

O MAIOR CONTRATO DE SEMPRE DA C. P.

515 novas locomotivas, carruagens e automotoras

Com a assistência dos ministros dos Transportes e Comunicações e da Indústria e Tecnologia, respectivamente, eng.^{os} Rui Vilar e Nobre da Costa; dos secretários de Estado da Indústria Pesada e dos Transportes, eng.^{os} Santos Martins e Machado Rodrigues, respectivamente; dos presidentes dos Conselhos de Gerência da C. P., eng.^o Amílcar Marques, e da Sorefame, eng.^o Eduardo Magalhães; de grande número de funcionários dos quadros do pessoal dirigente da C. P., de representantes dos órgãos de Comunicação Social, etc., teve lugar, na sala de sessões da C. P., a cerimónia da assinatura do Contrato-Programa da nossa Empresa com a Sorefame, respeitante ao fornecimento de 515 veículos, entre locomotivas, carruagens e automotoras.

Trata-se, como o próprio ministro dos Transportes o declarou, do mais importante contrato firmado entre empresas portuguesas, o qual envolve uma verba global que ultrapassa os dez milhões de contos, distribuídos por encomendas do citado material circulante, o qual deverá ser lançado até 1979, com entregas previstas até 1982. Entretanto, os sectores metalomecânicos (53%) e de material eléctrico (11%) contribuirão de molde a que a incorporação de produções da indústria nacional atinja os 64% no conjunto do projecto, participando a Efacec nessa incorporação, através do fabrico de motores eléctricos. Quanto aos instrumentos de precisão e outros componentes não fabricados em Portugal, são fornecidos, a crédito, pela empresa francesa Alsthom, que tem trabalhado em associação com a Sorefame.

O documento agora assinado abrange, em conjunto, encomendas de material-tractor e rebocado — no total, como dissemos, de 515 veículos que, assim, cobrirão mais de 80% das necessidades da C. P., até 1979.

Deste programa foram apenas excluídas as séries de concepção especializada, cujo fabrico, no nosso País, não é considerado economicamente viável, bem como o chamado «material de ocasião», que se mostre capaz de satisfazer, a curto prazo, necessidades mais prementes.



Travessas de betão para a C. P.

Pela SOMAPRE — Sociedade de Materiais Pré-esforçados, de Lisboa, irão ser fornecidas, anualmente, aos nossos Caminhos de Ferro, 170 000 travessas de betão, tipo RS-SL ou de qualquer outro que, entretanto, venha a ser preferido.

Para este fornecimento a SOMAPRE obriga-se a adquirir todos os meios materiais necessários, podendo os perfis e va-

rões de aço ser obtidos por intermédio dos próprios serviços da C. P..

As travessas a fornecer serão executadas de acordo com os desenhos aprovados pelo inventor, detentor da patente, e as do tipo RS-SL deverão obedecer às normas da especificação técnica (n.º 744-B) da S. N. C. F. (Société National des Chemins de Fer Français).

Segundo cláusulas contratuais, a recepção provisória das travessas a fornecer pela SOMAPRE, terá lugar todos os meses, na fábrica desta Firma, no Tramagal.

Quanto às recepções definitivas, processar-se-ão sessenta dias após a recepção provisória.

ESTE MÊS:

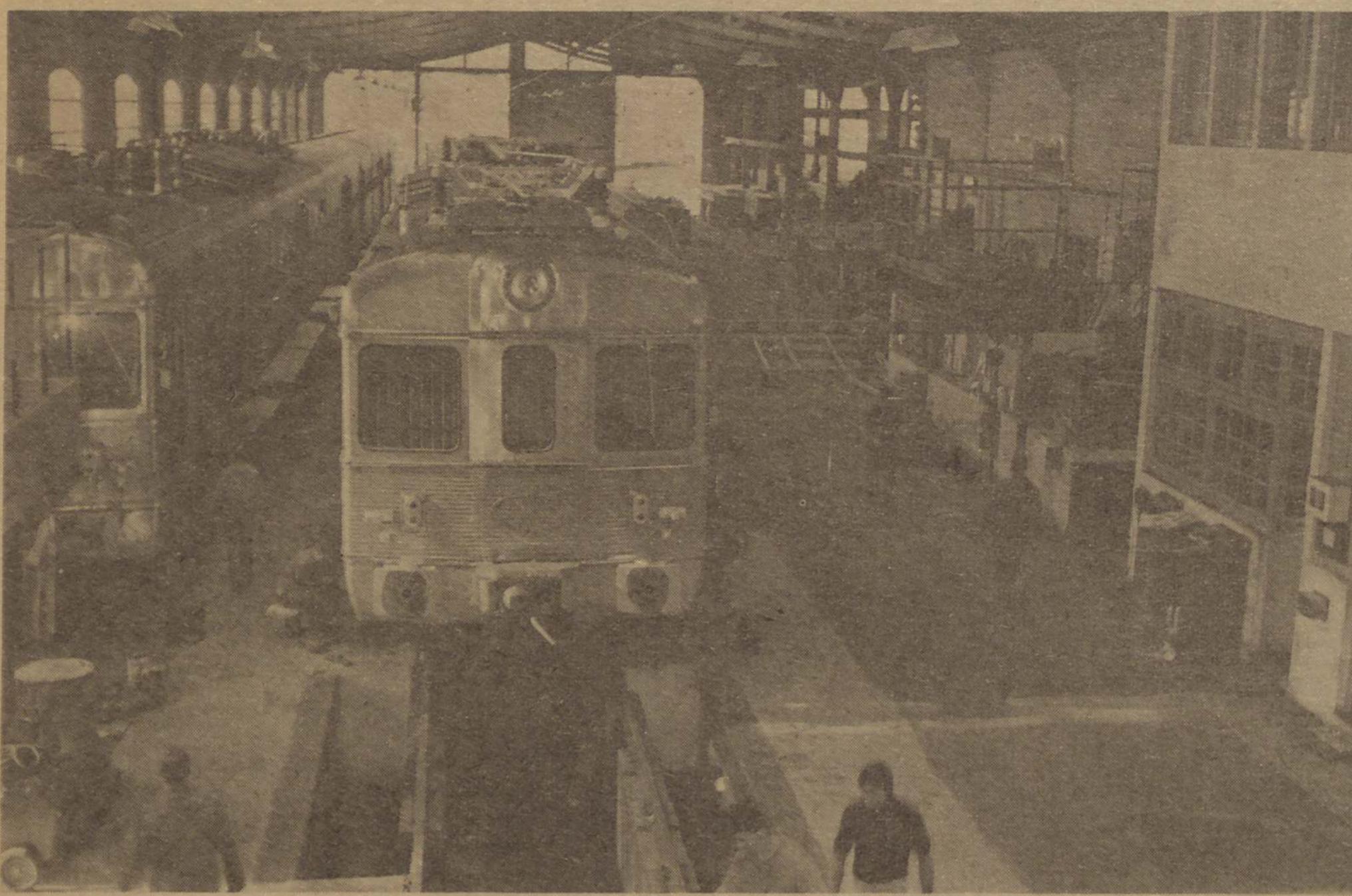


O Serviço de Manutenção de Campolide pág. 2

Novo impulso na colaboração ferroviária Luso-Espanhola pág. 3

O fim de uma velha locomotiva pág. 6

O Serviço de Manutenção de Campolide



O Serviço de Manutenção de Campolide, existe há cerca de quatro décadas, e desde há trinta anos está dando o apoio efectivo ao material motorizado e rebocado.

Este apoio iniciou-se praticamente com a vinda para Portugal das primeiras locomotivas ALCO (1500) e desde então para cá, a importância do mesmo cresceu, dados os sucessivos investimentos em material ALLANS, WHITCOMB, U.T.E., LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS, CARRUAGENS etc., para se transportar um número cada vez maior de passageiros.

O crescimento também se revelou, como consequência sobre outros aspectos:

- Quantidade de reparações efectuadas
- Volumes de materiais transaccionados
- Número de horas gastas nas reparações

e ainda nos conhecimentos técnicos dos seus agentes, de tal modo que constitui uma verdadeira escola profissional, a julgar por todos os que daqui saíram para outros locais e os que presentemente aqui trabalham.

Hoje, atravessa uma fase de retraiamento devido a uma entrada maciça de agentes com pouca experiência, coincidente com a saída de outros tantos, bastante condecorados das questões de índole ferroviária, a somar dificuldades várias sob o aspecto puramente material.

Estes factores influenciam de uma forma decisiva a produção global para o próximo ano, estimada em 700 600 horas de trabalho produtivas, divididas por 26 visitas V1; 109 visitas V2; 144 visitas V3 e 868 visitas O.T.S. para as Unidades Triplas Eléctricas (U.T.E.), 7 visitas V1, 26 visitas V2, 32 vi-

sitas V3 e 137 visitas O.T.S. para as Locomotivas ALSTHOM B.B. 2600, 9 visitas V1; 26 visitas V2; 112 visitas V3 e 319 visitas O.T.S. dos Loco-Tractores SENTINEL, 72 O.T.S. das U.T.E. (Si) 6 visitas V2; 6 visitas V3 e 36 visitas O.T.S. das U.T.E. equipadas a TIRISTORS, e ainda as carruagens.

Devido à localização geográfica, no término de duas linhas férreas, uma, a de maior movimento em todo o país, o Serviço de Manutenção de Campolide, ergue-se preponderante e de extrema importância no dia-a-dia das tramas afectas à linha de Sintra.

O número de passageiros transportados nesta linha, cresce diariamente e hoje este número já orça os 250 000.

Sabendo que a capacidade de cada U.T.E. é de 500 lugares, a quantidade de comboios será tal que a capacidade de



NOTA DA REDACÇÃO

«Rede Geral» vai-se aproximando do seu primeiro aniversário. É verdade, para nós, que o fazemos, ainda parece ter sido ontem que se viveu toda a expectativa do primeiro número, e já estamos quase a chegar ao ano! Enfim, como se costuma dizer: «o tempo não perdoa». Indiferente aos homens, às alegrias, às tristezas, o mundo continua a girar; às noites sucedem-se os dias, haja o que houver. Morra quem morrer, a seguir a um domingo virá uma segunda-feira.

Durante estes onze números publicados, muita coisa se passou, muitas ideias se tiveram. Algumas foram postas em prática, outras não. Algumas, que pareciam cheias de interesse, morreram em pouco tempo, outras, que pareciam frouxas, sem graça, revelaram-se vivas e actuais.

E, «Rede Geral», ainda que atrasado, lá vai saindo, contrariando aquilo que se esperava e que até se anunciou em «Nota da Redacção». Enfim, as tais ideias que falham...

Mas, será, talvez, a altura de perguntar: o que pensam os ferroviários, do «Rede Geral»?

Que pensa o seu público, do jornal que lê?

Ao longo deste tempo, algumas opiniões nos têm chegado. Como é de esperar, umas a favor, outras contra. Umas aplaudindo, outras criticando, outras ainda, procurando destruir.

Vários são os processos que reflectem o que se pensa de um jornal, quer pela correspondência recebida na Redacção, quer pelos pedidos de mais exemplares, etc., etc.

No entanto, a melhor maneira, quanto a nós, parece-nos ser a de perguntar. E, se como dizem os velhos ditados, «perguntar não ofende», e «é a falar que a gente se entende», «Rede Geral» irá lançar, num dos seus próximos números, um inquérito aos seus leitores, para que sobre ele se pronunciem — o critiquem — para que, enfim, possa ser mais o «Rede Geral» que os ferroviários gostarão de ler.

resposta deste Serviço de Manutenção, há muito que está ultrapassada.

Para mais, esta resposta é apoiada em 24 U.T.E. da primeira fase, com 20 anos de serviço duro, com os problemas inerentes a esta idade — canalizações enferrujadas, fendas na caixa e longarinas, folgas etc... mais 24 U.T.E. da 2.ª fase e 9 da 3.ª fase, estas mais recentes.

A curto prazo, para se poder transportar este número crescente de passageiros, tencionava-se afectar a este Serviço de Manutenção unidades mais modernas do tipo U.T.E. (Si) e mesmo U.Q.E. (unidades quadruplicas eléctricas) em fase de projecto, o que de certo atenuará o déficit crescente da relação entre o número de lugares disponíveis vezes marchas efectuadas e o número de passageiros a transportar diariamente. Mas, a verdade é esta

e não a podemos menosprezar: actualmente não há espaço útil onde reparar tão avultado número de unidades nem as condições existentes são as mais adequadas.

Sem dúvida, o Serviço de Manutenção de Campolide, necessita de novas condições de trabalho onde não seja necessário trabalhar diariamente ao sabor do tempo, onde os riscos de acidente não sejam grandes e onde exista equipamento adequado à manutenção de comboios, a fim de que os trabalhadores do S.M.C. possam dar o seu melhor para bem dos utentes da ferrovia.

Mais acrescentamos: para obviar estas dificuldades existe já um projecto que, a ser construído premiará a dedicação, a persistência e a vontade de vencer de todos quantos nesta oficina labutam.

O Caminho de Ferro e os clubes desportivos

Recomeçou a época de futebol e, com ela, ressurgem as deslocações das multidões de adeptos e entusiastas que se não dispensam de seguir directamente nos estádios os prémios dos campeonatos nacionais e internacionais e facultar o apoio sempre caloroso aos respectivos clubes desportivos do seu agrado. Por outro lado, também, alguns clubes desportivos têm fomentado passeios de índole turística para os seus associados e familiares, com utilização da via férrea.

O caminho de ferro, à seme-

lhança de anos passados, de novo tem sido solicitado para resolver os problemas de transportes interurbanos que se suscitam com as deslocações dessas massas populares, directa ou indirectamente ligadas aos meios desportivos, o que corresponde, afinal, ao desempenho de uma função também deveras ajustada à sua vocacionalidade.

O primeiro «comboio de futebol», da época, efectuou-se assim em 28 e 29 de Setembro, de Porto (S. Bento) a Coimbra, e volta, a requisição do Fute-

bol Club do Porto, com uma composição constituída por 2 U.T.E., o que facultou, a mais de 500 passageiros, adequada deslocação para assistirem, desta vez, a um jogo internacional nocturno, na última das referidas cidades.

Por seu turno, o Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento promoveu a realização, de 8 a 10 de Outubro, de um comboio especial a Vila Real de Santo António, e volta, com uma composição de 9 carruagens e lotação para cerca de 1000 lugares.



NOVO IMPULSO NA COLABORAÇÃO FERROVIÁRIA LUSO-ESPAÑOLA

Após uma fase de relativo impasse, em que decorreu nestes últimos anos, a colaboração C.P.-RENFE acaba de receber novo e importante impulso.

Na verdade, em reuniões de Directores das duas Redes Peninsulares, realizadas em 19 de Maio, em Madrid, e em 7 e 8 de Julho, em Lisboa, e de um Grupo de Trabalho, de apoio, com funcionários também de ambas as Redes, realizadas em 7 e 8 de Junho, em Madrid, e em 21 e 22 de Junho em Lisboa, pôde reexaminar-se e fazer-se o ponto da situação existente nas relações de tráfego internacional, abrangendo o caminho de ferro de Portugal e de Espanha, e bem assim ponderar outros variados aspectos atinentes a uma maior cooperação entre as duas Empresas. Importantes decisões foram assim tomadas, mormente na última das citadas reuniões de Directores, em que estiveram presentes:

— por parte da C. P.: Eng.º Abílio Rodrigues (Director de Exploração), Eng.º Álvaro Campelo (Director Comercial), Eng.º Azevedo Batalha (Director de Transportes), Eng.º Franklin Torres (Director Industrial) e Eng.º Camarate de Campos (Director de Abastecimentos), e ainda o Técnico do Departamento Comercial, Farinha Ferreira, que secretariou as sessões;

— por parte da RENFE: Eng.º Debésa (Director Geral Adjunto), Eng.º Martínez Regidor (Director de Transportes), Eng.º Domínguez (Director Comercial), Eng.º Gómez (Director de Material) e Eng.º Perúcho (Director de Compras).

Numa resenha, necessariamente breve, face à vastidão dos assuntos abrangidos, «Re-de Geral» pôde assim assinalar alguns dos pontos mais relevantes que foram tratados, bem como as resoluções adoptadas:

Tráfego internacional de passageiros

— Redução uniforme de 50% em ambas as Redes, para as viagens de pessoas idosas, maiores de 65 anos (assunto a que já nos referimos no número anterior, sob o título de «Cartão Dourado»). Foi aplicável a partir de 1 de Setembro do corrente ano.

— Delegação de poderes para a aplicação de preços mais reduzidos na realização de comboios especiais («Charters»). Foi aplicada desde 1 de Julho do corrente ano.

— Possíveis facilidades tarifárias em viagens de certos agrupamentos familiares. Acordo de princípio, aguardando-se a de-

cisão final da RENFE acerca da proposta da C. P., a tal respeito.

— Relações com Agências de Viagens. Harmonização de certos critérios contratuais nas relações com as Agências de Viagens Peninsulares.

— Relação Lisboa/Madrid/Lisboa. Dinamização dos trabalhos de renovação da via na RENFE, por forma a que a mesma se complete no final de 1978, e paralelo esforço da C. P., para a melhoria da via portuguesa entre Entroncamento e Marvão, de maneira a permitir que o tempo de percurso, entre as duas capitais, baixe em cerca de 3 horas, em meados de 1979.

A esta modernização da infra-estrutura, seguir-se-á, de pronto, a reconversão total dos serviços entre as duas capitais, com o possível lançamento dum comboio «TALGO». Por seu turno, o «Lusitânia-Expresso» terá frenagem de ar comprimido, a partir de 1978, o que lhe assegurará, além do mais, maior regularidade na circulação. A curto prazo, uma sondagem aos utentes facultará elementos como ponto de partida para possíveis adaptações do tipo de serviço e horário nos actuais comboios «TER» e «Lusitânia-Expresso».

— Relação Lisboa/Irun/Paris.

Além de outros aspectos foi ventilado o problema do tipo de freio da composição do «Sud Express» e a necessidade desse material ser equipado, no futuro, no todo ou em parte, com «bogies» inter-mudáveis, de tipo especial, com possibilidade de circular na SNCF à velocidade de 160 km/hora.

— Relação Lisboa/Porto/Corunha. Acordado prolongar até Santiago de Compostela a actual automotora Porto/Vigo. Encarado o lançamento, em 1978, de um serviço regular Lisboa/Porto/Corunha, mediante estudo prévio da sua viabilidade.

— Relação Lisboa/Sevilha. Encarado o lançamento, em 1978, de uma circulação Lisboa/Sevilha, mediante a efectivação de estudo prévio da sua viabilidade, podendo, para o efeito, a RENFE dispor, em princípio, de uma composição TAF, com ar condicionado, para o percurso Sevilha/Badajoz.

— Sistema de reserva electrónica de lugares. A C. P., tendo ponderado as múltiplas vantagens que, para si, podem advir da extensão à sua rede, do sistema de reserva electrónica de lugares, mostrou-se interessada na instalação, em Lisboa, de um terminal ligado a Madrid, para esse efeito (esta última está ligada, por seu turno, à rede francesa e a Agências de Viagens). Tal aparelhagem dar-

-lhe-á a possibilidade de obter a reserva de lugares sobre todos os percursos espanhóis, de seguimento subsequente a França (e vice-versa), acordando-se que tal seria extensivo a lugares sentados, camas e automóveis despachados. Entretanto, prosseguem já os contactos entre os técnicos de ambas as Redes, para dar materialização a esta extensão, da qual são de esperar, ao que se pode supor, largos resultados em futuro mais ou menos próximo, já que a RENFE está a desenvolver, neste momento, uma rede própria de comunicação aos ordenadores (reserva de lugares, taxação centralizada, gestão do parque de material circulante, etc.). Este sistema de reserva electrónica de lugares, entrou em funcionamento, em Lisboa, no dia 15 de Setembro do corrente ano.

Tráfego internacional de mercadorias

— Facilidades tarifárias para o tráfego convencional de vagão completo. Acordados novos níveis de bonificação por delegação de poderes.

— Estudos de «Marketing». Decidido um amplo estudo com vista a conhecerem-se os fluxos de tráfego e o comportamento do mercado.

— «Pool» de vagões internacionais. Em princípio, a C. P. está interessada em aderir ao «pool» já existente de vagões-plataforma S. N. C. F./RENFE/TRANSFESA. O material a integrar deverá estar equipado com eixos (ou «bogies») inter-mudáveis. Assunto em fase de estudo avançado.

— Comboios directos de mercadorias. Decidido iniciar circulações directas de mercadorias, na relação Irun-Lisboa, em 1 de Setembro e entre Port-Bou/Madrid/Lisboa em 16 de Setembro do corrente ano, permitindo, assim, obter grandes reduções nos actuais prazos de transporte.

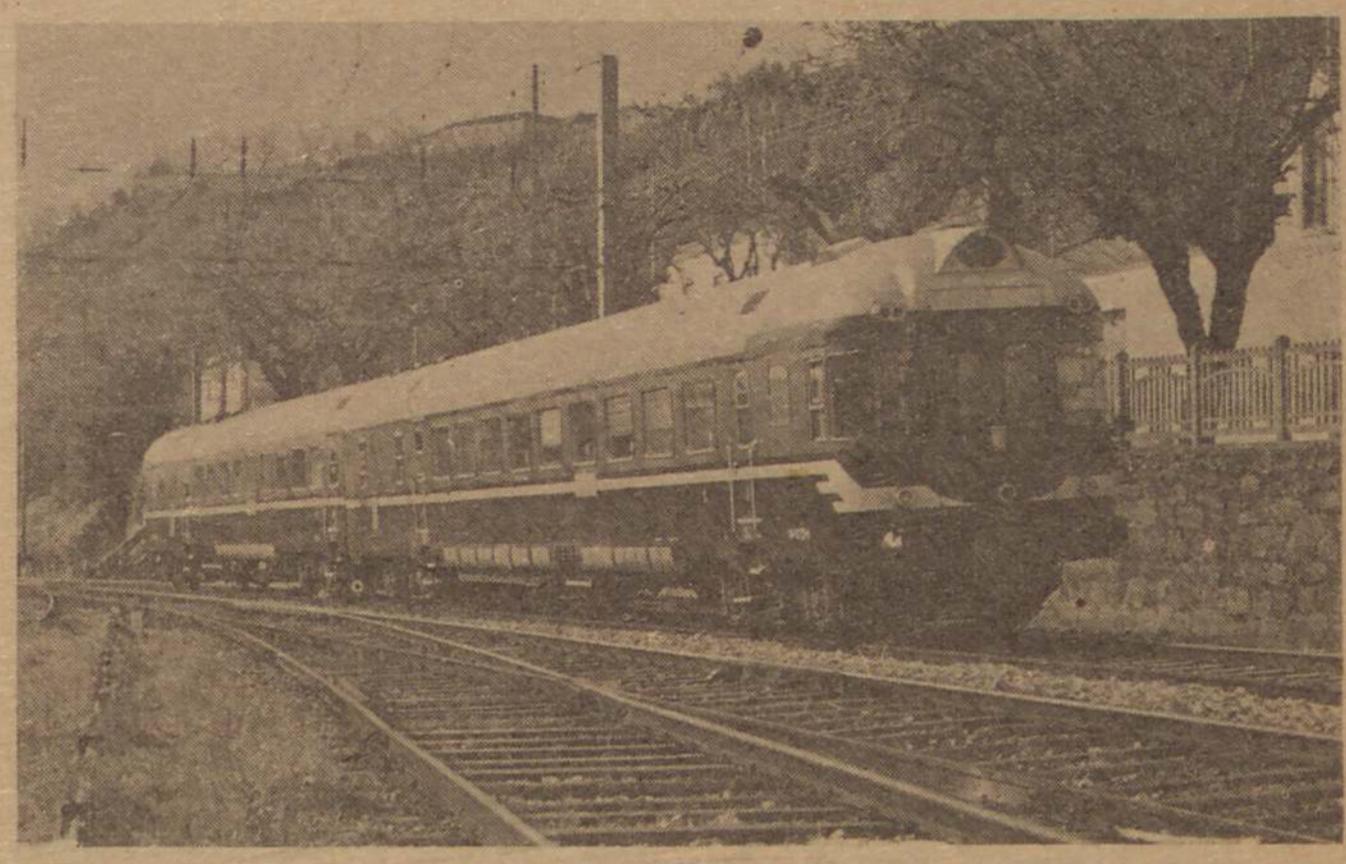
— Tráfego internacional de Grandes Contentores (G. C.). Além de terem sido estudadas várias relações de tráfego, a encarar, possivelmente, a curto prazo, foi tomada a decisão de lançar, em fins de Setembro, um comboio expresso de Grandes Contentores (TEC), por ora, com afectação de vagões da C. P. (Ly) e a efectuar 3 vezes por semana. Logo que a renovação da ponte da Praia esteja concluída serão utilizados neste tráfego vagões porta-contentores da RENFE de 60'. Serão aplicados preços especiais em regime «Intercontainer».

— «Pool» de Grandes Contentores. Em estudo, um acordo de princípio, com vista à constituição de um «pool» de G. C. entre a C. P. e a RENFE, encarando-se que a C. P. venha a dispor, para o efeito, de um certo parque próprio, e até lá, recorrer ao aluguer de umas tantas unidades.

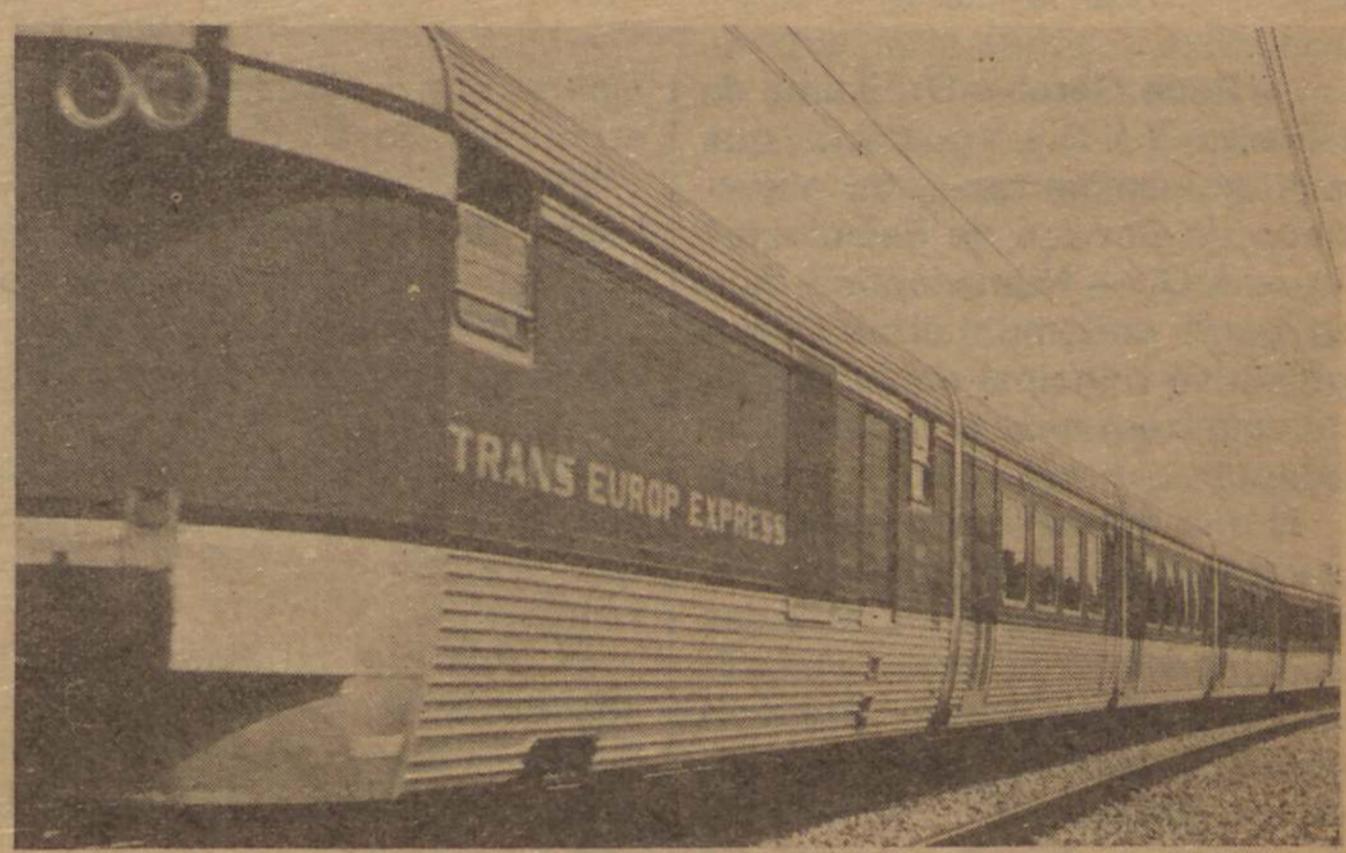
— Preços especiais e facilidades tarifárias. Tomadas decisões com incidência no tráfego contentorizado internacional (preços especiais) e convencional de vagão completo (bonificações), nomeadamente com base nas tarifas de referência das uniões tarifárias em que ambas as redes participam.



LUSITANIA



TER



TALGO

tores. Em estudo, um acordo de princípio, com vista à constituição de um «pool» de G. C. entre a C. P. e a RENFE, encarando-se que a C. P. venha a dispor, para o efeito, de um certo parque próprio, e até lá, recorrer ao aluguer de umas tantas unidades.

— Preços especiais e facilidades tarifárias. Tomadas decisões com incidência no tráfego contentorizado internacional (preços especiais) e convencional de vagão completo (bonificações), nomeadamente com base nas tarifas de referência das uniões tarifárias em que ambas as redes participam.

Outros aspectos de cooperação luso-espanhola

— Compra de Ferrobuses. A C. P. estuda a possibilidade de adquirir 20 unidades à RENFE, que esta poderá começar a fornecer em princípios de 1978, logo que a electrificação de certas linhas no sul da Espanha, o permita. Esta aquisição possibilitará colmatar, de imediato, algumas lacunas existentes na actual oferta.

— Colaboração com as Alfândegas. Encarada a renovação das reuniões conjuntas de Alfândegas e Caminho de Ferro, de ambos os países.

— Interligação dos telex da C. P. e da RENFE. Decidido passar a utilizar os telex de ambas as Redes, em inter-ligação, através de Fuentes de Oñoro/Vilar For-

moso e Valência de Alcântara/Marvão, o que permitirá grande agilidade de actuação aos serviços regionais e centrais, nomeadamente para a efectivação de pré-aviso de encaixinhamentos de vagões, aos clientes do tráfego internacional de mercadorias.

— Compras. Aquisições, em comum, pelas duas Redes. Foi acordado que a C. P. tentará, de futuro, que as aquisições de materiais normalizados possam fazer-se em Espanha, ou Portugal conforme for entendido economicamente como mais conveniente. Encarada já, para certos tipos de aquisições, o estabelecimento de encomendas únicas C. P./RENFE.

— Formação de pessoal. Manifestada pela RENFE a melhor receptividade à deslocação de trabalhadores da C. P. a Espanha para se inteirarem das técnicas de condução, programação de rotas de material e de racionalização do trabalho das estações, havendo-se já assentado em alguns programas de visitas.

O que foi relatado deixa-nos a convicção de estarmos perante uma profunda evolução, em sentido favorável, na colaboração ferroviária luso-espanhola, nuns casos, com imediatas incidências no serviço oferecido ao tráfego internacional, noutras, com perspectivas, a curto prazo, bastante animadoras.

O SERVIÇO DE PSICOLOGIA DA C. P.

Diz Jean Piaget, professor de Psicologia Geral das Universidades de Neuchâtel, Genebra e Lausana que: «A Psicologia interessa a todas as actividades e a todas as situações do homem: à educação, aos estados patológicos e à psicoterapia, à higiene mental, ao trabalho (em quase todas as suas formas e sobre tudo no trabalho industrial), à seleção e à orientação escolar ou profissional, etc.».

Fazendo parte integrante da Direcção do Pessoal, o Serviço de Psicologia da C. P. desempenha, sendo todas, pelo menos algumas das actividades referidas pelo grande psicólogo suíço. Sobre quais são os seus objectivos, as suas maiores dificuldades, os seus problemas, os seus projectos para futuro, «REDE GERAL» veio conversar com o Dr. Jaime de Oliveira, Chefe do Serviço de Psicologia da C. P..

— **Rede Geral**— Dr. Jaime de Oliveira (J. O.), gostaria que nos expusesse quais os objectivos do Serviço de Psicologia?

— J. O.— Numa óptica muito geral podemos dizer que o objectivo principal do S. de Psicologia, tem sido o de procurar adaptar o homem ao trabalho.

Numa óptica mais particular, pois tem sido a aplicação do acima enunciado, à natureza das actividades da Empresa. A C. P. como empresa que utiliza tecnologias específicas, deve dotar-se de pessoal qualificado, susceptível de se adaptar às constantes evoluções tecnológicas de caminho de ferro. As empresas ferroviárias têm à particularidade, em relação à maioria das outras empresas, de possuirem certas funções que lhe são específicas e que não se encontram no exterior, (agulheiros, factores, maquinistas, guardas de P. N., etc.).

Como consequência, os respetivos profissionais têm de ser escolhidos, seleccionados e formados pela própria Empresa.

Por outro lado, os serviços que a C. P. presta à comunidade, estão intimamente ligados com a segurança colectiva. Ora, os problemas de segurança de circulação, obrigam as redes ferroviárias, na maioria das suas funções, a terem, além de pessoal com boa constituição física e bons conhecimentos profissionais, pessoal psicologicamente adequado, isto é, com determinadas aptidões, próprias para cada caso.

— R. G.— Há que fazer uma escolha racional!

— J. O.— Claro! A Psicologia, do trabalho, na medida em que, por um lado, analisa as aptidões individuais e, por outro lado, conhece as exigências específicas de cada posto de trabalho, (as exigências psicológicas que cada posto de trabalho exige do trabalhador para que este o execute bem), pode ajudar, através da utilização das suas técnicas, a resolver este problema.

Para melhor compreensão, posso resumir as funções prin-

de um trabalho paciente de orientação e aconselhamento, fazer com que o agente aceite e supere a sua situação, ganhe confiança em si, e encare a possibilidade de vir a desempenhar uma nova profissão. É muito importante, mas infelizmente muita esquecido, aproveitar-se esta ocasião para dar ao agente uma nova formação profissional no verdadeiro sentido da palavra.

Não é verdadeira reclassificação arrumar um homem para um canto qualquer. Deve-se dar, na realidade, uma nova dimensão à via profissional das pessoas que se encontram nestes casos. Evidentemente, que temos estado a falar dos casos que justificam uma reclassificação. Não dos casos com ligeiras diminuições, sem significado para as funções que desempenham, nem aquelas que por razões de idade ou outra qualquer não permitem prognosticar uma adaptação a uma nova profissão. Em resumo, é possível assim recuperar totalmente para a sociedade, muitos homens tornando-os válidos profissionalmente.

Outro exemplo: há uma função atribuída ao S. de Psicologia mas que, infelizmente, não tem sido realizada. Referimo-nos ao aconselhamento e acompanhamento psicológico.

Exemplifiquemos, destas funções, algumas situações concretas que julgo poderem servir de exemplo, a fim de avaliarmos as possibilidades deste Serviço: A C. P. tem, actualmente, muitos trabalhadores que, quer por acidente de trabalho, quer por doença, ou estão incapacitados de trabalhar ou então desempenham parcialmente as suas funções. Pois, a Psicologia pode dar um grande contributo nesses casos, fazendo aquilo que designamos por exame de orientação, com fins de reclassificação profissional. Por exemplo: um trabalhador acidentado perdeu uma perna e esta é indispensável para poder continuar a desempenhar as suas funções. Que fazer? Deixar o trabalhador sem fazer nada? Não! Julgamos não ser esta a melhor solução. Nem para o homem, nem para a Empresa, nem para a sociedade. O trabalhador tem uma diminuição efectiva sob o ponto de vista físico, mas sob o ponto de vista psicológico poderá ter (a maior parte das vezes tem) aptidões sub-aproveitadas ou muitas vezes ignoradas. O papel da Psicologia, nestes casos, consiste em investigar quais são as aptidões psicológicas que o trabalhador tem «escondidas» e revelá-las, para, depois, através

mento psicológico dos seus trabalhadores, mas unicamente para os casos necessários.

— R. G.— Logicamente que a natureza dos trabalhos efectuados, exige uma determinada formação a essas pessoas. Assim, ser-lhes-ão administrados cursos, aqui, dentro da Empresa, ou irão tirá-los lá fora?

— J. O.— Os psicólogos têm formação externa à Empresa, com nível de licenciatura ou diploma de cursos superiores. No entanto, a experiência dentro da Empresa é fundamental. Os técnicos auxiliares, têm, todos, formação dentro do Serviço. Apenas um desses agentes teve formação externa, ministrada na organização que lançou o nosso Serviço, e temos, igualmente, pessoal com frequência de alguns anos do Instituto Superior de Psicologia Aplicada. Dentro da Empresa há formação periódica, conforme as necessidades.

tro do Serviço), 2 escrutinários e 1 contínuo.

— R. G.— Naturalmente que isso se integra dentro das perspectivas futuras dos serviços, não?

— J. O.— Será sempre uma meta a atingir ainda que a muito longo prazo. Mas não é com a nossa estrutura, com os meios actuais, com o quadro que temos de psicólogos, que atingiremos essa meta.

Teremos de ter mais psicólogos, e não só psicólogos, como outro tipo de técnicos: conselheiros profissionais, assistentes sociais, etc., etc.

— R. G.— Continuando a nossa conversa podemos passar ao ponto dos quadros de que o Serviço dispõe.

— J. O.— Neste momento o conjunto de trabalhadores do Serviço de Psicologia é formado por: 4 psicólogos, 9 técnicos auxiliares (8 em actividade den-

vantagens da orientação profissional.

Fazemos, mas numa percentagem muito pequena, exames de peritagem ou avaliação, para casos de desadaptação profissional.

Quanto aos exames de orientação, para fins de reclassificação profissional, infelizmente ainda não se conseguiu planejar uma ação de reclassificação, com princípio, meio e fim. Neste campo, como dissemos atrás, julgamos que a Psicologia terá uma intervenção fundamental.

Realizamos, também, exames de seleção a candidatos internos, quando há mudança de funções e estas estejam igualmente ligadas à segurança de circulação. Os exames de orientação, infelizmente, são feitos esporadicamente, porque o sistema de Gestão da Empresa, no que se refere aos esquemas de admissão e movimentação de pessoal, não possibilita o aproveitamento das

noutros campos, que meios suporta deverem ser os primeiros a adquirir?

— J. O.— Para incrementar o Serviço num sentido de franca melhoria, é necessário, em primeiro lugar, fomentar os seus estudos e a sua formação. Precisamos ter maiores e mais frequentes oportunidades de contactos internacionais. Precisamos de ir ver o que os outros fazem. Precisamos de criticar e comparar o nosso trabalho.

Estamos na periferia dos grandes centros ferroviários, em que a investigação se desenvolve e onde também a Psicologia Aplicada ao Caminho de Ferro, realiza os seus maiores avanços e utilizam as técnicas mais evoluídas. Durante os dez anos de existência do Serviço, estivemos mais virados para a operacionalidade, para a realização de exames. Precisamos de aproveitar agora o material e a experiência adquirida, a fim de reformularmos muita coisa e iniciarmos outras.

A seguir, tem que saber quais os testes que permitem avaliar essas aptidões, como podem ser medidas, etc. Trabalho moroso e delicado. Têm que conhecer, também, as características das populações que, de momento, desempenham as funções que interessam, de forma a poder comparar os diversos candidatos.

Por outro lado, há todo um conjunto de estudos e trabalhos, que as outras redes ferroviárias vêm realizando e ao qual temos acesso.

Podemos dizer que existe hoje, dentro da Psicologia do Trabalho, uma psicologia especializada em problemas do caminho de ferro. Nos Serviços de Psicologia das diversas redes foram criadas técnicas e feitas investigações no campo da psicologia específica ao campo do trabalho ferroviário.

— R. G.— Portanto, já que falamos em meios humanos, talvez pudéssemos falar agora dos meios materiais de que o Serviço dispõe.

— J. O.— O Serviço é hoje composto por um Serviço Central (aqui, na Calçada do Duque), ocupando 2 pisos num total de 17 salas. Temos uma carruagem que está parada. Foi utilizada nos primeiros anos, mas, na realidade, não reunia as condições necessárias.

Temos instalações no Porto-Campanhã, que, pela primeira vez, foram construídas sobre a nossa direcção, mas nunca foram utilizadas. O pessoal que devia ser admitido para lá não pode ser recrutado, devido à decisão de suspender a admisão de pessoal técnico.

Actualmente, está em estudo a atribuição dessas instalações, a outros serviços da R. Norte.

Como equipamento temos vários aparelhos, alguns dos quais para determinar tempos de reacção auditivos e visuais, outros para medir reacções complexas, dissociação de movimentos, resistência ao deslumbramento, etc.

— R. G.— Para haver um incremento no Serviço e um melhoramento geral do mesmo, vejo como uma ação fácil de realizar, a instalação de um pequeno centro de apoio, onde um psicólogo se deslocaria du-

rante alguns dias, mensalmente, para, conjuntamente com os responsáveis pelos cursos, estudar e procurar resolver os casos de desadaptação, falta de rendimento etc., que surgissem com os estagiários. Evitar-se-iam assim muitos dos exames de reclassificação que nos são pedidos no final dos cursos, principalmente para praticantes...

— R. G.— Finalmente...

— J. O.— Muito poderíamos ainda acrescentar. No entanto, não queremos terminar sem procurar sintetizar a razão principal porque se justifica a existência de um Serviço de Psicologia na nossa Empresa, a exemplo do que sucede na maioria das outras redes.

O Caminho de Ferro, tem exigências e obrigações de natureza colectiva muito diversas, mas três destacam-se habitualmente como fundamentais nos serviços oferecidos:

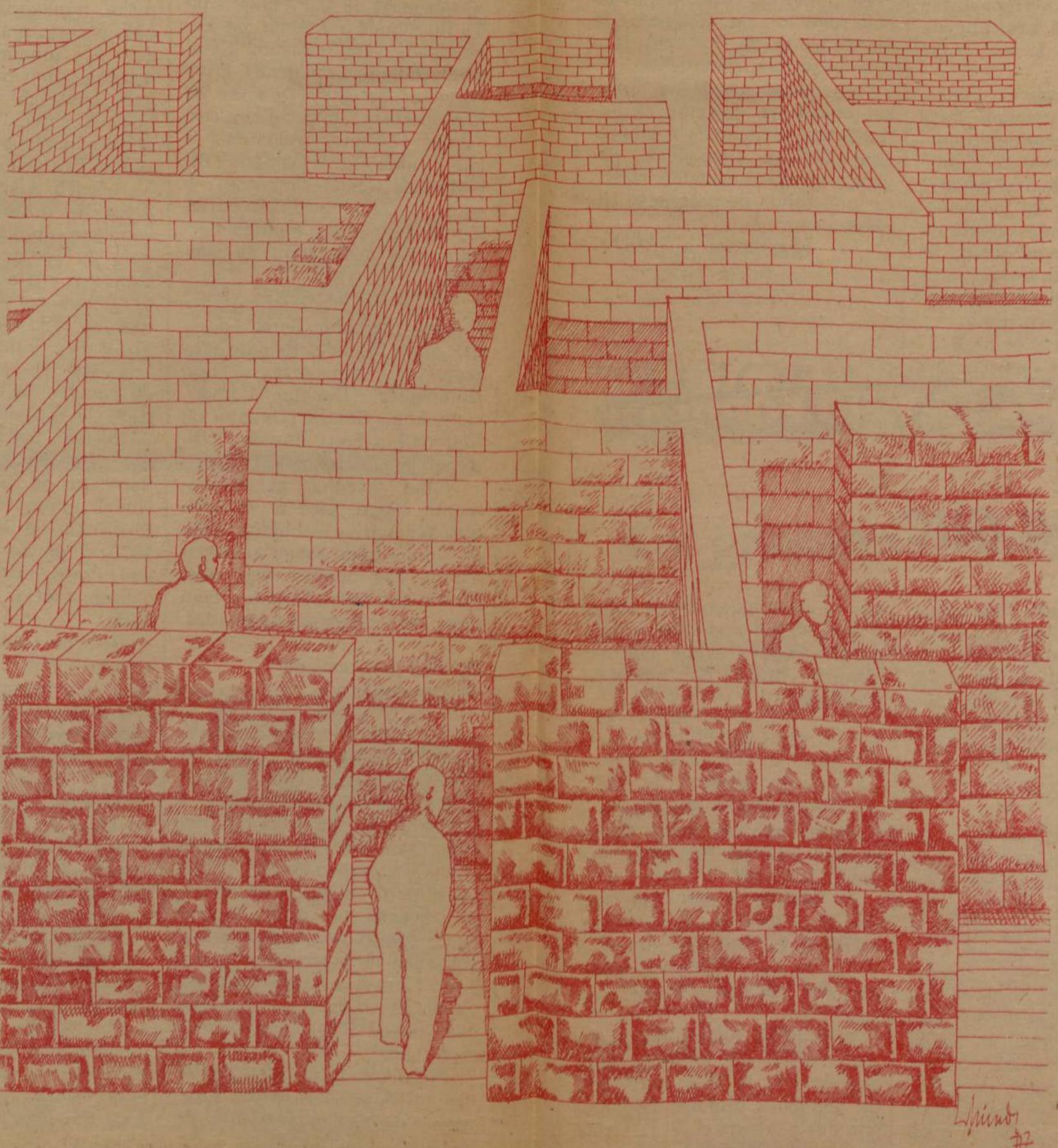
— Comodidade, rapidez e segurança. Pois, como transporte público, onde o risco é partilhado por todos, e as condições de segurança se tornam mais vivamente sentidas, a C. P. tem não só de oferecer material em condições, mas, também, possuir pessoal adequado.

Na maioria dos seus postos de trabalho, são exigidos aos seus trabalhadores determinadas «qualidades»: elevado grau de responsabilidade, maturidade, equilíbrio da personalidade, nível intelectual e capacidades específicas. Logo, as pessoas que não possuem estas qualidades no grau necessário, não devem, em termo do bom sentido e de uma gestão racional, desempenhar certas funções dentro do caminho de ferro. Entre os desejos individuais e a segurança colectiva não há que hesitar.

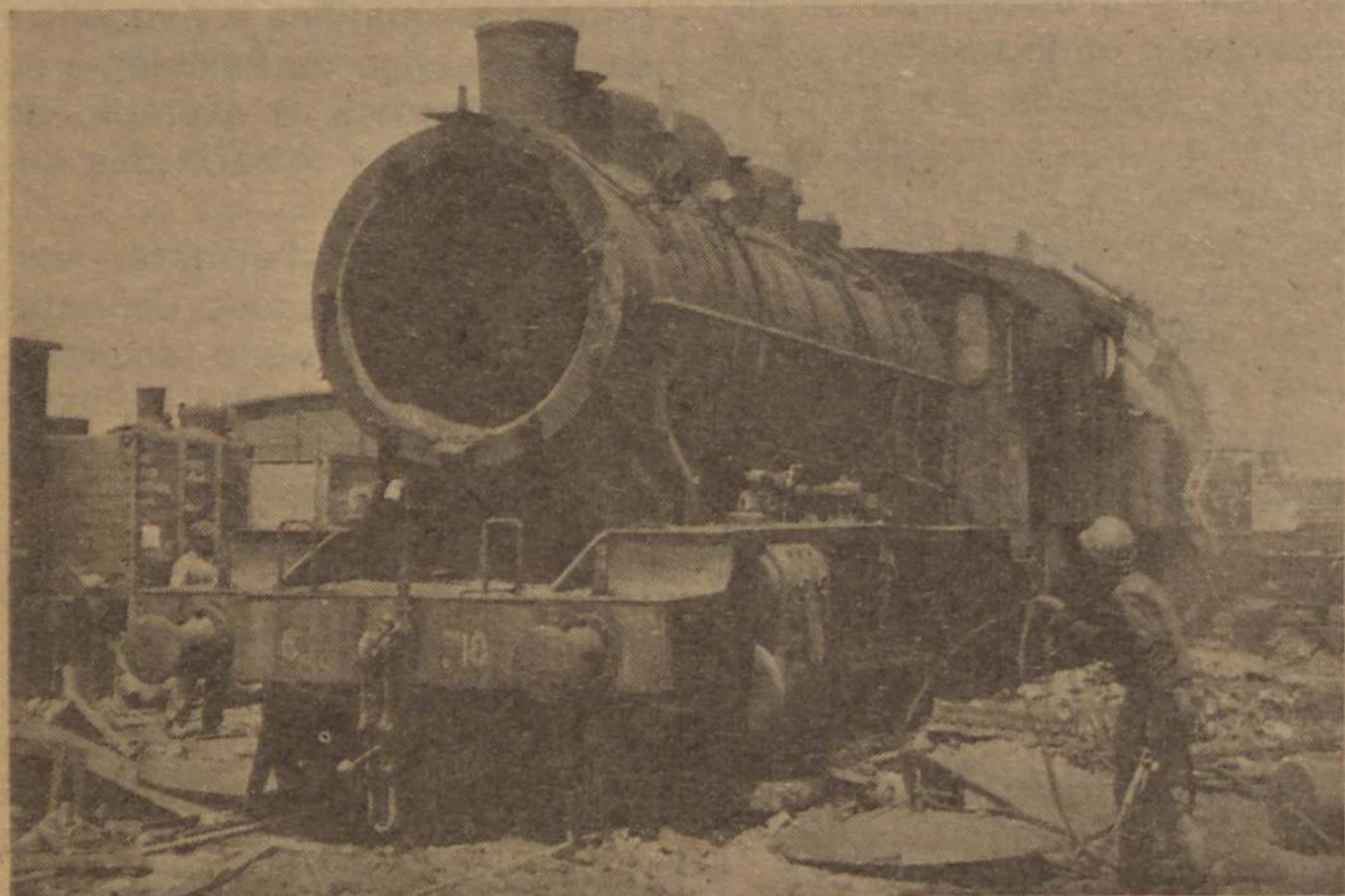
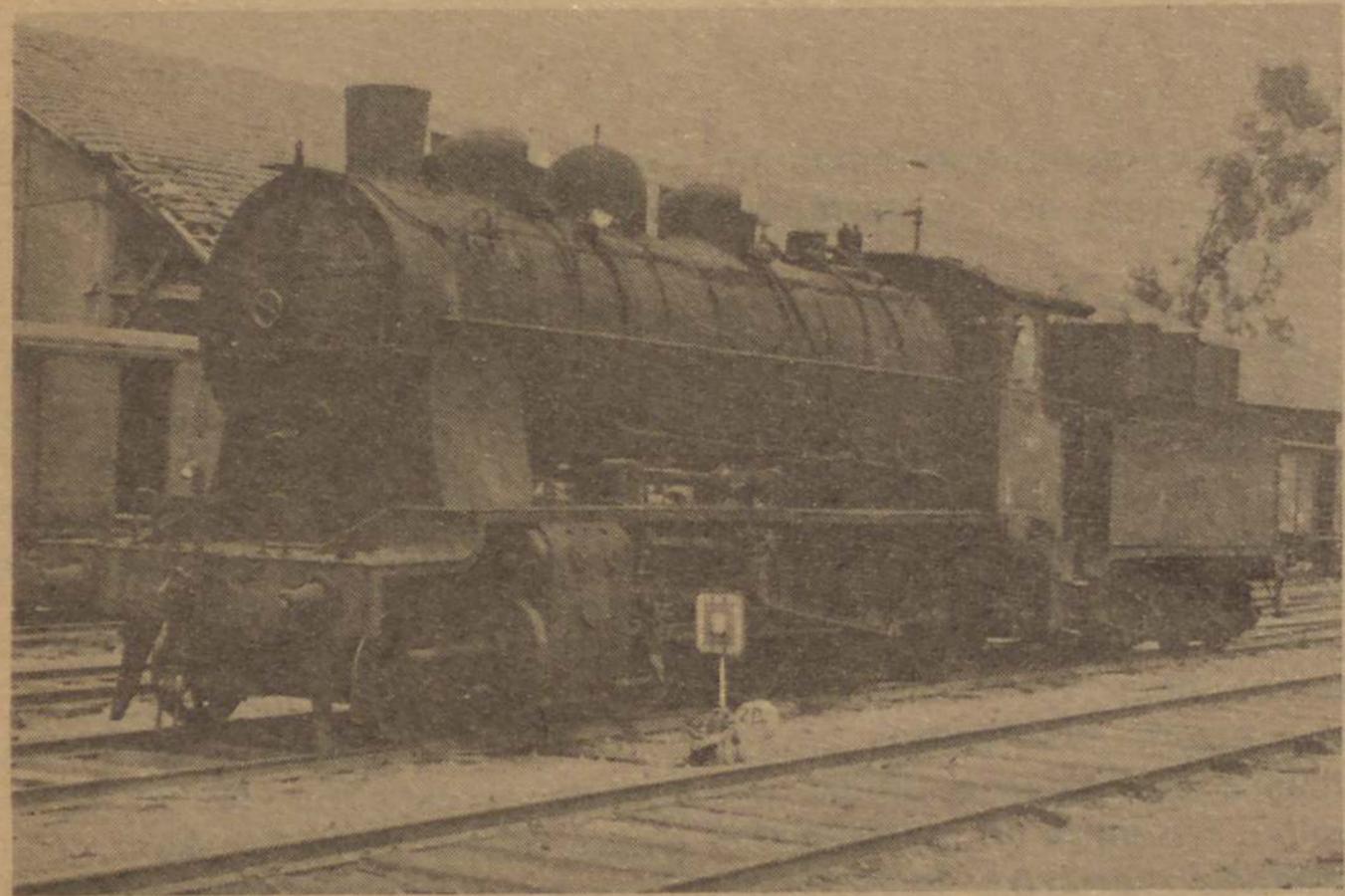
Pois, para se praticar essa seleção e para se fazerem as orientações mais convenientes, necessário se torna a existência de um Serviço de Psicologia, em apoio à sua gestão qualitativa do pessoal do Caminho de Ferro.

Além disso, as tecnologias ferroviárias evoluem constantemente. Tornando-se cada vez mais sofisticadas, exigem pessoal cada vez mais preparado e mais apto. Pouco a pouco, o bom ferroviário deixará de ser aquele que trabalha muito, em quantidade, para ser aquela que trabalha muito, em qualidade.

O pessoal, admitido hoje para a C. P., com 20 e 25 anos, constituirá no ano 2000, a maior parte do seu pessoal, aquele que terá nas suas mãos a execução das tarefas mais especializadas e responsáveis.



O fim de uma velha locomotiva



Muitos milhares de quilómetros percorreu a locomotiva 710, desde a data da sua construção (1925).

Foi recebida da Alemanha para pagamento da dívida da guerra de 1914/1918.

Acabou como sucata... mas ainda para ser aproveitada na fundição.

A CP NA IMPRENSA

VESPEIRO DE CARTEIRISTAS NA ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA

A PSP lançou o alarme. A estação de Santa Apolónia transformou-se, ultimamente, numa espécie de paraíso dos carteiristas e dos chamados burlões de meia tijela. Por tal motivo, elementos à paisana daquela corporação andam, agora, com muita frequência dentro e fora da grande estação ferroviária, na peúgada, principalmente, dos carteiristas que fazem do local um campo de actuação favorito.

De acordo com as estatísticas elaboradas pela PSP, as principais vítimas dos carteiristas em Santa Apolónia são os turistas estrangeiros e os nossos compatriotas emigrantes que chegam ou embarcam naquela gare. Não admira. Uns e outros são os menos prevenidos contra a terrível fauna dos carteiristas. Daí a apertada vigilância que a polícia está a exercer, de há uns dias a esta parte, na estação.

Importa, de facto, proteger os bens dos milhares de cidadãos que todos os dias, por ali passam.

Neste fim-de-semana, como não poderia deixar de ser, os carteiristas vibraram novo golpe em Santa Apolónia. A vítima foi, mais uma vez, um emigrante.

«Jornal de Notícias» — 5/9/77

PASSEIOS NO TEJO

Como oportunamente noticiámos, prosseguem, até ao fim de Setembro, os passeios dominicais pelo Tejo, promovidos pela Câmara Municipal de Lisboa em colaboração com a C.P.. Os barcos, com lotação para 800 pessoas, dotados das

necessárias condições, incluindo bufetes, proporcionam agradável viagem de três horas ao longo da margem direita do Tejo, de rica beleza panorâmica.

As partidas estão marcadas para as 15 horas, da estação Sul e Sueste, e o desembarque tem lugar na mesma estação pelas 18 horas.

«Diário Popular» — 24/8/77

NOVA PONTE SOBRE O DOURO VAI SER CONSTRUÍDA

A nova ponte sobre o rio Douro vai ser uma realidade, atendendo a que o ministro dos Transportes e Comunicações já deu o seu acordo às soluções de ordem técnica constantes da proposta apresentada para o efeito.

Considerando-se que os aspectos paisagísticos e de compatibilização estética entre a nova ponte a construir e a actual ponte «Maria Pia» — agora declarada monumento nacional — são determinantes na escolha da solução a reter, o dr. Rui Vilar vai submeter as propostas finais apresentadas à apreciação das entidades competentes: Ministério das Obras Públicas, Ministério da Habitação, Urbanismo e Construção, Secretaria de Estado da Cultura, Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes, Direcção-Geral de Transportes Terrestres e Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia.

Atendendo ainda à importância do enquadramento local da obra, foi também determinado à Direcção-Geral de Transportes Terrestres a promoção de um encontro de representantes das entidades acima referidas, a realizar na cidade do Porto, para debate e recolha de opiniões, de molde a permitir uma decisão participada.

«Jornal Novo» — 31/8/77

COMISSÃO DIRECTIVA DO «HIGHWAYS PROJECT»

Por despacho conjunto dos ministros do Plano e Coordenação Económica, Transportes e Comunicações e Obras Públicas, foi criada uma «comissão directiva do programa de assistência técnica integrado no «highways project» com a finalidade de orientar e supervisar a actividade dos consultores seleccionados para a execução dos três projectos de assistência técnica».

«Highways project» é a designação convencional de um projecto financeiro pelo Banco Mundial, em Outubro de 1976, no montante de 24 milhões de dólares, e que inclui a construção de uma variante rodoviária na Covilhã, a realização de um programa de reabilitação de estradas e de reforço dos meios mecânicos para a sua conservação, e ainda todo um programa de assistência técnica, com três grandes e principais facetas: estabelecimento de um sistema de planeamento de infra-estruturas rodoviárias e de uma contabilidade analítica de custos de construção e conservação de estradas (JAE), o desenvolvimento de um plano director nacional para os transportes (Min. Transportes e Comunicações) e a preparação de um plano de reabilitação dos caminhos de ferro (CP).

A Comissão será presidida pelo director do Gabinete de Planeamento de Transportes e Comunicações, integrando diversas outras entidades representativas de diversos departamentos ministeriais e empresas públicas envolvidas, devendo o seu presidente elaborar «relatórios de progresso trimestrais».

«Expresso» — 13/8/77

Talvez não saiba que...

... entre Sishen e Saldanha Bay (África do Sul) circula diariamente uma composição de mercadorias (com minério), constituída por 202 (!) vagões e rebocada por, nada menos que três potentes locomotivas Diesel-eléctricas de 168 toneladas e de 5070 cavalos, de potência!

Este comboio bate assim dois «records»: o de comprimento (dois quilómetros de composição!) e o de reboque de carga (20 mil toneladas!).

—//—

... o Afeganistão — que é um dos poucos países do mundo, que ainda não possui caminho de ferro — vai, finalmente, ter a sua rede ferroviária.

O projecto, que se encontra já entregue a alguns dos mais

competentes técnicos europeus da especialidade, prevê a construção de 1400 quilómetros de linhas, que assim assegurarão, simultaneamente, ligações com os principais centros do país e as Redes do Paquistão e Irão.

—//—

... os Caminhos de Ferro do Japão, sem dúvida, dos que «marcham» mais na vanguarda da ferrovia mundial, inauguraram uma nova linha — entre Osaká e Hiroshima — em cujo percurso o comboio demora uma hora, apenas, mais do que o avião leva a ligar as referidas cidades. Mas... com as vantagens não só de custar metade do preço da viagem de avião, como ainda a dos passageiros ficarem logo no centro de qualquer daquelas cidades, o que

não se verifica com os de avião. Assim, ao fim e ao cabo, o tempo de viagem acaba por ser idêntico, entre os dois meios de transporte.

—//—

... foi aberta à exploração a primeira grande linha férrea electrificada da República Popular da China.

A referida linha — que liga Paochi a Chengtu — tem uma extensão de 676 quilómetros e conta, no seu traçado, nada menos que 304 túneis e 981 pontes!

A título de mera curiosidade, podemos ainda informar que, actualmente, a rede ferroviária da República Popular da China contém a «bagatela» de cerca de 50 mil quilómetros!

Os deficientes e a sua integração na vida activa

Os conceitos e os objectivos da reabilitação médica e profissional dos deficientes físicos

Do nosso colega da Direcção de Equipamento, Brito e Cunha, recebemos uma série de 3 artigos sobre a problemática do Deficiente e a sua integração na vida activa.

Porque o assunto nos parece de interesse, não só para aqueles a quem infelizmente o acidente já atingiu, como para todos os outros, decidimos publicar esses artigos em três números consecutivos e completá-los depois, dado que eles se referem aos Deficientes em geral, com entrevistas ou depoimentos daqueles que, na C.P., têm a seu cargo a recuperação dos acidentados desta Empresa.

Qualquer acidente, quer seja de trabalho, de viação ou de qualquer outra natureza é mau para aquele que é a sua vítima. Mas, quando o sinistrado fica com uma deficiência permanente, então tudo é pior.

Para além do prejuízo intrínseco de deficiência, vem logo em seguida para o indivíduo sinistrado um cortejo de problemas de ordem psicológica, profissional, moral e material. E diferentemente do que acontece com uma criança que pode adaptar-se melhor à sua situação no processo normal de crescimento; para um adulto tal esforço de readaptação é feito num espaço de tempo mais curto e em circunstâncias diferentes.

Hoje, o tempo inválido, pelas conotações negativas de que estava revestido foi substituído pelo termo de deficiente ou de diminuído. Mas o que é um deficiente? — Há quem considere todos nós como deficientes nisto ou naquilo, e este conceito generalizado não deixa de ter um fundo de verdade. Mas na sua forma restritiva, tal como se tem propagado, o conceito de deficiente é entendido como aferido em termos práticos através de efeito da deficiência na capacidade (rendimento) de

trabalho do indivíduo. Dentro deste conceito um cego que é capaz de realizar um trabalho com 100% da eficiência do indivíduo «normal» já não se pode considerar como deficiente. E, de facto, é assim, porque o aludido cego mostrou que apesar da sua deficiência era eficiente na realização do acto essencial: trabalhar.

É por isso que a problemática dos deficientes tem como conteúdo mais importante a integração/reintegração dos mesmos na vida activa. E é também nesta perspectiva que se podem citar as consequências mais importantes da existência de uma dada incapacidade que se torna em desvantagem para o emprego. Essas consequências são:

- Para o indivíduo em questão:
 - Perda da capacidade de ganhar uma remuneração através de trabalho;
 - Perda da aptidão, conhecimentos e experiência;
 - Perda do «status» social;
 - Redução à situação de dependência.
- Para a família:
 - Perda ou redução de meios de subsistência;
 - Perda do «status» social;

— Aumento da dependência dos outros;

— Dever de cuidar da pessoa diminuída física ou sensorial.

3.º — Para a Sociedade no seu conjunto:

— Perda do trabalhador diminuído-físico quanto à contribuição do mesmo em aptidão e ganhos;

— Perda de uma unidade de trabalho;

— Perda da produção que o mesmo podia dar;

— Aumento de encargos para a subsistência do deficiente e da sua família;

— Aumento do número de pessoas inactivas ou dependentes.

O conjunto de iniciativas organizadas e acções coordenadas, tendentes a responder aos problemas criados pelos deficientes chama-se Reabilitação. E o termo comporta duas partes estritamente ligadas: a reabilitação médica e a reabilitação profissional.

A reabilitação médica tende a remediar toda a deficiência resultante de um acidente ou de uma doença, com vista a fazer desaparecer ou a diminuir a aludida deficiência. A reabilitação profissional como complemento da reabilitação médica é uma acção eminentemente social e consiste em colocar à disposição do deficiente um conjunto de serviços e acções tendentes a possibilitar ao deficiente ser reclassificado para um emprego normal.

Do que fica dito, ressalta que o essencial de todo o processo de reabilitação é a integração ou reintegração do deficiente ou diminuído físico na vida activa. E essa integração numa actividade produtiva é visualizada como o exercício de um trabalho remunerado e permanente.



nente que seja adaptado às actividades do interessado permitindo-lhe utilizar o melhor possível os seus conhecimentos e aptidões. Para tal é necessária a existência de serviços eficientes, organizados pelos poderes públicos. E esses serviços devem prosseguir os seguintes objectivos:

— Desenvolver as possibilidades oferecidas aos trabalhadores deficientes de ocuparem um emprego com um salário igual ao dos outros trabalhadores;

— Determinar as qualificações profissionais dos interessados mediante um exame dos seus antecedentes profissionais, da sua formação escolar, e das suas aptidões físicas e gosto vocacional;

— Obter as necessárias informações sobre a natureza da deficiência para orientar as acções de colocação profissional;

— Recorrer aos conselhos médicos para avaliar as capacidades físicas ou sensoriais dos interessados;

— Organizar cursos de formação ou de reabilitação profissional;

— Dirigir os interessados para os empregos mais adequados às suas aptidões físicas e sensoriais e que não ofereçam risco no agravar da sua deficiência;

— Tomar contacto com os empregados, gestores de empresas, sindicatos, e com o público em geral, no sentido de promover e desenvolver as possibilidades de emprego para os deficientes;

— Coordenar as actividades de colocação selectiva de deficientes em colaboração com instituições privadas e públicas, sindicatos, associações de deficientes e estabelecimentos escolares.

Numa empresa industrial com elevado número de postos de trabalho diferentes há sempre uma maior probabilidade em conseguir a compatibilidade do binómio trabalhador-deficiente-posto de trabalho.

Os grandes comboios do futuro e as suas velocidades

Que velocidades poderão atingir os comboios do futuro? Eis uma pergunta que, face aos projectos em curso e outros em via experimental, será de difícil resposta, quanto a números positivos. Todavia, as perspectivas são as mais optimistas possíveis, a ponto de, alguns dos mais conceituados técnicos das redes ferroviárias europeias, falem já que, nos próximos dez anos, os comboios poderão atingir velocidades superiores a 480 kms/hora!

Isto, em comboios sobre carris, uma vez que, segundo os projectos mais arrojados desses mesmos técnicos, os carris actuais poderão até, um dia, deixar de existir na Europa. Pois, desde há anos que a imaginação dos mais cotados engenheiros ferroviários é conse-

guir esse fim. De resto, um primeiro passo foi já dado, através da construção dos célebres «comboios suspensos» que, como se sabe, circulam por intermédio de uma almofada de ar, a poucos centímetros acima dos carris. Estes comboios, segundo a opinião dos mesmos técnicos, serão — para já — os primeiros «grandes comboios do futuro», os quais poderão atingir velocidades da ordem dos 500 kms/hora. Mas, posteriormente a este sistema de tracção ferroviária, já há um outro para o qual novos peritos dizem, por sua vez, ser a última palavra dos grandes comboios do futuro, ou sejam os de «levitação magnética». Este sistema utiliza a potência electro-imans para elevar todo o comboio a alguns milímetros acima

dos carris, e a força desenvolvida por um motor linear de indução (que funciona como uma série de ímans) faz assim mover toda a composição.

A combinação destes dois sistemas, introduziu, obviamente, uma tecnologia inteiramente nova no campo dos comboios do futuro, e ainda a promessa de serem conseguidas velocidades tais, que excederão, em larga escala, as possibilidades técnicas oferecidas pelo actual sistema de tracção sobre carris.

De resto, por toda a Europa os engenheiros têm já conhecimento das enormes possibilidades da levitação magnética. Porém, é na Alemanha Federal que as experiências se encontram mais avançadas; a ponto de, já em 1971, um veículo experimental de 12 toneladas e

utilizando carris com um quilómetro de extensão, ter alcançado a velocidade de 164 kms/hora, ou seja, o máximo conseguido até ao momento, com veículos de levitação — sem dúvida, a descoberta mais revolucionária do século, em transportes ferroviários.

Entretanto, dentro de um ano (ou talvez menos) espera-se já que, através de um novo protótipo, em forma de cápsula, e utilizando outro trecho de via, venha a ser possível conseguir-se velocidades de entre os 300 a 350 quilómetros por hora! Isto, conforme se infere, para já. Pois que os técnicos alemães esperam que durante a década de 1980, essas velocidades sejam ultrapassadas por outras, da ordem dos 500 quilómetros!

Deste modo, esperam montar, simultaneamente, um sistema de tráfego internacional de passageiros para toda a Europa, que permitirá aos seus utentes irem, por exemplo, a qualquer grande cidade europeia situada num raio de mil quilómetros e voltarem a casa — tudo no mesmo dia!

É claro que, embora esse sistema de tráfego se encontre ainda em projecto, a verdade é que os comboios de propulsão magnética não são já a fantasia que, à primeira vista, poderá transparecer, mas sim, uma realidade chamada os «grandes comboios do futuro». Pelo menos, os maiores técnicos ferroviários da Europa assim o afirmam.

VULTOS CÉLEBRES DOS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO

Grandes figuras nacionais, com principal incidência nas Letras, Medicina, Jornalismo, Política, etc., têm passado pelos quadros do pessoal dos nossos Caminhos de Ferro, honrando assim, mercê da notabilidade dos seus nomes e das inúmeras obras ligadas à Ciência e à Cultura, a profissão de ferroviário, de que tanto nos orgulhamos.

São numerosos esses vultos. Todavia, face à limitação do espaço do nosso jornal, limitar-nos-emos a focar os principais, com natural relevância, como é óbvio, para os que atingiram maior projecção. Estão neste caso o sábio eminente e o dramaturgo famoso que foram, respectivamente, o Doutor Egas Moniz e D. João da Câmara.

Porém, antes de nos retermos nestas duas grandes figuras nacionais, desejamos focar — e dedicar a alguns as referências que o espaço nos permite — outros ferroviários célebres, como Fontes Pereira de Melo, Thomé de Barros Queiroz, Oliveira Martins, Emídio Navarro, etc.

Fontes Pereira de Melo, por exemplo, que desempenhou o cargo de administrador da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (antecessora da C.P.), foi a pessoa que, aquando ministro do Reino (1852), mais lutou e se sacrificou para a criação dos caminhos de ferro em Portugal.

Levado para o Parlamento pela mão de Rodrigo da Fonseca, seu mestre e amigo, em breve se revelou como um dos mais notáveis estadistas portugueses, podendo-se até dizer que, durante mais de três décennios, dominou por completo a política do seu tempo. Sobre

o segredo da sua excepcional carreira tenta dizer-lhe Ramalho Ortigão, ao escrever: «O que verdadeiramente constitui a superioridade na direcção da política moderna é o poder do comando». E mais adiante: «este homem servira, em campanha, como ajudante do Marechal Saldanha, vira o fogo na batalha de Torres Vedras e guardara, no porte marcial da cabeça e na expressão do olhar, uma lembrança da atitude firme e resoluta que, na presença do perigo, convém à coragem e ao brio».

Thomé de Barros Queiroz, foi outro grande vulto de português, que muito dignificou e honrou a classe ferroviária, através dos cargos de presidente do Conselho de Administração e da Comissão Executiva da C.P., que desempenhou desde 1911 a 1926, ou seja até à data da sua morte.

Porém, a infesta ocorrência foi de tal modo sentida entre a classe ferroviária da época, que o Conselho de Administração — então já presidido pelo Engº Ruy Ulrich — reuniu extraordinariamente para publicar uma «Ordem do Conselho», na qual eram patenteados «os primeiros do carácter e a bondade dos sentimentos do saudoso ferroviário, que todo o pessoal da Companhia chorou».

Egas Moniz, foi, entretanto, o vulto de maior projecção, não só nacional como até internacional, de quantos passaram pelos quadros dos nossos Caminhos de Ferro.

Nascido em 29 de Novembro de 1874, na freguesia de Avanca (Estarreja), o Doutor António Caetano de Abreu Freire Egas Moniz, formado em medicina pela Universidade de

Coimbra, entrou para o serviço da C.P., primeiro como simples médico de secção (em Estarreja) e depois como especialista de doenças nervosas, no ano de 1903, onde permaneceu até fins de 1944, data em que foi atingido pelo limite de idade.

Entre os numerosos galardões, com que foi distinguido durante a sua carreira de neuropsiquiatra, o «Prémio Nobel» foi, seguramente, o mais valioso, aquele que o consagrou internacionalmente e que constituiu motivo do maior orgulho para todos os portugueses, designadamente para a família ferroviária, que ele sempre serviu com o maior carinho.

Na Política, o famoso sábio ocupou também lugar de destaque, honrando igualmente o País onde nasceu e ao qual dedicou sempre o amor de um patriota exaltado.

D. João da Câmara, ou mais propriamente, D. João Evangelista Gonçalves Zarco da Câmara, foi, igualmente, outro vulto célebre, que serviu os nossos Caminhos de Ferro, e cuja projecção como poeta, romancista e dramaturgo, é das mais brilhantes da nossa Literatura. Com sangue real a correr-lhe nas veias, pelo cruzamento com famílias da mais nobre estirpe, era, contudo, por natureza, um homem simples e bondoso.

A sua veia de homem de letras, designadamente de escritor teatral, que já se havia revelado quando estudante, acentuara-se de tal maneira, à medida que o tempo decorria, que as suas obras sucediam-se num ritmo invulgar, como só o conseguem os escritores natos e fecundos. E assim, foram surgindo, entre outras, as comedias «Um apuro faz um médico»



Dr. Egas Moniz

e «Bernarda no Olimpo», os dramas «Aldeia na Côte» e «O Pântano», as operetas «O solar dos Barrigas» e o «Burro do Sr. Alcaide»; as conhecidas peças teatrais «Rosa Enjeitada», «Triste Viuvinha» e «Os Véhos».

Porém, esta última obra tem para nós — ferroviários — um interesse muito especial, não só por ter sido escrita e tecida numa altura em que D. João da Câmara, como ferroviário que também quis ser, se encontrava empenhado nos trabalhos de construção do Ramal de Cáceres, como ainda por os personagens da peça terem sido arrancados ao cenário da região onde foi traçado o aludido Ramal. Por sinal, D. João da Câmara começou a escrever a peça, em Ponte de Sor, concluindo-a, depois, em Castelo de Vide. Isto é, em todas as ho-

ras livres, da atribulada construção do referido Ramal, D. João da Câmara recolhia elementos para a feitura da sua peça, muitas vezes, até, na própria caderneta de apontamentos que acompanhava sempre o escritor nos trabalhos da construção daquele Ramal, onde se conservou até 1872, segundo, depois, para a construção das linhas de Sintra, Cascais e Torres Vedras.

Eis, pois, a traços largos, uma vez que — repetimos — o espaço mais não nos permite, alguns dos mais representativos vultos nacionais que, tendo querido ser ferroviários, não só honraram, com os seus nomes, os quadros do pessoal dos nossos Caminhos de Ferro, como deram significativo exemplo de dedicação e carimbo à causa ferroviária.

Desporto... em via reduzida

O grupo desportivo dos Ferroviários do Entroncamento

Fundado em 25 de Maio de 1931, o Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento é, entre todas as agremiações ferroviárias congêneres, a mais representativa, mercê da modalidade desportiva — o futebol — a que se dedicou, com maior objectividade, e na qual tem sido, dentro dos seus recursos técnico-económicos, um digno representante do desporto ferroviário.

Nos seus primórdios, o Grupo dedicava-se somente aos torneiros inter-ferroviários, mas, em 1938, ao inscrever-se na Associação de Futebol de Santarém, iniciou a sua participação nos campeonatos oficiais da referida Associação; campeonatos, aliás, que o levaram

já a «vôos» bem distantes, como foram os dos próprios Campeonatos Nacionais das II e III Divisões de Futebol, em que participou.

Entre os títulos conquistados, contam-se os de campeão distrital da I Divisão da A.F. de Santarém, das épocas 1946/47, 50/51 e 67/68, e iguais títulos, na categoria de juniores, em diversas épocas.

Porém, ultimamente, por motivos de ordem económica, o «Ferroviários» do Entroncamento, a despeito da acção desenvolvida pelos seus esforçados dirigentes, tem-se quedado por classificações mais modestas, no «Distrital» da I Divisão scabatana, por carencias de uma maior valorização das suas

equipas representativas, e daí o não ter alcançado qualificações para militar, de novo, nos Campeonatos Nacionais da modalidade. (A época transacta, porém, esteve prestes a conseguí-lo, mercê da meritória classificação — 2.º lugar — alcançada no «Distrital» da I Divisão, cujos participantes — acentue-se — são, na generalidade, equipas de valia semelhante às que militam no «Nacional» da III Divisão).

Além do futebol, o Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento possui secções de: basquetebol, ténis de mesa, ginástica desportiva e educativa, campismo, voleibol, pesca desportiva, andebol e atletismo.

Extinção do Sector de Almoxarifado

Por deliberação superior foi extinto o Sector de Almoxarifado, que fazia parte integrante na Divisão de Abastecimentos. Deste modo, as funções da

quele órgão passam a ser desempenhadas no Sector de Imobilizações, Divisão de Contabilidade, da Direcção Financeira.

REDE GERAL

DIRETOR: Américo da Silva Ramalho
CHEFE DE REDACÇÃO: José Viegas Soares
ARRANJO GRÁFICO: Gabinete de Design da C.P.
FOTOGRAFIAS: Gonçalves Pedro
COMPOSIÇÃO E IMPRES.: FERGRÁFICA — artes gráficas Ida.
TIRAGEM: 29 000 exemplares

PROPRIEDADE DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
Calçada do Duque, n.º 20 — Lisboa

CORRESPONDENTES:

DEPARTAMENTO DOS TRANSPORTES — Simões do Rosário
DEPARTAMENTO COMERCIAL — Torroais Valente
DEPARTAMENTO DE INSTALAÇÕES FIXAS — Ilde Martinho
DIRECÇÃO FINANCEIRA — Luís Silva
DIRECÇÃO INDUSTRIAL — Nunes Polícarpo
DIRECÇÃO DE EQUIPAMENTO — Luís Beato
DIRECÇÃO DO PESSOAL — Isabel Correia
DIVISÃO DE ABASTECIMENTOS — Fernando Mota
REGIÃO NORTE — Ginestal Machado
REGIÃO CENTRO — Soares Miguel
REGIÃO SUL — Ismael Baltazar