

## EDITORIAL

«Rede Geral» inicia com o presente número o seu segundo ano de publicação.

Como ainda é cedo para transformar tal facto — normal na vida de um jornal — numa efeméride, parece-nos mais objectivo tecer algumas considerações sobre os seus objectivos e sobre a sua missão e espaço na comunidade ferroviária.

Iniciado por decisão da então Comissão Administrativa, da sua feitura se tem encarregado o Serviço de Relações Públicas, dadas as responsabilidades que lhe cabem em estabelecer, manter e aperfeiçoar os canais de comunicação e informação dentro da Empresa e com a comunidade.

No entanto, a esse Serviço foi dada completa autonomia na sua orientação e direcção, com o apoio da sua rede de colaboradores-correspondentes nas principais áreas da Empresa e com a definição de parâmetros saídos do Conselho Consultivo da Informação Interna que conglomera os gestores de primeiro grau da C. P..

Órgão de informação, simultaneamente responsabilizado pela divulgação das principais linhas de rumo propostas pelos órgãos da Empresa no domínio da gestão que lhes compete e pela vulgarização de todos os aspectos técnicos, económicos e sociais que a dimensão da nossa Empresa comporta, «Rede Geral» tem tentado manter uma trajectória coerente, substantiva, um papel de jornalista atento e consciente da missão que lhe compete. Daí lhe virá o crédito que se propõe conquistar. Esse é o espaço que crê firmemente pertencer-lhe.

Cada número de «Rede Geral» é passado à lupa crítica do Director, do Chefe da Redacção, dos correspondentes e de todos os ferroviários — com responsabilidades técnicas na Empresa as mais diversas — e dessas reuniões mensais têm saído rectificações de processos e têm surgido propostas interessantes.

Estamos cientes de constituir uma equipa coesa sem perder o sentido crítico, dialogante sem esquecer o seu objectivo principal: informar os ferroviários.

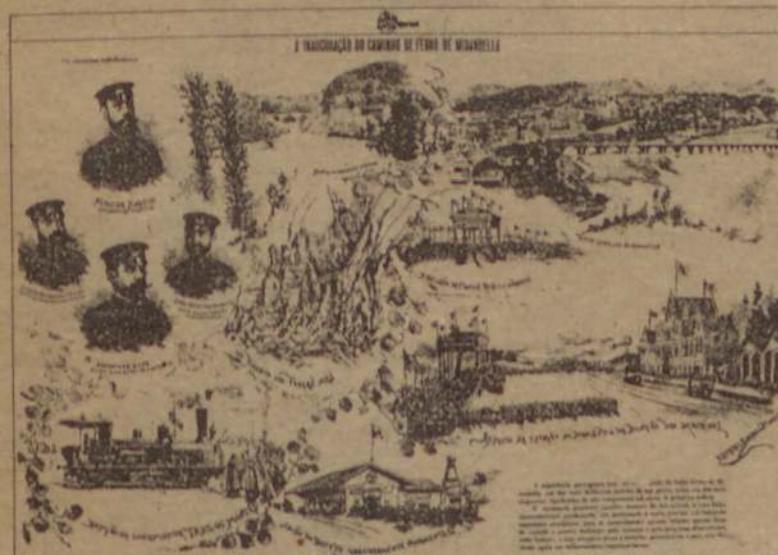
A Empresa tem o dever de informar. Os ferroviários têm direito à informação.

A clara aceitação deste princípio é uma tarefa apaixonante que «Rede Geral» se propõe prosseguir com a independência e a confiança que a Gerência da Empresa desde o primeiro número entendeu determinar-lhe. Independência no completo sentido que a palavra comporta. Confiança que resulta da nossa independência.

Rede Geral

## A inauguração do Caminho de Ferro de Mirandela

Um «rallie» de Imprensa em 1887



Raphael Bordalo Pinheiro, reputado caricaturista dos fins do século passado, dedicou alguns dos seus apontamentos humorísticos e críticos à vida do caminho de ferro português e a algumas das suas figuras proeminentes.

No número do primeiro aniversário do «Rede Geral» entendemos incluir, em jeito de separata, uma reprodução de parte da «chronica» sobre «A Inauguração do Caminho de Ferro de Mirandella» dada à estampa no n.º 127, de 14 de Outubro de 1887, do semanário humorístico «Pontos nos ii», de que Bordalo Pinheiro era ilustrador prestigiado.

O insigne caricaturista — para lá de saborosas notas de reportagem — inclui um elogio à engenharia portuguesa, que compreendia, estamos certos, os autores do projecto e os trabalhadores seus executantes.

Com a devida vénia, aqui fica uma palavra introdutória a esta iniciativa do «Rede Geral» a que daremos continuidade na primeira oportunidade.

# CENTENÁRIO DA PONTE MARIA PIA



Em plena Ponte Maria Pia

A Ponte «Maria Pia», um elo imprescindível nas ligações ferroviárias do Norte do País, completou cem anos de existência. Foi a 4 de Novembro de 1877 que, com a passagem do comboio real, entrou em funcionamento esta via de ligação sobre o rio Douro, hoje já centenária. A importância social e económica deste empreendimento, assim como o valor histórico da obra, foram pretextos que justificaram amplamente o programa comemorativo da efeméride.

A iniciativa de celebrar este acontecimento partiu, conjuntamente, das Câmaras Municipais do Porto e Vila Nova de Gaia e do Governo Civil do Porto, a que se associaram os Caminhos de Ferro Portugueses.

A Comissão Organizadora constituída por elementos das entidades acima referidas, bem como de um historiador, preparou um programa que teve como ponto de partida as cerimónias que tiveram lugar na tarde do dia 4 de Novembro de 1977.

Assistiram às comemorações entre outras personalidades ci-

vis e militares, o Ministro da Administração Interna, Tenente-Coronel Costa Brás, em representação do Primeiro-Ministro; Ministro dos Transportes e Comunicações, Dr. Rui Vilar; o Governador Civil do Porto, Dr. Cal Brandão; presidentes e vereadores das Câmaras Municipais de Gaia e Porto, os membros do Conselho de Gerência da C. P., Eng.º Gonçalves Ferreira e Dr. Manuel Moura, e o Cônsul, de França, no Porto, Pierre Lavis Cobat, especialmente convidado, como representante diplomático do País do construtor da Ponte, Gustav Eiffel.

Presentes, ainda, 23 ferroviários do activo, já com mais de 25 anos de serviço na Empresa, indicados pela Comissão Organizadora das comemorações.

As cerimónias iniciaram-se na Câmara Municipal de Gaia, pelas 14 horas, com a inauguração de uma Exposição de fotografias e pinturas, sobre a Ponte «Maria Pia» e Caminhos de Ferro de Entre-Douro e Minho, da autoria do grupo fotográfico IF (Ideia e Forma) e do

pintor Albino José Moreira (Barbeiro). No decorrer da cerimónia, usaram da palavra o presidente do Município Gaiense, António da Fonseca, e o Ministro da Administração Interna.

Após aquele acto a comitiva dirigiu-se para a estação de Vila Nova de Gaia, a fim de tomar o «Comboio do Século XIX», que haveria de a levar até Campanhã.

Na estação de Gaia, entretanto, podia-se visitar a mais antiga locomotiva de via larga, existente na Zona Norte, cons-

Pag. 2

## ESTE MÊS:



A Divisão de Formação pág. 4

Reorganização pág. 3

Bilhetes de Família pág. 3

truída anteriormente a 1865 e que rebocou o comboio real que inaugurou a Ponte «Maria Pia»; o Salão D. Maria Pia, construído em 1858, e o Salão do Príncipe, construído em 1877.

Desta estação, saiu, em direção à de Campanhã, o «Comboio do Século XIX», rebocado pela locomotiva construída em 1875 e uma das primeiras destinadas a comboios de mercadorias dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

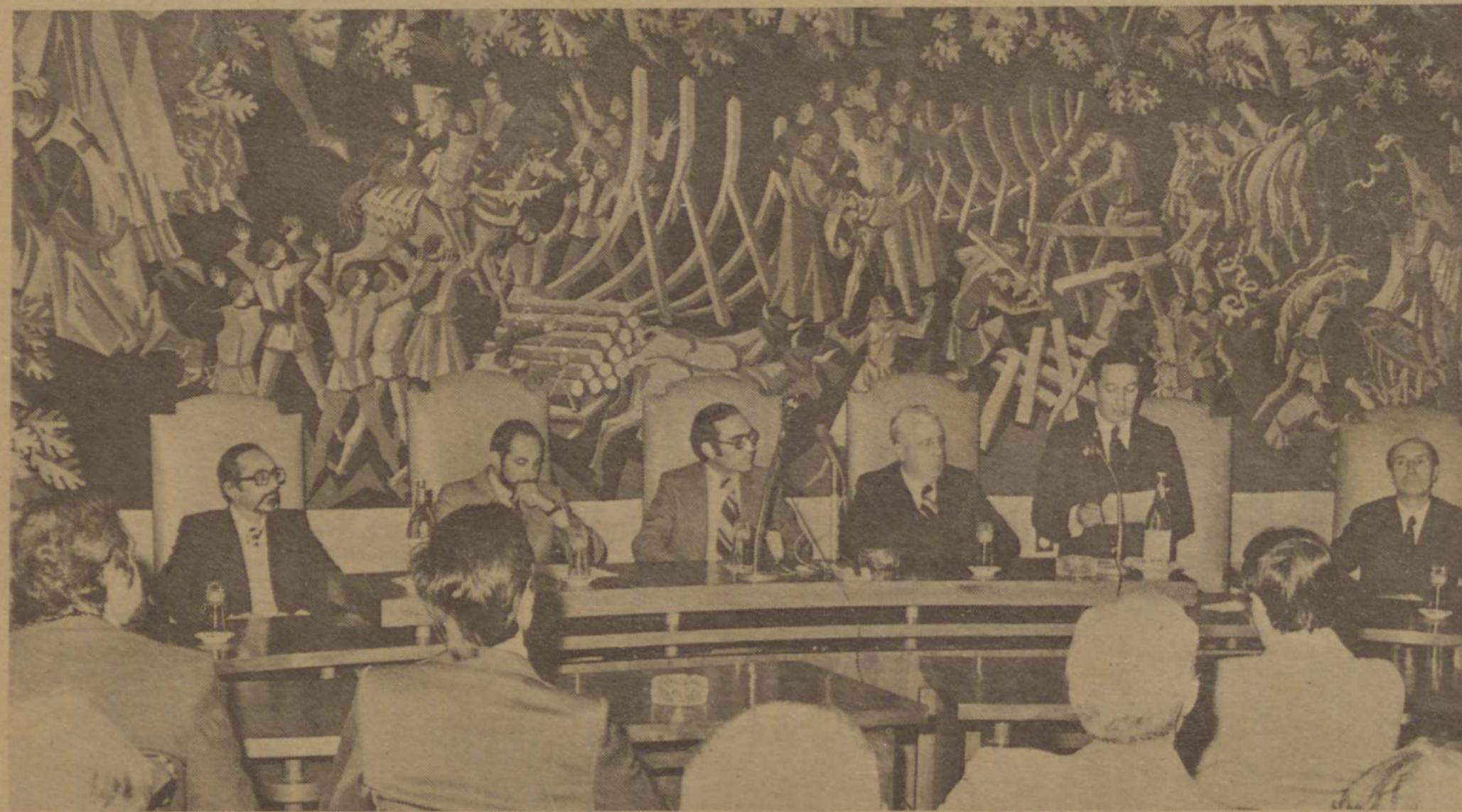
Uma vez em Campanhã, efectuou-se uma visita às Oficinas

A encerrar as cerimónias do primeiro dia das comemorações do centenário da Ponte «Maria Pia», efectuou-se, na sala de reuniões da Câmara Municipal do Porto, uma sessão solene, presidida pelo sr. Tenente-Coronel Costa Brás, Ministro da Administração Interna, destacando-se ainda nos lugares de honra, o Ministro dos Transportes e Comunicações, o Governador Civil do Porto, os presidentes dos Municípios do Porto e Vila Nova de Gaia, o Cônsul de França e o Engº Gonçalves Ferreira, membro do

prestar o serviço para que foram feitos, na nossa memória devem ficar os seus obreiros, como exemplo da coragem e capacidade de realização de que deram provas.

A melhor homenagem que lhes podemos prestar é conservar a sua obra, protegendo-a das vicissitudes do tempo. Quando já não for possível transportá-la para continuar a servir. É por esta razão que a Ponte «Maria Pia» não será demolida e foi agora considerada Monumento Nacional».

A encerrar a sessão, o Go-



Um aspecto da sessão solene na sala de reuniões da Câmara Municipal do Porto

da C. P., nomeadamente às de Reparações do Material a Vapor, que brevemente irão ser extintas.

Ainda nesta estação, foram descerradas duas lápidas: uma comemorativa do 1.º Grupo Oficial e executada pelos próprios trabalhadores ferroviários, e a outra, recordando os pioneiros do Caminho de Ferro a Norte do Rio Douro.

Após estas cerimónias, a comitiva seguiu, de autocarro, até à Avenida Marginal, onde o Cônsul da França descerrou uma placa, dando o nome de Eiffel ao troço daquela via, entre as duas pontes, e o Ministro Costa Brás descerrou uma outra, no pilar da Ponte, alusiva à data das comemorações.

Conselho de Gerência da C. P.. Usou da palavra, em 1.º lugar, o representante da França, M. Pierre Lavis Cabot, que manifestou o seu orgulho em ser compatriota de Gustav Eiffel, autor daquilo que classificou como uma «soberba obra de Engenharia». Seguidamente, o Engº Aureliano Veloso, presidente do Município do Porto, teceu algumas considerações sobre tão importante obra, afirmando, a dado passo «...um feito notabilíssimo dos homens do século passado».

Finalmente, o Dr. Rui Vilar, após um breve introito, afirmou:

«Quando empreendimentos deste género conseguem perdurar no tempo, continuando a

vernador Civil do Porto fez a entrega de medalhas comemorativas da efeméride, às principais individualidades presentes, bem como ao sr. José Mendes Ferreira, o ferroviário mais antigo, presente nas cerimónias.

Vários actos adicionais ocorreram no mesmo dia. Assim, enquanto os CTT lançavam uma nova emissão de dois selos, e uma empresa do Porto, uma medalha alusiva, a C. P. iluminava a fachada da estação de S. Bento e fazia hastear a bandeira Nacional nesta estação e na de Gaia, emitindo, também, postais.

Estas comemorações prolongar-se-ão com várias manifestações de que, a seu tempo, «Rede Geral» dará conta.



O ministro Costa Brás descerrando a placa com o nome de Eiffel no pilar da ponte



O cônsul de França descerrando a placa com o nome de Eiffel na marginal



## NOTA DA REDACÇÃO

Em 27 de Novembro de 1976 começou a ser distribuído a todos os trabalhadores da C. P. o número um do «Rede Geral». Dizia-se na «Nota da Redacção» desse número, que: «...nas suas páginas se procurará dar conhecimento de tudo aquilo que se passa desde Monção a Vila Real de Santo António», e mais adiante, «Porque numa empresa com a dimensão da nossa não é fácil que todos saibam o que nela se passa, procurar-se-á com esta publicação superar, em parte, essa dificuldade». Terminava-se essa «Nota da Redacção», dizendo aquilo que já por várias vezes se voltou a afirmar: que a missão preponderante do «Rede Geral» era informar.

Pois bem, é passado um ano sobre esse número, é passado um ano de trabalho, de esforço de dificuldades, de alegrias, de tristezas, para todos quantos trabalham no «Rede Geral», para todos quantos vivem neste país, melhor dizendo, para todos quantos existem neste Mundo.

Passou um ano na vida de «Rede Geral» e, quase que passou mais um ano da vida de todos nós. É normal, e até está actualmente muito em uso, dizer-se: «vimos por este meio prestar contas àqueles que são, ao fim e ao cabo, a razão de ser da nossa existência». Não é isso o que sucede com «Rede Geral». No fundo, ele presta contas aos seus leitores, todos os meses. É pela sua saída, pelo que contém cada número, que é feita a prestação de contas aos que dele se utilizam.

Para este número, normalmente chamado «Especial», do Aniversário, pensou-se muita coisa: desde mais páginas, mais cores, até um sem número de ideias mais ou menos interessantes, mais ou menos válidas. Mas, «Rede Geral» é, no fundo, um jornal diferente dos outros. Não tem receitas, não tem problemas de publicidade, não precisa — para a sua sobrevivência económica — de agradar ao leitor, de dizer aquilo que as pessoas «gostariam» que ele dissesse. A sua missão é, como já se disse, informar objectivamente sobre o que se passa na Empresa... «desde Monção a Vila Real de Santo António». Dizer sim ao que as pessoas gostariam que ele dissesse, mas, porque isso é verdade, e não porque poderia agradar a A ou B.



Os convidados prestes a embarcarem no comboio que haveria de atravessar a ponte



A visita às oficinas de reparações do material a vapor em Campanhã

# Reorganização

Referimos nos números 1, 2 e 3 de «Rede Geral» a reorganização que fora divulgada pela Deliberação da C. A. n.º 3/75.

Temos vindo a dar conhecimento de algumas das evoluções sofridas por essa reorganização e continuamos hoje essa tarefa, anunciando novos aspectos da nossa estrutura.

## GABINETE DE PLANEAMENTO E ESTUDOS ECONÓMICOS

Resultante da extinção do Gabinete de Planeamento Económico e do Serviço de Estudos Financeiros, a ele cabem todas as funções do extinto GPE, bem como a «compilação de orçamentos de investimentos» e a «determinação de custos de produção históricos e previsionais unitários, com base na recolha e análise de estatísticas nacionais (internas e externas) e internacionais, funções, aliás, que anteriormente pertenciam ao Serviço de Estudos Financeiros.

Estrutura-se o novo Órgão em três áreas: PREVISÃO, PLANEAMENTO, ESTUDOS ECONÓMICOS. Com o nível de Departamento, ao GPE (manteve-se a sua anterior sigla) competem, basicamente:

— Ser assessor do Conselho de Gérencia no respeitante à elaboração e definição de Políticas e Objectivos Gerais, e ain-

da quanto ao Controlo Global da situação e sua evolução, tanto interna como externa, à C. P., na parte correspondente aquelas Políticas e Objectivos Gerais.

— Motivar, normalizar e coordenar todo o processo de Planeamento correspondente às Estratégias de actuação e aos Objectivos Específicos quantificados, decorrentes das políticas e objectivos gerais determinados pelo Conselho de Gerência, actuando como colaborador e assessor económico para planeamento das Direcções, e exercendo igualmente a função de Controlador da sua execução.

— Elaborar toda a documentação constituinte dos Planos Globais, considerados como integração e síntese dos planos funcionais, cuja elaboração e execução estão a cargo das Direcções a que dizem respeito.

— Elaborar estudos previsionais e de investimento e estudos de carácter económico geral e sectorial.

## SERVIÇO DE GESTÃO DOS RECURSOS FINANCEIROS

Ao Serviço de Gestão de Recursos Financeiros cabem, além de algumas das funções do extinto Serviço de Estudos Financeiros a Tesouraria, mais as seguintes:

— Estabelecer planos financeiros (para Exploração e Investimentos) a médio e a longo prazos.

— Efectuar previsões sobre a obtenção de capitais, bem como os respectivos planos de amortização.

— Elaborar planos de financiamento;

— Estudar e dar parecer sobre as condições de financiamento e de pagamento de projectos ou aquisições;

— Dinamizar a realização dos financiamentos;

— Relações com as instituições de crédito e outras entidades em tudo o que se relaciona com financiamentos a obter;

— Acompanhar a gestão e controlar a execução dos planos de financiamento;

— Estudar os critérios de normalização das contas e determinação das indemnizações compensatórias por obrigações de serviço público;

— Todas as funções inerentes à Tesouraria.

## DEPARTAMENTO COMERCIAL

Atendendo ao reduzido conjunto de actividades do Serviço

de Transportes Complementares, foi o mesmo extinto, tendo as suas funções sido integradas, consoante a sua natureza, no Serviço Comercial de Passageiros e no Serviço Comercial de Mercadorias.

## GABINETE DE DESIGN

Foi integrado na Direcção Industrial, dado que a médio prazo, uma grande parte das suas actividades estará relacionada com aquela Direcção. O Gabinete de Design mantém os seus actuais organograma e especificação de funções.

## SECTOR DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, DA REGIÃO NORTE

Uma vez que era o Serviço de Transportes Complementares do Departamento Comercial — extinto pela deliberação n.º 13/77 do Conselho de Gerência — quem orientava tecnicamente o Sector de Transportes Rodoviários, e, dado que, por um lado, a vocação daquele Sector é basicamente a produção de transportes, e, por outro, verificando-se a necessidade de uma coordenação mais operacional entre as actividades de produção de transportes ferroviários e rodoviários, foi decidido integrá-lo no Serviço de Transportes Ferroviários. Assim, às funções que competiam ao Ser-

viço de Transportes Ferroviários são acrescidas as do Sector agora extinto.

Em resumo, podemos dizer que, aos Transportes Ferroviários competem agora o «assegurar a execução dos transportes rodoviários de passageiros e mercadorias, garantindo os níveis de qualidade e a quantidade de produção convenientes; o assegurar a produção de transportes rodoviários não prévia e superiormente programados; o promover ou executar a manutenção do material circulante rodoviário próprio».

## EQUIPA DE RECONVERSÃO DE PASSAGENS DE NÍVEL

Com a finalidade de se conseguir uma mais fácil e eficiente coordenação das acções relativas às Passagens de Nível (PN), foi transferida da Direcção de Equipamento para a Direcção de Exploração, ficando na dependência directa do Director de Exploração a Equipa de Projectos de PN.

Tendo-lhe sido atribuída a designação de «Equipa de Reconversão de Passagens de Nível», a ela competem, essencialmente, a promoção de forma integrada e sistemática, de todas as actividades centralizadas de estudo, normativa e de reconversão, relativas a Passagens de Nível e a apoiar as Regiões, na realização de acções da sua competência.

## Gabinete de Promoção e Controlo da Segurança Ferroviária

Por deliberação do Conselho de Gerência de 14 de Setembro foi criado na sua dependência directa e com o nível de Departamento, o Gabinete de Promoção e Controlo da Segurança Ferroviária, que tem em vista dinamizar, coordenar e controlar as actividades relacionadas com a segurança da circulação ferroviária.

Para atingir este objectivo global, cabe a este Gabinete o desenvolvimento das tarefas que a seguir se indicam:

— Analisar directamente e pelo exame de matéria normativa e de inquéritos relacionados com acidentes, as condições gerais e específicas em que se realiza o serviço ferroviário, no que se prende com a segurança da circulação.

— Coordenar a participação dos diferentes órgãos interessados na definição de projectos de política de segurança ferroviária a propor superiormente.

— Planear, dinamizar e coordenar a execução de acções nos campos da regulamentação, do equipamento, e da formação no que respeita à melhoria das condições de segurança da circulação ferroviária.

— Coordenar actuações complementares envolvendo diferentes órgãos, em matéria de

segurança.

— Coordenar a elaboração de indicadores de segurança.

— Elaborar relatórios sobre as condições de segurança em que é realizada a exploração ferroviária, nomeadamente no referente a acidentes que envolvam danos materiais e humanos.

— Dar parecer ao Conselho de Gerência sobre novos empreendimentos ferroviários, no tocante à segurança da circulação.

O Gabinete de Promoção e Controlo da Segurança Ferroviária tem, como ligações internas mais importantes, para além do Conselho de Gerência de quem, como já se disse, depende directamente, a Direcção de Exploração — através dos Departamentos de Transportes e de Instalações Fixas, — e a Direcção do Pessoal — através da Divisão de Formação.

Quanto a ligações externas para além da DGTT (Direcção Geral dos Transportes Terrestres) seu interlocutor principal, todos os organismos nacionais ou estrangeiros públicos ou privados, em assuntos da sua competência, de acordo com as delegações que lhe tenham sido atribuídas pelo Conselho de Gerência.

## NOVA MODALIDADE TARIFÁRIA PARA O TRAFEGO DE PASSAGEIROS

Conforme o Aviso ao Públíco 19/77, de 20 de Outubro p.p., aprovado por despacho do Secretariado de Estado dos Transportes e Comunicações, a partir de 1 de Novembro do corrente ano passam a estar à venda, em todas as estações e apeadeiros, bilhetes de família, de ida ou de ida e volta, os quais podem ser adquiridos por conjuntos familiares constituídos, seja pelos dois cônjuges, seja por um ou dois destes e filhos solteiros menores de 21 anos, seja ainda por irmãos solteiros menores de 21 anos; desde que comprovem a identidade e tais laços de parentesco, através dos documentos adequados.

Com esta modalidade tarifária os preços resultantes, são os seguintes:

— para um dos membros da família: bilhete inteiro segundo o comboio e classes utilizados;

— para os restantes membros da família: redução de 50% para os que tenham idade igual ou superior a 12 anos, e redução de 75% para os que tiverem idade inferior a 12 e superior a 4 anos.

Os bilhetes de família podem ser adquiridos durante todo o

ano, só para percursos iguais ou superiores a 150 km por viagem simples ou pagando como tal, com exceção dos seguintes períodos, para início das viagens, quer de ida, quer de volta:

— desde as 12h até às 24h do último dia não feriado oficial que antecede o sábado;

— desde as 12h até às 24h do domingo ou do último dia feriado oficial que se lhe seguir.

De notar que esta modalidade tarifária se diferencia da que existiu entre nós durante largo

tempo com a antiga Tarifa Especial n.º 3 (anulada com a reestruturação tarifária de 1975), além das restrições indicadas, principalmente pelo facto de ser aplicável, desde logo, a conjuntos familiares de 2 componentes, como é o caso do casal de marido e mulher, enquanto que a Tarifa anterior condicionava o seu objecto a conjuntos familiares do mínimo de 4 pessoas, 3 das quais teriam de viajar com bilhete inteiro e os restantes com a redução de 75%.

## Bilhetes de Família



# A DIVISÃO DE FORMAÇÃO

## O QUE É

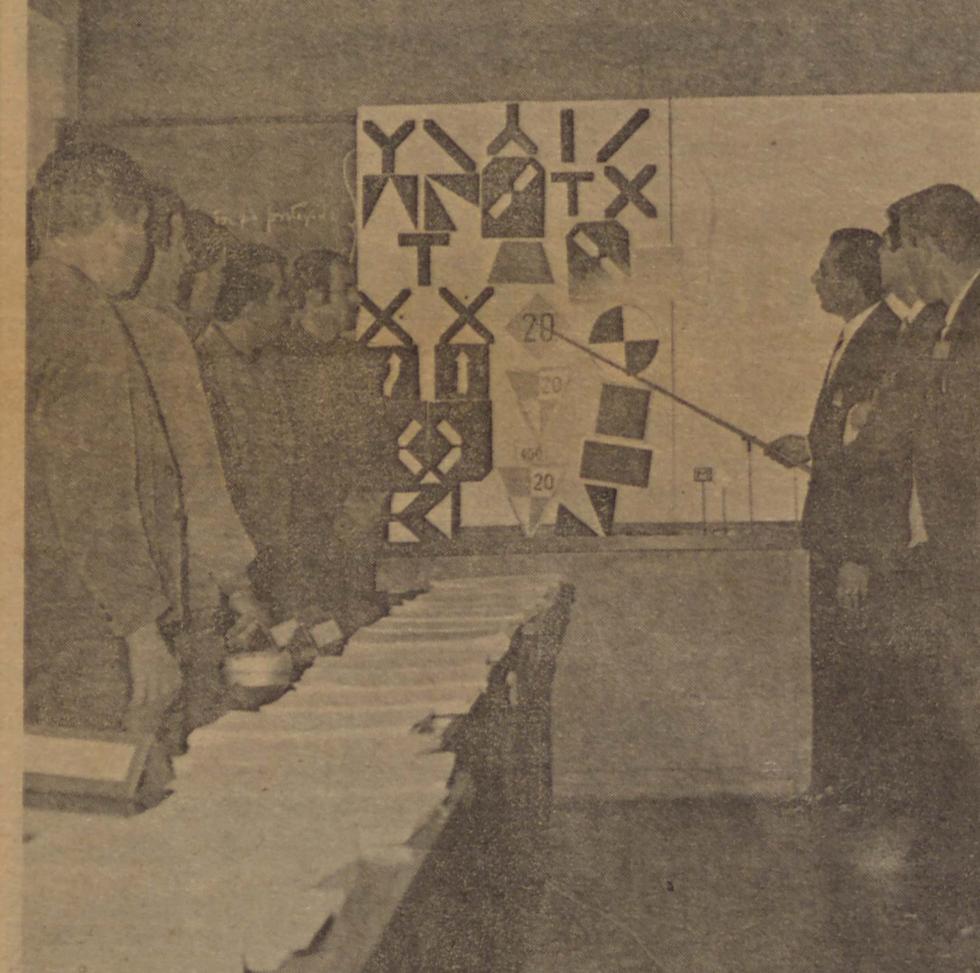
**Rede Geral** — Quais são os objectivos globais da Formação, nos Caminhos de Ferro Portugueses?

**Manuel Caetano** — Podemos referir que os objectivos globais da Formação, nos Caminhos de Ferro Portugueses, se traduzem:

— Em proporcionar aos trabalhadores, dos diferentes níveis, a qualificação profissional que lhes permita:

— A afectação a postos de trabalho onde as suas capacidades sejam plenamente utilizadas;

— O exercício competente



das funções que lhes são atribuídas;

— A adaptação a novas técnicas, métodos, processos e condições de trabalho;

— E proporcionar aos trabalhadores elementos de instrução geral, técnica e científica que permitem a cada um exercer, com mais competência e maior realização pessoal, as funções que lhe são atribuídas, ao mesmo tempo que desenvolve as suas capacidades, se enriquece como Homem e enriquece a comunidade de trabalho em que se insere.

**Rede Geral** — Possui a Divisão de Formação os meios adequados à concretização dos objectivos referidos?

**Rede Geral** — Numa perspectiva de trabalho para um objectivo comum, qual é o papel da Divisão de Formação no conjunto dos outros órgãos da Empresa?

**Manuel Caetano** — A Divisão de Formação é um órgão da Direcção do Pessoal, que actua como órgão central da actividade de formação, assegura a orientação, a coordenação, execução e controlo de acções de formação solicitadas pela hierarquia da Empresa.

É de salientar que a actuação da Divisão de Formação não consegue responder à globalidade das necessidades de formação, que lhe são postas pelos diferentes órgãos da Empresa, em virtude dos meios humanos (promotores e técnicos) que dispõe, serem francamente insuficientes, mesmo para dar resposta às actividades que presentemente vem desenvolvendo.

**Rede Geral** — O que é o Conselho de Formação?

**Manuel Caetano** — Não tem nem deverá ter. O desenvolvimento dos recursos humanos da Empresa não é um monopólio da Divisão de Formação. É um dever colectivo que a todos obriga. A plena utilização e o aproveitamento integral dos trabalhadores da C.P. devem ditar a todos, especialmente às chefias dos diferentes níveis hierárquicos, a preocupação constante do desenvolvimento dos ferroviários. Exige-o a recuperação económica da Empresa e do País. Do desenvolvimento, no seio da Empresa, do que acaba de referir, depende a consecução dos objectivos indicados.

**Rede Geral** — Possui a Divisão de Formação os meios adequados à concretização dos objectivos referidos?

**Rede Geral** — Qual é o papel que compete aos Centros de Trabalho, em matéria de Formação?

**Manuel Caetano** — Às hierarquias, dos diferentes centros de trabalho, compete-lhes fazer o levantamento das necessidades de formação dos trabalhadores que os integram, planificar, organizar, executar e controlar as formações locais, em ordem a eliminar essas carências, e ceder à Divisão de Formação os instrutores necessários à realização de acções de formação, que, pela sua natureza e atendendo aos seus custos, seja de realizar a nível central.

**Rede Geral** — Quais os Centros de Trabalho em que existem esquemas de Formação organizados?

**Manuel Caetano** — Estamos a colaborar, neste momento, com as Direcções de Exploração e Industrial, de modo a, a partir de Janeiro, se im-

plantarem esquemas de formação permanente, a nível do depósito de Tracção do Barreiro e do Serviço de Manutenção de Campolide.

Torna-se indispensável colocar a resposta às carreiras de formação reveladas pelos trabalhadores nos locais e no momento em que elas se definem.

Consideramos fundamental o empenhamento da hierarquia da Empresa na organização de esquemas de formação permanente nos seus centros de trabalho. Só assim se tornará possível atingir os objectivos de formação de que atrás se falou.

**Rede Geral** — Qual o número de trabalhadores que foram formados, no âmbito das acções de formação, promovidas pela Divisão de Formação, nos últimos dois anos?

**Manuel Caetano** — Cerca de

sete mil trabalhadores.

**Rede Geral** — Qual foi a duração média dos cursos de Formação?

**Manuel Caetano** — Cerca de 11 semanas. Lembro que a duração tem que ver com o tipo de acções de formação. As acções de primeira formação, as que preparam os trabalhadores para o primeiro emprego na Empresa, são incomparavelmente as mais longas. Nos anos de 1975 e 1976, dos cerca de 7000 trabalhadores formados, à volta de 90%, foram sujeitos a acções de primeira formação.

**Rede Geral** — De que recurso humano que lhe são afectos e de outros que lhe são cedidos, temporariamente, pelas Direcções Técnicas, especialmente pelas Regiões, Grupos Oficiais e Serviços de Manutenção.

**Rede Geral** — Como e quando se processa o contacto Divisão de Formação-trabalhador?

Divisão de Formação tem sidoposta na realização de acções de aperfeiçoamento, especialização e reciclagem. A montagem de esquemas de formação permanente, a nível dos locais de trabalho, conferirá eficácia às acções de formação realizadas a nível central e permitirá uma redução substancial dos tempos a elas dedicados, com a consequente redução dos custos de formação.

A formação local desenvolve-se, predominantemente, aproveitando os tempos mortos que o com o programado, apresentam-se no núcleo de formação experimentados, com potencialidades demográficas e conscientes das exigências da função é hoje um dos mais graves problemas que enfrenta a Divisão de Formação.

**Rede Geral** — Onde é que se realizam as acções de formação promovidas pela Divisão de Formação?

**Manuel Caetano** — Cerca de 70% executam-se no eixo Lisboa-Centro de Formação do Entroncamento, no Porto e no Barreiro. As restantes, em 27 núcleos de formação existentes ao longo da rede, desde Viana do Castelo a Faro. Claro que os núcleos não estão todos a funcionar ao mesmo tempo. Procura-se que os trabalhadores sejam formados o mais próximo possível dos respectivos Centros de Trabalho.

**Rede Geral** — De que recursos humanos lança mãos a Divisão de Formação para a realização dos cursos de formação?

**Manuel Caetano** — De meios humanos que lhe são afectos e de outros que lhe são cedidos, temporariamente, pelas Direcções Técnicas, especialmente pelas Regiões, Grupos Oficiais e Serviços de Manutenção.

**Rede Geral** — Como e quando se processa o contacto Divisão de Formação-trabalhador?

**Manuel Caetano** — Nas acções de primeira formação os trabalhadores entram para a Empresa directamente através da Divisão de Formação, após a respectiva selecção. Uma vez preparados para o primeiro emprego, são colocados nos respectivos centros de trabalho.

Nas acções de aperfeiçoamento, especialização, reciclagem e reconversão, os trabalhadores, por indicação das respectivas hierarquias e de acordo com o programado, apresentam-se no núcleo de formação experimentados, com potencialidades demográficas e conscientes das exigências da função é hoje um dos mais graves problemas que enfrenta a Divisão de Formação.

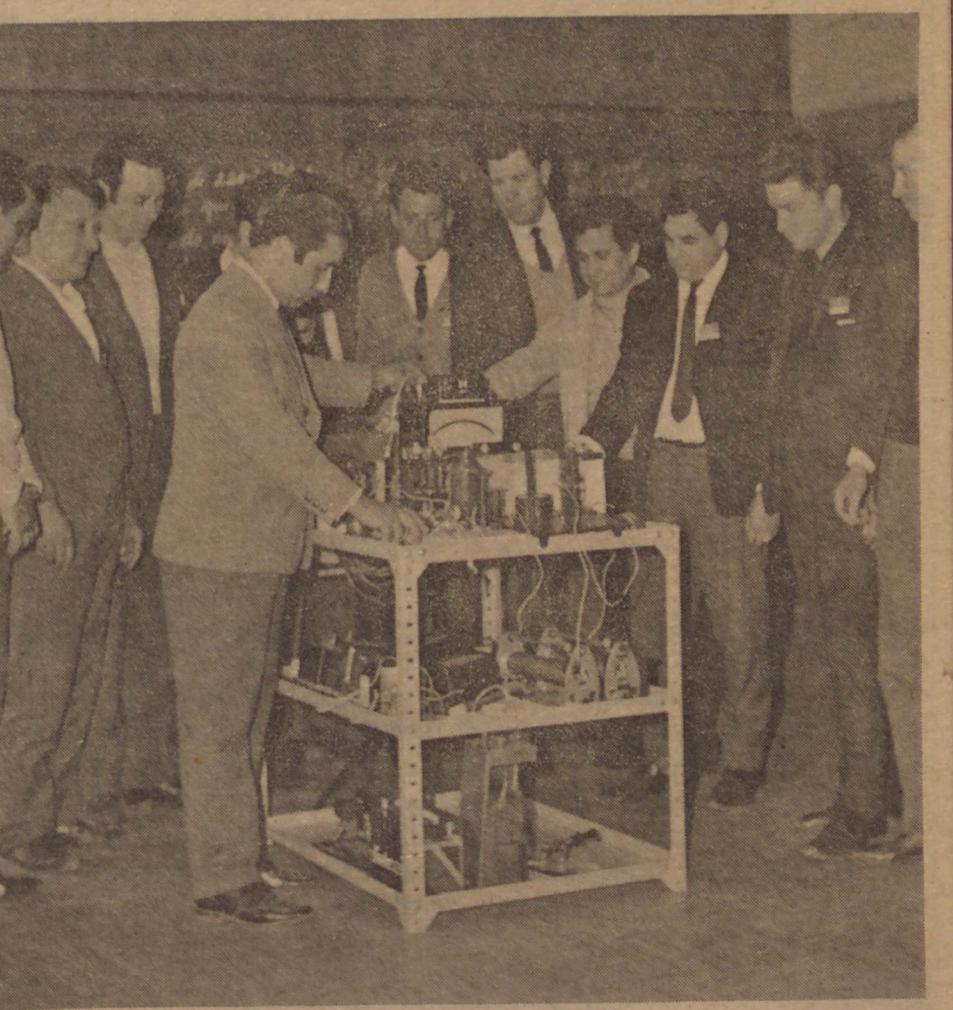
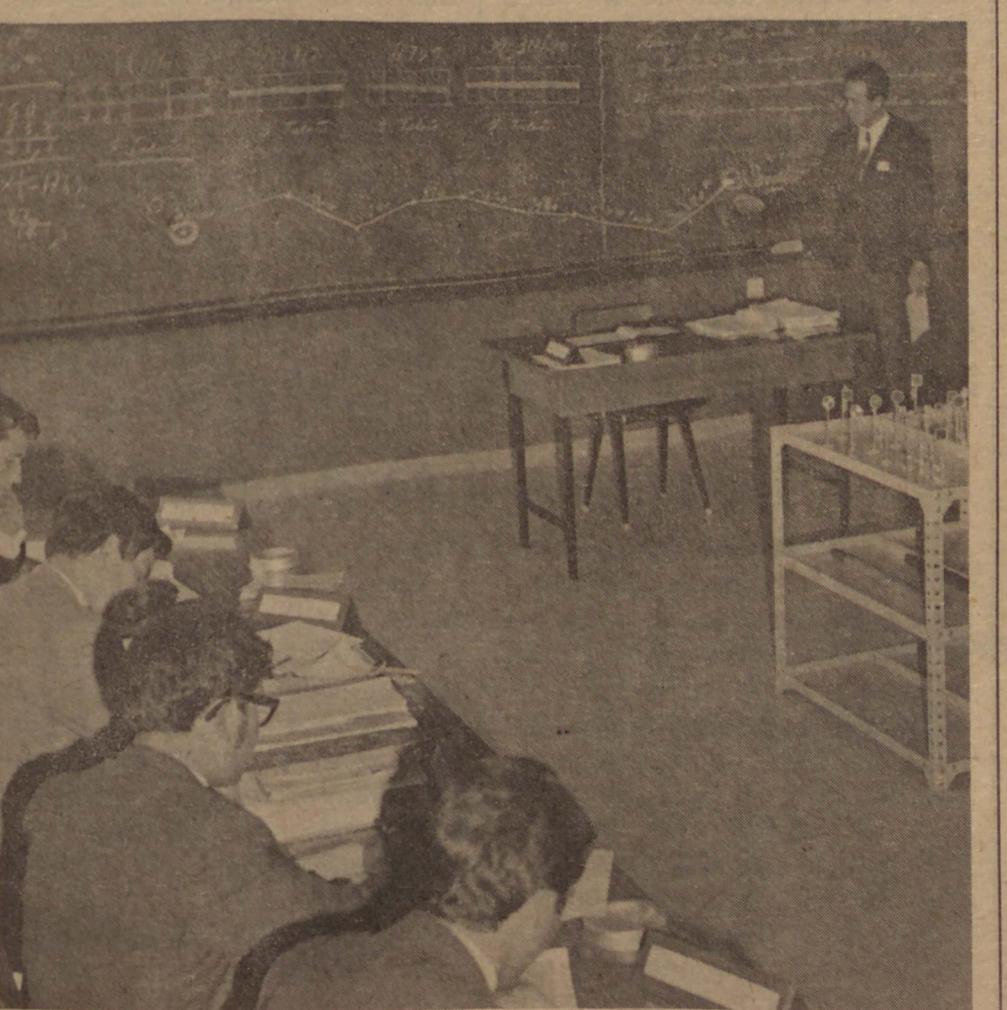
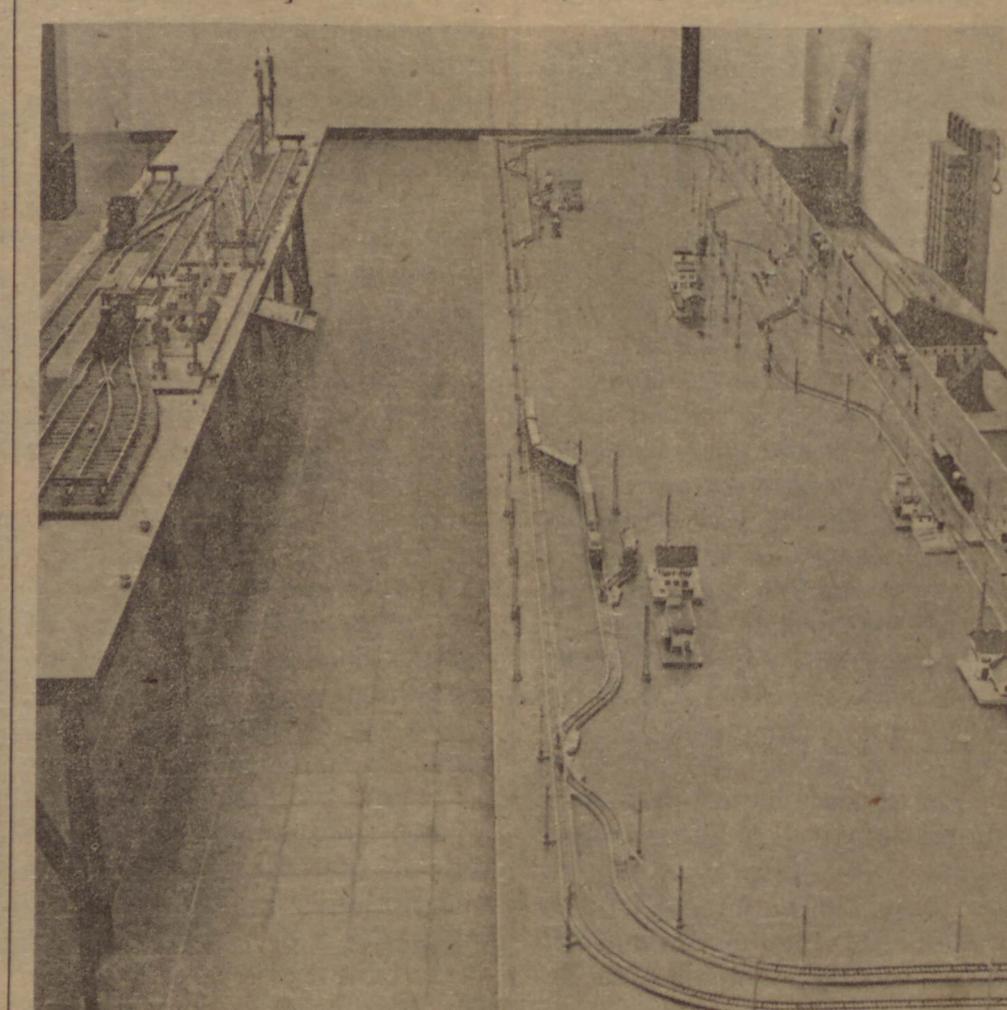
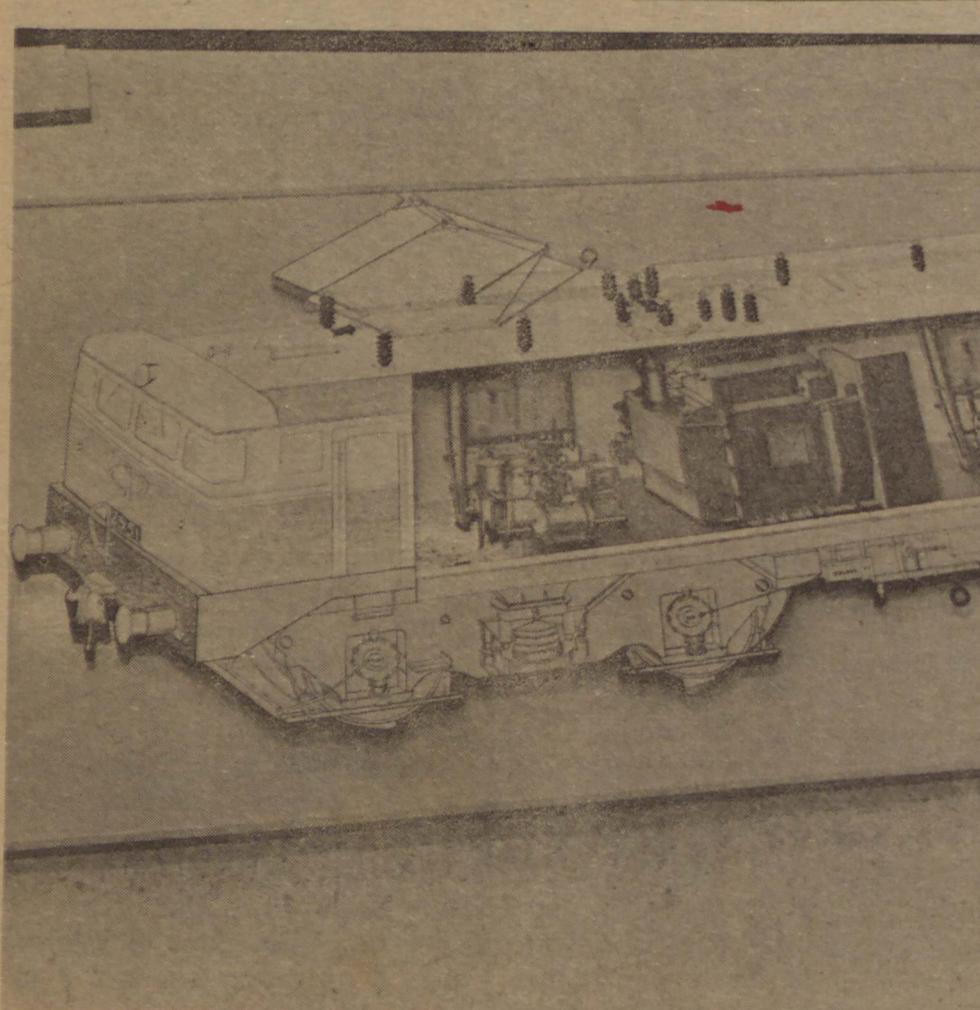
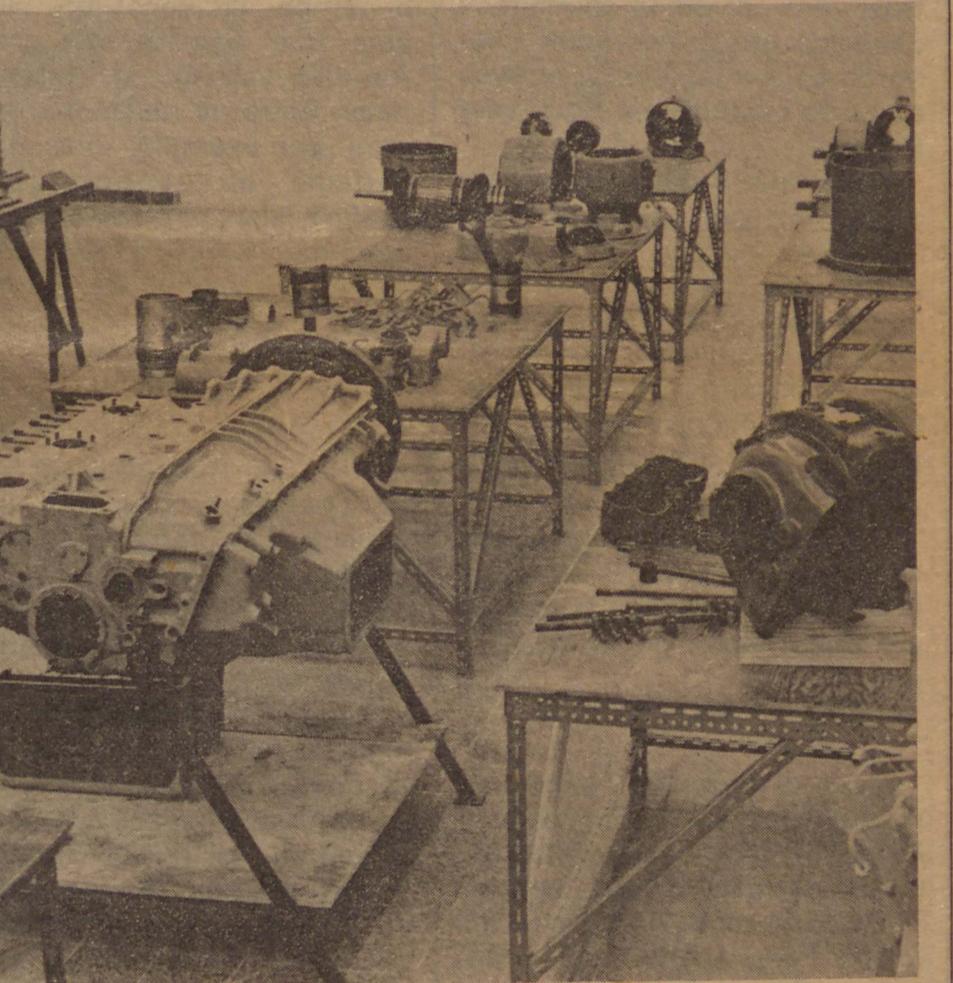
**Rede Geral** — Que medidas fundamentais entende deverem ser tomadas, na óptica do desenvolvimento dos recursos humanos na Empresa?

**Manuel Caetano** — A adopção de um esquema de Gestão Previsional na Empresa, a definição de carreiras profissionais,

Rede Geral — Que medidas fundamentais entende deverem ser tomadas, na óptica do desenvolvimento dos recursos humanos na Empresa?

**Rede Geral** — É fácil seleccionar instrutores para as acções de formação?

**Manuel Caetano** — Extraordinariamente difícil, pois a remuneração que passariam a usufruir não é motivadora e, em consequência disso, encontrar profissionais competentes, experimentados, com potencialidades demográficas e conscientes das exigências da função é hoje um dos mais graves problemas que enfrenta a Divisão de Formação.



## DO PORTO A MIRANDELLA CHRONICA



Escanhoado e frisado pelo Correia da rua de Santo António — a primeira tesoura do mundo, no corte de cabellos; —

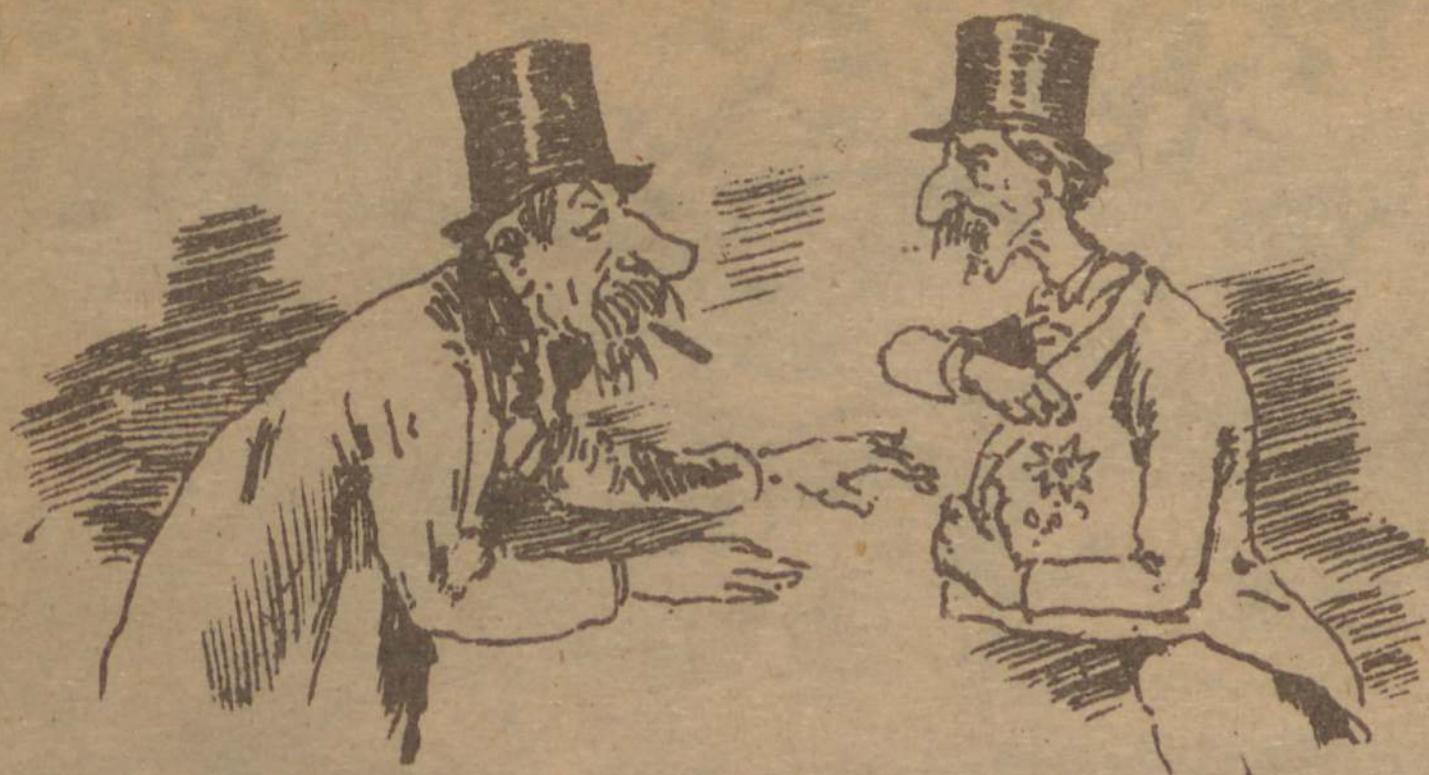
encamisado pelo Cunha & C.º, da rua de Santa Catarina — a melhor tesoura do universo, no corte de



camisas; —

de casaca, preta como a rainha do Congo; e de peitilho, branco como a rainha de Inglaterra;

eis-me na gare de Campanhã, divisando, ao lusco-fusco da madrugada, o perfil do sr. Justino Teixeira



— o qual Justino, aquella hora matinal, não é lá muito bem humorado... —



E, senão, veja-se o aspecto interior da carruagem destinada aos reporters, transformados em salpicadinhos da costa, encanastrada;



e observe-se o aspecto exterior da mesma carruagem, quando os *reporters*, para tomar apontamentos, passavam a semelhar gallinhas da praça da Figueira, igualmente encanastradas.



Em cada estação, o homem dos foguetes, de morrão acceso, e o presidente da camara municipal, de discurso aborborado.

E o discurso a ser constantemente cortado de informações aos *reporters*, sequiosos de saber o nome, a idade, o estado e a ocupação do orador.

(Para o rei:) — Senhor! Quando reis como... (para o reporter) Francisco José Aleixo (para o rei:) vossa magestade (para o reporter:) 47 annos e meio (para o rei:) veem ao seio do seu povo (para o reporter:) casado em terceiras nupcias (para o rei:) com a sciencia e a consciencia de... (para o reporter:) presidente do municipio e merceeiro da localidade.

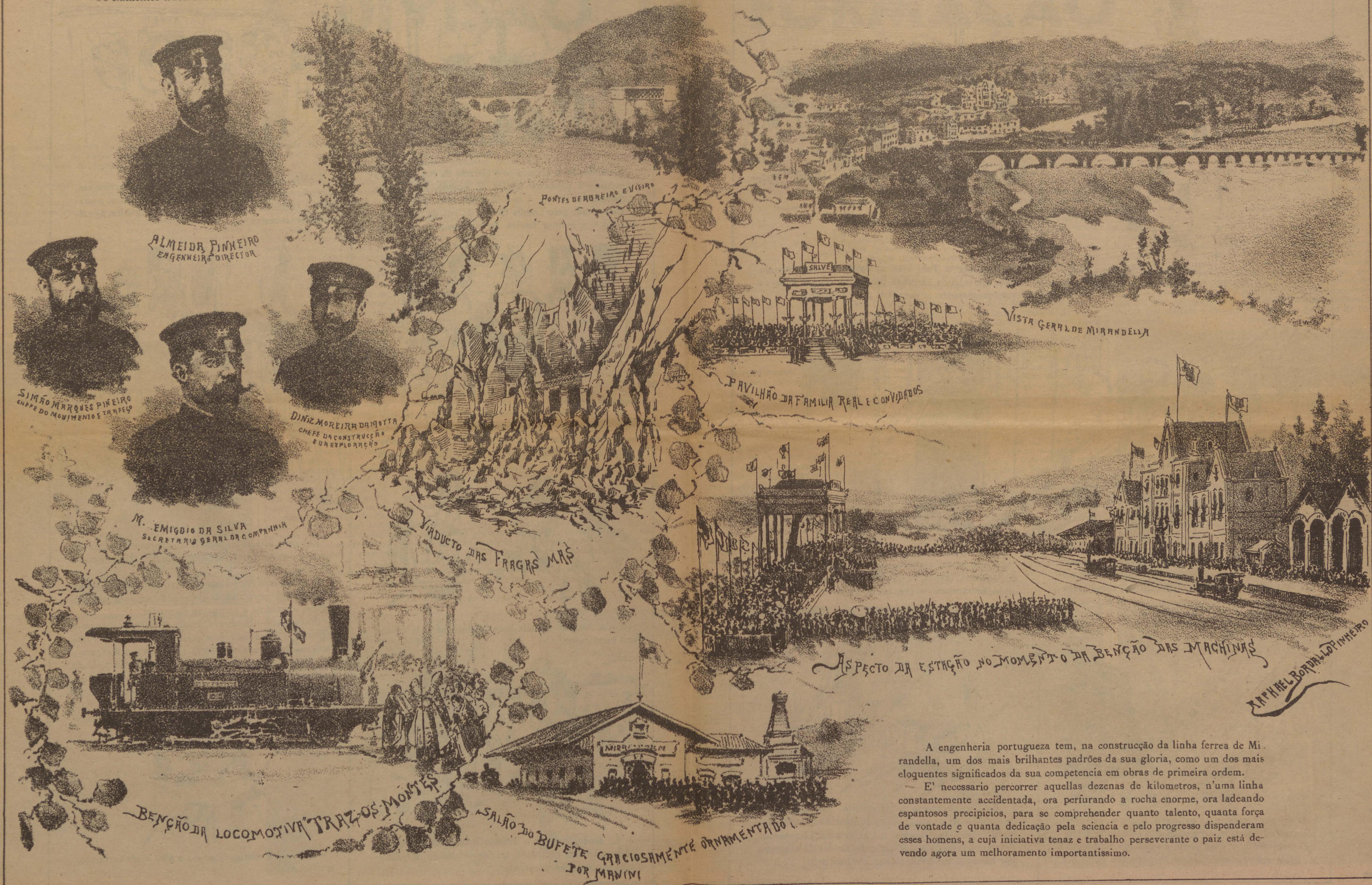
O *reporter*, cobrindo-lhe a bocca de beijos, a ponto de o não deixar continuar:



— Mil vezes obrigadíssimo! o meu reconhecimento será eterno!

# A INAUGURAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DE MIRANDELLA

Os eminentes trabalhadores



A engenharia portuguesa tem, na construção da linha ferrea de Mirandella, um dos mais brilhantes padrões da sua gloria, como um dos mais eloquentes significados da sua competencia em obras de primeira ordem.

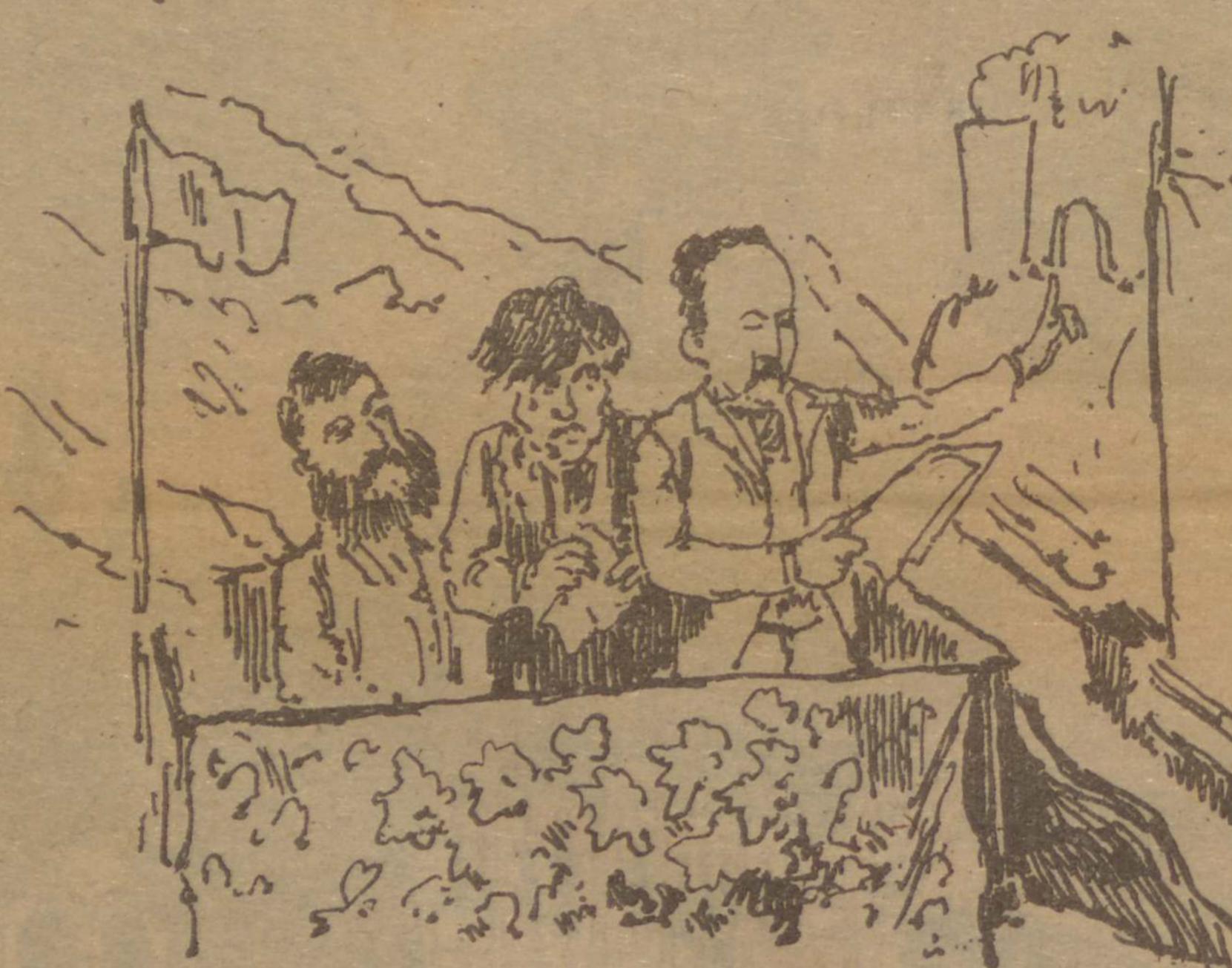
E' necessário percorrer aquellas dezenas de kilometros, n'uma linha constantemente accidentada, ora perfurando a rocha enorme, ora ladeando espantosos precipícios, para se comprehender quanto talento, quanta força de vontade e quanta dedicação pela sciencia e pelo progresso dispenderam esses homens, a cuja iniciativa tenaz e trabalho perseverante o paiz está devendo agora um melhoramento importantissimo.



Estoiram os foguetes, levantam-se os vivas e toca a philarmonica, de cujos membros apresentamos este exemplar.



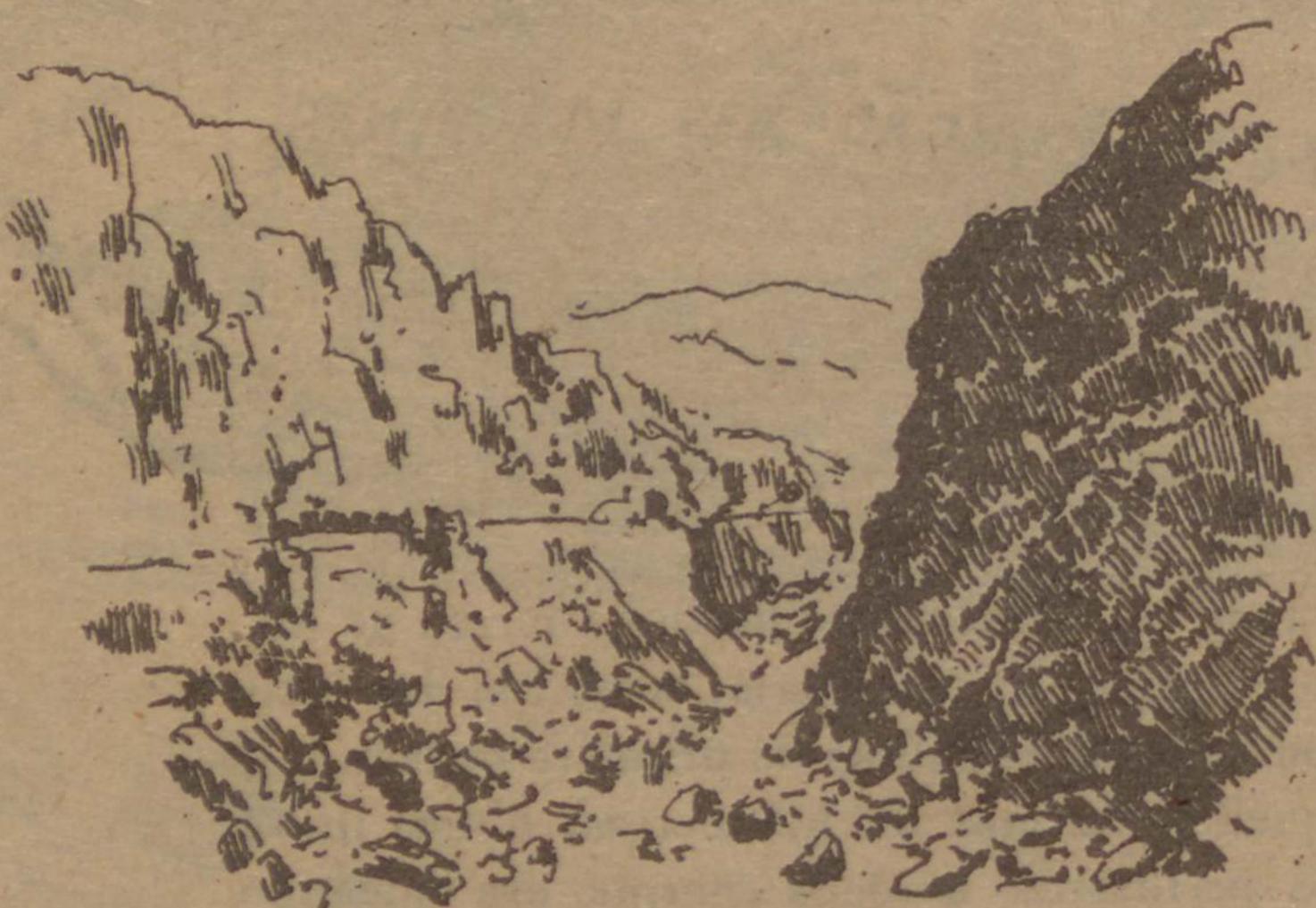
Chegamos a Tua. Não se descreve o entusiasmo com que alguns serranos pretendem chegar junto de suas magestades... para lhes pedir dinheiro.



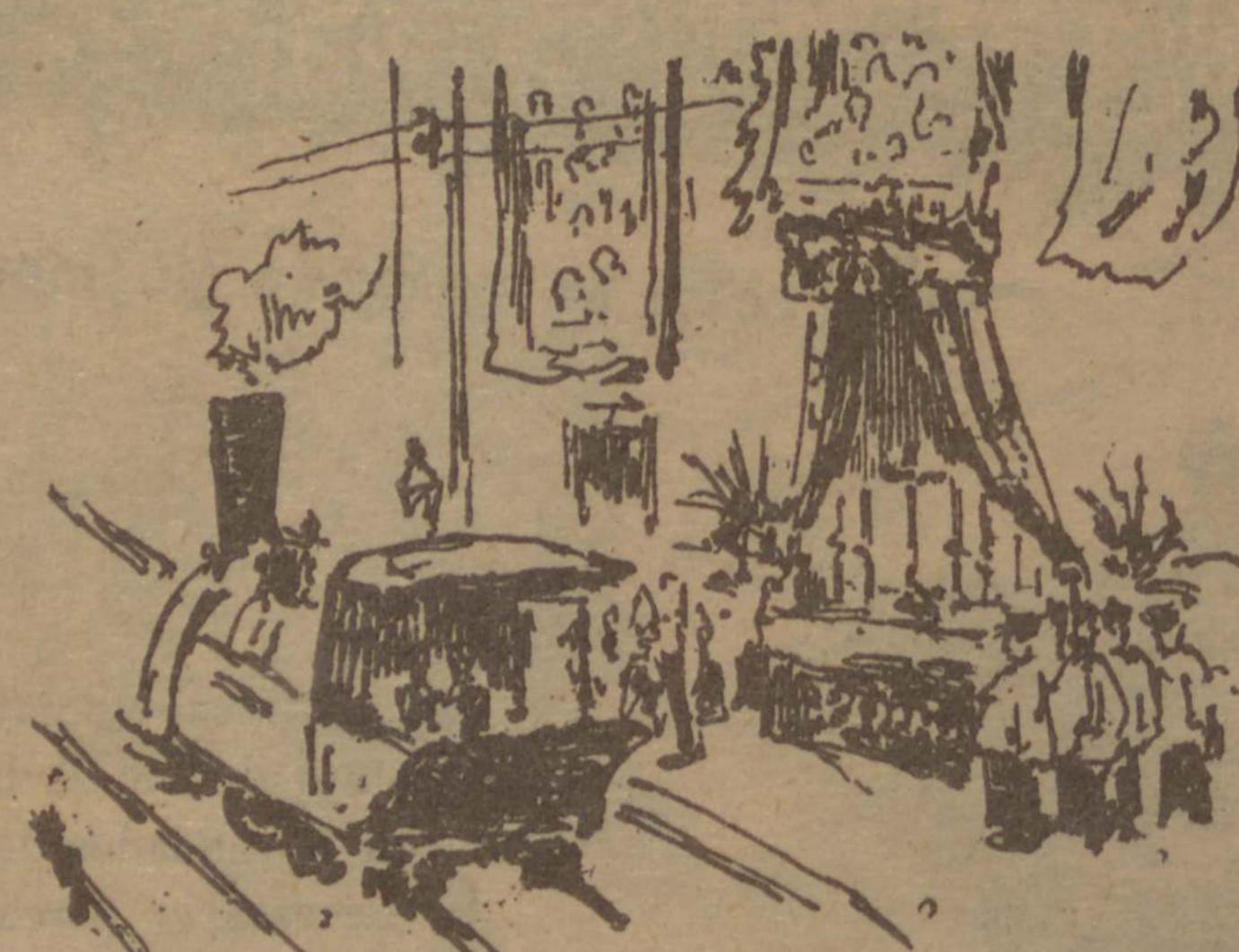
Pouco depois do comboio sair de Tua teve de parar, porque o poeta Belchior se atravessara na passagem. O comboio não descarrilou, mas descarrillaram as mussas. O popular José Augusto encontrou, como pregador do enterro do bacalhau, um rival no sitio de Co-deçaes.



Ao lado poeta, um camponez, aficionado de sermões de lagrimas, levava de quando em quando o lenço aos olhos, derramando os prantos do estylo.



D'ahi por diante, uma paisagem deliciosa, estranha, phantastica, cortada arrojadamente pela linha ferrca, que representa o mais pujante attestado do talento e da illustração dos engenheiros portuguezes.



Emfim, chegamos a Mirandella. As locomotivas aproximam-se do altar, muito devagarinho, assobiando quasi imperceptivelmente; e, mal termina a ceremonia, desatam a correr e a assobiar como doidas de contentes por haverem recebido as aguas do baptismo!

# Talvez não saiba que...

— ... os, «Trans - Europ - Express» (mais conhecidos na gíria ferroviária por «TEE») acabam de completar o vigésimo ano da sua fundação.

Estes comboios nasceram mercê de uma iniciativa holandesa, à qual se associaram as redes ferroviárias de sete países europeus (Alemanha Federal, Bélgica, França, Itália, Luxemburgo, Holanda e Suíça), as quais, a partir do Verão de 1957, deram início a uma ligação rápida e cómoda entre setenta dos mais importantes centros industriais, comerciais e turísticos da Europa.

Tratava-se assim, do estabelecimento dos «Trans-Europ-Express» («TEE»), que, com estas três letras gravadas em metal sobre um fundo vermelho, começaram a percorrer quase toda a Europa. É que, a seguir àqueles países, juntaram-se, depois, a Espanha (através do «Catalám-Talgo»), a Áustria e a Dinamarca.

Actualmente, contam-se já por quarenta os «TEE» em serviço, percorrendo, diariamente, uma média de 60 000 quilómetros, em diversos percursos daqueles dez países, com trasbordo para a Inglaterra, através do porto holandês de Hock vam Holland.

Entre os principais «TEE» contam-se, por exemplo, o célebre «Aquitânia» (entre Paris e Bordeus, circulando a uma média horária de 145 quilómetros), o «Brabante» (entre Paris e Bruxelas, a uma média de 130), o «Helvétia» (entre Hamburgo e Zurich, a uma média de 103), etc.

Decididamente, os «TEE» contribuiram, em boa medida, para a recuperação do prestígio do caminho de ferro europeu.

— // —

— o famoso engenheiro francês, Alexandre Gustav Eiffel (de seu nome completo), autor da não menos famosa Torre, com o seu nome existente em Paris (construída, aliás, para a Exposição Universal de 1889, da capital da França), deixou, também, o seu nome ligado não só à nossa Ponte D. Maria, como a outras pontes ferroviárias que, ainda hoje, são

consideradas portentosas obras de engenharia, como, por exemplo, a de Bordeus (1858), a de Bayona, a do Tejo (na linha de Madrid a Cáceres) etc.. Evidentemente, que Gustav Eiffel — nascido em Dijon, em 1832 — não foi famoso somente pela «sua» Torre e pelas pontes ferroviárias que concebeu e construiu, mas sim, também, por um grande número de outras obras não menos notáveis entre as quais destacaremos: os viadutos de Garabit, de Sinole e de Tarbes; a cúpula giratória (de 100 000 quilos) do Observatório de Nice, a velha estação de Budapeste, o Pavilhão da cidade de Paris (na Exposição Universal de 1878), e um número sem fim de outras obras que, hoje mesmo, decorridos que são mais de cem anos, continuam ainda a atestar o espírito criador do famoso engenheiro, a quem a Ferrovia europeia muito ficou devendo.

Além de todas estas obras, Eiffel foi também autor de uma vasta bibliografia sobre pontes e outras construções metálicas; livros esses que, não obstante o tempo já decorrido, ainda hoje são considerados como tratados valiosos, da especialidade. Entre os mesmos, citaremos, por exemplo: «Les ponts portatifs et économiques» (1888), «Les grandes constructions métalliques» (1888), «Mémoire du viaduc de Garabit» (1889), etc..

— // —

— os Caminhos de Ferro Franceses (SNCF) têm, actualmente, cerca de 270 000 funcionários. Isto, para um trabalho anual da ordem de 70 bilhões de toneladas-quilómetros/úteis. Entretanto, face ao «déficit» verificado naqueles Caminhos de Ferro, como, aliás, nos de quase todo o mundo, o Governo francês solicitou à SNCF o estudo da possibilidade da supressão dos serviços ferroviários em diversas linhas francesas, nos próximos 15 anos, de modo a reduzir o quadro do pessoal ferroviário, em 40 a 50%. Todavia, as linhas suburbanas de Paris não serão abrangidas por esse projectado estudo.

## O maior contrato de sempre da C. P.

No n.º 11 de «Rede Geral» dizia-se na 1.ª página, 1.ª coluna que «Quanto aos instrumentos de precisão e outros componentes não fabricados em Portugal, são fornecidos, a crédito, pela empresa francesa Alsthom, que tem trabalhado em associações com a Sorefame».

Porque tal afirmação, não corresponde à verdade aqui fica a rectificação.

Assim, quanto aos instrumentos de precisão e outros componentes não fabricados em Portugal, são fornecidos pelas empresas que a C. P. caso a caso, seleccionar para o efeito.

## A CP NA IMPRENSA

### INAUGURADO SERVIÇO DE CONTENTORES NOS CAMINHOS DE FERRO IBÉRICOS

Com a partida do primeiro comboio porta-contentores (marcada para esta tarde, às 14 e 59) tornou-se mais fácil enviar (e receber) mercadorias para Espanha. O transporte de passageiros entre as duas capitais ibéricas beneficiou, igualmente, de algumas melhorias com a inauguração de um serviço de telex e o terminal electrónico de marcações e reservas.

Estes melhoramentos foram ontem inaugurados em Santa Apolónia numa cerimónia em que a C. P. se fez representar pelo seu Presidente do Conselho de Administração, eng.º Amílcar Marques, e a Renfe pelo seu Presidente, Dom Plácido Alvarez Fidalgo.

O primeiro comboio a partir de Lisboa transporta 30 unidades de contentores e deverá chegar a Madrid às 23 horas. Este serviço será utilizado, preferentemente, por exportadores portugueses mas também dará escoamento a mercadorias para a Europa chegadas ao porto de Lisboa.

Entretanto os dois funcionários superiores da Renfe (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles) que se encontram em Lisboa para a inauguração do serviço de contentores foram ontem recebidos pelo Ministro dos Transportes, Rui Vilar, numa audiência iniciada às 16 horas e que contou com a presença do Presidente da C. P.

«Diário de Lisboa»  
14/10/77

### ENTREGUES NO ENTRONCAMENTO 48 MORADIAS A FERROVIÁRIOS

ENTRONCAMENTO — Em cerimónia simples mas significativa, face à importância do empreendimento em causa, foram inauguradas e entregues, nesta vila, as primeiras 48 moradias da «Cotenpor» (Cooperativa de Habitações Económicas dos Ferroviários de Portugal), as quais constituem a primeira fase de construção de um novo e importante bairro, levado a cabo, nesta vila, pela referida cooperativa.

Trata-se de uma série de habitações económicas construídas em modernos blocos — todos com rés-do-chão, primeiro,

segundo e terceiro andares — e constituídas, na sua generalidade, por quatro assoalhadas, cozinha, casa de banho e despensa.

Entretanto, já se encontram em construção mais duzentas e vinte e três moradias congénere, que assim constituem as segunda e terceira fases deste vultoso empreendimento, as quais, uma vez concluídas, totalizarão 271 habitações — todas elas a serem pagas, pelos respectivos locatários, através de mensalidades suaves, durante o período de 25 anos.

Todavia, os locatários que desejarem encurtar esse período, poderão fazê-lo, por intermédio de amortizações mais substanciais, ficando, assim, obviamente, a casa como sua, num espaço de tempo sensivelmente menor.

A cerimónia inaugural encontravam-se presentes, além do presidente da Câmara Municipal do Entroncamento, Eng.º Técnico António Pereira Cardoso, outras entidades oficiais e grande número de associados da referida cooperativa que, simultaneamente, está contribuindo, com valiosa achega, na resolução (?) do grave problema habitacional, que se regista nesta vila.

«Primeiro de Janeiro»  
26/10/77

### PASSE SOCIAL ALARGADO A PARTIR DE DEZEMBRO

O alargamento do passe social aos utentes dos transportes de Oeiras, Cacém, Póvoa de Santa Iria e também àqueles que diariamente atravessem a Ponte 25 de Abril deverá entrar em vigor no dia 1 de Dezembro. Inicialmente previsto para o primeiro dia de Novembro corrente, o atraso no alargamento deve-se a razões de ordem técnica, agora praticamente ultrapassadas, tal como nos foi revelado junto da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres (DGTT).

De facto, o subdirector daqueles serviços, Dr. Varela Pinto, instado pela nossa reportagem, esclareceu-nos sobre os motivos que levaram ao adiamento do alargamento da chamada «terceira coroa», que irá beneficiar largos milhares de trabalhadores.

Referindo-se à sua entrada em vigor no dia 1 de Dezembro, o nosso interlocutor adiantar-nos-ia tudo depender da publi-

cação de duas portarias do Ministério dos Transportes e Comunicações, uma relacionada com o acesso e intervenção dos operadores privados do passe social e outra, cujo projeto se encontra concluído, sobre a definição legal da terceira coroa e modificações em relação ao regime vigente.

As decisões que enfatizam a aprovação daquelas portarias deverão ser tomadas até ao dia 20 do corrente, uma vez que é nesta data que se efectua a venda de selos para os passes do mês seguinte.

Por outro lado, a DGT está a trabalhar num esquema contendo a especificação de todas as carreiras e limitações da terceira coroa, prevendo ainda pormenores atinentes aos passes válidos da primeira e segunda coroas e intercoroas, no sentido de um completo esclarecimento público.

Recorda-se que a terceira coroa é uma das componentes do sistema de passes sociais, que prevê a criação de cinco coroas, abrangendo os transportes terrestres e marítimos. Este sistema funciona por áreas, a cada uma das quais pertencem vários operadores: a Carris, o Metropolitano, a Trans-Tejo, a Rodoviária Nacional e a C. P..

«Diário de Notícias»  
9/11/77

### PORTUGAL POUPARÁ 14 MILHÕES DE CONTOS COM A PRODUÇÃO DE MATERIAL DE CAMINHO DE FERRO

No decorrer de uma reunião nas instalações da Efacec, os secretários de Estado da Coordenação Económica, dos Transportes e da Indústria revelaram que a C. P. e o Metropolitano de Lisboa poderão adquirir, nos próximos cinco a seis anos, material circulante de caminho de ferro fabricado em Portugal no valor de 20 milhões de contos. Neste sentido, foram já investidos na Sorefame (locomotivas), na Equimetal (componentes) e na Efacec (motores eléctricos para as locomotivas) cerca de 650 mil contos e criados 1300 novos postos de trabalho. Com a produção de máquinas de tracção eléctrica pela indústria portuguesa, o País poderá poupar nos próximos anos cerca de 14 milhões de contos em divisas.

«O Tempo» — 10/11/77

## DIA 11 NOVEMBRO 1977 REGULAMENTAÇÃO DA FUNÇÃO PESSOAL DO RIO POPULAR

### Regulamentação da Função Pessoal

#### Trabalho.

Com este «dossier», pretende-se facultar à hierarquia a possibilidade de organizar e reunir toda a documentação normativa que interessa à gestão de pessoal: ACT, Regulamentos, Instruções Técnicas e outros documentos (Informação Interna, Circulares, Ordens de Serviço, etc.), que passarão, na medida do possível, a ser reproduzidas em formato normalizado e com a furação

adequada.

Espera-se, também, que os resultados desta iniciativa correspondam às intenções nela postas. Isso depende, essencialmente, de uma utilização correcta do «dossier» por parte da hierarquia,  
— evitando a sua deterioração,  
— utilizando-o só para os fins a que se destina,  
— mantendo-o permanentemente ordenado e actualizado.

# Os deficientes e a sua integração na vida activa

## A reabilitação profissional e a problemática do trabalhador idoso

Nos artigos anteriores focou-se a problemática da Reabilitação e da integração dos trabalhadores deficientes na vida activa. Contudo, outro aspecto em que os conceitos de Reabilitação e de colocação selectiva de deficientes podem ser perspectivados, diz respeito à situação dos trabalhadores que por motivo de idade ou de uma doença, tem de mudar de posto de trabalho ou até de emprego, ou ainda, de se sujeitarem a uma reclassificação profissional.

As fronteiras que delimitam a situação de trabalhador idoso da situação de trabalhador deficiente, não são aliás nítidas. O trabalhador que contrai uma doença ou sofreu um sinistro de trabalho — e que, por conseguinte, se encontra impossibilitado de realizar o mesmo tipo de trabalho — pode já ter uma certa idade.

O conceito de trabalhador idoso não estabelece, contudo, um patamar etário preciso. Tanto pode ter 40 como 60 anos. Mas, achamos que é no grupo dos 40 aos 60 anos que convém analisar a situação do trabalhador idoso.

O trabalhador idoso pode já estar empregado ou, então, em busca de um emprego. Para muitos empregadores, um trabalhador com mais de 35 anos já era considerado «idoso» e isso tem sido patenteado sobretudo nos anúncios com ofertas de emprego. Como tal é a partir dos 35 anos que muitas pessoas se estabilizam num emprego e lá ficam até à idade da reforma. Contudo, actualmente, em Portugal e sobretudo no Estado e nas empresas públicas, a idade limite de admissão subiu dos 35 para os 40 anos. Isto representa já um passo importante na erradicação dessa situação injusta que era a discriminação na admissão de candidatos a um emprego com idade superior a 35 anos.

Para uma empresa a problemática do trabalhador idoso apresenta-se com maior acuidade do que a do trabalhador deficiente. É sobretudo por uma diferença numérica e também é mais fácil a recusa na admissão de um trabalhador deficiente do que o despedimento de um trabalhador que ainda não atingiu a idade de reforma. É neste aspecto que as empresas, quer por imperativos sociais quer por obrigações contratuais, se vêem na contingência de criar os seus próprios órgãos de apoio à reclassificação profissional. Mas, o problema que se põe mais frequentemente é este: Qual o novo posto de trabalho que o trabalhador idoso ou reclassificado deverá ocupar, sem que se sinta despromovido na importância das suas funções ou da sua categoria profissional?

As probabilidades de resolução deste problema crescem proporcionalmente com o número de postos de trabalho, e, por conseguinte, com as di-

mensões da empresa. Mas, inversamente, diminuem proporcionalmente com o número de trabalhadores que tem de ser submetidos à reclassificação profissional.

A mudança de hábitos, da natureza do trabalho, de ambiente e de colegas de trabalho não deixa de trazer problemas de ordem psicológica para um indivíduo que atravessou a casa dos 40 anos. A reforma antecipada é uma regra quando devia constituir uma exceção. Mas, também é possível que, pelo contrário essa mudança seja benéfica para o próprio interessado, permitindo-lhe realizar um trabalho num melhor ambiente, com um maior aproveitamento das suas capacidades. Como tal, a reclassificação do trabalhador idoso deve ser visualizada na sua faceta positiva que é a de valorizar as capacidades do mesmo e do seu trabalho.

O rastreio de postos de trabalho, a análise das funções inerentes aos mesmos, o estudo das capacidades psico-físicas dos interessados, enfim, tudo isso que já foi referido para as acções de reabilitação profissional, também faz parte da reclassificação profissional dos trabalhadores idosos. Este entroncamento das estruturas e das acções da reabilitação do trabalhador deficiente e da reclassificação do trabalhador idoso, pode ser ilustrado pelo seguinte esquema gráfico:

Como se pode ver através deste quadro, há uma evidente possibilidade de conexão, quer das estruturas, quer das acções de um órgão de uma empresa industrial, virado para o apoio à reclassificação de trabalhadores idosos e à integração de trabalhadores deficientes e/ou sinistrados de trabalho. A utilidade deste tipo de organização para as aludidas funções é evidente, pois que as mesmas optimizariam o aproveitamento das estruturas e dos efectivos já existentes, concedendo-lhes uma maior latitude de integração e identidade de capacidades.

Numa altura em que se aponta para uma Sociedade mais justa e igualitária, com a plena dignificação dos trabalhadores, qualquer que seja o trabalho dos mesmos, cremos que os objectivos apontados e as acções sugeridas, se enquadram neste espírito. E isso é tão importante, porque não é solução que se substitua a antiga caridade pública pela chamada caridade concedida pelo Estado através da generalização de subsídios de subsistência aos trabalhadores deficientes e/ou idosos que se vêem compelidos à situação de inactividade. A ajuda do Estado em matéria de subsídios deverá ser visualizada mais como exceção do que como regra, porque é e será através do trabalho que atingirá a sua plenitude a designação de uma pessoa humana.

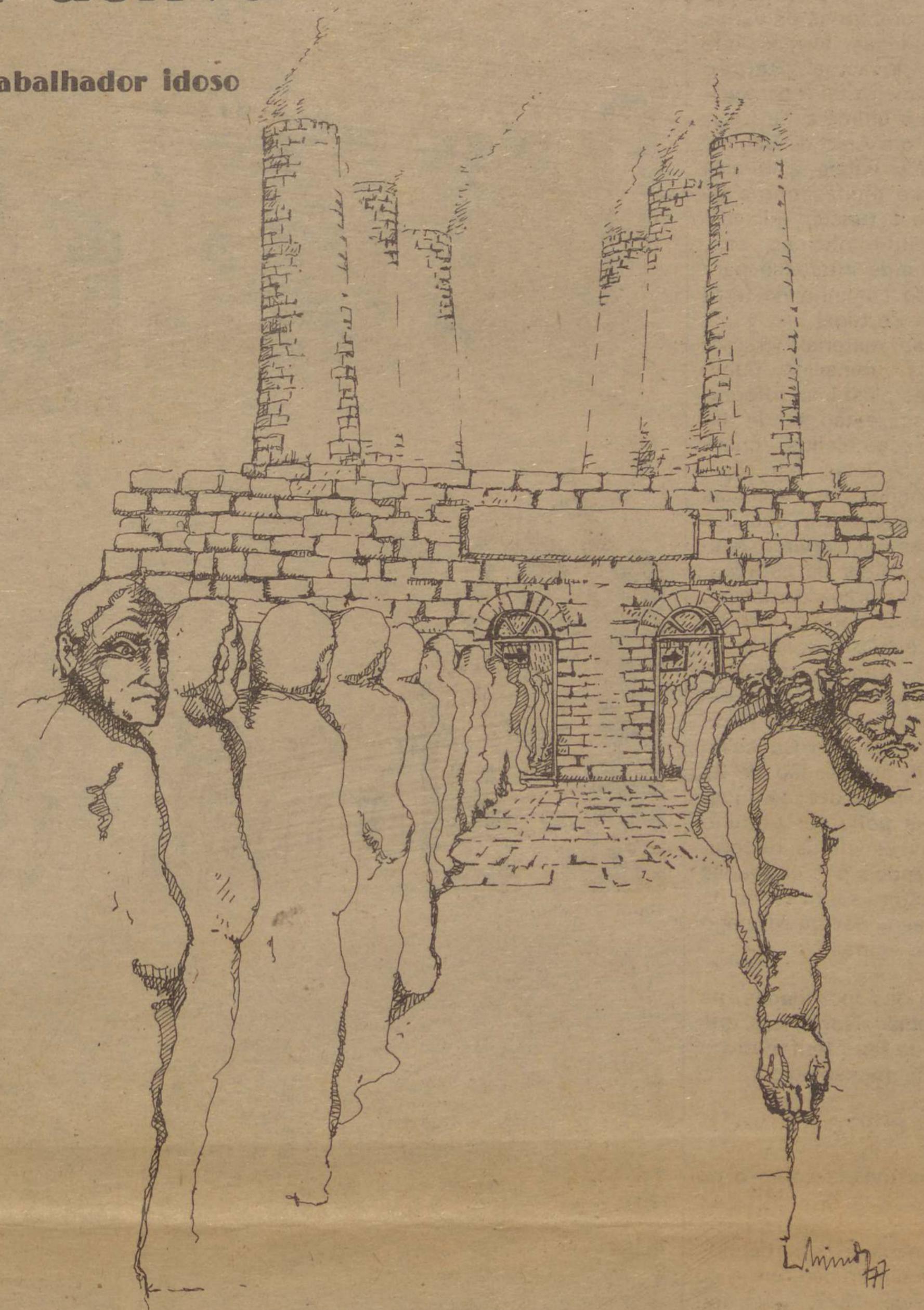
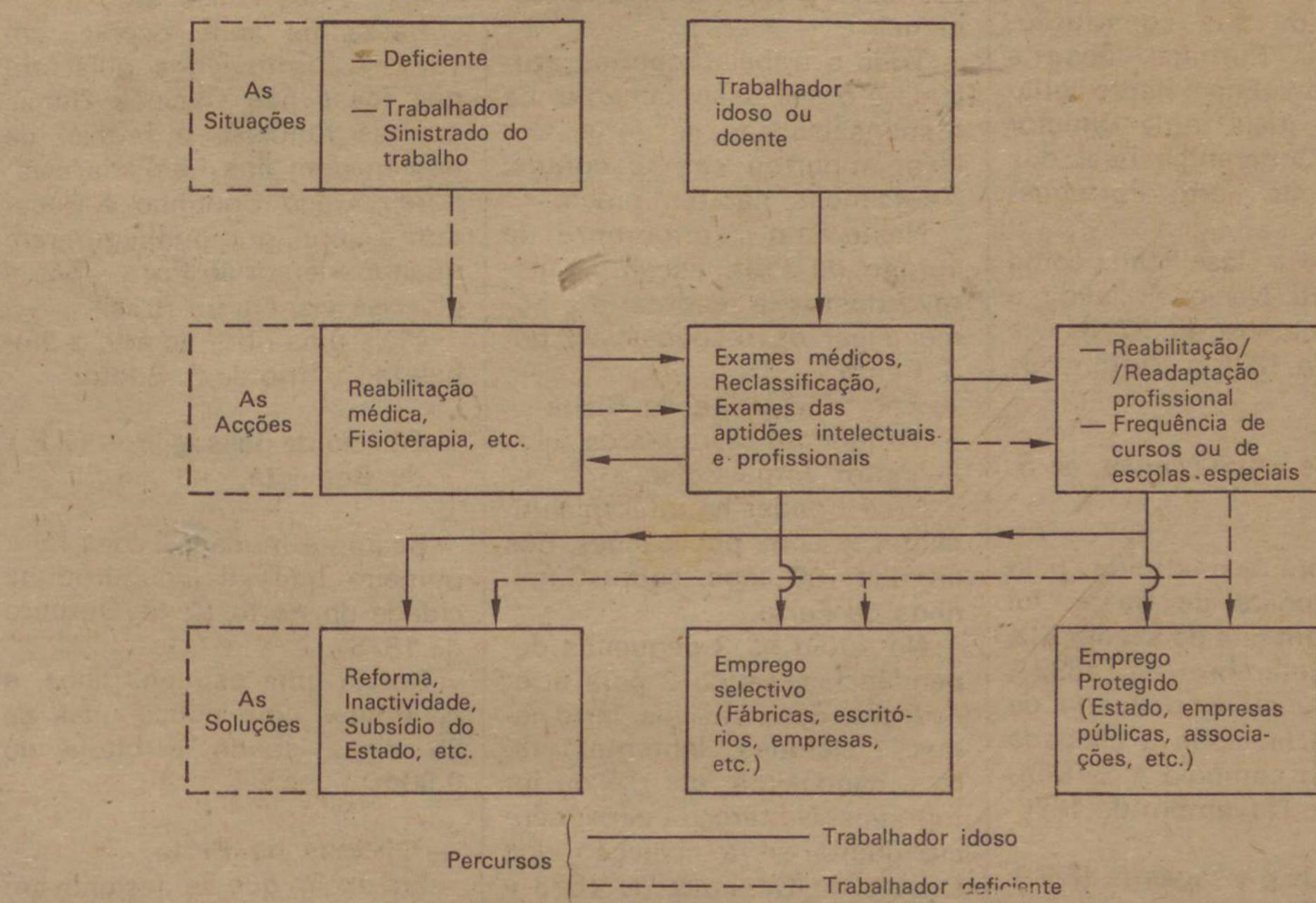


Diagrama lógico-analítico do encadeamento das acções de reabilitação de trabalhadores deficientes e da reclassificação de trabalhadores idosos



## REDE GERAL

DIRECTOR: Américo da Silva Ramalho  
CHEFE DE REDAÇÃO: José Viegas Soares  
ARRANJO GRAFICO: Gabinete de Design da C.P.  
FOTOGRAFIAS: Gonçalves Pedro  
COMPOSIÇÃO E IMPRES.: FERGRAFICA — artes gráficas Ida.  
TIRAGEM: 29 000 exemplares  
PROPRIEDADE DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES  
Calçada do Duque, n.º 20 — Lisboa

CORRESPONDENTES:  
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES — Simões do Rosário  
DEPARTAMENTO COMERCIAL — Torroais Valente  
DEPARTAMENTO DE INSTALAÇÕES FIXAS — Ilde Martinho  
DIRECÇÃO FINANCEIRA — Luís Silva  
DIRECÇÃO INDUSTRIAL — Nunes Policarpo  
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

# A Ferrovia - Cartaz sugestivo

Durante 85 anos (1864 a 1949) inauguraram-se os vários troços de linhas férreas que constituem a actual Região Norte. O primeiro foi o de Aveiro a Gaia e o último o de Celorico de Basto a Arco de Baúlhe.

Nas várias linhas e ramais encontram-se muitas obras de arte (pontes, túneis, edifícios de passageiros, oficinas, etc., etc.) de grande interesse para a história do caminho de ferro no norte de Portugal.

Quanto ao material (tractor e rebocado), utensílios, publicações, artes plásticas, fotografias, etc., etc., estão sendo devidamente acautelados, criando-se em algumas estações, com instalações abandonadas ou mal aproveitadas, secções museológicas que servirão, desde já, para visitas de estudantes, dos vários graus de ensino, de turistas, de agrupamentos recreativos e culturais, independentemente dos passageiros mais interessados em conhecem melhor o caminho de ferro.

Por deliberação do Conselho de Gerência, em sessão de 31 de Agosto p.p., o acesso áquelas estações pode ser gratuito para grupos escolares ou grupos organizados por entidades com fins culturais. Em todos os restantes casos deverá ser pago o bilhete de «gare».

Algumas das localidades, na área da Região Norte, em que o caminho de ferro tem motivos de interesse museológico:

## PORTO

— Ponte ferroviária sobre o rio Douro.

Foi chamada «D. Fernando» até à sua inauguração, em 4 de Novembro de 1877, data em que tomou o nome de «Maria Pia». A rainha acompanhou seu marido, o rei D. Luiz I, no comboio inaugural.

O projecto da ponte é de Gustave Eiffel, que dirigiu grande parte da sua construção. Ao sair de Portugal, ficou a substituí-lo o Eng.º Pedro Ignácio Lopes, mais tarde Director Geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A ponte, já classificada como Monumento Nacional, levou a construir menos de 22 meses (Janeiro de 1876 a Outubro de 1877).

— Túnel de «Avé Maria», de S. Bento.

Esta obra, construída pelo Eng.º Hyppolite de Baère, foi concluída em fins do século XIX (29 de Setembro de 1893), sendo o túnel denominado de «D. Carlos I», após a chegada do primeiro comboio a S. Bento, em 8 de Novembro de 1896.

— Edifício de passageiros (E.P.) de S. Bento.

Foi inaugurado em 5 de Outubro de 1916, sendo autor do projecto o Arquitecto Marques da Silva, que acompanhou os trabalhos desde o início da construção (1904).

O átrio, todo revestido com painéis de azulejo do Pintor Jorge Colaço, é o mais belo e artístico de toda a rede ferro-



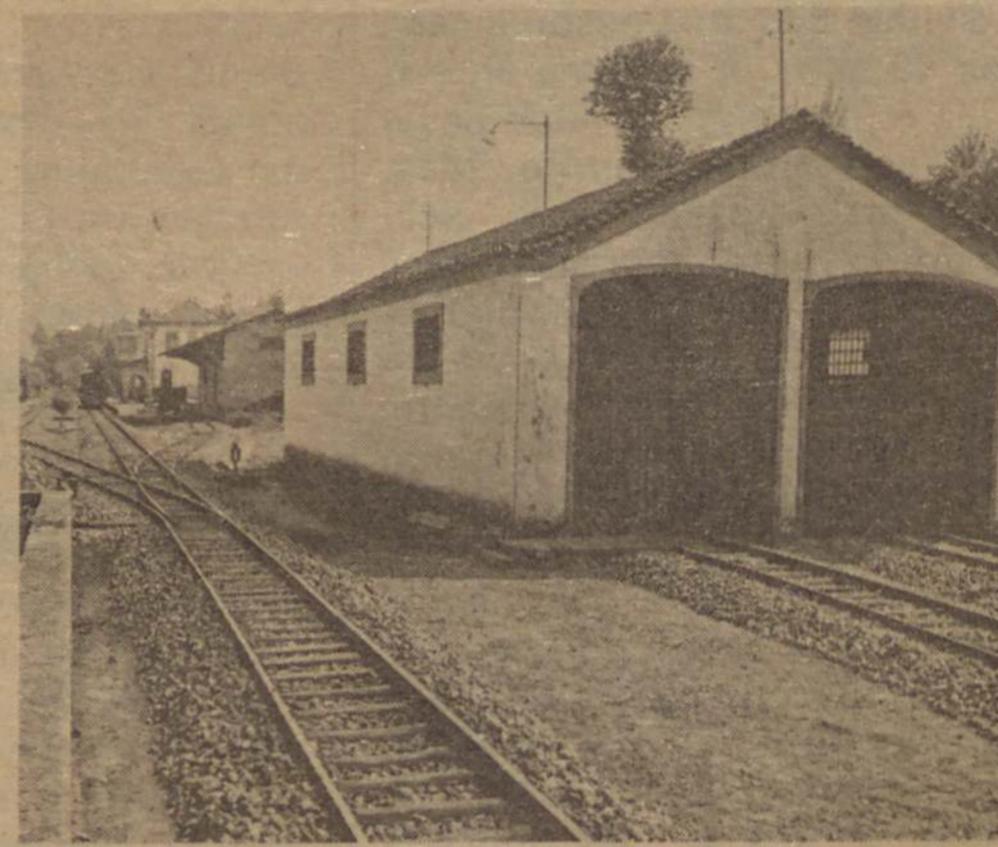
Valença



Porto-Boavista



Porto-S. Bento



Arco de Baúlhe



Campanhã no séc. XIX



Braga no séc. XIX

viária de Portugal, tendo sido já proposto para Monumento Nacional.

Todo o trabalho com os azulejos e o seu assentamento, da responsabilidade de Jorge Colaço, importou em 12 contos. Actualmente não tem preço.

Neste átrio há um bronze, da autoria do Prof. Escultor Gustavo Bastos, a recordar e a homenagear os responsáveis por S. Bento:

— Eng.º Hyppolite de Baère  
— Arquitecto Marques da Silva  
— Pintor Jorge Colaço.

No 1.º andar há uma mini-biblioteca, com publicações dos últimos 100 anos, sobre Caminhos de Ferro.

No sótão há 3 pequenas dependências, sendo 2 para arrecadação de utensílios ferroviários (telefones, lanternas, faróis, candeeiros, etc.) e de fotografias. Na terceira dependência guarda-se a coleção dos Diários do Governo, de 1873 a 1946, que se encontra quase completa.

— Edifício de passageiros (E.P.) de Campanhã.

Foi inaugurado em 4 de Novembro de 1877.

— Oficinas Gerais de Campanhã, inauguradas também no mesmo dia.

Um dos salões do «comboio

século XIX» foi construído, em 1885, nestas Oficinas.

Bastantes anos depois, em 1922, os ferroviários quiseram que fosse nas Oficinas Gerais que se fundisse o bronze de homenagem aos heróicos aviadores, Gago Coutinho e Sacadura Cabral, que o inauguraram quando vieram ao Porto após a gloriosa viagem ao Brasil.

Mais uma obra de arte a embelezar o átrio de S. Bento.

— Edifício de passageiros (E.P.) de Boavista.

Bastante modesto, mas foi o primeiro que se inaugurou na cidade do Porto (2 de Outubro de 1875).

Servia uma pequena linha, a da Póvoa, com pouco mais de 25 kms., sendo a bitola de 0,90m.

— Oficinas no Porto.

Era assim que se designavam as que se construiram na mesma época, na estação de Boavista.

No «comboio histórico» há duas carruagens construídas nestas oficinas: uma em 1890 e a outra em 1891.

Recentemente, ampliaram-se bastantes as instalações destas Oficinas, para poderem dar a devida assistência às novas lo-

comotivas e automotoras que circulam nas linhas da Póvoa (Porto-Trindade a Póvoa de Varzim e Famalicão) e de Guimarães (Senhora da Hora a Fafe).

## BRAGA

— Edifício de passageiros (E.P.)

Foi inaugurado em 20 de Maio de 1875, quando da circulação do primeiro comboio, a norte do rio Douro, no troço de Campanhã a Braga.

— Secção museológica.

Foi aproveitada uma antiga cocheira de locomotivas para resguardar 2 locomotivas a vapor do século XIX e o Df., também do século XIX, que faz parte da composição do «comboio século XIX».

Uma das locomotivas, a 02049, é a mais antiga da Região Norte e foi a que rebocou o comboio inaugural da ponte Maria Pia.

## VALENÇA

— Edifício de passageiros (E.P.)

Foi inaugurado em 6 de Agosto de 1882.

— Ponte ferroviária e rodoviária sobre o rio Minho.

Foi inaugurada em 25 de

Março de 1886, sendo a primeira ponte internacional, a norte do rio Douro, que ligou o caminho de ferro português ao espanhol.

## — Secção museológica.

Foi aproveitada uma antiga cocheira de locomotivas para resguardar a locomotiva, dois salões e duas carruagens, tudo material do «comboio século XIX».

Está decorada com fotografias, desenhos de 1886 (alçados, planta e perfis) da ponte de Valença, 1 relógio e 1 candeeiro antigos.

Tem uma arrecadação anexa, com várias peças de locomotivas antigas, na qual está instalado um telefone de 1896, em comunicação com o E. P.

## ARCO DE BAÚLHE

Esta estação faz parte do último troço da linha do Tâmega, (de Celorico de Basto a Arco de Baúlhe), que se inaugurou em Janeiro de 1949.

Como decorria a campanha para a eleição do Presidente da República, a que, pela primeira vez, após o 28 de Maio de 1926, concorreu a oposição democrática (General Norton de Matos), serviu de pretexto para condecoração de ferroviários, dando assim a ilusão de que no futuro a classe ferroviária e o caminho de ferro não seriam esquecidos. Pura ilusão, pois nada mais se fez, quanto a novas linhas ou ampliação das existentes, e o pessoal foi desprezado.

## — Secção museológica.

Foram aproveitadas duas cocheiras para resguardar todo o material rebocado do «comboio histórico», constituído por 2 salões, 2 carruagens e o furgão.

A locomotiva afecta a este comboio — a E. 151 — que ainda presta serviço regular, estaciona na estação de Livração.

## MACINHATA DO VOUGA

— Edifício de passageiros (E.P.)

Foi inaugurado em 8 de Setembro de 1911.

Nesta pequena estação foi construída há bastantes anos uma ampla cocheira para duas linhas, com 50 metros cada. Como há já alguns anos estava abandonada, foi recentemente aproveitada para resguardo de material antigo, disperso por várias estações, de interesse museológico:

— 1 salão pagador.  
— 1 carrogem de 1.ª classe  
— 1 carrogem de 3.ª classe  
— 1 ambulância dos C. T. T.

Como este material estava estacionado nas linhas, sem qualquer protecção, necessita de ser beneficiado.

Igualmente a cocheira precisa de obras para assim se criar mais uma secção museológica, que se justifica, tendo até em atenção a localização da estação, tanto para a ferrovia como para a rodovia. Para essa cocheira irão também locomotivas a vapor e uma das primeiras automotoras do Vale do Vouga, de 1941, das que ainda fazem serviço de passageiros!