

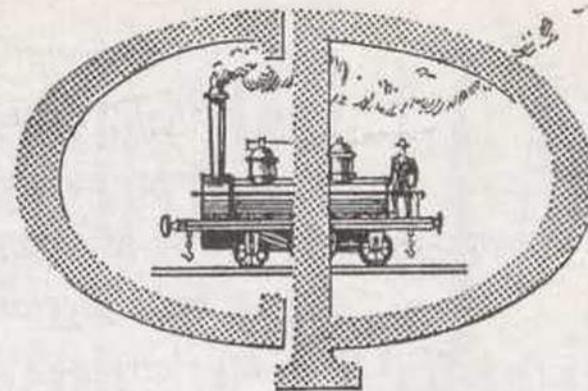
# *Boletim da C. P.*



*Número 485*

*Novembro de 1969*

# Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 485 • NOVEMBRO 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 APOLÔNIA • LISBOA

REDACÇÃO: CALÇADA DO DUQUE, 20 — LISBOA

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

## Nota de Abertura

A inauguração do Centro de Formação do Pessoal no Entramento, é uma obra de grande envergadura que a todos nós ferroviários agrada e ufana, tanto pela sua relevante utilidade na problemática económica da Empresa, como pela sua própria função eminentemente social.

A grandiosa obra — que constitui a primeira de 3 fases — é um dos projectos inseridos no III Plano de Fomento, o que torna o Governo credor de todo o nosso apreço e aplauso, ao prever e concretizar, tão grande realização renovadora, que se integra na política de incontestável valorização do País que está a decorrer à vista das gerações presentes, num denodado e patriótico esforço, pleno de fé e de esperança — não isento de dificuldades — e que tanto tem contribuído para a modernização dos Caminhos de Ferro Portugueses, integrando-o sistemáticamente no contexto da vida social e económica nacional e conferindo-lhe os alentos precisos para o cabal cumprimento da sua indeclinável missão de bem servir o Públíco e a Nação.

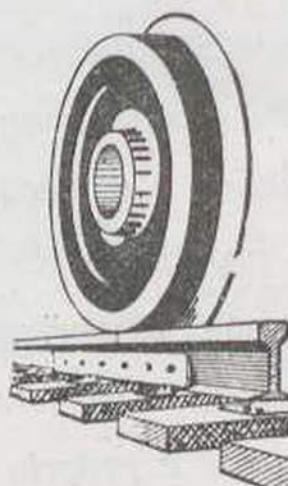
Paralelamente com os programas de transformação e reequipamento da Empresa que se estão cumprindo — a atestar o esforço de renovação, contínuo e profundo, da via férrea para acompanhar a aceleração da economia nacional e a própria ânsia de progresso que se

processa tão acentuadamente nos países da vanguarda mundial — seguem-se hoje, rigorosamente, os programas de formação profissional, em esquemas centralizados e sob o signo da produtividade. É que numa empresa de serviço público, como a nossa, o elemento humano é o seu capital mais precioso.

Mas atente-se que, se razões de ordem económica, aconselham e impõem a formação à Empresa, esta, por seu turno, cumpre melhor uma obrigação moral que é também um dever de justiça: o da valorização e dignificação do homem, como trabalhador especializado, libertado da rotina pelo conhecimento, ao corrente das novas técnicas mais evoluídas do momento.

De resto, convirá igualmente bem referir que a Companhia, neste capítulo, não viu apenas os seus agentes como meros factores de produção, mas também como elementos humanos — elementos conscientes e válidos da população portuguesa. Daí a razão de serem previstas no Centro instalações para cultura, recreio, desporto e convívio, mais desenvolvidas nas fases de construção que se irão seguir. É ainda dentro desse espírito de manifesta promoção social que se está proporcionando aos agentes intelectualmente mais dotados, uma formação indispensável, adequada e intensiva, que lhes confere recursos para singrarem na hierarquia da Empresa e assim poderem atingir maiores níveis de remuneração.

Por outro lado, a criação de um Centro de Formação, de natureza especificamente ferroviária, evitando as dispersões até aqui verificadas, concentrando esforços e sincronizando técnicas de ensino ministradas, independentemente dos benefícios tecnológicos que facilita aos estagiários, proporciona-lhes, durante semanas de aprendizagem ou instrução, um convívio geral, em ambiente acolhedor e agradável. Esse convívio contribui — e poderosamente — para a elevação do espírito de unidade, tão necessário numa Empresa com as características da nossa, que deve articular e conjugar, como finalidade suprema, os esforços de todos no bom sentido da cooperação e da solidariedade, para um trabalho produtivo de equipa.



# À INAUGURAÇÃO DO CENTRO DE FORMAÇÃO DO PESSOAL FERROVIÁRIO NO ENTRONCAMENTO

PRESIDIU O MINISTRO  
DAS COMUNICAÇÕES



**N**UMA cerimónia a que presidiu o ministro das Comunicações brig. Fernando de Oliveira, foi inaugurado em 17 de Outubro no Entroncamento, o Centro de Formação do Pessoal Ferroviário, importante obra realizada pela Companhia, integrada no III Plano de Fomento, no prosseguimento de uma política de modernização de serviços e remodelação da estrutura da empresa, a acompanhar a evolução tecnológica dos transportes ferroviários e tendo, igualmente, em vista a valorização do pessoal.

O Centro de Formação, agora inaugurado, faz parte de um vasto empreendimento, dividido em três fases, e abrange uma área de 150 mil metros quadrados. Os edifícios concluídos compreendem a Direcção do Centro e Escola e o Edifício Residencial para os alunos que frequentam os cursos de aprendizagem ou aperfeiçoamento promovidos pela Companhia.

Adjudicada há cerca de um ano, esta primeira fase de trabalhos foi totalmente programada pelo método «PERT», para melhor racionalização e eficiência no desenvolvimento dos trabalhos. As

*Importante conjunto de melhoramentos em curso na C. P., enunciados pelo dr. Neto de Carvalho:*

- Inauguração do Centro de Formação do Pessoal, no Entroncamento
- Extinção da tracção a vapor na Região Sul
- Início dos trabalhos de renovação integral da via
- Construção de 56 fogos para habitação do pessoal, no Entroncamento
- Reorganização dos serviços
- Racionalização dos métodos de trabalho
- Reestruturação dos quadros do pessoal
- Programa de reforço e substituição de pontes ferroviárias
- Nova ponte sobre o Douro
- Electrificação dos ramais de Tomar, Alfarelos e Braga
- Novas encomendas de locomotivas Diesel, unidades triplas eléctricas, carruagens e vagões
- Dois novos barcos para as carreiras Lisboa-Barreiro

obras da segunda fase encontram-se em estado adiantado, estando a sua inauguração prevista para os princípios do próximo ano.

O edifício onde está instalada a Direcção do Centro é uma construção moderna e funcional, concebida no sentido de promover a maior eficiência no desenvolvimento dos cursos. Aí se orienta toda a actividade do Centro, desde a planificação dos diversos cursos de formação ou aperfeiçoamento até à recepção dos alunos e resolução de todos os problemas que possam surgir durante a sua permanência no Centro.

Nele ficam instalados, além do gabinete de chefia, o secretariado, uma sala de desenho e os gabinetes dos monitores, sobre quem recai a responsabilidade da orientação e realização dos cursos.

Numa ala deste edifício, está instalada a parte escolar, que se desenvolve em dois pisos, tendo cada um deles cinco salas de aula e uma sala para os monitores, além de arquivos e sanitários.

Actualmente, decorrem no Centro treze cursos de formação e aperfeiçoamento para maquinistas e auxiliares, pessoal de tráfego e

de via, pessoal de oficinas, etc., iniciados a 6 de Outubro. As aulas, que têm, essencialmente, um carácter prático, possibilitam assim ao pessoal da empresa uma formação e uma actualização constantes, quer do ponto de vista profissional quer do ponto de vista de integração na empresa.

O pessoal que frequenta os cursos fica instalado num moderno edifício de sete andares, com duzentos quartos individuais, todos eles com casa de banho privativa. Nos seus momentos livres, o pessoal tem à sua disposição diversas salas de convívio, com rádio, televisão e gira-discos, salas de jogos, de leitura, uma biblioteca e um bar, instalados no rés-do-chão. Os quartos, simples mas confortáveis e decorados com bom gosto, possibilitam aos alunos o indispensável ambiente de repouso.

A segunda fase das obras prevê a construção de uma Escola de Aprendizes, com quatro salas de aula, duas salas de desenho e gabinetes para os monitores e de um ginásio. O custo total da 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> fases importará em cerca de 41 mil contos, considerado o equipamento. Durante a 3.<sup>a</sup> fase, serão construídos vários campos desportivos e uma piscina. Integrado no edifício do ginásio, o projecto prevê um auditório de 300 lugares, próprio para a realização de actividades culturais que serão, também, extensivas a outro pessoal da Companhia.

Nos terrenos do Centro será ainda instalado num futuro próximo, o Museu Ferroviário — além de nos vastos parques fronteiros se tencionar expor outro material ferroviário de sentido simultaneamente figurativo e cultural.

### ● Visita de jornalistas

Acompanhados pelo dr. Élio Cardoso, encarregado das Relações Públicas da Companhia, um numeroso grupo de representantes dos órgãos da informação — imprensa, rádio e TV — visitou, de manhã, antes da inauguração oficial, as modernas instalações do Centro e as Oficinas de Manutenção e Reparação locais.

Acompanhados pelos engs. Alfredo Garcia e Matos Torres, além de muitos outros técnicos ligados ao grandioso empreendimento, os jornalistas visitaram o Centro e Oficinas, documentando-se com os elementos precisos para a cobertura das reportagens que desenvolvidamente apresentaram ao público.

A C. P. reuniu-os depois, num almoço regional no Restaurante «Sol-Tejo», na Barquinha.

### ● Chegada do ministro das Comunicações

Vindo em comboio especial, o ministro das Comunicações chegou ao Entroncamento às 16 horas, acompanhado pelo subsecretário de Estado do Trabalho e Previdência dr. Nogueira de Brito, e pelos srs. dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração da C. P., brigadeiro Almeida Fernandes, eng. Oliveira Martins, dr. Mário Murteira, coronel Ferreira Valença e eng. Sequeira Braga, membros do Conselho de Administração da Companhia, eng. Espregueira Mendes, director-geral da C. P., prof. Afonso Queiró, presidente da Assembleia Geral da C. P., dr. José Carlos Ferreira, director-geral do Trabalho, dr. Saragga Leal, vice-presidente da Junta da Ação Social, dr. Bento Parreira do Amaral, presidente da F. N. A. T., e muitas outras individualidades.

O brigadeiro Fernando Alberto de Oliveira era aguardado, na estação, pelos srs. governador civil de Santarém, dr. Bernardo Mesquita, presidente da Câmara Municipal do Entroncamento, Eugénio Poitout, e eng. Alfredo Garcia, chefe do Departamento de Organização e Planeamento, dr. Élio Cardoso, encarregado das Relações Públicas da C. P., diversos chefes de serviços e outras entidades. A guarda de honra era constituída pela Banda do Clube Ferroviário de Portugal, dirigida pelo capitão Silvério de Campos.

Após os cumprimentos da praxe, os dois membros do Governo, acompanhados pela sua comitiva, iniciaram uma visita às instalações, percorrendo, demoradamente, as novas oficinas de Manutenção e Reparação, a cantina, com capacidade para quinhentos almoços diários, em regime de self-service, e, por fim, os edifícios do Centro, onde se procedeu à inauguração.

### ● Sessão solene

Numa das dependências do Edifício Escolar, realizou-se, cerca das 17.30, uma sessão solene, a que presidiu o ministro das Comunicações, ladeado pelo subsecretário de



A chegada do ministro das Comunicações, brigadeiro Fernando de Oliveira, às oficinas do Entroncamento

Estado do Trabalho e Previdência, pelo dr. Neto de Carvalho, governador civil de Santarém, presidente do Município, comandante militar, e pelo presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários, sr. Moitas Dinis.

Começou por usar da palavra o presidente da Câmara Municipal do Entroncamento, sr. Eugénio Poitout, que é igualmente ferroviário e desempenha importante cargo directivo no novo Centro, o qual, após cumprimentar as entidades presentes, se referiu à importância da obra em

curso, manifestando o orgulho e a honra, sentidos pelo município, por ter sido o Entroncamento a terra escolhida para estes empreendimentos. Terminou, enaltecedo a personalidade do dr. Neto de Carvalho.

Seguidamente falou o eng. Alfredo Garcia que disse :

*«Como responsável pelo Departamento de Organização e Planeamento da C. P., organismo que, entre outras actividades, tem a seu cargo o importante Sector de Formação, é-me extremamente honroso e grato usar da palavra nesta cerimónia solene que assinala a inauguração da 1.ª fase dos trabalhos de construção do Centro de Formação do Pessoal.*

Esta é uma obra que, julgo poder afirmá-lo, todos os ferroviários consideram da maior relevância, tanto pela sua indispensabilidade no contexto da problemática da modernização do Caminho de Ferro, como pela sua própria função social de promoção dos homens, ao proporcionar-lhes a possibilidade de alcançar mais elevados níveis de cultura e a consequente habilitação para o exercício de funções de maior responsabilidade. De resto, a ilustre presença, aqui no Entroncamento, de V. Ex.<sup>as</sup> sr. ministro e subsecretário de Estado, bem como de destacadas individualidades da vida nacional, constituiu já, por si só, uma clara afirmação de estarmos perante um empreendimento de significativa importância.

A obra que hoje se inaugura — e que constitui a primeira de 3 fases — pôde realizar-se por o Governo ter aceite a sua inclusão no III Plano de Fomento, isto apesar de só ter sido possível à C. P. definir as suas características algum tempo após a publicação do referido Plano.

Tal consentimento, revelador do desejo firme de não subordinar a viabilidade de tal realização a quaisquer considerações de formalismo ou burocracia, foi sem dúvida ditado pelo reconhecimento da sua compatibilidade — dirímos mesmo convergência — com os objectivos gerais que o III Plano de Fomento define para o Sector de Transportes, em que são expressamente mencionadas como altamente prioritárias a formação e a qualificação do pessoal e a necessidade de incentivar os chamados «investimentos intelectuais», de que esta obra julgo constituir eminentemente exemplo.

Na C. P., sempre os seus responsáveis, em todas as épocas, tiveram a preocupação de manter um caminho de ferro actualizado, particularmente no que diz respeito aos aspectos técnicos da exploração, muito embora tenham sido obrigados a agir num quadro de limitações e carencias de muitos conhecidos. Ao acentuar-se porém o ritmo da evolução tecnológica, a partir do final da II Guerra Mundial, os caminhos de ferro portugueses diligenciaram acompanhar esse movimento de progresso, procurando, com o apoio do Governo, fundamentalmente proporcionado através dos sucessivos Planos de Fomento, dotar o País com um eficiente sistema ferroviário, à altura das exigências postas pelo desenvolvimento da Nação.

Com efeito, com a introdução da tracção diesel, verificada em 1948, começa uma era de mais intensa actualização, que veio a compreender a electrificação de linhas, a renovação do parque de material tractor, rebocado e de transporte fluvial, a renovação oficinal, a modernização de equipamentos, nomeadamente os de sinalização e telecomunicações, e a grande tarefa, em vésperas de ser iniciada, de renovação integral de 916 km de via.

Mas a Companhia apercebeu-se, claramente, que esta evolução tecnológica teria de corresponder, imperiosamente, uma profunda remodelação da estrutura da empresa e dos seus métodos de gestão, e a estes importissímos aspectos vem desde há anos dedicando os maiores esforços. E ciente também de que as transformações, quer no domínio da técnica, quer no domínio da organização, estão indissoluvelmente associadas ao valor do factor humano, ao estabelecer em fins de 1964 as bases para a reor-

ganização dos Serviços, conferiu à formação profissional um papel de relevo, que passou a constituir uma das actividades específicas de um novo Serviço, a que na altura foi dado o nome de Organização, Métodos e Formação e que hoje, em consequência da evolução da orgânica da Companhia, foi integrado, juntamente com outros Serviços num Departamento de Organização e Planeamento, recentemente criado.

Aliás, a tendência que presentemente se verifica na grande maioria dos Caminhos de Ferro Europeus, como o prova um recente inquérito sobre problemas de «management» das empresas ferroviárias, levado a efeito pela União Internacional dos Caminhos de Ferro — U. I. C. — é a de centralizar a orientação e a coordenação da formação do pessoal em Serviços de carácter funcional. Esta fórmula permite proporcionar os meios adequados à realização de um ensino eficiente, num conjunto coordenado de acções que abrangam todos os sectores da Empresa, sem contudo retirar à linha hierárquica a responsabilidade principal que lhe cabe na formação do seu próprio pessoal, fazendo-a por isso participar amplamente na elaboração de planos e programas de acção e na definição dos



Durante a visita ministerial às oficinas, os visitantes escutam os esclarecimentos do eng. Matos Torres

níveis e conteúdo da instrução, de acordo com as necessidades reais respectivas.

Não se julgue, porém — e é indispensável e justo que neste momento o salientemos —, que só nesta altura é que a formação do pessoal passou a ser encarada como factor de primordial importância para a vida e o progresso da empresa. Na realidade a necessidade de proporcionar ao pessoal os múltiplos conhecimentos técnicos especiais, próprios do Caminho de Ferro, esteve sempre na primeira linha das preocupações da maioria dos dirigentes. Mas, estando assim as acções de formação, dispersas pelos vários sectores da empresa, e, portanto, sem uma indispensável coordenação e comparáveis níveis de eficiência, condicionadas pelo grau de interesse que os dirigentes lhes dedicavam e limitadas por reduzidos meios de acção disponíveis, particularmente no que respeita à formação de monitores, necessário se tornava a definição de uma nova política que acabou por concretizar-se na centralização da



Os representantes dos órgãos da informação na visita prévia ao Centro, em que seguiram acompanhados pelo eng. Alfredo Garcia e dr. Elio Cardoso

orientação das acções de formação num órgão especializado, como já referimos.

Na base do plano de acção que se tornava necessário estabelecer para a criação de adequadas condições para uma eficiente formação do conjunto do pessoal da Companhia, estiveram algumas ideias, que, pela sua importância, merecem referência.

— Em primeiro lugar, sendo a C.P. uma grande empresa, caracterizada por uma enorme dispersão geográfica, e, consequentemente, em condições propícias, neste domínio, para a diversificação de critérios e métodos e a pulverização dos meios de acção, era aconselhável a criação de um Centro de Formação dotado de meios adequados a uma acção eficiente. Para esse efeito e desejando-se dar ao ensino um carácter essencialmente prático, considerou-se que o Centro deveria ficar em terreno amplo, onde fosse possível instalar troços de linha e diversos equipamentos de exterior para aprendizagem e treino do pessoal interessado na sua montagem e conservação.

A circunstância de ter sido possível encontrar terreno com situação e área satisfatórias neste importante centro ferroviário que é o Entroncamento, excelentemente localizado relativamente ao conjunto da rede e onde hoje se encontram instaladas as mais modernas instalações oficiais da Companhia, constitui a principal razão da decisão de aqui fazer construir o Centro.

Neste Centro de Formação, a concentração, em ambiente que se procurará seja agradável e acolhedor, de pessoal oriundo de diferentes regiões do País e de diversas profissões, deverá proporcionar aos estagiários, durante as semanas de permanência no Centro, um convívio geral, que se espera venha a contribuir poderosamente para o desenvolvimento de relações pessoais e principalmente do espírito de corpo que tão indispensável é na actividade ferroviária.

— Na convicção de que às empresas cabe uma impor-

tante missão de natureza social entendeu-se que a formação não podia confinhar-se a objectivos de índole exclusivamente utilitária, mas que, consequentemente, para além do empregado, ela deveria em última análise visar o Homem. O Centro deveria pois contar com convenientes instalações para cultura, recreio, desporto e convívio.

— Foi finalmente assente que ao novo Centro viria a caber, também, um importante papel de promoção social do pessoal, na medida em que se considerou que nele se poderia proporcionar aos agentes intelectualmente bem dotados mas que, por qualquer motivo, têm reduzido nível de habilitações escolares, a possibilidade de, através de cursos de formação adequados, adquirirem conhecimentos que lhes permitam capacitar-se ao exercício de funções de maior responsabilidade e portanto singular na hierarquia da empresa.

Entretanto, com o intuito de impulsionar a formação, sobretudo pela adopção de novas técnicas de ensino, foi resolvido não esperar pela construção do novo Centro e utilizar, a título provisório, umas instalações do novo conjunto oficial, situadas nas proximidades do futuro Centro, que mediante algumas obras de adaptação permitiram dispor desde logo de um elemento piloto, onde passaram a ministrar instrução, equipas de monitores, recrutados entre especialistas dos diversos sectores e adequadamente preparados no aspecto pedagógico.

Durante cerca de 2 anos aqui se realizaram 124 cursos diversos, os quais foram frequentados por 1734 estagiários.

Antes de prosseguir é justo fazer uma referência especial à valiosa colaboração que desde há cerca de 3 anos nos vem sendo prestada pela Companhia de Organização Racional do Trabalho — «CORTE» — particularmente no que se refere a problemas relacionados com formação de pessoal, no estudo dos quais os seus especialistas demonstraram elevada competência e um entusiasmo digno do maior apreço.

A elaboração do projecto do novo Centro foi confiada em Novembro de 1967 a uma equipa de técnicos que, sob a chefia do sr. arquiteto Lucílio Cruz, procurou dar forma às ideias de base que antecipadamente haviam sido estabelecidas.

Do interesse posto por este grupo na realização das tarefas de que foram incumbidos, fala a circunstância de o projecto ter ficado concluído em Junho de 1968, permitindo dar satisfação ao desejo de iniciar prontamente os trabalhos de construção. Quanto à qualidade e valor do trabalho apresentado, que consideramos como tendo correspondido cabalmente à orientação que lhes tinha sido traçada, puderam V. Ex.<sup>as</sup> avaliá-lo pessoalmente pela visita que fizeram às instalações agora inauguradas.

Após a realização de concurso, a obra foi adjudicada em 29 de Agosto de 1968 à Sociedade de Construção Civil «ENGIL». O prazo para a conclusão da 1.ª fase da obra, que compreende os 3 edifícios mais directamente necessários para o início do funcionamento do Centro — Direcção e edifícios Escolar e Residencial — foi fixado em 1 ano. Desejava-se poder pôr as novas instalações em funcionamento nos princípios de Outubro de 1969.

Atendendo ao volume de trabalho a levar a cabo, o prazo concedido não podia ser considerado folgado. Para nos garantirmos da possibilidade do seu cumprimento e podermos acompanhar a realização da obra, detectando em tempo oportuno eventuais atrasos que pudessem de qualquer modo comprometer o seu conveniente andamento, foi decidido empregar o método de programação «PERT», que pela primeira vez se utilizou na Companhia.

Os resultados alcançados convenceram-nos da grande utilidade da aplicação deste método, o que nos levou a estarmos neste momento a ensaiar a sua aplicação a outras actividades da Companhia.

Julgo de salientar que no programa elaborado havia a considerar 3 grupos de operações que, embora distintos, estavam relacionados: a construção propriamente dita, a aquisição de mobiliário e equipamentos e as acções de carácter pedagógico e de organização administrativa.

Os prazos cumpriram-se com satisfação aproximação, pelo que foi efectivamente possível dar início à realização de cursos nas novas instalações na data inicialmente prevista — 6 de Outubro.

Não podemos deixar contudo de referir que, no decorrer da obra, tivemos oportunidade de nos apercebermos da capacidade de realização, excelente organização e elevada competência dos dirigentes e técnicos do empreiteiro «ENGIL». Compreende-se assim que lhes tenha sido possível aceitar com intenção de cumprir um prazo de execução relativamente curto, e mais ainda que tudo se tenha processado sem o aparecimento de problemas de difícil solução.

Para terminar quero ainda testemunhar publicamente o meu apreço e reconhecimento a todos os agentes de diferentes Serviços especializados da Companhia — e muitos foram — que nos ajudaram e aconselharam em inúmeros aspectos particulares ou especiais desta obra, e bem assim aos meus próprios colaboradores do Departamento de Organização e Planeamento, sempre prontos a exceder largamente o que pode considerar-se o estrito cumprimento do dever.

Esta obra, construída com o pensamento no futuro, fica a constituir mais um exemplo de quanto está ao alcance dos portugueses realizar quando, num clima de paz e de confiança nos que têm a tremenda responsabilidade de dirigir, se unem num trabalho de equipa onde todos, interessadamente, contribuem com o seu esforço e cumprem, com satisfação, o dever de servir a colectividade, com a consciência de ser essa a forma mais válida de promover o próprio progresso individual.»

### ● Discurso do dr. Neto de Carvalho: «O caminho de ferro como factor de desenvolvimento económico»

Usou, então, da palavra, o dr. Neto de Carvalho, que afirmou:

«O caminho de ferro representa papel do maior relevo na vida dos povos modernos e no seu desenvolvimento económico. Papel que até hoje ainda não se viu que possa favoravelmente ser desempenhado por outro meio de transporte, antes os estudos efectuados por toda a parte têm revelado a renovada importância da ferrovia, depois de um período em que parecia acreditar-se na sua possível substituição pela estrada.

Não admira, por isso, que em todos os países da Europa e, de modo geral, de todo o mundo, os Governos venham contribuindo com somas vultosíssimas para sua manutenção e desenvolvimento, tendo também em conta num plano de contabilidade nacional, a equiparação dos custos do caminho de ferro com os do lançamento e manutenção de estradas capazes de suportar um tráfego de viaturas cada vez mais pesadas e numerosas e, tantas vezes, com pequenos coeficientes de utilização.

O problema geral dos transportes — no qual se insere o do caminho de ferro — vem a ganhar, em virtude do aumento acelerado das populações e do rápido desenvolvimento económico que hoje presenciamos, uma complexidade que não se compadece com improvisações, dado que as estruturas, quer rodoviárias, quer ferroviárias, são muito dispendiosas, têm reflexos fundamentais, nos planos urbanísticos e de desenvolvimento industrial, e não é possível, depois de lançadas, alterá-las com facilidade, a curto prazo.

Dai a necessidade, a nível nacional, de serviços técnicos suficientemente apetrechados para seu estudo. Daí também, o tratamento que estas questões vêm merecendo no âmbito internacional, de cuja importância falam as organizações para o efeito criadas, nomeadamente a Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes.

Apesar das inúmeras dificuldades com que se debate, é neste plano de cuidadosa preparação dos seus empreendimentos e da sua apreciação à luz do interesse nacional que a C. P. pretende caminhar, dando também ao Governo todo o contributo válido para resolução dos problemas complementares que estejam ao seu alcance.

Nisso está comprometido, para além dos interesses específicos da Companhia, o interesse geral do País, de que a C. P. não pode, nem deve, desligar-se, como zeladora que é de uma concessão de serviço público.

Mas porque os problemas se interpenetram, tem, por seu lado, a empresa de viver dentro do condicionalismo que lhe é fixado pelo Estado, o qual importa que acompanhe, como é a tendência actual, as modernas concepções no campo dos transportes.

É da interacção destas duas actuações, numa harmónica conjugação de esforços, que deverá resultar a solução mais favorável aos interesses básicos do País neste sector.»

### ● A C. P. no âmbito do III Plano de Fomento

E o presidente do Conselho de Administração da C. P. prosseguiu:

«Trabalho exigente, este que se encontra à nossa frente, mas que não pode deixar de ser feito, com a brevidade possível, se quisermos dispor das infra-estruturas indispensáveis ao nosso desenvolvimento. E porque as realizações são morosas e a sua concretização se conta por anos, maior premência existe em ter prontos os planos de acção e saber como realizá-los.

Nesta matéria de transporte ferroviário não há, aliás, muito que inovar, pois os problemas são comuns à generalidade dos países e as principais questões encontram-se estudadas quer em âmbito internacional, quer no campo mais restrito de cada país. É assim que a referida Con-



Os visitantes no átrio do edifício da Direcção observam as plantas da construção do Centro



A visita a uma das aulas mais sugestivas — a de circulação de comboios. O monitor Marques da Silva esclarece os visitantes

ferência Europeia dos Ministros dos Transportes e a União Internacional dos Caminhos de Ferro têm apresentado valiosos trabalhos elaborados por peritos competentes onde se aborda toda a gama de problemas, desde os mais técnicos aos mais gerais. Verificamos assim, por exemplo, que na Europa todas as grandes empresas ferroviárias são deficitárias e sabemos quais as razões que justificam esse estado de coisas, razões históricas umas, outras resultantes da natureza do serviço público que essas empresas prosseguem. Conhecemos, também, as tendências que se



Um aspecto da sala em que se realizou a sessão solene, no momento em que usava da palavra o presidente do Município do Entroncamento, Eugénio Poitout, que é ferroviário e tem a seu cargo importantes funções de direcção no novo Centro

apresentam ao caminho de ferro, no contexto dos transportes terrestres, e como se torna indispensável prosseguir uma política global neste domínio, através de um sistema de coordenação que permita uma constante adequação dos modos de transporte às necessidades dos utentes, assegurando, ao mesmo tempo, à colectividade o mais baixo custo económico e social, através da conveniente repartição do tráfego e complementaridade entre os diversos meios de movimentação, sem esquecer a necessidade de garantir condições mínimas de rentabilidade às empresas.

Também, em Portugal, estes estudos têm sido realizados e o III Plano de Fomento faz uma análise bastante actualizada, das questões fundamentais. No que toca à C. P., foi a sua situação estudada nos mais diversos aspectos e pormenores por uma empresa de nome internacional, a Sofrerail, contratada especialmente pelo Governo para esse efeito, e cujo trabalho se realizou em estreita colaboração com o Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres e a Companhia.

Tendo, também, em conta os estudos específicos realizados na empresa e os do referido Gabinete de Estudos, dispomos, no imediato, de uma gama de elementos sólidos de acção e de definições de política claramente formuladas pelo Governo.

### ● A maior empresa nacional: 25 mil agentes nos seus quadros

Referiu-se depois, o dr. Neto de Carvalho, à iniciativa que justificava a cerimónia:

«É neste enquadramento que se situa a inauguração desta 1.ª fase do Centro de Formação do Pessoal do Entroncamento, onde hoje nos encontramos, com a honrosa presença de Suas Excelências o ministro das Comunicações e subsecretário de Estado do Trabalho e Previdência — empreendimento que se espera venha a ter os mais benéficos resultados na qualificação do pessoal da C. P. e, como consequência, na melhoria dos serviços ferroviários prestados ao público, na rentabilidade desses mesmos serviços e nas possibilidades de promoção social de quantos trabalham na empresa.

É hoje um lugar comum o dizer-se que, mais do que os investimentos em capital, a prosperidade de um País ou de uma empresa depende da qualidade do seu elemento humano. Capitais sem homens qualificados que deles saibam tirar todas as suas virtualidades cedo desaparecerão. Mas havendo homens qualificados e empreendedores, os capitais não faltarão e não deixarão de frutificar abundantemente.

Por isso mesmo, a C. P., que de há muito possui, em certos sectores, como o oficinais, um largo esquema de aprendizagem, entendeu — e bem — levar mais longe esse esforço de formação, de modo a poder acompanhar melhor as exigências dos tempos modernos.

Dispõe a C. P. de cerca de 25 000 agentes dos quadros — números redondos — sendo, nesse aspecto, a maior empresa portuguesa. Só as suas oficinas ocupam à roda de 6000 pessoas, ultrapassando assim, as mais importantes empresas metalúrgicas do País.

Para organizar e servir, em bons termos, tão vasto e complexo empreendimento, carecemos de quadros bem apetrechados, o que hoje se torna difícil em virtude da escassez do pessoal superior qualificado com que nos debatemos. Nesse campo, que considero vital, é relativamente pouco o que podemos fazer no aumento do número de técnicos, embora não possamos prescindir de tentar melhorar, pelos meios que estiverem ao nosso alcance, esta situação gravosa.

De facto, sem quadros superiores e médios suficientemente dotados, a organização não poderá alcançar a eficiência desejada, com reflexos inevitáveis na qualidade do serviço e sua rentabilidade — o que não deixará de

reflectir-se também negativamente nas condições de trabalho e de remuneração do restante pessoal.

No que respeita aos demais quadros, também o seu contributo é básico. Mas, neste domínio, está mais ao nosso alcance proporcionar uma adequada e ampla qualificação. Isso temos feito e isso continuaremos a fazer, agora em maior escala, através destas instalações.

Sabemos antecipadamente, no entanto, que muito do pessoal que preparamos irá trabalhar noutro lado, apesar de termos de pagar a sua aprendizagem.

Por isso mesmo, atendendo à extensão dos nossos serviços de formação, talvez os maiores em empresas particulares, estamos convictos de que o Ministério das Corporações nos concederá, nos termos legais, a participação que o nosso esforço e os benefícios que dele resultarão justificarem.

A construção e equipamento do Centro de Formação do Pessoal — não incluindo a zona de parques desportivos, a realizar em fase posterior — importará em cerca de 41 000 contos, estando programado que por ele passem anualmente, em cursos de aprendizagem, formação e aperfeiçoamento, à roda de 4000 agentes.

Os cursos que, inicialmente, estão a dar-se, respeitam a pessoal de estações e acompanhamento de comboios, de condução de unidades motoras, de oficinas e de via, ao nível de execução, esperando-se que, dentro em breve, possam alargar-se a outras especialidades, nomeadamente a electrotécnica, a serviços administrativos e ao pessoal de comando intermédio, incluindo inspectores, contramestres e pessoal técnico dos serviços de «staff».

Para além da formação profissional propriamente dita, o Centro procurará proporcionar uma formação humana mais vasta, através da sala de música, de campos desportivos e do seu anfiteatro com capacidade para 300 pessoas.

Algumas das suas instalações não ficarão apenas afetas aos alunos do Centro, mas vão beneficiar toda a população ferroviária do Entroncamento, como acontece com os campos desportivos e o anfiteatro.

Estão, aliás, previstas outras melhorias importantes para o Entroncamento. De facto, tendo sido construídas as novas oficinas de motorizados, que começaram a funcionar em fins de 1966, encontra-se já programada a substituição da oficina de rodas e a construção de uma oficina de levante de carruagens, bem como a ampliação da actual oficina de vagões. Pensa-se ainda que, em futuro próximo, seja instalado aqui um grande parque de via e obras, com vista a seleccionar e a recuperar carris e travessas, dentro do programa de renovação da via.

Por outro lado, nos terrenos que integram o Centro de Formação do Pessoal está prevista a instalação do Museu Ferroviário, no qual serão preservados exemplares dos mais significativos, quer de locomotivas e carruagens, quer de outro material.

No que respeita ao pessoal, estão a ser consideravelmente aumentadas as habitações ao seu dispor, através da construção, já adiantada, de 7 blocos com 56 fogos.

Espera-se, ainda, que os dormitórios aqui existentes sejam substancialmente melhorados, tal como sucedeu à cantina, esta totalmente reconstruída.

Revertendo ao Centro de Formação do Pessoal que hoje se inaugura, estou perfeitamente à vontade para dar o meu aplauso à decisão tomada pelo Conselho de Administração a este respeito, na medida em que todos os planos de trabalho são anteriores ao meu ingresso na C. P.

Faço-o com o maior gosto, pois eu próprio me tenho interessado vivamente por estes problemas onde quer que tenha trabalhado, no convencimento cada vez maior de que só através da valorização do homem o desenvolvimento é possível. E desejo pôr em relevo a acção que o eng. Costa Macedo — que até há pouco exerceu funções de administração na C. P. — teve na criação do Centro. Efectivamente, ao grande empenho que pôs nesta obra, de cuja importância bem se deu conta, se deve o rápido andamento dos trabalhos que ficaram quase concluídos quando deixou a empresa. Por tudo quanto fez, exprimo



O eng. José Alfredo Garcia, chefe do Departamento de Organização e Planeamento, no uso da palavra

no eng. Costa Macedo todo o meu apreço, e pelas suas elevadas qualidades de carácter, a minha muita estima.

Citarei, também, o eng. Alfredo Garcia e a equipa dos seus qualificados colaboradores, que, de igual modo, se empenharam na programação e conclusão desta obra, com o valioso auxílio dos autores do projecto, da Companhia de Organização Racional do Trabalho «CORTE» e da Sociedade de Construção Civil «ENGIL».

A íntima colaboração de todos e à utilização de modernos métodos de programação se deve também o ter sido possível terminar esta primeira fase e ter a segunda tão adiantada em pouco mais de um ano, o que se figura de assinalar em presença do volume do trabalho realizado.



O dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração da C. P., num momento das suas afirmações

## ● Progredindo e melhorando

Com satisfação acrescento que, ontem, véspera deste dia em que é inaugurado o Centro de Formação do Pessoal, circulou na Região Sul, a última composição com locomotivas a vapor. É este um acontecimento que vale a pena assinalar, pelo que significa na modernização da nossa rede, quer em comodidade, quer em economia, pois a tracção a vapor acarreta vultosas despesas de exploração. A partir de agora, as locomotivas a vapor manter-se-ão apenas na Região Norte, enquanto o reforço das pontes e a regularização da via não permitirem outra solução.

Também nesta ocasião se dá inicio aos trabalhos de renovação da via, que, no conjunto, devem implicar uma



O ministro das Comunicações, brigadeiro Fernando de Oliveira, lendo o seu discurso

despesa de 2 600 000 contos. Está a montar-se o primeiro estaleiro no troço da Torre das Vargens a Elvas e prepara-se o lançamento do segundo estaleiro a partir de Setil, sobre Lisboa e Sintra, para a primeira quinzena do próximo mês. Em Lisboa, na zona de Alcântara-Mar, iniciaram-se já os trabalhos de soldadura dos carris que — fabricados em Portugal — irão substituir os existentes nas nossas linhas principais. Ao falar nos novos carris, ponho com satisfação em destaque o nível em que se encontra a laborar a Siderurgia Nacional.

Estes são dois aspectos da vida da C.P. que coincidem com esta inauguração. Mas se me for permitido direi ainda, muito brevemente, e reportando-me ao III Plano de Fomento, o seguinte:

- Prossegue, de forma gradual, o reforço e substituição de pontes, nas linhas de Leste, da Beira Baixa e do Minho;
- Encontra-se praticamente concluído o caderno de encargos, bem como as demais condições do concurso para a construção da nova ponte sobre o Douro, possibilitando a via dupla entre Gaia e Campanhã;

— A electrificação dos ramais de Tomar, Alfarelos e Braga foi já adjudicada, correndo os estudos preliminares dos trabalhos de linha;

— A aquisição de 26 locomotivas Diesel foi objecto de adjudicação e algumas das maior potência foram recebidas;

— A aquisição de 24 automotoras triplas eléctricas, foi lançada, correndo os trabalhos de construção;

— Os dois barcos destinados a melhorar a ligação fluvial Lisboa-Barreiro serão entregues no decurso do próximo ano;

— Das 240 carruagens previstas no III Plano de Fomento, encontram-se em construção cerca de 100;

— Estão praticamente ultimados os estudos relativos aos vagões especiais a adquirir, esperando a Companhia poder abrir o respectivo concurso rapidamente.

## ● Cumprido, rigorosamente, um vasto programa de trabalho

Quanto aos restantes investimentos do Plano — aquisição de automotoras Diesel, equipamentos de sinalização e telecomunicações, novas locomotivas eléctricas — estão ainda a ser objecto de estudo de pormenor.

Pode afirmar-se que, ao fim do segundo ano de execução do III Plano de Fomento, a C.P. já lançou cerca de 70 por cento dos investimentos ali previstos.

Como é sabido, estes empreendimentos são cobertos por meio de empréstimos e consideram-se indispensáveis não só à melhoria do serviço como ao aumento da rentabilidade da exploração.

Sem estes dispêndios, a rentabilidade da rede degradar-se-ia de tal modo que o serviço só se tornaria possível através de custos proibitivos, acarretando como consequência uma drástica redução de emprego e, de qualquer modo, a incapacidade de melhoria da situação do pessoal.

Mas, para além dos investimentos programados, está também em curso — e esse trabalho tem de prosseguir com a possível rapidez — a reorganização dos serviços, a maior racionalização dos métodos de trabalho e a reestruturação dos quadros do pessoal. Importa, efectivamente, dispor de uma orgânica de serviço que permita tratar os problemas em moldes sempre mais actualizados, e não só os problemas que directamente se relacionam com a exploração, mas todos os que respeitam à situação e condições de trabalho do pessoal, em relação às quais se devem introduzir gradualmente todas as melhorias que as circunstâncias consintam, independentemente da revisão do acordo colectivo de trabalho.

Se estes problemas se complicam bastante pela própria dimensão e dispersão da empresa e por necessidades de acção que já não se coadunam com os processos seguidos quanto a recrutamento, essas mesmas razões impõem que prossiga a renovação neste campo, pois quanto mais depressa andarmos mais rapidamente poderemos chegar ao fim — a um fim que, afinal, não tem fim — pois neste domínio, como em todos os que são próprios do homem, as inovações não param e o desejo de aperfeiçoamento felizmente não cessa, e levar-nos-á sempre cada vez mais longe.

Resta-me agradecer a Vossas Excelências, senhor ministro e subsecretário de Estado, a honrosa presença a esta cerimónia, bem como todo o interesse e simpatia com que Vossas Excelências vêm acompanhando e auxiliando o trabalho da C.P. nesta ingente obra de dotar o País com um serviço ferroviário que satisfaça as necessidades da população e da economia e possa proporcionar, simul-

tâneamente, a realização profissional de quantos trabalham na empresa.

Para todos os demais convidados que nos quiseram honrar, de igual modo, com a sua presença, vão também os nossos sinceros agradecimentos.»

- **Ministro Fernando de Oliveira: «Subida de salários sem aumento da produtividade, conduz à ruína»**

O ministro das Comunicações pronunciou então um discurso, no início do qual fez diversas considerações, sobre o rendimento do trabalho individual e a remuneração proporcional à produtividade — tendo, nomeadamente, afirmado que uma «subida de salários, sem aumento antecipado ou concomitante da produtividade, conduz à inflação e à ruína».

E a seguir:

«Aumento de produtividade não implica, porém, de modo algum, exigência de maior esforço, de mais suor. Não. Como declarava, há dias, o Presidente do Conselho: «A redução dos preços há-de conseguir-se graças à técnica e não pelo sacrifício dos homens. A estes só tem de exi-

gir-se que colaborem no aumento da produtividade, na certeza de que os salários que se pagam e os encargos sociais que se suportam têm de sair da produção e de que onde não houver produto não há que distribuir».

Técnicas antigas, manuais, exigem mão-de-obra em grande quantidade. Máquinas e equipamento simplificam o homem: para o mesmo esforço a produção multiplica.

Muito viajei, vi e comparei. E, contudo, como sedimentação da experiência, cadiño onde se fundiram conhecimentos, tentativas, êxitos e desaires, ficou-me esta lição: o homem é ainda o factor base em toda a estrutura.»

- **«Repugnou-me sempre o emprego do homem como animal de força»**

Mais adiante, afirmou:

«No plano moral, repugnou-me sempre o emprego do homem como animal de força: na segunda metade do século XX, indústria normalmente organizada tal não requer nem permite.

No plano económico, é desaconselhável o seu pouco racional aproveitamento: o esforço exagerado, que o homem não suporta em regime contínuo de compensação biológica, o suor a traduzir-se em fadiga inibidora da produção regular. Ensinar os homens de boa fé, que mais não produzem porque mais não sabem. Corrigir os menos sinceros e recuperá-los. Eis o caminho. A aprendizagem tradicional — o aprendiz ao lado do oficial que não o ensinava (por inércia, preferindo ele próprio executar; explorando o aprendiz, usando-o para ir buscar ferramentas e materiais ou aquecer o almoço; guardando segredo da sua técnica para não ter mais tarde um concorrente) — à aprendizagem por contacto sucedeu-se, dentro das empresas e das fábricas, a aprendizagem sistemática, orientada, na teoria e na prática.

Fizemo-lo em Alverca, com o maior êxito a alguns milhares de especialistas. Ali se formaram e muitos de lá partiram para ocupar os postos mais variados na indústria nacional, via de regra aceites em preferência nos processos de admissão: era conhecido antecipadamente o seu alto nível profissional. Fizeram-no igualmente outras empresas.

Esforços isolados, por vezes de técnicas improvisadas, não há constrangimento em confessá-lo, muito mais se queria. O ministro das Corporações e Previdência Social soube tomar a peito a tarefa de conjunto, sentiu-a no seu profundo interesse nacional: na esperança base de termos uma verdadeira indústria a suceder-se ao artesanato, reuniu equipa eficiente e mentalizada, acompanhou-a, dia a dia, com o seu estímulo, com o seu interesse, com o seu dinamismo, para que os objectivos do seu plano fossem atingidos. E foram mesmo e vão continuando a sê-lo que a obra é muito grande e os recursos humanos limitados: leva tempo.»

E noutro passo do seu discurso, disse o ministro Fernando de Oliveira:

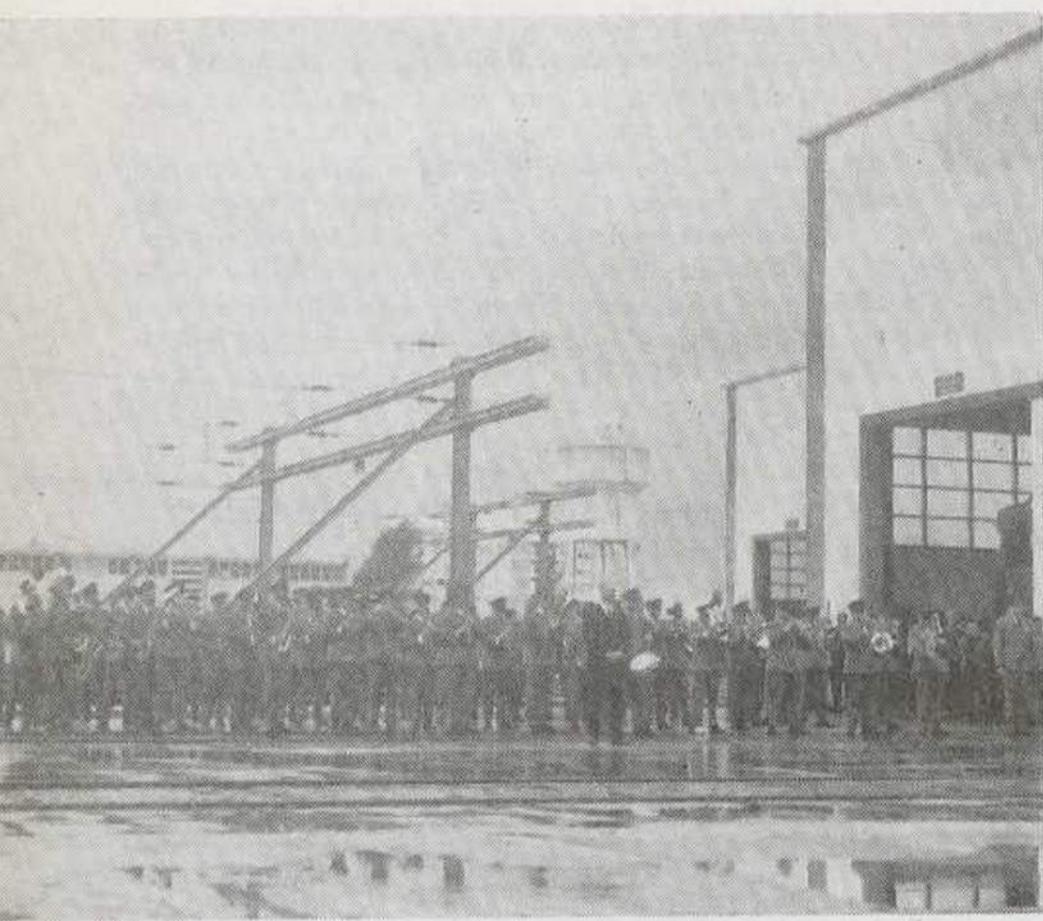
«Não exagero, não sou homem disso. Falo com o conhecimento, com a experiência de uma vida passada no chão da oficina: o que era o operário português de há vinte anos, habilidoso e artista, mas não artífice, não o profissional que a indústria exige, preocupando-se com acabamentos e bonitos mas não sabendo ler um desenho, nem respeitar-lhe as cotas; o que é o artífice, o profissional, o operário de hoje.

Os industriais, que da transformação a tempo se aperceberam e a seguiram, triunfaram. Os outros, muitos ficaram já pelo caminho, outros não conseguiram sobreviver: não tenham dúvidas.

Ingreme e longa foi a caminhada. As escolas industriais — e não me canso de afirmar que o seu progresso é das obras mais notáveis da última década e que, dentro



No mastro de honra do Centro a nova bandeira azul e branca da C. P.



A Banda de Música dos Ferroviários prestando a guarda de honra aos convidados no Entroncamento. Na regência, o maestro capitão Silvério de Campos

do seu volume pouco espectacular, se traduzirá num dos investimentos mais rendosos que a Nação tem feito — às escolas industriais muito se deve em formação de base. A qualidade atingida é satisfatória: posso afirmá-lo pelos resultados obtidos com a experiência oficial que tive de mais de um milhar dos seus diplomados. Resultados amplamente confirmados pelo comportamento dos nossos jovens operários nos concursos internacionais de formação profissional.

### ● A importância dos centros de formação do pessoal

Resta prosseguir na quantidade, mais escolas industriais, a que o aumento da escolaridade obrigatória irá conduzir rapidamente.

Aos centros de formação profissional do Ministério das Corporações e Previdência Social e aos das empresas se deve a especialização de todos e a recuperação de muitos rapazes que não passaram pela escola. Ensinos bem diferentes, na índole e processos, mas que se complementam. Como exemplo bem eloquente, teremos muito em breve, a funcionar na vila de Alverca do Ribatejo, um

Centro Comum de Aprendizagem, onde os rapazes se habilitam, em dois anos de frequência a trabalhar em diversas profissões.

Empregados, a autobastarem-se, irão frequentar a escola industrial que lhe ficará ao lado. Daí, poderão partir para os estudos politécnicos, ir tão longe quanto verdadeiramente desejarem.

E esta afirmação não é teórica; em Portugal não há, graças a Deus, limites, nem impeditivos, nem discriminações. Eu poderia citar o estudante do liceu, órfão de pai e de família modesta, que frequentou a universidade com bolsa de estudo, se formou numa escola superior portuguesa e noutra estrangeira, fez viagens de estudo e estágios em fábricas diversas apenas por se ter apresentado a concurso e prestado provas. Correu meio mundo ao serviço do Estado, foi investido em funções das mais altas na administração pública; nunca lhe perguntaram donde vinha e o que pensava, nunca lhe exigiram compromissos para além dos de carácter estritamente profissional.»

Mais adiante, disse o ministro das Comunicações:

«Num centro de aperfeiçoamento de trabalhadores como este tão modelarmente concebido e realizado tudo quanto me rodeia alegra e apraz. É grande a esperança — direi mais, tenho a certeza, de que este centro vai modificar a face da vida de empresa da C.P.. Levará tempo, eu sei, mas o seu pessoal será mais produtivo, mais próspera a empresa, melhores as condições de vida do seu pessoal. Por isso é um dever, é um júbilo homenagear os dirigentes da C.P. que esta obra conceberam e realizaram.

Não citarei nomes, com uma exceção. Na sequência das resoluções tomadas pelo conselho de administração, foi o eng. Costa Macedo, que tinha a seu cargo o problema do pessoal, que impulsionou os projectos e acompanhou de perto a sua execução com o maior interesse e verdadeiro entusiasmo, a isso se devendo o rápido inicio da obra e a sua conclusão em curto prazo, mediante a utilização dos métodos mais modernos.

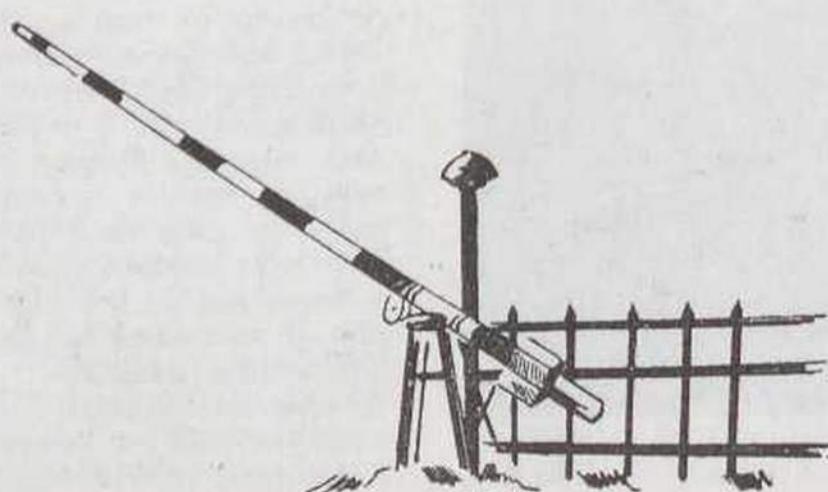
Por isso aqui rendo o meu louvor a um homem que bem se pode rever no seu esforço, ter a certeza de que o futuro compensará em resultados: ao engenheiro António Costa Macedo a minha homenagem e agradecimento.»

E a terminar, afirmou:

«Esclarecer e ensinar: tarefa que a todos sobreleva em consequências benéficas, proveitosas para a empresa e trabalhadores, para o bem estar colectivo e individual.

Por isso rejuílo, profundamente me alegro, ao ver inaugurado mais um novo e belo centro de formação profissional: penhor de melhores executantes, garantia de empresa mais rentável, caminho aberto para níveis de vida melhorados.»

Após a sessão que terminou cerca das 18.30, os convidados tomaram lugar num comboio especial para Lisboa, sendo servido, durante a viagem, um beberete.



# ASSINADO o novo Acordo Colectivo de Trabalho para o pessoal da C. P.

**O pessoal terá que responder às funções dentro da Empresa com a valorização profissional e o interesse pelas tarefas que lhe estão confiadas, por forma que a remuneração seja, cada vez mais, função do rendimento do trabalho — afirmou o presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários, Moitas Dinis**

N<sup>A</sup> sala de reuniões do Conselho de Administração, realizou-se em 18 de Novembro o acto de assinatura do novo Acordo Colectivo de Trabalho, no qual outorgaram a Administração da C.P. e os seguintes organismos corporativos : Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte, Centro e Sul de Portugal, englobando o pessoal do movimento, tracção, via e obras, serviços regionais e pessoal de oficinas e armazéns gerais ; Sindicatos Nacionais dos Electricistas dos Distritos do Porto, Coimbra e Lisboa ; Sindicatos Nacionais dos Profissionais de Enfermagem dos Distritos do Porto, Coimbra e Lisboa ; a União dos Sindicatos dos Ferroviários e ainda a Federação dos Sindicatos dos Electricistas. Faltaram ao acto os representantes do Sindicato dos Serviços Centrais, que engloba o pessoal de escritórios.

Estavam presentes, além do sr. dr. Neto de Carvalho, os administradores brig. Almeida Fernandes e eng. Oliveira Martins, o representante do Ministério das Corporações dr. Ferraz de Oliveira e o consultor jurídico dos Sindicatos, o advogado dr. Homem de Melo.

Assistiram igualmente ao acto numerosos funcionários superiores da Companhia, ligados à problemática do pessoal.

Como se sabe, em Janeiro último houve um aumento de retribuições da ordem dos 12,2 por cento, com o correspondente benefício no pagamento de horas extraordiná-

rias ; um acréscimo nos abonos de deslocação e de pernoita e o alargamento muito importante, do esquema de Previdência Social, incluindo a assistência médica e medicamentosa, o que, tudo junto, se traduziu numa elevação de encargos de 148 mil contos anuais.

Posteriormente, prosseguiram as negociações, agora terminadas, quanto aos sindicatos outorgantes, delas resultando novos aumentos salariais ; a criação de um subsídio de férias de 50 por cento dos respectivos dias ; benefícios específicos de algumas categorias do pessoal, menos favorecidas, particularmente no que toca a horários de trabalho ; aumento dos dias de férias ; criação de algumas novas categorias nos escalões superiores, facilitando o acesso e a promoção do pessoal, e muitas outras pequenas melhorias que no conjunto, se traduzem em benefícios sensíveis nas condições de trabalho.

O total dos encargos a assumir com o Acordo é da ordem dos 132 000 contos, o que, somado às verbas antes referidas, se traduz num acréscimo anual de despesas de 280 000 contos.

No acto da assinatura do A.C.T., o presidente do Conselho de Administração, dr. Neto de Carvalho, num breve improviso, congratulou-se com a maneira franca e correcta como decorreram as negociações com a generalidade dos sindicatos.

Foi possível, acentuou, estreitar relações e verificar-se



A mesa da presidência, ao acto de assinatura do novo A. C. T.. O dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração da C. P., ladeado pelo administrador brigadeiro Almeida Fernandes e pelo representante do Ministério das Corporações, dr. Ferraz de Oliveira

a verdade axiomática de que quando se trabalha com fé e confiança, se chega sempre a resultados fecundos e positivos. A capacidade de entendimento e de cooperação foram as coordenadas desse excelente trabalho em comum.

O total de encargos que este novo Acordo origina para a Companhia, cifra-se nos 132 mil contos o que, acrescido ao aumento de retribuições de Janeiro último, se traduz num acréscimo anual de despesas de 280 mil contos. São encargos extremamente pesados, particularmente numa ocasião em que a C. P. se vê a braços com as maiores dificuldades que até hoje viveu. Devemos ter este ano um enorme *déficit*!

Teremos, pois, todos de empregar os maiores esforços para reduzir o agravamento desta situação financeira. Essas diligências, deverão ser feitas não só pela Administração — mas também pelo pessoal, como pelos sindicatos.

E mais adiante o dr. Neto de Carvalho afirmou : «Temos de modernizar os Serviços e obter maior produtividade. Se criarmos bem no nosso espírito que os agentes que não trabalham, ou trabalham mal, prejudicam os outros, seja por incapacidade, inércia ou por propósito deliberado, e se não adoptarmos meios de corrigir tão inadmissíveis anomalias, teremos como resultado, uns agentes a trabalhar pelos outros ...»

O nosso interesse, pois, é o de obter condições de trabalho maiores e mais eficientes, para caminharmos melhor» !

E mais adiante : «Não fomos tão longe quanto desejávamos. Há situações a remediar, que procuraremos corrigir no futuro».

Referindo-se aos Sindicatos, o presidente do Conselho de Administração disse : «A organização sindical pode ter um papel de grande relevo, particularmente na vida

ferroviária. As tendências actualmente existentes no mundo é a dos Sindicatos perderem a sua característica reivindicativa e antes participarem e colaborarem activamente com as entidades patronais, na justa defesa dos interesses dos seus associados.

A C. P. precisa da colaboração do seu pessoal. Mas o pessoal tem de saber que a Empresa precisa, em contrapartida, de maior rentabilidade do seu trabalho.

A criação das Relações Humanas na Companhia vai permitir continuar este clima de boa colaboração que existiu nas negociações do A. C. T. — e que devem ser tornados extensivos a toda a classe. A comunicação, escrita ou oral, através da via hierárquica e sindical, confirá novos alentos à directriz solicitada pelos Sindicatos. Precisamos saber o que o pessoal precisa, como desejamos conhecer todas as suas justas solicitações e anseios. A C. P. não se administra apenas com a Administração — mas com todos os seus dirigentes, que têm funções de Administração. Por outro lado, a Administração não se pode substituir a todos os comandos. Os chefes não devem ignorar o cumprimento do seu dever. As funções de chefia



O dr. Neto de Carvalho, em nome da C. P., assina o novo Acordo Colectivo de Trabalho

são fundamentais em todos os escalões da Empresa — e absolutamente necessárias para ocorrer a todas as más situações que ainda existem.

É nesta atmosfera de responsabilizações que a Administração apela para a consciência dos dirigentes e dos dirigidos. Tudo quanto se deseja fazer, de bem, está muitas vezes na mão de todos...

Assim, em vez dum clima de tapa faltas, desejariamos antes houvesse um clima de responsabilização, de saber quais os deveres que não deveremos deixar de exigir ou de fazer cumprir».

E a terminar, o dr. Neto de Carvalho disse ainda: «Lamento que não tenha sido possível trabalhar, como trabalhámos, construtivamente, com todos os sectores sindicais, pois alguns ficaram de fora.

A Comissão de Relações Humanas vai ser organizada e entrará em vigor antes da vigência do A.C.T.. E se é certo que a execução do novo Acordo vai exigir que os Departamentos e Serviços funcionem em moldes de maior eficiência, imperiosa será também, como imprescindível, a colaboração de todos, ferroviários e sindicatos».

O presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários, sr. Moitas Dinis, leu em seguida as seguintes palavras:

«Como presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários e em nome de toda a classe representada pelas direcções dos Sindicatos aqui presentes, tenho a honra de expressar a V. Ex.<sup>a</sup>, senhor presidente, a nossa satisfação e reconhecimento em presença do acontecimento que neste momento tem lugar, e que de forma bem vincada se ligará à situação económica e social de cerca de 25 000 ferroviários.

Pela natureza da diversidade de funções, pela vastidão dos problemas abrangidos por cada sector do trabalho numa empresa tão importante para a Nação dentro do ramo da indústria dos transportes, é um trabalho duro que requere de quem o elabora e discute, muito estudo,



Outro trecho do acto de assinatura

muita ponderação, conhecimento dos problemas e espírito de justiça para se conseguir o equilíbrio de todo o conjunto da Empresa, por forma a satisfazer os anseios de todos, criando através das disposições do Acordo condições para um bom espírito de cooperação e trabalho.

Não foi fácil o caminho percorrido ao longo de alguns meses de reuniões, reuniões essas que inicialmente se realizaram no Ministério das Corporações através de uma Comissão para o efeito nomeada pelo senhor ministro das Corporações e Previdência Social e em que estava também presente um representante do senhor ministro das Comunicações.

Nestas reuniões grande parte das cláusulas foram acordadas e justo é dizê-lo sempre abertamente e em verdadeiro espírito construtivo enfrentando-se os problemas no sentido de se promover uma maior formação profissional do pessoal, indispensável em muitas funções e no sentido de se conseguirem maiores índices de produtividade, sem os quais se estagnarão e perderão ingloriosamente todos os esforços de melhorias agora conseguidas.

Entretanto, há cerca de 4 meses e, devido à entrada de V. Ex.<sup>a</sup> para presidente do Conselho de Administração da Empresa, nova fase tomaram as negociações com reuniões na Administração que a partir desse momento se realizaram directamente entre a Empresa e os representantes sindicais do pessoal.

E foi assim que, entre a entidade patronal e os representantes sindicais se criou uma estreita ligação, na apreciação de todos os problemas internos da Empresa, estabelecendo-se um clima de mútua confiança que muito auxiliou a realização cuidadosa, pela análise das nossas pretensões e, a estruturá-las por forma a enquadrarem-se dentro dos esquemas de reorganização que se estão processando nos diversos serviços.

Isto representa, pois, que, o pessoal terá que responder às funções dentro da Empresa, com a valorização



Um aspecto da assinatura do A.C.T. por dirigentes sindicais

profissional e o interesse pelas tarefas que lhe estão confiadas, por forma que a remuneração seja, cada vez mais, função do rendimento de trabalho através da aplicação de critérios de justiça mais apurados.

Sabemos que é difícil alterar rapidamente todo um sistema de trabalhos com hábitos antigos e sistemas ultrapassados, mas o progresso da Empresa e a valorização económica e social dos seus trabalhadores só poderá progredir na medida em que acompanharmos o progresso tecnológico com a aplicação de novas técnicas a todos os sectores da Empresa.

E nesse sentido todos temos de andar depressa e firmemente, para que as justas reivindicações que neste momento não puderam ser consideradas, o sejam em breve, em nova fase do Acordo.

Considerando o que os ferroviários conseguiram no domínio da Previdência, com a extensão da assistência médica e medicamentosa em igualdade com os restantes trabalhadores do comércio e da indústria, a inclusão do sistema de Sobrevivência a todo o pessoal e, agora a revisão do Acordo Colectivo, que na realidade abre novas perspectivas aos ferroviários, seria ingratidão da nossa parte não manifestar o nosso agradecimento ao Governo da Nação pelo valioso auxílio financeiro que nos deu e pela atenção que vem dispensando aos caminhos de ferro.

As nossas esperanças não foram vãs porque, na verdade, se atingiram melhorias substanciais, no que se refere em especial a :

- Aumento do período de férias e respectivo subsídio ;
- Situação das faltas ao serviço, em especial na doença ;
- Períodos a considerar para efeitos de deslocação ;



O presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários, Moitas Dinis, expressa a satisfação e reconhecimento da classe pela celebração do Acordo

- Manutenção do subsídio na doença ;
- Sistemas mais favoráveis na prestação do trabalho ;
- Novo sistema de promoções ;
- Criação de alguns abonos e categorias profissionais ;
- Concessão de um subsídio especial pelo Natal de 1969 ;
- etc., etc.

Considerando o aumento de vencimento a todos os ferroviários, que embora de reduzida amplitude (mas o possível neste momento) vem suavizar um pouco a vida difícil dos trabalhadores ferroviários, que ficam esperando e comungando da confiança que o senhor presidente manifesta nos novos horizontes da Empresa, através do contributo de todos, para uma nova mentalização dentro da nova organização e novos métodos de trabalho.

Para finalizar, justo se torna envolver num agradecimento, os representantes do Governo, da Administração da C. P. e outras entidades com as quais tivemos a honra de contactar, que levaram à celebração do presente Acordo.

As atenções e o espírito de sincera colaboração, ficaram bem expressas ao longo de todas as negociações e só assim foi possível concluir o presente trabalho.

Ficam os ferroviários credores de uma obra que foi realizada para eles — e tenho a certeza que, com disciplina e trabalho, a saberão honrar.»



Ainda outro momento das assinaturas sindicais

# Corrosão naval

O Grupo de Estudos de Corrosão Naval, constituído por entidades ligadas aos problemas de corrosão naval e patrocinado pelo Instituto Nacional de Investigação Industrial, por meio da valiosa colaboração prestada pelos técnicos do seu Núcleo de Electroquímica e Corrosão, pretendeu chamar a atenção dos membros das empresas relacionadas com a indústria naval para os efeitos das acções corrosivas e protectoras sobre o aspecto económico da exploração dos navios. Procurou assim efectuar um trabalho descriptivo da importância da corrosão, referindo os princípios da corrosão e as técnicas de protecção, e salientando especialmente o facto de ser mais económico prever a corrosão do que sentir os seus efeitos.

## 1 — IMPORTÂNCIA ECONÓMICA DA CORROSÃO NAVAL

### 1.1 — GENERALIDADES

A corrosão tem sido um dos problemas mais delicados da técnica naval, desde que o navio de casco de ferro passou a sulcar os mares. Embora esse problema não esteja ainda completamente resolvido, o certo é que o estudo das suas causas e dos seus efeitos levou já a soluções de protecção que dão aos armadores esperanças de mais longa vida e de menores encargos de conservação dos seus navios. Pode mesmo afirmar-se, por exemplo, que o êxito dos meios de defesa contra a corrosão contribuiu, decisivamente, para tornar possível o aumento espectacular da tonelagem dos navios-tanques, pois que, sem ele, nenhum armador se abalançaria a enfrentar os encargos das grandes reparações, a curto prazo, consequentes da corrosão interna, nos gigantescos petroleiros dos nossos dias.

Bastante pesado é o tributo pago anualmente à corrosão pelas companhias armadoras e, todavia, entre todos os problemas que interessam à conservação e exploração dos navios, é talvez aquele que ocupa, em geral, um dos lugares mais modestos na escala das suas preocupações.

Na realidade, ninguém discute, por exemplo, que a segurança da navegação contra incêndios exija importantes despesas com equipamentos, de modo a evitar acidentes que poderão transformar-se súbitamente em graves problemas. Mas o inimigo sempre activo do navio, aquele que mais concorre para aumentar o custo de manutenção de uma frota, não é o fogo, nem o nevoeiro, mas sim a corrosão, por ser, efectivamente, o mais implacável e persistente, uma vez que, na maior parte dos casos, a sua presença só é verificada tarde, através dos seus efeitos.

A corrosão está potencialmente presente em todos os navios e não é fácil eliminá-la; no entanto, e este é o primeiro ponto a observar no seu combate, os seus efeitos são susceptíveis de ser bastante reduzidos e até evitados.

É, pois, mister que se conheça esse adversário e daí a necessidade de uma perfeita e objectiva informação sobre a corrosão. Sem esse conhecimento, a luta será pouco eficaz e até antieconómica, ainda que se usem meios potencialmente correctos.

Efectivamente, não são poucos os casos de insucesso atribuídos aos meios de protecção, quando, na realidade, estes falharam sómente na maneira como foram aplicados,

devido a um desconhecimento total ou parcial dos fenómenos em jogo e dos múltiplos factores locais.

### 1.2 — DEFINIÇÕES

Pode definir-se a corrosão como sendo a deterioração de materiais, em geral metálicos, provocada por fenómenos químicos e / ou electroquímicos sob a acção de um meio ambiente.

A razão fundamental desta deterioração é a instabilidade dos metais nas suas formas mais puras e a tendência para voltar ao estado natural. No caso do ferro, por exemplo, verifica-se que há sempre tendência a formar-se



Corrosões na saia da madre do leme

ferrugem, isto é, óxidos de ferro. Ao enferrujar-se, o aço voltou simplesmente ao seu estado primitivo.

Paralelamente com a noção de corrosão convém definir um outro fenómeno muitas vezes associado e que, por isso mesmo, levanta dúvidas sobre a extensão do seu âmbito: trata-se da erosão.

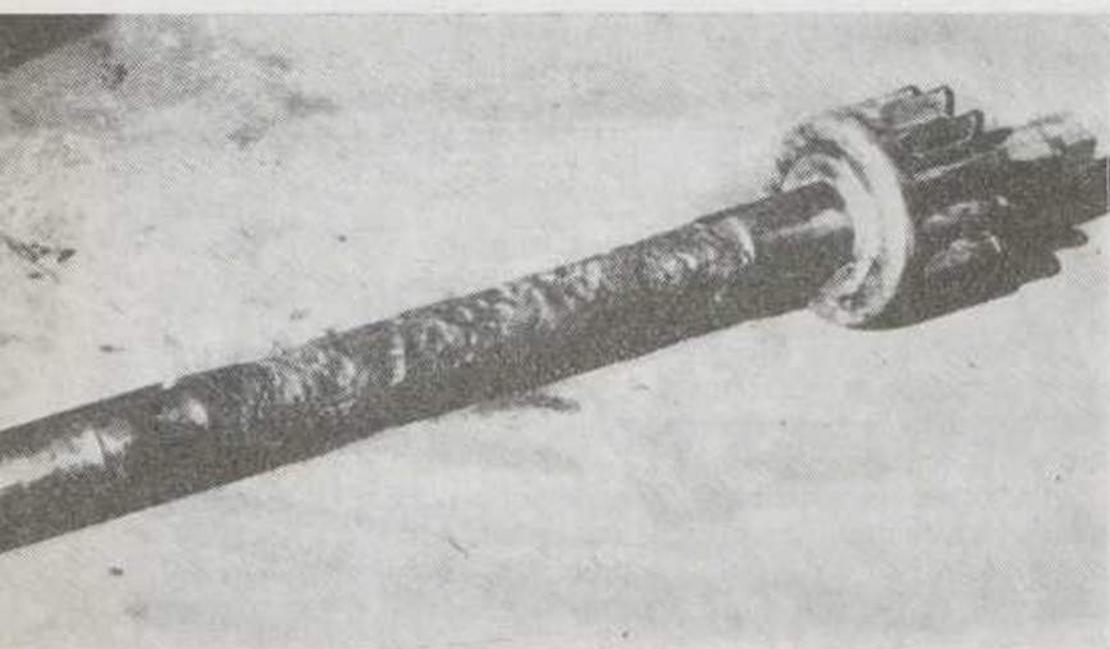
Entende-se por erosão o desgaste de materiais provocado pela ação abrasiva de fluidos e/ou sólidos em movimento.

Destas definições conclui-se imediatamente que, enquanto a corrosão é uma deterioração, a erosão é um desgaste; isto é, um metal ao sofrer erosão desgasta-se mas continua com as suas propriedades específicas enquanto que, ao sofrer corrosão, deteriora-se dando lugar a um composto de forma mais oxidada.

*Erosão de cavitação*, é o desgaste de materiais provocado pela cavitação e que se revela pela formação de cavidades na superfície do material.

### 1.3 — ASPECTOS ECONÓMICOS

1.3.1 — A pouca importância que alguns interessados atribuem aos problemas da corrosão e às técnicas de protecção que lhes são inerentes conduz, mais cedo ou mais



N/M Chasseral: corrosões no veio

tarde, ao agravamento do custo de conservação dos navios e à sua deficiente exploração. É evidente que o custo da substituição de umas quantas chapas do casco, destruídas pela corrosão, é substancialmente mais elevado e pesa, portanto, muito mais nos encargos do navio do que o custo de uma adequada protecção.

Todavia, há quem julgue proceder com acerto suprimindo certas despesas consideradas não essenciais, como as várias medidas de combate à corrosão. Esta errada concepção de economia é paga, normalmente, por elevado preço.

Consideremos, por exemplo, as reparações por vezes demoradas que, inesperadamente, surgem devido a um deficiente controle de corrosão, quando um navio entra em doca seca apenas para limpeza de fundo.

Uma surpresa deste género dá quase sempre origem aos seguintes encargos e prejuízos:

- a) Custo das reparações e do acréscimo de estadia em doca.
- b) Custo da imobilização do navio, ou seja, despesa com remunerações e alimentação da tripulação, combustível, taxas de porto, etc.

c) Suspensão de lucros, cancelamento ou adiamento de viagens, perda de contratos, etc.

d) Dano moral consequente do atraso de datas no programa do navio, o que causa sempre uma impressão desfavorável.

Verifica-se, frequentemente, que, perante o problema da corrosão e dos meios de a combater, a posição daqueles armadores que dispõem de quadros técnicos mais reduzidos se situa num dos três casos seguintes:

- a) Ignorância total do problema.
- b) Incredulidade acerca dos meios de prevenção e combate à corrosão.
- c) Fatalismo em considerar o desgaste do navio como um facto «natural» e inevitável, que tem de aceitar-se.

Nenhuma das três posições é acertada e qualquer delas só se justifica por carência de informação sobre o mecanismo da corrosão e a técnica de a combater, se não até pela incapacidade de avaliação dos prejuízos.

Esta atitude é, de resto, típica dos países em vias de desenvolvimento técnico e económico. As actividades de formação recente, ou mesmo tradicionais, mas não evoluídas, nem sempre são acompanhadas ou apoiadas por uma estrutura de base capaz de lhes dar condições indispensáveis de rentabilidade. Por outras palavras: há sectores da indústria marítima que não estão identificados com certos problemas básicos e carecem, portanto, de conhecimentos que lhes são inerentes. O desconhecimento de certos problemas técnicos constitui, assim, uma falha da empresa, mas bem pior do que isso é o facto de existirem, por vezes, ideias erradas acerca deles, o que é uma forma de ignorância mais grave ainda.

Também há quem acredite na ação dos meios de combate à corrosão mas, porque os acha caros, não os utiliza, ou utiliza-os deficientemente. É, porém, de salientar que o custo da protecção contra a corrosão, quando bem conduzida, representa um encargo relativamente pequeno e que, pelos resultados obtidos, *bem se pode chamar-lhe não um encargo mas um investimento*.

O combate à corrosão, no âmbito de uma empresa de navios, não pressupõe, de resto, a necessidade de equipamento, dispositivos, materiais e técnica muito caros e não requer o treino de pessoal muito especializado. Neste campo, como de resto em muitos outros — repetimos — o conhecimento perfeito do problema é meio caminho andado para a sua resolução.

Quer dizer que, conhecendo-se objectivamente o fenómeno da corrosão, se fica em condições de actuar com medidas adequadas, por forma a evitar até, em muitos casos, a sua ocorrência, o que é bem mais vantajoso e menos dispendioso do que permitir que tal fenómeno se produza, combatendo-o depois com os meios apropriados.

Há um certo número de princípios elementares que não podem ser desconhecidos por aqueles que têm a seu cargo zelar pelos navios de uma empresa.

1.3.2 — Uma recente publicação da OCDE revela que, nos Estados Unidos da América, o custo anual da reparação e substituição dos tubos de escape e respectivos «silenciosos» dos motores de automóveis, destruídos por corrosão, é igual ao custo da construção do Canal do Panamá — e isso resulta, principalmente, da ação corrosiva de produtos resultantes dos aditivos antidentalantes das gasolinhas.

Para cada automobilista, em Portugal ou na América, o custo da substituição de um «silencioso» que normalmente se faz de três em três anos não é muito importante,

mas, num âmbito nacional, o problema passa a ser representativo.

Contudo, o automóvel é usado num meio e em condições muito menos desfavoráveis do que um navio. É neste que as consequências da corrosão assumem aspectos importantes e constituem um pesado encargo para os armadores.

E nem sempre o custo da reparação, embora por vezes muito importante, representa a maior parcela do prejuízo.

Os casos mais frequentes ocorrem nas obras-vivas do navio: chapas, rebites, soldaduras, caixas de tomada de água, cadaste, etc. A reparação destes órgãos é normalmente onerada por um conjunto de operações que, na terminologia de reparações navais, é conhecido por «trabalhos de acesso».

Chega-se, portanto, à conclusão de que uma conceção errada na política de manutenção mais económica de um navio pode conduzir a resultados opostos aos desejados.

É sabido que o envelhecimento e rugosidade das sucessivas camadas de tinta da pintura do casco de um navio constitui uma resistência ao rendimento da sua exploração. Desta forma, seria conveniente remover periodicamente, por picagem ou decapagem, todo o casco de tinta velha e ferrugem o que, evidentemente, representa uma despesa. Porém, a não execução deste trabalho conduz à pura perda da pintura aplicada sobre o casco e, alguns meses depois, em vez de casco, o armador ver-se-á obrigado a remover a própria chapa.

Mas é um erro supor-se que todo o problema se limita à parte imersa do navio. É certo que é aí que ele se verifica, normalmente, com maior intensidade de efeitos e maior probabilidade de ocorrência, mas a corrosão, ou pelo menos a sua ameaça, está presente em todas as partes do navio onde possa haver água do mar ou ambiente húmido.

Não é fácil determinar com relativa exactidão o custo anual da corrosão dos navios, mas é possível, para casos particulares, calcular valores numéricos médios, que elucidam bem sobre a importância do problema.

Consideremos, como exemplo, um navio de carga típico de 4000 toneladas de porte. A partir do sexto ano de vida, admite-se que, devido à corrosão, precisa fazer, anualmente e em média, os seguintes trabalhos:

- a) Docagem.
- b) Substituição de duas chapas de fundo e respectivos trabalhos de acesso.
- c) Substituição de rebites.
- d) Enchimento de corrosões com soldadura.
- e) Picagem de chapas.
- f) Substituição de tubos.
- g) Substituição de uma chapa de convés.
- h) Reparação de um tanque de duplo fundo.
- i) Substituição de chapas da superestrutura.
- j) Substituição de chapas do rodapé das casas de banho.
- k) Substituição de algumas chapas e perfis em tanques.

Para um navio do tipo indicado, o custo total destes trabalhos está calculado em cerca de 200 000\$00, o que dá, como índice de custo de corrosão, cerca de 50\$00/tonelada ano. (Para os navios-tanques este índice pode subir para 60\$00 a 80\$00/tonelada ano).



Corrosões em pás do hélice

É evidente a vantagem económica do armador em considerar tais números e promover uma protecção conveniente.

1.3.3 — A experiência vem demonstrando que o êxito do combate à corrosão e os consequentes encargos de manutenção dos navios dependem, fundamentalmente, da conceção dos sistemas de protecção e dos materiais utilizados na sua construção.

Actualmente, os grandes armadores internacionais estudam os seus navios e respectivo equipamento na mais íntima colaboração com os construtores, procurando obter a solução mais conveniente para a seguinte ordem de problemas vitais :

- Que sistema, protecção e material exigem menos conservação?
- Quais os sistemas e materiais que devem ser eliminados?
- Como deve proteger-se aqueles que não podem ser eliminados?

Já dissemos atrás que é desastroso seguirem-se métodos errados na manutenção dos navios em serviço, sabendo-se que o seu tempo de imobilização representa, muitas vezes, maior encargo do que o custo da protecção.

Os métodos, que na aeronáutica foram impostos pela segurança dos aviões e que, mais tarde, foram igualmente adoptados na construção e manutenção mais razoáveis e económicas dos automóveis, começam a ganhar também posição na técnica de exploração dos navios — e não se concebe já outra alternativa para os admitir como eminentemente rentáveis, num futuro próximo.

# Documentário cinematográfico “Expressos Lisboa-Madrid”

Estreou-se no pretérito dia 26 de Novembro, no cinema Império, em Lisboa, o documentário cinematográfico, colorido, «EXPRESSOS LISBOA-MADRID», realizado por Manuel Guimarães e produzido por Ricardo Malheiro, por encomenda da Companhia, através das Relações Públicas, a quem competiu por intermédio do dr. Élio Cardoso, a planificação e feitura dos textos do filme. A produção que mereceu aplausos do público na estreia e teve bom acolhimento da crítica, documenta de forma amena e agradável os aliciantes das viagens de comboio entre Lisboa e Madrid, reclamando as condições mais favoráveis do nosso transporte e procurando a promoção de maior tráfego nessas ligações ferroviárias.

Constitui, por isso, um excelente meio de propaganda para o nosso caminho de ferro.

O filme, de que existem versões em 35 mm e 16 mm, destina-se aos cinemas, à R. T. P., bem como aos circuitos internacionais da U. I. C., pois também dispõe de banda sonora na língua francesa. Neste momento está sendo seguida, pelo distribuidor, a rotação cinematográfica na rede do País, Ilhas e Ultramar.

## REFORMAS

### HOMENAGEM A UM FERROVIÁRIO

Passou à situação de reforma a contar de 1 de Outubro findo, o sr. Armando Gabriel Venâncio que foi um ferroviário que se prezou honrar sempre com o melhor do seu saber, num aperfeiçoamento contínuo, a Companhia que tão devotadamente serviu.

Dotado de uma inteligência excepcional, usou-a, com deliberação e com a afável discrição que o caracteriza e distingue, da melhor maneira, ao longo dos 42 anos de relevantes serviços, pois ingressou nos escritórios em 11 de Novembro de 1927.

Os seus amigos eram todos quantos com ele conviviam e, por isso, em toda a linha hierárquica dos quadros administrativos deixou gravado o melhor conceito que o define como camarada, colega e amigo.

O Departamento de Organização e Planeamento, onde, ultimamente, desenvolvia a sua actividade com a categoria de Agente de Métodos, homenageou-o oferecendo-lhe uma significativa lembrança. No acto da entrega, o eng. José Alfredo Garcia, chefe do Departamento, num improviso



### ORDEM DA DIRECÇÃO-GERAL N.º 387

#### Passes para frequência de Escolas Oficiais

(Alinea d) do Art.º 50.º do Regulamento Geral do Pessoal)

Comunica-se que o Conselho de Administração, em sua sessão de 23 do corrente, deliberou:

- manter a concessão de passes para frequência de escolas a estudantes filhos dos agentes nas condições até aqui em vigor; e
- estender a mesma regalia aos filhos dos agentes, estudantes que frequentem cursos Universitários ou, pelo menos, o 3.º ano dos Institutos Médios, até à idade limite a que tenham direito ao abono de família.

Lisboa, 30 de Outubro de 1969.

O DIRECTOR-GERAL DA COMPANHIA

R. de Espregueira Mendes



No dia 31 de Maio de 1965, o contínuo de 1.ª classe Francisco Pereira de Figueiredo encontrou a importância de 1550\$00 abandonada sobre o balcão da antiga Tesouraria de Lisboa-Rossio. Por desconhecer a quem pertencia aquela quantia — cujo dono não apareceu até agora —, o agente fez entrega da mesma aos seus superiores hierárquicos.

Considerando o acto de honradez praticado por este contínuo, de cujo procedimento ressalta um elevado espírito de honestidade, a Administração da Companhia ao tomar conhecimento do facto decidiu louvar publicamente a atitude do seu funcionário.

bastante feliz, fez a apologia do homenageado em retrato tão fiel que cada um dos presentes — superiores e colegas — sentiu como seus esses merecidos termos.

Visivelmente emocionado, o sr. Gabriel Venâncio mais não pôde dizer do que «esta é a melhor lembrança de toda a minha vida. Sempre tive a certeza da amizade dos meus colegas e da estima dos meus superiores».

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

# Quando há 63 anos o primeiro automóvel subiu à serra da Estrela

POR VASCO CALLIXTO

**N**ESTA já longa série de crónicas retrospectivas, que recordam, a uns, e revelam, a outros, os mais diversos factos do tempo dos nossos avós, têm-se evocado certas façanhas que hoje não deixam de nos fazer sorrir, mas que, na época em que foram vividas, patentearam a audácia dos que as cometem e constituíram acontecimentos que foram acompanhados com o maior interesse, por quantos deles tiveram conhecimento. Lembra-se o leitor do jovem inventor que andou de bicicleta sobre as águas do Tejo, do balão do «Ferramenta», do primeiro automóvel que circulou em Portugal, do «Larmanjat» e de tantos factos relacionados com o caminho de ferro? Vejamos a crónica de hoje e apreciemos a façanha de um beirão rijo e decidido, que, além do mais, foi um incansável propagandista das belezas naturais da sua região, quando o turismo era ainda letra morta entre nós, como em toda a parte.

Vão passados mais de sessenta anos sobre o cometimento de João Alves da Silva, um covilhanense de que muita gente ainda hoje se recordará com saudade. Dedicado pioneiro do automobilismo no nosso país, um dos primeiros sócios do então Real Automóvel Club de Portugal e seu delegado na Covilhã, esse homem que tinha uma verdadeira paixão pelos estranhos e bizarros «carros sem ca-

valos», que faziam, de vez em quando, a sua aparição nas estradas, ousou, em Agosto de 1906, meter ombros a uma façanha de vulto, que os retrógrados logo condenaram a um completo malogro. Tratava-se, nada mais nada menos, do que subir de automóvel à serra da Estrela, numa época em que a mais alta montanha do país era desconhecida pela maior parte dos portugueses, por não dispor de qualquer via de acesso, a não ser alguns escabrosos caminhos de pé feito, bastante difíceis de trilhar.

João Alves da Silva foi, realmente, um autêntico herói da montanha, não se importou com os comentários que ouviu quando revelou a sua «ideia fixa» e veio a ser, afinal, o protagonista duma aventura que teve foros de sensacional e terá hoje todo o pitoresco dos feitos heróicos dos primeiros tempos do automóvel em Portugal.

Subir às Penhas da Saúde num «carro sem cavalos»! Podia lá ser! Se, encosta acima, só havia calhaus e penedos, como poderia uma viatura lá chegar, tanto mais que nem sequer era puxada por nenhum animal? Foi isto que se disse na Covilhã. Mas o certo, é que o resoluto covilhanense foi da Covilhã às Penhas da Saúde de automóvel!

Utilizando um «Darracq» de 10 HP e 2 cilindros, bem preparado para trepar a íngreme e pedregosa encosta e para vencer os escabrosos caminhos da

serra, João Alves da Silva levou como passageiros três dedicados amigos, António Pereira Barata, Diamantino Henriques Pereira e António Lopes Fazendeiro. Um dos mais hábeis mecânicos da

ousado cometimento foram enormes e toda a gente pasmou, quando teve conhecimento do desfecho da intrépida façanha. João Alves da Silva e os seus companheiros de aventura deram largas à sua ale-



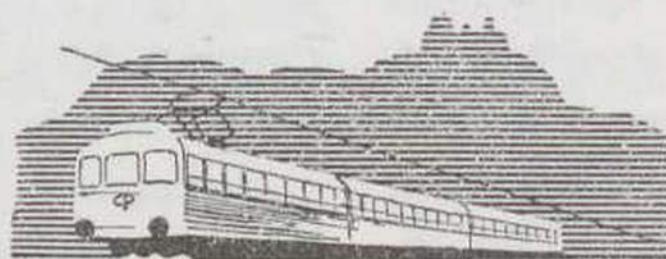
Beira Baixa, Gregório da Fonseca Mimoso, mais conhecido por «Gregório Marroca», foi o técnico hábil e conchedor profundo do seu ofício, que pôs o veículo em ordem de marcha, aplicando-lhe uma maior desmultiplicação, com roda de coroa maior e pinhão de ataque mais pequeno, construindo ainda as peças que se tornaram necessárias.

Serra acima, através dos mil e um obstáculos que se lhe apresentaram através de caminhos e veredas pedregosas e rampas bastante respeitáveis, o resistente «Darracq», conduzido por mão de mestre, com maior dificuldade aqui e com mais facilidade acolá, saiu vitorioso da espinhosa missão que lhe havia sido confiada. Chegou como um herói às Penhas da Saúde !

A satisfação e o regozijo do obreiro de tão

gría e as felicitações não se fizeram esperar. Mas o pior... foi o regresso !

Na sua ânsia de «conquistar» a serra, o denodado automobilista só pensou na subida, não contando com as dificuldades da descida, acreditando, talvez, que, para baixo, «todos os santos ajudam». E, afinal, foi na volta que a jornada se apresentou mais penosa, com o «Darracq» a ameaçar despenhar-se, a todo o momento, nos abismos, com os seus des temidos ocupantes. O esforço destes foi grande, houve que recorrer ao auxílio de um macho, que actuou como potente travão traseiro, mas, ao fim e ao cabo, João Alves da Silva conseguiu chegar à Covilhã e a aventurosa viagem teve o desfecho feliz que se desejava mas em que muitos não acreditavam.





# O FIOZINHO DA FONTE

POR MARIA DE LOURDES SILVA OLIVEIRA VITAL

ESCRITURÁRIA DE 2.ª CLASSE DO 2.º GRUPO DO MATERIAL E OFICINAS

**O** sol queimava os campos e abrasava com seus raios escaldantes as searas douradas que se estendiam à vista dos caminhantes.

Pela estrada fora, não podia apreciar-se a sombra fresca de uma árvore, porque a região era quase deserta.

Os dois irmãos sempre louvaram o Senhor. Na sua nobreza, nunca esqueceram o Criador e todas as noites depois da humilde refeição em comum, davam graças a Deus pelo pão de cada dia. No fim de tudo, podiam considerar-se felizes.

Um dia, porém, a vida mudou...

Pensaram em ganhar mais alguma coisa e tornarem-se ricos. Deixam a sua Terra Natal e partem com rumo a longínquas terras em busca de riqueza.

Tinham andado muito! Cansados e cheios de sede, sentaram-se na berma da estrada para readquirir novas forças. Em silêncio, contemplavam pelo último momento o cantinho querido de seus pais, onde pela primeira vez tinham visto a luz do dia; iam partir por quanto tempo?... Talvez para sempre ou talvez por dias apenas?... Meditavam pensativos no futuro que os esperava, quando, ao longe, pareceu ouvir-se o gemido de uma fonte, como lamento de dor. Escutaram. O ruído pareceu tornar-se mais nítido e os pobres viajantes foram-se aproximando guiados pelo queixume que os despertava da profunda meditação.

Atrás da encosta vizinha onde chegaram, um fiozinho de água cristalina mais parecia chorar que cantar.

Triste, ia lançando de momento a momento, uma gota que ao desprender-se desaparecia absorvida pelas ervas rasteiras que por isso bendiziam o Céu.

Sentaram-se em volta da fonte e, por instantes, ficaram pensativos.

Um momento depois, algo de importante se passava no seu íntimo, relacionado com o murmúrio triste da fonte. Um deles, quando se aproximava para matar a sede, que o vinha atormentando, perguntou ao fiozinho de água porque estava triste.

A gota que ia desprender-se tremeu e ficou suspensa; não seguiu o rumo das companheiras. Entretanto uma voz se fez ouvir. A fonte tão retirada do mundo, tão escondida entre os montes, ia desvendar o seu mistério.

Quando Deus criou o mundo, era eu um curso de água constante que matava a sede aos campos sedentos. Ninguém como eu era bem-aventurado; sentia-me feliz quando acabava a faina das regas, os campos fresquinhas deliciavam a vista do homem. Mas, neste mundo nunca nos satisfazemos inteiramente e, uma vez ouvi falar no rio Jordão maior que eu, e mais feliz porque nas suas águas foi baptizado o Salvador do Mundo. A minha alegria terminava. Dentro de mim, senti então uma revolta íntima e um sentimento de inveja que não soube dominar. Ambicionei nesse instante ser eu o rio Jordão. Abandonei os meus protegidos e, desvairado pela ambição, passei montes e vales para juntar as minhas águas às outras águas santas do ditoso rio. Não quis mais saber dos pobres que ficavam sem pão à falta do meu sustento. Embalado por esse desejo, não reparei nos tristes que a cada passo me pediam que parasse.

— E, de repente, milagre do Senhor... sinto-me impossibilitado, incapaz de continuar tão louca correria.

Estava transformado neste fio inútil, porque nunca mais pude saciar os necessitados. Longe do povoado, ninguém mais me procurou. Chorei amargamente o meu pecado sem obter ainda o seu perdão.

É o castigo da minha ambição...

A voz deixou de se ouvir e os irmãos olhando-se ergueram a fronte.

Olharam-se mudos e voltaram para trás. Mal transpuseram a soleira da porta, acenderam a sua humilde candeia e, de joelhos, agradeceram a Deus e pediram perdão da sua falta.

Não mais foram ambiciosos e consideram-se felizes.

## ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Francisco Fraga*, chefe de distrito — elogiado pela dedicada actuação que desenvolveu com vistas à substituição de um carril partido, ao Km 113,364 — Minho, quando se encontrava de licença ; *Mário Costa*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 126,800 — Leste, estando de folga ; *Armando da Conceição Santos*, assentador de 1.ª classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 167,900 — Beira Alta, em dia de folga ; *Francisco Anjos Monteiro*, servente de 2.ª classe — encontrou numa plataforma da estação de Porto-Campanhã um relógio de pulso, que prontamente entregou ao seu chefe ; *Fernando Pereira* e *Manuel Francisco Serra*, eventuais (via) — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 130,900 — Beira Alta, por motivo do descarrilamento do comboio n.º 1222, dentro do túnel de Mourvilhe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel Ferreira*, chefe de lanço, *José Ruivo*, chefe de distrito, *Joaquim Pires Duque*, subchefe de distrito, *Francisco Gonçalves Belo* e *José Miranda Barreiros*, assentadores de 1.ª classe e *Francisco S. Pedro Lopes*, assentador de 2.ª classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada na condução e execução de trabalhos de desobstrução da via, ao Km 60,885 — Beira Baixa.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Nunes Chasqueira* e *Silvestre Vitória Tamagnini*, chefes de distrito e *João Belo*, subchefe de distrito — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 9,690 — Beira Baixa ; *João Belo Gonçalves* e *António Palos Ladeiro*, assentadores de 2.ª classe e *Francisco Mendes Morgado*, eventual (via) — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada na execução de trabalhos de desobstrução da via, ao Km 60,885 — Beira Baixa.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Mário Martins da Silva*, operário de 1.ª classe — encontrou um relógio de pulso, no valor de 300\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Régua ; *António Martins*, chefe de distrito, *Luís Geraldes Cordeiro*, *João Augusto Nunes* e *Manuel Pedro de Jesus*, assentadores de 1.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 15,039 — Beira Baixa, quando se encontravam de folga ; e *Luís Sircgado*, subchefe de distrito — elogiados pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 137,600 — Beira Baixa.

## ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Rafael Cordeiro*, chefe da lanço de 1.<sup>a</sup> classe — elogiado pelo interesse, dedicação e providências tomadas para a substituição de um carril partido ao Km 15,535 — Beira Baixa, quando estava de folga; *Joaquim Nunes*, subchefe de distrito e *José Ferreira*, assentador de 1.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada na execução dos trabalhos de desobstrução da via ao Km 144,208 — Beira Alta, devido ao descarrilamento de um vagão; *Joaquim Barreto*, assentador de 1.<sup>a</sup> classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 191,900 — Beira Baixa; *Manuel Augusto Moreira*, revisor de material de 2.<sup>a</sup> classe — ao passar vistoria a uma composição encontrou uma carteira contendo a importância de 250\$00 e uma libra em ouro, que entregou ao chefe da estação de Porto — Campanhã; e *Horácio Nunes Cabrita*, agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe — recompensado com a quantia de 250\$00, pela relevante actuação ao manobrar a alavanca da máquina 075, reduzindo-lhe a velocidade e evitando assim a possibilidade de um acidente, aquando do descarrilamento de um vagão na estação do Barreiro.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Alcino de Magalhães Brás*, maquinista de 2.<sup>a</sup> classe e *Silvério Pereira Regadas*, fogueiro de 1.<sup>a</sup> classe — elogiados pela forma impecável como têm conservado a locomotiva que lhes está distribuída, o que constitui um exemplo digno de apontar a todo o pessoal de condução; *António Nunes Chasqueira*, chefe de distrito, *Manuel Martinho Duarte*, assentador de 2.<sup>a</sup> classe e *Luis Mendes Pedro*, eventual (via) — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 20,245 — Beira Baixa, em dia feriado; e *João Bernardino da Costa Carvalho*, assentador de 2.<sup>a</sup> classe — elogiado por, tendo encontrado um brinco de ouro quando, sózinho, procedia à substituição de uma travessa, ao Km 87,200 — Minho, haver feito entrega imediata do mesmo ao seu chefe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Peralta*, chefe de distrito e *Ana Ferreira*, guarda de P. N. de 1.<sup>a</sup> classe — louvados pelo interesse e dedicação demonstrada ao colaborarem na extinção de um incêndio verificado na locomotiva 1805, quando esta fazia a circulação M 31 306; *Eduardo de Castro*, chefe de distrito e *Ricardo Rodrigues*, assentador de 1.<sup>a</sup> classe — elogiados por, não obstante estarem de folga, haverem procedido à reparação da via ao Km 41,300 — Douro, onde se encontrava um carril partido; *João Belo da Conceição*, assentador de 1.<sup>a</sup> classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 166,840 — Leste, quando estava de folga; e *Domingos Lucas Guedes*, assentador de 1.<sup>a</sup> classe — elogiado por, não obstante se encontrar de descanso semanal, ao ter conhecimento de que a linha estava danificada ao Km 7,020 — Póvoa, prontamente foi avisar o pessoal do distrito e com ele colaborou na reparação da avaria.

## ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Virgilio Augusto Maia*, revisor de bilhetes de 2.<sup>a</sup> classe — encontrou numa carruagem do comboio n.<sup>o</sup> 2221 uma pasta contendo 13 570\$00 em notas do Banco de Portugal e 10 900\$00 em notas de Moçambique, tendo feito pronta entrega daquele achado ; *Manuel António Paulino*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 242,224 — Leste, quando estava de folga ; *Alexandre José Caeiro*, fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe — encontrou uma carteira com a importância de 800\$00 e prontamente entregou o seu achado ; *João Alves Rodrigues*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 85,140 — Beira Alta ; *Joaquim José Ribeiro*, servente de 2.<sup>a</sup> classe — quando procedia à limpeza de uma carruagem encontrou uma máquina fotográfica no valor de 300\$00, que imediatamente entregou ao chefe da estação de Campanhã ; e *Emilia Isabel Rodrigues*, guarda de P. N. de 2.<sup>a</sup> classe — elogiada pelo interesse, dedicação e esforço despendido para a rápida substituição de um carril partido, ao Km 17,870 — Oeste.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José António dos Santos*, chefe de lanço de 1.<sup>a</sup> classe e *Manuel António Pereira Inácio*, assentador de 2.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de duas barrefas partidas, na linha 1 da estação da Guarda, quando estavam de folga ; *Pedro Alberto Custódio*, factor de 2.<sup>a</sup> classe e *Manuel Azevedo e Sousa*, servente de 2.<sup>a</sup> classe — elogiados por terem procedido à extinção de um incêndio manifestado no pavimento da P. N. ao Km 97,286 — Tua ; *Américo de Oliveira*, fogueiro de 1.<sup>a</sup> classe — elogiado porque, ao ter conhecimento de que no apeadeiro de Custoias se encontrava parado o comboio n.<sup>o</sup> 7924, por motivo da fractura das bielas da locomotiva que o rebocava, dirigiu-se ao local e mercê da sua valiosíssima colaboração foi possível remediar a avaria num curto espaço de tempo ; e *Olindo Lopes Grilo*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de umas barretas partidas, ao Km 263,209 — Leste.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Leonel Martins Serra*, revisor de bilhetes de 3.<sup>a</sup> classe — encontrou numa carruagem do comboio n.<sup>o</sup> 3013 uma mala de mão com a importância de 2 957\$90, que entregou ao chefe da estação da Guarda ; *Manuel da Silva Antunes*, factor de 2.<sup>a</sup> classe — encontrou uma carteira contendo a quantia de 2 750\$00, de que fez entrega na estação de Pombal ; *Armando Ramos*, chefe de distrito e *Lourenço Valente*, assentador de 2.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 27,700 — Beira Baixa, num dia feriado ; *Manuel Francisco Lourenço*, assentador de 1.<sup>a</sup> classe e *Manuel Martins*, assentador de 2.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 30,000 — Norte, quando estavam de folga.

## ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Fausto Pereira*, chefe de lanço de 2.<sup>a</sup> classe ; *André Martins*, operário de 3.<sup>a</sup> classe ; *Norberto S. José de Carvalho*, *António Fernandes Lopes*, *Alberto Augusto Amaro* e *Joaquim Alberto Brilhante*, eventuais : — louvados, o primeiro e o segundo, pela capacidade e competência de que deram provas aquando da execução dos trabalhos da variante de Bragança ; gratificados os restantes, pela forma notável como se distinguiram na execução dos mesmos trabalhos.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Luis Guilherme Passeira*, *Francisco Xavier Paulo*, *José Monteiro*, *José Pacheco da Costa*, *José Almeida Seixas* e *Manuel Pereira*, eventuais — gratificados pela forma notável como se distinguiram na execução dos trabalhos da variante de Bragança.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Silvestre Vitória Tamagnini*, chefe de distrito, *João Belo*, subchefe de distrito, *Aníbal Dias Pires* e *Manuel Brás Dias*, assentadores de 1.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada aquando dos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 4,200 — Beira Baixa ; *Manuel Belo Farinha*, assentador de 1.<sup>a</sup> classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 18,800 — Norte ; e *Manuel da Cruz Ferreira*, assentador de 2.<sup>a</sup> classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de uma barreta partida, ao Km 66,075 — Beira Alta, quando se encontrava de folga.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Filipe*, maquinista de 3.<sup>a</sup> classe — encontrou um anel de ouro, no valor aproximado de 350\$00, de que fez pronta entrega aos seus superiores ; *António Bernardo Inácio*, chefe de distrito, *Artur Fonseca* e *Eduardo Carreira dos Santos*, subchefes de distrito e *José Augusto Tomaz* e *Amílcar Augusto de Jesus*, assentadores de 1.<sup>a</sup> classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de ligação de uma barra partida, ao Km 246,990 — Beira Alta, quando estavam de folga.

# ARMAZÉNS DE VÍVERES

TABELA DE PREÇOS (referentes a 27-11-1969)

Açúcar :		Detergentes :		Presunto :
Areado branco .....	7\$20	Lava-Lar (líquido) .....	4\$10	Com osso ..... 60\$95
Areado corrente .....	6\$60	Lixívia «Lavax» .....	1\$10	Sem osso ..... 71\$30
Pilé .....	9\$30	Omo (Gigante) .....	7\$70	
Arroz :		Omo (Grande) .....	4\$50	Pudins «Royal» ..... 2\$20 e 3\$70
Carolino branco .....	9\$80	Vim (Grande) .....	5\$65	Queijo :
Carolino glaceado .....	10\$00	Azul ..... kg 7\$30		
Gigante branco .....	7\$20	Ervilhas «Guloso» :		
Gigante glaceado .....	7\$40	Lata de 1 kg .....	14\$45	Tipo Flamengo — (com 45 %) ..... 41\$40 e 43\$70
Mercantil .....	6\$10	Lata de $\frac{1}{2}$ kg .....	9\$65	Serra (da região) ..... 59\$80
Aveia ..... kg	2\$75	Farinha de trigo :		
Azeite extra (Garrafa de litro)	24\$00	Branca de Neve .....	5\$50	Refrescos «Royal» ..... 2\$20
Azeitonas :		Triunfo .....	5\$75	Sabões :
Pretas ..... kg	5\$50	Farinheiras .....	19\$55	Off avulso ..... 6\$60
Verdes ..... kg	7\$50	Farinheiras .....	20\$70	Off (blocos de $\frac{1}{2}$ kg) ..... 3\$50
Bacalhau :		Feijões :		Clarim (bloco) ..... 3\$90
Nacional corrente .....	20\$60	Branco (semi-grado) ..... kg 9\$00		Lavax (bloco) ..... 2\$45
Nacional miúdo .....	18\$80	Catarino ..... kg 8\$50		Sonasol (bloco) ..... 4\$80
Nacional crescido .....	24\$40	Frade ..... kg 8\$60		
Noruega corrente .....	21\$60	Manteiga ..... kg 10\$25		
Islândia crescido .....	25\$40	Fermento «Royal» ..... 3\$10 e 5\$20		
Banha derretida .....	12\$00	Fiambre «Coroa» :		Salsichas «Izid.» ou «Tóbom» :
Batata .....	2\$05	Lata tipo 1 kg .....	47\$30	Lata de 3 pares ..... 5\$55
Bolachas :		Lata tipo $\frac{1}{2}$ kg .....	23\$70	Lata de 4 pares ..... 7\$95
Baunilha .....	26\$15	Grão de bico ..... kg 6\$35		Lata de 5 pares ..... 15\$45
Maria .....	16\$65	Leite em pó :		
Torrada .....	13\$10	Açor ..... 8\$25		Sumos de fruta «Compal»
Cacau (Pac. de 100 gramas)	4\$65	Pensal ..... 8\$20		(Lata) ..... 3\$80
Café lotado .....	16\$50	Primor ..... 8\$40		
Café solúvel :		Manteiga ..... kg 43\$00 e 45\$20		Toddy :
Nescafé .....	11\$65 e 19\$45	Margarinas :		Lata de 227 gramas ..... 12\$05
Tofa .....	10\$55 e 17\$70	Planta ..... 6\$40		Lata de 454 gramas ..... 19\$60
Caldos «Knorr» .....	2\$20	Vaqueiro ..... 4\$70		Lata de 2 f ..... 43\$65
Cevada torrada moída .. kg	5\$20	Marmelada ..... 10\$15		
Chá «Li-Cungo» .. 4\$30 e 8\$55		Massas :		Tofina :
Chouriço de carne .....	42\$00	Cotovelinhos de 1. <sup>a</sup> ..... kg 7\$95		Frasco de 50 gramas ..... 5\$65
Chouriço mouro .. 19\$55 e 26\$50		Esparguete de 1. <sup>a</sup> ..... kg 8\$70		Frasco de 90 gramas ..... 9\$80
Conservas de frutas :		Meada fina de 1. <sup>a</sup> ..... kg 8\$50		Frasco de 200 gramas ..... 20\$70
Ameixa (Lata de 1 kg) ..	16\$30	Mel (frasco) .....	15\$40	
Morango (Lata de 1 kg) ..	20\$35	Merendas de carne :		Toucinho :
Rodelas de Ananás (Lata de 1 kg) .....	24\$45	Lata pequena ..... 6\$70		Alto (gordo) ..... 13\$80
Maçã (Lata de $\frac{1}{2}$ kg) .....	12\$25	Lata grande ..... 10\$05		Baixo (entremeado) ..... 23\$00
Conservas de peixe :		Milho ..... kg 2\$95		Baixo (entremeado) ..... 27\$00
Atum «Bom Amigo» ..	5\$65	Milo tónico :		
Atum «Bom Petisco» ..	6\$50	Lata de 200 gramas ..... 16\$30		Tulicreme ..... 4\$70
Filetes de Cavala .....	5\$95	Lata de 400 gramas ..... 29\$15		Vigormalte :
Sardinha em azeite .....	4\$25	Óleo «Fula» :		Lata grande ..... 27\$95
Sardinha em limão .....	4\$20	Garrafa de 1 litro .....	16\$80	Lata média ..... 15\$55
		Garrafa de $\frac{1}{2}$ litro .....	8\$50	Vinagre ..... Lt.º 2\$45
				Vinho (do Dão) :
				Branco ..... 4\$90
				Tinto ..... 4\$90
				Vinho (Verde) :
				Branco (gar. de 5 litros) .. 28\$75
				Tinto (gar. de 5 litros) .. 27\$60