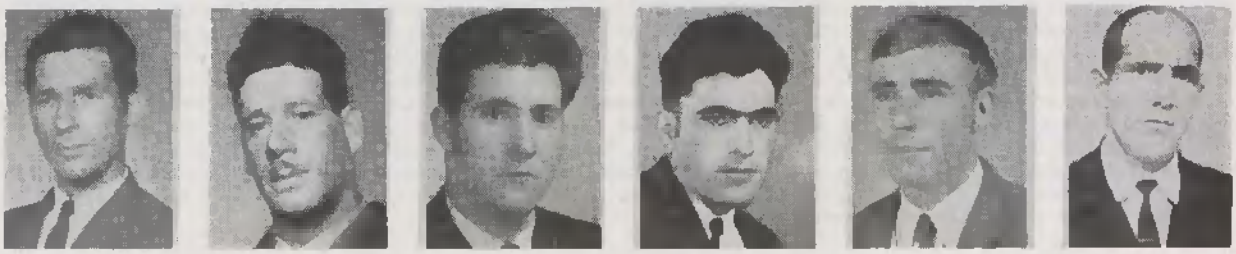
DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Fernando Carlos da Cruz*, electricista de 3.ª classe, *Francisco Paulo*, operário de 3.ª classe e *José Gavancha Mousinho*, assentador de 1.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 11,900 – Oeste; *Ramiro Pinto*, assentador de 1.ª classe — elogiado porque ao constatar que a linha se encontrava interrompida ao Km 101,550 – Minho, por ter caído uma árvore sobre a via, não obstante estar de folga tomou imediatas e acertadas providências, fazendo parar a automotora n.º 5018 e colaborando na remoção daquele obstáculo; *Procópio Augusto Pires Alves*, auxiliar da revisão de bilhetes — encontrou uma carteira contendo documentos e a importância de 1000$00, a qual prontamente entregou ao chefe da estação de Lisboa-Santa Apolónia; e *Conceição de Jesus Pedro*, guarda de P. N. de 3.ª classe — louvada e gratificada pelo interesse, dedicação, presença de espírito de que deu provas e pela acção imediata desenvolvida ao verificar que se tinha desmoronado uma trincheira ao Km53,620 – Oeste, pois fez sinal de paragem ao comboio n.º 4023 e conseguiu assim evitar um possível acidente.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Lourenço Pinto, José Monteiro, Isaac Adriano Monteiro, Manuel M. Rocha* e *António Pinto*, operários de 4.ª classe; e *Salomão Mário Basaréu*, assentador de 1.ª classe — elogiados por se terem evidenciado nos trabalhos de desobstrução da linha ao Km 146,690 – Douro, que ficara interrompida devido ao desabamento de uma trincheira, tendo os mesmos dado provas de espírito de sacrifício, zelo e dedicação, pois os trabalhos processaram-se sob a inclemência de tempo invernoso.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Pedro Castela Teixeira, Manuel José, Artur Rodrigues, Manuel Ribeiro de Sousa, Joaquim Vieira* e *David Carvalho Monteiro*, assentadores de 2.ª classe — elogiados por se terem evidenciado nos trabalhos de desobstrução da linha ao Km 146,690 – Douro, que ficara interrompida devido ao desabamento de uma trincheira, tendo os mesmos dado provas de espírito de sacrifício, zelo e dedicação, pois os trabalhos processaram-se sob a inclemência de tempo invernoso.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José da Silva Leonel, António Policarpo G. Cerqueira, José Luís Passeira, José Pereira Viluça, Armando Augusto Afonso* e *João António Piçarra*, assentadores de 2.ª classe — elogiados por se terem evidenciado nos trabalhos de desobstrução da linha ao Km 146,690 – Douro, que ficara interrompida devido ao desabamento de uma trincheira, tendo os mesmos dado provas de espírito de sacrifício, zelo e dedicação, pois os trabalhos processaram-se sob a inclemência de tempo invernoso.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Abílio Augusto da Costa*, assentador de 1.ª classe; *Augusto Bento Dinis, José Monteiro Machado, Vitorino de Sousa, Joaquim da Silva Bessas* e *Adriano Pinto Lúcio*, assentadores de 2.ª classe — elogiados por se terem evidenciado nos trabalhos de desobstrução da linha ao Km 146,690 – Douro, que ficara interrompida devido ao desabamento de uma trincheira, tendo os mesmos dado provas de espírito de sacrifício, zelo e dedicação, pois os trabalhos processaram-se sob a inclemência de tempo invernoso.