

Boletim da CP.

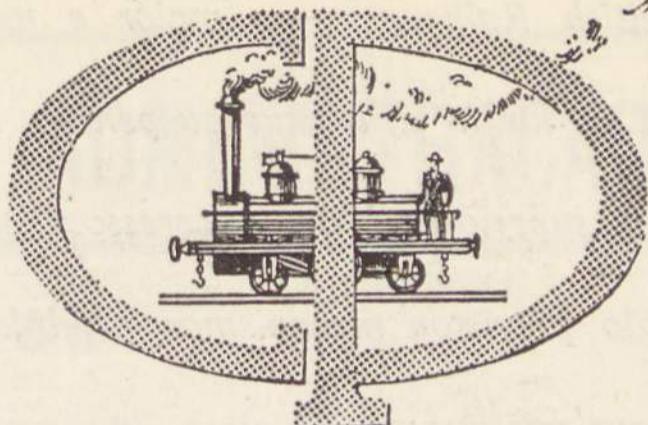


Número 482

Agosto de 1969

Boletim da

PUBLICAÇÃO MENSAL



N.º 482 • AGOSTO 1969 • ANO XLI • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

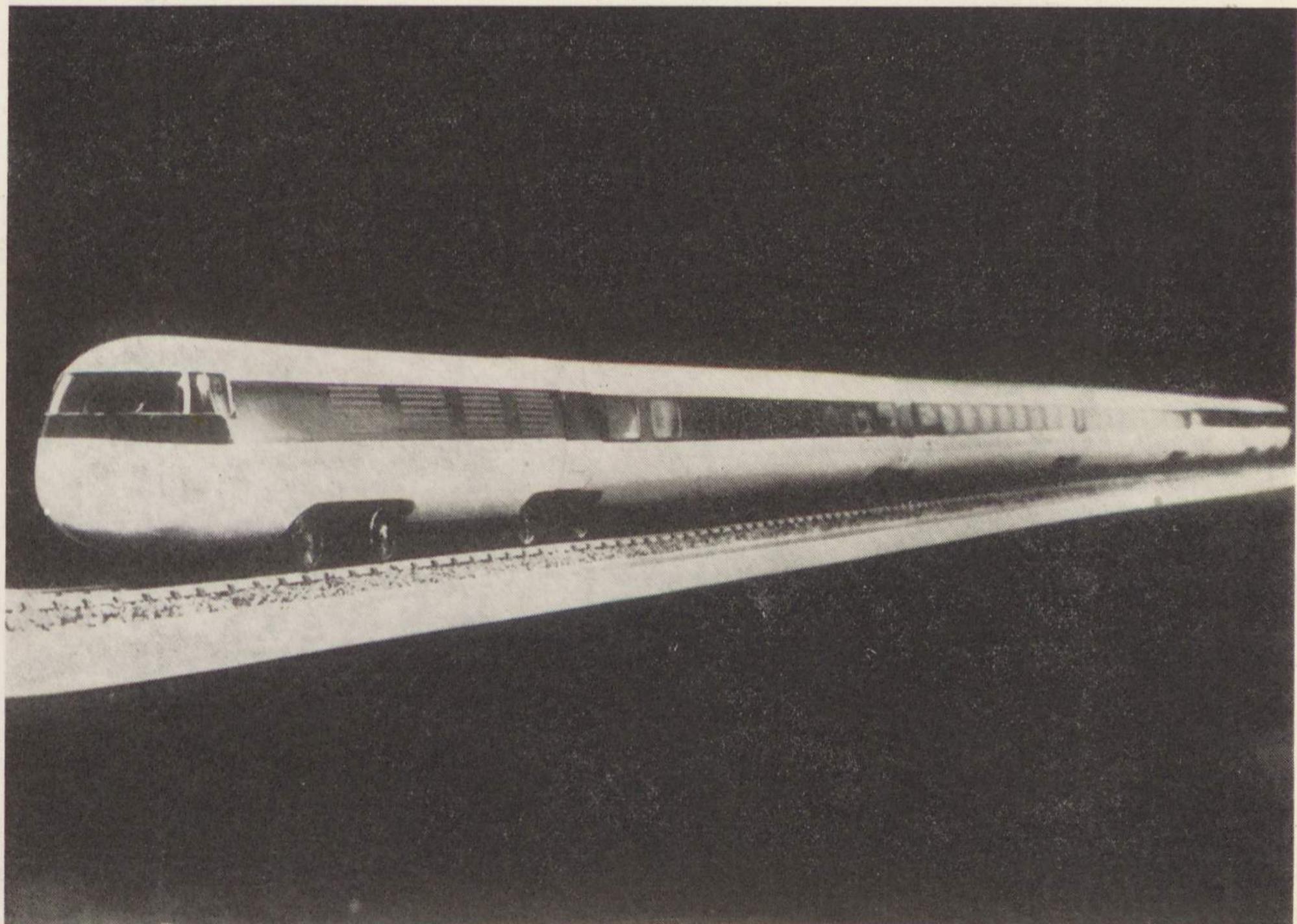
EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

PROPRIEDADE DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES • SEDE: ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA • LISBOA

REDACÇÃO: CALÇADA DO DUQUE, 20 — LISBOA

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

Comboio inglês do futuro



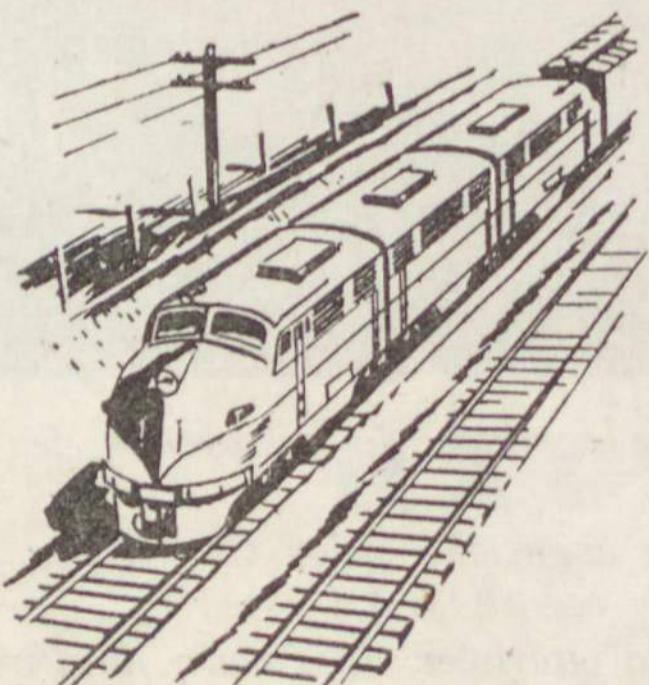
ESTE é o modelo de comboio de passageiros de longo curso (Advanced Passenger Train), anunciado pelos Caminhos de Ferro Ingleses para 1974. Circularão, segundo previsões do Centro de Investigações Técnicas dos

«British Railways» — o maior e melhor apetrechado da Europa Ocidental — a 250 km/h e a sua suspensão especial permitir-lhes-à atingir velocidades 50 % superiores à dos «expressos» actuais, nas linhas presentemente construídas. Estão previstos mecanismos pendulares de inclinação para melhor desenvolvimento nas curvas.

A razão destas sensacionais experiências deve-se à circunstância dos comboios convencionais hodiernos estarem prestes a atingir o máximo de velocidade possível. Por outro lado, a construção de uma via férrea inteiramente nova, de plataforma rectilínea tipo «auto-estrada», a que recorreram os japoneses com a sua nova linha do Tokaido para obterem maiores velocidades, custa cerca de 50 mil contos por quilómetro.

Daí os estudos dos «B. R.» que asseveram não haver necessidade de construir um novo sistema de caminho de ferro — mas sómente um novo tipo de unidade tractora e rebocada, em material ultra-leve e conforme desenhos da tecnologia espacial, susceptível de se deslocar fácil e seguramente, no futuro, entre 160 a 250 km/h sobre linhas com as características das do presente.

Comboios ligeiros deste género estão em perspectiva de adopção na C. P. para assegurar ligações extraordinárias entre Lisboa e Porto, uma vez concluída a renovação integral de via, na linha do Norte, a iniciar-se em Outubro próximo.



RELATÓRIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

EXERCÍCIO DE 1968

No sentido de tornar mais conhecido da classe ferroviária algumas das mais importantes passagens do Relatório do Conselho de Administração referente ao ano transacto, aprovado em Assembleia Geral dos Accionistas de 27 de Junho último, a seguir se transcrevem os capítulos de maior interesse:

CAP. I — RESULTADOS FINANCEIROS EM 1968

Os resultados da exploração e do exercício foram os seguintes:

Receitas Totais

Receitas do Tráfego:

— Ferroviário	1 112 067 875\$10
— Rodoviário	3 192 156\$90
Receitas fora do Tráfego	41 215 857\$87

1 156 475 889\$87

Despesas de Exploração

Despesas do Serviço Ferroviário	919 882 782\$28
Despesas do Serviço Rodoviário	1 655 818\$76
Fundo de Amortização e Renovação do Material Circulante	20 729 484\$60
Encargos Sociais	249 847 181\$91 *
Encargos Tributários	76 052 612\$40
<i>Resultado da Exploração</i>	— 111 691 990\$08

Subsídios

Subsídio reembolsável referente à parte do imposto ferroviário do ano de 1968 que constitui receita do F. E. T. T., segundo o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 38 245, de 9 de Maio de 1951	68 059 735\$00
--	----------------

Subsídio reembolsável concedido ao abrigo da base VI anexa ao Decreto-Lei n.º 38 246, de 9 de Maio de 1951	336 800 000\$00	404 859 735\$00 **
--	-----------------	--------------------

Encargos Financeiros	354 073 072\$36	50 786 662\$64
----------------------------	-----------------	----------------

<i>Resultado Financeiro da Gestão</i>	— 60 905 327\$44
---	------------------

Despesas de Primeiro Estabelecimento	9 955 992\$50
--	---------------

Reintegração do Mobiliário e Utensílios das Colônias de Férias	74 496\$20	10 030 488\$70
--	------------	----------------

<i>Resultado do Exercício</i>	— 70 935 816\$14
-------------------------------------	------------------

* A Companhia teve de suportar mais 43 933 contos, provenientes da actualização de pensões pagas em exercícios anteriores, imputados directamente a ganhos e perdas.

** Além destes subsídios foi concedida a importância de 86 milhares de contos, destinada à cobertura parcial dos *deficit* de exercícios precedentes.

CAP. IV — POLÍTICA GERAL DE TRANSPORTES

No começo do exercício, veio a lume o *III Plano de Fomento para 1968-1973* *, extenso relatório em cujo volume II, no capítulo VII, «Transportes, comunicações e meteorologia», se enunciam directrizes que devem ser cuidadosamente ponderadas.

A Secção I do aludido capítulo é consagrada aos transportes ** e nos seus parágrafos segundo («Objectivos») e terceiro («Medidas de política») versa questões de grande interesse para a Companhia.

Dentre os objectivos importa salientar o segundo e o quinto (pp. 370 e 371) :

«2.º) Promover e fomentar o aumento de complementariedade entre modos, ramos e tipos de transporte, designadamente na conjugação de infra-estruturas e explorações nos pontos de interligação de transportes e na aquisição de material circulante, operando, simultaneamente, especialização crescente dos modos e empresas de transportes.

5.º) Apoiar, no quadro de um mercado harmonizado, a adequação da exploração ferroviária aos tráfegos para que está funcional e económicamente mais adaptada, em particular no de grandes massas de mercadorias a grandes distâncias e no de passageiros, suburbano e de longo curso.»

As medidas de política compreendem orientações específicas e linhas de acção (pp. 382 a 385).

Sublinham-se as seguintes orientações específicas :

«1) Elaboração de uma lei-quadro reguladora da coordenação geral dos transportes, onde viria a receber expressão normativa o esquema de política de transportes definido no Plano Intercalar e já traduzido em algumas realizações concretas.

4) Impulsionamento dos meios instrumentais de coordenação técnica dos vários meios de deslocamento, designadamente através da realização de estudos de conjunto, na sequência dos estudos parcelares levados a cabo pelos diversos subsectores e empresas interessadas.

6) Estabelecimento de uma contabilidade nacional de transportes, devidamente discriminada por espécies e modos de deslocamento, e elaboração de estudos sobre custos e procura de transportes.»

Quanto às linhas de acção apontadas aos transportes ferroviários, parece útil reproduzir integralmente o que se escreveu no relatório em causa :

«1) Contribuição do Estado no financiamento das infra-estruturas ferroviárias de interesse geral e de longa duração ;

2) Continuação da elaboração de planos de modernização e equipamento, sucessivamente aperfeiçoados, tendo em vista a evolução do tráfego e a rendibilidade económica dos investimentos ;

3) Estudo de exploração económica da rede, segundo critérios não estritamente empresariais, mas an-

tes tendo em conta também as necessidades e acções de desenvolvimento regional, com vista às correspondentes opções sobre a manutenção ou o encerramento de linhas e de estações ;

4) Desenvolvimento, em função quer dos tráfegos actuais, quer de previsões de tráfegos futuros, do eixo Braga-Lisboa e das ligações internacionais, a constituirem linhas de penetração a partir daquele eixo, e especialização conveniente de certas estações ou recintos para o tráfego internacional de mercadorias e de outras instalações de exploração fundamentais para o tráfego interno ;

5) Melhoria das ligações ferroviárias com as instalações portuárias ;

6) Criação de condições favoráveis ao desenvolvimento de ramais particulares ;

7) Saneamento da situação financeira da empresa ferroviária, designadamente através de um reforço considerável do seu capital social ;

8) Contrôle permanente da evolução das despesas de exploração, reduzindo ao máximo os gastos não directamente rendáveis, sem, contudo, afectar a boa conservação do seu equipamento fixo e móvel ;

9) Eliminação gradual das subvenções económicas de exploração e sua substituição por indemnizações compensatórias ;

10) Prosseguimento da normalização das contas ferroviárias e da contabilidade analítica de exploração ;

11) Adopção gradual de uma tarificação baseada nos custos e de uma maior publicidade dos preços ;

12) Promoção de colaboração interprofissional através de integrações horizontais, participações financeiras e acordos de exploração conjunta ;

13) Reorganização administrativa e económica de forma a incutir à empresa maior dinamismo empresarial e adequada autonomia de gestão, com eventuais repercuções no seu estatuto jurídico ;

14) Dinamização da gestão comercial da Empresa, promovendo a captação dos tráfegos mais adequados, em especial os de mercadorias em comboios completos e os de passageiros a grandes velocidades para longas distâncias ;

15) Racionalização das operações de carácter técnico e administrativo, tirando partido da organização científica do trabalho e da mecanização em todos os domínios da sua actividade ;

16) Finalmente, resolução de alguns dos problemas que se colocam no domínio da tecnologia :

Renovação da via e dos respectivos traçados de forma a garantir segurança, a permitir velocidades mais elevadas ou a eliminar certos estrangulamentos de capacidade, ao menos nas linhas ou troços de maiores tráfegos actuais e futuros ;

Substituição progressiva da tracção a vapor pela tracção Diesel e correspondente reestruturação das instalações oficiais ;

Substituição do parque de material rebocado

* PRESIDÊNCIA DO CONSELHO, *III Plano de Fomento para 1968-1973*, Imprensa Nacional de Lisboa — 1968.

** Inicia-se na pág. 357 e termina na pág. 411.

(carruagens e vagões) que, devido à sua longa utilização, não se encontre em condições de exploração satisfatória;

Especialização do material circulante;

Aumento da produtividade pela mecanização das operações terminais e simplificação e metodização destas;

Melhoria da sinalização.»

As «orientações específicas» e as «linhas de acção» equacionam extensa e complexa gama de problemas, alguns dos quais só ainda aflorados pela Companhia e, segundo parece, pela própria Administração Pública.

Para elaboração da nova lei de coordenação geral de transportes fizeram-se já certos estudos.

A Companhia expôs ao Governo e à Administração Pública o flagrante caso de *descoordenação*, que consiste no abuso, cometido por agências de viagens e algumas empresas de transporte, de «alugar» autocarros para «excursões». Provou-se cabalmente o abuso e propuseram-se soluções destinadas a coarctá-lo.

Salvaguardado o respeito devido às instâncias solicitadas, parece de insistir por que se tomem providências eficazes.

A adopção gradual da tarifação baseada nos custos é objectivo desde há anos prosseguido. Não se atingiu, contudo, o estádio da formulação de propostas ao Governo. Pensa-se, aliás, que o problema talvez ultrapasse as possibilidades da Companhia e só possa ser resolvido se, paralelamente, se sistematizarem as tarifas dos transportadores concorrentes.

Indica-se entre as «linhas de acção» o *prosseguinte da normalização das contas ferroviárias*: realmente, a Companhia desde há anos calcula o que seriam os resultados do exercício, se pudessem computar-se proveitos e custos nos termos em que o faria qualquer empresa privada, *sem a qualidade de concessionária*.

Os critérios de normalização têm índole pragmática, como se comprehende, e os resultados a que se chega prestam-se a controvérsia: mas a ideia de «normalizar» as contas encontra-se largamente difundida e consagrada já nos países membros da *Comunidade Económica Europeia*. Em Portugal, aceita-se como «linha de acção» e parece que o Legislador se mostra inclinado a acolhê-la. Escreveu-se, por exemplo, no relatório do diploma que aprovou as últimas alterações tarifárias, o Decreto n.º 48 163, de 26 de Dezembro de 1967:

«A quando da revisão dos vencimentos do pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.) e da celebração do novo Acordo Colectivo de Trabalho realizadas, uma coisa e outra, em Fevereiro de 1961, procedeu-se a uma alteração de tarifas com vista à cobertura parcial do aumento de encargos que dali resultou para a C. P.

Previu então o Governo que essa alteração de tarifas seria completada com novos ajustamentos de preços, a realizar em Julho de 1965, o que, atendendo a várias circunstâncias, foi sucessivamente adiado.

Entretanto, realizou a C. P. nova revisão de vencimentos em Setembro de 1966, de que resultou um novo aumento das despesas com pessoal de cerca de 20 por cento.

Os ganhos de produtividade obtidos pela Empresa e os subsídios concedidos pelo Fundo Especial de Transportes Terrestres têm permitido compensar a

quebra de receitas provocada pelo atraso na efectivação das alterações tarifárias previstas desde há alguns anos.

Verifica-se, porém, ser agora indispensável não adiar por mais tempo o reajustamento de tarifas, devido a distorções que, do ponto de vista da distribuição de rendimentos, viriam agravar-se. Na realidade, a não ser assim, estar-se-ia a pedir, pela via dos subsídios, aos que não utilizam directamente o caminho de ferro, o que, em boa verdade, se deve pedir pela via das tarifas, aos que se servem deste meio de transporte.

A esta razão junta-se a necessidade de evitar que o Fundo Especial de Transportes Terrestres comprometa as suas receitas numa acção de sustentação artificial do nível de preços do transporte ferroviário, mas antes se converta num instrumento de fomento dos vários modos de transporte, através do financiamento da renovação do seu equipamento, e onde o caminho de ferro, dadas as especiais obrigações de serviço público a que está sujeito, continuará a ser objecto de cuidada atenção.

Estas razões aconselham a revisão de tarifas que agora se leva a efeito. Todavia, tendo presente a conjuntura económica do momento, não se permitem alterações de preços que ultrapassem certos limites, condicionando-as apenas ao objectivo do não agravamento da situação financeira da Empresa concessionária, e procurando criar-se, por outro lado, incentivos para uma maior adequação dos tráfegos que demandam o caminho de ferro às características deste modo de transporte.

Assim, no transporte de mercadorias apenas é agravada a tarifa das remessas de detalhe que interessa essencialmente ao particular, dado que nos circuitos de comercialização se utiliza normalmente o vagão completo, agora beneficiado pela aplicação de tal regime às remessas que atinjam 5 000 quilogramas e que terão preços mais reduzidos que os actuais.»

Orientada pelas regras preconizadas pela UNIÃO INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO, a Companhia está convicta de que, no exercício, os seus proveitos poderiam ser maiores do que os obtidos, se não tivesse de se conformar com algumas reduções tarifárias, e calcula em 192 milhares de contos as receitas por essa via perdidas. No que respeita aos custos, considera-se anormal supor tar por inteiro o deficit das Caixas de Reformas e Pensões e os custos de manutenção e vigilância das passagens de nível (184,8 milhares de contos).

A deflação dos proveitos e a hipertrofia dos custos somam-se-iam (376,8 milhares de contos, no total). Mas qualquer empresa privada, sem as limitações financeiras desta Sociedade, conservaria e renovaria as instalações a ritmo mais vivo: nisso despenderia mais 46,6 milhares de contos.

Considerando a última parcela de custos *normais* (a anormalidade reside em os omitir), cifra-se em 330,2 milhares de contos a correção que poderia fazer-se aos resultados do exercício.

Compare-se agora esse valor da possível assistência financeira, sob a forma de indemnização de perdas de receitas ou sujeição a encargos anormais, com o dos subsídios reembolsáveis (336,8 milhares de contos): *equivale-se, praticamente*.

Mas frisa-se que as contas, tal como se apresentam no *Balanço*, na *Conta de Exploração* e na *Conta de Ganhos e Perdas* estão perfeitamente conformes com as regras legais e estatutárias; as normas da U. I. C. foram aplicadas sem preocupação alguma de estabelecer a equi-

valência acima apontada; e o Governo não tomou qualquer compromisso explícito de aceitar a normalização proposta pela Companhia.

Outra importante «linha de acção» é a de que o Estado contribua para financiar infra-estruturas ferroviárias de interesse geral e de longa duração. Já foi prosseguida: o CONSELHO DE MINISTROS PARA OS ASSUNTOS ECONÓMICOS deliberou, sob proposta de Sua Exceléncia o Ministro das Comunicações, subsidiar, sem encargos para a Companhia, através do FUNDO ESPECIAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, grande parte do custo do plano de renovação integral da via, de que a seu tempo se falará.

A resolução de alguns problemas que se colocam no domínio da tecnologia suscitou o maior cuidado. A Companhia quis evitar todas as perdas de tempo e, como é natural, providenciou, ainda no decurso do *Plano Intercalar de Fomento*, no sentido de iniciar a execução dos investimentos compreendidos no *III Plano*, logo que este começasse a vigorar. A dificuldade em obter financiamentos havia de impedir que tal propósito se concretizasse; no entanto, a maioria dos empreendimentos pôde encetar-se ao longo do exercício, consoante noutro capítulo se mostrará.

Vale a pena ter presentes os *objectivos gerais* e as *medidas de política*, acima enumerados, pois a Companhia por eles norteou a sua actividade. Explicitamente, refira-se, porém, mais uma «linha de acção»: estudar a *exploração económica da Rede*.

Ponderaram-se, para isso, as vantagens de encerrar linhas de fraco tráfego e concluiu-se a análise de dois casos: o das linhas do Tâmega e do Corgo. Examinaram-se sob o aspecto do interesse da Empresa. A decisão política cabe ao Governo, ao qual se confiaram oportunamente os elementos julgados convenientes para se pronunciar.

A súmula precedente terá firmado a convicção de que executar a política de transportes requer da Companhia enorme esforço, tantos são os problemas que lhe compete estudar e tamanhas as alterações inevitáveis no enquadramento da sua actividade.

Entretanto, o *dever de fazer funcionar o serviço* tem de continuar a cumprir-se, como é óbvio. Entendeu, por conseguinte, o Governo incumbir a *SOFERAIL* de realizar o estudo global dos transportes ferroviários do País e a articulação deles com as outras formas de deslocação.

Deram-se todas as facilidades a essa empresa consultora e espera-se que as suas autorizadas conclusões apontem o melhor caminho para transformar e reapetrechar a *Rede Ferroviária Nacional*.

A Companhia continuou também a demonstrar o bom fundamento dos seus interesses junto da Administração Pública: cooperou-se com o GABINETE DE ESTUDOS E PLANEAMENTO DE TRANSPORTES TERRESTRES, ao qual compete enunciar as condições necessárias à eficiência do sistema dos meios de transporte, e com a DIRECÇÃO-GERAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES.

No domínio profissional, defenderam-se os interesses da Empresa na CORPORAÇÃO DOS TRANSPORTES E TURISMO e procuraram articular-se com os dos industriais dos transportes automóveis, através do seu Grémio: a Companhia aceita a concorrência — fonte de progresso para todos; mas sustenta a compatibilidade dela com a eficiente cooperação e julga indispensável que se exerça lealmente.

CAP. V — EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA.

Afigurava-se útil enumerar as providências destinadas a *actualizar o serviço*, os motivos que as inspiraram e as

restrições enfrentadas: continua-se, afinal, a revelar como se prosseguiram as «medidas de política» e «as linhas de acção», no que em particular respeita ao *dever de actualizar o serviço*.

Mercê da afectação de carruagens, novas ou beneficiadas, de segunda classe, puderam melhorar-se o **conforto e a segurança** do tráfego de passageiros, de longo curso, nos itinerários principais.

Paralelamente, procurou aumentar-se a produtividade do parque de carruagens, através da redistribuição geográfica e funcional.

Estudaram-se *normas de frenagem*, em ordem a aumentar a segurança e as *velocidades comerciais*: a reestruturação de horários, tendente para o mesmo fim (graças à supressão de paragens de menor interesse ou encurtamento de outras, indispensáveis por motivos técnicos); e as possibilidades de rápidas ligações directas interurbanas, entre grandes centros populacionais ou importantes núcleos de actividade económica.

Depararam-se dificuldades para organizar essas novas combinações de factores produtivos, em virtude da *obsolência da via* (mormente das pontes) e da *insuficiência do parque utilizável de automotoras Diesel*.

Tiveram de se impor novas limitações de velocidade, mesmo nas linhas principais: aumentaram os tempos de percurso e não puderam, globalmente, obter-se vantagens dos ganhos conseguidos em certos troços; além disto, as limitações de carga em determinadas pontes do norte do País impediram o emprego eficaz das locomotivas Diesel-eléctricas.

A carência de automotoras Diesel obrigou a substitui-las, nalgumas circulações, por comboios, com alongamento da duração das viagens, e obstou à utilização daqueles veículos, nos desdobramentos.

Sublinhou-se, noutro lugar, a importância considerável da *substituição das locomotivas a vapor pelas Diesel-eléctricas*. Importa, todavia, acrescentar, no presente contexto, que se prescindiu completamente ou quase das máquinas obsoletas nas *Regiões Centro e Sul* (no fim do ano, só eram usadas em certos comboios de mercadorias no itinerário *Barreiro-Beja-Moura* e em poucos dos trânsitos da área *Barreiro-Setúbal*) e esclarecer que se reviu o plano de exploração, a fim de melhorar o aproveitamento do conjunto do parque de locomotivas e de assegurar períodos de manutenção — essenciais à *regularidade do serviço*.

Merecem ainda referência determinados aperfeiçoamentos da exploração, os quais visam adequar os meios a fins bem delimitados, por forma adiante pormenorizada: o estudo do novo «plano de colectores de *Pequena Velocidade*» (que há-de permitir a redução de quarenta e cinco por cento dos vagões na actualidade destinados ao tráfego de *detalhe*), o equipamento das principais estações com porta-estrados e outros pequenos veículos de transporte (para facilitar cargas e descargas de mercadorias), a simplificação do serviço das estações e o aperfeiçoamento da sinalização.

CAP. VI — ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Alteraram-se profundamente nas últimas décadas, como bem se sabe, as condições sociais e económicas do meio onde a Companhia actua como transportadora: multiplicaram-se laços de interdependência entre os vários agregados sociais, a celeridade tornou-se exigência da vida, aperfeiçoou-se o sistema rodoviário e assistiu-se ao surto

de veículos de grande flexibilidade de exploração e de preço acessível, que consentiram o florescimento de empresas transportadoras altamente competitivas e a auto-satisfação macia das necessidades de transporte.

A Empresa perdeu assim o monopólio de facto.

E o próprio equipamento ferroviário beneficiou de inovações tais, que, praticamente, do Caminho de Ferro de outrora só a via e alguns edifícios conservam a antiga configuração: tudo o mais mudou.

A organização da Companhia, minuciosamente consignada em *regulamentos, ordens, instruções e manuais*, envelheceu. Não se exploram Caminhos de Ferro electrificados e «dieselizados» como se os comboios ainda fossem rebocados por máquinas a vapor, nem podem, em tempos de dura concorrência, aguardar-se os passageiros por detrás de bilheteiras ou, nos cais das estações, os expedidores de mercadorias.

A organização tinha de mudar e mister se tornou prevenir os Colaboradores de que a experiência, conquistada em anos de honesto e tantas vezes penoso labor, a própria vida a havia desvalorizado.

Auscultou-se o pensamento de ilustres ferroviários estrangeiros, ouviram-se consultores idóneos, coordenaram-se informações, ponderou-se a política definida pelo Governo e, fragmentariamente embora, entreviu-se o que deve ser o Caminho de Ferro, enquanto meio adequado à vida social moderna.

De modo gradual, tem-se elaborado o catálogo das actividades que será preciso exercer distribuindo-as por serviços. E começou assim, há alguns anos, a tarefa de reorganizar a Companhia.

Criaram-se ou reforçaram-se serviços consultivos. Estudam-se formas de interconexão de serviços, modalidades de circuitos e de suportes de informação, promove-se a delegação de poderes, avalia-se com minúcia, graças às técnicas de organização científica do trabalho, o volume de factores produtivos necessário ao exercício das actividades, formam-se Colaboradores...

É empresa praticamente infindável, que há-de exigir o entusiasmo e o esforço de sucessivas gerações. Mas vale a pena prosseguir-lá, pois decerto está em causa o interesse nacional: poder-se-á, dum lado, contribuir para que o transporte seja produzido com o mínimo de afectação dos recursos do País e, doutro lado, valorizar o mais precioso dos factores produtivos — o Homem.

O modelo de organização por que se optou afigura-se compatível, em linhas gerais, com as preocupações aludidas: definir com rapidez as situações e decidir tempestivamente. Assemelha-se ao divulgadíssimo tipo de estruturação que os anglo-saxões designam por *staff and line*. Segue-se, por agora, com a possível fidelidade.

Mas a organização não é fim em si: consiste em simples meio para obter combinações de factores produtivos com a deseável economicidade. As conclusões a que chegam a *Ciência da Administração*, a *Psicologia Aplicada* e a *Sociologia Industrial* hão-de ser cuidadosamente ponderadas e delas se extrairá o conveniente proveito, sem cair no exagero imprudente de mudar pelo gosto da mudança.

Na perspectiva esboçada, talvez se entenda melhor a série de providências tomadas no decurso do exercício.

Quanto a novos serviços instituiram-se o *Departamento do Pessoal* e os *Serviços do Secretariado da Administração*, concluiu-se a estrutura do *Departamento de Organização e Planeamento* e adiantou-se bastante a do *Departamento Comercial*, que se configuraram como organismos normativos e consultivos.

No estudo do trabalho, desenvolveram-se esforços, todos convergentes para o racionalizar.

Examinaram-se funções cujo desempenho é assegurado por cerca de doze mil trabalhadores, a fim de obter elementos, essencialmente destinados à gestão do pessoal, à respectiva formação e à classificação profissional.

O serviço nas estações, de grande importância sob os aspectos comercial e financeiro, foi objecto de particular cuidado. E vale a pena referir o método de observação adoptado: constituiu-se um grupo de trabalho com representantes dos próprios serviços a examinar e pessoal da Companhia, especializado em organização; e daí resultou não se alhearem das realidades os consultores, ficarem os consultentes a conhecer técnicas de aplicação proveitosa e criar-se saudável clima de participação. Teve êxito a experiência — contou-se por centenas a diminuição do número de lugares dos quadros e concluiu-se ser de interesse confiar a outro grupo, análogamente constituído, o encargo de analisar novo complexo de actividades relevantes: a condução e o acompanhamento de comboios.

Conhecida a tendência para manter o nível de afectação do trabalho quando se introduz equipamento moderno, observaram-se atentamente as proporções dos factores, sempre que se verificou esse tipo de inovação técnica. Corrigido o apego à rotina, alcançaram-se resultados apreciáveis (nos quadros regionais, reduziu-se de algumas centenas o pessoal necessário).

Relativamente à delegação de poderes, criaram-se condições para a tornar possível em matéria de gestão de pessoal, que se deseja flexível, em ordem a aumentar a produtividade, mediante a afectação oportuna dos Colaboradores, eventualmente disponíveis, decidida pelos organismos locais, informados da situação de disponibilidade.

Compreende-se a preocupação de adequar e normalizar os suportes de informação: atingem milhares os modelos existentes e nem todos foram concebidos em moldes de tornar fácil o preenchimento e rápida a apreensão do seu conteúdo. Continuaram por isso a recensear-se os modelos em uso e a proceder à respectiva catalogação centralizada.

No que toca à formação, partilharam-se os esforços entre duas tarefas de igual premência: assegurar-lhe a continuidade e preparar o futuro, através da ampliação considerável de escala.

Ultrapassaram a centena os cursos profissionais ministrados e frequentaram-nos mais de mil e quinhentos Colaboradores. Muitos outros frequentaram seminários e estágios, não organizados pela Companhia, e vários participaram em reuniões internacionais ou em missões de estudo a Caminhos de Ferro estrangeiros.

O Centro de Formação constitui investimento de vulto e espera-se que de rendabilidade elevada. No final do exercício, a construção civil encontrava-se relativamente adiantada, em termos que adiante se esclarecerão, e entrara-se já na fase do estudo do equipamento adequado.

A SOFRERAIL é empresa altamente cotada nos meios ferroviários. Dispõe de técnicos que se instruiram na arte de fazer Caminhos de Ferro na prestigiosa SNCF — SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

Entendeu-se, por isso, que teria grande interesse obter o seu conselho, a fim de solucionar algumas dificuldades técnicas e, para tanto, se entabularam com ela negociações, em fins do exercício quase concluídas.

Pode calcular-se o valor da assistência que em breve se proporcionará aos Colaboradores da Companhia e quanto assim se contribuirá no sentido de aperfeiçoar a formação deles.

CAP. VII — PESSOAL

É fora de dúvida que os problemas relativos ao pessoal constituem campo de vastas proporções, a carecer de medidas apropriadas ao movimento duma sociedade em processo de transformação, como aquela em que vivemos.

A Empresa, comunidade de pessoas no trabalho, deve garantir que as relações entre empresários e dirigentes, por um lado, e trabalhadores, por outro, sejam impregnadas de respeito, de estima, de compreensão, de colaboração activa e leal e de interesse na obra comum.

Que o trabalho seja concebido e vivido por todos os membros da Empresa, não apenas como fonte de rendimentos — o que é muito importante — mas também como cumprimento dum dever e prestação dum serviço — o que não deixa de ser igualmente importante !

Todos devem fazer ouvir a voz e trazer achega para o bom funcionamento e desenvolvimento da Empresa. Salvaguardada a autoridade, necessária à eficácia própria da unidade de direcção, a concepção humana da Empresa não pode reduzir os Colaboradores de todos os dias ao papel de simples executores silenciosos, sem nenhuma possibilidade de fazer valer a sua experiência, inteiramente passivos quanto às decisões dos que lhes dirigem a actividade.

Tudo isto é aqui dito, antes de mais, para que se não crie a ideia de que a Administração da Companhia vive divorciada destes salutares princípios e como nota liminar da súmula dos esforços desenvolvidos durante o exercício no sentido de actuar de acordo com eles.

A activação das tarefas necessárias à elaboração do novo acordo colectivo de trabalho, para substituir o celebrado em 1961 e denunciado em 1965, constituiu a primeira preocupação da Empresa, no domínio do pessoal, ao longo do exercício.

Quando da denúncia em 1965, não se julgou oportuna a negociação duma nova convenção colectiva, porque se anunciava para breve a publicação da regulamentação jurídica do contrato individual de trabalho, elemento fundamental a que, lógicamente, se deveria subordinar essa convenção.

A mencionada regulamentação veio a concretizar-se no Decreto-Lei n.º 47 032, de 27 de Maio de 1966, mas, nessa altura, ainda sem as adaptações que, segundo o n.º 2 do respectivo artigo 131.º, deveriam ser feitas, a fim de atender às características das empresas concessionárias de serviço público.

Por essa razão, e para atender ao natural desejo do pessoal de ver aumentados os seus vencimentos, procedeu-se, em 1 de Setembro desse ano, ao aumento de vencimentos, com base no agravamento do custo de vida, mas em que se teve também em atenção a promoção técnico-social dos trabalhadores, pelo que tal aumento variou entre 33,3 por cento, numa das escalas mais baixas, e 11,7 por cento, nas mais altas.

Em 31 de Dezembro de 1966, publicou-se o Decreto n.º 44 472 com as esperadas adaptações da lei geral à Companhia, mas, tal como o primeiro, sujeito a revisão, que desde logo se anunciara para antes de 31 de Dezembro de 1968.

A elaboração duma nova convenção colectiva de trabalho continuou, pois, a constituir problema delicado, tanto assim que os Sindicatos, não obstante a compreensível ansiedade, só em Março de 1968 conseguiram concluir um projecto de acordo, com base na nova legislação.

Mas tal legislação ainda não era definitiva. Além disso, estavam a aguardar-se não só o resultado das tarefas em curso na Companhia, quanto à modernização dos métodos de trabalho e de gestão do pessoal, como também as recomendações da SOFRERAIL, que o Governo entenda por bem perfilar, dentro das finalidades da consulta feita pelo Ministério das Comunicações àquela empresa consultora.

Em 23 de Setembro de 1968, por despacho de Sua Excelência o Ministro das Corporações, inserto no *Diário do Governo* n.º 231, II Série, foi criada a Comissão encarregada de rever as disposições do Acordo Colectivo de Trabalho de 1961, presidida e assistida por delegados dos Ministérios das Corporações e das Comunicações, que tem como vogais os representantes da Companhia e dos Sindicatos Nacionais de pessoal ferroviário. Exteriorizou-se, na própria forma por que foi constituída a Comissão, o especial condicionalismo de que se reveste a actividade da Companhia.

A Comissão só pôde entrar em funcionamento em princípios de Dezembro, em virtude da necessidade de substituir um dos representantes da Companhia, que, entretanto, deixara de exercer as funções de administrador da Empresa.

A Administração, sentindo a conveniência de conciliar a necessidade de se negociar o novo acordo colectivo, por forma reflectida e compatível com as diferentes acções em estudo, com o natural anseio do pessoal de ver melhorados os seus vencimentos, encarou, entretanto, uma elevação de vencimentos, que atendesse, de momento, ao agravamento verificado no custo de vida desde o aumento de vencimentos de 1966.

A percentagem calculada como representativa do agravamento do custo de vida foi de 9 por cento, mas para o pessoal do activo, e sempre no propósito de contribuir para a sua promoção, encarou-se um acréscimo de 11 por cento, que, com arredondamentos para múltiplos de cinquenta escudos, daria origem a melhorias efectivas, que variariam entre 18,4 por cento, na escala mais baixa, e 11,4 por cento, nas escalas mais altas. Além disso, estudou-se o aumento dos abonos ou subsídios de deslocação, por forma mais significativa.

Era pouco em relação às pretensões, mas era o que as circunstâncias pareciam aconselhar e possibilitar. E, de facto, assim veio a acontecer, pois tais melhorias vieram a concretizar-se a partir de 1 de Janeiro de 1969.

Pena é que os meios sejam escassos, avultadíssimas as incidências de melhorias, mesmo pouco significativas no plano individual, e se tenha de defrontar o dilema de repartir recursos entre o aperfeiçoamento tecnológico — sem o qual a Companhia corre o risco de perder o mercado, assistir à rarefacção dos proveitos e ficar ainda menos autónoma do que hoje é — e os Colaboradores, cujas aspirações e necessidades perfeitamente se conhecem.

Em 22 de Dezembro, o Governo transmitiu à Companhia a orientação que deveria seguir-se na revisão do A. C. T.:

«Quanto à revisão do A. C. T., deve a mesma prosseguir em conformidade com as sugestões que a Administração da Empresa e os Sindicatos têm elaborado, procurando encontrar-se uma solução que possibilite, não só a melhoria das condições de trabalho do pessoal e o seu recrutamento, bem como a fixação do mais qualificado, como também uma adequada flexibilidade nos quadros e categorias profissionais da Empresa por forma a não impedir os reajustamentos de estrutura e a modificação dos métodos de trabalho que se revelem adequados a uma maior eficácia da sua gestão.

Por outro lado, e para fazer face às actuais condições do mercado de trabalho — como é sabido fortemente influenciadas por factores estranhos à evolução do custo de vida — importa com urgência aproximar os vencimentos praticados na C. P. aos pagos por outras empresas no sector dos transportes terrestres, com a finalidade essencial de estimular a produtividade da Empresa.»

Paralelamente, iniciou-se o estudo da reestruturação da forma de prestação de benefícios e do regime da previdência.

A 23 de Novembro de 1968 foi nomeada outra Comissão para estudo dos diversos aspectos relacionados com a previdência do pessoal ferroviário, de que fazem parte, além dos representantes das entidades patronais e dos trabalhadores, os representantes dos Ministérios das Comunicações e das Corporações e alguns técnicos deste último Departamento do Estado.

Iniciou-se a preparação duma série de medidas a pôr

em vigor nos primeiros meses do ano de 1969, que ficaram assim definidas:

a) Actualização do despacho ministerial de 23 de Dezembro de 1960, definindo as disposições aplicáveis aos beneficiários do regime geral da Caixa de Previdência dos Ferroviários, nas modalidades de invalidez, velhice e morte, por forma a tornar-lhes extensivo o regime aplicado pela Caixa Nacional de Pensões;

b) Instituição da pensão de sobrevivência, nos termos do que dispõe o Regulamento Especial do Regime de Pensões de Sobrevivência da Caixa Nacional de Pensões, para todos os ferroviários sujeitos ao regime geral da Caixa de Previdência dos Ferroviários;

c) Concessão da assistência médica e medicamentosa a todo o pessoal activo e reformado da Companhia, bem como a suas famílias, segundo o esquema geral em vigor para os trabalhadores do comércio e da indústria;

d) Integração da Caixa de Previdência dos Ferroviários e da Caixa de Abono de Família dos Ferroviários na Caixa Nacional de Pensões e numa nova instituição a criar (Caixa de Previdência e Abono de Família dos Ferroviários).

Este conjunto de medidas no sentido de melhorar a previdência do pessoal ferroviário e de aperfeiçoar os processos de atribuição dos benefícios determinará, além de acréscimo de encargos para a Companhia, elevada soma de trabalhos de natureza administrativa.

Parece de interesse apontar aqui alguns números que evidenciam a importância que, do ponto de vista financeiro, tem quase tudo o que se refira ao pessoal activo e reformado.

No final do exercício, alcançava 25 894 o número de Colaboradores da Companhia, na maior parte vinculados pelo *Acordo Colectivo de Trabalho*:

NÚMERO DE COLABORADORES *, POR CLASSES

CLASSES	1968	ANOS		1967
		VARIAÇÕES (Base 1967)		
		Positivas	Negativas	
Pessoal Permanente Vinculado pelo A. C. T.	24 186 **	1 650 ***	1 112	23 648
Pessoal não Vinculado pelo A. C. T.	275	29	13	259
Estagiários e Praticantes	483	209	434	708
Pessoal Eventual	950		1 586	2 536
CONJUNTO DAS CLASSES	25 894	1 888 ***	3 145	27 151

* Relativo a 31 de Dezembro de cada exercício.

** A ampliação dos quadros constitui reflexo do disposto no art. 3.º do já citado Decreto n.º 47 472, de 31 de Dezembro de 1966, pelo qual a Companhia está vinculada a reconhecer, para todos os efeitos, a qualidade de agentes dos quadros permanentes aos Trabalhadores Eventuais aí contemplados.

*** Compreende 434 Estagiários e Praticantes e 1 133 Trabalhadores, que haviam sido eventuais.

Ovar, 13/7/1969.

Senhor Dr. Élio Cardoso,
Editor do Boletim da C. P.:

Os meus respeitosos cumprimentos.

Por me parecer que o assunto merece publicação no Boletim de C. P., tenho a honra de prestar a V. as seguintes informações, cuja publicação ficaria bem, talvez, no número do próximo mês de Agosto:

Existe em Ovar, a residir em casa de seu filho, sr. Fernando Martins Pereira Pinto, subchefe de escritório reformado, o reformado sr. Alexandre Pereira, que completa 100 anos (um século) em 23 do corrente. É de crer que este reformado seja o mais idoso ferroviário de Portugal e, daí, sem dúvida a circunstância interessante de o Boletim mencionar o facto e lhe publicar a fotografia. Perdoe-me V. a ousadia da minha sugestão em tal sentido.

O sr. Alexandre Pereira, que em breves dias completa 100 anos, foi admitido nas Oficinas de Obras Metálicas, em Ovar, no ano de 1906, como serralheiro mecânico, sendo chefe dessas Oficinas o prático sr. António Gaioso da Penha Garcia que, pelo seu valor profissional, ascendeu à chefia do Serviço de Obras Metálicas, tendo tido sob suas ordens, além de outros distintos engenheiros, o eng. Frederico de Quadros Abragão, de muito saudosa memória, que, aliás, era seu genro.

O sr. Alexandre Pereira distinguiu-se naquelas Oficinas como bom profissional, zeloso e honestíssimo. Em poucos anos ascendeu a arvorado da Secção de Ferramentas tendo a seu cargo sectores de muita responsabilidade.

O custo das remunerações (incluído o das horas extraordinárias e de outros abonos) somou, por seu turno, mais de *seiscentos e cinco milhares de contos*; os encargos sociais (pensões de reforma e outras, devidas a antigos Colaboradores ou a suas Famílias) elevaram-se a *duzentos e cinquenta milhares de contos*.

Não é demasiado significativo apontar-se que estes *oitocentos cinquenta e cinco milhares de contos* representam quase 74 por cento das *Receitas Totais* e mais de 67 por cento das *Despesas de Exploração*: os *proveitos* apresentam nível inferior ao que poderiam ter (como se mostrou oportunamente, quando, por exemplo, se aflorou o aspecto da «normalização» de contas) e os *custos*, salvo os de mão-de-obra, foram nítidamente comprimidos (e poderiam ser maiores, conforme igualmente se esclareceu, ao versar a «normalização»).

Não se estranhem, por isso, as palavras proferidas por Sua Excelência o Ministro das Corporações, no decorso duma comunicação feita no termo do exercício:

«Melhor se avaliará, todavia, o verdadeiro significado desta importância (do encargo resultante das

CARTAS AO EDITOR



dade, tais como conservação da máquina a vapor que accionava as várias máquinas-ferramentas (ao tempo a oficina ainda não estava electrificada), conservação ou fabrico de ferramentas manuais ou pneumáticas indispensáveis quer na oficina quer nas Brigadas de Pontes, Cantões, etc., etc.

Alexandre Pereira reformou-se em 1 de Janeiro de 1940, dado que em 23 de Julho daquele ano tinha atingido o limite de idade. À data da sua reforma, uma vez que as instalações da secção de ferramentas da Oficina de Ovar, ao tempo, eram más, sem as condições de acondicionamento mínimas indispensáveis e, para círculo, com forjas a carvão dentro da sua limitada área, o citado reformado deixou a impressão aos seus camaradas e aos seus superiores, que, pela sua muito má aparência quanto à saúde, pouco tempo viria a gozar de bem merecida reforma. Mercê de Deus, porém, está vivo, com muito relativa boa saúde, conversando e contando, muitas vezes, episódios da sua infância e da sua vida de ferroviário.

É natural que o filho — o colega, como ele lhe chama, dado que são ambos reformados — e bem assim sua nora, a auxiliar social da Casa dos Pescadores de Aveiro, que tanto o acarinham, lhe proporcionem qualquer festa íntima no dia do Centenário. Ouso, porém, propor, rogando-o a V., que o Boletim da C. P. se associe ao prazer que tanto eu como outros que o conhecemos na Oficina de Ovar, sentimos, ao expressar-lhe votos para que Deus conserve a vida de Alexandre Pereira, possivelmente o mais velho ferroviário vivo em Portugal, por mais uns anos, com a saúde e bem estar que ainda possui.

Com a presente carta tomo a liberdade de enviar a V. uma fotografia do Alexandre Pereira, operário de 1.ª classe reformado da C. P. (n.º 87/0371), que foi um zeloso e honrado arvorado das Oficinas de Obras Metálicas de Ovar.

Com a mais elevada consideração, subscrevo-me

De V.

Muito Atenciosamente

O reformado n.º 81/4023

MANUEL DE ALMEIDA GOMES PEREIRA

melhorias), se se acrescentar que o montante global das despesas com as remunerações e demais encargos com o pessoal é, na C. P., equivalente a 867 000 contos anuais, isto é, 83 por cento das receitas globais da Companhia. E daí o melindre que envolve qualquer aumento de encargos e a dificuldade com que se apresenta para a política social toda a arbitragem destinada a pôr termo aos conflitos de trabalho no sector.»

Procurou ainda a Companhia aperfeiçoar e desenvolver certas actividades tradicionais, que vão de encontro às necessidades do pessoal: as cantinas, as colónias de férias, os armazéns de víveres, a construção de casas para habitação, etc.

Já no final do exercício, iniciou-se o estudo sobre o desenvolvimento dos programas de construção de casas para o pessoal e sobre a modernização dos dormitórios.

Todas estas actividades de natureza social, que contribuem para o bem-estar dos ferroviários, estão a ser objecto de cuidadosa atenção da Empresa, que espera poder ampliá-las, em futuro próximo.

Dos Jornais



PONTOS DE VISTA

LIÇÃO FERROVIÁRIA

NAO é fácil nem cómoda, em Portugal como na maioria dos países do mundo, a administração dos serviços ferroviários. Actividade a que compete uma missão económica e social de multímodas influências e reflexos na vida colectiva, tem a sua exploração condicionada a interesses e a necessidade da mais diversa ordem. As suas constantes exigências de renovação em infra-estruturas e equipamentos implicam, geralmente, a gestão deficitária. O País paga, pela via do subsídio ou do crédito a longo prazo, o que recebe em serviços económicamente comportáveis. É complexo, difícil e muitas vezes ingrato. E as insatisfações nunca chegam a ser satisfeitas integralmente, porque há sempre mais, por vezes muito mais, a desejar. Tudo isso está documentado, em múltiplos aspectos, no último relatório da C. P., testemunhando o muito que se tem feito e está a fazer-se, o muitíssimo que é preciso continuar a fazer — para que o País seja melhor servido nos seus caminhos de ferro, para que a exploração desta indústria transportadora — porque é uma indústria, não se pode esquecer — se estruture mais rentávelmente.

Há um passo do relatório, todavia, que merece neste lugar especial realce. É expoente de um estado de espírito na empresa concessionária e é uma lição explícita a todos os sectores responsáveis da vida portuguesa, incluindo os do domínio público, que não compreenderam ainda as realidades e imperativos do nosso tempo. Vale a pena ler e meditar esse trecho :

«Alteraram-se profundamente nas últimas déca-

das, como bem se sabe, as condições sociais e económicas do meio onde a Companhia actua como transportadora : multiplicaram-se laços de interdependência entre os vários agregados sociais, a celeridade tornou-se exigência da vida, aperfeiçoou-se o sistema rodoviário e assistiu-se ao surto de veículos de grande flexibilidade de exploração e de preço acessível, que consentiram o florescimento de empresas transportadoras altamente competitivas e a auto-satisfação maciça das necessidades de transporte. A empresa perdeu assim o monopólio de facto. E o próprio equipamento ferroviário beneficiou de inovações tais que, praticamente, do caminho de ferro de outrora só a via e alguns edifícios conservam a antiga configuração : tudo o mais mudou. A organização da Companhia, minuciosamente consignada em regulamentos, ordens, instruções e manuais, envelheceu. Não se exploram caminhos de ferro electrificados e «dieselizados» como se os comboios ainda fossem rebocados por máquinas a vapor, nem podem, em tempos de dura concorrência, aguardar-se os passageiros por detrás de bilheteiras ou, nos cais das estações, os expedidores de mercadorias.

É com este espírito, como se vê, que a administração responsável dos nossos caminhos de ferro encara a sua missão e as suas obrigações na época presente. Honra lhe seja, porque tem os olhos e a inteligência abertos para o mundo em que vivemos. Fosse esta a disposição de facto em muitos, em muitíssimos outros sectores da vida portuguesa, ainda os mais responsáveis, e outras seriam, sem dúvida, as perspectivas com que se terá de antolhar o futuro. Há deficiências, falhas, razões válidas de

queixa e de insatisfação em muitos aspectos dos serviços ferroviários portugueses. Sem dúvida. Mas o estado de consciência que se afirma na passagem transcrita do relatório da C. P. constitui só por si uma força e é uma razão convicta de esperança. É, sobretudo, uma lição. Estamos na era da electri-

ficação e não na da máquina a vapor. Quanta gente, entre nós, está ainda, por deformação de mentalidade, na era das «diligências» e na conformação de pensamento da senhora dona Carlota Joaquina ou do senhor Pina Manique...

(Do Jornal *A Capital*)

A exploração ferroviária

E um documento de grande significado nacional, como testemunho de uma organização viva que reflecte as exigências da vida em incessantes mutações, o relatório que foi há pouco distribuído pela empresa concessionária da quase totalidade dos caminhos de ferro portugueses. Progressos realizados, novos progressos imperativamente exigidos, preocupações ante o futuro, muito trabalho e sempre renovados trabalhos a surgirem, a palpitação intensa de um organismo que se identifica, sob muitos aspectos, com a própria pulsação dinâmica do País — tal é a impressão que prevalece da leitura do relatório da C. P. É certo que se manteve desfavorável o resultado do exercício do ano transacto — como acontece com quase todas as redes ferroviárias do mundo — registando-se um agravamento da ordem de 24 milhares de contos no *deficit*. Mas esse agravamento, como realmente importa, não teve origem no resultado da exploração, visto que o crescimento das receitas totais, na escala de 75 milhares de contos, foi superior ao das despesas (mais 24 milhares de contos) mas no desenvolvimento dos «encargos financeiros» — e estes são resultantes de um esforço de expansão e melhorias dos serviços que constituem interesses fundamentais do País.

A análise especificada e minuciosa dos elementos dessa evolução da administração ferroviária em 1968 é de grande interesse mas não cabe no espaço deste comentário. O que cumpre salientar aqui é a continuidade de um grande esforço em curso, com que se pretende integrar os serviços dos caminhos de ferro portugueses na dinâmica do desenvolvimento económico e social do País. São tantos os aspectos em que esse esforço se desdobra, que só a resenha dos temas respectivos preenche extensas páginas do relatório. Basta o trabalho prepa-

ratório da renovação de cerca de um milhar de quilómetros de via, nas linhas fundamentais, em que vão ser investidos mais de dois milhões de contos, para atestar a vigorosa acção de desenvolvimento que está em marcha neste sector básico dos transportes nacionais. E as implicações do desenvolvimento são tão avultadas e numerosas que foi confiada a uma organização técnica estrangeira especializada o estudo global da reconversão dos transportes ferroviários em Portugal metropolitano e a sua articulação com os restantes serviços transportadores, de modo a servirem adequadamente as exigências futuras da comunidade.

A melhoria dos serviços, de resto, é evidente a quaisquer olhos, por muito insatisfeita e exigente que seja a sua perspectiva de visão. É obrigação da empresa, como concessionária, «transformar e apetrechar a rede», integrando-se as suas realizações nesse sentido, actualmente, na estrutura do Plano de Fomento ; mas a execução dos objectivos, com tudo o que os envolve nos mais diversos aspectos financeiros, administrativos, materiais e humanos, constitui um somatório ingente de trabalho que o relatório agora distribuído documenta em impressionantes termos.

No final, uma sugestão de optimismo sobreleva o que o relatório condensa em problemas e obstáculos a vencer. A rede ferroviária portuguesa está confiada a uma organização que soube renovar-se vigorosamente, que está a mostrar-se à altura da importantíssima missão que lhe compete e que assegura para o futuro imediato uma obra de progresso de auspiciosa projecção. É o que o País pode e deve desejar, não lhe faltando nisso os motivos de confiança.

(Do Jornal *do Comércio*)

Impressões
de VIAGEM



ENTRONCAMENTO PONTO DE PARTIDA

POR JOÃO RODRIGUES SALVADOR

ESCRITURÁRIO DE 1.ª CLASSE DO 2.º GRUPO DO MATERIAL E OFICINAS

QUEM se propuser a empreender uma viagem pela linha do Norte, experimentará um prazer só apre- ciado por quem, algumas vezes, tenha sido protagonista de tal acontecimento.

Se for residente nas proximidades do Entroncamento (terra genuinamente progressiva, graças ao Caminho de Ferro, e cujos pergaminhos encerram as glórias dos alvores da tracção sobre carris), quem residir nos arredores — dizíamos — terá facilmente acesso ao embarque que lhe conferirá o conforto próprio dos transportes modernos de tal género.

A locomotiva eléctrica já não nos incomodará com os fumos e vapores vomitados pela chaminé ardente (assim como o progresso vai levando a higiene a toda a parte, também o asseio haveria de tanger as novas serpentes do carril) e, num arranque suave, desliza-se rumo à Lamarosa.

Já nesse percurso se vislumbrarão alguns aspectos paisagísticos agradáveis, mas muitos mais desfilarão perante a vista do utente que, a cada curva, mais se encantará, julgando ser transportado no dorso do Pégaso mitológico, sobrevoando fantásticos bosques!

Percorrida cerca de uma centena de quilómetros, sorvendo a brisa matutina, os freios guincham à entrada da estação de Coimbra. Terra de douto-

res, beijada pelas ninfas do Mondego, é sempre um convite aliciante, mesmo para os que, desprezando a cultura, por lhes ser alheia, buscam apenas o encanto urbanístico consorciado com as belezas naturais — simbiose perfeita cuja aura ancestral tem servido de tema a poetas e pro- sadores.

Continuando a engolir quilómetros, o réptil rolante chega à Pampilhosa. Aí, nesse entroncamento, o turista pode ter uma variante pela linha da Beira Alta, e abordar o Luso. Se preferir a estância de repouso, encontrará o Hotel do Luso, com piscina privativa, onde pode passar



A locomotiva eléctrica já não nos incomodará com os fumos e vapores vomitados pela chaminé ardente...

Festa de confraternização

Os componentes da Escola de Factores do Minho e Dourô, de 1925 — a última dos Caminhos de Ferro do Estado — no desejo de manterem bem viva a continuidade das suas reuniões de confraternização, que vêm realizando desde 1937, levaram a efeito o seu 12.º Encontro, que este ano tivera lugar na maravilhosa região do Alto-Douro, no passado dia 22 de Junho, com o seguinte programa :

Às 10.30 h — Concentração na estação da Régua, de

uns instantes agradáveis. Se, por outro lado, quiser entrar em contacto com a Natureza, então, como bom praticante do passeio pedestre, percorrerá os caminhos e alamedas que o conduzirão ao Hotel-Palácio do Buçaco, cuja beleza arquitectónica, emoldurada por majestosos jardins, se ajusta harmoniosamente com a vegetação luxuriante da espessa mata, onde as lutas luso-francesas tiveram o seu cenário. Magníficas esculturas podem, ainda, ser apreciadas, percorrendo o caminho sinuoso até à Cruz Alta, descansando em cada curva, na contemplação das mesmas esculturas abrigadas pelas capelinhas graciosamente construídas, onde a expressão da arte e do sentimento da época trouxeram, até ao presente, os recônditos dos espíritos elevados.

Talvez o turista já conheça ou não deseje visitar o Luso e o Buçaco. Assim, continuando pela linha do Norte, poderá abordar a Curia — estância termal que dispensa qualificativos. Aí encontrará onde o corpo e o espírito combinam, o que lhes é negado noutras circunstâncias.

Mais adiante surge Aveiro, a Veneza lusa, recortada por canais reverberantes, onde barcos moliceiros, pintados num fundo lendário, arrebatam o espectador para o sonho.

Depois, o Porto, «a invicta e nobre cidade», o espetáculo urbano que cabe aos mestres da prosa, que não a nós, descrevê-lo nos seus pormenores e requintes: a vetusta Estação de S. Bento, o Palácio da Bolsa, o Mercado do Bulhão, o Palácio dos Desportos, o Porto de Leixões, as ruas e becos de típicas tradições e falares tão próprios dos bairros que constituem tão característico aglomerado da urbe nortenha.

Poder-se-ia derivar, ainda, para Braga, famosa pelo Bom Jesus — obra arquitectónica e escultórica que delicia mesmo os leigos, e enternece crentes e agnósticos.

Aproximada a hora do regresso, inicia-se a viagem do retorno.

O Sol já declina no ocaso, como uma enorme rodelha incandescente.

O espírito, ávido de sensações, satisfez-se com a viagem percorrida sem sobressaltos e com a comodidade que ora o caminho de ferro lhe oferece.

Agora, um brando quebramento amortece o corpo e, num deslizar suave sobre o carril, o sono avassala o veraneante, e este dorme tranquilamente.

Sem dar por isso, chega-se ao ponto de partida: Entroncamento! — grita o revisor.

ferroviária

onde partiram, em autocarros turísticos em visita à Régua — onde, numa significativa homenagem, se dirigiram ao Monumento aos Aviadores, e ali depuseram um ramo de flores, em comemoração da chegada dos heróis ao Rio de Janeiro em 17 de Junho de 1922, tendo sido lida pelo sr. Máximo Taveira uma mensagem do comandante Sarmiento de Beires, especialmente escrita para este acto, que foi encerrado com a leitura de uma poesia dedicada aos heróis aviadores pelo poeta Castro Reis.

Seguidamente, teve lugar nos Estúdios da Rádio Alto-Douro, uma breve sessão de boas-vindas, que encerrou com o Hino do Curso, da autoria do referido poeta e antigo ferroviário Castro Reis, que este cantou, acompanhado por vários elementos do Grupo.

Seguiu-se, depois, um passeio pelo Peso, Lobrigos (Santa Marta de Penaguião), Loureiro (a Sintra do Douro), Fontelas, Godim, Régua, Lamego (via Sande), com visita ao Santuário de N. S.ª dos Remédios, após o que se realizou o almoço de confraternização no Hotel Parque daquela estância de repouso e recreio, comemorativo do 44.º aniversário do Curso.

O lugar de honra ficou vago em homenagem aos antigos mestres já falecidos, o último dos quais, o sr. Albano Costa, no passado dia 19 de Maio de 1967.

Aos brindes, usaram da palavra, entre outros, o sr. inspector António Rodrigues Coutinho, alma inteiramente votada às coisas do espírito e principal elemento a quem se devem estes encontros, que principiou por agradecer a presença de quantos ali se encontravam, referindo-se em seguida ao valor de tão significativas reuniões que, disse, não poderão deixar de ter continuidade através do espírito de compreensão de novos elementos, os quais, mesmo não pertencendo ao referido Curso, lhes basta serem membros da mesma classe.

Falou, em seguida, o jornalista Rogério Reis, um dos convidados de honra, que se congratulou por poder viver aquele momento confraternizando com os ferroviários, salientando, o quanto se tornava de benéfico para a C. P. os convívios fraternais entre o seu pessoal, pois que conhecia os seus problemas de isolamento provocado por uma profissão nem sempre compreendida, terminando por desejar que estes encontros continuem a ter no futuro a projecção que já vem sendo tradicional entre a classe ferroviária.

Usou também da palavra o jornalista e director do Posto Emissor de Rádio Alto-Douro, sr. Carlos Ruela que afirmou estar aquele órgão de informação inteiramente ao serviço não só da região, como também para servir, sempre que isso se torne necessário —, a causa dos interesses ferroviários, como aliás o tem feito sempre que tal lhe era solicitado.

Falou ainda o poeta Castro Reis, que leu algumas poesias da sua autoria, de tema ferroviário. Por último, usou da palavra o sr. Diamantino Durão, elemento de relevo nestas reuniões, que agradeceu a compreensão dos seus antigos companheiros de trabalho, e amigos que compareceram também, fazendo votos para que todos os anos se realizem estes encontros.

Após o almoço, dirigiram-se às Caves da Raposeira, cujas magníficas e exemplares instalações visitaram e apreciaram. Finalmente, regressaram à Régua sem que tivessem visitado o Miradouro de S. Brás e a Barragem de Bagaúste, por o mau tempo não o ter permitido.

O Desporto NO CAMINHO DE FERRO

PELO ENG. JOSÉ LUIS BATALHA JARDIM

DO DEPARTAMENTO DO MATERIAL E OFICINAS

ANDEBOL DE ONZE

OS FERROVIÁRIOS DE CAMPANHÃ SÃO CAMPEÕES CORPORATIVOS DO DISTRITO DO PORTO

PARA apuramento do campeão regional da F. N. A. T. no distrito do Porto, título que veio a ser briosa-mente conquistado pelo «onze» de Campanhã, houve que recorrer a uma finalíssima.

Com efeito, a equipa ferroviária não entrou nesta fase do torneio com o pé direito, sendo batida na 1.ª mão da final por uma diferença de sete golos, pela excelente equipa do Banco Português do Atlântico. Na 2.ª mão da final, os Ferroviários de Campanhã foram mais felizes e venceram tangencialmente: 12-11. No entanto, como o *goal-average* das duas mãos não conta, segundo o regulamento da prova, houve necessidade de proceder a terceiro jogo.

Para o jogo de desempate as equipas alinharam:

FERROVIÁRIOS DE CAMPANHÃ—Xavier (Leão); Daniel, Abílio e Cunha; Morgado e Viseu; Varela, Armando, João Martins, José Martins e Berto.

B. P. ATLÂNTICO—Celestino; João, Mário e Leitão; Ramos Pereira e Valdemar; Jorge Carlos, Magalhães, Gabriel, Lacerda e Leonel.

Superioridade da equipa do Ferroviário na primeira parte em que, evidenciando melhor técnica individual, chegou ao intervalo vencendo por 6-3. No segundo tempo, a maior juventude da equipa bancária veio a permitir uma excelente recuperação, tendo os últimos mi-

nutos de jogo sido bastante emotivos. Ao fim e ao cabo, mais uma vitória da equipa ferroviária pela diferença mínima.

Seguir-se-á o apuramento do campeão nacional, tí-tulo a disputar com a equipa da Carris, campeã distrital de Lisboa, em final a realizar em Coimbra.

GINÁSTICA

BOA PRESENÇA DOS FERROVIÁRIOS DO BARREIRO NO IV CAMPEONATO NACIONAL DE GINÁSTICA

Organizado pela F. N. A. T., realizou-se no Ginásio da Mouraria o IV Campeonato Nacional Corporativo em 1.ªs e 2.ªs categorias.

Em 1.ªs categorias consagrou-se campeão pela terceira vez consecutiva o atleta António Martins Cruz, do C. A. T. do Bairro de Queluz, que por sua vez viria a conquistar o título colectivo. O 2.º posto da classificação geral foi ganho por Victor Manuel Gonçalves, dos Ferroviários do Barreiro, que obteve uma pontuação de 31,75 pontos.

O atleta barreirense conquistou o 1.º lugar na prova de equilíbrio, e obteve a 2.ª classificação na prova de saltos.

Em 2.ªs categorias, prova que veio a ser ganha pelo atleta Manuel Isidro Pacheco, do C. R. Conceição de Tavira, os ferroviários barreirenses obtiveram as seguintes classificações:

Equilíbrio — Hernâni Pinto Rodrigues — 2.º lugar

Mãos livres — José Carlos Dias Barradas — 2.º lugar
 Victor Manuel Simões — 4.º lugar
 Saltos — Rafael Rebocho Piçarra — 3.º lugar

Classificação geral :

3.º — Rafael Rebocho Piçarra — 31,65 pontos
 4.º — José Dias Barradas — 31,55 pontos
 7.º — Victor Manuel Simões — 31,15 pontos
 9.º — Hernâni Pinto Rodrigues — 31,05 pontos
 13.º — José Gamito Barradas — 30,55 pontos
 16.º — Francisco Vieira Pinheiro — 30,30 pontos
 22.º — Manuel Fernandes Lourenço — 28,55 pontos

TÉNIS DE MESA

CLASSIFICAÇÃO FINAL DO TORNEIO DISTRITAL DE LISBOA — 2.ª CATEGORIA

Os torneios distritais corporativos na região de Lisboa, dado o grande interesse dedicado à modalidade por um elevado número de Centros de Alegria no Trabalho a par de uma orgânica inadequada, transformam-se numa verdadeira maratona da modalidade que se prolonga por vários meses, saturando dirigentes e praticantes e impedindo necessariamente o progresso da modalidade.

E, já que referimos a ausência de progresso da modalidade, será oportuno fazer um apelo às competentes autoridades da Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho para que seja tomada uma série de providências para pôr cobro a um conjunto de anomalias que, só por si, poderá ser suficiente para prejudicar a grandiosidade da obra a que aquela entidade se vem devotando. A título de exemplo, citamos dois factos que consideramos elucidativos :

A desactualização das regras de jogo, que apresen-

tam diferenças flagrantes das regras oficiais adoptadas pela Federação Portuguesa de Ténis de Mesa ;

A orgânica deficiente, nomeadamente no que respeita à distribuição das equipas pela 1.ª e 2.ª categorias, dando aso a que muitos C. A. T. dediquem o seu principal interesse à categoria secundária, sobrepondo o interesse da classificação ao aspecto puramente desportivo.

Lamentamos muito especialmente que todas estas anomalias sejam não só do conhecimento dos desportistas como até dos dirigentes da modalidade, e sejam tão filosófica e còmodamente «esquecidas» ano após ano.

Voltando ao torneio distrital de 2.ª categoria, que este ano reuniu 24 equipas, foi a seguinte a classificação geral das equipas que conseguiram atingir o final da prova :

	V	D	P
Celcat	15	1	77-17 2
Carris	14	2	67-28 4
Ferroviários de Lisboa	10	6	67-48 12
Móveis Olaio	10	6	62-49 12
Montepio Geral	9	7	61-54 14
Simca	7	9	55-51 18
I. N. I. Industrial	3	13	34-71 26
Regina	3	13	33-72 26

ENCONTRO AMIGÁVEL ENTRE AS EQUIPAS DOS FERROVIÁRIOS DO ENTRONCAMENTO E DE LISBOA

Integrados num programa de intercâmbio e de treinamento das respectivas equipas masculinas de ténis de mesa realizaram-se dois encontros amigáveis, em Lisboa e em Entroncamento, respectivamente, entre os clubes destas localidades.

O encontro de Lisboa, ganho pela equipa do Entroncamento por 5-4, permitiu ao veterano António Pedro demonstrar mais uma vez que continua a ser um dos melhores praticantes da modalidade no meio ferroviário.

Em Entroncamento, foi a vez da equipa de Lisboa vencer por 5-3, num encontro igualmente nivelado e emotivo, no qual o jovem Victor Saldanha efectuou os últimos jogos como ferroviário.



DESPORTO FERROVIÁRIO INTERNACIONAL

A ASSEMBLEIA GERAL DA U. S. I. C. REALIZA-SE EM NUREMBERG DE 14 A 18 DE SETEMBRO

A organização da Assembleia Geral da U. S. I. C. de 1969 ficou a cargo da União Desportiva dos Ferroviários da República Federal Alemã (Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine) e terá lugar em Nuremberg.



A equipa de basquetebol dos ferroviários do Barreiro

Dos assuntos programados para aquela reunião destacamos os seguintes :

- Aprovação dos Processos Verbais da Assembleia Geral de 1968, da Comissão Técnica Permanente e do Comité Director (realizado em Maio na Figueira da Foz), e exame dos relatórios do Secretário-Geral, do Tesoureiro e dos Controladores de Contas.
- Estruturação do calendário para a próxima época, tendo em vista as facilidades de transporte a solicitar à F. I. P., de acordo com a regulamentação recentementeposta em vigor. Esclarecemos que as manifestações desportivas são distribuídas por trimestres, e que, no trimestre anterior, as equipas visitantes deverão requisitar os necessários passos. Nestas condições, e sempre que as manifestações tenham o patrocínio da U. S. I. C., são concedidas facilidades de transporte aos atletas que se deslocam, sem prejuízo para as concessões a que normalmente têm direito.
- Atribuição das pontuações e classificações às equipas que participaram nos torneios da época passada.
- Inscrição das equipas nos campeonatos a realizar na próxima época, e que são :
 - Basquetebol (senhoras) — Bratislava (Checoslováquia), em Junho de 1971
 - Ginástica (homens e senhoras) — Jaroslav (URSS), em Agosto de 1970
 - Handebol de 7 (homens) — (?) (Alemanha Federal), em 1971
 - Natação (homens) — (?) (Bélgica), em Agosto de 1970
 - Natação (senhoras) — Dresde (Alemanha Federal), em 1971
 - Ski nórdico e alpino — Are e Östersund (Suécia), em Março de 1970
 - Ténis de mesa (homens e senhoras) — Bled (Jugoslávia), em Abril de 1970



A equipa de basquetebol dos ferroviários de Campanhã

Voleibol (senhoras) — Katowice (Polónia), em Maio de 1970

Portugal procurará concorrer aos torneios de ténis de mesa (homens e senhoras) em 1970 e basquetebol (senhoras) em 1971.

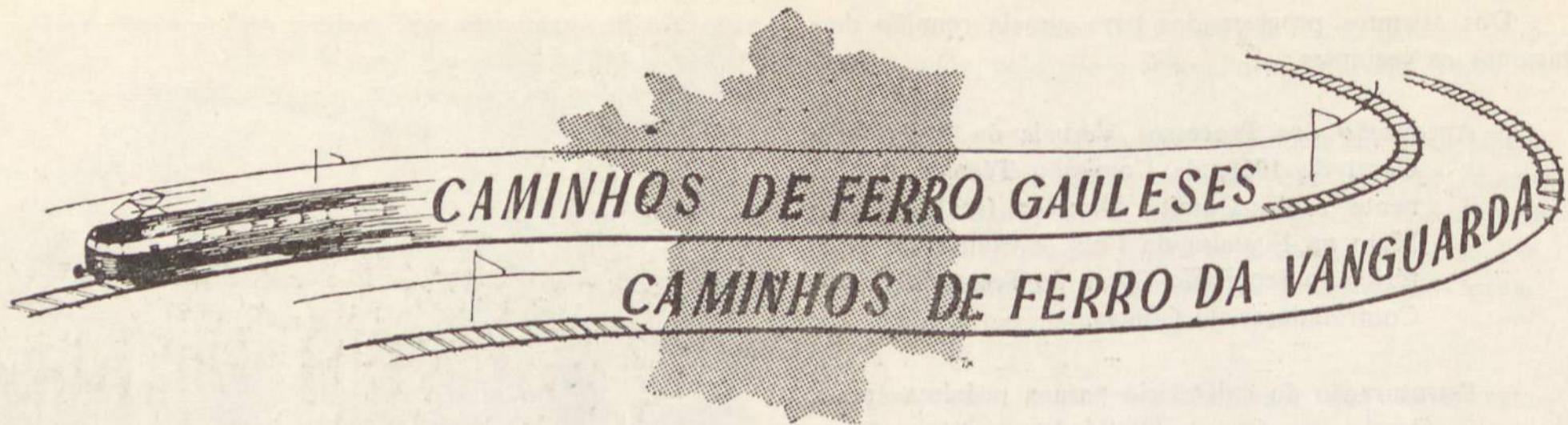


BASQUETEBOL

Apresentam-se hoje as fotografias das equipas de basquetebol dos Ferroviários do Barreiro e dos Ferroviários de Campanhã que, nos torneios corporativos organizados pela F. N. A. T., tiveram brilhante comportamento conquistando respectivamente os títulos distritais de Setúbal e do Porto.

A equipa barreirense conquistou ainda o título da Região Sul, após a sua vitória com a Cidla, campeã distrital de Lisboa.





O «Aerotrain» em escala panorâmica

ÚLTIMOS ENSAIOS

A cerca de 14 km ao norte de Orleães, a pequena aldeia de Chevilly, em França, comporta o estaleiro no qual foram construídos os edifícios onde são fabricados diversos elementos de via destinados ao *Aerotrain* — o comboio aéreo interurbano, cujos primeiros ensaios tiveram lugar no mês de Junho último.

Num hangar, homens com capacetes de protecção, soldam a arco voltaico os filamentos metálicos pertencentes às vigas e postes, cuja junção completa a via suspensa em forma de T invertido, na qual circulará o extraordinário veículo concebido pelo eng. Jean Bartin.

Vigas que pesam 45 toneladas

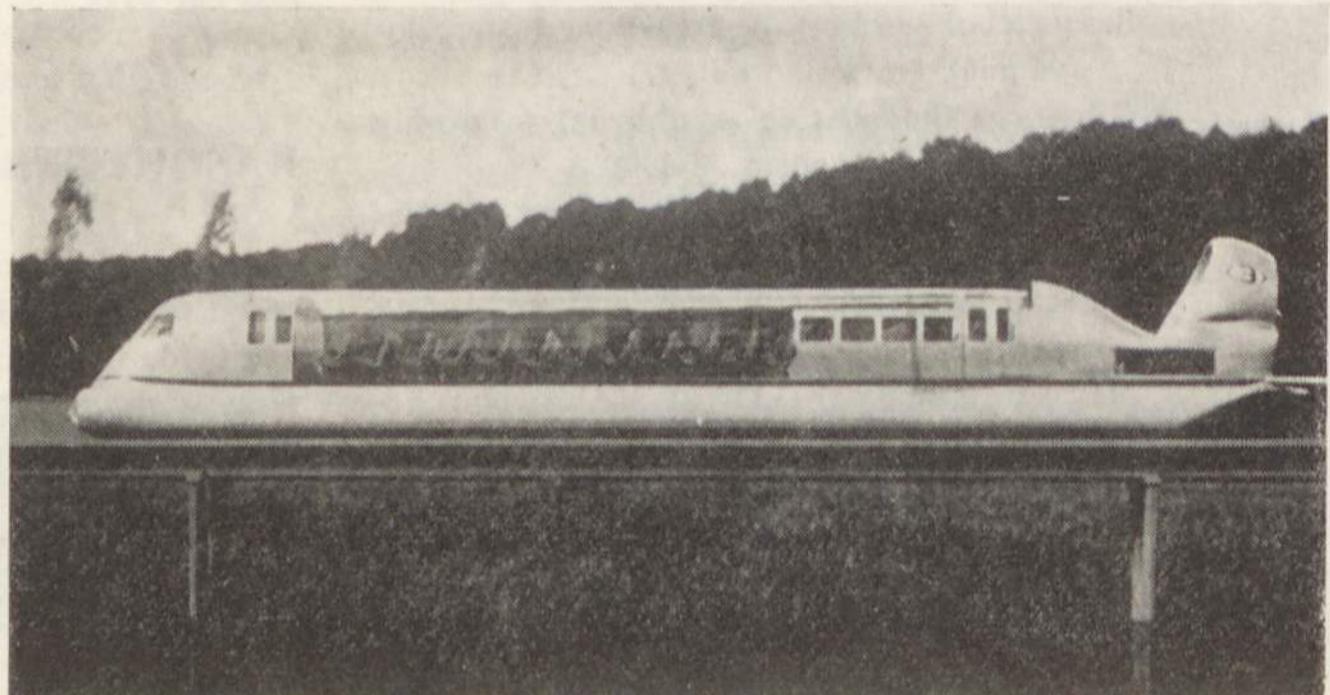
É ao ritmo de 4 elementos por dia, obtidos em 8 moldes, que é fabricada esta via em betão armado pré-esforçado.

Têm 20 m de comprimento e pesam 45 toneladas. São colocados um a seguir ao outro a 4,80 m do solo sobre postes implantados no terreno, ligados por troços de 120 m de comprimento. A construção da via efectua-se ao ritmo de 2 km por mês.

Entre Chevilly et Buc-le-roi, através dos campos de beterrabas

sulcadas pela charrua, numa extensão de 4 km, os pilares já colocados formam, com as vigas que sustentam, uma espécie de aqueduto interminável.

No Outono a via terá 18 km de comprimento. O veículo experimental de 80 lugares que se deslocará a 300 k/h, disporá, dentro de 5 meses, de 10 km para manobrar e demonstrar as suas qualidades e vantagens. Pensa-se que o comboio aéreo estará pronto a funcionar, em condições normais, em 1971.



O veículo experimental de 80 lugares cujos ensaios tiveram lugar em Junho último. A propulsão é feita por dois turbomotores de 1300 CV



A via suspensa onde circulará muito em breve, a 300 quilómetros à hora, o *Aerotrain* Orleães

Mantida a 3 mm acima da via por almofadas de ar que asseguram a sua sustentação, o comboio aéreo beneficia por essa circunstância, de uma facilidade de funcionamento excepcional. Nem vibração, nem barulho; conforto total dos passageiros graças a sistema especial de suspensão; descarrilamentos impossíveis de ocorrerem, gastos de material

Actualidades ferroviárias

Nas marchas de S. João, realizadas no Porto, em Junho último, a freguesia da Sé apresentou o seu rancho transportando aos ombros, com grande galhardia, a maqueta da estação de S. Bento. Documentamos um momento do desfile, desse aprumado rancho que tão orgulhosamente mostrava, como dizia o cartaz que abria o desfile «os seus monumentos de tão nobres tradições.»



praticamente nulos e os choques de circulações reduzidos praticamente a zero.

380 km horários

Em Gometz-la-ville, na planície de Chevreuse, onde desde 1965 se têm vindo a efectuar os ensaios de um protótipo de demonstração, já se percorreram 25 000 km com 6000 paragens e partidas consecutivas.

Há 2 anos a velocidade alcançada foi de 303 km/h; o ano passado chegou a 345 km/h. Desta vez foi à velocidade de 380 km/h que no marco quilométrico 28, se pôde ver passar, como um relâmpago, o segundo protótipo de comboio aéreo, que mais se assemelha, bizarramente, a um avião ao qual se tivessem cortado as asas.

Dotado de um reactor JT-12.A 6 de 1250 kg, de impulsão com inversor de jacto para o freio, este veículo fantástico possui seis acelerómetros e duas tomadas de pressão dispostas nas almofadas. «Se o comprimento da via fosse maior, a velocidade de 400 km/h seria facilmente atingida», afirmou Leon Kaplan, presidente da Sociedade do Comboio Aéreo.

«Não devemos hesitar neste caminho, é evidente, porque entre o automóvel e o avião há uma lacuna que o comboio aéreo pode preencher, especialmente em distâncias inferiores a 400 km e para as ligações com os aeroportos», assevera muito justamente, Jean Bartin, o inventor da técnica revolucionária da almofada de ar.

Ensaios do modelo «Suburbano»

A fim de proceder aos ensaios do famoso motor linear de 400 KW, previsto para equipar o modelo suburbano de 40/44 lugares, cuja experiência começou em Junho último, está em construção em Gometz uma via de betume de 3 km de comprimento, com o carril vertical em «duralinox». A largura desta via é de 2,80 m. Cada um dos seus elementos tem 4 m de comprimento. A espessura do carril central é de 8 mm e a sua altura de 70 cm.

Numa das extremidades a via possui um dispositivo que permite a reversão do comboio aéreo (com 14 m de comprido) sem prejudicar a dimensão da via existente.

Na outra extremidade, o pavimento prolonga-se durante 300 m sem nenhum carril e liga assim a via à estação de ensaios. O motor linear será alimentado por uma linha de corrente trifásica fixada no terreno ao longo da via.

Um meio de transporte económico

Segundo as estimativas será necessário contar com um preço de custo de 0,13 F. F. (\$78) por quilómetro, por passageiro transportado com todas as despesas compreendidas. O bilhete do comboio aéreo será ligeiramente superior ao preço de 1 bilhete de caminho de ferro em 2.ª classe. No entanto, «se o comboio aéreo é luxuoso pela qualidade de serviço que oferece», declarou-nos o sr. Kaplan, não o será, certamente, pelo seu custo!

Tradução de Maria Júlia Real Pereira
Escriturária das Relações Públicas

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

QUANDO A CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA EM PORTUGAL PASSOU A FAZER-SE PELA DIREITA

POR VASCO CALLIXTO

UITO boa gente haverá que ainda se recorda do trânsito rodoviário em Portugal se fazer pela esquerda, como ainda hoje acontece na conservadora Inglaterra. Mas há quanto tempo isso foi? — perguntará essa gente de boa memória. A resposta, encontrá-la-ão na presente crónica, que recordará a reviravolta que se operou no nosso pacato trânsito dos últimos anos vinte, quando passámos a circular pela direita. E para os novos, esta retrospectiva não deixará de constituir uma revelação, por nunca terem pensado que, até um dia, também no nosso país se circulou pela esquerda.

Quando começou a constar que a circulação rodoviária ia mudar da esquerda para a direita, os pessimistas previram as mais desastrosas consequências, atendendo à confusão que a nova lei poderia originar. Mas o revolucionário regulamento do trânsito, depois de árdicamente discutido, foi posto em vigor e, contra todas as expectativas, tudo correu na melhor ordem. Veio a ser a doutrina do artigo 9.º do Código da Estrada, publicado em 1928, que obrigou os portugueses do continente e das ilhas adjacentes a circular pela direita.

A alteração verificou-se em 1 de Junho: na província, a partir da meia-noite e em Lisboa às 5 horas da manhã. Contributo valioso, prestaram às entidades oficiais a Vacuum Oil Company

(actual Mobil Oil Portuguesa), o Automóvel Clube de Portugal e o *Diário de Notícias*.

Uma tão radical transformação do sistema de tráfego, impunha uma eficaz preparação da população. Por isso, com bastante antecedência, publicaram-se diariamente nos principais jornais elucidativos avisos, lembrando que «a partir da meia-noite de 31 de Maio para 1 de Junho a circulação geral muda, fazendo-se ao contrário do que está estabelecido, isto é, todos os veículos civis e militares passam a rodar pela direita, dando a esquerda ao centro das estradas e ruas em todo o território do continente e ilhas adjacentes, fazendo-se a ultrapassagem pela esquerda do veículo a ultrapassar». Ao mesmo tempo, o Conselho Superior de Viação enviou a todos os párocos uma circular, solicitando-lhes que, à hora da missa, chamassem a atenção dos seus paroquianos e fiéis para as novas disposições rodoviárias que iam ser postas em prática. Através da Imprensa, aconselhavam-se também os automobilistas a não exceder os 30 quilómetros horários.

Em todas as estradas do país foram afixados largos letreiros, em tela, com três metros de comprido, atravessando a via de um lado ao outro, em que foram apostos os dizeres «PELA DIREITA», visíveis a grande distância, sob os quais

se lia ainda «DESDE 1 DE JUNHO». Ao *Diário de Notícias* e à «Vacuum Oil Company» ficou a dever-se esta iniciativa.

Nas oficinas da «Vacuum», na Calçada da Boa-Hora, à Junqueira, trabalhou-se durante dias e noites na construção destes letreiros, chegando-se a uma produção diária de 500 unidades, em cada

reiros e os almomcreves, no seu caminhar diário para a Praça da Figueira, se queixaram, lamentando que os animais ficassem sacrificados com o esforço que tinham de passar a fazer para vencerem certas subidas que até aí desciam.

A «Carris» colaborou também eficazmente na introdução das novas regras do trânsito na capital.



24 horas de trabalho contínuo. No intuito de prevenir ainda melhor a população, foi realizado um largo circuito pelo centro do país.

Como não podia deixar de ser, e como sempre sucede em todas as ocasiões semelhantes, no dia marcado para a mudança de circulação, o caso deu azo a ditos e a cenas pitorescas. Em Lisboa, logo às primeiras horas da manhã, apareceram indivíduos ostentando nos casacos e chapéus distintos com as palavras da ordem — «SIGA PELA DIREITA» — o que foi permitido pela Polícia, pois só haveria a lucrar com a inesperada colaboração. E tudo correu pelo melhor, como já foi dito. Não houve acidentes nem as consequências desastrosas previstas pelos retrógrados. Muitos veículos, principalmente os de praça, ostentavam também os dizeres espalhados por todo o país e só os car-

O pessoal de via e obras foi distribuído durante a noite para diversos pontos da cidade, a fim de ser efectuada a modificação nas agulhas, e todo o pessoal superior esteve em acção, dirigindo os trabalhos. Os primeiros carros eléctricos saíram da estação à hora habitual e quando o primeiro carro desceu a Rua do Ouro (que até aí se subia), ouviram-se aplausos. Os automobilistas que hesitavam no caminho a seguir, orientavam-se pelos carros eléctricos e prosseguiam sem dificuldade.

No dia seguinte, o trânsito em Portugal processava-se normalmente, como se nada tivesse acontecido. A circulação pela esquerda pertencia ao passado, muito embora em pleno Chiado se mantivessem as antigas placas com os dizeres «Siga pela esquerda», velharias que só desapareceram quando o alfacinha se impôs.



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho do corrente ano

A Chefes de secretaria — os Chefes de escritório, Manuel de Oliveira Freire, Fernando Alves Martinho, Antero Gonçalves Ribeiro, João Rebelo Nunes, José Manuel Lopes, Manuel dos Santos, Manuel da Fonseca e Costa, João Fernandes Picado e António Augusto Nunes; e o Agente de tráfego de 1.ª classe, António Farinha Ferreira.

A Inspectores principais de secção de exploração — os Inspectores de secção de exploração, Horácio Gomes Lamego e Abílio José Gomes.

A Inspectores de secção de exploração — os Subinspectores de secção de exploração, Joaquim Pragana, Alberto Justino Soares, Manuel Simões, Luís Ribeiro Pedrosa Vital, Amândio Frederico Rodrigues Soares, António Rodrigues Loureiro, Arnaldo Valdemar da Silva, José Pinto, Manuel dos Santos Martins, Manuel Martins de Oliveira e Silva, Manuel de Jesus Matias, Júlio Bento Simões e José Mendonça dos Santos.

A Chefes de estação principais — os Chefes de estação de 1.ª classe, Joaquim Alves da Mata e Manuel Ribeiro.

A Chefes de estação de 1.ª classe — os Chefes de estação de 2.ª classe, José Marques Júnior, Augusto Gomes Trindade, Fernando Marques da Silva, Manuel António Costa, António Santos, Dionísio da Silva Dias e Domingos Martinho Pereira Pires.

A Chefes de estação de 2.ª classe — os Chefes de estação de 3.ª classe, Joaquim Martins Pimenta, António Lourenço, Manuel Lopes, Mário de Matos Pires, António Pereira, Celestino da Costa Dias e Silva, Alfredo Azevedo dos Santos, José Falcão Pereira Jacinto, Almerindo Nunes Ferreira da Costa, Albertino Rodrigues da Fonseca, Avelino Rodrigues Cruz, Marcos Eduardo da Cruz, António Martins das Dores Garrocho, João da Costa Amieiro e Francisco Paulino.

A Chefes de estação de 3.ª classe — os Factores de 1.ª classe, António Ferreira Capela, Daniel da Costa, Manuel Fernandes Moreno, Mário da Conceição Mendes, António Oliveira Santareno, João de Jesus Leonardo, Joaquim Henriques, João Manuel Capote, José da Silva Motas, Abílio de Matos Heitor, António Moura Marques Granja, José Almeida Allen, João Tavares Pereira, Dinis Bolacho Maçaroco, Luís Carapeto Dias, Bernardino do Rosário, João Ferro Alves, Fernando da Silva e António Maria dos Santos.

A Factores de 1.ª classe — os Factores de 2.ª classe, António de Carvalho Lopes, Fernando Pereira, Leonel Cardoso Félix dos Santos, António Augusto de Sousa Monteiro, Manuel Traveiro Morgado Panão, Mário da Silva, Joaquim Manuel Pires, Arnaldo Moreira, Acácio Moreira Simão, António Bebiano, Ramiro da Costa Dias Simões, Manuel Freire de Oliveira, Emílio Teixeira de Magalhães, Armindo Manuel Reforço, Acácio António Fevereiro, Bernardino dos Santos, António de Oliveira Carvalho, Armando de Freitas, Manuel Henriques da Silva, Laurentino Baptista Cabrita, Manuel Ribeiro da Silva Pereira, António Fanico, Alfredo Rodrigues, António Domingos Faria Mendes, António Eliseu Ramires, João Neves dos Santos, Eduardo Gonçalves Sabino e Luís de Sousa Duque.

A Factores de 2.ª classe — os Factores de 3.ª classe, António José Cardoso da Costa Pinto, José Brito Andrade, Joaquim Simões Fernandes, Manuel Bernardo da Silva Macedo, Joaquim Simplício Chinita Geraldo Jota, Joaquim Rocha Lopes, Manuel António Amaro, Fernando Manuel Simões da Cruz, Carlos Alberto Simões Santos, Duarte de Sousa Campos, Emídio Francisco Lourenço, Joaquim Neves Martinho, João Sérgio Lopes, Vítor Manuel da Silva Dias, Joaquim de Oliveira Martins de Jesus, Joaquim Maria Simão, João José Peralta Joaquim, António Chaves Romão, Virgílio Leandro Clemente, Armando da Cunha Carvalho, Francisco Maria Lérias, Vítor Teodoro Sustelo Santos, João Mendes Labronso, Mário Rosa Barracosa Inácio, Manuel Domingos Pereira Rodrigues, José da Fonseca Costa, Fabrício Moisés Araújo, Agostinho Pires Ferro, José Gabriel Gonçalves, Olímpio Marcelino da Rosa, José Manuel Guerreiro, Telmo José Cabrita Pereira, Ilídio Couteiro da Graça, José Manuel Martins Guerreiro, Eulálio Alexandre Correia e João José Gaspar de Mendonça.

A Factores de 3.ª classe — os Praticantes de factor, Vasco António de Oliveira Inocêncio, José Manuel Pereira Rei, João Joaquim Martins dos Santos, Joaquim Manuel Marques Grilo, Valdemar Monteiro Medina, Manuel Pires Rodrigues, Manuel Francisco da Conceição Clérigo, João de Matos Oliveira, Joaquim dos Santos Roseiro, Manuel Gil Gonçalves Barateiro, Francisco de Matos Almeida Baptista e Rogério Pedro da Silva.

A Fiéis de cais — os Conferentes de 1.ª classe, José Lopes e António Alves Pereira.

A Conferentes de 1.ª classe — os Conferentes de 2.ª classe, Armindo Teixeira, José Domingues Gomes e Joaquim José da Silva Pereira.

A Conferentes de 2.ª classe — o Guarda-freios de 2.ª classe, Virgílio Marugeiro da Costa; o Agulheiro de 2.ª classe, Horácio Pereira Cardoso; o Servente de 1.ª classe, Américo da Silva e os Serventes de 2.ª classe, Adélio Claudino Contente Vareia e Francisco Vieira Diogo.

A Condutores principais — os Condutores de 1.ª classe, Augusto Pereira dos Santos e Francisco António Leal.

A Condutores de 1.ª classe — os Condutores de 2.ª classe, Joaquim Mendes, António Joaquim Ribeiro da Silva, Norberto Pinto Dias, Joaquim António do Rosário, Manuel Ventura da Ponte e Augusto Fernandes.

A Condutores de 2.ª classe — os Guarda-freios de 1.ª classe, Alcino Carvalho da Silva, António Barbosa, Joaquim da Silva Valente, Augusto de Oliveira Monteiro, José Paulo de Sousa e Manuel Francisco Piteira.

A Guarda-freios de 1.ª classe — os Guarda-freios de 2.ª classe, António Eduardo Prazeres, António Henrique Marinheiro, Francisco Capão Trindade, José Gregório, António Ferreira das Neves, António Ferreira, José Ferreira Martins, Augusto Vicente de Oliveira, Joaquim Teixeira António, Augusto Rodrigues Galvão e Manuel Caetano.

A Guarda-freios de 2.ª classe — o Servente de 2.ª classe, José Pereira.

A Fiscal do pessoal da revisão de bilhetes — o Revisor de bilhetes principal, José Carrilho Capelão.

A Revisor de bilhetes principal — o Revisor de bilhetes de 1.ª classe, Manuel Balão.

A Revisores de bilhetes de 1.ª classe — os Revisores de bilhetes de 2.ª classe, Virgílio Augusto Maia e Arménio de Oliveira Gonçalves Maia.

A Revisores de bilhetes de 2.ª classe — os Revisores de bilhetes de 3.ª classe, Porfírio Gonçalves Novo, Manuel Martins Salvado dos Reis, Leonel Ribeiro dos Santos, Artur João da Silva Bastos e José dos Santos Seiça.

A Capatazes de manobras de 1.ª classe — os Capatazes de manobras de 2.ª classe, Joaquim Carlos Vitorino, Manuel do Rosário Casquinho e Olímpio de Sousa Júnior.

A Agulheiros de 2.ª classe — os Agulheiros de 3.ª classe, Joaquim Pereira Azevedo, José Guerreiro dos Reis, José da Cunha Freitas, José Manuel Cristina Melão, Manuel Grilo da Costa Branco, Carlos José, José Maria Cardoso Cabete, António Machado Pereira e Manuel Costa Dias.

A Agulheiro de 3.ª classe — o Servente de 2.ª classe, José António Baptista Coelho.

A Chefes de distrito — os Subchefes de distrito, Joaquim António Areias, Manuel de Matos, Luís Pereira Rosa, João Alves Rodrigues, Albino de Jesus Dias, Joaquim António Rosa, José Moreira de Oliveira, José de Alegria Carvalho, Avelino Manuel Giroto Ferreira e Norberto Romão.

A Subchefes de distrito — os Assentadores de 1.ª classe, António Augusto, José Rosário da Graça, António José Agosto Horta, António de Matos, Joaquim Augusto Zuzarte, Germano Queirós, Luís Pinto de Carvalho, Manuel Francisco Lourenço, Manuel Martins Pimenta, José Augusto Ferreira Noro, João Carlos Vítor Lopes, Agostinho António Martins, Raul Augusto, António Soares Letra Baptista, Francisco das Dores dos Anjos, Fernando da Silva, José de Almeida, José Vilela, José Rodrigues Góis, João António Areias, António Francisco Camões, Artur Manuel Loureiro Vieira, José Francisco Sequeira e João Fé Alegria.

A Assentadores de 1.ª classe — os Assentadores de 2.ª classe, António Souto Matos, José Maria Henriques, Fernando Augusto Alves, Manuel Soares Monteiro, Joaquim Augusto Basaréu, Joaquim da Cruz Ferrão, António Palos Ladeiro, António Salvador Arraiolos, António Amorim, José Manuel Pires, Olímpio José Mochão, Joaquim Martins Pereira, António Guerreiro Tomé, Virgílio dos Santos Vinhas, Manuel da Graça Lopes, Joaquim Atalaia Barros, Alfredo Francisco Duarte, Alexandre Pinheiro de Moura, José Eduardo Roque, José Dinis Teixeira Magalhães, António Peixoto da Silva, Manuel Augusto Martins, Joaquim António Pisco, Miguel Soares Pegas, João Afonso Gralha, José Maria Vieira, André Costa, Arlindo do Nascimento Magno, José Maria da Mota Pereira, Aníbal Ferreira, Alcino dos Santos Lopes, Manuel Ribeiro, Ilídio Maria da Conceição, Emídio Carlos Saraiva, Manuel Augusto Amaral, Manuel Joaquim Pinto e Joaquim Mendes de Queirós.

A Assentadores de 2.ª classe — os Serventes de 3.ª classe, Jesus da Conceição Viegas Baptista, Agostinho Mesia Suzano, António Carvalho, Manuel Bento, Emídio Pereira Loureiro, Jaime Cardoso, Carlos José dos Santos, João José Artur, Manuel Duarte, Bernardino Teixeira, António Maria Inácio, José da Costa Figueiredo, João Baptista, Joaquim Fitas Ventura, António Joaquim Carvalho, José Maria Madureira de Magalhães, Manuel Leocádio Martins, José Pinto da Fonseca, Mário Delfino Junqueiro, António Salazar Marante, António Ferreira da Costa, José Pereira Vilaça, Belmiro Ferreira de Azevedo, Francisco Manuel Baptista, António Monteiro de Freitas, Manuel da Luz Meneses, Armando Ferreira Vilhena, José Joaquim Monteiro, João Borges do Rosário, José Bastos, João Freire Correia, António José de Almeida, José Joaquim Lobo, José Manuel, Joaquim Alves da Costa, Manuel Sobral Dias, Luís Ferreira Lamego, Adriano Pinheiro Pinto Lúcio, Domingos Novais Pinheiro, João Baptista da Cunha Cruzeiro, Pedro Castelo Taveira, Lourenço Craveiro Lopes, João Henrique Vagarinho, Fernando Manuel Costa, António da Costa Paraíso, José Aleixo, Mário Lopes Seixas, Ramiro Rodrigues, António Pereira, José Rodrigues, José Augusto Marques, Manuel José da Silva, Domingos de Matos Ginja, Manuel José, Joaquim de Andrade Duarte, Júlio Simões de Ó Vilhena, António da Silva Monteiro, José Monteiro Nunes, José Manuel, Alberto Pinto, Aníbal Loureiro de Almeida, David de Carvalho Monteiro, António Casimiro Aragão, João da Mota Lima, António da Mota, José Pinto Ferreira da Costa, Manuel Pinto, Augusto Tomás Ferro, António Garcia, João Maria Soares, Mário Campizes, João Félix Chasqueira, António Faustino Pinto da Fonseca, Jacinto Manuel, Cláudio Augusto Marçalino, Joaquim Manuel Garraio, Francisco Carlos Namorado, Manuel da Graça Leal, Gonçalo Coutinho, Abílio Rodrigues de Carvalho, Manuel Amândio de Almeida, Emídio Carrondo Marques, António José Vilhena, António Lopes, José Manuel Fialho Baptista, Joaquim Rodrigues Verão, Francisco da Conceição Marques, José Vieira Monteiro, António Gil Bispo, Manuel José Gonçalves David, José Novais Alves, Luís Fernando da Fonseca Couto, Francisco Roxo, Artur Rodrigues, Serafim dos Anjos, Augusto Martins, Aristides Francisco, Agostinho Lameirão Miranda, José Nogueira, Luís Mendes Pedro, Alberto Ferreira Gonçalves, Julião Ferreira Arromba, Joaquim da Conceição Carrilho, João de Oliveira, José Rodrigues, Mário Martins Bento, Avelino Ferreira, António Maria da Silva, José António, Joaquim Santos, Lúcio Lemos, José Domingos Vieira Coelho, Amável Loureiro Moraes, Albino Pereira, António Vicente, Joaquim Alves Ribeiro, Manuel dos Santos Almeida, Manuel Rodrigues de Sousa, Manuel Taveira, Fernando Ilídio Calisto, Melchior Ferreira da Fonseca, António Abreu Trindade, José Augusto Gomes de Brito, Sebastião Pereira Rodrigues, José Martins, Alfredo Machado, António dos Santos Feliciano, David Pereira da Costa, Moisés Ferreira da Silva Correia, Cândido Teixeira, Joaquim Vieira, José António Vieira, Manuel Teixeira Amaral, Américo Rodrigues Pinto, Odoric Manuel Murteira de Mira, Francisco Grilo Trouxa, Joaquim Nunes Carapeto, José Carlos de Jesus Domingues, António Alves, Nelson Liberato, Manuel Gomes, Henrique Pedro de Sousa Abreu, Manuel da Cruz Santos, Francisco Inácio Freire Correia, Francisco Fialho das Dores, Luís Cabrita Casimiro Gomes, Alfredo Lage Apolinário, Adolfo Bragança, Armindo Loureiro, Manuel Pereira, Francisco Xavier Paulo, João Alexandrino de Matos.

João Pereira Lopes, Joaquim Pereira, Zeferino Monteiro, Alberto Augusto Amaro, João da Costa, José Montinho Alcântara Carreto, Luís Lopes de Seixas, José Sérvalo Martins, José Rodrigues Maria, António Joaquim Carrapiço, Alberto Domingos Ferreira da Costa, José Ribeiro, Manuel da Conceição Barbosa, José Ribeiro dos Santos, Inácio Queirós António Jorge, João da Silva, Carlos Monteiro Rodrigues, Manuel de Melo Costa, José Duarte Rodrigues, Augusto Cirne de Castro, David Pinto, Francisco António, Joaquim Domingos Caturra, António Maria, Serafim Victorino de Queirós, João António Rato, António dos Santos Sarraipo, Alexandre Moreira, Domingos Júlio, João António Piçarra, Antero José Adão, Benjamim da Silva Branco, João Alberto Liberato, Manuel Teixeira, José Domingos Gonçalves, Jeremias Rodrigues dos Santos, Moisés Francisco Rolo, João Álvaro Santos, António Lemos, Ramiro da Cruz, Celestino Rodrigues, José Dias dos Santos Bento, José Maria da Conceição Costa, Joaquim Barradas Trigueiro, Joaquim António, José Baptista, Manuel Lopes, Manuel Francisco Queimado, José Comboio Chaves, Pombalino Vieira Fernandes, António Antunes, Augusto Joaquim Fouto, Albino Pereira, Victor de Jesus Paixão, António Maria Casado Rosa, Joaquim Baptista Serra, José da Silva, José de Jesus Cera, João Gaiato Serrano, João Marques, David Jorge Preguiça, António Fernandes, José Rodrigues Barreiro, Manuel Martins, António Pereira, João Cipriano Crespo, José Emílio Casado, Américo Oliveira, Manuel Francisco Rodrigues Vérgas, José Martins, Manuel Marques de Campos, Licínio Mendes, Armindo Pereira Cabeças, José de Matos Rito, Álvaro Monteiro, José Rodrigues de Albernaz, José Leitão, José Francisco de Matos, Vidaúl Rosa Moreira, Luís Lopes, Porfírio Nunes Chasqueira, Júlio da Piedade Carinhas, Idálio Duarte Marques Tomé, Alfredo da Fonseca, João Tomás Gonçalves, Luís Pires Barreto, João Barata, António Nunes, Francisco de Almeida Ribeiro, Luís Augusto, António Loureiro, Joaquim de Melo Albuquerque, José Maria Pires Santinho da Cruz, Armando Santos Fonseca, Manuel Lopes Conde, Joaquim Félix dos Reis, Abílio Coelho Pereira, Manuel Ferreira, António Clemente, Guilherme Pinto Nunes, António Seixas Magalhães, João Maria Ramalho Carrasco, João Luís Lapa, José Maria Carrilho, Manuel Ribeiro Alves, António Ribeiro, João Lopes, Manuel Maria Domingues, António Alves Carraca, José Fernando Ferrão, José Júlio Soares, José Maria Góis, Diogo Teixeira, Fernando Figueiredo Moreira, Francisco Dias Sanches, Pedro da Silva, António Joaquim Rodrigues Lameira, João Azevedo Pinheiro, António Bernardo Pereira Miguel, José Ildefonso Guerreiro Rodrigues, António Teixeira Carriço, Raul da Silva Ferreira, Abílio Chainho Pereira, João Manuel Pereira Filipe, Manuel da Graça, José da Silva Reis, José Freire, José Augusto Galante, José Lemos, Gabriel Carvalho Esteves, José Costa, José Granho Gonçalves, António Monteiro, Albano Coelho dos Santos, José David Figueiredo Correia, Mário Lourenço e José Gaspar.

A Guardas de P. N. de 2.ª classe — as Guardas de P. N. de 3.ª classe, Cristina de Sousa, Rosa da Silva Ferreira, Silvina Monteiro Branco, Maria Isabel Azevedo de Sousa, Júlia da Conceição do Carmo Marmelo, Bernardete da Conceição Glória, Ana Inácia Quintas Henrique e Clarisse Soares da Costa.

A Marinheiros de 1.ª classe — os Marinheiros de 2.ª classe, Domingos Guerreiro Machado e Sabino Bolinhas Lopes.

A Marinheiros de 2.ª classe — os Marinheiros eventuais, Manuel Luís Melão Morais, António Pereira Gonçalves, António Casimiro Madeira Miranda, José Manuel Martins Gonçalves, Joaquim António, Manuel Duarte, José Joaquim de Almeida Carapinha, Fernando Justino dos Santos e José de Jesus Encarnação.

A Inspetores de telecomunicações — o Adido técnico de 3.ª classe, José Luís Serra Nogueira e o Chefe de cantão de telecomunicações de 1.ª classe, João Jerónimo.

A Chefes de cantão de telecomunicações de 1.ª classe — os Chefes de cantão de telecomunicações de 2.ª classe, Joaquim Marques dos Santos e Emídio da Cruz Rã.

A Chefes de cantão de telecomunicações de 2.ª classe — os Electricistas de 1.ª classe, José Martins de Oliveira, António Queirós de Magalhães, Manuel Nunes da Silva e Manuel Alves André.

A Electricistas de telecomunicações de 1.ª classe — os Electricistas de telecomunicações de 2.ª classe, Joaquim Fernandes, Manuel Mousinho Cordas, Armando Ramos Nunes da Silva e Abel da Silva Menor.

A Electricistas de telecomunicações de 2.ª classe — os Electricistas de telecomunicações de 3.ª classe, Augusto João Rodrigues, Fernando Almeida Fontes Meneses, Cândido Lourenço Vitória e Francisco Manuel.

A Electricistas de telecomunicações de 3.ª classe — o Guarda-fios de 2.ª classe, Carlos Caldeira Feixeira; os Operários de 4.ª classe, José Farinha Pereira e Manuel João Afonso; e o Operário eventual, Manuel da Graça Gameiro.

A Guarda-fios de 1.ª classe — o Guarda-fios de 2.ª classe, Aníbal Gomes Ferro.

A Guarda-fios de 2.ª classe — os Guarda-fios eventuais, Luís Mendes Carmona, João Miguens Filipe, Maximino Esteves Lourenço e Pedro Foutinho Espadinha.

A Caixeiro principal — o Caixeiro de 1.ª classe, José Gonçalves Lopes.

A Caixeiro de 1.ª classe — o Caixeiro de 2.ª classe, José Gonçalves Pereira.

A Caixeiros de 2.ª classe — os Caixeiros de 3.ª classe, José Maria Amaral Carvalhosa, António Moreira Vieira e Custódio João Silva Patrício.

A Chefe de armazém de 1.ª classe — o Chefe de armazém de 2.ª classe, José da Costa Aires.

A Chefes de armazém de 2.ª classe — os Fiéis de armazém de 1.ª classe, Josué António de Amorim, Joaquim Guerreiro e Manuel João Pimenta.

A Fiéis de armazém de 1.ª classe — os Fiéis de armazém de 2.ª classe, Manuel Pinto, Casimiro José Arrebenta, Manuel Mendes Gonçalves, António da Luz David Cunha, Ventura da Silva e António Augusto Lourenço Miranda.

A Fiéis de armazém de 2.ª classe — os Fiéis de armazém de 3.ª classe, João Pinto Vicente, Fernando das Neves Duarte, Silvino Capucho, Joaquim Alves de Brito, João das Dores Costa, João Cabrita Baptista e Joaquim Rodrigues Neiva.

A Fiéis de armazém de 3.ª classe — os Recebedores de materiais, António Inácio Costa, Manuel Peleja Godinho, Artur Neves Ferreira, Manuel Joaquim Mercês Mariquito, Manuel Francisco, José Ferrão das Neves e Manuel de Sousa Dias.

A Recebedores de materiais de 2.ª classe — os Serventes, Armando Eduardo Carneiro Brás e José dos Santos.