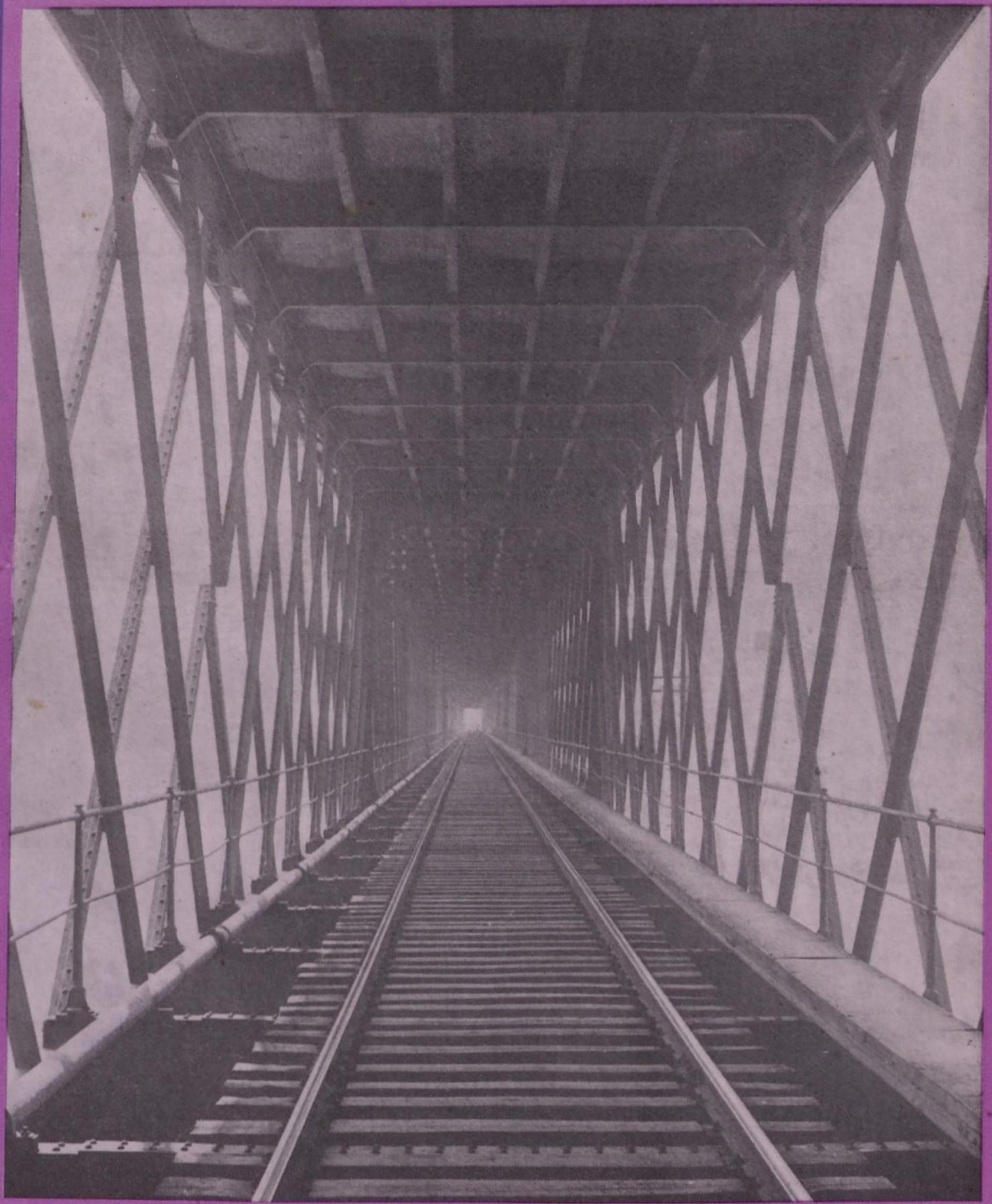


boletim da CP



boletim da CP

N.º 499 · Janeiro · 1971 · ANO XLII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL



Ponte mista de Viana do Castelo

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

No limiar do Ano Novo — Palavras do Presidente do Conselho de Administração	1
Um curso de formação para inspectores comerciais, no Entroncamento	3
No Coliseu dos Recreios — Festa do Natal dedicada pela Companhia aos filhos e netos dos ferroviários	6
Festa do Natal — Agradecimento das guardas de P. N.	8
O cinquentenário da Sociedade «Estoril»	9
Circular do Departamento de Pessoal — Prorrogação dos cartões de identidade	13
Prelúdio em Tóquio — O simpósio de cibernética	14
Museus... e museologia. Porquê um museu ferroviário? — <i>por Eduardo O. P. Brito</i>	16
Novidades ferroviárias — A nova carruagem «Grill-Express»	18
Utilização de dormitórios	20
Na passagem do ano	22
Lá por fora	23
No «Deutsches Museum», em Munique, existe uma valiosa coleção de locomotivas — <i>por Vasco Callixto</i>	25
Circular da Comissão Executiva sobre o Centro de Impressão do Serviço de Relações Públicas	26
Temas técnicos — Alguns exemplos das potencialidades dos caminhos de ferro	27
Reforma do eng. António Canavez, chefe da Região Norte	28
Pessoal — Nomeações e promoções	29
Pessoal — Admissões	32

Palavras do Presidente do Conselho de Administração

O ano de 1970 foi de intenso labor dentro da C. P., em particular para a Administração e para as chefias superiores, na tentativa de acelerar, tanto quanto possível, o processo de reconversão dos nossos caminhos de ferro e, concomitantemente, criar melhores condições de trabalho para o seu pessoal.

Nesse sentido, prosseguiu a reorganização das estruturas internas, continuou em bom ritmo a execução do III Plano de Fomento, começaram os estudos preparatórios de revisão do actual A. C. T. e surgiu o Serviço Social Ferroviário, cuja actividade, nos poucos meses da sua existência, merece já particular relevo.

Procurou-se, ao mesmo tempo, melhorar os serviços prestados ao público, e fazer progredir também os métodos de gestão corrente do pessoal, de modo a atender com justiça a todos os agentes, o que por vezes não é tão fácil como possa parecer, numa empresa com a dimensão da C. P., em que muitas decisões não dependem directamente da Administração.

Apesar dos esforços desenvolvidos, nem sempre os interesses do público puderam ser atendidos como quereríamos. Isto porque o envelhecimento das infra-estruturas da Companhia é um facto que não pode ser ignorado e os pesados investimentos que estão em curso são insusceptíveis de se traduzirem em vantagens sensíveis, a curto prazo. A renovação da via, por exemplo, só melhorará o transporte quando estiverem concluídos largos troços e, entretanto, os próprios trabalhos criam, como é óbvio, dificuldades adicionais às circulações. Também — e é apenas outro exemplo — as encomendas de novas locomotivas, carruagens e vagões demoram tempo a ser atendidas, e o material que está ao serviço vai, naturalmente, envelhecendo.

Por outro lado — e é este um ponto importante — os cinco milhões de contos que estão a ser investidos neste III Plano de Fomento, embora constituam uma verba muito importante para o País, a despendar no prazo de seis anos, com larga ajuda governamental, não permitem atender a todas as carências simultaneamente, mas apenas às mais importantes — de acordo aliás, com os programas superiormente aprovados — donde resulta que alguns anos mais serão necessários para se poderem ter em conta certas regiões — o que tudo se traduz em deficiências que perfeitamente conhecemos mas às quais, infelizmente, não poderemos atender no imediato.

Também, internamente, o pessoal deseja melhores condições de trabalho, aspiração compreensível, a que procuramos ocorrer na medida das possibilidades, embora sem perder de vista o esforço necessário a um correlativo acréscimo de produtividade que a situação presente dificilmente dispensaria.

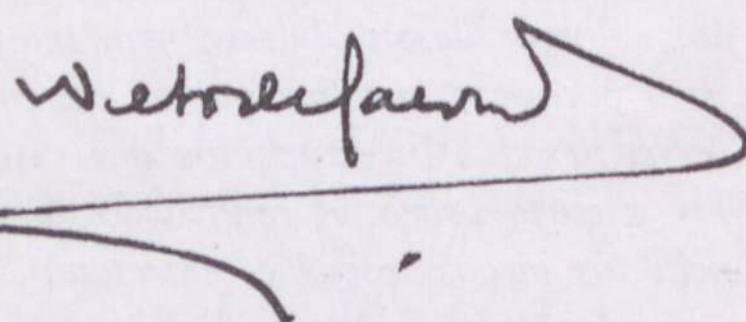
São estas situações comuns em países ou sectores em vias de desenvolvimento, sendo necessário conhecer bem a sua dinâmica para, sem desânimos, aceitarmos conscientemente estas dificuldades e prosseguirmos corajosamente caminho ao futuro, na certeza que temos de que as orientações traçadas darão os seus frutos, dentro de breves anos. É conveniente, no entanto, que este esforço seja mais conhecido, para que o público e o pessoal saibam, com maior exactidão, quais os programas em curso e quais os benefícios que daí se esperam. Nesse sentido penso que, dentro de alguns meses, se possa iniciar um programa de esclarecimento que ajude a criar maior compreensão para as dificuldades presentes.

Feitas estas considerações que me parecem oportunas para quem queira julgar com justiça, saúdo, com afecto, neste começo de um novo ano, todos quantos, dentro da Companhia, têm compreendido o sentido da acção em curso e, generosa e confiadamente, com sacrifício pessoal tantas vezes, marcham na senda do progresso. Agradeço-lhes todo o seu esforço e digo-lhes que com eles conto para mais este ano de trabalho, na certeza de que só vale a pena o que se alcança com vontade, energia e sacrifício.

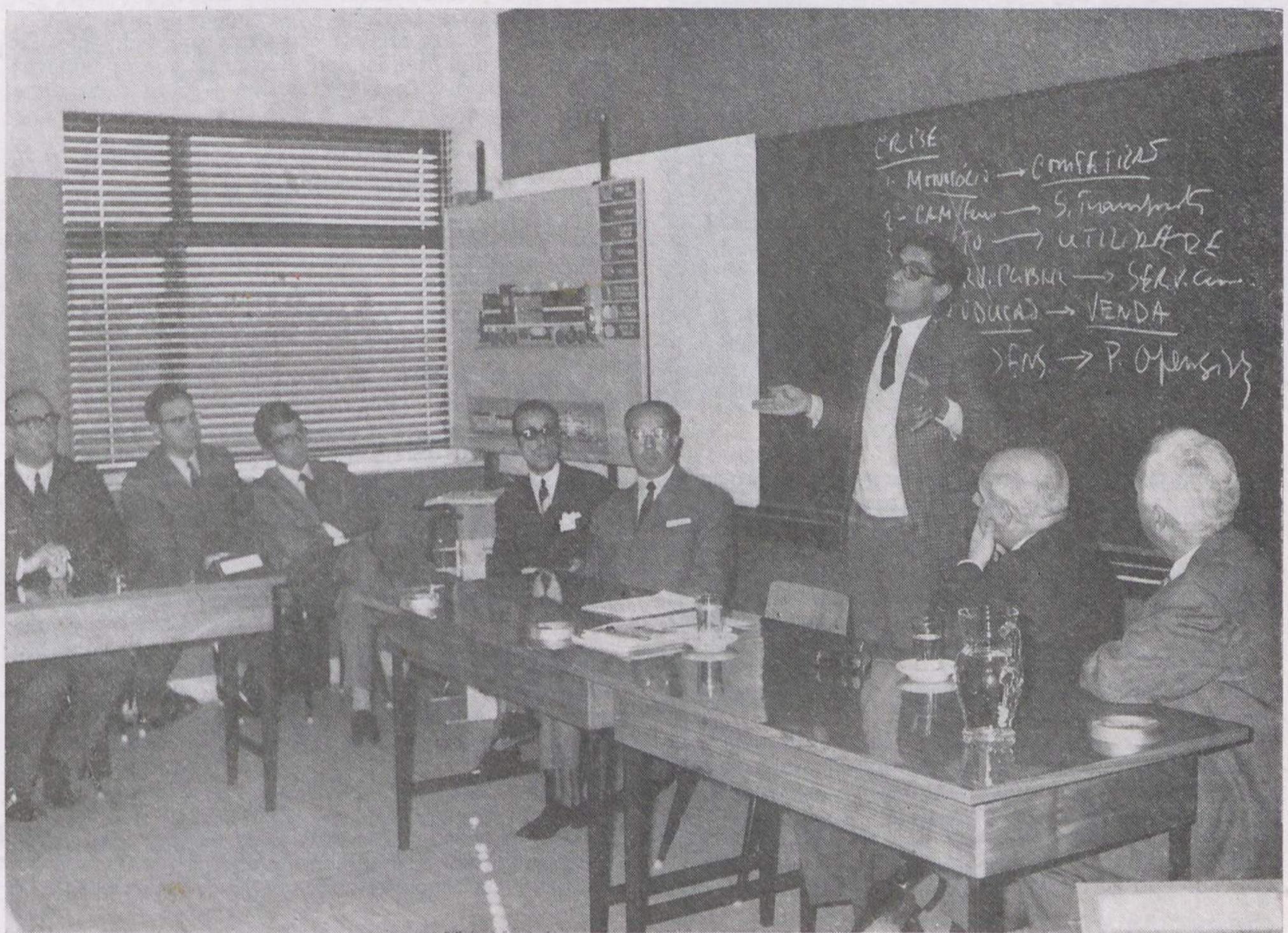
Aos utentes da C. P., na sua grande maioria a parte da população menos favorecida, quero também afirmar-lhes que não se encontram esquecidos: antes pelo contrário, é o seu serviço — que se traduz no serviço do País — que nos leva a caminhar sem desalento. Compreendo a irritação que lhes causam as deficiências actuais, lamento não podermos andar mais depressa, mas podem estar certos de que não desanimamos no empenhamento em vencer o nosso atraso, para maior bem-estar da população portuguesa.

Finalmente, aos meios de informação agradeço toda a colaboração recebida durante o ano transacto, e também as suas críticas pertinentes e estimulantes. Peço, apenas, a sua compreensão para destrinçarem, quando necessário, o que é possível remediar no imediato — ao que estaremos sempre prontos — e o que é consequência de atrasos que só com o tempo, e dentro dos programas de renovação em curso, pode ser atendido, embora neste segundo aspecto haja também que distinguir se andamos ou não com suficiente brevidade, dentro dos condicionalismos existentes.

Que o ano de 1971 nos possa trazer, a todos a quem o caminho de ferro interessa, quer como meio indispensável de transporte, quer como actividade profissional, perspectivas de melhor futuro, são os votos que neste momento formulo, sabendo antecipadamente que é no trabalho de cada um — e no trabalho de todos — que essas perspectivas hão-de radicar fundamentalmente.

A handwritten signature in cursive script, appearing to read "Neto de Carvalho", is enclosed within a large, thin-lined oval. Below the oval, a short, curved line extends downwards and to the right.

NETO DE CARVALHO



O dr. Sequeira Braga proferindo a sua brilhante exposição

UM CURSO DE FORMAÇÃO para inspectores comerciais

Decididamente, o aperfeiçoamento profissional do ferroviário foi sobremodo enriquecido com a criação do Centro de Formação do Pessoal, cujas instalações, no Entroncamento, se estão transformando numa modelar «cidade ferroviária» em constante evolução. E, tanto mais é para considerar esse aperfeiçoamento, se tivermos em consideração ser ele o mais valioso — quiçá indispensável — apoio do ferroviário dos nossos dias.

De resto, não é só o agente que colherá deste magnífico estabelecimento — que muito honra a C. P. — os seus

valiosos frutos, mas sim, o próprio público, mercê de uma maior eficácia por parte da actuação dos diversos sectores da Empresa, que com ele contactam.

A par de nove cursos que, presentemente, estão funcionando no Centro — tais como, de auxiliares de trens e revisão de bilhetes (2), agulheiros de 3.^a, mecânicos «Diesel», electricidade geral, maquinistas «Allan», chefes de distrito e subchefes de distrito — inaugurara-se, também, pela primeira vez, um curso de formação (parte complementar) para inspectores comerciais.



O dr. Torroais Valente no uso da palavra

Como se tratava, conforme dissemos, do primeiro curso para agentes da referida categoria, o acto foi assinalado com a presença do administrador, dr. Sequeira Braga, que se fazia acompanhar dos drs. Carlos de Albuquerque, Cândido dos Reis, Libânio Pereira, Torroais Valente e outros agentes dos quadros superiores da Companhia, ligados ao Departamento Comercial, incluindo os chefes dos Sectores Comerciais das Regiões Norte, Centro e Sul.

O curso em questão é constituído por dezasseis estágiários, vindos de diversas categorias, sendo seu monitor o dr. Capão Farinha.

Ao aludido acto, que teve mais carácter de uma aula — na qual foram expostos os mais completos temas sobre política comercial — do que, propriamente, de uma sessão solene com os seus formalismos da praxe — usou, primeiramente, da palavra o dr. Carlos de Albuquerque, director do Departamento Comercial, que dissertou sobre a evolução dos transportes, designadamente dos transportes fer-

roviários, fazendo, simultaneamente, considerações de carácter geral sobre a gestão comercial e comercialização, afirmando: «estamos numa época em que a venda é que comanda a produção». Mais adiante, o dr. Carlos de Albuquerque afirmou também: «o cliente é tudo para a Empresa, por consequência, deverá haver uma técnica para o atender, à qual não deverá ser alheio o conhecimento de psicologia».

Seguidamente, fez uso da palavra o dr. Sequeira Braga, que proferiu uma brilhante exposição sobre política de transportes, crises e monopólios.

Assim, através de uma completa esquematização, dissertou — exemplificando com fórmulas que, simultaneamente, ia escrevendo numa ardósia — sobre os seguintes temas:

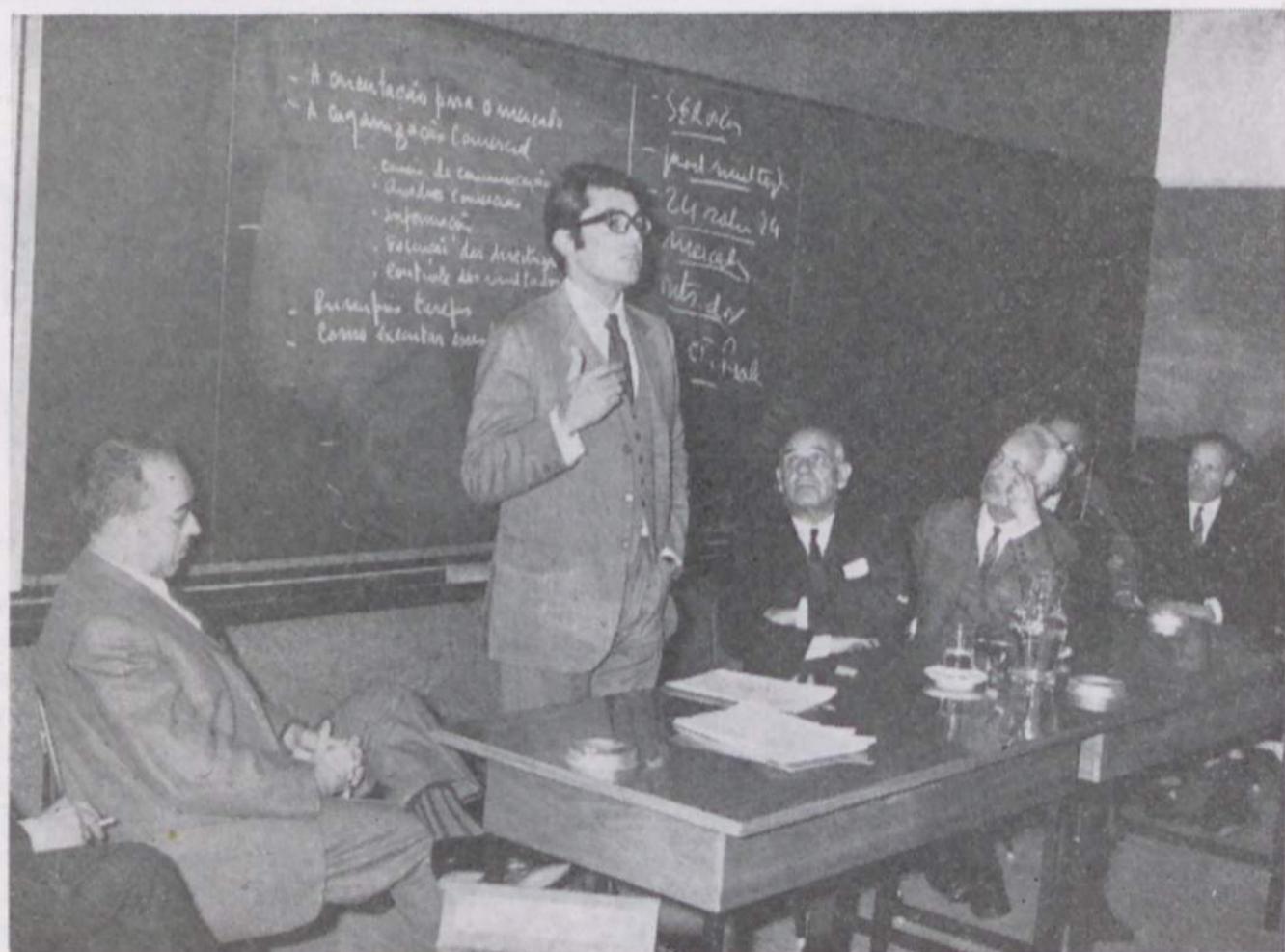
- I) A «Crise de Adaptação» do Caminho de Ferro («gap» ferroviário);
- II) A Reacção à Crise como um empreendimento colectivo. O problema da «Reconversão» do Caminho de Ferro;
- III) Papel do «Marketing» na Reconversão;
- IV) Apelo final.

Após um intervalo para o almoço — que foi servido na cantina do Centro — seguiu-se uma nova sessão, da parte da tarde, na qual usou, primeiramente, da palavra, o dr. Torroais Valente que, além de várias considerações sobre a matéria em questão, apelou para que as informações a prestar pelos futuros inspectores comerciais, ali presentes, fossem sempre concretas e minuciosas, focando, sobretudo, as motivações das oscilações do tráfego.

De seguida, falou o dr. Hermínio Ferreira, que proferiu também uma larga e completa exposição de política comercial; e, por último, o dr. Capão Farinha, monitor do curso, que dissertou sobre o mesmo tema, focando, especialmente, o capítulo das estruturas do trabalho.

*

Entretanto, como se tratava de um curso que, além da sua importância, propriamente dita, era o primeiro que funcionara na Empresa, quisemos ouvir algumas opiniões



O dr. Hermínio Ferreira apresentando o seu trabalho de política comercial

acerca do mesmo. Assim, começámos pelo dr. Carlos de Albuquerque que, ao declinarmos a nossa identidade, esboçou um sorriso onde transparecera algo de saudade, ao inquirir-nos:

— Ah! O sr. é do «Boletim da C. P.»?

Pois eu também já o fui, mas... há cerca de 40 anos... Fui o seu segundo editor. E creia que é com saudade que recordo esses belos tempos!

E depois de evocar vários episódios desses tempos longínquos, o nosso interlocutor disse-nos:

— Quanto a este curso, sou de opinião que ele é de uma importância extraordinária, para mais, vivendo nós numa *era nova*, como a presente.

E referindo-se, propriamente, aos futuros inspectores comerciais, o dr. Carlos de Albuquerque, opinou: «A sua acção principal deve ser de insistência à captação de clientela».

Deixámos o nosso amável interlocutor saboreando o seu café, no «Bar» privativo do Centro, e dirigimo-nos, em seguida, ao dr. Capão Farinha, monitor do curso, que nos declarou: «Trata-se de um curso de grande projecção na Empresa, o qual urge que crie uma proficiente prospecção nos mercados. Isto é claro, independentemente, de muitas outras finalidades que, para uma simples resposta, não poderão enumerar-se».

A curta distância de nós encontrava-se o estagiário do curso, Joaquim Urbano, verificador de receitas, em Campanhã, que ao ser inquirido, respondeu-nos:

— Estes cursos, além das suas finalidades técnicas, mentalizam-nos bastante sobre as inúmeras dificuldades que nos surgirão na nossa difícil tarefa.

E concretizando melhor a sua opinião, declarou-nos:

— Estou crente que a nossa acção irá ser bastante proveitosa para a Empresa que, por sua vez, nos proporciona a oportunidade de atingirmos uma categoria que, antigamente, não seria muito possível.

Pelo corredor que dá acesso à sala onde funciona o curso em causa, deparamos com outro estagiário, de categoria diferente. É o chefe de secção do Serviço da Fiscalização, José Frederico S. Roque.

Tem 44 anos e... o maior entusiasmo pela nova carreira que escolhera.

À nossa pergunta, a sua resposta foi rápida e concisa:

— Acho que estes cursos são absolutamente úteis, se não indispensáveis, para a C. P. E para nós, são igualmente de uma utilidade sem contestação, mormente para nos preparar para a pesada missão que teremos de enfrentar.

Por último, quisemos também ouvir um outro estagiário, de nova categoria. Desta vez, trata-se de um chefe



O dr. Capão Farinha dissertando sobre as estruturas do trabalho

de 3.ª classe, pertencendo, actualmente, à estação de Vila Nova da Baronia. Tem 49 anos e chama-se Venceslau Figueira.

— O que nos diz sobre o curso?

— É um curso esplêndido, que está correndo admiravelmente, nos seus mais pequenos pormenores e sem encontrarmos qualquer deficiência.

— E quanto à sua finalidade, o que acha?

— Acho que se trata dum curso que vem mesmo a propósito, isto é, na hora própria...

— ...?

— ... sim, porque em face da crise que atravessa a Empresa, estes cursos — tenho a certeza — serão de uma utilidade a toda a prova.

Foram estas as opiniões destes três estagiários. Como se vê, quase todas *afinam* pelo mesmo diapasão. E quem diz estas, dirá as dos restantes componentes do curso, pois segundo auscultámos as suas conversas, por elas deduzimos serem unâimes os seus pareceres, quer no respeitante à utilidade do curso, perante a Empresa que abnegadamente servem, quer no seu próprio interesse.

Festa do Natal

dedicada pela Companhia aos filhos e netos dos ferroviários

No prosseguimento da actividade desenvolvida pelo Serviço Social da Companhia, realizou-se na vasta sala do Coliseu dos Recreios, uma interessante festa dedicada aos filhos e netos dos ferroviários.

Durante algumas horas aquela vetusta casa de espetáculos lisboeta conheceu um autêntico deslumbramento, devido à exibição de uma excelente companhia de circo, contratada propositadamente para animar a festa da família ferroviária.

O velho Coliseu da capital registou uma enchente e muito antes da hora marcada para o início do espetáculo já ali se encontravam alguns milhares de espectadores, na maioria jovens de ambos os sexos, a quem aliás a festa era dedicada.

Em cumprimento do desejo manifestado pela Administração da Empresa, a distribuição dos bilhetes foi feita pelos funcionários com filhos ou netos de idade não superior a 10 anos. E como a Companhia forneceu passes gratuitos, não só para as crianças como também para os seus familiares, a fim de efectuarem as viagens entre as suas terras e Lisboa, foi agradável constatar que no Coliseu estiveram ferroviários das mais distantes localidades do País, do Minho ao Algarve.

O desenrolar dos números que compunham a

valorosa companhia circense permitiu que a assistência vibrasse frequentemente, não sendo as crianças as que menos sentiram satisfação em estar presentes, exteriorizando a todo o passo o contentamento que lhes ia na alma, numa alegria exuberante.

É sabido que para designar os trabalhos de circo se utiliza a expressão «o maior espetáculo do Mundo». Na verdade, aquele que foi dado presenciar aos ferroviários e famílias, é bem merecedor de enfileirar sob tal epíteto.

A Companhia teve a maior satisfação em promover esta simpática festa, que dada a quadra natalícia então a viver-se, tinha como principal finalidade reunir os filhos e netos de quantos labutam no Caminho de Ferro nacional. Já dissemos que a C. P. forneceu viagens graciosas aos possuidores de bilhetes para a referida festa. Mas não foi tudo. A Administração da Empresa foi mais longe na atenção dispensada aos seus servidores, e para facilitar as deslocações dos mesmos concedeu-lhes dispensa do serviço sem redução nos seus vencimentos.

Entre a assistência encontrava-se o eng. Oliveira Martins, subsecretário das Comunicações e Transportes e antigo administrador da C. P., e o dr. Silva Pinto, secretário de Estado do Trabalho e Previdência, com suas famílias. Presentes, igualmente, o dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração da Companhia, assim como os administradores cor. Ferreira Valença, brig. Almeida Fernandes, eng. Alfredo Garcia e drs. Mário Murteira e Sequeira Braga, acompanhados de suas famílias. Assistiu, também, o eng. André Navarro, chefe do Serviço Social Ferroviário, assim como muitos outros funcionários superiores, que se faziam acompanhar de seus filhos ou netos.

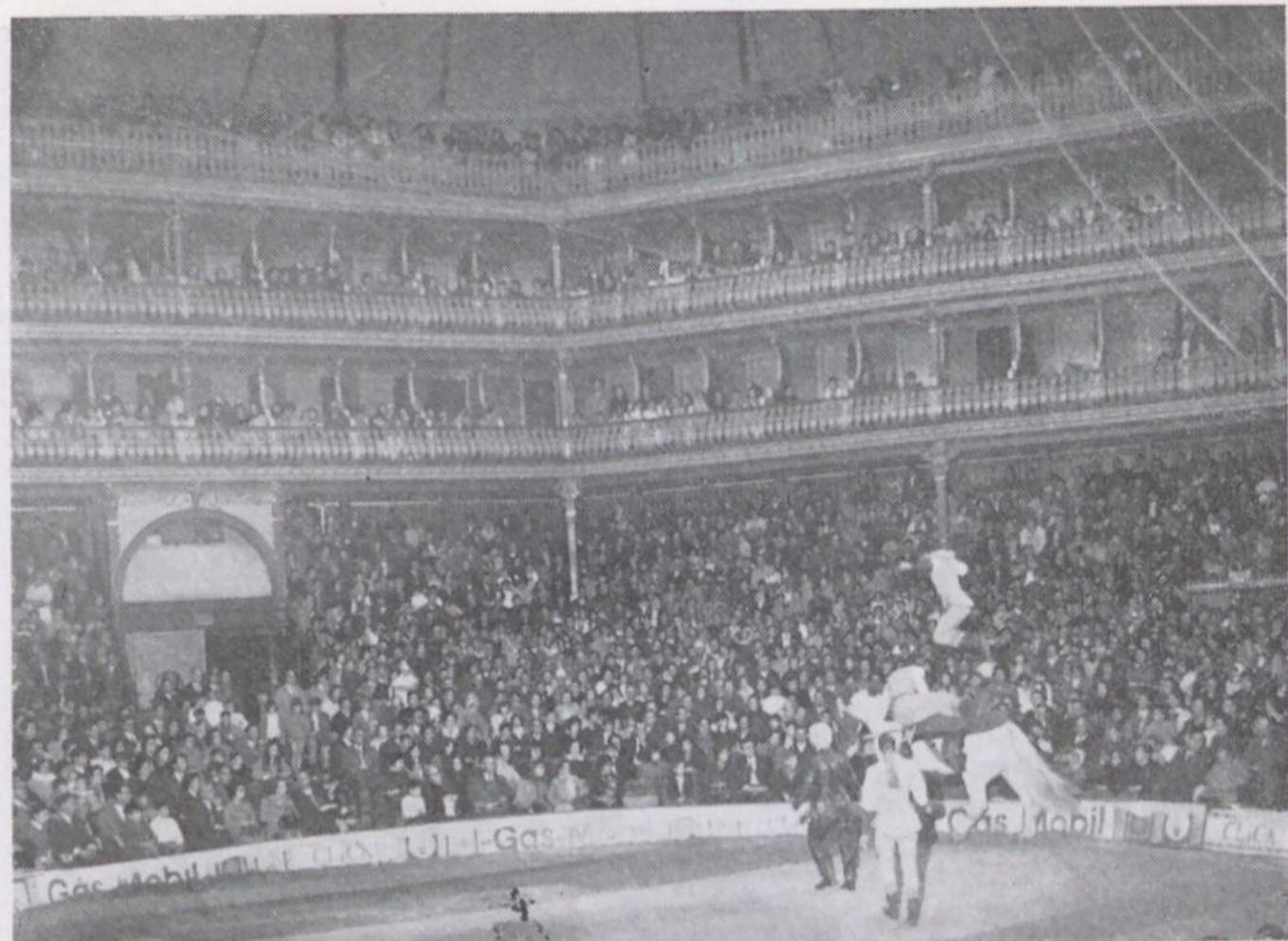
Em alguns camarotes viam-se as bandeiras de colectividades e associações ligadas à ferrovia, como



Decorado com motivos ferroviários, o palco estava engalanado a preceito, com um fundo representando um comboio de traço infantil



Um aspecto da numerosa assistência que literalmente enchia o Coliseu dos Recreios e que aplaudiu, com visível regozijo todos os números circenses apresentados



Um momento alto do espectáculo: exercícios equestres de alta acrobacia

os Grupos Desportivos (Barreiro, Lisboa, Entroncamento, Porto-Campanhã, Figueira da Foz, Sernada do Vouga e Torre das Vargens), União dos Sindicatos Ferroviários, USIC, etc.

O átrio do Coliseu dos Recreios foi decorado com motivos ferroviários, vendo-se ali, devidamente fardados, uma guarda de P. N. e um agente de estação. Também o palco estava engalanado a preceito, com um pano de fundo enorme, confeccionado especialmente para o efeito e representando um comboio de sabor infantil.

À entrada para o espectáculo as crianças foram

obsequiadas com guloseimas e lindos balões, de variegadas cores e encomendados propositadamente para aquele dia.

Resta acrescentar, a título meramente elucidativo, que no decurso desta tão simpática festa não houve distribuição de brinquedos, porque os mesmos, assim como roupas e agasalhos, foram entregues às crianças durante as festas realizadas em diversas localidades pelos já citados Grupos Desportivos, a quem a Companhia — a exemplo dos anos anteriores — atribuiu subsídios destinados a suportar esses encargos.

AGRADECIMENTO

FESTA DO NATAL

Rosa da Conceição Cória e Eugénia Barbeiro Barreiros, guardas de P. N. de 2.ª classe em serviço, respectivamente, nas 14.ª e 15.ª Secções de Via e Obras, vêm por este meio muito reconhecidamente agradecer, em seu nome pessoal e no de todas as suas colegas aos seus Ex.^{mos} Superiores, o subsídio de Natal que por intermédio da Administração da Companhia, foi concedido a todo o pessoal da vigilância, gesto que muito os sensibilizou, pelo que pedem autorização para se servirem das páginas do *Boletim da C.P.* para lhe dar a merecida divulgação visto que gestos desta natureza tanto significam quem os concede como cativam quem os recebe.

- a) Rosa da Conceição Cória
- a) Eugénia Barbeiro Barreiros



O dr. Amaral de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da Sociedade «Estoril» lendo o seu discurso.

O CINQUENTENÁRIO da Sociedade «Estoril»

A festiva efeméride foi assinalada com a presença de membros do Governo

Em matéria de transportes é difícil brilhar. Não há obra de fachada. Serviço público de difícil ou impossível alternativa quanto à utilização, advém-lhe daí uma antipatia, também difícil de eliminar — afirmou o dr. Amaral de Figueiredo.

A Sociedade «Estoril» encerrou, no dia 14 de Dezembro último, o ciclo comemorativo do cinquentenário da sua fundação, com um jantar que teve lugar no Hotel Palácio do Estoril.

Presidiu à cerimónia, na sua qualidade de anfitrião, o dr. António Amaral Figueiredo, presidente do Conselho de Administração daquela Empresa, que era ladeado pelo ministro das Obras Públicas e Comunicações e pelo secretário de Estado das Comunicações e Transportes. Presentes, entre outros, o governador civil de Lisboa, presidentes das Câmaras Municipais de Lisboa, Cascais e Oeiras, e outras altas individualidades ligadas à finança, à economia, à técnica e aos transportes.

Por parte da C.P. compareceram o presidente do Con-



dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração da C. P. num momento de convívio com o dr. Amaral de Figueiredo e eng. Guimaraes Lobato, do G. E. P. T.

selho de Administração, dr. Neto de Carvalho; os administradores, brigadeiro Almeida Fernandes, coronel Ferreira Valença e eng. José Alfredo Garcia; o eng. Almeida e Castro, director de Produção e Equipamento; o eng. Belém Ferreira, director da Exploração, e o dr. Élio Cardoso, chefe do Serviço de Relações Públicas.

Aos brindes, usou da palavra o sr. dr. Amaral de Figueiredo, que disse:

«Para comemorar o nosso cinquentenário, entendeu-se que devíamos alargar o âmbito da festa que, anualmente fazemos em família.

Tiveram V. Ex.^{as} a amabilidade de aceitar o convite. Cumpro gostosamente o dever de agradecer a honra e o prazer da comparsa de todos V. Ex.^{as}.

Em boa verdade, esta Sociedade «Estoril» tem um pouco mais de 50 anos. Nasceu em 1915. Nos seus primeiros estatutos — que são, afinal, a sua certidão de idade — os fundadores da Empresa marcaram o destino da recém-nascida: «Esta Sociedade tem por objecto a fundação e a exploração de uma estação de vilegiatura no Estoril, concelho de Cascais, podendo aproveitar e transformar as termas ali existentes, construir e explorar balneários, hotéis, casinos, parques, jardins e jogos desportivos, e, em geral, fazer todos os contratos e operações e praticar todos os actos tendentes ao desenvolvimento do turismo, e indispensáveis, directa ou indirectamente, à realização daquele objecto».

Fausto de Figueiredo e seu cunhado Augusto Carreira de Sousa propunham-se fazer o Estoril.

Para transformar em realidade este grande sonho, impunha-se a urbanização completa da vasta zona a valorizar, e dotá-la com uma infra-estrutura indispensável: a electrificação da linha de Cascais. Só assim seria eficiente a comunicação ferroviária com a capital.

Pioneira do turismo e da electrificação ferroviária em Portugal, aquela Sociedade «Estoril» de 1915 é também das mais ambiciosas a nível internacional.

Lança mãos à obra. Estuda, programa e dá começo ao vasto plano que se propõe executar.

Para além dos trabalhos de urbanização, que inicia, apresenta-se ao concurso aberto pela C. P. para a electrificação da linha de Cascais, que tem como pressuposto o arrendamento do ramal.

Assina o contrato. Toma conta da exploração da linha, ainda a carvão. Estuda e programa a electrificação.

Por exigência da Financière Belge — financiadora e técnica da electrificação, que não acredita na viabilidade económica do Estoril, como estância de turismo — restringe os seus objectivos à exploração ferroviária.

Os primórdios da «Estoril»

Esta a razão porque, em 1923, a transformação do Estoril se cinde em duas empresas:

- Sociedade «Estoril» que vai proceder à electrificação da linha;
- «Estoril-Plage» que interrompe a sua actividade, para concluir os seus planos, anos mais tarde.

Os portugueses souberam ver mais longe do que os belgas.

Objectivos concretos separados, meta final comum: a valorização do Estoril.

Concluída a electrificação, 1927 é o primeiro ano de tracção eléctrica. Durante mais de 30 anos serão os únicos 25 km electrificados em Portugal.

Narrando o facto, lê-se em jornais da época: «Este acontecimento, por ser o primeiro do género que se dá em Portugal teve o condão de despertar o maior interesse do público que teve ocasião de manifestar a sua satisfação pelo êxito desta iniciativa que foi, na verdade, um golpe profundo na rotina dos nossos costumes». «A maior nota festiva da electrificação da linha de Cascais foi dada pelo povo, sobretudo pela gente das povoações dos concelhos de Oeiras e de Cascais servidos pela via férrea. Foi o grande acontecimento de ontem. O comboio inaugural fez todo o percurso entre povo ansioso e entusiástico, vindo perto dos taludes da via saudar a sua passagem, com alegria e gratidão». «Todos têm o desejo de sentir a sensação de viajar num comboio eléctrico, coisa desconhecida entre nós. O comboio corre veloz pela linha. É espantosa a velocidade que o comboio toma. Sem balanços, sem faúlhas e sem fumo, a viagem Lisboa-Cascais que dantes era um martírio, agora é um prazer».

Ao entusiasmo corresponderia certamente uma expectativa.

Como soubemos corresponder-lhe, através já de duas gerações?

As virtualidades do escoamento de tráfego possibilitadas exclusivamente pelo caminho de ferro eléctrico, podem sintetizar-se assim:

Com a largura de 5 metros de terreno, pode fazer-se circular, com alguns minutos de intervalo, comboios que

transportam, cada um, mais de 1000 pessoas. Débito horário que ultrapassa 30 000 passageiros por via, ou 6000 por metro de largura. A capacidade do caminho de ferro é, assim, muito superior à de todos os seus concorrentes, como transportador em massa.

Se qualquer de V. Ex.^{as} estiver interessado, poderá examinar, nesta sala, os gráficos que marcam a evolução da Empresa ao longo dos anos, e nos pareceram mais significativos.

Não vou, portanto, cansar V. Ex.^{as} com muitos números, estatísticas e dados técnicos. Limito-me a referir alguns números índices.

Tenham paciência, se me tornar indigesto. Antes eu do que o jantar. O cúmulo do azar seria que o fôssemos um e outro.

Três etapas históricas

Aponto 3 marcos :

- 1919. A Sociedade «Estoril» toma conta da linha ;
- 1927. Primeiro ano da tracção eléctrica ;
- 1970. Último de que posso dar conta.

Em 1919 circulam 22 comboios, 56 em 1927 e 300

em 1970. No novo horário, que entra em vigor em Janeiro próximo, subiremos para 331 circulações.

Estes comboios transportavam menos de 2 milhões de passageiros em 1919, 4,5 milhões em 1927 e mais de 40 milhões em 1970.

O ano de 1971 verá o 18.º horário, a contar da data da electrificação. Em média, cada horário vigorou durante 2 anos e meio.

O parque de material circulante era de 52 veículos em 1927 e está hoje em 102 unidades.

Em dados mais técnicos, transportámos 67 milhões de passageiros-quilómetros, em 1927, e 738 milhões no ano passado, 11 vezes mais.

Para o seu transporte foram utilizados 2 milhões de veículos-quilómetros em 1927 e 8 milhões em 1970.

O apetrechamento da empresa para o desempenho do serviço público, em ritmo tão progressivo, teve como contrapartida pesadíssimos encargos de 1.º estabelecimento.

Não refiro o seu montante ao longo de 44 anos. Cito apenas os 2 últimos planos de investimentos :

— 166 000 contos em 1958
— 155 000 contos em 1968
somam 321 000 contos

A Sociedade «Estoril» não querer entregar uma explo-



O ministro das Obras Públicas e Comunicações condecorando um agente da «Estoril»

ração deteriorada. Cuida e cuidará, até final, da eficiência do serviço.

Não fôra assim, e não estaria em pleno curso a execução de investimentos tão elevados, quando está a 6 anos do termo do arrendamento. Findo este, terá de entregar a «dinha com todo o seu material fixo e circulante, seus edifícios e dependências... sem direito a retenção ou a pedir pagamento ou indemnização de qualquer natureza».

Deste condicionalismo tem resultado, na sua maior parte, a necessidade do aumento das tarifas.

Quando num domingo de Verão passa um comboio apinhado nos seus seis veículos — lá vão as vacas do Fausto... — ignora-se que o crescimento dos utentes implicou pesadíssimas inversões de capital que terá de estar pago em períodos cada vez mais curtos.

Não obstante, o preço médio por passageiro-quilómetro era de \$07,3 em 1919, \$12,9 em 1927 e está hoje em \$14,2. Um pouco menos do que o dobro. Quando o índice do custo de vida, tomando por base 100 em 1919, subiu para 1954 no ano em curso. Quase 20 vezes. O aumento do tráfego, e a melhoria da produtividade da Empresa, permitiram que assim tenha acontecido.

Ao referir a produtividade, entro no campo do primado, do económico e do social que tem de presidir a esta, como a qualquer outra empresa.

Pessoal: a maior sobrecarga do orçamento

Tenha-se em conta que, apesar dos desenvolvimentos tecnológicos, o caminho de ferro mantém-se uma empresa de mão-de-obra. O pessoal representa a rubrica mais pesada dos orçamentos ferroviários. No nosso caso, 66 % do total da despesa.

Apesar deste segundo condicionalismo, o estudo e planeamento dos dirigentes, inteiramente correspondido pelo esforço dos dirigidos, melhoraram a produtividade da Empresa e do pessoal, por forma que não resiste a classificar de notável.

Por um lado, os preços da linha de Cascais, que eram, em 1927, mais caros do que nas restantes linhas do País, são hoje os mais baixos.

Não conheço, nem em Portugal, nem lá fora, preços de transporte urbano ou suburbano tão baratos como os nossos, mesmo que se tenha em consideração o nível do nosso custo de vida.

Por outro lado, o número de agentes ao serviço era de 507 em 1927, chegou a ser de 736 em 1950 e está hoje em 571. Relacionado o número de passageiros-quilómetros e toneladas-quilómetros de mercadorias, com o número de agentes, obtém-se o número de unidades de tráfego, que representa o índice da produtividade do pessoal. Era de 134 000 unidades por agente em 1927 e está em 1 300 000 unidades em 1970, quase decuplicou.

Desculpem V. Ex.^{as}, nossos ilustres convidados, que abra um parêntese, para me dirigir a todos quantos constituímos a Empresa já que este jantar é, também, a nossa festa de trabalho.

Dado que somos empresa de laboração contínua, estamos aqui em número diminuto. Estão, no entanto, representados todos os sectores do pessoal.

Cada um, a seu nível, contribui para o acerto ou para o erro da conduta da Sociedade «Estoril».

Temos instituições internas que nos permitem pensar e agir em comum. Em reuniões periódicas, Conselho de Administração, administradores e Direcção, uns e outros com a Comissão Interna da Empresa, discutimos e resolvemos problemas da Empresa e dos que nela trabalham. Cada sector do pessoal é chamado a colaborar com os dirigentes em eleições completamente livres, efectuadas anualmente.

Procuramos dignificar o trabalho dos quadros superiores e o dos executantes, num sistema democrático de valorização de todos quantos servimos a Empresa. Posso, por isso, afirmar que esta é a festa de nós todos, incluindo os reformados que também aqui têm a sua representação.

Relativamente ao problema básico dos vencimentos, respeitamos o princípio sindical de que para profissões iguais, salários iguais. Pagamos, pelo menos, o mesmo do que as restantes 3 empresas de transportes. Para além disto, oferecemos a participação real e efectiva nos lucros da Empresa, tal como são estabelecidos para efeitos fiscais. Chegámos, assim, ao limite. Possível numa economia de empresa, impossível numa economia colectivizada. A solução não interessou, porque todos sabem, nesta casa, que o pouco que a Empresa ganha, é quase nada, distribuído por cada um dos seus agentes.

De um modo um pouco especial festejamos os agentes que completam 25 anos de serviço, não havendo este ano quem complete os 40. No final pedirei a V. Ex.^a sr. ministro, que nos faça o favor de distribuir as medalhas.

Fecho o parêntese e volto à actuação externa da Sociedade «Estoril», para me referir ao serviço.

A qualidade do nosso transporte

Em matéria de transportes é difícil brilhar. Não há obra de fachada. Serviço público, portanto de difícil ou impossível alternativa quanto à utilização, advém-lhe daí uma antipatia, também difícil de eliminar.

Há ainda quem pense batermo-nos pelo monopólio de transporte da Cruz Quebrada até Cascais. A verdade é que muito estimaríamos a concorrência, para se poderem confrontar preços, tempo e comodidade.

Importa primacialmente a segurança e a regularidade. Conta também a qualidade do material e as comodidades oferecidas nas estações.

Em tudo isto, não vale citar como nos comportamos, se não se estabelecer um termo de comparação, a nível nacional e internacional.

Quanto a segurança, estão montados todos os sistemas conhecidos e utilizados nas linhas com as características da nossa.

No tocante à regularidade do serviço, a média dos nossos atrasos está àquem do que internacionalmente se convencionou como correcto para uma exploração ferroviária com a intensidade da nossa. Óbvio que nas horas de ponta, com intervalos de 1 minuto e 32 comboios por hora, qualquer atraso — sempre possível — repercuta-se em cadeia. As consequências não podem ser as mesmas do que seriam se tivéssemos comboios de quarto em quarto

de hora. Enquanto for possível manter um horário nas horas de ponta, ninguém pode contar com cada um dos 331 comboios rigorosamente à tabela em cada um dos 313 dias úteis que tem o ano.

V. Ex.^a, sr. presidente da Câmara de Lisboa, apontou lúcidamente o problema das horas de ponta quando disse na última sessão do Município a que tão distintamente preside :

«Refiro-me ao drama dos transportes nas chamadas «horas de ponta» e há perguntas que legitimamente se podem formular: será possível por melhor que fôssem ou venham a ser os sistemas de transportes na cidade, admitir que possam em 2 horas em cada 24, uma de manhã, outra de tarde, satisfazer toda a população activa? Não será de começar a reflectir, desde já, sobre a possibilidade ou a necessidade de alargámos esses períodos de «ponta» através de uma diversificação dos horários de abertura e encerramento dos escritórios e estabelecimentos?»

Todos os mártires das «horas de ponta», dirigentes e utentes dos transportes em comum, pensamos com V. Ex.^a que valeria a pena reflectir e agir sobre esta questão.»

Depois de algumas considerações sobre o futuro da Sociedade «Estoril» o dr. Amaral de Figueiredo concluiu assim :

«Meus Senhores,

Paiou certamente sobre o espírito de V. Ex.^{as} o Grande Ausente desta noite. Grande, porque foi o criador do Estoril, e desta Sociedade «Estoril».

E podia estar aqui, com os seus 90 anos.

Não preciso dizer o seu nome. Todos sabem quem é. Há que medir a distância que separa um criador dos

seus continuadores. Mesmo quando eles não querem ser, apenas, os portadores do facho.

É este o abismo que separa meu pai da geração que se lhe seguiu. Quando começámos e continuámos a trabalhar na sua criação, o abismo estava transposto. Não temos, consequentemente, qualquer complexo de culpa.

Aproveito para dar a notícia de que está pronta a estátua que se lhe vai erguer, à entrada do Parque do Estoril.

Passaram anos, sem que fosse possível saber como iria ser resolvido o problema da zona em que a estátua deveria ficar. V. Ex.^a, sr. ministro das Obras Públicas, com o sentido prático das realidades, e o dinamismo que tem caracterizado a sua actuação, soube equacionar a resolução do problema da zona circundante do Parque do Estoril.

Espero, portanto, agora, que a estátua de meu pai possa estar de pé no ano próximo.

Agradeço a V. Ex.^{as} a paciência que tiveram para me ouvir. De tanto que tinha para dizer, cortei, supri, e afinal... ainda falei demais. Mas faço uma promessa solene. Se se vier a celebrar o centenário da Sociedade «Estoril», não serei eu quem virá aborrecê-los.»

A fechar a comemoração, o ministro das Obras Públicas e Comunicações, e alguns dos presentes, procederam à entrega de emblemas de antiguidade aos seguintes funcionários daquela Companhia, que completaram 25 anos de serviço: Alfredo Ferreira dos Santos, João Eduardo Marques Mendes, António Maria de Sousa, Luís César Lima Miranda, Mário de Sousa Vieira, António Dias Lopes, José Loureiro Pinto, João Fernandes Morais, Alberto Valentim Simões, Manuel Nunes Marques, José Francisco, Júlio Costa Brito, Manuel Maria Melo e Faro, Luís António Rodrigues, Albino Gonçalves dos Santos Neves, José Veríssimo, Arminda de Jesus, Estêvão Lopes Nunes e Tobias Nunes Isabel.

Circular do Departamento de Pessoal

PRORROGAÇÃO DOS CARTÕES DE IDENTIDADE

É prorrogada até 28 de Fevereiro próximo, a validade dos cartões de identidade do pessoal do activo, reformados e respectivas famílias, bem como das pensionistas, emitidos para o quinquénio de 1966-1970.

Outrotanto sucede com todos os passes de 1.^a e 2.^a classes, estabelecidos no ano de 1970, cuja validade é, também, prorrogada até àquela data.

Lisboa, 22 de Dezembro de 1970.

O DIRECTOR DO PESSOAL

O simpósio de cibernética

A introdução da cibernética no pensamento contemporâneo e a sua utilização em todos os domínios da actividade e da pesquisa representam muito mais uma nova era do que uma simples consequência da história da nossa civilização.

Os Caminhos de Ferro tiveram rapidamente consciência desta revolução e, já em 1963, a U. I. C. tinha organizado em Paris um primeiro simpósio, que reuniu 360 especialistas pertencentes a trinta nações diferentes.

Realizou-se no Canadá, Montreal, em 1937, um segundo simpósio. O objectivo deste segundo simpósio era mais o de destacar os aspectos gerais da aplicação da cibernética no Caminho de Ferro, do que descrever as realizações de ordem técnica, particularmente na:

- gestão integrada do tráfego de mercadorias (racionalização máxima do movimento dos vagões por meio da cibernética);
- gestão e automatização das operações nas estações de triagem; e na
- introdução de métodos matemáticos e de simulação no transporte ferroviário.

O objectivo principal do simpósio, que se realizou de 12 a 17 de Abril de 1970, em Tóquio, dizia particularmente respeito ao *estudo dos conceitos clássicos de gestão do Caminho de Ferro em função dos princípios e das teorias oferecidas pela cibernética*.

O Simpósio de Tóquio e os seus participantes

O Simpósio de Tóquio, organizado pela União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.), a Associação dos Caminhos de Ferro Americanos (AAR), a Organização para a Colaboração dos Caminhos de Ferro (OSJD) e os Caminhos de Ferro Nacionais do Japão, agrupou cerca de 300 participantes (técnicos do Caminho de Ferro, membros das universidades, técnicos da indústria, jornalistas

da imprensa especializada), que representavam trinta nações dos cinco continentes (Europa: 19 — América: 5 — Ásia: 3 — África: 2 — Austrália: 1). Note-se a forte participação dos Estados Unidos: 67 delegados.

Estavam representados os três principais organismos ferroviários:

- a União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.);
- a Organização para a Colaboração dos Caminhos de Ferro (OSJD), que agrupa, em redor da U. R. S. S., as principais redes do Leste da Europa e de diversas repúblicas socialistas da Ásia; e
- a Associação dos Caminhos de Ferro Americanos (AAR).

A presidência do simpósio era assegurada pelo eng. Satoshi Isozaki, presidente dos Caminhos de Ferro Nacionais do Japão, sendo presidentes das sessões os srs. Th. M. Goodfellow (Estados Unidos — AAR), dr. Sydney Jones (Caminhos de Ferro Britânicos), G. de Bruin (Caminhos de Ferro Holandeses), Kenjiro Miyaji (Caminhos de Ferro Nacionais do Japão), Maurice Archer (Caminho de Ferro Nacional Canadiano), D. B. Jenks (Estados Unidos — Missouri Pacific Railroad), Pr. A. Petrov (Ministério dos Transportes da U. R. S. S.) e Fr. Laemmerhold (Caminho de Ferro Federal Alemão).

O presidente da U. I. C., eng. L. Lataire, e o secretário-geral, Louis Armand, assistiram igualmente às sessões plenárias de abertura e de fecho dos trabalhos do simpósio.

Temas principais do Simpósio

Podem distinguir-se quatro temas principais:

- 1 — *Como modernizar a exploração ferroviária, ou seja, o movimento dos comboios de passageiros e de mercadorias?* (Controlo do

tráfego — automatização da circulação e das manobras — tratamento dos dados estatísticos, etc.).

2 — *Como se poderia transformar a estrutura do Caminho de Ferro do futuro em relação aos outros meios de transporte?* (Instalações fixas, parque de material circulante, métodos de exploração).

3 — *Como utilizar a cibernética nas relações entre o Caminho de Ferro e a sua clientela?* (Estudos de mercado — fixação das tarifas, etc.).

4 — *Como é que a estrutura administrativa de uma rede pode ser mais bem adaptada à cibernética?* (Gestão do pessoal, fiscalização das despesas e dos investimentos, utilização da análise de valor na adopção de uma decisão, etc.).

Conclusões (Louis Armand)

O Simpósio de Tóquio, consagrado à cibernética ferroviária, sucede aos de:

- Paris (1963) — Simpósio dos «visionários»;
- Montreal (1967) — Simpósio de uma cibernética «marginal».

Certos problemas de cibernética (regulação automática da circulação — gestão integrada do tráfego de mercadorias — gestão automática das estações de triagem — marcação de lugares, etc.) pouco ou nada foram evocados em Tóquio.

«Interface» e «Management»

As duas palavras-chaves do Simpósio de Tóquio foram: «interface» e «management».

A época actual é caracterizada pelo extraordinário desenvolvimento da *informação*. O problema de todas as sociedades é extraír uma *gestão de todas as informações*. Isso não será possível se se não dispuser de um sistema:

- que se possa decompor em *subsistemas*;
- que possa ser integrado num *sistema mais geral*.

O problema, portanto, é definir a *articulação dos sistemas*, fronteiras que se denominam «interfaces».

Ora, o Caminho de Ferro é um sistema de alta qualidade, porque é *homogéneo* (ao contrário da estrada e da aviação) e, por conseguinte, perfeitamente *estruturável*, já não com base na disciplina humana, como ontem, mas na de uma programação dos diferentes «softwares».

Poderá, por outro lado, inserir-se num sistema mais geral, que é o *sistema dos transportes*, ele próprio integrado na *economia geral*.

A solução deste problema é, de qualquer modo, idêntica em todos os países, quaisquer que sejam os seus sistemas económicos ou políticos.

Porquê e quando

Cabe, portanto, ao «management» decidir como a cibernética se deverá instalar no Caminho de Ferro e explicar «porquê e quando» é necessária a cibernética e não «como fazê-la».

É à gestão que compete avaliar os subsistemas que possam ser *funcionais* ou *geográficos*, decidindo sobre as centralizações ou descentralizações baseadas em *critérios cibernéticos*.

Exemplos:

- Descentralização: Terminais cibernéticos dos Caminhos de Ferro da U. R. S. S.;
- Centralização: Ficheiro central do material circulante gerido por ordenadores nos E.U.A.

A cibernética permitirá igualmente «quantificar» a *qualidade do serviço* (exemplo dos Caminhos de Ferro Japoneses) pelo estudo sistemático das reclamações, atrasos, erros de encaminhamento, etc., e, portanto, realizar uma melhoria do serviço oferecido.

O futuro

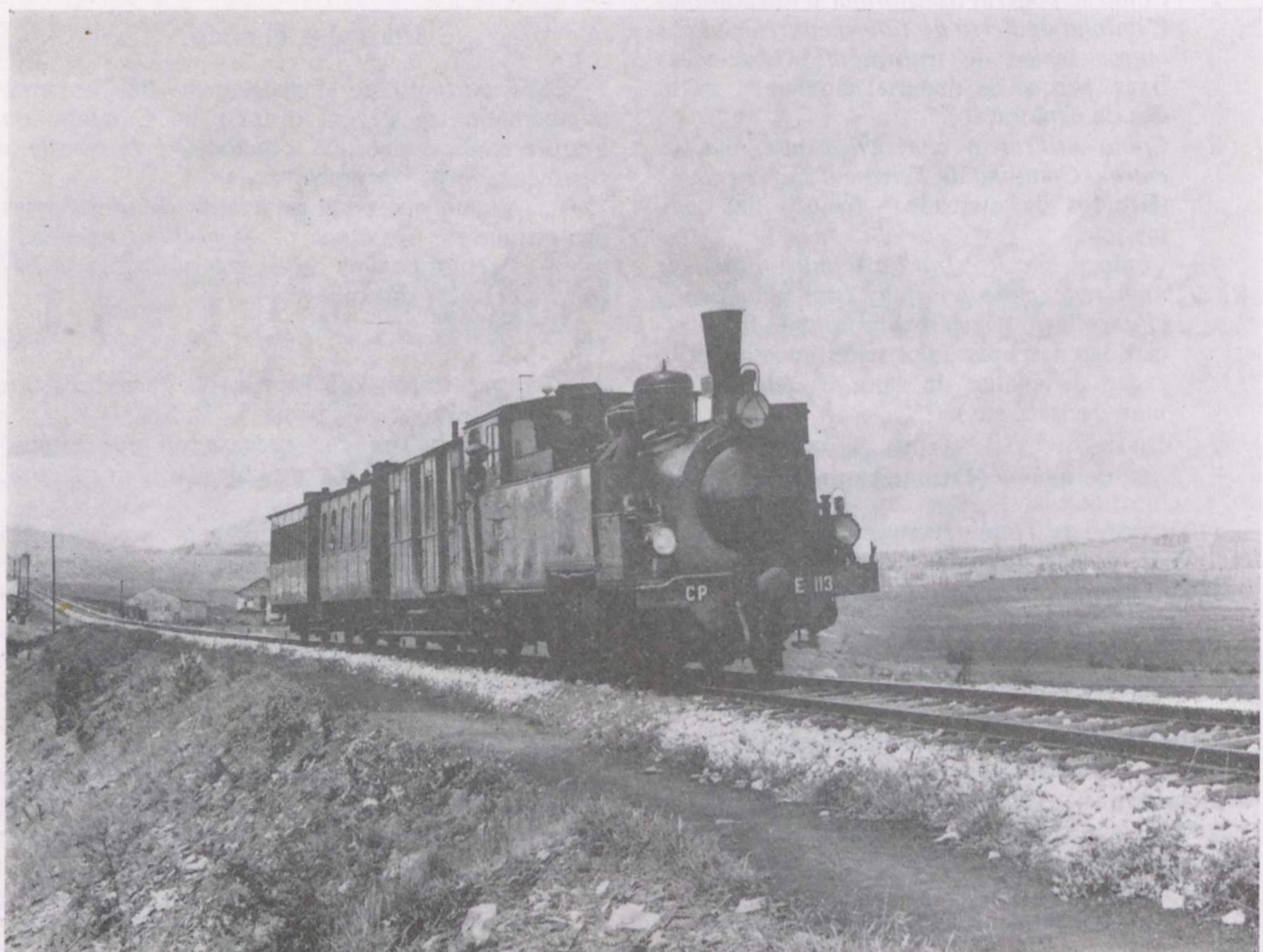
Actualmente, os Caminhos de Ferro experimentam dificuldades em quase todos os países de economia de mercados e, no entanto, o futuro pertence-lhes, porque:

- o Caminho de Ferro está *mais apto a receber a cibernética* do que qualquer outro meio de transporte;
- o Caminho de Ferro, graças à *tracção elétrica*, não é um factor de nocividade (poluição do ar);
- o transporte das mercadorias equipa-se para a grande *revolução do contentor*;
- o transporte dos passageiros decalcar-se-á pelo exemplo da célebre nova linha de Tókaido, no Japão.

Porém, a sua actual situação torna muitas vezes difícil advogar a sua causa junto dos governos, dos financeiros e dos industriais.

É, portanto, necessário despender um enorme *esforço de informação*, junto do público e dos meios políticos, para mostrar que a cibernética não é uma palavra mágica destinada a *mascarar os defeitos de hoje*, mas um elemento de transformação radical do sistema de transporte por carril.

Próximo simpósio previsto: em 1973, nos Estados Unidos.



MUSEUS... E MUSEOLOGIA

Porquê um museu ferroviário?

Por Eduardo O. P. Brito

Decididamente, nos dias de hoje, os museus passaram a exercer uma função sobremodo valiosa no capítulo cultural. E daí, a atenção que a criação dos mesmos tem merecido não só às grandes empresas, fundações de arte, etc., como aos próprios organismos oficiais. De resto, o nosso País, mercê dos inúmeros museus que tem inaugurado ultimamente, é um dos exemplos mais expressivos do reconhecimento dessa função que, afinal, não é mais do que um acesso — fácil e prático — à objectivi-

dade da cultura, através duma concepção mais completa e intelectual.

Por sua vez, essa objectividade, aliada ao gosto inato de colecionar, ao prazer do *recordar* e do reunir objectos, documentos ou outras peças de épocas distantes, teve como consequência — lógica e directa — o da criação desses complexos culturais, que são os museus. E assim, a nossa Empresa, a exemplo dos Caminhos de Ferro de outros países, não podia deixar de se ver também atingida por

essa mesma *consequência*, ao criar o seu museu — o Museu Ferroviário de Portugal, cuja organização, como se sabe, se encontra em período de pleno labor.

Mas... *Museu, museologia, valor museológico* — de que, aliás, nos nossos dias, tanto se fala — o que são afinal? Como nasceram esses mostruários retrospectivos, ou antes: como nasceu a museologia?

Em face do tema, já por si, ser de índole cultural, aproveitamos, entretanto, a oportunidade para oferecer aos nossos leitores algumas achegas para um maior conhecimento sobre a génese da museologia e do seu consequente historial.

— :: —

Nas longínquas épocas faraónicas do Egipto, designadamente na de Ptolomeu I, *museu* era o local onde se reuniam os mais famosos sábios e filósofos da época. Isto, segundo alguns historiadores, porque outros há, porém, que o descrevem como «Templo dedicado às Musas», ou sejam, às deusas inspiradoras das Artes, da Ciência e das Letras.

Porém, com o decorrer dos anos, a humanidade, mercê do tal gosto inato de recordar e colecionar objectos de arte, gravuras, pinturas, livros, etc., passou a reunir todas essas peças, numa profusão tão grande quanto grande é a dispersão do gosto de cada indivíduo. Estavam assim nascidos os museus... como mostruários retrospectivos, passando, automaticamente, a exercerem a função essencialmente objectiva no capítulo cultural, que atrás nos referimos.

Uma vez nascidos os museus, logo surgiu, por consequência natural, a hoje chamada *museologia* — ciência nova que consiste, como é óbvio, no conhecimento das regras que presidem à criação dos Museus e à ordenação das respectivas peças fomentando assim a cultura dos povos. Cultura, aliás, que se reflecte nos mais diversos campos: no das artes, da etnografia, da história, das investigações pré-históricas, das ciências e até no do historial dos transportes, como é o caso dos museus ferroviários.

Todavia, o conceito do museu-armazém de peças antigas, conforme eram os primitivos museus, está definitivamente enterrado. O museu-vivo, activo, escola em comunicação constante com o público, é o tipo dos museus dos nossos dias, e, por consequência, aquele que preconizamos para o nosso futuro Museu Ferroviário. Sim, porque esses complexos culturais de evocação do passado, não são apenas casas para apresentar os objectos e peças que nelas se guardem. Estes têm de ser aproveitados como elementos para lições vivas que despetrem no público a mesma curiosidade e o mesmo interesse que provocam, por exemplo, as manifestações de cultura de alto merecimento. Em nenhum outro meio cultural poderemos receber lições de épocas e de figuras célebres da História, como as que recebemos através dos museus. Com uma simples visita a estes complexos de cultura poderemos logo *contactar* com qualquer período ou acontecimento históricos, de uma região ou de uma grande cidade, sejam eles quais forem. Se se tratar, por exemplo, de uma urbe como Paris, a visita a um dos seus inúmeros museus é o mesmo que retrocedermos a milénios atrás, e assim *contactarmos* com algumas das suas épocas mais notáveis. Quer sejam dos tempos pré-históricos, das épocas galo-romana, merovíngia, da alta Idade Média carolíngia ou dos tempos dos Capetos e dos Valois, da Renascença ou da própria época moderna. As peças expostas, quer se trate de obras de alto valor artístico quer de interesse puramente documental, *traduzem* logo a evolução dessa fabulosa cidade, bem como das actividades da sua população, através dos tempos.

São assim as lições de cultura que nos facultam os museus, umas lições sobremodo práticas e acessíveis. Por consequência, não só pelas razões expostas como por muitas mais, que o espaço não nos permite citar, a criação do Museu Ferroviário impõe-se, e agora mais do que nunca. Os seus fins são múltiplos, a sua missão é imensa. E dentro desta, devemos salientar a da conservação dos *testemunhos* do passado, que é como quem diz, da calvada heróica dos nossos Caminhos de Ferro, através dos 114 anos da sua existência.



A nova carruagem GRILL-EXPRESS

Porquê uma fórmula de livre serviço?

Nos transportes aéreos e marítimos, o serviço de restaurante está compreendido no preço do transporte e constitui um apreciado elemento do conforto global.

Nos caminhos de ferro, não se passa o mesmo — salvo em dois comboios de criação recente: «Puerta del Sol» (Paris-Madrid) e «Palatino» (Paris-Roma), que beneficiam do regime de «tudo incluído».

De facto, a percentagem de passageiros que frequentam as carruagens-restaurantes não é importante senão nos «comboios de negócios» e nos T. E. E. (25 %) e é fraca nos comboios ordinários. Longe de seguir o aumento sensível do tráfego registado na S. N. C. F. no decurso do último decénio, o número de refeições servidas nos comboios diminuiu cerca de 10 % durante esse mesmo período.

Era, portanto, necessário reconsiderar sobre o

regime do serviço de restaurante concebido há cinquenta anos: prato único, abundante (considerado, por vezes, demasiado abundante, particularmente para o jantar), impondo-se, umas vezes, horas bastante antecipadas, outras, demasiado tardias para a toma das refeições, devido à duração de cada serviço. Não se podem também desprezar as importantes alterações verificadas na posição sociológica da clientela, fenómeno irreversível, que levou recentemente a C. I. W. L. T. a intensificar, na classe «Turista», os seus serviços de carruagens-camas.

Estudos de motivação e de mercado, completados por sondagens empreendidas desde 1960, permitiram delinear as maiores exigências do consumidor de hoje:

- adaptar o serviço às possibilidades do seu orçamento;
- compor a sua refeição conforme o seu apetite e os seus gostos; e
- consumir as refeições a uma hora normal.

Ora, tais exigências não podem ser satisfeitas com as fórmulas clássicas.

Com efeito, os encargos dos serviços de restaurante ferroviários são nítidamente muito superiores aos de um estabelecimento em local fixo: de 2,5 a 5 vezes, conforme os comboios (custo do pessoal em deslocação, na maior parte das vezes, uma brigada em trânsito no sentido par, uma outra no sentido ímpar, e outra, ainda, em repouso, sem esquecer férias, doenças, repousos compensadores, sujeição a horários, dispersão dos abastecimentos, etc.).

Para cobrir essas despesas, seria preciso que cada carruagem-restaurante servisse um grande número de refeições ou, melhor ainda, ao débito de 40 refeições por hora, o que com um efectivo de 5 a 7 unidades não pode ser ultrapassado e a clientela, muitas vezes insuficiente, não permite mesmo atingir esse resultado nos comboios ordinários. Por outro lado, a mão-de-obra muito qualificada, absolutamente necessária, em todos os veículos, para a confecção dos pratos e serviço da sala de jantar, tem de ser disputada à indústria hoteleira. As vocações nesse domínio são cada vez mais raras; daí, uma crise aguda de recrutamento.

Enfim, porque a carruagem-restaurante clássica não se presta a um serviço contínuo, a fórmula «livre serviço» dos restaurantes citadinos, associada à utilização de pratos cozinhados de qualidade, preparados antecipadamente numa cozinha central e, depois, transportados pelo processo do frio, fornece uma solução válida, que permite melhorar o balanço do serviço de restaurante nos comboios ordinários. Com efeito, as suas vantagens são múltiplas: os pratos cozinhados, conservados no frio, podem ser entregues numa cadência apropriada aos pedidos do público, quando isso se torna premente, com um reduzido pessoal.

O reaquecimento, tão temido pela hotelaria de terra, já não tem assim consequências nefastas.

O número de refeições servidas atinge facilmente sessenta a setenta por hora (contra quarenta, numa carruagem-restaurante clássica, servindo pratos com a mesma composição), graças a um engenhoso sistema de rotação de convivas, estacionando cada um, em média, vinte e cinco a trinta minutos à mesa.

O nome de baptismo definitivo deste novo tipo de carruagem acaba de lhe ser dado: «Grill-Express», com uma sigla composta de um G e um E entrelaçados.

Exploração da carruagem «Grill-Express» (fórmula «livre serviço»)

A carruagem está geralmente colocada no meio do comboio e o passageiro atinge-a indistintamente por um lado ou pelo outro, tendo-se munido previamente de uma senha de refeição, distribuída no cais

ou no seu compartimento, pormenorizando a hora à qual se deve apresentar. Estas senhas são entregues à razão de dez por cada período de dez minutos, a fim de escalonar as chegadas e evitar assim uma aborrecida espera. O consumidor tem toda a liberdade para compor a refeição a seu modo a partir da escolha de acepipes, pratos de entrada, queijos e sobremesas e da preparação a quente de um conjunto menos extenso mas, todavia composto de um grelhado de carne e de três pratos cozinhados.

Finalmente, para quem toma uma refeição, a despesa, limitada a 12 ou 15 francos aproximadamente, apresenta-se muito menos elevada que no serviço de restaurante clássico (25 a 30 francos). Em escudos 60 a 75\$00 contra 125 a 150\$00.

Uma primeira experiência de «livre serviço» foi tentada em 1963 numa carruagem-restaurante azul, clássica, preparada especialmente para a circunstância. Como os resultados foram interessantes, a C. I. W. L. T. empreendeu um estudo mais profundo num modelo em tamanho natural construído no seu Centro «Raoul Dautry». Dois protótipos, baseados nesses dados, foram construídos e postos ao serviço em 1967. Foram explorados, principalmente, nos percursos Paris-Mulhouse, Paris-Estrasburgo e Paris-Nantes.

O sucesso da fórmula levou a S. N. C. F. a encomendar uma primeira série de quarenta carruagens idênticas aos protótipos até em alguns pormenores.

Para finalizar, pensamos que os nossos leitores estarão interessados na descrição da cena de uma refeição.

O consumidor apresenta-se à hospedeira. Ela entrega-lhe um tabuleiro coberto com uma toalha de polístereno laminado, especialmente tratado... anti-deslizante até à inclinação de 30°, o que é uma vantagem preciosa, especialmente, para o criado de mesa neófito.

Se desejar um prato quente, após ter feito a sua encomenda frente ao quadro de afixação (quatro pratos garnecidos à escolha), chega ao armário de distribuição e dali retira o necessário para pôr a mesa, o aperitivo, os acepipes, o queijo, a sobremesa, a bebida, o licor digestivo, os cigarros, etc., conforme a clássica cadeia do «livre serviço», antes de receber, por fim, numa travessa de grossa faiança escaldada, o prato quente encomendado. Este pode ser reaquecido à temperatura requerida num tempo «record», graças, principalmente, a um forno por micro-ondas.

Após ter pago o fornecimento à hospedeira, toma lugar numa das mesas da sala de jantar.

Terminada a refeição, pode abandonar o seu tabuleiro, que é levado por uma empregada de sala, e, se desejar um café, pode servir-se ele próprio no café-bar por um módico suplemento de preço.

(De *La Vie du Rail*)

Utilização de dormitórios

*Ordem Geral do Conselho de Administração
n.º 6/70*

1. Dentro da campanha de beneficiação e construção de dormitórios, visando o bem estar dos agentes deslocados ou ausentes das suas residências por motivo do serviço, foi aprovado pelo Conselho de Administração o Regulamento de «Utilização de dormitórios».
2. Este Regulamento entra desde já em vigor, a título experimental, e será revisto logo que as circunstâncias o aconselhem, de acordo com as sugestões das Regiões, às quais os dormitórios ficam afectos com o apoio do Serviço Social Ferroviário.
3. O Conselho de Administração espera a melhor compreensão de quantos dirigem ou utilizam os dormitórios, tendo em especial atenção o descanso a que cada um tem direito e que não deve ser perturbado.

Regulamento

1. GERÊNCIA

- 1.1. Em cada Região haverá uma Comissão de Gerência de dormitórios, constituída por três elementos designados pela Região.
- 1.2. O agente de maior categoria nos quadros da C. P. exercerá as funções de presidente.

2. FUNÇÕES DAS COMISSÕES DE GERÊNCIA

2.1. Compete às Comissões de Gerência:

- 2.1.1. Providenciar, junto da Região no sentido de não faltar, em cada dormitório, o pessoal considerado necessário para o seu funcionamento e devida conservação.
- 2.1.2. Verificar se o pessoal dos dormitórios desempenha com proficiência a missão que lhe corresponde.
- 2.1.3. Visitar com frequência em princípio uma vez por mês todos os dormitórios sob a sua jurisdição, com vista à resolução de qualquer problema que surja. Nos casos em que

os dormitórios estejam dispersos pode a Comissão de Gerência pedir que as visitas sejam feitas por elementos locais ou regionais.

- 2.1.4. Dispensar nas suas visitas de inspecção aos dormitórios, especial atenção ao aspecto sanitário das instalações.
- 2.1.5. Comunicar simultaneamente à Região e ao Serviço Social Ferroviário as deficiências e anomalias que forem verificadas, dando sugestões para a sua solução.
- 2.2. As funções do membro da Comissão de Gerência serão exercidas por acumulação, e dentro das horas de serviço, sendo objecto de apreciação anual por parte do Chefe do Serviço Social a registar na respectiva folha de matrícula.

3. PESSOAL

- 3.1. Relativamente ao pessoal dos dormitórios devem adoptar-se as seguintes normas:
 - 3.1.1. Nos dormitórios cuja importância o justifique haverá um quadro privativo de pessoal.
 - 3.1.2. Nos restantes dormitórios o pessoal neles utilizado acumulará com outras funções as que desempenhar nos dormitórios.
 - 3.1.3. O pessoal privativo dos dormitórios será constituído por Encarregados e Serventes, devidamente escolhidos ou por pessoal local recrutado para o efeito.
 - 3.1.4. A Região fixará o quadro de cada dormitório, dentro das actuais disponibilidades do pessoal que lhe está atribuído.
 - 3.1.5. O pessoal poderá ser reforçado, quando se justifique, sob proposta da Região.
- 3.2. Nos dormitórios em que existe um quadro de pessoal privativo, compete ao Encarregado:
 - 3.2.1. Superintender em todas as actividades ligadas ao funcionamento normal do dormitório.

- 3.2.2. Estabelecer as escalas de serviço dos Serventes.
- 3.2.3. Zelar pela conservação do património do dormitório.
- 3.2.4. Participar à Comissão de Gerência qualquer anormalidade que se verificar.
- 3.2.5. Tomar adequadas providências nos casos de doença dos utentes do dormitório e avisar pelos meios mais rápidos a Comissão de Gerência para efeitos de intervenção médica e subsequente actuação.
- 3.2.6. Responder pelo inventário do dormitório no que não esteja especificadamente atribuído aos utentes.
- 3.3. Quando o dormitório não tiver Encarregado, as escalas de serviço dos Serventes serão estabelecidas pelas Comissões ouvidas as Estações e Depósitos ou outras dependências a que estiver afecto o dormitório. Os Serventes serão devidamente escolhidos ou substituídos por pessoal local recrutado para o efeito.

3.4. Compete aos Serventes:

- 3.4.1. Manter todas as instalações do dormitório no maior asseio.
- 3.4.2. Participar ao Encarregado ou à Comissão de Gerência qualquer anormalidade que verificar.
- 3.4.3. Desempenhar com proficiência e zelo quaisquer missões que lhes forem designadas pelo Encarregado ou pela Comissão de Gerência.
- 3.4.4. Responder colectivamente pelo inventário do respectivo dormitório quando não haja Encarregado, e no que não esteja especificamente atribuído aos utentes.

4. UTENTES

- 4.1. Em princípio os dormitórios podem ser utilizados por todo o pessoal dos seguintes agrupamentos profissionais:

- De Comando intermédio e de inspecção
- De trens e revisão de bilhetes
- Do Departamento de Material e Oficinas em serviço urgente
- De condução (maquinistas, fogueiros, etc.)
- Da revisão do material circulante
- De obras e conservação da via (V. O.)
- Das brigadas da catenária, subestações, inspecção de instalações eléctricas, brigadas de sinalização, telecomunicações e comando
- Graduado de estação
- Braçal de estação
- Do Serviço de Abastecimentos
- Estagiários

- 4.1.1. O pessoal que não pertença a qualquer dos agrupamentos definidos em 4.1., carece de autorização escrita de um elemento da Comissão de Gerência para poder utilizar os dormitórios.

- 4.2. Em todos os dormitórios deverá existir sempre um registo actualizado dos utentes.

- 4.3. Aos utentes dos dormitórios a Companhia poderá

fornecer, conforme as características, condições e circunstâncias do pessoal e dos dormitórios, a totalidade ou parte do seu equipamento individual.

4.4. Os utentes têm direito:

- 4.4.1. A não serem perturbados no seu descanso por ruídos escusados ou inoportunos.

- 4.4.2. A reclamar contra a falta de asseio que porventura notem no equipamento ou nas instalações do dormitório.

4.5. São deveres dos utentes:

- 4.5.1. Não perturbar o descanso dos outros utentes.

- 4.5.2. Cuidar directamente da sua higiene pessoal.

- 4.5.3. Utilizar, em circunstâncias normais, as instalações sanitárias e as salas de convívio.

- 4.5.4. Contribuir para o asseio das instalações, quer pela sua acção pessoal, quer pela persuasão junto dos demais utentes que não cumpram os seus deveres de higiene e compostura.

- 4.5.5. Comunicar ao Encarregado ou ao Servente do dormitório qualquer anormalidade que verificar.

- 4.5.6. Arejar a roupa da cama, imediatamente ao levantar.

- 4.5.7. Não sair do dormitório sem deixar arrumada a sua cama.

- 4.5.8. Cumprir todas as normas de proveito próprio e dos outros utentes.

- 4.5.9. Colaborar numa permanente e activa campanha de prestígio do pessoal do respectivo dormitório.

- 4.6. A falta de cumprimento das normas em vigor nos dormitórios será objecto de reparo pessoal directo, podendo a reincidência originar processo disciplinar.

- 4.7. Os estragos no equipamento distribuído serão da responsabilidade do utente que os provocar, salvo quando forem originados por motivo fortuito.

5. INVENTÁRIO

- 5.1. Os dormitórios terão um inventário privativo, no qual serão descritos os bens da Companhia considerados na escrita.

- 5.2. Sempre que se verifique qualquer alteração no inventário, deverá a Comissão de Gerência promover, em comunicação ao Serviço Social (Sector de Economato), a devida anotação.

- 5.3. Anualmente, o inventário será conferido, em data a determinar pelo Serviço Social, pela Comissão de Gerência, a qual poderá ser acompanhada, sempre que for julgado conveniente, por um delegado daquele Serviço.

6. DISPOSIÇÕES DIVERSAS

- 6.1. Os dormitórios da Rede Geral serão visitados periodicamente por delegados do Serviço Social, os

quais farão no local as observações que julgarem pertinentes para o seu bom funcionamento.

6.2. De todas as visitas será elaborado um relatório para o Serviço Social. Este transmitirá à respectiva Comissão de Gerência as impressões colhidas pelo seu delegado e dar-lhe-á conhecimento das provi-

dências tomadas, dentro do seu âmbito, por aquele.

6.3. Anualmente serão atribuídos prémios monetários aos agentes que mais se distinguirem na conservação e asseio dos dormitórios, de acordo com as normas que estiverem em vigor.

Lisboa, 10 de Setembro de 1970.

NA PASSAGEM DO ANO



Na noite do fim do ano o administrador da Companhia, coronel Ferreira Valença, visitou o pessoal em serviço em algumas estações, postos de comando e passagens de nível da área de Lisboa desejando-lhes, em nome do Conselho de Administração, felicidades para o Novo Ano.

Na sua visita, aquele administrador foi acompanhado pelo eng. André Navarro, chefe do Serviço Social Ferroviário e Manuel Mota, chefe do Sector de Assistência, Habitação, Cultura e Desporto do mesmo Serviço e por dirigentes da Região Centro.

Nessa noite, e por iniciativa da Companhia, foram distribuídas cerca de 4 mil lembranças, apenas simbólicas, aos ferroviários em operações em toda a rede, constituídas por merenda de ocasião e acompanhadas de saudação com votos de feliz Ano Novo.

lá por fora

Noticiário do Centro de Informação da U. I. C. (FERINFOR)

O Caminho de Ferro de amanhã

A elevação gradativa da velocidade dos comboios é mais uma questão de infra-estruturas do que de força motriz das unidades de tracção. É por isso que as Administrações europeias de caminhos de ferro estudam, presentemente, e de igual modo, infra-estruturas novas e melhorias do traçado das linhas existentes.

A Comissão de Estudos Gerais da União Internacional de Caminhos de Ferro preconizou até 1980, a intensificação de estudos sobre infra-estruturas do tráfego europeu—passageiros e mercadorias—entre as cidades mais importantes de cada país. Dessa orientação conjunta, surgiram já novos estudos que abrangem grandes extensões de linha a construir—na França, na Bélgica e na Itália—, a abertura do túnel da Mancha, e as ligações melhoradas entre 7 nações e 25 cidades do ocidente europeu.

De 276 ligações ferroviárias «intercidades», nacionais ou internacionais, já programadas, 150 poderão em 1980 ser asseguradas a velocidades médias de 120/149 km/h; 46 a velocidades médias compreendidas entre 150 e 199 km/h e 3, a velocidades superiores a 200 km/h.

Alguns exemplos: os trajectos Paris-Lyon (419 km) serão percorridos em 2 h (210 km/h); Paris-Bru-

xelas (305 km) em 1,30 h (203 km/h); Bruxelas-Lyon (724 km) em 3,30 h (206 km/h); Lyon-Londres (869 km) em 4,40 h (186 km/h); Bruxelas-Génova (851 km) em 4,47 h (178 km/h); Milão-Bolonha (215 km) em 1,13 h (177 km/h); Lyon-Colónia (945 km) em 5,28 h (173 km/h); Paris-Londres (450 km) em 2,40 h (169 km/h); Marselha-Manchester (1520 km) em 9,33 h (159 km/h); Hamburgo-Colónia (461 km) em 2,50 h (163 km/h); Bruxelas-Nápoles (1879 km) em 12,22 h (152 km/h); Veneza-Nápoles (731 km) em 4,23 h (167 km/h) e Londres-Génova (996 km) em 5,57 h (167 km/h).

O desenvolvimento dos transportes e a sua coordenação futura

Em edição do Instituto de Pesquisas e de Estudos Sociológicos e Económicos de Lausana, o livro «Les Transports et l'Europe», de Otto de Habsbourg, refere que o Velho Continente contará 114 milhões de automóveis de turismo em 1980 (33,2 milhões em 1967); o volume global dos transportes aéreos deverá sextuplicar de 1965 a 1990 e o tráfego ferroviário aumentar entre 1967 e 1980 de 40 % em mercadorias e aproximadamente de 7,5 % em passageiros. Quanto aos transportes marítimos, deverão triplicar

no próximo quarto de século enquanto nos próximos dez anos os «pipe-lines» assegurarão 10 % do tráfego total de mercadorias.

Esta rápida evolução, a implicar já graves problemas técnicos e financeiros e mesmo sociológicos, conduz inevitavelmente ao estudo de soluções de conjunto que envolvem todos os meios de transporte.

Otto de Habsbourg preconiza a criação de uma comissão de coordenação e de uma Conferência inter-europeia de transportes, pois na sua opinião será dramático «tentar modernizar as estruturas de transportes, isoladamente, segundo uma perspectiva exclusivamente nacional». Não restam dúvidas que para dominar a anarquia dos meios de locomoção do nosso tempo e conferir-lhes uma feição favorável relativamente ao contribuinte de hoje e à sociedade de amanhã, os transportes devem considerar-se, no seu conjunto, complementares uns dos outros e operarem numa óptica global de tráfego.

O projecto ferroviário britânico A. P. T.

O aumento crescente de velocidades, estudado presentemente por quase todas as Administrações ferroviárias europeias, tem tido nos Caminhos de Ferro Britânicos a maior repercussão. Entre os estudos ingleses, feitos sobre linhas já exis-

tentes, salienta-se o projecto A. P. T. (Advanced Passenger Train) que comprehende um comboio automotor de construção ligeira, composto por unidades de caixa inclinável, para vencer curvas a grande velocidade sem incómodo para os passageiros e sem ocasionar danos à via.

Este protótipo será propulsionado por turbina a gás ou tracção eléctrica, a velocidades da ordem dos 200 km horários, podendo vir a atingir mais tarde, os 240 km/h. O A. P. T. ligará Londres a Newcastle (435 km) em 2,35 h contra as 3,50 h actuais, ou seja à média comercial de 168 km/h.

Está já a ser construído um comboio deste tipo que deverá ser experimentado em princípios do próximo ano. Em 1974 conta-se ter em circulação alguns destes protótipos e no período de 1976-1978 deverão surgir as primeiras unidades de fábrica em série, para a exploração ferroviária com este novo tipo de comboios.

Coordenação de transportes

O ministro dos Transportes do Japão, Tomisaburo Hashimoto, apresentou, no passado 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 Has-

himoto não constitua um figurino que sirva a todos, dada a característica geográfica do Japão, ele constitui um exemplo e um aviso para muitos países, como os da Europa, que querem promover a sua população e incrementar a sua economia. O futuro do transporte — sabem-no todos — reside na integração harmoniosa dos diferentes meios ao seu serviço.

Os caminhos de ferro italianos no domínio das altas velocidades

A «Direttissima» Roma-Florença

A mais importante artéria do traçado ferroviário italiano vai de Chiasso, na fronteira suíça, a Villa San Giovanni, no extremo sul da península. É nesta linha, que atravessa as cidades de Milão, Bolonha, Florença, Roma e Nápoles, que é escoado cerca de 1/4 do tráfego total dos caminhos de ferro italianos.

Todavia, enquanto a velocidade média dos comboios oscila entre 137 e 150 km/h nos percursos Milão-Florença e Roma-Nápoles, entre Roma-Florença (314 km) as marchas baixam para 115 km/h. Para resolver tal situação, os caminhos de ferro italianos, de acordo com o Ministério dos Transportes, decidiram, em vez de rectificar ou modernizar a linha existente, de construção antiga e percurso acidentado, construir uma nova via, à qual será dado o nome de «Direttissima». Os trabalhos começaram em Julho do ano findo.

Um ganho de 55 km

A «Direttissima» seguirá a linha existente no percurso em que esta apresenta condições de traçado mais favoráveis, e afastar-se-á dela sómente quando tenha que evitar as sinuosidades e curvas actuais, particularmente entre Sette Bagni e Orte, Orvieto e Citta del Pieve, Arezzo e S. Giovanni Valdarno. No que respeita aos acessos às estações de Roma e Florença, eles permanecerão os mesmos. A nova linha terá

um comprimento total de 239 km, e será 55 km mais curta do que a actual.

62 quilómetros de túneis

A construção da «Direttissima» originará a construção de obras de arte importantes, nomeadamente 25 túneis com um comprimento total de 62 km (dois deles ultrapassarão os 10 km) e de vários viadutos (um, próximo de Orvieto, atingirá o comprimento de 5372 m). O traçado é estabelecido para 250 km/h, o que implica a construção de curvas com um raio mínimo de 2500 m (como na nova linha de Tokaido, no Japão), rampas com uma percentagem mínima de 8 milímetros por metro e uma infra-estrutura de travessas em betão com carris de 60 kg/m.

A linha será electrificada com corrente contínua de 3000 Volts e dotada de «bloco automático». Infra-estruturas aéreas, construídas ao longo do percurso, permitirão aos comboios da via antiga passarem sobre a «Direttissima» e vice-versa.

Unidades automotoras a 250 km/h

Sobre a «Direttissima» circularão comboios clássicos, de tonelagem variável, rebocados por locomotivas eléctricas. A velocidade máxima prevista será de 200 km/h. Só unidades automotoras eléctricas, semelhantes às utilizadas actualmente, mas cuja potência será elevada de 900 a 1500 kilowatts por unidade motriz, poderão circular à velocidade de 250 km/h.

O custo da nova linha foi estimado em 200 mil milhões de liras (9400 mil contos). Os 97 primeiros quilómetros a construir (Sette Bagni-Orte, Orvieto-Citta del Pieve, Incisa-Florença), custarão 5 milhões de contos e os 143 km restantes atingirão um total de 4400 mil contos.

Uma vez a linha assente, o percurso Florença-Roma, poderá fazer-se por intermédio de automotoras eléctricas em 1,30 h ou 1,35 h, à velocidade de 170 km/h de média, em contraste com as 3 horas actualmente gastas.

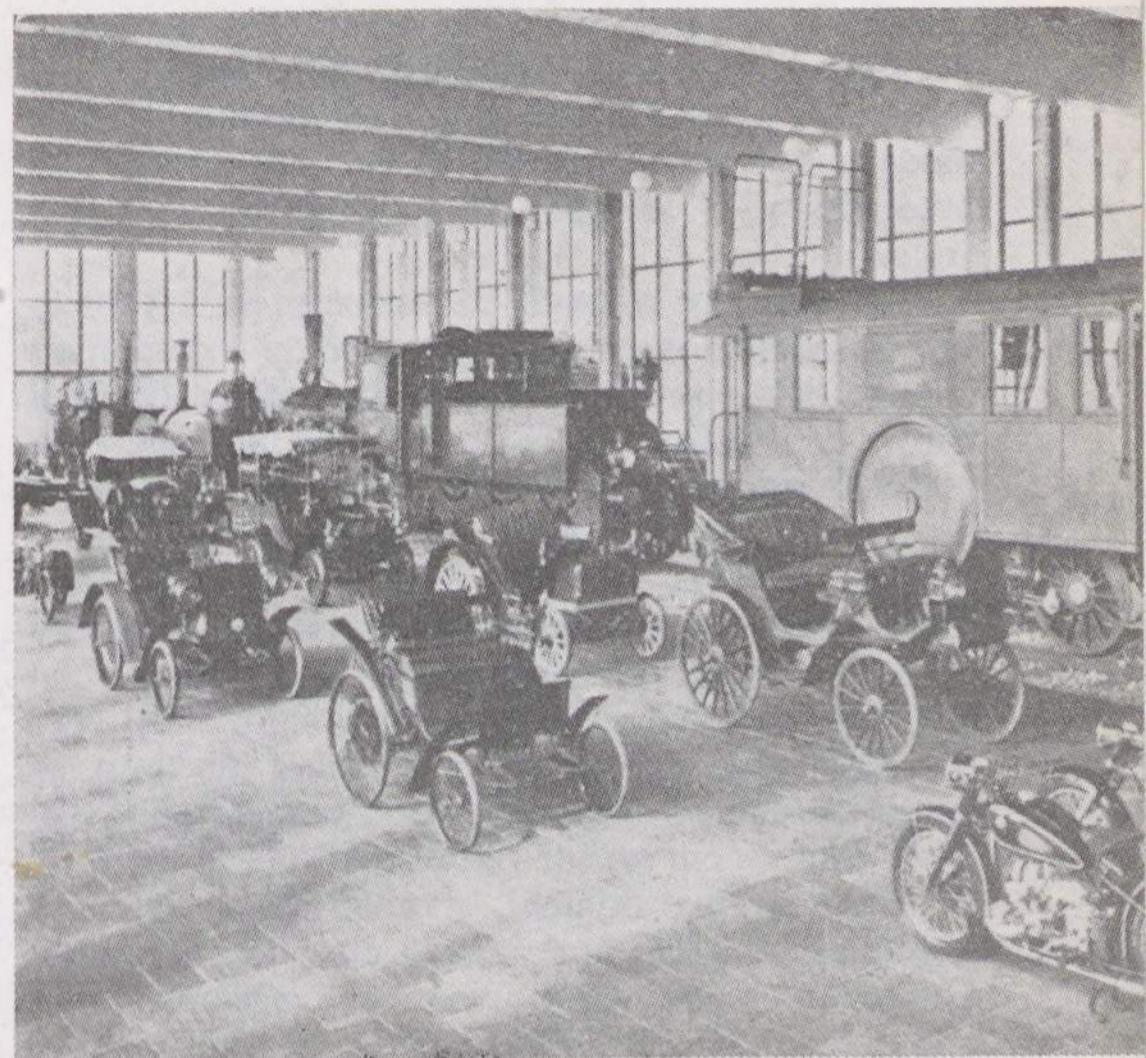
No «Deutsches Museum» em Munique existe uma valiosa coleção de locomotivas

por Vasco Callixto

Considerado um dos mais completos museus do Mundo, o «Deutsches Museum» (Museu Alemão) de Munique é uma vasta instituição cultural das ciências e da técnica. Fundado em 1903 pelo eng. Oskar von Miller e restaurado em 1946, após a destruição operada durante a segunda guerra mundial, este museu dá a conhecer ao público os fenómenos fundamentais e as leis da natureza inanimada, assim como os processos e os dispositivos utilizados na indústria. Por outro lado, põe o visitante em contacto com os progressos realizados no domínio dos conhecimentos científicos e das aplicações industriais, por meio de peças originais e de reproduções de aparelhos e de máquinas de grande valor histórico. As suas numerosas salas estendem-se por uma dezena de quilómetros, o que, só por si, dá uma ideia, da imensidão da instituição.

Naturalmente os meios de transporte estão representados no «Deutsches Museum» e a subsecção de caminhos de ferro é uma das que oferece maior interesse, devido às valiosas peças que ali estão expostas.

A visita começa pela secção de riquezas do subsolo, sendo curiosíssimas as reproduções das minas de carvão de pedra, com os mineiros em tamanho



natural, entregues à sua labuta diária. Passa-se depois às secções de metalurgia e de siderurgia, aplicação de metais, máquinas motrizes e técnica de corrente forte, até se chegar à secção de construção de túneis, onde se vêem, em modelos perfeitos, os primeiros túneis construídos na Alemanha, os túneis ferroviários de Oberau e Königsdorf, que datam de 1837. A construção do túnel do Simplon, na Suíça, com cerca de 20 quilómetros de extensão, que se prolongou de 1898 a 1905, é explicada em pormenor, permitindo apreciar todas as fases da grandiosa obra.

A secção de meios de transporte situa-se ainda no rés-do-chão. Compreende as primitivas viaturas de tracção animal, carruagens de há 100 e 200 anos, carros de viagem, diligências, caleches e fiacres e um faustoso coche de gala do rei Luís II da Baviera, assim como os primeiros veículos de pedais e uma série de bicicletas, desde o triciclo de 1817 e a bicicleta de 1890, equipada já com pneumáticos. Entre os veículos automóveis, deverá citar-se o primeiro veículo a motor, construído por Karl Benz em 1885, com duas rodas grandes à retaguarda e uma mais pequena à frente, considerado o primeiro automóvel que existiu no Mundo. Ali estão também as primeiras motocicletas, entre as quais a primeira

construída em série, em 1894, a primitiva «scooter» de 1922, e o veículo concebido por Daimler em 1888, com rodas de ferro, a par de automóveis mais modernos, como o famoso «Ford T», do qual se produziram 15 milhões de exemplares nos anos vinte.

Ao lado dos automóveis encontra-se a subsecção de caminhos de ferro. A série de locomotivas começa pela reprodução fiel da locomotiva «Puffing Billy» de Hedley, de 1813, que foi utilizada com grande sucesso numa mina inglesa, para transporte do carvão. Vê-se também a «Rocket», locomotiva a vapor de Stephenson, de 1829, a célebre locomotiva «Adler», a locomotiva do primeiro caminho de ferro alemão, de Nuremberga a Furth, e a locomotiva «Saxónia», de 1838, a primeira construída na Alemanha. Os restantes modelos mostram os aperfeiçoamentos progressivos da locomotiva a vapor, vendo-se em grande relevo a «Borsig», de 1844, e, sob a forma original, a milésima locomotiva «Maffei», de 1874, apresentada em corte, de modo a mostrar ao visitante todos os seus mecanismos de

comando, o que permite tomar conhecimento perfeito do seu funcionamento.

Uma atração desta exposição ferroviária do «Deutsches Museum» é a retaguarda duma locomotiva de comboio expresso, também apresentada em corte, através da qual o visitante se apercebe de todos os pormenores relacionados com a construção e condução duma locomotiva moderna.

Outras valiosas peças estão ainda expostas, como a primeira locomotiva eléctrica do Mundo, a «Siemens», de 1879, e a primeira locomotiva eléctrica de grande percurso na Europa (Burgdorf a Thun, na Suíça), que começou a circular em 1899, sendo estas duas peças originais. Alguns modelos de comboios eléctricos e de composições de longo curso, modelos de locomotivas «Diesel» e de carruagens de todos os tipos e modelos demonstrativos do funcionamento dos travões ferroviários, completam a subsecção de caminhos de ferro do vasto «Museu Alemão» de Munique, que compreende ainda secções de estradas e pontes, indústria têxtil, navegação e aviação.

CIRCULAR DA COMISSÃO EXECUTIVA

Serviço de Relações Públicas

(Centro de Impressão)

Por deliberação do Conselho de Administração em sessão de 4 de Junho do corrente ano, foi atribuído ao Serviço de Relações Públicas o encargo de:

- Programar, executar ou superintender na execução dos trabalhos de impressão gráfica da Companhia, que utilizem as técnicas de tipografia, litografia e afins, tendo em atenção as necessidades conjuntas dos Serviços, a necessária ordem de prioridade e a conveniência de conseguir o melhor aproveitamento dos recursos de impressão da Companhia, em ordem à máxima economia e rentabilidade;
- Dar apoio técnico aos órgãos da Companhia que utilizam meios gráficos e publicitários, com vista a

uma uniformização e convergência de métodos e acções divulgativas junto do público;

- Controlar a actividade industrial e administrativa da Tipografia da Companhia, exercendo permanente acção fiscalizadora sobre o cumprimento do contrato de empreitada;
- Adjudicar a outras empresas gráficas trabalhos que não possam ser executados no Centro de Impressão ou nas Oficinas da Companhia.

Em seguimento à citada deliberação, determina-se que a partir desta data, todos os assuntos respeitantes à nossa Tipografia deixem de ser tratados pela Divisão de Abastecimentos, passando a ter seguimento através do Serviço de Relações Públicas (Centro de Impressão), a quem os mesmos devem ser enviados para os fins convenientes.

Lisboa, 21 de Dezembro de 1970.

A Comissão Executiva

Alguns exemplos das potencialidades dos caminhos de ferro

Com os exemplos a seguir, tenta-se mostrar a insubstituibilidade do Caminho de Ferro e como o seu abandono corresponderia a uma saturação total da estrada, que a tornaria impraticável.

A capacidade de transporte do Caminho de Ferro, actualmente subutilizado, é extraordinariamente superior à da estrada. Assim, a sua infra-estrutura, ainda muito longe da saturação, suporta hoje um tráfego que a passar para a estrada, a congestionaria completamente.

O transporte suburbano

Consideremos o transporte de passageiros no troço Amadora-Lisboa.

Entre as 8-00 h e as 9-00 h dum dia útil, chegam à estação de Lisboa-Rossio cerca de 15 000 passageiros, vindos da Amadora ou estações precedentes.

Se pretendessemos efectuar o mesmo transporte por estrada, utilizando veículos ligeiros, e admitindo uma ocupação média de 1,5 passageiros por veículo e uma velocidade média de 60 km/h, seriam necessárias 7 faixas de rodagem, no sentido de Lisboa.

Admitindo agora que o dito transporte se realizava, não só com veículos ligeiros, mas também com autocarros (na razão de $\frac{1}{3}$ para $\frac{2}{3}$), estes com lotação para 42 passageiros, e com uma prática de velocidades médias entre 30 km/h e 120 km/h, seriam necessárias, nesta hipótese, entre 4 e 8 faixas de rodagem no sentido de Lisboa.

Em qualquer das hipóteses haveria que acrescentar as duas faixas já hoje utilizadas, o que daria de 6 a 10 faixas que corresponderiam a uma largura de estrada de 30 a 40 metros contra os 4,5 metros ocupados pela linha férrea, no sentido de Lisboa.

É de notar que na hipótese de serem utilizados veículos ligeiros e autocarros, estes provocariam um desgaste que acarretaria custos elevados e problemas para a manutenção. É de facto bem patente o que afirmamos ao vermos o que acontece aos pavimentos da via rápida Lisboa-Sintra em confronto com a de Lisboa-Cascais onde só circulam veículos ligeiros.

O transporte intercidades

Num breve apontamento, vamos ver o que acontece no transporte de passageiros entre Lisboa e Porto.

A distância entre aquelas duas cidades é actualmente vencida pelo Caminho de Ferro em 4 horas e 10 minutos, enquanto por estrada são necessárias 4 horas e 45 minutos ou 8 horas e 50 minutos conforme se trate de veículos ligeiros ou autocarros, respectivamente.

Considerando agora a futura situação ou seja a linha férrea renovada e a auto-estrada, aqueles tempos passarão para 3 horas por Caminho de Ferro contra 3 horas e 45 minutos em veículos ligeiros e 5 horas e 50 minutos em autocarros.

Vemos pois, que a par da maior comodidade e muito maior segurança o transporte ferroviário oferece melhores tempos médios.

O tráfego de mercadorias

Vamos comparar a capacidade de transporte da linha férrea e da estrada por transposição do transporte ferroviário numa região do Sul do País (distrito de Setúbal e Alentejo) para a estrada.

Assim o transporte ferroviário de minérios, adubos e cereais, originados naquela região do País, e dentro da mesma movimentados traduz-se apro-

ximadamente em 1900×10^3 TK/dia. Considerando que um camião poderá realizar em média 1500 TK/dia, isso corresponderia à existência duma frota de 1267 camiões que ocuparia uma extensão de estrada de 580 km (eixos principais), ou seja uma densidade de ocupação da ordem de 1 camião por km em cada sentido.

Uma tal situação corresponderia à intransitabilidade daquelas estradas.



Entre as 8 e as 9 horas dum dia útil, chegam à estação do Rossio cerca de 15 000 passageiros, vindos da Amadora ou estações precedentes

É de salientar que a infra-estrutura ferroviária está longe da saturação e com a renovação da via, em curso, apresenta potencialidades de transporte cuja subutilização é francamente indesejável.

O custo dos transportes

Considerando o exemplo anterior da passagem para a estrada do transporte de minérios, adubos e cereais que se movimentam na linha férrea, no distrito de Setúbal e Alentejo, estimamos que os respectivos custos seriam os seguintes :

— Transporte ferroviário

$$1900 \times 10^3 \times \$52,88 = 1004,72 \text{ contos/dia}$$

— Transporte rodoviário

$$1900 \times 10^3 \times \$66 = 1254 \text{ contos/dia}$$

(custos médios variáveis, unitários, estimados pela SOFRERAIL)

O acréscimo anual no custo do transporte em causa, se passasse de ferroviário a rodoviário seria de :

$$(1254 - 1004,72) \times 365 = 90\,987,2 \text{ contos/ano}$$

Vemos pois que a acompanhar um congestionamento de forma a tornar impraticável a estrada, teríamos um agravamento de custos significativo.

ENG. ANTÓNIO CANAVEZES

Chefe da Região Norte



Passou recentemente à situação de reforma, por limite de idade, o eng. António Canavezes da Silva Júnior, chefe da Região Norte.

Funcionário muito distinto, com uma brilhante folha de serviços alcançada através de uma carreira de 45 anos, o eng. Canavezes distinguiu-se sempre pelas elevadas qualidades morais e alta competência profissional, aliadas à nobre integridade do seu carácter e a uma generosa devolução ao caminho de ferro, que lhe grangearam numerosos amigos e admiradores entre superiores, colegas e subordinados.

Admitido no serviço em 1925, como engenheiro praticante, foi colocado nas Oficinas de Campanhã, tendo ascendido aos diversos graus do quadro da engenharia ferroviária, quase sempre colocado no Norte do País.

O Conselho de Administração aprovou um expressivo voto de louvor a este categorizado funcionário, cujos predicados morais e profissionais, dignificando o caminho de ferro, que tão bem serviu, constituem um exemplo eloquente a apontar aos novos.

Engenheiros e economistas da Companhia homenagearam-no, por ocasião da sua saída da Companhia com um jantar de despedida.

O Boletim da C. P. cumprimenta cordialmente o eng. António Canavezes a quem augura as merecidas venturas na sua nova situação ferroviária.

Nomeações e promoções

A contar de Outubro do ano findo

A ENGENHEIROS DE 3.^a CLASSE — os Engenheiros praticantes, José Manuel Pestana Neves e Carlos Alberto Pato das Neves.

A CONTRAMESTRES PRINCIPAIS — os Contramestres de 1.^a classe, João Amaral e Alfredo Agostinho Ramalho.

A contar de Novembro do ano findo

A GEÓLOGO DE 3.^a CLASSE — o Geólogo praticante, dr. António Marcelino Ferreira Araújo.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 3.^a CLASSE — o Agente técnico de engenharia praticante, João Martins de Oliveira.

A CHEFE DE ESCRITÓRIO — o Subchefe de escritório, Pedro da Conceição Peres Sebes.

A CHEFE DE SECÇÃO — o Escriturário de 1.^a classe, Alexandrino da Conceição Dias.

A ESCRITURÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Escriturários de 3.^a classe, Deolinda de Jesus G. B. Santos, Joaquina dos Santos Silva e Maria de Lourdes da Silva Rafael.

A CHEFES DE MAQUINISTAS — os Maquinistas principais, Laurentino Ferreira de Pinho, José dos Santos Álvaro, António da Costa Completo, Saúl Horta da Costa Leal, António José S. F. G. Albuquerque, Armando Gonçalves Machado, Manuel José Rodrigues, Décio dos Santos Pereira David, Pedro Raimundo Ribeiro, Laurindo Gomes, Abraão da Silva Borges, António Dinis, Manuel Cristina de Sousa, Manuel de Azevedo Ribeiro, Manuel Dias Bicho, António Ferreira, Artur dos Santos Rodrigues, José da Cruz Andrade, Orlando Alfredo de Sousa Leite, Joaquim Martins Pires, Agostinho Vilela, João da Silva Carreira, Manuel António Vitória, Joaquim Marques Pires, Carlos Correia Augusto, Francisco Pinto Moreira Martins, Carlos Gonçalves Andril, Belmiro Mendes e Augusto Rebola Veloso.

A MAQUINISTAS PRINCIPAIS — os Maquinistas de 1.^a classe, David da Silva Tavares, Joaquim Carmona, Mário Antunes Duarte, Joaquim Maria Cardoso Saúde, Francisco Correia Cardoso, Ismael Ascenção dos Santos, Luís Lourenço Redondo, Ricardino da Silva, Artur dos Santos Bernardo e Joaquim de Sousa Martins.

A MAQUINISTAS DE 1.^a CLASSE — os Maquinistas de 2.^a classe, Albino Domingues, Manuel Vicente Ferreira, Manuel Catarino Mendes, Amílcar Martins Silva, António Maria Barreiros, Manuel José de Almeida,

Isidro Rodrigues Gonçalves, José das Neves, Manuel Duarte Braga, João António Sequeira, Manuel António Borda de Água, Vítor dos Santos Silva, Arménio Pereira de Freitas, José Augusto Ribeiro, Manuel Nobre, Adelino Gonçalves Pé Leve, Henrique dos Santos Lagarto e José Pereira da Mota.

A MAQUINISTAS DE 2.^a CLASSE — os Maquinistas de 3.^a classe, David Pereira Lourenço, Luís da Rosa, António Antunes Pereira, João Vilela, Jacinto da Silva Mendes, Joaquim António Balsinha, António Borges de Faria, Mário Roque Rebola, Eduardo Monteiro, Augusto Alves Ferreira Malta, Henrique Lopes Ladeiro, José da Silva Caetano do Nascimento, Joaquim Ruivo Horta, José André, Virgílio Dias Alemão, José Maria Fernandes Lopes, Joaquim de Sousa Secundino, Joaquim Dias Janeiro, Agostinho Completo da Costa, José Domingos, Manuel Freire, Manuel Chasqueira Filipe, Manuel da Silva, António Augusto Gomes da Silva, José Vieira, José Ribeiro do Couto Gomes, Arlindo Pereira, José Joaquim Ferreira Coelho, José Martins Alexandre, Augusto Luís Amaro, Leonel Pereira Patriarca, António Gonçalves Nogueira, Baltazar Dias Canelas, José Augusto de Matos, Álvaro Monteiro, José Maria Cardoso, António Marques Coelho, Manuel Marques, António Miguel, Eduardo José Marques, Augusto Maurício Pires, Domingos Fernandes e José António de Sousa.

A MAQUINISTAS DE 3.^a CLASSE — os Fogueiros de 1.^a classe, Rodrigo Merca Pereira, Ricardo da Silva Zorro, Domingos Rodrigues Ramos, João Ferreira Carraca, António Cabrita Neves, Feliciano André Guerra, Feliciano Leal Agante, José Manuel Barra, António Horta Barra, António Oliveira Duarte Bagulho, João Lopes Caldeira, Joaquim Pereira Meco, Manuel Simões Torais, Diamantino da Luz Margarido, Francisco do Rosário Lopes, José Augusto Monteiro Amieiro, Manuel Rosa Pereira, Jaime Bento Fortunato, António dos Santos Pereira Lázaro, José Ventura Pires, João Cardoso Pinto, Joaquim Girão Veloso, Manuel Morgado Costa, Manuel Augusto Fita Roxa Canarias, António Monteiro Fernandes, Flávio Pereira Cortez, Abílio César Carvalho, Tomé Real Lopes, José Germano Águas Ramos, Fausto

Cardoso, Manuel Augusto da Silva Almeida, Alexandre José Caeiro, Elói Francisco Canhoto Calado, Vítor Manuel Mendes Palminha, José António de Jesus Granjeiro, Silvino dos Santos Pereira e Urzino da Silva Miquelino; e os Fogueiros de 2.ª classe, Francisco Baptista Mendes, Francisco José Magro, Manuel Rodrigues Gomes Leitão, Avelino de Almeida Figueiredo, Mário Manuel Santana Carlota, José Manuel Azevedo Cardoso, Joaquim Raul Pinto Ribeiro, Fernando dos Anjos, Arlindo Marques da Silva, Manuel Soares Pinheiro, Manuel da Cunha Ribas, José da Cunha Luís e Floriano Rodrigues Pereira.

A FOGUEIROS DE 1.ª CLASSE — os Fogueiros de 2.ª classe, Amílcar António Palmeiro Rebola, José Maria Peixeiro, António Augusto Cepeda, António Figueiredo de Carvalho, José Alberto Ferreira de Araújo, Francisco Bernardo de Carvalho, José Matos Albino, Joaquim Maria José, Manuel Vaz, António Jorge de Sousa Ramos, Rangel Constantino Coutinho, Fernando Costa Pinto, Manuel Custódio Pires Plácido e Abel Santos Guerreiro.

A OPERÁRIOS DE 1.ª CLASSE — os Operários de 2.ª classe, Laurentino da Costa Gomes, António Corga Tondela, Manuel da Fonseca, Luís Gomes Gonçalves, Manuel Vinagre Ferreira, Augusto Pelicano e Firmino de Meneses Dias.

A OPERÁRIOS DE 2.ª CLASSE — os Operários de 3.ª classe, José Júlio Silva Félix, José Araújo Nunes, António Cardoso Ramos, Gabriel de Jesus Fernandes, José Vieira, José da Conceição Marques, Manuel Morgado Carmona, José Mendes da Silva, José Alexandre de Almeida, Paulino Ribeiro dos Santos, Manuel Agante, José Rosado Lopes de Freitas e Adrião Ferreira de Carvalho.

A OPERÁRIOS DE 3.ª CLASSE — os Operários de 4.ª classe, Alfredo Maria Luís, Arnaldo Ramos Abreu Vital, Joaquim Gonçalves de Oliveira Lapo, Luís José

Ferreira, João Alves Marques, José Marques Pires Catrino, Alírio Serras Maia, João Manuel Ferreira das Neves, Recarêdo da Silva Rodrigues, Manuel Mendes dos Santos, João Manuel Antunes R. Joaquim, Augusto Inácio Gil Pratas, António Francisco Pereira de Sousa, José Manuel Abelho Baldeiras, António Aires Monteiro, Manuel Salvado Alves dos Santos, Fernando Manuel Nunes, Fernando Bonito da Costa Prates, João Augusto Barreto Coelho, Francisco Faria, José Rodrigues Irra, António Ribeiro, Sérgio Fernando Pinto de Sousa, Rui Diogo Paulo, António da Silva Neves, José da Rosa Bento, Carlos Augusto de Carvalho Martins, José da Silva Caixinha, António Manuel Lucas Calixto, Francisco João Pereira, José Monteiro Pescante, Joaquim Marques de Almeida, José Letra Martins, José Bernardes Ferreira, Álvaro da Silva Ferreira Ramos, Emídio Monteiro de Carvalho, José Duarte Grácio e João Paulo Almeida Costa.

A SERVENTES DE 1.ª CLASSE — os Serventes de 2.ª classe, Moisés Pita Ambrósio, Agostinho Joaquim André, João Maria Bonacho, Carlos Monteiro, José Couto da Silva, João da Silva Soares, Manuel Pinto Duarte, João Afonso Cavaco e Feliciano José Condeço.

A SERVENTES DE 2.ª CLASSE — os Serventes de 3.ª classe, Manuel José da Costa, Joaquim Martins de Sá, Manuel Maria de Jesus Pagaimo, Arménio Monteiro Lopes, Lucílio Lopes Cosme, José de Matos Martinho, Carlos Rodrigues de Carvalho, António Alves da Costa, António Ferreira Pereira, José Correia Luís, Américo Alves de Matos, José António da Silva Nóbrega, João Alexandre Novo, António Magalhães Ferreira Dias, António Ambrósio Bagulho e Custódio de Oliveira Soares.

A GUARDA DE P. N. DE 1.ª CLASSE — a Guarda de P. N. de 2.ª classe, Gracinda das Dores Palminha.

A GUARDA DE P. N. DE 2.ª CLASSE — a Guarda de P. N. de 3.ª classe, Arminda de Fátima Cardoso.

A contar de Dezembro findo

A AGENTES TÉCNICOS DE ENGENHARIA DE 2.ª CLASSE — os Agentes técnicos de engenharia de 3.ª classe, José Dionísio Machado Ferreira Dias e Domingos de Oliveira Gomes.

A TÉCNICO PRINCIPAL — o Técnico de 1.ª classe, Armando de Almeida Ginestal Machado.

A TÉCNICO DE 2.ª CLASSE — o Operador mecanográfico chefe, António Martins.

A TÉCNICOS DE 3.ª CLASSE — o Adido administrativo principal, Fernando Rodrigues Gama da Silva e o Inspector de tracção, Manuel Rocha Ferreira.

A ADIDOS ADMINISTRATIVOS PRINCIPAIS — os Chefes de escritório, Manuel Vieira, João José Nicolau dos Santos e João Cabrita Cristino.

A ADIDOS ADMINISTRATIVOS DE 2.ª CLASSE — o Subchefe de escritório, José de Matos Serras e o Escriturário de 2.ª classe, Fernando da Cruz Delgado.

A ADIDOS ADMINISTRATIVOS DE 3.ª CLASSE — os Chefes de secção, Francisco de Almeida Atalaia e Armando Guilhermino Taveira de Azevedo e os Escriturários de 1.ª classe, Encarnação da Liberdade dos Santos Silva e Maria Fernanda Fernandes Lopes Serpa Marques Anastácio.

A ADIDOS ADMINISTRATIVOS AJUDANTES — os Escriturários de 1.ª classe, Júlio Chaves de Araújo, José Gomes Martins, Salvador Heliodoro Garcia, António Antunes Micael, Joaquim Augusto Lopes, Fernando dos Prazeres Lopes, João Vieira Rodrigues, Manuel Costa e Eduardo O. P. Brito; e os Escriturários de 3.ª classe,

João António Courela Maurício e Etelvira Minhós Castilho.

A ADIDOS TÉCNICOS PRINCIPAIS — os Chefes de escritório, Fernando Furtado de Oliveira e Amílcar Vicente Ferreira; e os Contramestres principais, Armando da Silva Barbosa, Miguel Emídio Ferro e António Barral Marques.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 1.ª CLASSE — os Contramestres principais, José Luís Pires e Manuel Filipe de Sousa Faria.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 2.ª CLASSE — o Contramestre de 1.ª classe, Joaquim António Santana Ladeiras e os Desenhadoreis principais, Manuel Luís Ferreira Neves, António de Sousa Pinhão, Augusto João Soares Oliveira e António Abrantes Amaral Ribeiro.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 3.ª CLASSE — o Chefe de secção, Carlos Garcia Cohen; o Desenhadore de 1.ª classe, José Gomes Sabino e o Chefe de brigada, Francisco de Almeida Soares Brandão.

A ADIDOS TÉCNICOS AJUDANTES — os Escriturários de 1.ª classe, Armando Rodrigues de Oliveira e Manuel Teixeira; o Chefe de cantão de telecomunicações de 2.ª classe, José Maria de Miranda; o Factor de 2.ª classe, Constâncio Gonçalves Pedro; o Chefe de lanço de 1.ª classe, António da Graça e o Motorista de 2.ª classe, José Alves.

A ADIDOS COMERCIAIS DE 3.ª CLASSE — os Chefes de secção, Manuel António Leitão, Rogério Augusto de Melo, Vasco Augusto Rei, Adelino Jorge Coelho Veiga e Pedro Baptista Rocha.

A ADIDOS CÓMERCIAIS AJUDANTES — os Escriturários de 1.^a classe, António Maria Cascalheiro, João José da Silva Júnior, António Pires, Germano Coelho Veiga, Manuel João Gonçalves e José da Costa Fernandes.

A DESENHADORES PRINCIPAIS — os Desenhadores de 1.^a classe, Amândio Soares Farragos, José Filipe Maia Ramos, Martinho Guedes da Mata e Cândido Tomás de Almeida.

A DESENHADORES DE 1.^a CLASSE — os Desenhadores de 2.^a classe, Deuclides Pedroso Ferreira, Fernando Simões Macau, Fernando José Diogo, Ernesto Dias Rodrigues e Abel Constantino Henriques; e o Escriturário de 1.^a classe, António da Conceição Cabrita.

A ESCRITURÁRIOS DE 1.^a CLASSE — os Escriturários de 2.^a classe, Álvaro Pedro Costa, Fernando Taborda de Oliveira, Antónia Faleiro B. Mântua, Maria de Lourdes M. S. Filipe, Maria Duarte B. Alexandre, João Pereira Monteiro, Telmo Roldão Maia Pita, Albano Moreira Luís, José Valente, Jorge Soares Gomes Pereira, Isaura Teixeira Coelho Soares, Cordélia da Silva Alves, Maria de Lourdes M. Carvalho Leite, João Maria da Silva, António Ferreira de Mesquita, José Esteves da Maia, António de Oliveira Lopes, Fernando dos Santos Ferreira, Adriana Maria M. Timóteo, Cecília Justina de J. P. R. Lucas, Maria Margarida C. M. Neno, Maria Alexandrina P. L. Soares e Dinorá da Silva M. V. Ribeiro.

A ESCRITURÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Escriturários de 3.^a classe, Maria de Fátima Cardoso Esteves, Maria Helena Pereira Sousa, Maria Manuela da Guia Henriques, Maria Eugénia C. Carpinteiro, Maria Fernanda Pereira S. Ferreira, Maria Manuel de Jesus Raposo, Maria Antónia Rosa, Maria Henriqueira Rodrigues do Rosário, Maria Alice Augusta dos Santos Marques, Maria Lisabete Nobre Rodrigues, Teresa Filomena Silva S. de Queirós, Maria Teresa Afonso Moreira, Maria Catarina da Costa Nunes, Isabel Maria Marques Simões D. Barão, Risieta da Gama Franco Dias, Maria Esmeralda da C. Saramago, Maria Celina Neves da Silva, Maria José Calado Marques, Maria de Jesus Ribeiro L. F. Esteves, Maria de Fátima Parreira Barreto, Maria Luísa de Brito Miguel, Maria Teresa Epifânia Pereira, Maria Noémia da Silva Guiso, Maria José Rosa Fernandes, Arlete Manuela Macedo Martins e Rosália Luísa Salgado Códices.

A ESCRITURÁRIOS DE 3.^a CLASSE — o Electricista de telecomunicações de 2.^a classe, Fernando de Almeida Fontes Meneses e o Factor de 3.^a classe, Luís António Pimenta.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 1.^a CLASSE — os Chefes de estação de 2.^a classe, João da Silva Antunes e Manuel Nunes.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 2.^a CLASSE — os Chefes de estação de 3.^a classe, Sérgio Borges Manilha e Manuel Matias Lopes.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 3.^a CLASSE — os Factores de 1.^a classe, Gildo Barral Tormenta, José Gomes da Silva Queirós, Albino Lopes Claro e António Martins Viegas.

A FACTORES DE 1.^a CLASSE — os Factores de 2.^a classe, José da Cruz Correia, Joaquim Cecília da Luz, Serafim de Jesus Freitas, Henrique Nogueira Loureiro e Acácio Cabrita Godinho.

A FACTORES DE 3.^a CLASSE — os Praticantes de factor, Henrique Augusto Pedro Matias, Francisco Cardoso Abrantes, António Pereira da Costa, Francisco Joaquim Martins Duarte, António de Sousa Ferreira, Manuel Bidarra de Ascensão e Manuel Marques Diogo.

A GUARDA-FREIOS DE 3.^a CLASSE — os Ser-

ventes de 2.^a classe, José da Silva, António Manuel de Matos, Armando António Solteiro, António Amoroso Martinho, Arcindo Dinis Marques, Carlos Alberto de Carvalho e José dos Santos Sousa.

A MAQUINISTA DE 1.^a CLASSE — o Maquinista de 2.^a classe, Daniel Pinto.

A MAQUINISTAS DE VIA FLUVIAL DE 1.^a CLASSE — os Maquinistas de via fluvial de 2.^a classe, José Ramos Júnior, João José Rodrigues, Manuel Quintino da Rita e Manuel de Sousa.

A MAQUINISTAS DE VIA FLUVIAL DE 2.^a CLASSE — os Fogueiros de via fluvial de 1.^a classe, Manuel Neves de Jesus da Silva e Joaquim Pedro de Brito.

A INSPECTOR DO MATERIAL CIRCULANTE — o Subinspector do material circulante, Adriano Augusto Moreira.

A SUBINSPECTOR DO MATERIAL CIRCULANTE — o Fiscal da revisão do material, Emílio Joaquim Cardoso.

A FISCAL DA REVISÃO DE MATERIAL — o Revisor de material de 1.^a classe, António Júlio Gomes.

A REVISOR DE MATERIAL DE 1.^a CLASSE — o Revisor de material de 2.^a classe, José Tavares da Silva.

A REVISORES DE MATERIAL DE 2.^a CLASSE — os Revisores de material de 3.^a classe, António Augusto Arantes e José Henriques Pereira.

A REVISORES DE MATERIAL DE 3.^a CLASSE — os Ajudantes de revisor de material, José da Encarnação Marta e António Pereira Miguel.

A AJUDANTES DE REVISOR DE MATERIAL — os Serventes de 2.^a classe, Manuel da Ascensão Januário, Alberto do Sacramento Dias e António Diogo Martins.

A MOTORISTA DE 2.^a CLASSE — o Motorista de 3.^a classe, Manuel Belo Maria.

A INSPECTOR DE TELECOMUNICAÇÕES — o Chefe de cantão de telecomunicações de 1.^a classe, Manuel Bernardo.

A CHEFE DE CANTÃO DE TELECOMUNICAÇÕES DE 2.^a CLASSE — o Electricista de telecomunicações de 1.^a classe, António Pinto.

A ELECTRICISTA DE TELECOMUNICAÇÕES DE 1.^a CLASSE — o Electricista de telecomunicações de 2.^a classe, António Francisco Maia.

A ELECTRICISTA DE TELECOMUNICAÇÕES DE 2.^a CLASSE — o Electricista de telecomunicações de 3.^a classe, Guilherme Correia Fé.

A REVISOR DE BILHETES PRINCIPAL — o Revisor de bilhetes de 1.^a classe, Isaac da Silva.

A REVISORES DE BILHETES DE 1.^a CLASSE — os Revisores de bilhetes de 2.^a classe, Emídio Anselmo de Jesus, Bernardino Coelho Belesinho, José Fernando Rodrigues, José Coelho Nunes, Artur da Silva Ricardo, Alexandre Miranda de Oliveira, José Carvalho Ladeiro, Carlos Tavares Seixo, Leonel Mendes Carmona e António Gomes Pinto.

A REVISORES DE BILHETES DE 3.^a CLASSE — os Conferentes de 2.^a classe, Francisco Pereira da Silva, Alfredo de Babo e Américo Fragoso Pires; os Agulheiros de 2.^a classe, Francisco Marcos Alabaça Trindade, Amadeu Monteiro Tavares Pimentel, Antenor de Jesus Soares e José Manuel Barreto; o Agulheiro de 3.^a classe, António Cândido Monteiro; o Guarda-freios de 1.^a classe, Francisco Capão Trindade; os Guarda-freios de 2.^a classe, Manuel Moraes Serrano, António Maria

Fernandes, Joaquim Marques Tôco, Ângelo da Silva, André Amaro Lopes, Fernando Gaspar Santos Abreu, António da Silva Domingos, António Duque Pimentel e José da Costa Lima; o Operário de 4.^a classe, Armando da Silva; o Assentador de 1.^a classe, José Simão; os Assentadores de 2.^a classe, Procópio Augusto Pires Alves, José da Conceição Felizardo, António José Reis Lança e António Joaquim Grilo Santos; e os Serventes de 2.^a classe, António Tângero Nicolau, Francisco Maria da Rosa, António Filipe Tapadas, Arménio Pinto, José António Silva, Álvaro Rodrigues, António Macedo Pinto Ribeiro, Agostinho Barbosa Mendes, José da Fonseca Antunes, Adelino Duarte, José Cabeça Basílio, Teodoro Ferreira Bragança, Rafael Rebola Rodrigues, José Luís Pão-Alvo de Oliveira, Mário Aguiar de Sousa, Florival Oliveira Vicente, Manuel Pinto de Almeida Carvalho, Rui Monteiro Faina, Manuel Rainho da Cruz e Amílcar Azevedo Correia.

A OPERÁRIOS DE 1.^a CLASSE — os Operários de 2.^a classe, António Girão Botelho, Delfim de Oliveira Marques, João Augusto e Francisco Monteiro da Costa.

A OPERÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Operários de 3.^a classe, José Vicente, Manuel Venâncio de Sousa, Virgílio Correia, João Martins Barbosa, António de Matos Martinho, Manuel Domingos da Silva, Inácio Baptista Triguinho, Manuel Cêrca da Silva Tó, Cipriano Lucas Vieira, António Rosa Soares Patinho, José Francisco da Silva, Álvaro Conceição Maurício e Manuel Balhau Veiga.

A OPERÁRIOS DE 3.^a CLASSE — os Operários de 4.^a classe, José Pereira, Manuel Dias, João Fernandes Pires, Flondório Soares, Vítor Monteiro, António Lopes de Matos, João Mendes Subtil, Manuel António Pereira Lopes, Mário João Inverno Serôdio, António Duarte, Mário Fernandes Galvão, José Duarte Belo, Victor Fer-

nando Sirgado, José Monteiro Fernandes, Bartolomeu Gonçalves Sentieiro, Manuel Armando Vieira, José António Tomé, José Acácio Vidal da Silva, Alberto Simões da Costa, José da Luz Simão, Luís Alves Penelas, Feliciano Marcelino Per.^a Espadinha, Manuel Rasteiro Figo de Gois, José do Nascimento M. Redondo, José Maia Cordeiro, António Gonçalves Lopes e Manuel Paulo.

A OPERARIOS DE 4.^a CLASSE — os Serventes de 3.^a classe, Fernando da Costa Cortez e João da Graça Tôco.

A ASSENTADORES DE 1.^a CLASSE — os Assentadores de 2.^a classe, António Augusto Moutinho, António Inácio, Alfredo Lopes, Adão da Ponte, Manuel Ribeiro, Filipe de Almeida, Manuel do Primo dos Santos e Francisco de Carvalho.

A SERVENTES DE 1.^a CLASSE — os Serventes de 2.^a classe, António da Costa e António Teixeira Freire.

A SERVENTES DE 2.^a CLASSE — os Serventes de 3.^a classe, Francisco Gonçalves, António dos Anjos Baptista, José Antunes de Sousa, Manuel Martinho, Amadeu Pinto da Silva, Joaquim da Silva Pombo, António Domingos, António Pires Gregório, Aníbal do Nascimento Almeida, Albertino Barroso, Albino Pedro, João Fortunato, Justino Pereira de Sousa, António Maria Carvalho Pombo, José Pires da Silva Veteriano, António Correia Guedes, Armando Rodrigues, José Eloi Salvado, Manuel Augusto Cardoso e Benvindo José Fernandes.

A GUARDAS DE P. N. DE 1.^a CLASSE — as Guardas de P. N. de 2.^a classe, Rosária de Jesus e Cecília Augusta.

A GUARDAS DE P. N. DE 2.^a CLASSE — as Guardas de P. N. de 3.^a classe, Maria Emilia Vaz, Maria de Lurdes de Oliveira Tavares e Deolinda da Conceição.

Admissões

Em Dezembro findo

ENGENHEIRO ESTAGIÁRIO — Duarte Xavier Campos.

ECONOMISTA (contratado) — dr. Carlos Alberto Ferreira Gaspar.

MARINHEIROS DE 1.^a CLASSE — João Fernando Lopes Anastácio e Joaquim Fernandes Casaca.

MARINHEIROS DE 2.^a CLASSE — António José Rodrigues, João Miranda Mateus, António Manuel Pereira Malacuto, Jerónimo Mateus, João José Oliveira Malacuto, José Fernandes, Joaquim Inácio José Faustino, Joaquim Albino Mateus Casimiro, João Ferreira Mendes, Francelino Daniel Pereira e Fernando da Purificação dos Reis.

PRATICANTES DE ESCRITÓRIO — Maria Ofélia Tomé Bogas, Gertrudes Jacinta Zorro Laurentino, Afonso Augusto Fontes Matias, Maria Teresa Espalha Simões, Inocência Maria S. Gomes, Maria Antunes Serra, Maria Gertrudes Baptista Duarte, Maria José Esteves Maia, Maria Manuela de Jesus Marques, Maria da Natividade Brito da Silva, Ana da Graça Brito da Silva Grilo, Elsa Maria de Matos Pinheiro Pereira, Lucinda Maria Faria Rodrigues, Maria Fernanda de Oliveira Lopes, Marília Carmelina Xavier Cadete, Maria Margarida Martins Galveia, Maria da Conceição Candeias Valentim e Olívia Pinto Francisco.

GUARDA DE P. N. DE 3.^a CLASSE — Julieta de Jesus Fonseca Ferreira.

APRENDIZ — Hélder da Silva Pinto.