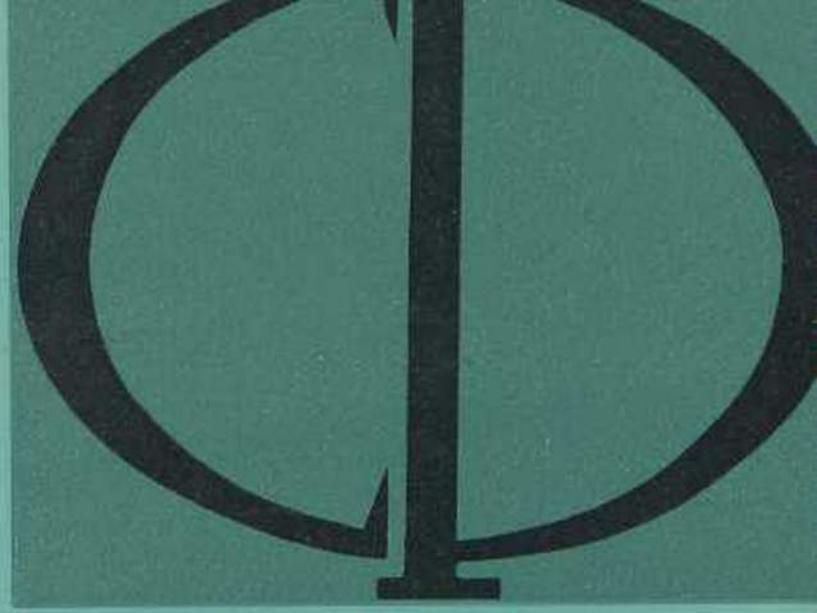


Bole tim



512 · FEVEREIRO / 72



FUNDADOR:

ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR:

ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA

EDITOR:

DR. ELIO CARDOSO

ASSISTENTE GRAFICO:

ALFREDO THEODORO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses • Sede: Calçada do Duque, 20 — Lisboa • Composto e impresso nos Serviços Gráficos da Liga dos Combatentes

N.º 512 · Fevereiro de 1972 · ANO XLIII

PREÇO 2\$50

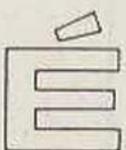
PUBLICAÇÃO MENSAL

Sumário

1972 é o Ano da U.I.C.	4
Ferroviários Ilustres — Tomé de Barros Queiroz	5
Assinado entre a C. P. e o seu Pessoal um Novo A. C. T.	6
Posse do Director-Geral dos Transportes Terrestres	10
Dos Jornais — Os quadros empresariais	14
Sporting Clube Vasco da Gama — uma viagem diferente	15
Conferência de Imprensa em Santa Apolónia — Lançamento dos novos horários das linhas suburbanas da capital	17
«Rallye» de imprensa Lisboa-Paris-Munique — 72 horas vividas na descoberta da vocação do Caminho de Ferro — <i>por Fernando Martins</i>	21
As Grandes Velocidades — Paris-Lião em menos de duas horas — <i>por H. F. Guillaume</i>	25
Retalhos	29
Pessoal — Nomeações e Promoções	30
Pessoal — Admissões	31



1972



O ANO DA U.I.C.

No Outono próximo, a União Internacional dos Caminhos de Ferro completa 50 anos de existência.

No decurso de meio século, o mundo dos transportes mudou de feição. O caminho de ferro, no que lhe respeita, passou do estádio de monopólio ao da concorrência e, em muitos casos, de companhia privada ao de empresa nacionalizada. Grandes mutações se produziram, bastas conquistas técnicas se lograram. Neste amplo processo de transformação, a U. I. C. desempenhou, sem dúvida, um papel assaz importante. Este ano de 1972 terá ocasião de o comprovar.

Diversas manifestações, com efeito, estão previstas no decorrer dos próximos meses. A imprensa europeia, por exemplo, foi convidada a participar num rallye a Munique, em 22 e 23 de Fevereiro; de 7 a 12 de Março, terá lugar em Paris um festival do filme ferroviário, estando prevista em 8 de Junho, na mesma cidade, a realização de um dia de comemorações oficiais; em 19 de Setembro efectuar-se-á uma cerimónia em Budapeste, sede da Administração ferroviária que detém, actualmente, a presidência da U. I. C.

Enfim, a 13 de Dezembro, no decorrer de uma sessão de encerramento, serão proclamados, na presença dos laureados, os resultados de concursos organizados nos diferentes países com a colaboração das Administrações ferroviárias nacionais. Trata-se de concursos de desenho para crianças, de fotografia para amadores e de composição literária para estudantes. Outros prémios serão igualmente atribuídos aos melhores artigos da imprensa e às melhores reportagens da rádio e da televisão sobre temática ferroviária.

Todos os países do Velho Continente, através das suas Administrações ferroviárias, associar-se-ão ao cinquentenário em causa, organizando diversas manifestações à escala nacional.

A U. I. C. bem merece essa colaboração.

TOMÉ DE BARROS QUEIROZ

Nasceu há 100 anos

Nascido em 2 de Fevereiro de 1872, no concelho de Vagos, do distrito de Aveiro, Tomé José de Barros Queiroz, que veio para Lisboa, como simples marçano, trazido por seu pai em 1880, a despeito de não possuir qualquer diploma, revelou-se, desde jovem, um espírito superior, um modelo de autodidacta, uma das figuras de maior brilhantismo da sua geração — verdadeiro paradigma do que houve de mais nobre, mais íntegro e, simultaneamente, de mais patriótico do seu tempo.

Depois de ter desempenhado, durante os primeiros anos da sua permanência em Lisboa, variados e importantes cargos nos meios associativo e cultural citadinos, Barros Queiroz, através de uma ascensão vertiginosa no desempenho dos mais altos cargos públicos, foi, sucessivamente, vereador da Câmara Municipal de Lisboa, deputado na Assembleia Constituinte e nos Parlamentos que se seguiram, director-geral da Fazenda, secretário-geral do Ministério das Finanças, ministro e, mais tarde, chefe do Governo.

BOLETIM DA C. P.



Como ferroviário, o seu alto valor aliado à sua forte personalidade ficaram igualmente assinalados durante a sua permanência na C. P., onde desenvolveu intensa actividade e a cujo Conselho de Administração presidiu, bem como à sua Comissão Executiva, durante o período de 14/12/1910 a 5/5/1926.

Este ilustre ferroviário e homem público veio a falecer em 5 de Maio de 1926, apenas com 54 anos, rodeado pela admiração e o respeito tanto dos seus amigos e admiradores como dos próprios adversários.

Entrando, para assinalar o centenário do seu nascimento, um grupo de familiares e amigos do antigo estadista e ferroviário, procedeu, no passado dia 2 de Fevereiro, a uma simples mas expressiva romagem ao seu mausoléu do cemitério do Alto de S. João, onde foram depositas numerosas flores, como preito de homenagem, de saudade e, sobretudo, de gratidão pelo legado que Barros Queiroz a todos deixou — uma lição ímpar de integridade, de valor e de devoção cívica.

E. B.

ASSINADO ENTRE A C. P. E O SEU PESSOAL UM NOVO ACORDO COLECTIVO DE TRABALHO

a nova convenção prevê melhorias de vencimentos para o pessoal do activo beneficiando também os reformados e pensionistas



Foi assinado no passado dia 28 de Janeiro um novo Acordo Colectivo de Trabalho entre a C. P. e os Sindicatos representativos do seu pessoal.

A nova convenção vem abranger mais de 25 mil ferroviários do activo distribuídos por todo o País e melhorar as reformas e pensões de cerca de 21 mil agentes e familiares.

No acto de assinatura, estiveram presentes, por parte da C. P., o presidente do Conselho de Administração, sr. dr. Neto de Carvalho e outros administradores, e por parte dos Sindicatos, o presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários, sr. João Moitas Diniz, e os presidentes e membros directivos dos Sindicatos outorgantes. Assistiram, também, funcionários superiores da C. P.

Depois de firmado o Acordo Colectivo de Trabalho, o presidente do Conselho de Administração da C. P. proferiu algumas palavras alusivas ao acto, dizendo, em determinada altura:

«Neste Acordo os Sindicatos puseram com todo o empenho e em toda a sua extensão os problemas do pessoal e a Administração expôs também, com toda a franqueza, as suas limitações e dificuldades. Aliás, uma Empresa como a C. P. não carece de reservar seja o que for e pode, em plena luz e perante o seu pessoal, fazer a todo o momento uma análise límpida dos seus propósitos e da sua situação.

Clima de colaboração e de confiança mútua

Julgo de particular interesse referir o clima de colaboração e de confiança mútua que se estabeleceu e que sempre se manteve no decorrer dos trabalhos, tanto mais que estes, pela sua índole, se revestiam de natural complexidade.

Por tudo isto, creio, foi possível chegar a uma situação de compromisso que se traduziu na conclusão do presente Acordo que acabámos de assinar.

Como todos sabem, partiu-se para a elaboração deste Acordo, da base de Janeiro de 1969 e avaliou-se o aumento do custo de vida até ao presente, o qual, na média dos números conhecidos para Lisboa, Porto e Coimbra, se situa em 23%. Este foi o aumento mínimo que se considerou aceitável para as retribuições fixas, no qual foram englobados os aumentos já concedidos por iniciativa da Companhia, em Março último, ao pessoal de categorias inferiores, no intuito de melhorar antecipadamente os seus salários».

Referindo-se aos principais pontos do novo texto, o dr. Neto de Carvalho, salientou:

Melhoria do Esquema das Carreiras Profissionais

«A contínua expansão dos quadros verificada nas categorias mais altas do pessoal do A. C. T., que se elevam já hoje a cerca de 400 novos lugares criados a partir de 1967, o que também representa melhorias salariais extensivas a um número muito maior de agentes pelo consequente movimento de promoções e nomeações.

A melhoria do esquema de carreiras profissionais com vista a aumentar as possibilidades de promoção nalgumas categorias de agentes, nomeadamente operários qualificados, escriturários, telefonistas, contínuos e marinheiros.

A actualização de prémios e abonos variáveis dos quais se destaca pelo seu maior significado, os de deslocação e percurso.»

Referindo o pesado encargo que estas melhorias

representam para a Companhia, em período tão crítico da sua existência, o sr. dr. Neto de Carvalho chamou com premência, a atenção para a necessidade de todo o pessoal se empenhar a fundo no aumento da produtividade da Empresa, o que é indispensável para, no futuro, se poder prosseguir no campo dos benefícios sociais.

E a concluir:

«Outro ponto que desejo salientar é o do trabalho estreito que tem vindo a ser realizado com os Sindicatos, frequentemente chamados a pronunciarem-se sobre os problemas mais directamente ligados ao pessoal.

Para além das reuniões mensais da Comissão de Relações Humanas, são mantidos pela Administração contactos normalmente semanais com os dirigentes sindicais para apreciação de problemas pendentes. Também, semanalmente, são recebidos pela Administração os agentes que o solicitam.

Pois é nossa intenção desenvolver cada vez mais este método de trabalho, à medida que as circunstâncias o consintam, no que, estamos convencidos, todos teremos a ganhar.

Termino felicitando os Sindicatos pelo acordo alcançado que, para mim, é igualmente motivo de congratulação, embora sabendo quantas dificuldades vamos atravessar para lhe poder dar a indispensável concretização.»

Em resposta, o presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários, disse:

«Não foi fácil esta tarefa, atendendo aos muitos condicionalismos que no Sector dos transportes se deparam ao Caminho de Ferro

como Empresa que tem de fornecer serviços específicos muitas vezes em condições económicas excepcionais, a outros Sectores da Economia Nacional.

Só o diálogo aberto e construtivo levou à conclusão dos trabalhos

Só o diálogo aberto e construtivo em que sempre decorreram as reuniões, nos levou, em tão curto prazo, à conclusão dos respectivos trabalhos, depois de esgotados todos os meios nas possibilidades de se conseguirem as justas regalias sociais que os Sindicatos apresentaram.

Aos dirigentes sindicais ficou a insatisfação de não terem conseguido atingir todos os objetivos pretendidos, mas estão conscientes de que defenderam os interesses reais dos seus associados, promovendo o acesso a vencimentos mais justos, tendo em conta o constante aumento do custo de vida, computado em 23% desde 1969 até à presente data.»

Os dirigentes sindicais presentes à cerimónia.



E mais adiante referiu:

«Desejamos mesmo que, no lançamento das acções de novos métodos de trabalho, sempre que haja aumentos de produtividade o trabalhador beneficie económica e socialmente dessas acções.

A produtividade depende da organização, meios e métodos de trabalho e está ligada à mentalidade (que só lentamente se modifica nas pessoas) e exige uma boa formação profissional; estas condições indicam-nos que é necessário trabalhar melhor para se atingirem melhores índices de produtividade.

É fundamental que os ferroviários se compenetrem das vantagens dos novos métodos de trabalho e da sua valorização profissional

Assim, é fundamental que todos os ferroviários se compenetrem das vantagens da adopção dos novos métodos de trabalho e da sua valorização profissional.



zação profissional, para atendermos à evolução tecnológica que fatalmente se terá de processar.»

E a finalizar:

«Este Acordo Colectivo de Trabalho que hoje se outorga, é, como de resto se foca no seu articulado, um documento que exprime a mútua colaboração entre a Companhia e os seus agentes, para a realização dos seus fins e a promoção humana e social do seu pessoal.

Deve ser cumprido pelas partes, que procurarão concretizar por todos os meios a ideia de cooperação na realização da obra comum e participação nos órgãos destinados a apreciar os problemas directamente relacionados com o interesse do pessoal.»

A melhoria de vencimentos resultantes deste Acordo tem efeitos a partir de 1 de Janeiro.

O presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários lendo o seu discurso.

Posse do director- -geral dos transportes terrestres



O ministro das Obras Públicas e das Comunicações, enge-
nheiro Rui Sanches, num momento do seu discurso.

No dia 25 de Janeiro, o ministro das Obras Públicas e das Comunicações, eng.º Rui Sanches, conferiu posse, no seu gabinete, aos srs. eng.ºs Rui Pereira Correia, Mário Alves Fernandes e Manuel Fernandes Matias, dos cargos de directores-gerais, respectivamente, de Transportes Terrestres, de Viação e de Portos, os quais ficaram assim à frente dos novos departamentos criados pela recente remodelação de serviços daquele Ministério.

A cerimónia, particularmente concorrida, encontravam-se presentes, os eng.ºs Oliveira Martins e Pinto Eliseu, secretários de Estado das Comunicações e das Obras Públicas, respectivamente, e, além do funcionalismo superior e de técnicos do Ministério, numerosas individualidades, designadamente o presidente da Corporação dos Transportes e Turismo, governadores civis de vários distritos, presidente da Câmara Municipal de Lisboa, etc. Por parte da C. P. encontravam-se presentes o presidente do Conselho de Administração, dr. Neto de Carvalho; os administradores brig.º Almeida Fernandes e cor. Ferreira Valença; eng.ºs Almeida e Castro e Belém Ferreira, director e director-adjunto, respectivamente, de Produção e Equipamento; eng.º Mário Barata, director do Departamento de Via e Obras; eng.º Ferrugento Gonçalves, chefe da Divisão de Estudos e Planeamento; dr. Torroais Valente, chefe do Serviço de Estudos do Departamento Comercial; dr. Elio Cardoso, chefe do Serviço de Relações Públicas, e outros funcionários dos quadros superiores da Companhia.

No uso da palavra, o ministro Rui Sanches, começou por dizer:

« O Ministério das Comunicações completou há poucos dias 25 anos de existência e durante este quarto de século certamente que terão ocorrido poucos actos com o significado daquele que hoje aqui nos reúne.

Na verdade, esta cerimónia praticamente culmina uma profunda remodelação de um sector primordial deste importante departamento do Estado, pois ela destina-se a empossar, e a saudar, os novos directores-gerais de Viação, de Transportes Terrestres e de Portos.

São três Direcções-Gerais que abrangem domínios muito importantes da vida do País e que vão trabalhar em novos moldes, com outras possibilidades, enfim, com renovada vitalidade.»

Mais adiante, referindo-se propriamente à criação da nova Direcção-Geral de Transportes Terrestres, confiada ao eng.º Rui Correia, o ministro das Obras Públicas e das Comunicações afirmou:

«À parte as atribuições que recebe da antiga Direcção-Geral para a coordenação e o desenvolvi-

mento dos meios de transporte terrestres, trata-se efectivamente de um organismo novo, não só porque integra as actividades que pertenciam ao Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres e à Comissão de Reorganização e Simplificação dos Serviços, mas, ainda, pelo espírito reformador que se quis imprimir à actividade desta Direcção-Geral e que de alguma forma está refletido na própria orgânica que se lhe deu.

O eng.º Rui Correia ascende ao lugar de director-geral de Transportes Terrestres com perfeito conhecimento da complexidade do sector, pois tem-lhe dedicado uma brillante e operosa carreira, que irá agora ser continuada num mais largo campo de acção.

Conhece particularmente bem o novo director-geral o prestígio adquirido no País e fora dele pelo extinto Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, mercê de uma frutuosa e qualificada actividade a que presidiu, com o relevo próprio das suas excepcionais qualidades, o eng.º Luís Guimarães Lobato.

Em nenhum aspecto essa actividade deverá ser afrouxada pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, mas, ao contrário, é nosso dever valorizá-la cada vez mais em proveito dos transportes e do desenvolvimento do País.

No ano passado, no domínio dos transportes rodoviários foi possível realizar no Ministério um esforço considerável e esse esforço tem de prosseguir com todo o entusiasmo.

Entre as importantes alterações introduzidas nas condições de exploração dos transportes colectivos de passageiros, citaremos a possibilidade de se criarem verdadeiras concessões regionais, o estabelecimento de um critério funcional de classificação de carreiras, relativamente ao caminho de ferro, e a fixação de um prazo mínimo de dez anos para as concessões, que passaram a beneficiar de um sistema de prorrogação tácita e automática.

Noutro diploma, definiram-se novos princípios para a realização de transportes rodoviários de mercadorias em serviço combinado com o caminho de ferro, tendo em vista a indispensável concentração dos serviços ferroviários num número restrito de polos geradores de maiores volumes de tráfego.

Por outro lado, publicou-se a lei sobre o regime dos transportes internacionais rodoviários de passageiros e de mercadorias, transportes estes, que crescem de importância rapidamente e por isso mesmo foram já objecto de acordos bilaterais entre o Governo Português e os Governos da Espanha, da França e da Holanda.

Finalmente, decretou-se o regime de construção e exploração das estações centrais de camionagem, empreendimento a que a Direcção-Geral de Transportes Terrestres vai dar decisivo impulso,

tendo em conta a necessidade de estabelecer centros de coordenação dos transportes colectivos rodoviários entre si e com o transporte ferroviário e de facilitar o ordenamento e a fluidez do tráfego urbano.

Este problema da fluidez do tráfego urbano, especialmente entre o domicílio e o local de trabalho, apresenta aspectos muito delicados, que tem de merecer activo estudo das Direcções-Gerais de Viação e de Transportes Terrestres.

As condições de circulação nos principais centros urbanos estão a degradar-se continuamente, em consequência do aumento do número de viaturas individuais, da expansão das zonas urbanizadas e da

O PROBLEMA DOS TRANSPORTES FERROVIARIOS

No prosseguimento do seu discurso o ministro Rui Sanches acrescentou:

«Diréi ainda mais algumas palavras sobre um outro ponto de capital importância na política nacional de transportes: trata-se do problema dos transportes ferroviários, ou o problema da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O Senhor Director-Geral tem conhecimento que está em curso uma profunda transformação da C. P. e um vasto programa de reconversão da



O novo director-geral de Transportes Terrestres, eng.º Rui Correia, no acto de posse do seu elevado cargo.

multiplicação das deslocações das pessoas e isso impõe que se fomente o equilíbrio entre os transportes individuais e os transportes colectivos urbanos, assegurando a prioridade a estes últimos e incitando a sua promoção.

A crise dos transportes colectivos urbanos é um problema generalizado, mas é indispensável ultrapassá-la e empreender um esforço especial na rede urbana de transportes.»

exploração ferroviária, e também sabe que a Companhia partiu para este esforço de uma situação do mais baixo nível. Com efeito, durante muitos anos não se fizeram praticamente investimentos na rede ferroviária e daí resultou uma degradação progressiva das infraestruturas e do material, que chegaram a um estado de envelhecimento inaceitável.

No III Plano de Fomento está previsto que a C. P. faça um investimento total de 4 milhões

e 100 mil contos, mas esta importância, sendo efectivamente vultosa, não permitirá realizar senão uma parte da indispensável modernização do caminho de ferro. Todavia, esta modernização tem de efectuar-se em curto prazo, sob pena de ter de paralizar o serviço ferroviário em determinadas linhas da própria rede básica, que, como se sabe, é constituída apenas pelas linhas em que não há dúvidas sobre a eficácia e economia do caminho de ferro como meio de transporte de baixo custo económico-social.

Para o conjunto dos países da Conferência Europeia dos Ministros de Transportes, Portugal apresenta um dos mais baixos níveis de investimentos em transportes interiores, mas esta situação terá de ser modificada, porque põe gravemente em perigo o próprio desenvolvimento económico do País.

A modernização da rede ferroviária nacional é um factor fundamental para a rentabilidade e para a expansão comercial da empresa concessionária, cuja insuficiência de recursos para financiar a própria exploração a seu cargo dá lugar a uma preocupação dominante.

Anda agora na casa de um milhão de contos o défice de exploração da C. P. e o seu valor tem progredido rapidamente nos últimos tempos, não obstante as providências que vêm sendo tomadas pela Administração da Companhia, em consequência dos encargos financeiros e dos encargos com a mão-de-obra, muito aumentados em recentes revisões do acordo colectivo de trabalho.

O Senhor Director-Geral de Transportes Terrestres, sabe como este problema do saneamento financeiro da C. P. é angustiante para a respectiva Administração e para o Ministério das Comunicações e por isso me dispenso de o sublinhar com outras considerações. Sómente me permito referir que ele nos preocupa diariamente, e em particular ao Senhor Secretário de Estado das Comunicações e Transportes, que o tem tratado com uma atenção e uma clarividência insuperáveis.»

AS EMPRESAS FERROVIÁRIAS DEVEM AGIR EM FUNÇÃO DO SEU INTERESSE COMERCIAL

Após ligeira pausa, o titular da pasta das Obras Públicas e das Comunicações continuou:

«A teoria hoje comumente aceite na Europa, diz-nos que as empresas ferroviárias devem prioritariamente agir em função do seu interesse comercial e procurar assim o seu equilíbrio financeiro. Se o Estado lhes pede, por razões económicas ou sociais, para agirem contra o seu interesse comer-

cial, então as empresas devem receber a correspondente compensação.

Na revisão das relações entre o Estado e a C. P. deverão ser postos em prática os métodos conhecidos de normalização das contas, para se estabelecer claramente a distinção entre o que constitui reembolso de serviços impostos e o que representa o défice puro da exploração. Trata-se, afinal, de suprimir ou compensar encargos «anormais» que pensem sobre as contas da C. P., com o fim de a pôr em pé de igualdade com as empresas de transportes concorrentes.

Entre a série de outras medidas a aplicar pelo Estado e pela Companhia, desejo salientar o encerramento total ou parcial de certas linhas de reduzido tráfego, como forma de obter economias tanto para a C. P. como para a colectividade.

Quando os caminhos de ferro se construíram e expandiram em Portugal, as vantagens que ofereciam em relação aos outros meios de transporte eram tais que se entendeu indispensável servir o maior número possível de localidades. Hoje, o problema é muito diferente, porque em numerosos casos outros meios de transporte podem prestar serviços equivalentes por um custo menor. Naqueles casos que temos em estudo, a supressão total ou parcial do transporte ferroviário deverá ter como consequência uma considerável melhoria do serviço prestado às populações e aos interesses económicos, mercê da implantação de transportes rodoviários mais flexíveis, melhor adaptados às localidades a servir, à vida das populações e ao transporte de mercadorias. Isso mesmo será demonstrado praticamente, estabelecendo novas carreiras e modificando os percursos ou os horários das existentes e sujeitando os novos serviços à apreciação dos interessados antes que se suprima qualquer tráfego ferroviário.»

A finalizar, o eng.º Rui Sanches disse ainda:

«Ao terminar, ocorre-me recordar que Louis Armand, o grande renovador dos caminhos de ferro franceses e um insigne pensador, dizia que o papel do engenheiro é um dos mais nobres e dos mais difíceis. É nobre, porque tem por objectivo fazer beneficiar a humanidade de uma actividade que inicialmente era puramente intelectual e qualificada por vezes de gratuita ou académica. É difícil, porque o engenheiro deve demonstrar realismo e aceitar os compromissos entre as necessidades do progresso e as resistências legítimas ao movimento.

Eu desejava pedir-lhes, Senhores Directores-Gerais, que fossem realistas em todos os momentos, mas que só aceitassem as resistências *verdadeiramente legítimas* ao movimento em que estamos empenhados a favor do progresso do País.»

DOS JORNais

Os quadros empresariais

A experiência das actividades económicas tem demonstrado, sobretudo nos últimos anos, que a intensificação das concorrências veio assinalar e determinar, a importância dos quadros das empresas como seu mais valioso recurso de trabalho reprodutivo. Na análise das previsões de evolução económico-social para os próximos dez anos que foi debatida há tempo no I Simpósio Europeu de Gestão em Davos (Suíça) esse postulado da acção empresarial foi proposto em termos categóricos: só com quadros bem preparados se pode garantir a utilização óptima dos restantes recursos das empresas; sem quadros capazes, qualquer empresa correrá o risco de ver o seu capital fundir-se como neve ao sol, volatilizar-se as vantagens das mais adiantadas tecnologias, atrofiar-se as redes de comercialização mais sólidas, perder perante a concorrência todas as possibilidades de actuação fecunda que se lhe apresentarem.

Este tema é um dos que merecem mais atenta ponderação aos dirigentes empresariais no nosso País. Sabe-se que algumas organizações industriais e comerciais de maior vulto estão a consagrá-lhe os mais diligentes cuidados, promovendo cursos de aperfeiçoamento e reciclagem, facultando estágios no estrangeiro, estruturando as remunerações em função das reais capacidades dos quadros. Não serão muitas, porém, as empresas nacionais que situam a valorização dos seus quadros no primeiro plano das preocupações e da política de gestão. E é no correr do tempo por vezes tarde demais, que vem a verificar-se a gravidade do problema e o imperativo de o considerar com a antecipação necessária no âmbito das previsões a longo prazo e da planificação do desenvolvimento.

Mesmo nos países mais evoluídos, como se certificou no Simpósio de Davos, está a constatar-se que o número de quadros competentes e experientes que se apresentam disponíveis no mercado do

trabalho não tem aumentado no mesmo ritmo do volume de negócios das empresas, da rápida expansão geográfica das actividades de muitas delas e da intensa diversificação dos fabricos ou atribuições nos mercados. Pode imaginar-se o que sucede, sob esse aspecto, no nosso País, onde as actividades de formação e aperfeiçoamento de quadros são recentes e a base de recrutamento de valores é muito mais restrita do que em tantos outros. Os progressos das tecnologias e dos métodos de gestão implicam, de resto, entre nós como em toda a parte, absoletismo mais rápido dos quadros, que em número crescente dos seus mais antigos elementos não conseguem situar-se ao nível das inovações e das maneiras cada vez mais acentuadamente transformadas de pensar e de agir.

A única via possível, segundo os especialistas europeus de gestão, é que as próprias empresas chamem a si o dinamismo essencial das actividades formativas, embora aproveitando e até estimulando na mais ampla medida possível os serviços existentes fora delas para esse efeito. Três tipos de programas são propostos aos altos responsáveis empresariais para orientar uma política actualizada e eficaz de quadros: racionalização dos processos de selecção, organizando as escalas dos lugares a preencher e a escolha dos candidatos que corresponderem às exigências fixadas; planificação da experiência, fazendo passar os quadros pelas funções que ponham à prova as suas aptidões; e o alargamento dos meios possíveis de formação, quer em cursos no interior da empresa, quer na frequência de programas complementares de ensino. Em tudo isso, a maioria das empresas nacionais terão largo âmbito de iniciativas a pôr em marcha para se situarem ao nível do mundo contemporâneo.

(Do *Jornal do Comércio*)



Sporting Clube Vasco da Gama

-uma viagem diferente

No comboio «Foguete» do dia 20 de Fevereiro chegou a Lisboa a equipa de basquetebol do Sporting Clube Vasco da Gama, do Porto. Tal facto, na verdade, não constituiria notícia para o nosso Boletim, pese embora o valor da competição que aquela equipa disputa e pese ainda, e relevantemente, o alto valor social, cultural e desportivo daquele clube nortenho.

A verdade é que aquela chegada a Santa Apolónia, num princípio de tarde com sol, era o ponto culminante de uma pequena «aventura» e de uma série recíproca de entendimento e civismo. Mas os factos falam melhor.

No dia 5 de Fevereiro a equipa do Vasco da Gama «quis» disputar em Lisboa o jogo que lhe competia com o Sporting Clube de Portugal. «Não o quis», no entanto, a intempérie que na altura assolou todo o País e sacrificou particularmente a região nortenha, causando graves avarias na catenária da linha do Norte e tornando a viagem do «Foguete» daquele dia num itinerário difícil e muito lento.

Os jornais do dia seguinte relatavam a inesperada «falta de comparência» do Vasco da Gama que, efectivamente, chegara ao Pavilhão da Ajuda quando as suas portas — noite dentro — estavam



A chegada a Santa Apolónia, o director do Vasco da Gama faz entrega ao representante da C. P., da medalha comemorativa do cinquentenário daquele Clube.

encerradas. E mais diziam os jornais das razões que esta crónica atrás refere e da necessária, porque justa, repetição do encontro em causa.

As primeiras horas de segunda-feira, na Administração da C. P., foram inesperadamente ocupadas com este relato de que os Serviços competentes em bom tempo tinham tomado nota. E foi com natural alegria — porque não confessá-lo! — que os telefones fizeram «passos» para o Porto levando ao conhecimento da Direcção do Vasco da Gama a decisão de trazer até Lisboa e levar até ao Porto a expensas da C. P. toda a comitiva que se deslocara da primeira vez.

Assim, a carta muito correcta que o Vasco da Gama endereçara entretanto à nossa Administração já se cruzou com a posição tomada pela C. P. e reflexo disso se pode ler em comentário do «Norte Desportivo», sob o título «Parabéns, C. P.», de que respeitosamente, transcrevemos os seguintes passos: «Mas a atitude mais surpreendente veio da C. P. (Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses). Por iniciativa dos seus Serviços de Relações Públicas pôs-se em contacto com a colectividade, que

aliás havia feito uma exposição, e muito gentilmente proporcionou ao clube o número de passageiros necessárias para os seus jogadores estarem presentes no próximo domingo, no novo encontro. Gestos destes têm de ser realçados. Insiste-se que a C. P., antes da exposição do clube, já tinha posto a funcionar a máquina da sua organização, para vir junto da colectividade dizer-lhe que tinha sentido o seu sacrifício, imposto pelas circunstâncias, e que dentro da sua esfera de acção queria ajudar a colectividade a resolver o seu problema. Clube de modestíssimos recursos, embora tenha uma obra muito séria em favor do Desporto, o Vasco da Gama sentiu-se encantado, quase maravilhado, por nesta era de indiferença, de salve-se quem puder, existir alguém e entidades que procuram colaborar simpáticamente na solução de dificuldades que a outros afligem. Para a C. P. aqui ficam as sinceras felicitações pela sua nobre atitude, especialmente pelo seu espantoso significado humano».

O comboio «Foguete» procedente do Porto trouxe no dia 20 de Fevereiro mais do que a equipa de basquetebol do Vasco da Gama. Trouxe um abraço de entendimento através de despretenciosa cerimónia que a nossa reportagem fixou, durante a qual o Senhor Joaquim Cunha, da Direcção do Vasco da Gama, fez oferta ao representante da C. P., com destino à respectiva Administração, da medalha comemorativa do cinquentenário daquela colectividade (1920-1970).

O «Boletim da C. P.» ao registar esta história realça o seu significado e a cortesia do Vasco da



A equipa de basquetebol do Vasco da Gama.

Gama — clube ímpar na dedicação à causa desportiva e no fomento de repetidas camadas de desportistas que, ao longo do seu historial, vêm honrando o panorama desportivo português.

CONFERÊNCIA DE IMPRENSA EM SANTA APOLÓNIA

Lançamento dos novos horários das linhas suburbanas da capital

Por motivo da entrada em vigor — no dia 27 de Fevereiro findo — dos novos horários das linhas de Sintra, Cintura e troço de travias Santa Apolónia-Azambuja, efectuou-se na sala de reuniões da Direcção de Produção e Equipamento, em Santa Apolónia, em 22 do corrente, uma conferência de Imprensa, à qual estiveram presentes, além de numerosos representantes dos órgãos da informação — Imprensa, Rádio e Televisão — os mais directos responsáveis pelos novos horários, sob a presidência do eng.º Almeida e Castro, director de Produção e Equipamento.

Aberta a reunião, o eng.º Almeida e Castro deu a conhecer aos jornalistas o que iria ser o futuro do sistema ferroviário das linhas suburbanas de Lisboa, declarando que a C. P. tem a consciência de que não pode realizar trabalho perfeito dentro dos condicionalismos em que exerce a sua actividade, nomeadamente quanto aos comboios da linha de Sintra, pois os problemas não poderão ser resolvidos com a simples adição de carruagens às composições.

«O futuro da linha de Sintra, sob o prisma de capacidade e qualidade de transporte, apresenta-se muito problemático e não adianta ignorar ou minimizar o problema» — afirmou o eng.º Almeida e Castro que, a seguir, acrescentou:

— «As povoações marginais da linha de Sintra, que dela estreitamente dependem e que cresceram muito apoiadas no caminho de ferro, já têm uma população que orça os 25 por cento da população que

vive dentro dos limites da cidade. Porque o processo é eminentemente autodestrutivo, a própria C. P. pode contribuir para esse incremento sempre que melhorar o serviço».

O novo horário obedece ao seguinte esquema:

1. *Objectivos* — São essencialmente estes:

- a. Garantir, o mais possível, a regularidade e pontualidade das circulações;
- b. Aumentar a capacidade diária de transporte;
- c. Modelar a procura e melhor distribuí-la ao longo do dia;
- d. Melhorar a distribuição pela cidade;
- e. Melhorar a informação e serventias do público;
- f. Simplificar todo o esquema interno de exploração e criar condições que permitam, se necessário, a exploração isolada da linha de Sintra;
- g. Melhor utilização dos meios humanos e materiais disponíveis.

Além destes objectivos concretos pretende-se ensaiar, perante o público e o pessoal, um modelo de exploração que se pensa vir a adoptar, com variantes e num maior âmbito, em horários futuros.

2. *Medidas concretas tomadas para cada objectivo*

a. *Regularidade e pontualidade*

- 1) Tornados iguais os tempos de todas as circulações no troço Lisboa - Rossio - Amadora (critério das «marchas paralelas»), eliminando-se a actual mistura de comboios ónibus e directos intercalados;
- 2) Previsto um afastamento mínimo entre circulações de 5 minutos que evita, em regime normal, as perturbações resultantes de sinais fechados e permite, em caso de anormalidade, uma regulação e normalização mais rápida e eficaz;
- 3) Melhoradas as condições de sinalização no túnel do Rossio;
- 4) Reduzidas as probabilidades de corte de corrente por sobrecarga do sistema de alimentação da catenária;
- 5) Estudadas marchas com «almofadas» de recuperação;
- 6) Simplificada a rotina de partidas dos comboios.

b. *Aumento de capacidade diária* — Neste domínio pouco se pôde fazer, na medida

em que a principal rotura de capacidade ocorre à hora da ponta da manhã — que a estação do Rossio, nas presentes condições, já não comporta. Entretanto, as medidas tomadas nas alíneas c. e d. têm como consequência indirecta — mas visada — um aumento de capacidade.

c. *Melhor distribuição da procura ao longo do dia*

- 1) Procurou-se «rectangularizar» a procura, isto é, aumentar substancialmente o número de circulações fora das horas de ponta e alargar a extensão destas últimas a fim de melhor distribuir os utentes menos vinculados a horários rígidos;
- 2) O serviço ónibus só funcionará a partir das 22.00 horas ⁽¹⁾;
- 3) O intervalo entre duas circulações consecutivas que servem qualquer estação nos dois sentidos nunca excederá 20 minutos ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Os trabalhos exigidos no período de consolidação da via ainda em curso obrigam, contudo, a modificar temporariamente este esquema entre as 10.00 e as 12.00 horas e depois da 01.00 hora.

Um pormenor da reunião de Imprensa



d. *Melhor distribuição do público pela cidade*

1) Propôs-se à D.G.T.T. o encerramento ao tráfego do apeadeiro de S. Domingos de Benfica que, situado numa zona residencial e sem ligações urbanas, acusava um tráfego diminuto e pouco interesse teria como alternante do Rossio. Esta autorização foi concedida mediante as seguintes condições:

- a) Prolongamento do cais da Cruz da Pedra de modo a facilitar o acesso à Rua Conde de Almôster;
 - b) Permitir a utilização da assinatura em vigor até à estação seguinte sem qualquer encargo suplementar para o utente.
- 2) Aumentou-se o número de paragens em Cruz da Pedra e Benfica no sentido de permitir um melhor acesso dos utentes ao Metropolitano e à rede urbana de autocarros.

e. *Melhoria da informação e das serventias para o público*

- 1) O esquema proposto tem apenas 4 tipos de comboios que circulam sempre nos mesmos minutos (em ciclos repetitivos de 20 minutos), param sempre nas mesmas estações e saem e entram sempre (ou quase sempre) nas mesmas linhas. Estes tipos de comboios serão identificados exteriormente por uma letra que figurará nos comboios e no horário de bolso a distribuir;
- 2) A distribuição das circulações pelas linhas de Lisboa-Rossio foi feita, tendo em consideração as sequências de entrada e de saída, de modo a evitar que os fluxos dos passageiros que embarcam ou desembarcam na mesma ocasião tenham de usar a mesma plataforma; foram também evitados os cais estreitos ou de acesso mais remoto;
- 3) A informação principal para o público — que consiste no horário de bolso — foi objecto de estudo particularmente cuidado e será publicado em moldes inéditos em Portugal.

f. *Simplificação do esquema de exploração* — Além das medidas anteriormente citadas que contribuem para uma melhor exploração promoveu-se ainda o seguinte:

- 1) Foi modificado radicalmente o esquema de serviço de mercadorias e retirados

os vagões colectores da estação do Rossio;

- 2) A rotação das composições para Sintra ficou independente dos restantes serviços, o que é um primeiro passo para a autonomização funcional do conjunto.

g. *Melhor utilização dos meios humanos e materiais disponíveis*

- 1) A rotação das composições foi estudada de molde a reduzir os tempos mortos ao mínimo admissível pelo sistema — o que permitiu aumentar em mais de 50 % o número de circulações *sem aumentar o parque necessário*;
- 2) O encerramento de S. Domingos, a simplificação da rotina das partidas e as modificações no serviço de mercadorias permitirão concentrar a atenção do pessoal nas exigências do serviço de passageiros.

3. *Linhas afluentes (Oeste e Vila Franca)*

Um dos principais problemas da linha de Sintra decorre da sua estreita conexão com as linhas do Oeste e de Vila Franca cujos atrasos podem perturbar gravemente o seu funcionamento. O critério que presidiu à estruturação do horário, no que respeita à inserção dos serviços das linhas do Oeste e de Vila Franca, baseou-se nos seguintes 3 pontos:

- a. As circulações do Oeste terminam em geral a sua marcha no Cacém e só algumas circulações, de longo curso, têm chegada ou partida de Lisboa-Rossio (escolheram-se, obviamente, as mais importantes);
- b. As circulações de Vila Franca terminam, em geral, a sua marcha em Campolide ou em Santa Apolónia e só algumas têm chegada ou partida de Lisboa-Rossio (também se teve o cuidado de escolher as mais importantes);
- c. A regularidade da linha de Sintra não deverá, em princípio, ser afectada por atrasos nas linhas do Norte e do Oeste.

Admite-se que a situação actual — em que coexistem, em transição, horários cadenciados e não-cadenciados — é a mais ingrata para o público. Quando os horários do Oeste e das tranvias da linha do Norte forem estruturados em moldes cadenciados, espera-se que aumente o número de circulações que poderão ter origem e términos em Lisboa-Rossio.

4. Considerações finais

O futuro da linha de Sintra, sob o prisma de capacidade e qualidade de transporte, apresenta-se muito problemático e não adianta ignorar ou minimizar o problema. As povoações marginais da linha de Sintra, que dela estreitamente dependem e que cresceram muito apoiadas no caminho de ferro, já têm uma população que orça por 25 % da população que vive dentro dos limites da cidade (só a freguesia de Amadora indicava, no censo de Dezembro de 1970, 109 965 habitantes, 133 % mais do que em Dezembro de 1960) e não há razões para crer que o ritmo abrandará, pelo contrário. Porque o processo é eminentemente autodestrutivo, a própria C. P. pode contribuir para esse incremento sempre que melhorar o serviço. Não obstante,

num futuro horário a lançar logo que se disponha de meios mais abundantes pensa-se aumentar a capacidade do sistema reduzindo os intervalos entre comboios para 4 minutos e eventualmente intercalando em cada 20 minutos um comboio «transversal» que iria distribuir passageiros pela linha de Cintura, permitindo melhores acessos às redes urbanas da Carris e do Metropolitano. Se é certo que esta solução poderá descongestionar o Rossio e resolver temporariamente a falta de uma estação terminal no norte da cidade, não é menos verdade que a partir desse ponto, o sistema estará esgotado e só dispendiosas e certamente muito demoradas obras de remodelação de infraestrutura — quadruplicação de via, novas estações, etc. — poderão trazer reais possibilidades de expansão à capacidade do conjunto.

Outro aspecto da conferência





Por Fernando Martins

«rallye» de imprensa lisboa-paris-munique

72 HORAS VIVIDAS NA DESCOBERTA DA VOCACÃO DO CAMINHO DE FERRO

Comemorados os 50 anos da U. I. C.

COMEMOROU a União Internacional dos Caminhos de Ferro meio século de vida. E fê-lo através de um *Rallye* de Imprensa que, na monumental Munique, congregaria mais de 300 jornalistas dos países cujas redes ferroviárias se encontram filiadas naquele organismo.

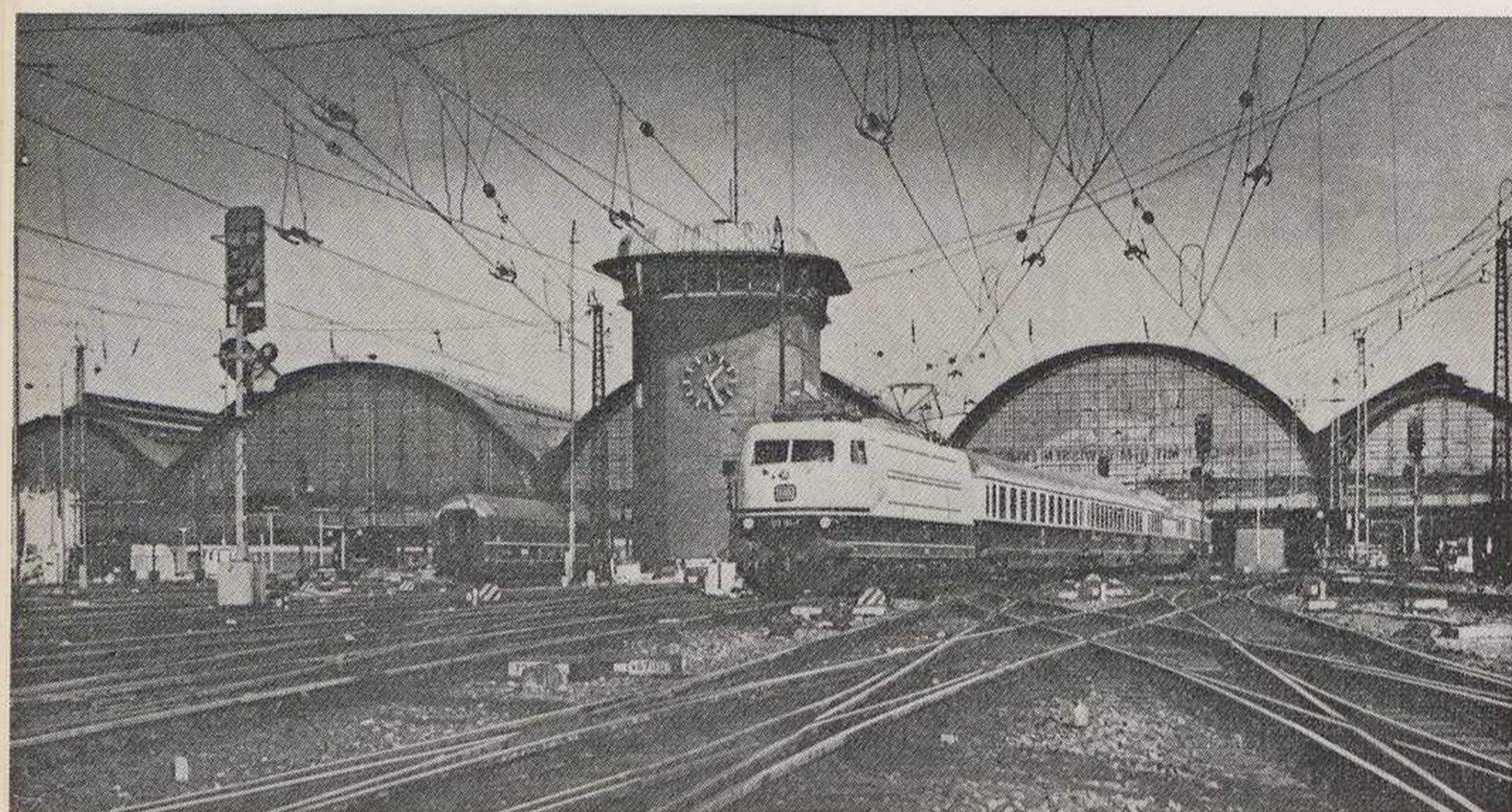
Vou falar do aniversário, do *Rallye*. Como participante. Como jornalista. Como adido de Imprensa da Região Norte de uma das companhias fundadoras da União. Jornalista... adido de Imprensa. Certo naquilo que consistiu numa reunião de jornalistas. Natural, portanto, que vá abordar o assunto sob o prisma fundamental da Informação — com toda a sua latide.

Claro que houve conferências de Imprensa. É evidente que se falou de passado-presente-e-futuro para definir a acção e as directrizes da U. I. C.. Sem que qualquer dos profissionais de Imprensa presentes houvesse recolhido a novidade-notícia que sempre procura, mesmo quando não vai ao



encontro dela. Repetiram-se, um tanto exaustivamente, as realidades e as aspirações impressas em letra de forma em opúsculos e folhetos distribuídos. E cometeu-se o erro de escrever sobre a importância da cibernética, da tecnologia, dos mais avançados meios de comunicação hodiernos ao serviço do Caminho de Ferro para, na imensa reunião de jornalistas, se recorrer ao mais elementar, primário e ultrapassado meio de tradução trilingue. Por homens que, enfatuada e pomposamente, repetiam em francês e inglês, as palavras que qualquer dos oradores havia proferido em alemão. Concordemos em que ouvir três vezes as mesmas frases rouba valor à palestra mais interessante. E eu próprio apostaria nas qualidades poliglotas de 95% dos jornalistas presentes. Até tendo como diapasão os participantes portugueses — e considerando a mediocridade em que parecemos sempre apostados em colocar-nos. A menos que a caravana da C. P. constituisse elite, exceção na já *nata* da Informação internacional. E, se assim foi, mais uma razão para

fície — as alusões ressalvadas por frases tais como *150 anos são nada na história de um meio de comunicação como o Caminho de Ferro, principalmente na época em que ele encontrou (e só agora) a sua verdadeira vocação; e o cinquentenário da U. I. C. não é razão para que adormeçamos sobre os louros de um trabalho repleto de tradição*. E, se é verdade que o prof. dr. Oeftering, presidente do Caminho de Ferro da República Federal da Alemanha (D. B.), iniciou a sua alocução com as palavras que Goethe proferiu a 23 de Outubro de 1828, dirigidas ao seu amigo Eckermann — *O facto de a Alemanha não estar unificada não me preocuparia desde que ela tivesse boas estradas e que as futuras linhas de caminho de ferro fossem já uma realidade* — também é certo que aquele dirigente da D. B. não pretendia mais do que ter um mote para concluir o seu discurso da seguinte forma: *Nós, os membros da U. I. C. quereríamos modificar as palavras de Goethe e dizer que a união da Europa não nos preocupa. As boas estradas que*



que nos sintamos impantes de orgulho (*mais uma* a juntar a algumas outras que enumerarei em devido tempo). Ah, que saudades da tradução simultânea tão vulgarizada já neste canto da Europa pluri-macerado com rótulos e carimbos de *sub.*

TRIPETIÇÃO (deixem passar o neologismo). E ainda por cima sem novidades. Porque se falou no passado da U. I. C.. Aliás sàbiamente, pela super-

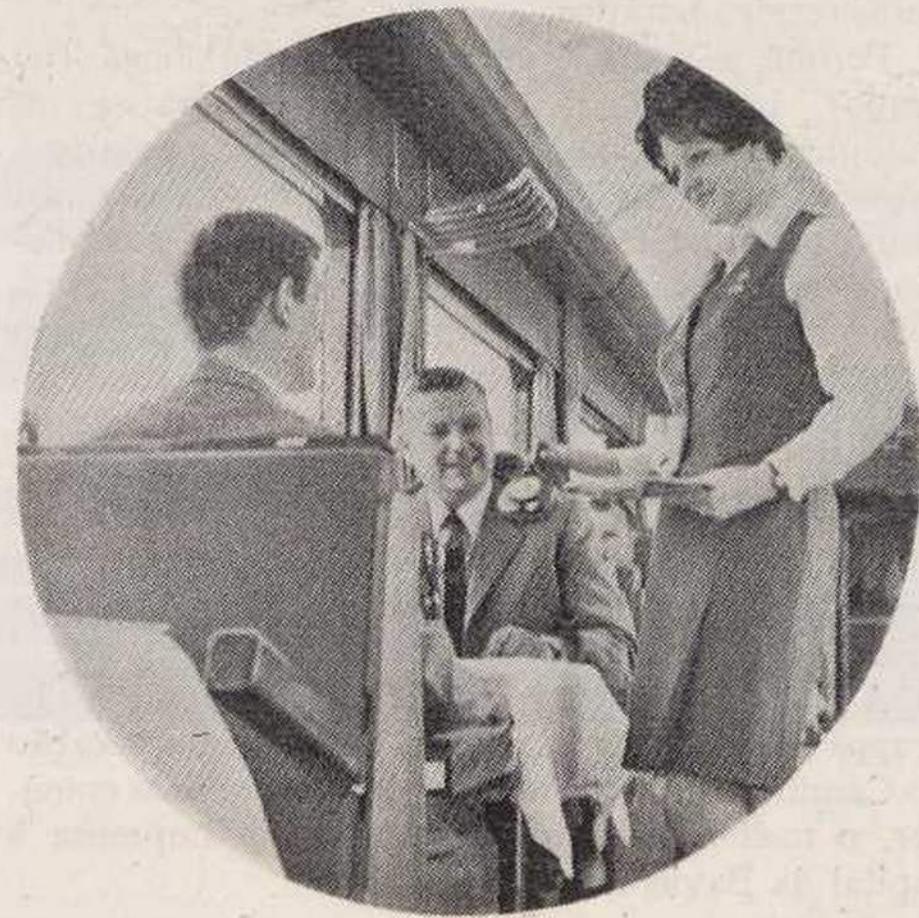
... Porque só hoje, efectivamente, está a descobrir-se a real vocação do Caminho de Ferro

possuimos e os caminhos de ferro serão os responsáveis por essa tarefa.

Quando se abordou o tema presente (estreitamente ligado ao passado e ao futuro) não pôde deixar de referir-se o trabalho que tornou possível a existência de um Trans-Europe-Express, de um Trans-Europe-Express-Marchandises, de uma Sociedade Intercontainer ou da Interfrigo. E logo diversos oradores passaram às alusões ao trabalho de alicerce que a U. I. C. está a realizar, e que põe em paralelo problemas comerciais — estudos de mercados, tarifas, serviço e evolução — e questões que dizem respeito à exploração e aos horários, bem como aquelas que visam a concepção do material rolante. Estudos em que participam médicos especializados em questões de Caminho de Ferro e psicólogos que se aplicam ao estudo de questões relacionadas com o conforto dos passageiros.

A USÊNCIA quase total de novidades — disse-o, aludindo ao impacto das palavras nos homens da Informação, que preferem contactar com os factos. E os factos, esses apreenderam-nos os jor-

Se o bem-servir e a comodidade serviram para desmistificar o cansativo das viagens ferroviárias — só por isso terá valido este Rallye de Imprensa



Descansar em plena viagem, pois claro!... Ter até tempo de consultar *dossiers* e os mais diversos elementos, antes de qualquer reunião



nalistas portugueses ao longo de 72 horas de viagem ferroviária. Realidades e perspectivas facilmente antevistas perante uma progressiva melhoria do ciclo via-material circulante-formalidades aduaneiras-serviço-horários.

Porque a maioria jamais fizera tão longa (no tempo) jornada. E puderam considerar-se os múltiplos factores que podem transformar uma prolongada estadia dentro de uma composição em motivo de interesse: vantagem económica em relação a qualquer outro meio de transporte; as perspectivas paisagísticas; é aproveitamento das horas da noite em descanso numa confortável carruagem-cama; a certeza de bom serviço no restaurante de bordo. O chegar à conclusão de que a velocidade super-sónica, pagadora de dividendos tais como os da menor comodidade e o do desconhecimento das regiões atravessadas, só é escolhida como fruto da necessidade.

A redescoberta do comboio, a percepção pelos grupos de jornalistas da real e actualíssima vocação do Caminho de Ferro terá sido, pois, em meu entender, o melhor resultado do *Rallye de Imprensa* à capital da Baviera.

QUINZE jornalistas portugueses foram parcela da enorme soma de profissionais da Imprensa congregada em Munique. E a caravana de convidados da C. P. distinguiu-se e foi distinguida. No jantar em honra dos participantes nas comemorações, oferecido pela U. I. C. no Hotel Bayerischer Hof, um único jornalista teve assento na mesa de honra: o português Metzner Leone, designado pelos seus camaradas da Informação para representar os elementos da caravana nacional.

Pode dizer-se, sem que as palavras venham a soar como nota de menos modéstia, que a representação portuguesa aos actos que assinalaram o cinquentenário da U. I. C. dignificou a C. P..

Falou-se — referi-o antes — no passado, no presente e no futuro da U. I. C.. E, no capítulo *presente*, o papel do Caminho de Ferro como meio de comunicação insubstituível de grandes massas ficou plenamente demonstrado numa conferência de Imprensa realizada na estação principal de Munique. Porque a D. B., fazendo gala da eficiência da sua organização, dos cuidados em servir ao plano do óptimo, e das possibilidades que tem para fazê-lo mostrou como, quer no domínio das ligações internacionais, quer no plano dos transportes suburbanos, pensou em tudo e tudo resolveu para satisfazer as necessidades primárias de deslocação das centenas de milhares de pessoas que, nos meses de Agosto e Setembro, assistirão *in loco* aos Jogos Olímpicos — 1972.

Porque até uma estação para servir a «cidade» olímpica foi construída. E algumas dezenas de técnicos, auxiliados pela cibernética, obedeceram a

previsões, estudaram fluxos, estabeleceram diagramas — esforçaram-se por que, no minuto *M* do dia *D*, não haja que recorrer à improvisação desastrosa.

Jornada ferroviária a Munique. 72 horas passadas em composições ferroviárias, conferências de Imprensa (uma delas presidida pelo sr. K. Rödönyi, primeiro vice-ministro das Comunicações e Correios da Hungria e presidente da U. I. C.), todo um programa social e visitas de trabalho. Mas terá valido a pena o *Rallye de Imprensa* organizado pela União Internacional dos Caminhos de Ferro como demonstração de que o comboio pode constituir descanso após sessões de trabalho ou de diversão; como *bulldozer* demolidor do mito de que uma viagem ferroviária é cansativa e falha de atractivos.

Lisboa-Paris-Munique. *Rallye de Imprensa* comemorativo. Uma jornada que serviu o Caminho de Ferro e que dignificou a C. P..

Representação portuguesa

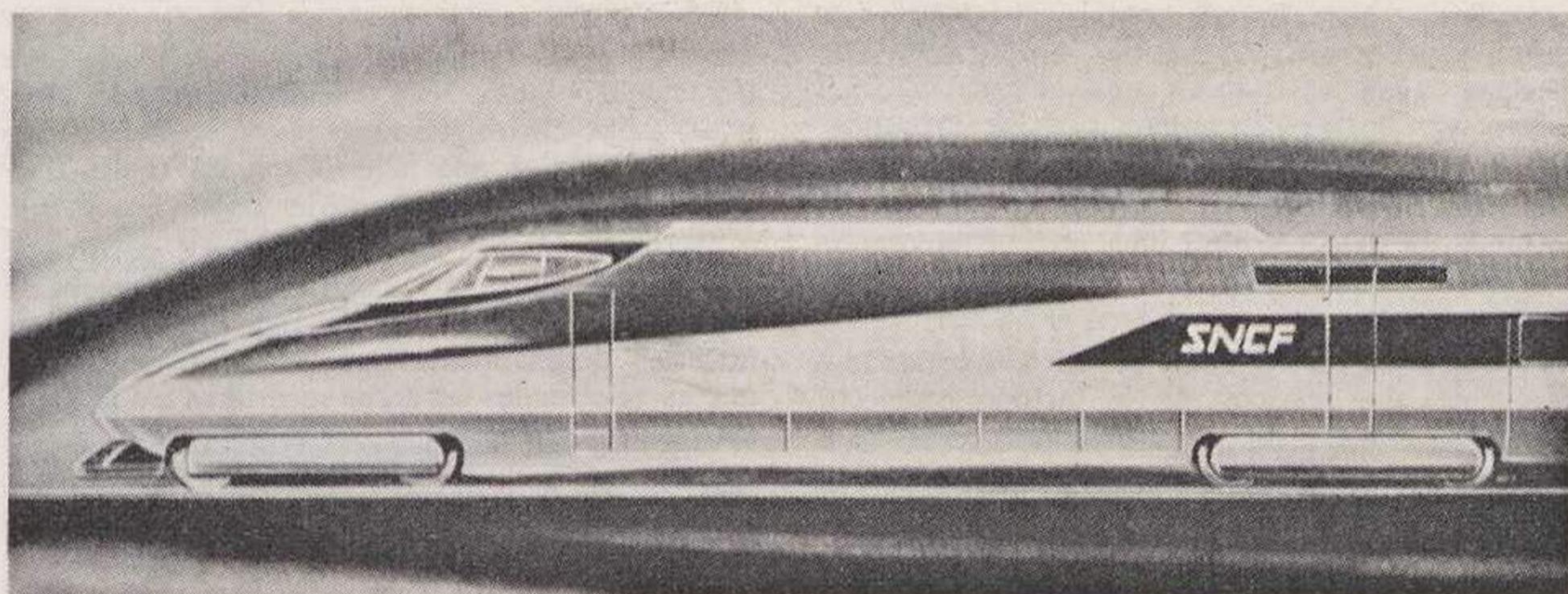
Jornalistas

Adelino Alves — «Diário de Notícias»
António Amorim — «Flama»
Armando Pereira da Silva — presidente da «Casa da Imprensa»
Carlos Plantier Martins — «Século Ilustrado»
Daniel Caldas Gomes — «A Capital»
Eduardo Metzner Leone — «Diário do Norte»
Fernando Amaral — «Época»
Fernando Ávila — «Diário Popular»
Figueiredo Filipe — «República»
Francisco Ribeiro Soares — «Observador»
José Saraiva — «Jornal de Notícias»
Luís Alves — «O Século»
Manuel Dias — «O Primeiro de Janeiro»
Mário Joaquim Rosendo — «Jornal do Comércio»

C. P.

Dr. Elio Cardoso — chefe do Serviço de Relações Públicas
António Gouveia — chefe do Sector Internacional do Serviço de Relações Públicas
Fernando Martins — jornalista, adido de Imprensa da Região Norte, em representação do «Boletim da C. P.»

AS GRANDES VELOCIDADES



Paris-Lião em menos de duas horas

Por H. F. Guillaume

O sucesso técnico do Tokaïdo engendrou um triunfo comercial, visto essa linha ter um rendimento financeiro que pode ser classificado de miraculoso: no ano de 1968, deu, com efeito, uma receita de mais de 15 biliões de francos belgas (cerca de 9 milhões de contos). O constante aumento do tráfego levou os J. N. R. a juntar ao parque inicial de 60 composições de 12 carruagens, ou seja, de 720 veículos, 6 novas composições (72 veículos) em 1968 e 13 composições em 1969 (156 veículos), ou seja, portanto, actualmente, 79 composições (948 veículos).

Esse sucesso, no espírito dos iniciados, está na lógica das coisas, mas os Poderes Públicos da Europa exibiam e exibem ainda, certos deles, um ceticismo decepcionante.

Algumas grandes redes do Ocidente, no entanto, não hesitaram em abordar o assunto com os meios ao seu alcance; esses meios limitam, no entanto, a velocidade à roda dos 200 km/h, actualmente, autêntico limiar técnico, mas permitiram demonstrar, com a pertinência que se conhece, que o Tokaïdo não era um caso excepcional limitado únicamente ao Japão, que a velocidade é sempre rendosa e que, finalmente, o futuro do Caminho de Ferro em tráfego de passageiros é muito rico se se encaminhar por essa orientação.

Se a «Deutsche Bundesbahn» e os Caminhos de Ferro do Estado Italianos se lançam neste sentido, convém, todavia, sublinhar que o precursor na Europa foi sempre e bem a S. N. C. F. e o sucesso a que esta política deu lugar constitui a mais bela demonstração do valor dessas concepções.

Os detractores, por outro lado, nem sempre desinteressados, invocaram o «prestígio» ao qual a S. N. C. F. se sacrificaria, por vezes, um pouco, enquanto que o avião... por aí fora, dentro em pouco um conjunto de pseudo-argumentos repetidos por uma certa imprensa bastante comprometida do lado da concorrência; esta sabe muito bem quanto o Caminho de Ferro é rico de possibilidades e quanto eles também — o Ar e a Estrada — estão próximos de certos «muros» técnicos, que ninguém descortina como será possível saltar⁽¹⁾.

Será preciso dizer, de tal modo isto é evidente, que em matéria de transportes em massa, de segurança e de regularidade, de respeito pelo que o cerca, o Caminho de Ferro é incontestavelmente o «rei»?

Prestígio é aqui uma palavra vazia de sentido, tanto mais que a Estrada e o Ar se distinguem nesse plano e principalmente em matéria de publicidade (de valor bastante contestável).

**

Impõe-se, portanto, que se dê uma vista de olhos para trás: lembremos que, em 28 de Maio de 1967, a S. N. C. F. punha em serviço o «Capitólio», pri-

⁽¹⁾ — A aviação, por exemplo, não pode resolver a saturação do espaço aéreo por cima dos grandes aeroportos senão multiplicando estes; e a estrada, por seu lado, que é incapaz de pôr fim aos sacrifícios humanos que, tal um novo Moloch, todos os dias causa.

meiro comboio europeu a circular em serviço regular à velocidade de 200 km/h; em 9 de Fevereiro de 1969, um novo «Mistral», dotado de carruagens particularmente confortáveis, entrou em circulação entre Paris e Nice. Em 16 de Março de 1970, o primeiro «turbotrain» ligava em serviço comercial Paris a Caen.

Desde 31 de Maio de 1970, um novo material de grande conforto, concebido para circular à velocidade de 200 km/h equipa o rápido Paris-Bordéus o «Étandard». Isso constitui uma nova e importante melhoria da qualidade do serviço de passageiros nas grandes linhas.

Segurança, regularidade, conforto, velocidade e frequência dos serviços são os factores essenciais que condicionam o futuro do Caminho de Ferro.

Ligações	Tempos de percurso			Velocidade comercial (km/h)		
	1950	1960	1970	1950	1960	1970
Paris-Bordéus Cl. sup.	5h55	4h48	4h13	98,2	121	137,7
» inf.	6h15	5h40	4h33	86	102,5	127,7
Paris-Marselha Cl. sup.	10h17	7h33	6h40	83,9	114,3	129,5
» inf.	11h45	8h34	7h02	73,4	100,7	123,3
Paris-Estrasburgo Cl. sup.	5h15	5h11	3h57	96	97	127,5
» inf.	7h08	6h40	4h03	70,5	75,6	124,3
Paris-Lille ... Cl. sup.	2h31	2h10	1h55	99,7	115,8	130,9
» inf.	3h12	2h35	2h05	78,3	97,1	120,4

No domínio das velocidades, de que aqui tratamos, alguns números dão-nos a medida do esforço desenvolvido no decurso dos últimos anos pela S. N. C. F. (Ver o quadro acima).

No total, os percursos diários efectuados a velocidades médias iguais ou superiores a 120 km/h evoluíram, pois, de há dez anos para cá, como está indicado no quadro que se segue:

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

No entanto, a redução dos tempos de percurso não se limitou únicamente às grandes artérias da S. N. C. F. e o aumento da velocidade dos comboios não foi privilégio só de alguns rápidos; as diferenças entre os melhores comboios de duas classes e os grandes rápidos de 1.ª classe foram-se reduzindo. Deste modo, a título de exemplo, o tempo de percurso entre Paris e Lião — que era de 4 horas pelo «Mistral», há algum tempo (hoje: 3h 47) — é agora realizado por 3 rápidos de 1.ª e 2.ª classes. Estes resultados foram obtidos graças às possibilidades dos engenhos de tracção (aumento da potência das

máquinas) e graças à elevação das velocidades-limite da maior parte dos comboios rápidos e expressos, levadas segundo as linhas de 120 a 140 km/h ou de 140 a 150 ou 160 km/h. Hoje, as velocidades de 150 ou 160 km/h são praticadas em todas as grandes radiais que partem de Paris para Bordéus, Toulouse, Nice, Estrasburgo, Metz, Bruxelas, Lille, Havre, Rennes, etc. A velocidade de 200 km/h é realizada pelo «Capitole» (Paris-Toulouse) nos 70 km entre Les Aubrais e Vierson.

Vê-se, portanto, como o balanço é positivo e, sem querer esmagar os «confrades», é de comparar com a abominável carnificina rodoviária e com as fantasias aeronáuticas. Deve também precisar-se que as velocidades em terra superiores a 120 km/h não poderão conceber-se senão sobre uma infra-estrutura perfeitamente estruturada, com regulamentação draconiana, em matéria de circulação. No actual estado de coisas, não há absolutamente nada senão o Caminho de Ferro que satisfaça a esses critérios.

**

Respeitando, todavia, a segurança e a regularidade tradicionais na sua rede, a S. N. C. F., prossegue nos esforços empreendidos tanto nas grandes artérias electrificadas como nas linhas de média importância, quer se trate de uma radial, tal como Paris-Cherburgo, ou de transversais, como Bordéus-Lião ou Nantes-Lião; esse programa está em curso e constitui a colheita num futuro muito próximo.



Detentora do «record» do Mundo de velocidade sobre carril (331 km/h em 27 e 28 de Março de 1955), a S. N. C. F. adquiriu uma já longa experiência dos problemas postos pelas grandes velocidades, no que respeita ao material circulante, à via e à sinalização.

Ela deveria, pois, com toda a lógica, ir mais longe; o Caminho de Ferro pode, com efeito, fazer

mais e melhor, na condição de ultrapassar, num prazo razoável, o limite dos 200 km/h.

Se, no plano do material circulante e da indispensável sinalização, o mais importante elemento da segurança, os problemas postos já estão resolvidos, convém admitir que as infra-estruturas clássicas constituem um obstáculo, pois que são concebidas para receber juntamente comboios de características muito diferentes — rápidos, semi-directos, ónibus, rápidos de mercadorias, mercadorias, etc. — cuja velocidade se situa entre 200 e 60 km/h, com número muito variável de paragens intermédias.

Intercalar em gráficos já muito sobrecarregados super-rápidos a 250 ou 300 km/h é, na verdade, ideia de espíritos que ignorem as realidades.

Desde então que o problema de novas infra-estruturas concebidas para as grandes velocidades se apresenta e a S. N. C. F., com a fé que a caracteriza, não hesitou em atacá-lo.

Ela encara, portanto, neste espírito, construir uma primeira linha muito rápida entre Paris e Lião, dado que o tráfego entre estas duas cidades justifica, desde já, os investimentos necessários.

O traçado

A escolha do traçado da futura linha foi determinada por:

- rampas que não ultrapassam 30 %;
- um percurso tão directo quanto possível e sem qualquer paragem intermédia;
- um equipamento de via que admite uma carga de 12 a 13 toneladas por eixo⁽¹⁾; e
- uma via dupla não electrificada.

A nova ligação estaria prevista para a utilização, exclusivamente, de composições automotoras autónomas, apropriadas e homogéneas.

Chega-se assim a um traçado total Paris-Lião de 432,8 km. A linha utilizaria, à partida de Paris, as instalações actuais da Gare de Lyon assim como as vias existentes até Combs-la-Ville; o novo traçado teria ali a sua origem e marginaria a linha actual, que atravessaria perto de Laroche-Migennes; a seguir, inserir-se-ia entre as elevações da Côte-d'Or e do Morvan, atravessaria os montes do Charolais, cortaria, de novo, a linha actual a sul de Châlon-sur-Saône, segui-la-ia pela margem esquerda do Saône, e, a 17,1 km de Lião, ligar-se-ia, por fim, à grande artéria actual. Os comboios alcançariam assim Lião-Perrache ou mesmo Lião-Brotteaux, tendo sido estudada uma variante nesse sentido.

O ganho em distância por este traçado, nitidamente mais favorável, é da ordem dos 80 km em relação à ligação actual (512 km).

À parte as características «grande velocidade» e uma implantação liberta das servidões políticas locais, que influem ainda poderosamente na linha Paris-Lião actual, deve acentuar-se que as normas continuam clássicas numa estrita ortodoxia «caminho de ferro», cujo valor é conhecido; os J.N. R., quando da concepção da Tokaido, deram prova da mesma sabedoria com o feliz resultado que se conhece.

Estamos longe de ser hostis às técnicas revolucionárias tais como a almofada de ar e o motor linear, mas tudo isso não passou ainda da fase experimental, que, até à data, não fez aparecer senão certos factores bastante decepcionantes: a relação potência/peso, por exemplo, que atinge valores próximos, guardadas as devidas proporções, dos do avião. Daí, a prudência continuar a ser de rigor.

Em contrapartida, a ortodoxia de base do projecto de linha rápida Paris-Lião constitui uma combinação feliz de audácia e sabedoria, que mostra imediatamente a possibilidade de prolongar, sem rotura de carga, os serviços extra-rápidos Paris-Lião para Grenoble ou Saint-Étienne, por exemplo.

**

O leitor admitirá, portanto, connosco que uma tal ligação é racional e seria de natureza a favorecer boas e seguras ligações entre Paris e a metrópole rodaniana.

A sinalização

A linha seria explorada segundo um horário cadenciado, por exemplo, com uma partida em cada sentido, em todas as meias-horas das seis às vinte e duas, com eventuais reforços nos períodos de ponta.

Apesar da flexibilidade que resultaria de um tal horário, previsto para 5000 passageiros por dia e em cada sentido, a sinalização continua imperativa por evidentes razões de segurança; ela seria do tipo «signalisation d'abri» («cab-signal» para os anglo-saxões), sem sinais fixos ao longo da linha, por circuitos de via de grande comprimento e sinais em código.

Um comando centralizado único, situado em Paris, regularia o tráfego e estaria em contacto permanente por telefone com os condutores dos comboios.

Também aqui se permanece no concreto, sendo as técnicas encaradas consequências evoluídas da muito rica experiência adquirida pela S. N. C. F.

O material circulante

A S. N. C. F. recorreria ao «turbotrain» para este novo serviço. O sucesso encontrado ao abordar esta técnica, a experiência prática que irá derivar da re-

(1) — Esta opção não é definitiva, porque se poderá aumentar à vontade a carga por eixo se essa necessidade se fizer sentir, na condição, todavia, de que as obras de arte sejam dimensionadas para 23 ton. por eixo, norma clássica na Europa Ocidental.

cente entrada ao serviço dos elementos de turbina a gás em Paris-Caen-Cherburgo, permitem, desde já, determinar as características do futuro material.

Os engenheiros da S. N. C. F. sabem perfeitamente para onde vão e sabem do seu ofício.

Os elementos de turbina a gás foram encomendados em 1967/68 em número de dez e têm em conta os ensinamentos tirados de um protótipo realizado em 1966 e experimentado metódicamente durante o ano de 1967.

Tratava-se de um elemento automotor de série, de 330 kw (450 cv.), constituído por uma motora e um reboque; a adaptação consistia essencialmente em equipar o reboque com uma turbina a gás «Turbo-meca» de 1100 kw, regulada muito razoavelmente para 860 kw (1100 cv.), conservando a motora o seu respectivo motor diesel para assegurar os arranques e as manobras.

Os ensaios efectuados foram os mais prometedores tanto em velocidade (atingiram-se 240 km/h) como no que respeita a resistência e insonorização.

Esses resultados positivos levaram a S. N. C. F. a encomendar uma primeira série de dez elementos de turbina a gás (E. T. G.), que correspondem às seguintes características:

- quatro veículos, sendo motores os dois extremos;
- capacidade de 188 passageiros sentados em assentos inclináveis, 56 dos quais em 1.ª classe e 132 em 2.ª classe;
- restaurante «auto-serviço» de 14 lugares;
- equipamento motor composto de um motor diesel de 330 kw (450 cv.) num dos veículos da extremidade e de uma turbina a gás de 1100/860 kw (1100 cv.) na outra;
- velocidade máxima de 180 km/h.

Esse material de transição está solidamente assente numa experiência antiga e completa, que deriva das composições *diesel* em serviço desde 1963. Ele é actualmente usado em Paris-Caen-Cherburgo com tempos de percurso de 1h49 em Paris-Caen e de 3h02 em Paris-Cherburgo.

Perante os resultados probatórios já registados, a S. N. C. F. propõe-se encomendar uma nova série de composições de turbina a gás (R. T. G.), destinadas a melhorar consideravelmente as grandes ligações transversais francesas (Bordéus-Lião, Lião-Nantes, Estrasburgo-Lião); as R. T. G. compreenderão cinco carruagens com uma potência total de 1720 kw (2200 cv.), um conforto superior para as duas classes e a possibilidade de fazer variar a composição em função das necessidades, sendo as carruagens equipadas com a engatagem clássica.

Os comboios previstos para o futuro serviço Paris-Lião, com prolongamentos para Grenoble, Genebra, Chambéry, Saint-Etienne, etc. descendem dos E. T. G. e, sobretudo dos futuros R. T. G.; seriam

aqueles composições automotoras de 8 ou 12 veículos; as composições de 8 carruagens disporiam de 3500 kw (4500 cv.) para 234 lugares repartidos por duas classes e uma velocidade máxima de 260 km/h.

Na versão de 12 carruagens, a composição ofereceria 414 lugares com uma potência de 6 a 7000 kw (8 a 9000 cv.), que permitem atingir 300 km/h em serviço normal.

O percurso Paris-Lião sem paragem — não está prevista qualquer estação intermédia — seria, portanto, realizado em 2h ou 1h 50 segundo o tipo escolhido, ou seja, a 215 ou 234 km de média.

Tais composições permitiriam um serviço muito intensivo, com um comboio em cada sentido a todas as horas, ou meias-horas, entre as 6 e as 22h com marchas suplementares aos quartos de hora nos períodos de ponta.

Os investimentos seriam notavelmente modestos, ou seja, de 10 biliões de F. B. (cerca de 6 milhões de contos) a empregar em dois ou três anos. Este número justifica-se largamente, não sendo de prever qualquer estação terminal e não vindo agravar o orçamento qualquer estação intermédia.

Chega-se assim a um custo de 25 milhões de F. B. por km (cerca de 15 mil contos), empresa muitíssimo modesta⁽¹⁾.

O quadro seguinte permite apreciar melhor a importância deste investimento em relação a outros de natureza vizinha.

Obra	Preço por km em F. B.
Nova linha Paris-Lião	25 milhões
Linha japonesa do Tokaïdo (a)	70 "
Auto-estrada em campo raso	40 "
Auto-estrada em terreno de relevo acentuado	160 "

Conclusão

O estudo económico do projecto mostrou que os encargos de infra-estrutura e de exploração são cobertos com um tráfego de 5000 passageiros por dia, em cada sentido; pode, portanto, assegurar-se a rentabilidade visto que este número já foi actualmente atingido.

Resta-nos, pois, à guisa de conclusão, emitir o voto de uma realização rápida, devendo a nova linha integrar-se numa rede europeia de grande velocidade, sobre a qual se debruçam já os nossos parceiros alemães e italianos.

(Da revista *Rail et Traction*)

(1) — Numa tal distância, a extensão do terreno a expropriar desempenha um papel muito favorável nos encargos de expropriação; além disso, uma linha de caminho de ferro não tem qualquer ação nefasta sobre o que a circunda.

(a) — Compreendido o material circulante.

REPALHOS

Concessão Ferroviária para a Juventude

Comemorando o cinquentenário da fundação da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.), que este ano se celebra, as redes ferroviárias de 21 países membros daquele organismo (Alemanha Federal, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grã-Bretanha, Grécia, Holanda, Hungria, Irlanda, Itália, Jugoslávia, Luxemburgo, Noruega, Polónia, Portugal, República Democrática Alemã, Suécia e Suíça), põem à disposição dos jovens até aos 21 anos de idade um passe especial de 2.ª classe, válido por um mês, no período que vai de 1 de Março a 30 de Novembro do corrente ano.

Este passe para viagens internacionais custará 1940\$00 e dará direito à obtenção da redução de 50% no preço normal dos percursos em Portugal (até à fronteira e volta) e ao transporte gratuito nos países estrangeiros.

Os portadores deste passe serão ainda reembolsados da importância de cerca de 100\$00, se o devolverem no prazo de um mês após o termo da sua validade.

Para maior segurança: ligações de rádio com os comboios em marcha

O Caminho de Ferro federal alemão procede actualmente, na linha de Lübeck a Puttgarden a experiências em larga escala de ligações pela rádio no circuito terra-comboio, com vista a aumentar a segurança da circulação ferroviária. Paralelamente com estes ensaios a DB projecta equipar com aparelhos de rádio portáteis os chefes de estação e os maquinistas de comboios que circulem em linhas secundárias, cujas estações não dispõem de sinal de saída anunciador de via livre.

Embora os primeiros ensaios demonstrassem que estes pequenos aparelhos possuam raio de acção limitado e nenhuma possibilidade de selecção de chamadas, insuficientes, portanto, para a utili-

zação em plena via, a DB recomendou a sua utilização a título provisório, até ser possível obter o equipamento com aparelhos terra-comboio, mais poderosos.

Selo comemorativo do cinquentenário da União Internacional dos Caminhos de Ferro

Para comemorar o cinquentenário da União Internacional dos Caminhos de Ferro e ilustrar a cooperação internacional ferroviária, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas emitiu um selo sobre caminhos de ferro, do valor facial de 100 francos belgas (cerca de 63\$00).

Este selo pode ser adquirido ao preço de 100 francos belgas cada exemplar. O montante total



deve ser aumentado de 7 francos belgas para o envio sob a responsabilidade do destinatário, ou de 22 francos belgas no caso de se pretender a encomenda registada.

Os interessados devem enviar as respectivas importâncias à ordem da Caixa de Cheques Postais n.º 204.48 — Centro Filatélico dos Caminhos de Ferro Belgas — 21 Putterie, 1000 Bruxelas — (Bélgica).

Nomeações e promoções

A contar de Agosto do ano findo

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA PRATICANTE — o Agente técnico de engenharia estagiário, Fernando Henriques dos Santos.

A contar de Setembro do ano findo

A SERVENTE DE 2.ª CLASSE — o Eventual, Alberto Leal Simões.

A contar de Outubro do ano findo

A INSPECTORES DE SECÇÃO DE EXPLORAÇÃO — os Subinspectores de secção de exploração, José Gregório e Joaquim António Cândido.

A contar de Novembro do ano findo

A ENGENHEIRO DE 3.ª CLASSE — o Engenheiro praticante, Rui Manuel Campos de Almeida Mota.

A AGENTES TÉCNICOS DE ENGENHARIA DE 3.ª CLASSE — os Agentes técnicos de engenharia praticantes, Joaquim Pereira Gomes e Domingos Fidalgo dos Santos Roda.

A FIEL DE TESOURARIA DE 1.ª CLASSE — o Fiel de tesouraria de 2.ª classe, Francisco Parreira Romano.

A SERVENTE DE 2.ª CLASSE — o Eventual, Joaquim Manuel Branco.

A contar de Dezembro do ano findo

A SUBCHEFES DE DEPÓSITO — os Chefes de maquinistas, Armindo Samora Bexiga, Manuel José Capa-

reira, Manuel José Rodrigues, Manuel Cristina de Sousa e Manuel António Vitória.

A contar de Janeiro findo

A ESCRITURÁRIOS DE 3.ª CLASSE — os Factores de 3.ª classe, Joaquim António Morto Gerou e Ma-

nuel Zambujo Ferreira Ventura; e o Operário de 3.ª classe, Joaquim Bugalhão Rosado.

Admissões

No mês de Janeiro findo

TÉCNICOS SUPERIORES DE 3.ª CLASSE (contratados) — Drs. António Carlos Lobo César e Licínio Gomes Martins.

TÉCNICO SUPERIOR PRATICANTE (contratado) — Eng.º Jaime José Pereira Ramos.

ECONOMISTA PRATICANTE — Dr. Miguel Gouveia Allegro de Magalhães.

ADIDO DE IMPRENSA DA REGIÃO NORTE (contratado) — Fernando Manuel da Silva Martins.

ELECTRICISTA EVENTUAL — Rogério de Matos Martins.

PRATICANTE DE ESCRITÓRIO — Albertina Maria Amaral Romão.

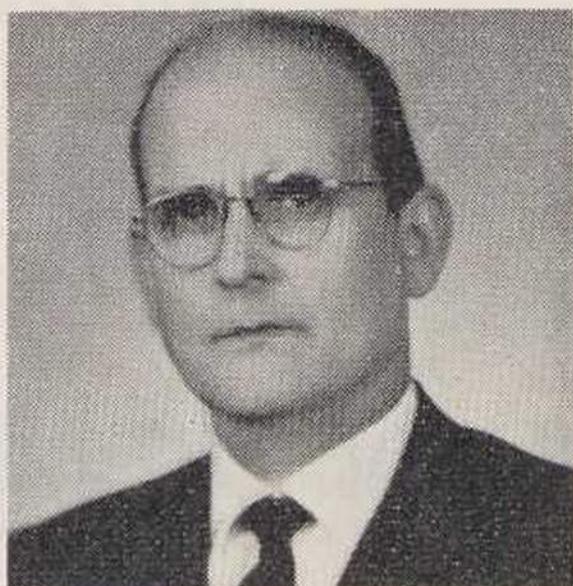
APRENDIZ — Augusto Barata Carvalho.

SERVENTES DE 2.ª CLASSE — António Pedro Monteiro Barbosa, António Rodrigues Cardoso, José Nelson Pinto Cardoso, Fernando Cidade, Alexandre Pinto Gomes, Cassiano Artur Lopes, António Correia Manta, Ernesto Mendes Monteiro, António Mendes Neves, Miguel Couto Queiroz, Joaquim das Neves Silva, José Arménio Tavares da Silva, José Pereira de Sousa, Joaquim de Sousa Valadares, Alcides João Pinto Colaço, Manuel Cobelinhas Martins, Rui Manuel Picado Roque, Marcelino José Geraldo, Hermínio Manuel Rodrigues Martins, Manuel João Fernandes, António dos Reis Fernandes de Melo, Manuel Pereira Miranda Diogo, Armando Queiró Cardoso, Joaquim Raimundo Serra, José Oliveira Rodrigues.

Joaquim Fernandes da Silva, Francisco Rosa de Jesus, Sílvio Simões Castanheira Cordeiro, João Paulico Inácio, José Freitas de Jesus, João da Conceição de Matos, David Gonçalves, Virgílio Gameiro Filipe, Gabriel António Ezequiel, Miguel Alberto Gonçalves Ferreira, António Manuel Nunes Faísca, Francisco Fradique Afonso, Manuel Maria da Cruz Neves, Luís Proença Serra, Joaquim Ferreira Tavares, António Leal Dias Moita, Ricardo Augusto Nunes, José Pires Carvalho, Manuel Alvaro Raposo Canário, Vivaldo Nunes Martins, Arlindo Quartilho Tomás, António Ventura Gomes de Matos, José Tomás da Costa, Manuel da Conceição António, Joaquim Fernandes Coelho, Horácio Oliva Flores, José Manuel Correia da Silva, José da Silva Domingues, Augusto dos Santos Ferreira, Joaquim Miguel Pita Lúcio, Fernando Augusto Escudeiro, José Manuel Rosa Militão, António José Bregeiro de Matos, António Lucas de Oliveira, António Adelino Rato Duarte, António de Oliveira Amorim, José Gonçalves Moreira, José Lourenço Rodrigues, Plantílio José Montes, António José Barreto Neto, Daniel Jacinto Geus Mira Godinho, Manuel da Conceição Barradas Ramos, Constantino Ferreira Guedes, José de Azevedo Sousa, Diogo Monteiro, António de Assunção Ferreira, António de Sousa Rocha, Luís Oliveira Dias, Manuel Peixoto da Costa, Carlos Borges Ribeiro, José Vieira Teixeira, António Rosa Rodrigues e Pierio Loureiro.

GUARDAS DE P. N. DE 3.ª CLASSE — Maria Vitória de Carvalho, Rosária Rosendo Calado, Alexandrina Alves Neto e Almerinda Varela Vitorino.

50 ANOS DE SERVIÇO



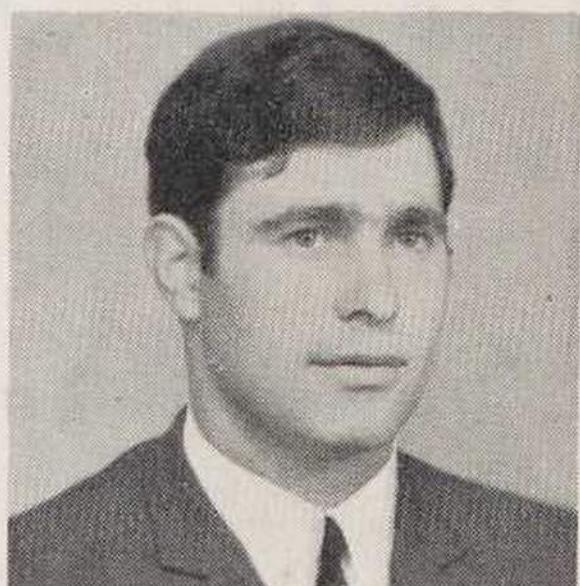
José Manuel Vasques

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

Trata-se do chefe de brigada José Manuel Vasques, pertencente ao 1.º Grupo do Material e Oficinas (Mirandela), o qual foi admitido em 1 de Março de 1922.

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

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

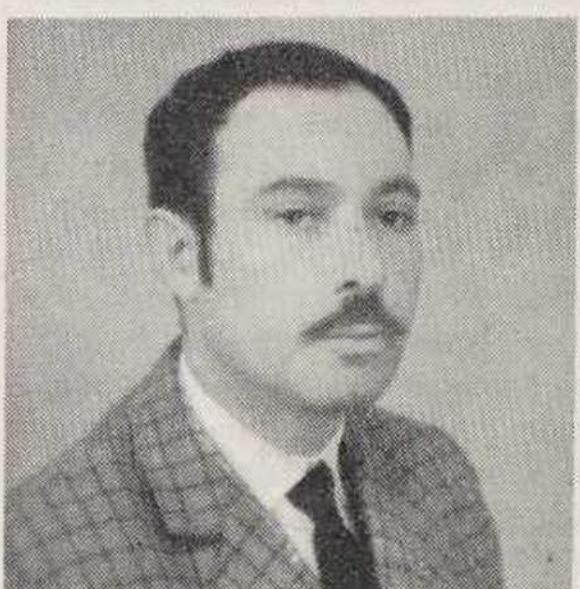


LOUVORES

Temos a maior satisfação em registar o procedimento tomado pelo marinheiro de 2.ª classe Joaquim Elias Marçalo.

Este agente encontrou uma carteira contendo a importância de 34 170\$00 e fez entrega do achado ao chefe da estação de Pinhal Novo.

A atitude do marinheiro Joaquim Elias Marçalo bem merece ser apontada como exemplo de probidade.



Ao abrigo do n.º 1 do artigo 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, o chefe da Região Norte elogiou o assentador de 1.ª classe, Manuel Ribeiro.

O louvor foi consignado porque quando o agente viajava no comboio n.º 6123, ao notar uma pancada estranha dentro do túnel de Loureiro, ao Km 88,200-Douro, tomou a decisão de desembarcar na estação seguinte e dirigir-se ao local. Verificando que se tratava de fractura de um carril comunicou o facto à estação de Porto de Rei e coadiuvou os trabalhos de substituição do mesmo.



Muito nos apraz noticiar a honestidade de que deu provas o servente de 2.ª classe José Teresa dos Santos, pertencente ao 3.º Grupo do Material e Oficinas.

Quando este agente procedia à limpeza de uma automotora, em Vila Real de Santo António, encontrou debaixo de um banco uma carteira contendo a importância de 800\$00 e diversa documentação, e imediatamente fez entrega do achado ao seu chefe hierárquico.