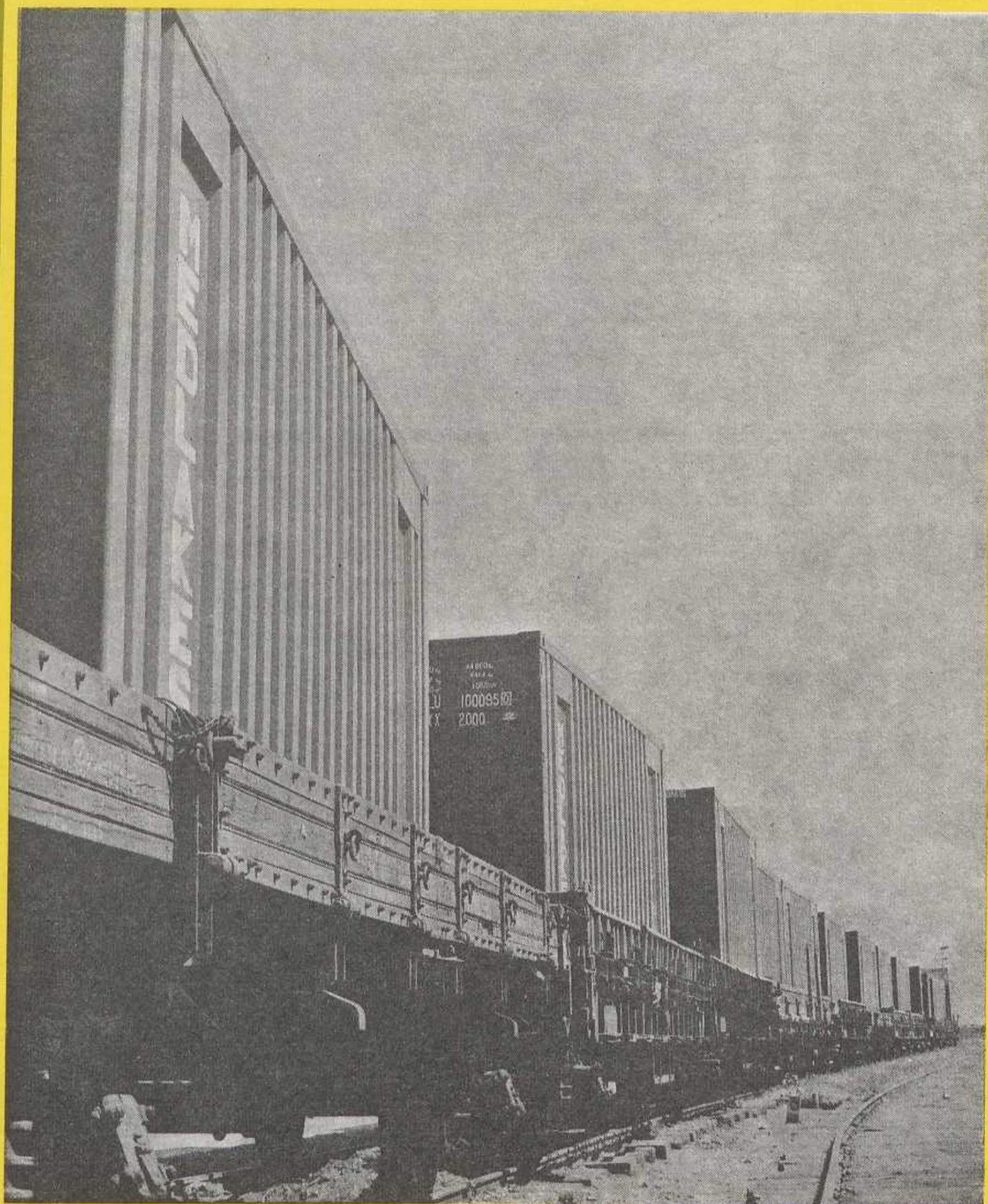


boletim da CP



boletim da CP

N.º 492 • Junho • 1970 • Ano XLII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Arranjo gráfico: MARIA MANUELA X. CORREIA

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sede: Calçada do Duque, 20 — Lisboa

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

Sumário

Medalhas de bons serviços	1
Medalhas de bons serviços e «Prémio-Administração 1969»	2
Actualidades ferroviárias	6
As modernas técnicas da psicologia do trabalho ao serviço da C. P. — <i>entrevista com o dr. Jaime de Oliveira</i>	7
Comissão dos Serviços Sociais Ferroviários	13
O pequeno sapador — <i>conto de António de Araújo</i>	14
Louvor ao técnico Antero Martins Colarinha	16
O Centro de Formação do Pessoal — uma obra que honra a C. P. — <i>reportagem de António de Araújo</i>	17
Concessões de carácter social para ferroviários estudantes e seus filhos outorgadas pela C. P.	22
Agradecimento aos ferroviários portugueses	23
Lá por fora	24
Pessoal — Nomeações e promoções	26

Medalhas de bons serviços



Teve particular significado a cerimónia de homenagem da Administração da Companhia a um grupo de 27 ferroviários com cinquenta anos de bons serviços prestados à C.P. A gravura documenta um dos momentos de entrega de tão honrosa distinção.

Medalhas de bons serviços e

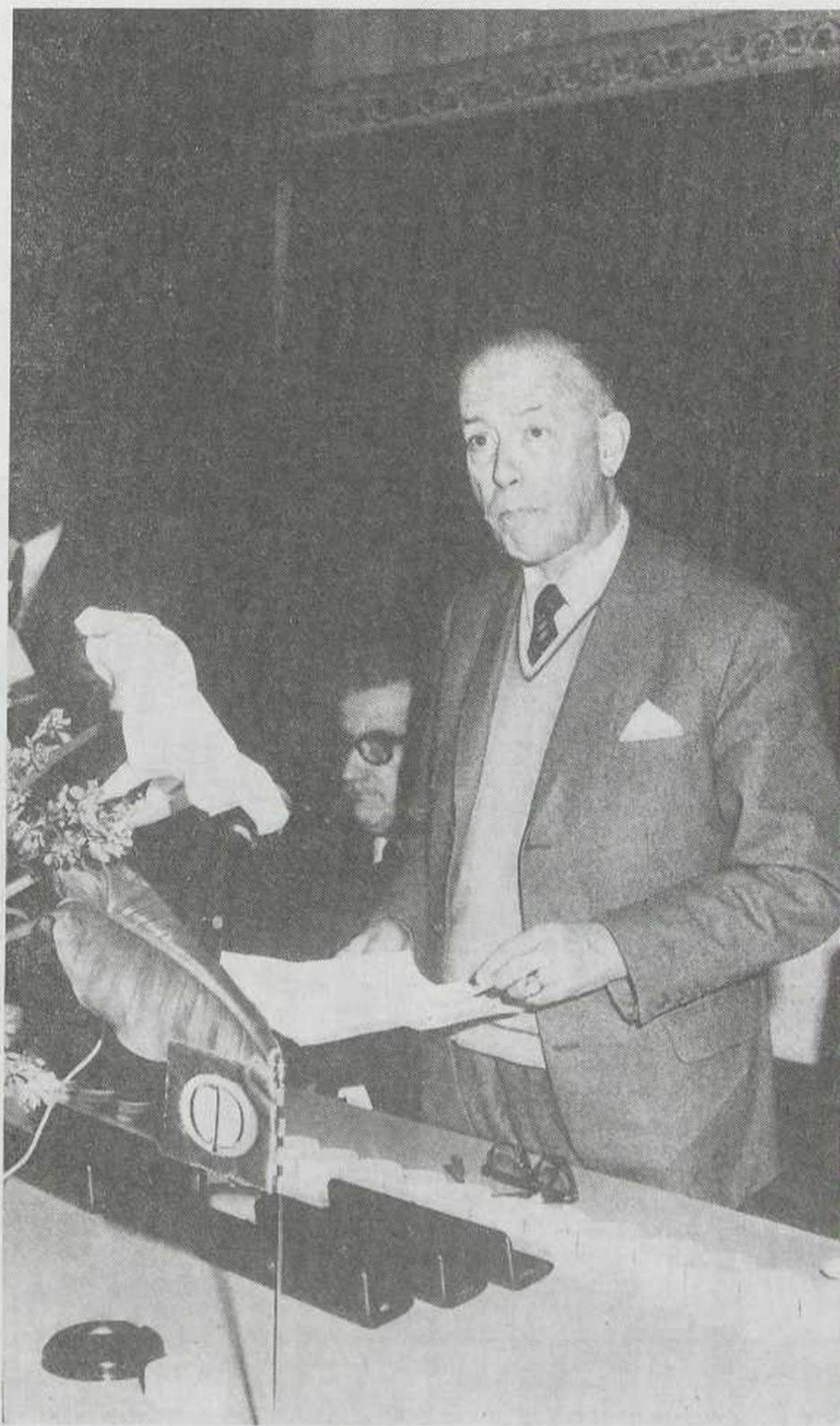
«Prémio administração 1969»

distinguidos 32 agentes numa cerimónia de alto significado

No salão da cantina do pessoal da Administração, na Calçada do Duque, efectuou-se no dia 14 de Maio último, uma cerimónia de alto significado, com o fim de prestar homenagem a dois grupos de ferroviários, constituídos, respectivamente, pelos agentes que contam 50 anos de Bons Serviços e por outros que durante o ano de 1969 se

distinguiram praticando actos de valor, com espírito de sacrifício e abnegação, ou que no campo da produtividade auxiliaram a Companhia a melhor alcançar os seus objectivos.

O acto — a que assistiu o pessoal superior dos mais diversos escalões da Empresa e muitos outros ferroviários — foi presidido pelo administrador brig.



O brig. Almeida Fernandes no uso da palavra



A entrega de um dos prémios da Administração

Almeida Fernandes, estando presentes na mesa de honra os administradores cor. Ferreira Valença e eng. Alfredo Garcia, o director de Produção e Equipamento, eng. Almeida e Castro e Nicolau Borges, representante da União dos Sindicatos dos Ferroviários.

Falou em primeiro lugar o brig. Almeida Fernandes, que disse :

«Estamos aqui reunidos, em cerimónia singela mas de alto significado, para render justa homenagem a dois grupos de dedicados ferroviários que dignificam, pelo seu exemplo, a classe a que pertencemos: aqueles que prestaram 50 anos de Bons Serviços na Empresa — e os que, no ano de 1969, particularmente se distinguiram por actos de valor, com espírito de sacrifício e abnegação ou que no campo da produtividade auxiliaram a Companhia a melhor alcançar os seus objectivos.

Para os primeiros — os ferroviários com meio século ao serviço da Companhia — a Administração deseja publicamente testemunhar-lhes o seu regozijo e agradecimento. Os funcionários antigos são como que o tesouro de uma organização. Representam inúmeros anos de boas relações entre empregados e a entidade patronal; constituem uma

soma de preciosos conhecimentos adquiridos em longa experiência ao serviço da mesma Casa; e ainda — o que é mais importante — os funcionários antigos devem ser considerados como constitutivos dos principais elementos do prestígio da Companhia, prestígio cuja salvaguarda terá de passar dos antigos de hoje, aos antigos de amanhã.

Associo-me pois, pessoalmente, à admiração e apreço da Administração por este grupo de dedicados e excepcionais servidores da Companhia — que bem têm jus ao nosso caloroso aplauso e ao nosso inteiro reconhecimento.

Para o segundo grupo de ferroviários, distinguidos com o «Prémio Administração-1969», vai igualmente a expressão da minha particular simpatia e apreço. Os actos dignificantes que praticaram, no ano transacto, e que mereceram os prémios que, neste momento, se lhes outorgam, consagram suficientemente as tradicionais qualidades e virtudes da classe ferroviária: a honestidade, a competência e o sentido social. E enobrecem, por si e pelo exemplo, a Empresa que se honra de os ter nos seus quadros.

Nesta justíssima homenagem da Companhia, endereço a todos os agentes distinguidos, as minhas



O inspector de obras metálicas Armando Rico recebendo a medalha de Bons Serviços

calorosas felicitações e a certeza de que o vosso notável exemplo nos reconforta e orgulha de sermos ferroviários !»

Seguiu-se a entrega das artísticas medalhas, cunhadas com motivos alegóricos ao caminho de ferro, aos seguintes funcionários que contam meio século de actividade na Empresa :

- Bento Melo de Almeida, adido técnico principal ;
- José Francisco Ferreira Júnior, técnico de 3.^a classe ;
- José da Costa Patriarca, adido comercial de 1.^a classe ;
- Joaquim Brás, chefe de escritório ;
- José Manuel da Cunha, chefe de escritório ;
- Armando António Rico, inspector de obras metálicas ;
- Francisco Gonçalves Bengala, inspector de receitas de 1.^a classe ;
- Álvaro Martins da Silva Couto, escriturário de 1.^a classe ;
- Lourenço Barbosa Leão, chefe de estação principal ;
- José Nunes, chefe de cantão de obras metálicas de 1.^a classe ;
- Manuel Gonçalves Paula, encarregado geral de obras de 2.^a classe ;
- Joaquim de Sousa, operário de 1.^a classe ;
- Manuel de Oliveira Freire, chefe de secretaria ;
- António da Silva Reis Júnior, inspector principal ;

- José Rodrigues da Cruz, inspector principal ;
- Laurentino José Vinagre, inspector de receitas de 1.^a classe ;
- João Rebelo Nunes, chefe de secretaria ;
- Prudêncio Lopes da Silva, inspector de obras metálicas ;
- Américo Sebastião Coelho, inspector de secção de exploração ;
- Raul Joaquim de Carvalho, inspector de receitas de 1.^a classe ;
- Olindo Pedro Marmota, subchefe de escritório ;
- José Cabrita Júnior, chefe de estação de 2.^a classe ;
- Alexandre Ferreira Lobato, chefe de secção ;
- José Fernandes, operário de 1.^a classe ;
- Joaquim Oliveira da Silva, operário de 1.^a classe ;
- Carlos Cotafo Condeço, chefe de escritório ; e
- Alfredo Maria da Silva, chefe de brigada.

* * *

O «Prémio Administração-1969», constituído por relógios de pulso, recaiu nos seguintes agentes, que praticaram os actos que se transcrevem :

Amadeu Ferreira Alves, factor de 2.^a classe — Em 13 de Janeiro de 1969, na estação de S. Vicente de Lafões, ao aperceber-se que um servente da mesma estação fora colhido por um comboio em manobras, imediatamente tomou acertadas medidas, fazendo-o transportar e acompanhando-o ao hospital de Viseu, onde os médicos informaram que



O grupo de ferroviários com 50 anos de serviço

se o sinistrado não tivesse ali sido conduzido com tanta prontidão, seria impossível salvá-lo.

Fernando Alves Horta, operário de 1.^a classe — Em 3 de Julho de 1969, quando no gozo de licença regulamentar seguia viagem num comboio, ao ter conhecimento de que um camião havia produzido avultadas avarias no pontão do Bairro, ao Km 28,340 da linha do Sado, prontamente interrompeu a sua viagem de férias para se dedicar à reparação do referido pontão, concorrendo assim para o rápido restabelecimento das circulações, tanto ferroviárias como rodoviárias, com prejuízo do seu melhor vestuário que ficou inutilizado.

Maria de Oliveira Santos Recto, guarda de P. N. — Em 24 de Dezembro de 1968, tendo uma camioneta embatido nas cancelas da P. N. à sua guarda, arremessando-as para a via e interrompendo a circulação ferroviária — ocorrência que se verificou muito próximo da hora da passagem duma automotora —, agiu com rápida decisão e pleno acerto, de forma a evitar um acidente que acarretaria graves consequências.

José Rodrigues Lopes Grácio, chefe de brigada das Oficinas do Entroncamento — Concebeu um dispositivo para maquinar no torno a furação oval dos suportes inferiores da suspensão secundária de carruagens para aplicação de um sistema de segurança, o que permitiu grande facilidade na execução do trabalho e maior rendimento, conseguindo-se, deste modo, importante economia.

João Raposo Filipe, chefe de brigada das Oficinas do Entroncamento — Em duas ocasiões, nos dias 11 de Janeiro e 11 de Outubro de 1969, verificando a falta de energia eléctrica não só na estação como nas Oficinas do Entroncamento, e tendo consciência dos prejuízos que daí adviriam para o serviço, apesar de se encontrar no seu período de descanso tomou a imediata iniciativa de averiguar

onde se encontrava a deficiência, numa dessas vezes debaixo de intensa chuva. Após aturadas pesquisas, conseguiu restabelecer a energia eléctrica em todas as dependências da estação e das oficinas, assegurando assim a boa continuação dos serviços.

Em nome dos agentes distinguidos com medalhas de 50 anos de Bons Serviços, falou o sr. José Francisco Ferreira Júnior, que disse:

«Nesta longa caminhada de mais de meio século de labor profissional, suportámos uma vida difícil, cheia de trabalho e responsabilidade.

Em todas as circunstâncias, pusemos acima de tudo os interesses da Empresa.

Esta longevidade profissional só é alcançada por aqueles que têm o caminho de ferro na massa do sangue, por aqueles que são dotados do espírito de sacrifício pela carreira que em novos abraçaram de alma e coração.

O dever cumprido numa longa vida de trabalho é, para nós, motivo de grande satisfação. Mas esta satisfação tornou-se ainda maior ao verificarmos que V. Ex.^{as} não esqueceram a nossa colaboração.

Esta homenagem não só engrandece os seus promotores, como também sensibiliza profundamente os homenageados, ao mesmo tempo que constitui óptimo incentivo para outros.»

* * *

A encerrar tão luzida cerimónia, voltou a usar da palavra o administrador brig. Almeida Fernandes, que ao findar o seu improviso, informou ser propósito da Administração da C. P. ampliar tão significativa homenagem já no próximo ano, distinguindo com medalhas adequadas os funcionários que contem 50, 40 e 30 anos de Bons Serviços prestados à Empresa.



O técnico José Ferreira falando em nome dos agentes distinguidos

Actualidades ferroviárias

MONTRAS FERROVIÁRIAS — Mais uma montra promovida pelas Relações Públicas em colaboração com uma firma especializada, foi montada na Agência de Viagens da Companhia Internacional dos Wagens-Lits, em Lisboa, na Avenida da Liberdade.

A difusão da publicidade de prestígio da Companhia, que se está intensificando ultimamente, tem suscitado a simpatia do público.



POSSE DE DIRIGENTES — O presidente do Conselho de Administração conferiu posse, recentemente, aos engs. Óscar Amorim e Mário Barata, que passaram a desempenhar, respectivamente, os cargos de director do Gabinete de Modernização de Infra-estruturas e de director do Departamento da Via e Obras.

Ao acto assistiram muitos funcionários superiores da Companhia.

CICLO DE PALESTRAS — Na sala de sessões do Conselho de Administração realizou-se um ciclo de palestras sobre informática e programação ferroviárias, destinadas ao pessoal superior da Companhia. Foram oradores os dres. Fernando Lopes Pintão e José Pereira dos Santos e os engs. Eduardo Zúquete e António Caetano Correia.

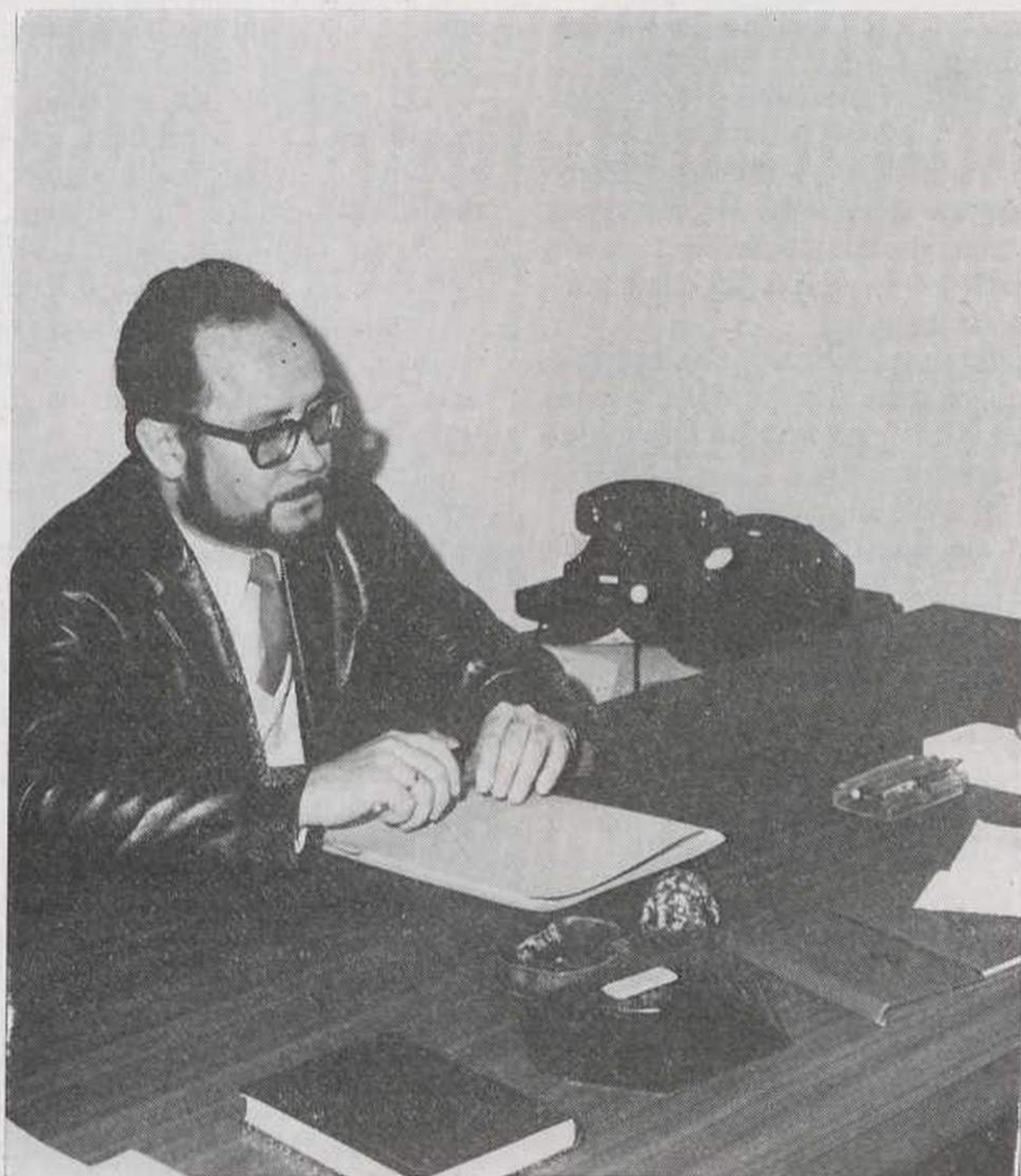
Na gravura, o eng. Eduardo Zúquete, chefe do Serviço de Programação e Controlo Geral do Departamento de Organização e Planeamento, durante a sua dissertação.



As modernas técnicas da psicologia do trabalho ao serviço da C.P.

«Para desempenhar satisfatoriamente a sua finalidade dentro da Companhia o sector Psicotécnico precisa de alargar a sua estrutura em termos de pessoal, de métodos e de material» — declarou ao nosso *Boletim* o dr. Jaime de Oliveira, responsável pela direcção daquele sector.

A maioria das grandes empresas de todo o Mundo tem hoje, em funcionamento, um órgão de grande importância: os Serviços de Psicotecnia. A C. P., voltada para a modernização em todos seus sectores não podia deixar de ter um serviço



Não pode uma organização, como a nossa Companhia, explorar todas as suas potencialidades, se os factores humanos forem deixados ao acaso, à improvisação e não se explorarem todas as técnicas modernas da Psicologia Industrial, afirmou o dr. Jaime de Oliveira

em que as experiências das Ciências Humanas, através de métodos de Psicologia Aplicada, tão valiosos serviços podem prestar em relação à Empresa.

Dirige aqueles serviços, o dr. Jaime de Oliveira, técnico competente e com o qual conversámos demoradamente. Dessa conversa damos notícia aos nossos leitores na entrevista que a seguir publicamos.

— Quais os objectivos do sector de Psicotecnia da C. P.?

— Os objectivos do actual sector de Psicotecnia da C. P. enquadram-se no conjunto de finalidades do Departamento do Pessoal. Assim, através deste sector, pretendem atingir determinados fins para os quais é necessário recorrer-se às técnicas da Psicologia Aplicada. Portanto, utilização dos princípios válidos desta Ciência no domínio dos transportes ferroviários.

Numa empresa com as dimensões da C. P., têm que se desenvolver e introduzir acções que as experiências e os princípios das Ciências Humanas relacionadas com o trabalho impõem. Não pode uma organização como a C. P. explorar todas as suas potencialidades, se os factores humanos forem deixados ao acaso, à improvisação e não se explorarem todas as modernas técnicas da Psicologia Industrial.

A importância da Psicologia do Trabalho dentro de uma «Função Pessoal» desenvolve-se, principalmente, no duplo aspecto da adaptação do Homem à Máquina (ou à função) e da adaptação das condições do Trabalho ao Homem.

As funções são diferentes entre si pelas aptidões e conhecimentos que exigem dos homens que as desempenham. É necessário, portanto, saber em que é que essas funções são diferentes.

Os homens são também diferentes entre si e é necessário sabermos em que diferem.

É preciso, por fim, sermos capazes de prognosticar a adaptação e integração profissional dos homens nas diversas funções, a fim de se dar objectividade e eficácia à utilização da Psicologia Aplicada.

A Orientação do Trabalho Humano

Estas condições, que parecem de fácil execução numa pequena empresa, em que o chefe ou o patrão conhece todos os seus empregados, tornam-se impossíveis de atingir quando a empresa ganha uma dimensão em que os agentes são aos milhares, em locais muito distantes e com uma grande diversidade de tarefas.

O objectivo da Psicologia do Trabalho dentro da empresa tem como uma das suas principais atribuições orientar o melhor possível o trabalho humano.

Além de procurar contribuir, em última análise, para a riqueza social e económica da empresa, procurará, também, corresponder às necessidades e aspirações dos agentes, factores indispensáveis a uma Política de Pessoal equilibrada e justa.

Para a Psicologia do Trabalho, cada agente da empresa é um homem situado. Há uma estrutura económica e social que circunstancia o agente. Terá maiores ou menores possibilidades de desenvolver as suas aptidões, conhecimentos e personalidades consoante o que lhe for oferecido e conforme se sentir integrado e considerado. Para isso — é necessário conhecê-lo e conhecer a estrutura profissional que o integre directamente. Através desse conhecimento podemos determinar as acções mais indicadas para facilitar essa integração a fim de se atingir cada vez mais um maior e mais perfeito rendimento útil a todos.

Para se atingir essa finalidade, altamente psicológica, económica e social, é do interesse da Companhia eliminar da sua política de admissão os processos desactualizados que não dão as garantias de um recrutamento racional do pessoal.

É necessário e urgente que a C. P. realize a selecção e orientação profissional dos seus agentes, a fim de estes executarem, desde o início da sua vida na Companhia, os trabalhos que mais se adaptam às suas capacidades.

Da qualidade da selecção e da orientação do pessoal da C. P. dependem, em grande parte, a sua estabilidade e as possibilidades da sua formação e rendimento dentro da Empresa.

Estão implícitos valores económicos, sociais e humanos. A selecção e a orientação estão baseadas em conhecimentos científicos com provas há muito dadas e que devem substituir os métodos tradicionais, pois aquelas actuam na dupla perspectiva do trabalho e do indivíduo.

Tudo isto ganha enorme relevância nos transportes ferroviários, porque os notáveis progressos técnicos introduzidos nos caminhos de ferro, criaram uma constante necessidade de aperfeiçoamento nos aspectos de organização do trabalho. Esta organização de trabalho só pode ser atingida através da existência de uma mão-de-obra estável cada vez melhor apetrechada técnica e profissionalmente. Para isso necessitamos de uma mão-de-obra com um nível diferente, ou por selecção ou por formação, capaz de assimilar, rapidamente, as evoluções técnicas que se anunciam. Os caminhos de ferro apresentam um grande número de funções ligadas à segurança e precisão da circulação, além de constantes e difíceis contactos com o público a diversos níveis. Os elementos que desempenham essas funções são e serão chamados cada vez mais a possuírem sólidos conhecimentos profissionais e qualidades psicológicas determinadas.

Não é por acaso que os caminhos de ferro franceses foram os primeiros a servirem-se das técnicas da Psicologia para os seus problemas de selecção,

orientação e formação. Actualmente, o seu Serviço de Psicologia Aplicada é um dos mais notáveis serviços da Psicologia Industrial em França com um quadro de pessoal para cima de 200 elementos e com 7 serviços espalhados pela sua rede.

— Quais os meios que tem o sector que dirige para alcançar esses objectivos?

— A Psicologia Aplicada está intimamente ligada à técnica dos testes. Estes são uma das poucas técnicas de Psicologia que permitem avaliar a adaptação do homem, entidade psíquica ao homem, ser trabalhador. O teste é um instrumento de medida que permite a elaboração e a afirmação de um prognóstico no plano profissional.

Numa das definições mais conhecidas, «teste é uma situação estandardizada servindo de estímulo a um comportamento. Este comportamento é avaliado por uma comparação estatística com os de outros indivíduos colocados na mesma situação, permitindo assim, classificar o indivíduo examinado, seja quantitativamente, seja tipologicamente».

Uma técnica severa presidiu à elaboração, à apresentação e à validação dos testes.

Depois de ser estudada uma profissão, organiza-se uma lista das aptidões psicológicas necessárias a esta profissão. Estabelecem-se sempre «a priori», os testes que parecem permitir a apreciação dessas qualidades. Procura-se a validade desses testes em relação a um critério profissional estudado sobre uma amostra estatística. Se o resultado desta pesquisa não é completamente satisfatório, recomeça-se o trabalho de novo. Inicialmente, utilizando-se os testes mais conhecidos, procura-se através de pequenas aproximações, tornar cada vez o exame mais económico e válido.

Os testes, muitas vezes, são factores decisivos, outras, elementos auxiliares para uma avaliação.

Indicam-se, a seguir, alguns problemas que podemos abordar ao realizar um exame psicotécnico de selecção. Cabem, na generalidade, perguntas como as que se seguem: «O candidato é capaz de assimilar, nas condições e prazos desejados, uma formação adequada à função em causa?»; «será, depois, o candidato capaz de realizar ele próprio, uma formação de actualização sobre a formação anterior?»; «— em que medida e em que condições poderá fazer-se a readaptação ou reclassificação de um agente a novas funções?»; — «o candidato adapta-se apenas às condições normais do trabalho presente? De que maneira poderá ele fazer face a circunstâncias excepcionais?».

Em relação à última pergunta, por exemplo, os maquinistas, são chamados, em momentos excepcionais, a uma resolução rápida e para isso têm de entrar em conta com diversos factores ao mesmo tempo, quando normalmente, no desempenho das suas funções só fazem apelo a um ou dois factores.

«O tipo de actividade pedida na função é com-



A Psicologia Aplicada está intimamente ligada à técnica dos testes

patível com os comportamentos habituais que constituem a sua personalidade?» (não é desejável, por exemplo, colocar um ansioso num trabalho de grande responsabilidade, nem um indivíduo que tem uma estrutura dinâmica num posto sedentário de escritório, ou um tímido em lugar de comando ou de contactos com o público).

Como estas, muitas outras perguntas se põem ao psicólogo todos os dias em face de situações de selecção e orientação profissional.

Os resultados não são unicamente apreciados sob um prisma quantitativo mas, também, qualitativo

A aplicação de um conjunto de testes não é proveitosa, se estes não estiverem estruturados e adaptados em função de um objectivo concreto que é a profissão para que se selecciona o indivíduo, ou então, que dê ao observador uma visão global do indivíduo em função dos seus aspectos mais válidos a fim de se determinar uma possível orientação.

Em qualquer dos casos, os resultados alcançados numa bateria de testes têm que ser considerados através de uma observação global e integradora, se

póssível, do indivíduo. Os resultados não são única-mente apreciados sob um prisma quantitativo mas, também, qualitativo. Há todo um trabalho de expe-riência, resultado de longas análises muito comple-xas, sem o qual não é possível um valor preditivo. Em todo o caso, é sempre ou deve ser sempre a atitude clínica a orientar os exames.

Em resumo, a estruturação de uma bateria de testes, tem como principal fim a obtenção de um número óptimo de informações sobre um determi-nado indivíduo em relação a uma determinada fun-ção. O indivíduo deve ser abordado correctamente sob diversas perspectivas.

Respondendo mais concretamente à sua per-gunta, e resumindo, diremos que o sector tem para executar a sua actividade o seguinte:

- A — O material humano;
- B — Os modos de análise desse material hu-mano;
- C — Os meios de análise sobre material hu-mano:
 - 1 — Instalações
 - 2 — Técnicas
 - 3 — Pessoal



O objectivo da Psicologia do Trabalho dentro da C. P., tem como uma das suas principais atribuições orientar o melhor possível o tra-balho humano.

- D — A actividade pròpriamente dita;
- E — O produto e a sua circulação.

A — O material humano

O material humano é formado por todo o pes-soal da C. P. Possui determinadas particularidades de todos conhecidas, as quais reúnem aspectos so-ciológicos e administrativos.

Aspectos sociológicos

Pessoal numeroso, constantes pedidos de exame, pessoal variado, com muitas funções, grande diver-sidade de idades, formações, origens, etc.

Pessoal disperso, o que obriga a uma constante dispersão e deslocação. Existência de diferentes re-giões fornecedoras de mão-de-obra mais ou menos constantes, obriga a determinadas validações e a determinados critérios de selecção — alguns testes são prova disso. Da abundância ou falta de mão-de-obra resulta uma auto-selecção nos trabalhado-res indiferenciados e esta reflecte-se mais tarde nos critérios de apreciação. Exemplo: se aplicar o mesmo critério num teste para as três Regiões verifica-se que em grupos iguais com o mesmo número de agentes e para a mesma função há sem-pre um escalonamento entre as três zonas em ter-mos de agentes aptos ou bons. E esse escalonamento é sempre o mesmo. Necessidade de estudos de psi-cologia social? Creio que sim!

Aspectos administrativos

— A actividade do sector insere-se num en-quadramento administrativo que apresenta muitas vezes flutuações embaraçosas para os agentes e para uma acção em profundidade. Limites de idade para promoções; categorias inacessíveis a determinados agentes, que muitas vezes possuem aptidões para as desempenhar, etc., etc.

B — Modos de análise do material humano

— Estes modos são determinados pelas necessida-des dos respectivos serviços. Umas vezes, é confiada totalmente ao sector a tarefa de selecção, outras vezes, pedem-se unicamente elementos de informa-ção. Algumas vezes, mantendo desde o princípio o mesmo critério (exemplo de fogueiros, maquinis-tas, factores, praticantes de escritório, que são sem-pre submetidos a exame psicológico), outras vezes abandonando o recurso ao exame, depois de uma primeira colaboração.

C — Os meios de análise sobre o material humano

1) — *Instalações.* — O sector é formado por um sector fixo com uma sala de exames colectivos,

sala de exames psico-motores, um gabinete de entrevistas, uma pequena sala de trabalho para os operadores e uma sala de espera — e um sector móvel instalado numa carruagem.

Têm, também, sido utilizadas por cedência da Região Norte uma sala nas instalações da Instrução Profissional e também, uma outra sala no Entroncamento por parte do Sector de Formação.

2) — *Técnicas*. — São constituídas pelos testes e pelos aparelhos. Estas analisam aptidões que vulgarmente cobrem os seguintes aspectos de vida corrente: capacidade de encontrar rapidamente soluções para novos problemas ou situações; capacidade de reter determinados conhecimentos; capacidade de adquirir conhecimentos; capacidade de prestar atenção a um ou mais elementos; capacidade de distinguir, rapidamente, pequenos defeitos; capacidade de controlo de diversa natureza; capacidade de compreensão de documentos escritos; capacidade de planificação e transposição espacial; capacidade de compreender e resolver problemas mecânicos; capacidade de organização e solução de diversos problemas; capacidade para resolver problemas práticos e manuais; diversas capacidades escolares (ortografia, cultura, vocabulário, redacção, síntese, cálculo aritmético, etc.); capacidades motoras que se manifestam por gestos mais ou menos coordenados, mais ou menos finos, rápidos e precisos e que dependem do controlo do cérebro ou da resistência nervosa.

Além disso, estuda-se quando necessário: traços de personalidade; motivações; passado escolar e profissional; factores sócio-económicos; apreciação geral; vivacidade do espírito; espírito de iniciativa, etc.

O método de utilização dos testes pode variar consoante a finalidade dos exames. Há exames muito mais prolongados uns do que outros, exames em que determinados testes têm maior importância do que outros, pois são os postos a que se destinam os exames que fazem variar os métodos. Há determinados exames por exemplo em que a entrevista toma maior relevo e em que os testes são simples elementos de informação.

3) — *Pessoal*. — O sector de Psicotecnia é formado actualmente por um responsável, por um operador psicotécnico de 2.^a classe, dois operadores psicotécnicos de 3.^a classe e por uma escriturária de 3.^a classe.

D — A actividade propriamente dita

A actividade propriamente dita consiste no conjunto de acções que vão desde a recepção do pedido de exame, à sua marcação, à execução do exame

colectivo e individual, à entrevista, ao resultado e finalmente ao conjunto de tarefas burocráticas, que se seguem (dossier, ficheiro, informação do resultado, etc.).

E — O produto e a sua circulação

O produto e a sua circulação consiste no envio do resultado até aos serviços que o pediram em forma simples de apto, adiado, inapto, ou termos de orientação ou de relatório.

— Qual a actividade desenvolvida pelo referido sector até este momento?

— Limitado no seu início a resolver unicamente problemas de selecção para algumas funções ligadas à Tracção e à sua segurança, para as quais as técnicas de Psicologia Aplicada, respondem geralmente de uma maneira satisfatória, o sector Psicotécnico foi chamado posteriormente a dar a sua colaboração a outros serviços da Companhia.

Começou o sector a realizar exames com carácter efectivo a partir de 18 de Novembro de 1967 quando a carruagem-laboratório ficou terminada.

Esquemáticamente têm-se efectuado os seguintes tipos de exame: selecção (para promoção, de diversas funções de funcionários da C. P. e admissão de candidatos externos); orientação (serventes que concorrem para categoria de operários); reclassificação de diversos agentes atingidos de doenças que os impedem de continuar nas funções que exerciam; sistemáticos (exames realizados a serventes que nunca tinham sido submetidos a provas psicotécnicas); e exames destinados a cursos de formação.

Quatro mil seiscentos e setenta exames efectuados

Efectuaram-se, já, quatro mil seiscentos e setenta exames dos tipos referidos, sendo a maioria de selecção. Nos de orientação, foram examinados 171 serventes para operários; vinte e sete exames de avaliação de aptidões intelectuais para reclassificação; novecentos e oito exames de avaliação de aptidões intelectuais básicas a serventes até 35 anos; várias dezenas de exames destinados a fornecer elementos de ordem intelectual, importantes para uma aprendizagem, integrados em cursos de formação.

Por outro lado, o pessoal do sector deslocou-se em serviço a distâncias que somam quarenta mil quilómetros. Existe já um ficheiro de agentes examinados com mais de 4800 fichas. A carruagem-laboratório percorreu cerca de 5000 quilómetros, estacionando 100 dias no Porto, 10 dias no Entroncamento, 8 dias na Figueira da Foz e 5 dias em Faro. Realizaram-se, fora de Lisboa, 1300 exames.

— Qual será, na sua opinião, o desenvolvimento a dar a este sector?

— A Psicologia Aplicada cobre todos os domínios da actividade humana. Infelizmente, muitas vezes, devido a factores que ultrapassam o seu campo, a chamada Psicologia Industrial ou do Trabalho limita-se ao problema de adaptação do homem à função, preocupando-se unicamente, com a selecção e a orientação.

Numa verdadeira realização dos seus objectivos, a Psicologia do Trabalho deve dedicar-se, também, a um conjunto de acções mais vastas sobre o meio humano (problemas de chefia, relações no trabalho), sobre o próprio trabalho (adaptação do trabalho ao homem), sobre as transformações a operar no próprio homem (formação profissional), sobre as condições de recrutamento de pessoal (problemas de mobilidade de mão-de-obra e de compensação da mesma), sobre o meio social (estudos psico-sociológicos quer no trabalho quer no meio onde se insere o trabalhador), etc.

Toda a Psicologia do Trabalho deve portanto tender a ser uma psico-sociologia da empresa.

A necessidade de integrar o Sector Psicotécnico na definição de uma Política Geral do Pessoal

Pensamos que a evolução actual levará o sector de Psicotecnia a tirar da sua experiência as conclusões que se impõem sob o ponto de vista metodológico e de campo de acção.

As necessidades de investigação e estudo quer sobre o material já adquirido quer sobre as implicações que se impõem de uma modernização das Técnicas de Gestão, levam-nos a desejar um maior contacto com outros serviços da Companhia.

As ligações com os serviços utilizadores, assim como com os serviços que possam fornecer ao sector de Psicotecnia elementos de informação, são de desejar a nosso ver.

Pensamos que pouco a pouco se irá processando uma aceitação cada vez maior da utilidade e utilização dos serviços do Sector de Psicotecnia. Evidentemente, e isto é importante sublinhar, o apoio a dar pelo sector não será como até agora, unicamente através da execução de exames. A seu tempo julgamos que outras acções terão de ser entregues ao sector. Isto poderá levar a uma integração maior da sua acção na actividade geral da Companhia, através do Departamento do Pessoal.

Há, também, a necessidade de se integrar o sector Psicotécnico na definição de uma Política do Pessoal, isto é, o ser determinado superiormente, qual a obrigatoriedade do exame psicológico e a que categorias se deve este generalizar.

Temos feito, ultimamente, esforços para centrar a actividade do sector em termos de orientação profissional. Esta terá que substituir, pouco a

pouco, a actual selecção profissional cujas características, no fundo, se apresentam como negativas, quer para os agentes quer para quem pretenda fazer uma racional política de gestão (orientação, formação, promoção, etc.) da mão-de-obra que compõe a Companhia.

A orientação pretende pôr em evidência os aspectos positivos das aptidões de cada um. A selecção elimina os menos capazes para determinadas funções. A vantagem da primeira é que acaba através de sucessivas acções como formação, promoção, etc., por colocar o agente numa situação de utilização óptima (este desde o início é orientado em função das suas aptidões, gostos, motivações e conhecimentos) pois no início da sua entrada o agente começará a desempenhar funções para que está mais indicado. Quando tiver a 1.^a promoção (com ou sem exame de selecção) as possibilidades de vencê-las são muito maiores. É o caso dos serventes que formam a primeira e principal camada de mão-de-obra da Companhia. Quando entram são enviados (muitas vezes a seu pedido, sem conhecimento nem das funções, nem das suas aptidões e motivações), para grandes grupos de serviços — via, obras, estações, depósitos, oficinas, etc. —, sem serem orientados. Depois de algum tempo pretendem promoções para factores, fogueiros, operários, etc. e, como geralmente, em mais de 95 %, procuram ascender às categorias de agentes diferenciados na fileira em que começaram, surgem as grandes percentagens de reprovações, a passagem muitas vezes de agentes que no fundo não estariam indicados para essas funções e perda de outros que, por exemplo, pelo facto de serem serventes nas estações não concorrem para fogueiros ou operários.

Com orientação profissional à entrada e em ligação com os serviços de Gestão, Medicina do Trabalho e Formação, tirar-se-ia muito maior rendimento do pessoal. Este teria maiores probabilidades de um melhor enquadramento dentro da Companhia e um mais útil aproveitamento das suas aptidões com as consequentes vantagens profissionais, sociais e económicas.

A Psicotecnia devia ser chamada a colaborar noutras actividades

A outras actividades deveria o sector Psicotécnico ser chamado a colaborar, como por exemplo, com a Formação (estudando os seus programas, acompanhando, quando necessário, as dificuldades de adaptação dos agentes ao ensino, comparando os resultados do aproveitamento de formação com os prognósticos dos exames psicotécnicos, formação de grupos homogéneos, etc.) com a segurança fazendo exames de controlo a certas categorias de agentes e interferindo com os exames necessários em determinados tipos de acidentes; na escolha de determinadas categorias ligadas à chefia, no estudo das respectivas aptidões, através de modernas téc-

nicas de comando ; fazer estudos de ordem psico-sociológica, como por exemplo, sobre as condições de recrutamento de mão-de-obra em ligação com os problemas gerais de emprego em determinadas regiões ; estudos sobre a inadaptação e insatisfação dos agentes ; estudo sobre as razões de entrada na C. P. (o que permitiria uma adaptação futura do recrutamento de pessoal, quando este se mostrar difícil) ; estudo dos casos difíceis em jovens, agentes idosos, diminuídos físicos, agentes menos dotados e mão-de-obra feminina, etc.

Evidentemente, que a acção psicológica não se impõe. O seu campo de actividade tem um enquadramento administrativo. E é este que determina os seus limites. A psicologia aplicada na C. P. está situada. O que se pretende é determinar bem essa sua actuação.

«Temos de começar a preparar estudos e a propor soluções»

Sob o ponto de vista metodológico e para poder-mos cumprir com o exposto acima, temos que alar-

gar a estrutura do sector em termos de pessoal, de métodos e de material.

A psicologia aplicada ao trabalho é a utilização do conjunto das técnicas das ciências psicológicas a problemas práticos, levantados pela vida profissional.

É necessário estar atento e informado dos progressos científicos e práticos e ser capaz de fazer as respectivas adaptações e modificações. Isto impõe uma certa modificação no actual carácter do sector que até ao momento tem sido unicamente executivo. Temos que começar, como já foi acima indicado, a preparar estudos e a propor soluções. É necessário tempo, meios e pessoal preparado para que ao lado das tarefas de execução imediata, se possam fazer os trabalhos de documentação, informação, análise e estudos, à distância necessária para um melhor aproveitamento das respectivas aplicações práticas.

Só assim a Psicologia do Trabalho poderá desempenhar satisfatoriamente, a sua finalidade dentro da Companhia.

COMISSÃO DOS SERVIÇOS SOCIAIS FERROVIÁRIOS

Leva-se ao conhecimento do pessoal que a Comissão dos Serviços Sociais Ferroviários, criada pela Cláusula 196.^a do A. C. T. para orientação superior das medidas relacionadas com a consecução das finalidades sociais previstas na Cláusula 195.^a do mesmo A. C. T., ficou constituída da seguinte forma :

Presidente — administrador, cor. Ferreira Valença.

Vogais — dr. Correia Vicente, director do Departamento do Pessoal, na qualidade de funcionário superior da Companhia.

— eng. André Navarro, chefe do Serviço Social Ferroviário, como re-

presentante dos quadros superiores da Companhia.

— srs. João Moitas Dinis e Nicolau Borges, como representantes dos Sindicatos.

— sr. Manuel Mota, presidente da União Desportiva dos Ferroviários Portugueses (U. D. F. P.), como representante das organizações sociais devidas à iniciativa do pessoal ferroviário, à margem da Empresa.

Secretariará a Comissão a assistente social chefe, D. Maria Cristina Themudo Barata.

CRÓNICA DA MINHA LINHA

O pequeno sapador

por António de Araújo



Foi há dias, em plena estação da Amadora, naquelas horas, que não sendo de ponta, são destinadas a arrumar e preparar mercadorias, para o seu transporte, que se verificou o episódio que vamos narrar.

Fazia frio, embora o dia estivesse lindo. Um vento cortante vinha do lado do mar, penetrava os agasalhos e enregelava os corpos. Era, enfim, uma daquelas tardes em que esperar pelo comboio é um sacrifício.

Na plataforma das linhas dois e três, umas escassas dezenas de pessoas aguardavam a chegada do comboio que os conduziria ao Rossio.

Do lado da estação, como quem aguarda transporte com destino a Sintra, um petiz de sete a oito anitos, deambula despreocupado, como se os problemas da pressa lhe não dissessem respeito. E não diziam.

O garotito mirou, primeiro, o pessoal que se encontrava dentro da estação. A visita não foi longa.

Depois foi aos sanitários, numa espécie de visita de inspecção mas parece ter encontrado tudo em ordem, porquanto a demora também não foi além de escassos segundos.

Feitos estes exames prévios, atravessou a linha número um e veio para a plataforma onde eu me encontrava.

Vi-o de frente, camisinha pobre, calções de tecido que já passara por várias mãos, ou melhor por vários corpos, pés nus, joelhos ossudos com uma auréola arroxada, pele das pernas, como a das galinhas, arrepiada pelo frio.

Parecia feliz. Pelo menos aquele ar de pessoa importante, mãos nas algibeiras do calção semi-caído, quase a meio do ventre, assim o davam a entender.

Passou por mim e por várias pessoas mas nem se deu ao cuidado de reparar em nós, para ele ilustres desconhecidos.

Devagar, mesmo muito devagar, foi até ao extremo da plataforma. Nesse ponto, viu o quer que fosse que o atraíu e, para melhor se certificar debruçou-se. Deve ter-se enganado no primeiro juízo sobre a coisa vislumbrada porque nem sequer se preocupou em apanhá-la.

Voltou à plataforma, mirou em redor e não viu nada que lhe prendesse a atenção.

Iniciou, então, na plataforma, o caminho inverso daquele que o conduzia ao fim da mesma, encaminhando-se para o local onde me encontrava. Para passar o tempo, os meus olhos seguiam-lhe os movimentos. Eu estava interessado em acompanhar as reacções deste «pardalito» humano que não conhecera a escola, que não conhecia, por certo, o calor da companhia materna.

Talvez — pensei — o pai estivesse ausente. Talvez a mãe fosse mulher a dias e estivesse àquela hora ocupada em qualquer parte para que a fome não fosse o travesseiro duro deste anjo de cara suja que gostava de comboios.

Estava eu mergulhado nestas ideias, tristes mas vulgares quando o sujeito das minhas congeminções, como que por transmissão de pensamento, num alheamento irreverente às minhas suspeições, me voltou as costas e retornou ao fim da plataforma.

Ali deu meia volta e encaminhou-se, de novo, na minha direcção. A meio do percurso mirou umas encomendas, muito bem empacotadas que aguardavam transporte. Viu os endereços, como quem pretende certificar-se de que tudo estava em ordem, apalpou-os e como a cola estava fresca, sentiu algo que lhe pareceu estranho e levou os dedos sujos ao nariz. A goma deve ter-lhe sujado o apêndice nasal pois eu vi-o, acto imediato, passar essa parte anatómica pelas costas da mão, guardanapo de circunstância mas que serviu na emergência, à falta de melhor.

Como um fiscal zeloso que não encontra nada digno de reparo, deixou o local para deambular, por breves instantes, na plataforma, ora no sentido do extremo, ora na minha direcção.

Foi nesse instante que os seus olhitos, vagabundos como o dono, parecem ter-se fixado em alguma coisa de interesse. Estranhei. E num momento curioso dirigi os meus olhos na trajectória provável dos dele, para descobrir as razões fortes daquela atenção espectante.

Quieto, muito quieto, como um perdigueiro que viu caça e não deseja espantá-la, os olhos brilhantes daquela carita suja, mantiveram-se fixos num alvo que os meus, mesmo à custa de grande esforço meditativo e investigador, não divisavam.

Em vão o meu olhar percorreu o campo visual do garotito. Baldados foram os meus esforços, olhando alternadamente, o horizonte e aqueles dois olhos negros que se não despegavam de qualquer ponto.

Até que ele se decidiu. Deitou a correr e os meus olhos, mais uma vez, fizeram-lhe companhia.

O «pardalito» de cara suja correu cerca duma dezena de metros ao longo da plataforma. Num salto, atirou-se à linha número dois. Depois passou à linha número um. E quase em frente do armazém onde se guardam as mercadorias chegadas ou em trânsito, em plena via, parou.

Só nesse momento é que consegui apurar o que o preocupava: uma pequeníssima nuvem de fumo saía da linha.

Acicatado pela curiosidade, aproximei-me mais um pouco, para poder seguir o que ia passar-se.

E vi o seguinte: o petiz, alertado pela pequena nuvem de fumo, sentiu, em toda a sua pujança, a sua vocação de sapador. Num movimento característico e rotineiro, desapertou muito à pressa os botões dos seus calções de pobre e qual bombeiro, lançou-se denodada e solicitamente, ao ataque ao sinistro.

Depois duma micção não muito abundante, salvou para o património da C. P. o custo duma chulipa nova.

Satisfeito, como um escoteiro que acaba de praticar a sua boa acção, regressou às suas deambulações pela plataforma número um.

Por algum tempo perdi-o de vista, quase o esqueci porque a sua actividade, agora, não tinha interesse.

Só quando o comboio apitou, dando sinal da

sua aproximação, é que me lembrei, de em imaginação, me despedir desse garotito que me havia prodigalizado, sem o saber, alguns momentos de distração.

O meu olhar percorreu a estação. Não o vi.

Estava quase a dar entrada na carruagem quando o lobriguei, ao longe, fugindo como endemoninhado, perseguido por um funcionário da estação que o expulsava do recinto como elemento pernicioso à Companhia.

LOUVOR



Foi louvado superiormente, nos termos do Art. 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, o técnico de 1.ª classe sr. Antero Martins Colarinha.

Este agente, que tem quase um quarto de século de actividade ferroviária, tem sabido aliar uma invulgar competência profissional e uma grande dedicação e zelo pelo serviço, a uma notável capacidade de trabalho e ainda a raras qualidades de relações humanas.

Sempre pronto a desempenhar todas as missões de que é incumbido, frequentes vezes com sacrifício do seu próprio descanso, tem conseguido efectuar numerosíssimos trabalhos em excepcionais condições de eficiência e rapidez, para o que muito tem contribuído o prestígio pessoal de que disfruta.

Actualmente está encarregado de participar em tarefas de envergadura e responsabilidade, nas quais mais uma vez se estão a salientar as qualidades acima referidas.

O centro de formação do pessoal

Uma obra que honra a C. P.

Reportagem de António de Araújo

Digam-me quanto uma empresa gasta com o aperfeiçoamento do seu pessoal e eu poderei, com uma margem mínima de erro, indicar quais as suas perspectivas de êxito ou fracasso, no futuro.

Foi com esta ideia, confirmada pelos economistas, que me desloquei ao Entroncamento, para ver como funcionava, na sua primeira fase, esta nova iniciativa da C. P.

Posso afirmar, à guisa de introito, que este Centro, comparado com outros que tive igualmente a oportunidade de apreciar, em escala maior, em nada desmerece daqueles.

Concretizando: este Centro, comparado com serviços similares do Ministério das Corporações e que têm servido de modelo para estas iniciativas, pode considerar-se perfeito, na sua estrutura e nos modernos métodos de ensino, para jovens e adultos.

Isto, no plano geral, porque neste caso concreto, a C. P. conseguiu criar um modelar serviço de apoio ao aperfeiçoamento profissional, que ainda não vi igual em parte alguma.

Claro que é cedo, muito cedo ainda, para fazer um juízo exacto do que pode e deve ser no futuro, este serviço em que se procurará formar e aperfeiçoar indivíduos de várias idades, de diferentes culturas de base e de educação.

Mas não será ousado profetizar para este Centro um futuro dos mais promissores, nos seus resultados, em prol da eficácia da actuação dos serviços

da C. P. e consequentemente, a favor do público que a empresa serve.

O primeiro arranque, para falar uma linguagem ferroviária, está dado; a segunda fase vai começar, muito em breve.

Numa visão optimista, quase se poderia afirmar, sem grandes receios, que o Centro de Formação Profissional do Entroncamento pode muito bem vir a ser, o começo, já muito significativo, duma «cidade ferroviária» modelo.

Porque foi criado este Centro

Sim, ocorre perguntar: para quê um Centro de Aperfeiçoamento Profissional da C. P. e porquê a sua localização no Entroncamento?

Não são difíceis as respostas. O ferroviário, enquanto profissional, é o ser mais estranho deste mundo. Quando abraça a profissão acorrenta a ela a própria alma.

Quando se nasce, embalado pelo ruído selvagem dos apitos dos comboios, é certo, ou quase certo, que se morre ferroviário.

E nem a velhice é estorvo porque o homem que se afastou do serviço há-de encontrar como passatempo favorito, nas horas do lazer da sua longevidade, algo que lhe recorde os comboios e as vias, onde gastou os anos mais belos da vida.

E o que vale, para o público em geral, o ferroviário?



O edifício residencial do Centro: 200 quartos, distribuídos por sete andares

Pouco, muito pouco ; forçoso é confessá-lo.

A maior parte das vezes, o público, inconsciente da sua ingratidão, só se lembra dele quando encontra motivos fortes para o acusar.

E nem lhe serve de alibi meio século de bom serviço, às vezes mais, pleno de sacrifício, de abnegação, de esforço quase inacreditável.

Se cumpre, os utentes ignoram-no, porque dão por satisfeito o seu compromisso, pagando as tarifas estabelecidas.

Se falhou, não importa saber porque falhou, se o erro foi dele se foi da máquina que o coadjuva. É um «monstro» que põe em perigo vidas humanas, para o qual se voltam milhares de censuras, proferidas exactamente por aqueles que ele, com grande sacrifício, serviu fielmente durante muitos anos.

E a censura dos amigos é a que mais dói !...

Entretanto, se tudo corre bem, quem é que repara em como é amargo o pão que come tanto assentador que, de costas ao sol, desidrata o organismo para que a via se mantenha sempre em bom estado de conservação ?

Se tudo corre pelo melhor, quem é que faz justiça à luta sem tréguas que se trava nos gabinetes duma empresa deficitária, em troca de sugestões, em permuta de ideias, que se prolongam para além de todos os horários, roubando a tranquilidade e o sono aos seus participantes ?

E, contudo, na C. P., não há lugares cómodos para ninguém. Nas vinte e quatro horas do dia, trabalha-se afanosamente.

Visto de perto, esse «ser diabólico», inconsciente, que, às vezes põe em perigo a vida dos utentes, é,

na realidade, uma espécie de «anjo da guarda», de pessoas e mercadorias.

O ferroviário vive, momento a momento, este paradoxal dilema : ou serve bem ou falha e, neste caso, está perdido.

A sua salvaguarda está, portanto, na sua auto-confiança, nos seus conhecimentos do sector que lhe foi confiado.

O Centro foi criado para o ajudar a servir melhor.

A vida no Centro de Formação

O indivíduo que é chamado para uma permanência mais ou menos curta, como veremos proximamente, no Centro, divide a sua actividade entre aulas ou estudo, com alguns intervalos para descanso.

Antes das oito horas da manhã já toda a gente se encontra levantada.

Das oito às nove podem tomar o pequeno almoço na cantina, munidos dum cartão especial para o efeito.

Às 9,30 começam as aulas dos cursos de cada um que se prolongam até às 12,45.

Segue-se a refeição das 13 às 14, recomeçando os cursos às 14,15.

O período da tarde termina cerca das 17,30, servindo-se refeições das 19 às 20 horas.

Antes da meia-noite, os estagiários recolhem-se.

Ponto importante desta vida comunitária é o seguinte : a principal disciplina do Centro é a que cada um impõe a si próprio.



O eng. Pereira de Almeida, chefe do Centro, no seu gabinete de trabalho

Foi neste «mundo» diferente que eu penetrei para contar aos leitores algo do que me foi dado observar.

Salvo um ou outro caso, que nada significam, não tenho problemas disciplinares — disseram o chefe do Centro, eng. Pereira de Almeida.

O Centro de Formação Profissional do Entroncamento tem a dirigi-lo superiormente, um homem simpático, afável, compreensivo, enfim um homem à altura da função que nada tem de fácil.

É o eng. Joaquim José Trindade Pereira de Almeida que teve a gentileza de acompanhar o jornalista numa visita a todas as dependências do Centro.

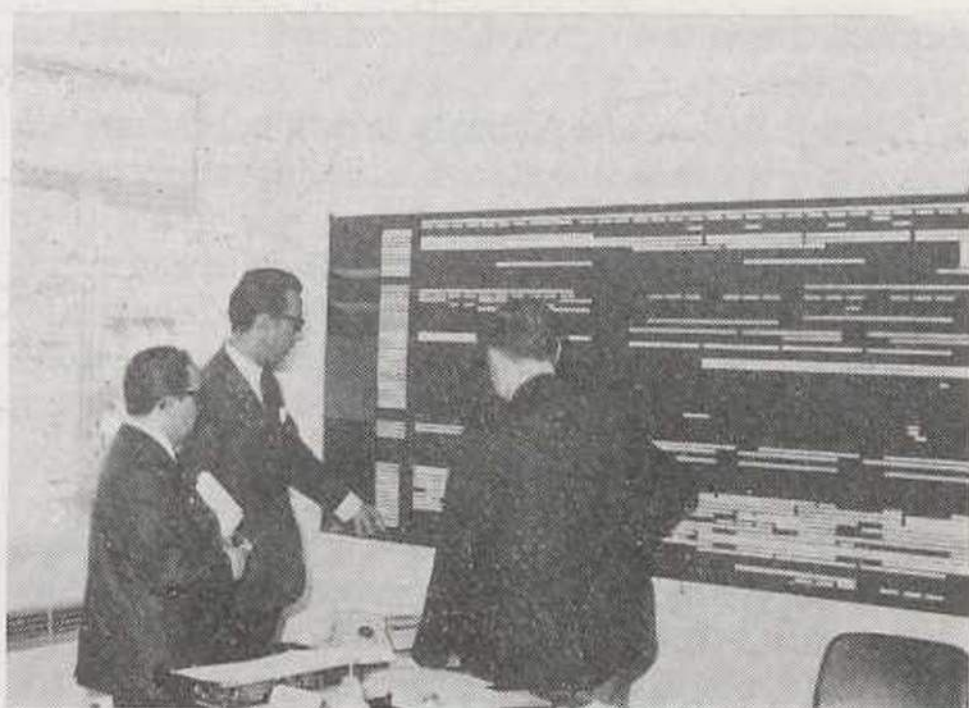
Antes, no seu gabinete, explicou-nos, a traços largos, o funcionamento desta comunidade ferroviária, o modo de recrutar os estagiários e outros mil pequenos problemas que naturalmente surgem num complexo com a grandeza daquele.

Terminada a explicação, o jornalista iniciou uma série de perguntas, a primeira das quais incidiu sobre questões de disciplina.

Era azada a questão porque numa colectividade relativamente numerosa, constituída por indivíduos oriundos dos quatro cantos do continente, de cultura e hábitos diferentes, forçosamente teria que dar-se um ou outro choque, devido à mudança de ambiente.

O eng. Pereira de Almeida compreendeu a justiça desta interrogativa e, em jeito de desabafo, confidenciou-nos: tive, de facto, nos começos, sérios receios de que esses problemas viessem a existir. Felizmente, tal não sucedeu. Fiz um apelo à compreensão de cada um, como homem, e, salvo um ou outro caso, que nada significam, não tenho problemas disciplinares.

A certeza de que tudo corria bem naquela comunidade de estudo deu-nos alento para sugerir uma visita às instalações. O eng. Pereira de Almeida já esperava isso, levantou-se e acompanhou-nos.



Na Secretaria do Centro, mapas com etiquetas removíveis, dão uma visão panorâmica dos cursos em funcionamento

Entrámos nos serviços de Secretaria. Nas paredes podem admirar-se mapas com etiquetas removíveis, através das quais, numa visão panorâmica, o interessado pode conhecer, em escassos segundos, quantos cursos estão em funcionamento e onde, a matéria versada, o nome do promotor (professor) e do monitor.

Num outro gráfico pode verificar-se, com a mesma economia de tempo, o número de quartos vagos no edifício residencial.

Fichas históricas, num outro quadro, podem fornecer todos os elementos sobre o estagiário, desde a sua convocação ao início do curso, serviço de que depende, funções que exerceu ou exerce presentemente.

É, realmente, um trabalho perfeito.

Dali passámos ao edifício escolar onde tivemos oportunidade de visitar algumas aulas.

Impressionou-nos bem esta visita, porquanto o ensino é ali ministrado, segundo os mais modernos métodos da pedagogia, ou seja através de meios áudio-visuais.

Tem este método o mérito de não sobrecarregar o aluno com exigências que põem à prova a memória de cada um, ou seja, de o não forçar a decorar nomes e fórmulas, descrições que o tempo, certamente, levaria no esquecimento, poucos meses decorridos.

Predomina a imagem, o desenho, o gráfico, o organograma, na parte teórica.

Na parte prática, o aluno vê fazer e quem o faz explica as razões do seu procedimento. Depois, o aluno experimenta, ele próprio, para poder entender as razões técnicas do que viu.

Desse modo, com um mínimo de teoria, o aluno assimila com facilidade toda a matéria ministrada, num tempo que se pode considerar «record».

Um edifício para alojamento que é um autêntico lote residencial

Não há exagero. O edifício destinado a albergar os estagiários de todas as categorias, em nada des-

merece, comparado com alguns hotéis residenciais que conheci.

O eng. Pereira de Almeida acompanhou-nos até ao sexto piso desse moderno edifício onde apetece viver.

Ali, entrámos num dos quartos, com um mobiliário moderno que na sua função se assemelha muito ao material didáctico: tudo foi concebido sob o ângulo prático, ou para usar uma linguagem muito em voga, tendo em conta o aspecto eminentemente funcional.

Cada quarto tem ainda casa de banho (chuveiro) privativa, guarda-fatos e um pequeno anexo para sobretudos e gabardinas.

O edifício dispõe de duzentos quartos, distribuídos por sete andares: seis pisos com trinta quartos cada um e um dos pisos com vinte quartos.

Do alto deste edifício pode admirar-se um panorama deslumbrante em muitos quilómetros à volta.

No rés-do-chão, os alunos estagiários têm à sua disposição, um serviço de «Bar», salas de estar e sala de música, decoradas com muito gosto.

Num piso inferior, há ainda salas de jogos e cabinas telefónicas para uso dos estagiários.

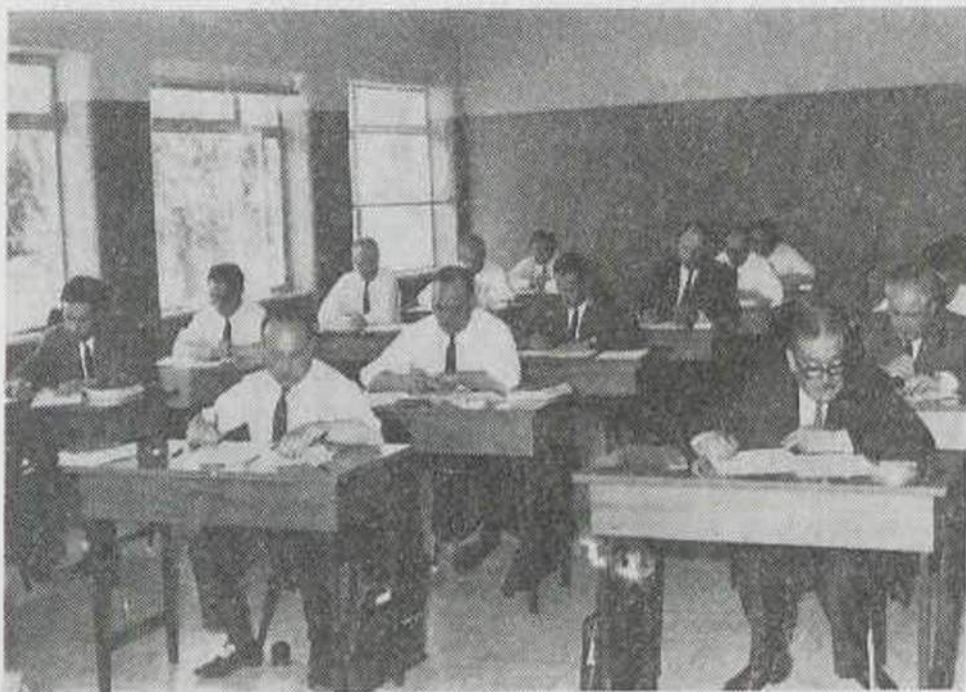
Além dos serviços citados, o estagiário dispõe ainda dum serviço de correio, mesmo junto da recepção, sendo-lhe fornecido logo que entra, papel de carta para o efeito. Os selos também podem ser adquiridos com facilidade.

Como se verifica pelo exposto, tudo foi calculado para comodidade dos estagiários.

Cerca de dois mil contos, de Janeiro a Maio deste ano para o aperfeiçoamento do pessoal

Terminada a nossa visita ao edifício residencial, julgamos por bem não abusar da gentileza do nosso anfitrião, solicitado a todo o momento por outras exigências.

Começava, entretanto, a fazer-se tarde para o



Uma aula em pleno funcionamento



O funcionamento da cantina é do género «self-service» e serve diariamente cerca de 1000 refeições

almoço e, nós, como os outros, resolvemos ir almoçar, para recomeçarmos um pouco mais tarde.

Embora pareça estranho nós estávamos esperançados em concluir tudo da parte da manhã, convencidos erroneamente de que uma visita a um empreendimento, na primeira fase, não seria tarefa muito demorada.

Como sempre, as contas saíram erradas e o que, em princípio devia levar uma a duas horas, acabou por nos ocupar muito mais do dobro.

O Centro, como todas as iniciativas de valor humano, tem destas coisas. A gente apaixonase. Depois resolve entrar nos meandros da organização e surge, então, um nunca acabar de perguntas para que o leitor possa ficar inteiramente elucidado.

À parte esta curiosidade legítima num homem da imprensa, acresce a circunstância, como veremos, mais adiante, de alguns elementos de estudo mais parecerem «brinquedos» em que gostosamente se perderiam dias seguidos.

Veremos, também, que estes «brinquedos» só o são na aparência porque, na verdade, para o estagiário, eles são uma espécie de fantasma, capaz de causar calafrios.

Estes receios, graças a Deus, são apenas imaginativos. Na verdade, para as pessoas como nós que, durante alguns anos se ocuparam na tarefa de estudos mais ou menos livrescos, aquele sistema de ensino é um encanto.

Os processos, os materiais didácticos, a simpatia dos professores, tudo concorre para transformar o Centro num local de estudo encantador.

Acrescentarei, para sublinhar o interesse com que a C. P. rodeia os seus empregados em geral, que de Janeiro a Maio deste ano, em números apurados por estimativa, foram gastos cerca de dois mil contos no aperfeiçoamento do pessoal.

Uma interrogativa se impõe: considera a C. P. rentável este investimento? Veremos, em artigo próximo, que a resposta é inteiramente afirmativa.

Um serviço de cantina a preços convidativos

Sacrificando embora a nossa hora de almoço para o qual o apetite faltava, devido à temperatura autenticamente de estio que se registava, naquele dia, no Entroncamento, não deixámos de ir apreciar o funcionamento dos serviços de cantina.

O funcionamento é do género «self-service», as instalações são funcionais e o asseio evidencia-se em tudo.

Segundo esclarecimentos, amavelmente prestados pelo gerente, sr. Aníbal Augusto Marques, são ali fornecidos cerca de 200 pequenos almoços, 600 almoços e 200 jantares, diariamente.

Os preços oscilam entre seis e doze escudos, conforme se trate de almoço simples ou especial, com ou sem vinho.

Os preços das bebidas que tradicionalmente acompanham cada refeição aproximam-se dos que são praticados cá fora porque o serviço de refeitório não pretende obter lucro com esse mercado.

Exceptua-se, como o pude verificar, o preço do café que é de setenta centavos.

Perguntámos, ainda, ao sr. Aníbal Marques se o serviço de refeitório era explorado directamente por pessoal da C. P. ou em regime de concessão.

Respondeu-nos que o pessoal do refeitório — vinte e duas pessoas — era estranho à Companhia.

Esta mantém, no refeitório, uma espécie de delegado duma Comissão Administrativa, que é o eng. Matos Torres e a ele, gerente, para superintenderem em tudo quanto diga respeito a fornecimento de refeições.

Resta esclarecer que os estagiários não pagam nada. Levam um cartão, fornecido para o efeito, que é picado todas as vezes que o aluno vai servir-se duma refeição.

Quem quiser qualquer extra, para além da refeição normal dos seis escudos, paga, acto imediato, o excesso.

Por nos parecer excessivamente modesto o preço da refeição normal — seis escudos — resolvemos interrogar o sr. Aníbal Marques sobre a cobertura do «deficit» que, fatalmente, não poderia deixar de existir, no fim de cada exercício.

O sr. Marques esclareceu-nos que a C. P. tomava à sua conta a cobertura desse «deficit» para que o preço das refeições não seja encarecido.

Vimos as refeições. Vimos os preços. Vimos a gentileza de todo o pessoal, fosse ele da cozinha, fosse de mesa.

Concluimos que também neste sector, a C. P. pode orgulhar-se da obra que criou.

É que aqui, melhor do que noutra parte qualquer, sente-se, ao vivo, uma realidade que anda um pouco esquecida — que é a simpática convivência da família ferroviária.

BOLETIM DA C. P.

Do presidente da Corporação dos Transportes e Turismo, eng. João Neves Clara, recebemos um amável ofício de agradecimento pela divulgação feita pelo *Boletim da C. P.* às actividades daquela Corporação e, muito especialmente, pela boa colaboração prestada aquando da realização do II Colóquio Nacional de Transportes.

Concessões de carácter social para ferroviários estudantes e seus filhos outorgadas pela C.P.

Na sequência de medidas de carácter social últimamente tomadas pela Companhia, o Conselho de Administração decidiu promover um movimento de valorização cultural, o qual, na sua fase experimental, consigna já os seguintes importantes benefícios:

Prêmios de aproveitamento escolar aos filhos dos ferroviários que frequentem cursos de possível carreira na C.P.

Foram previstos os seguintes prêmios:

Cursos superiores

1.º Prémio	5 000\$00
2.º »	2 000\$00
3.º »	1 250\$00

Cursos médios — Ramo Industrial

1.º Prémio	4 000\$00
2.º »	2 000\$00
3.º »	1 000\$00

Ramo Comercial

1.º Prémio	4 000\$00
2.º »	2 000\$00
3.º »	1 000\$00

3.º ciclo liceal — alíneas f) e g)

1.º Prémio	3 000\$00
2.º »	1 500\$00
3.º »	750\$00

Em princípio os prêmios respeitam aos cursos com aplicação mais directa nas actividades ferroviárias, designadamente as relativas às de engenharia civil, mecânica, electrotécnica ou afins.

O prazo para apresentação dos pedidos termina em 31 de Agosto de cada ano.

Autorização de estágios a filhos de ferroviários que frequentem cursos com possibilidade de ingresso nos serviços da C.P.

Os estágios serão realizados, durante o mês de Setembro, nos locais designados pela Companhia, atendendo-se, na medida do possível, às conveniências dos interessados.

Anualmente serão concedidos 10 prêmios, assim distribuídos:

Cursos superiores (Engenharia Civil, Engenharia Mecânica, Engenharia Electrotécnica e Economia)

5 prêmios de 3 000\$00 mensais

Cursos médios (Institutos Industriais e Comerciais)

5 prêmios de 2 000\$00 mensais

O prazo para apresentação de pedidos termina em 30 de Junho de cada ano.

Estágios de tirocínios necessários a certos cursos

É concedida prioridade aos filhos estudantes dos ferroviários nos estágios de tirocínio para obtenção da carta de curso.

Procuradoria de bolsas de estudo

Sem encargos para os interessados, a C.P. apoia, em sistema de procuradoria, os agentes que desejem aproveitar-se, para eles ou para os seus filhos, das concessões de bolsas de estudo outorgadas por instituições oficiais ou particulares.

Em princípio essa procuradoria exercer-se-á em relação às seguintes instituições:

- Instituto de Obras Sociais do Ministério das Corporações e da Previdência Social;
- Fundação Calouste Gulbenkian;
- Organização Nacional da Mocidade Portuguesa;
- Instituto de Alta Cultura.

Visitas de estudo

Os serviços da C. P. mais indicados para o efeito, vão organizar, para os filhos estudantes dos ferroviários, visitas de estudo, devidamente orientadas por técnicos.

Subsídios a agentes que frequentem determinados cursos

São concedidos subsídios anuais, para matrículas e livros, aos agentes que frequentem os seguintes cursos oficiais, sem prejuízo do serviço ferroviário a seu cargo:

- Universitário;

- Institutos Industriais e Comerciais;
- Secção preparatória para os Institutos Industriais e Comerciais;
- Complementar da indústria;
- Complementar do comércio.

Em princípio serão anualmente atribuídos 40 subsídios até ao valor de 1 500\$00 cada, que se destinam principalmente a cobrir os encargos de matrículas e livros.

Fornecimento de livros

A C. P. faculta também aos agentes o fornecimento de livros de estudo a pagar pelos interessados no máximo de 10 prestações mensais.

Abrangendo as concessões a estudantes aqui referidas, foi publicada uma Ordem Geral do Conselho de Administração.

AGRADECIMENTO AOS FERROVIÁRIOS

Do sr. C. W. Colledge, de Liverpool, que visitou recentemente as linhas e dependências da Região Norte, à semelhança de numerosos outros súbditos ingleses que propositadamente se deslocam a Portugal para apreciar as nossas locomotivas a vapor, recebemos a seguinte expressiva carta de agradecimento que temos a maior satisfação em publicar, por enaltecer a proverbial cortesia e amabilidade do ferroviário português:

Ex.^{mo} Senhor
Chefe das Relações Públicas
Calçada do Duque, 20
Lisboa
Portugal

Liverpool, 2 de Junho de 1970

Prezado Senhor

De regresso da minha visita ao Porto onde tive o grato prazer de visitar e fotografar várias instalações ferroviárias, desejo afirmar ter sido recebido em toda a parte com a máxima cortesia e que todo o pessoal caprichou, o mais possível, em me ser prestável. Nada constituiu obstáculo para eles em facilitar a minha missão e foi uma satisfação estar na sua companhia. Fiz os possíveis por agradecer a todos e peço a V. Ex.^a que aceitem também os meus mais sinceros agradecimentos.

Durante os últimos anos visitei muitos caminhos de ferro europeus, mas nunca fui recebido de maneira tão agradável. Espero poder em breve voltar a Portugal, e reencontrar essa gente tão amiga e tão prestável, que são os ferroviários portugueses.

Atenciosamente,

W. C. COLLEDGE
12, Fulwood Road — LIVERPOOL

lá por fora

Noticiário do Centro de Informação da U. I. C. (FERINFOR)

A Itália vai ter comboios a jacto

A realização de um comboio, movido por motores a reacção, capaz de transportar 225 passageiros à velocidade de 600 km/h, está em estudo, no plano teórico, na Itália, com a colaboração do Instituto de Máquinas e Tecnologia da Universidade de Roma. Da teoria passar-se-á, num prazo bastante curto, aos ensaios de maquetas.

Trata-se de um comboio de estrutura especial que poderá entrar ao serviço no final dos anos «setenta».

A condução dos comboios será completamente automatizada e a velocidade verificada por calculadores electrónicos.

Comboio escolar europeu

No Luxemburgo foi inaugurado o primeiro comboio escolar europeu. Setecentos jovens de 14 a 17 anos, entre eles 70 luxemburgueses, 80 belgas e uns 50 alemães, sendo os restantes franceses, partem à descoberta de Veneza, de Lugano e de Lucerna em três dias. Serão acolhidos por jovens suíços e em Veneza por jovens italianos. Esta experiência está a ser tentada pela Direcção Francesa das Escolas Públicas, que organiza permanentemente viagens a estâncias educativas para os estudantes franceses e estrangeiros.

O caminho de ferro e o avião

Qual é, presentemente, na Europa, a posição dos transportes ferroviários de passageiros perante a concorrência crescente do transporte em automóveis particulares ou do transporte aéreo?

Virá a verificar-se na Europa, tal

como acontece nos Estados Unidos, uma constante diminuição do tráfego ferroviário em benefício dos meios de transporte mais recentes?

Não é essa a opinião do Instituto do Transporte Aéreo (ITA) que publicou recentemente um artigo do qual reproduzimos algumas passagens, e em que o problema do transporte ferroviário de passageiros é assim objectivamente analisado:

«Verifica-se na Europa uma atitude geral do público mais favorável ao caminho de ferro do que nos Estados Unidos. Há mais de um século nenhum núcleo populacional europeu se encontra verdadeiramente afastado da via férrea, em consequência do grande número e proximidade de centros urbanos e ainda da existência de 19 países diferentes num espaço geográfico que representa apenas metade da superfície dos E. U. A.

O caminho de ferro faz parte do quotidiano habitual da população europeia. Resulta daí que a expansão do automóvel e, numa escala menor, do avião, não consegue reduzir o caminho de ferro a um papel subalterno, muito embora o seu desenvolvimento futuro não esteja ainda bem definido, por depender da sua faculdade de integração num sistema combinado de transportes no qual já não exerce o principal papel.

De meio de transporte privilegiado que foi, há menos de 50 anos, com a sua vocação de servir todos os aglomerados populacionais, do mais próximo ao mais longínquo, tornou-se um meio de transporte entre outros, submetido à mesma concorrência, e, por consequência mais dependente da sua clientela.

Houve, pois, uma mutação considerável para um organismo que gozava, por vezes, na Europa, de um estatuto jurídico particular mais ou menos assimilado a um serviço público. O que poderia ser outrora

considerado como um privilégio tornou-se frequentemente fonte de contrariedades, na medida em que a competição com os outros transportes obriga o caminho de ferro a superar-se em relação aos factores que determinam a partilha da clientela comum: preço, rapidez, regularidade, frequência, conforto, etc. Cada vez mais, os diversos meios de transportes tendem a apresentar características comuns. O problema económico surge assim mais por osmose que por oposição.

As condições da concorrência não são, aliás, desfavoráveis ao caminho de ferro: no aspecto de tarifas é inegável a sua vantagem sobre o avião.

Quanto aos outros factores, como o tempo de transporte, a frequência ou a regularidade, o caminho de ferro não parece também particularmente prejudicado na medida em que se dedica às modalidades de transporte de passageiros para ele mais rentáveis: as ligações de média e curta distância. O exemplo dos comboios «PALATINO» (Paris-Roma) e «PUERTA DEL SOL» (Madrid-Paris) mostra, aliás, que mesmo em distâncias relativamente longas (1500 km), a concorrência comboio-avião está muito longe de ser inexistente.

Não obstante a utilização de vias antigas mal adaptadas, os comboios de grande velocidade têm resistido, muitas vezes com sucesso, à competição com o avião em ligações como Londres-Manchester (300 km), Paris-Bruxelas (316 km) ou em outras com menos de 800 km asseguradas pelos «Trans-Europa-Expressos» (TEE). Ora, das 450 ligações ferroviárias europeias mais importantes, mais de metade, pelo menos, cobrem distâncias inferiores a 800 km.

A Europa não conhece ainda comboios semelhantes aos da linha japonesa de Tokaido que liga Tóquio a Osaka (515 km) em cerca de 3 horas, utilizando uma nova

infra-estrutura que permite velocidades da ordem dos 200 km/h. em velocidade comercial. Existem, no entanto, projectos nesse sentido, particularmente em França, onde a S. N. C. F. preconiza a criação de uma nova linha Paris-Lião, em que a distância de 500 km que separa as duas grandes cidades será vencida em duas horas apenas, graças à adopção de um novo sistema de via e à utilização de comboios movidos por turbina de gás.

Assim, o caminho de ferro europeu parece orientar-se para um novo equilíbrio, criando mercados ou mantendo posições adquiridas em certos aspectos onde os seus principais concorrentes, o automóvel e o avião, estão a sofrer as consequências do seu próprio sucesso: o engarrafamento nas estradas, à saída das grandes aglomerações, a saturação dos aeroportos em certas horas, ocasionando inútil perda de tempo para os passageiros, despesas complementares para as companhias aéreas e aeroportos, superiores às que tinham sido previstas ainda há cinco anos apenas... É tempo, parece, de rever os problemas de concorrência em termos do tempo total da viagem do passageiro e do custo global do seu transporte de uma cidade a outra.

Poderá parecer paradoxal ver um concorrente directo do comboio reconhecer o valor do caminho de ferro, numa época em que alguns, mal informados, têm tendência senão a renegá-lo, pelo menos a condená-lo, a longo ou a curto prazo.

Quando em numerosos países o problema da circulação rodoviária se torna cada vez mais delicado, «explosivo» por vezes, torna-se absolutamente necessária a procura de um novo equilíbrio, em matéria de transportes.

Os transportadores aéreos têm perfeita consciência desse facto, e o parecer da ITA serve para mostrar que o futuro do transporte está na integração dos seus diferentes meios, entre os quais o comboio continuará, como é óbvio, a desempenhar papel muito importante.

Codificação electrónica para o tráfego internacional de mercadorias no caminho de ferro

A aplicação cada vez mais generalizada da cibernética no caminho de ferro implica a criação de diversos códigos aceites por todas as redes, e abrangendo em especial os veículos (motores ou rebocados) utilizados tanto no tráfego nacional como internacional. Neste sistema,

cada administração ferroviária é referenciada por um número de código de 2 algarismos (SNCF = 87, SNCB = 88, DB = 80, URSS = 20, etc...) da mesma forma que os pontos fronteiriços por onde se efectua a passagem de um país para outro.

A combinação do número de código das várias administrações e dos pontos fronteiriços do percurso permite determinar, sob forma numérica, o itinerário do encaminhamento de um ou mais veículos, desde a estação de origem à estação de chegada. Assim, por exemplo, os cinco grupos de quatro algarismos:

7430—0082—5073—5487—5534 definem um itinerário que engloba 5 países, com início em Estocolmo, e chegada a Belgrado, assim discriminado: 74—Caminhos de Ferro da Suécia; 30—Porto de «ferry-boats» em Trelleborg; 00—especifica percursos efectuados por «ferry-boat»; 82—fronteira em Sassnitz; 50—Caminhos de Ferro da Alemanha Oriental; 73—fronteira germano-checoslovaca entre Bad Schandau e Decin; 54—Caminhos de Ferro da Checoslováquia; 87—fronteira checo-húngara, entre Sturovo e Szob; 55—Caminhos de Ferro da Hungria; 34—fronteira húngaro-jugoslava, entre Kelebia e Subotica.

Uma vez esta codificação adoptada, ela permitirá, por um lado, acelerar a rotação do material e por outro lado, facilitar todas as operações ferroviárias dependentes da condução automática, das operações complementares do transporte e, eventualmente, do tratamento estatístico de dados.

O estabelecimento destes códigos numéricos, facilmente transformáveis em numeração binária para serem tratados por ordenadores electrónicos, foi estudado pela União Internacional dos Caminhos de Ferro (U.I.C.) que agrupa 46 administrações ferroviárias (26 europeias) em associação estreita com a OSJD (Organização para a Colaboração dos Caminhos de Ferro), que abrange 12 administrações de países socialistas, 6 dos quais são igualmente membros da U.I.C.

A reconversão da S. N. C. F. no futuro imediato

Para tornar os caminhos de ferro franceses rentáveis a partir de 1974, a S. N. C. F. subdividiu já as 6 regiões da sua rede em 26 zonas. Propôs ainda uma redução maciça do número de comboios tranvias, tendo o governo aprovado uma primeira supressão deste serviço de passageiros em 10 000 km de linhas, medida que será acompanhada de uma redução de estações que movimentem

apenas alguns vagões por semana. É de realçar que o governo francês concordou em subsidiar anualmente a S. N. C. F. para a compensar das despesas das infra-estruturas especificadamente afectas ao transporte ferroviário de mercadorias, considerando que a concorrência já beneficia da utilização das estradas e dos canais fluviais, cujo custo não cobre. Futuramente será concedida à S. N. C. F. a maior liberdade comercial para estabelecer tarifas especiais, por contrato, no tráfego de mercadorias, à semelhança do que acontece com os outros transportadores concorrentes. Como o governo obriga a S. N. C. F. a manter determinados serviços de passageiros e mercadorias por motivos de ordem social, serão estes subsidiados, caso por caso, e ano por ano. Como excepção considera-se desde já a rede suburbana de Paris que será subsidiada como um todo por não haver possibilidades de diferenciação nesta região. O governo continuará a conceder empréstimos à S. N. C. F. a um juro baixo de 4,5 % com liberdade de aplicação. Estes fundos são aplicados em fins sociais, como é o caso do serviço das linhas suburbanas de Paris, o que significa uma concessão adicional ao capital emprestado para a reconversão do serviço comercial.

Os E. U. A. na senda das altas velocidades ferroviárias

O Ministério dos Transportes do Governo Federal dos E. U. A. anunciou, recentemente, a construção de duas linhas destinadas a ensaios de altas velocidades com comboios, tanto de propulsão clássica como concebidos segundo as mais modernas técnicas (almofada de ar, motor linear, etc.).

O Estado do Colorado, no centro-oeste dos Estados Unidos, pôs à disposição do Governo um terreno com 120 km², situado ao norte da cidade de Pueblo, onde serão assentes duas linhas com 32 km de comprimento, uma de traçado rectilíneo e a outra de perfil elíptico. A utilização destas linhas experimentais, a inaugurar dentro de 2 ou 3 anos, será exclusivamente afectada aos sectores dos transportes ferroviários de longo curso, às explorações dos transportes suburbanos e às organizações transportadoras por auto-estradas, para estudo de soluções que o futuro impõe ao tráfego terrestre estadunidense.

Será oportuno recordar que na Checoslováquia, perto de Praga, existe já uma linha experimental em forma de anel, aplicada a ensaios do género que os E. U. A. agora vão adoptar.

PESSOAL

Nomeações e promoções

A contar de Maio findo

A AGENTES DE MÉTODOS DE 3.ª CLASSE — o Contramestre principal, António Domingos Jesus Ribeiro e os Contramestres de 1.ª classe, Fernando da Silva Freitas e Aníbal José Reis Luís.

A ANALISTAS DE TRABALHO DE 1.ª CLASSE

— os Contramestres de 1.ª classe, João Caeiro de Sousa e Joaquim Gouveia Condeço.

A ANALISTAS DE TRABALHO DE 3.ª CLASSE — os Chefes de brigada, José João da Graça Silva e António Figueiredo Franco.

A contar de Junho corrente

A ECONOMISTAS DE 3.ª CLASSE — os Economistas praticantes, dr.ª Maria Cândida Raposo Guerreiro e dr. João Fernando Clemente Duarte.

A INSPECTORES DE CONTABILIDADE — os Chefes de escritório, António Augusto Ferreira e João Rodrigues Beleza.

A CHEFE DE ESCRITÓRIO — o Subchefe de escritório, Manuel Carlos do Vale.

A SUBCHEFES DE ESCRITÓRIO — os Chefes de secção, Manuel Pereira Matos dos Santos, Lúcio José Marcelino, Manuel Carlos Lage e Joaquim Tomás Candeias.

A CHEFES DE SECÇÃO — os Escriurários de 1.ª classe, Fernando Rosa Corregedor Damásio e Carlos Aníbal de Pina Cabral.

A ESCRITURÁRIOS DE 1.ª CLASSE — os Escriurários de 2.ª classe, José Gonçalves da Silva Guerreiro, Maria Avelina do L. M. Brito, Maria Carlota Leal Correia e Irene de Jesus C. dos Santos.

A ESCRITURÁRIOS DE 2.ª CLASSE — os Escriurários de 3.ª classe, Maria Manuela R. A. D. Lopes, Ana Maria Ramalho, Maria da Graça M. Romano, Amélia Maria C. Milheiras, Maria Adelaide C. Vieira e Gisélia da Conceição Gouveia Amaro.

A MAQUINISTAS PRINCIPAIS — os Maquinistas de 1.ª classe, José Marques Vinagre, José Guerreiro e José de Sousa.

A MAQUINISTAS DE 1.ª CLASSE — os Maquinis-

tas de 2.ª classe, Pedro José de Vasconcelos, Maximino de Carvalho e António Neves Tomás de Magalhães.

A MAQUINISTA DE 3.ª CLASSE — o Fogueiro de 1.ª classe, Manuel Afonso Branco.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 1.ª CLASSE — os Chefes de estação de 2.ª classe, José Alberto da Silva, Júlio Fernandes da Cruz, António Amaral, Francisco Vicente da Silva, Manuel José de Carvalho, António Godinho Serra e José do Sacramento Queirós.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 2.ª CLASSE — os Chefes de estação de 3.ª classe, José Brás Costa, Faustino Teixeira Azevedo, António Amaro Cabrita, Plácido Soares de Queirós, Francisco Joaquim, Américo Vieira Jorge, José de Ascensão Gomes, José Alves Inácio, António de Oliveira, Manuel Ambrósio, Manuel Rolo Gaspar e Josué de Matos Ferreira.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 3.ª CLASSE — os Factores de 1.ª classe, Firmino Castanheira, Fernando Lopes, Joaquim Pires de Almeida, Álvaro Jorge Nuno, Eduardo Neves Martins, António Manuel da Silva Prôa, Armindo Costa de Oliveira, Júlio de Oliveira, Augusto Duarte Marques de Lemos, José Botão Moreira, Jaime Duarte Silva, José de Sant'Ana Henriques, Liocínio Soares e António Reinaldo Mendes.

A FACTORES DE 1.ª CLASSE — os Factores de 2.ª classe, Francisco Martins Moreira, Joaquim Rodrigues Vaz, António Joaquim Rodrigues Noro, Luís Martins Vermelho, Mário Mendes da Trindade e António da Graça Neves.

A FACTORES DE 2.ª CLASSE — os Factores de

3.^a classe, Manuel da Silva Monteiro, Jorge Cardoso Dias, Joaquim Manuel Carriço Silva, Carlos Henrique Delgado, Manuel Almeida dos Santos Pinto, Manuel Ribeiro Peralta, Henrique da Fonseca Maia, Fernando Simões Resende, José Jorge Gomes, Jaime Frias Rodrigues, Teófilo Augusto Alves, José de Queirós, José Manuel Canavilhas São Bento e Joaquim Arnaldo Guedes Vieira.

A FACTORES DE 3.^a CLASSE — os Praticantes de factor, José Maria Mateus Cotão, António de Almeida Rodrigues, António Dias Guerreiro, Manuel Martins Moreira, António Lopes da Silva, Manuel Fernando Sampaio, Francisco Monteiro, Amílcar do Nascimento Moraes Pinto, Álvaro Pinto Coelho, Alberto Dias Gonçalves, Luís Cândido Pinto, Eduardo Teixeira, José de Carvalho, Armando Martins Ribeiro, Albino Augusto Rua, Francisco Rodrigues Bento, João da Conceição Bugalho, António de Matos Pires, Manuel Rodrigues, António Filipe Belo Gonçalves, Manuel da Costa Ratinho, Luís António Xavier Bonacho, António Joaquim Correia, Carlos Augusto Lopes, António Cordeiro Ferreira, Fernando Tomás Gonçalves, Amândio Simões Castanheira Cordeiro, José Pinto, Joaquim José Ferreira dos Santos, António Pardal Baptista, Manuel da Silva Pio, Secundino Ferreira Soares Vaz, Avelino Coutinho, Eurico Cabrita Lourenço, José Farinha, Joaquim Manuel Leitão Martins, Artur Margato, Joaquim Manuel Serra, José António Lebreiro, Alexandre José de Carvalho Godinho, José Francisco Falcão Miguel, João António Tibúrcio de Jesus, João de Jesus Mendes, José Lourenço Marques, Joaquim José Neto Pinto, José Simões Barreto, Vitorino Vieira de Sousa, Adriano Craveiro Lopes, José Jesus da Costa, António Joaquim Arnaud Estrebôcha, Joaquim de São João Faisca, Fernando Roque Leal, José António Fontainhas Branco, Joaquim António Morto Gerou, Feliciano Joaquim Figueiras, Armindo Mendes Vaz, Joaquim Maria Paulino Baptista, José de Oliveira Bessa, Luís Francisco Parreira Patrício, Carlos Alberto Tavares Martins, Domingos Sousa Pires, Alcino Mendes Zambujo, João Domingos Beato Traguil, João Manuel Catarino, Francisco Marques Espadinha, Manuel Rodrigues Coelho, Delfim dos Anjos Costa, Fernando José Cardoso R. Paredes, António Monteiro Gomes, José Maria da Conceição Riscado, Abílio Miranda de Faria, Álvaro Moreira da Silva, Joaquim Inácio Araújo Gavião, António Duque Nuno, Manuel Esteves da Cruz, Joaquim Bidarra de Ascensão, Manuel Machado Matos, António Fajardo, José Robalo Hermenegildo, Alfredo Cortes, José António do Rosário Tanganha, Francisco Joaquim da Silva Curvacheiro, José de Abreu Ruas, José Duque Casimiro Pereira, José Luís Estevinha Martins, José do Espírito Santo Salvado, João Querido das Neves, Manuel Ferreira dos Santos, Francisco Monteiro Galveia, Cesaltino Manuel Preguiça, José Ferreira Panão, Manuel Moraes Castanheira, José António Barradas Rolo, Álvaro Almeida Rocha, António Franco Marques, Júlio Augusto Filipe, António Jacinto Brito Roxo, António Alberto Ribeiro da C. Roque, Manuel Carlos Soares, Narciso Palha Pratas, Maurício Gomes Saraiva, Francisco Cardoso, Armindo Martins Leitão, José do Rosário Machado, Joaquim Maria Belchior, António Gabriel Calvino Rodrigues, Reinaldo de Oliveira Fernandes, Joaquim Fernandes, Júdice da Costa António, António Manuel Lopes Coelho, José Neves Canteiro, Diamantino Rodrigues Semião Jacinto, Joaquim Salvado Grilo, Henrique de Barros Pinheiro, Adílio Mestre Sobral, Virgílio de Jesus Oliveira, João Manuel Ferreira Ponciano, João José Gonçalves Ginja, José Maria Paulino, José João de Oliveira Rodrigues, Albino Ferreira Pinto, Francisco Maria Silvestre, José António Malanho Póvoa, Manuel José Guerreiro, António Inácio Romaneiro Calhau, Albano Canária Ferreira e Manuel João Correia Vintém.

A VERIFICADOR DE RECEITAS — o Factor de 1.^a classe, António Lopes Bispo.

A FISCAL DO PESSOAL DE REVISÃO DE BILHETES — o Revisor de bilhetes principal Artur Máximo.

A REVISOR DE BILHETES PRINCIPAL — o Revisor de bilhetes de 1.^a classe, Júlio Bastos Simões.

A REVISORES DE BILHETES DE 1.^a CLASSE — os Revisores de bilhetes de 2.^a classe, Abílio de Sousa, João Gonçalves Duque e Pedro Nunes Marôco.

A REVISORES DE BILHETES DE 2.^a CLASSE — os Revisores de bilhetes de 3.^a classe, Damião Vieira, José Pereira Robalo e Manuel Mestre Jacinto.

A CONDUTOR PRINCIPAL — o Condutor de 1.^a classe, Teófilo Gonçalves Martins.

A CONDUTOR DE 1.^a CLASSE — o Condutor de 2.^a classe, Firmino Gomes de Araújo.

A CONDUTOR DE 2.^a CLASSE — o Guarda-freios de 1.^a classe, Alfredo Marques de Lemos.

A GUARDA-FREIOS DE 1.^a CLASSE — o Guarda-freios de 2.^a classe, Natalino Nunes da Costa.

A AGULHEIRO DE 2.^a CLASSE — o Agulheiro de 3.^a classe, Manuel Bento Rodrigues.

A INSPECTOR DO MATERIAL CIRCULANTE — o Subinspector do material circulante, António Alves.

A SUBINSPECTOR DO MATERIAL CIRCULANTE — o Fiscal da revisão de material, José Maria da Costa Freire.

A FISCAL DA REVISÃO DE MATERIAL — o Revisor de material de 1.^a classe, Aires Gameira Marques.

A REVISOR DE MATERIAL DE 1.^a CLASSE — o Revisor de material de 2.^a classe, Amadeu Alberto P. de Sousa Coelho.

A REVISOR DE MATERIAL DE 2.^a CLASSE — o Revisor de material de 3.^a classe, Manuel Pinto de Freitas.

A REVISOR DE MATERIAL DE 3.^a CLASSE — o Ajudante de revisor de material, Manuel Cortes José.

A AJUDANTES DE REVISOR DE MATERIAL — o Servente de 1.^a classe, João Pereira dos Santos e o Servente de 3.^a classe, António Joaquim Franco Gomes.

A CONTRAMESTRES PRINCIPAIS — os Contramestres de 1.^a classe, José Fernando Jesus Mimoso e Armando da Silva Barbosa.

A CONTRAMESTRES DE 1.^a CLASSE — os Contramestres de 2.^a classe, Joaquim Saraiva da Silva Lemos, António Gonçalves, Luís Matias Capela, Aurindo Marques dos Santos e Joaquim António Santana Ladeiras.

A CONTRAMESTRES DE 2.^a CLASSE — os Chefes de brigada, Armindo dos Santos Pais, Humberto Martins Aleixo e Fernando Lemos Tarrafa.

A CHEFES DE BRIGADA — os Operários de 1.^a classe, José da Silva Graça, Pedro Alves Barros e João Simões Ribeiro de Lima; e o Operário de 2.^a classe, Carlos Correia Fernandes.

A ENCARGADOS GERAIS DE OBRAS DE 2.^a CLASSE — o Operário de 1.^a classe, Manuel dos Santos Vieira Trindade e o Operário de 2.^a classe, José Belo Farto.

A OPERÁRIOS DE 1.^a CLASSE — os Operários de 2.^a classe, José Cabrita, Alberto de Jesus de Almeida, Eduardo Augusto G. de Almeida, Tomaz Pinto da Costa, José Catalão Gonçalves, Joaquim de Jesus, Francisco dos Santos, António Henriques da Silva, Joaquim Henriques Gomes, António Augusto Ferraz, João Torrão da Silva, Eduardo Correia, Agostinho da Silva Martins e Francisco António Brôco.

A OPERÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Operários de 3.^a classe, Henrique da Costa Soares, António da Silva Marchão, António Monteiro, José Pinto Moreira, Júlio Manuel Pereira Garcia, Joaquim Sequeira Teixeira, José Vicente Pedreiro, Joaquim da Silva, Manuel António Bagina Miranda, Manuel Salvador, Manuel Neves Rodrigues, Manuel da Silva Honório de Freitas, Olívio Cabaço Dias, Hermínio dos Santos Domingos, Joaquim Pimentel Faria, António da Silva Atanásio, Francisco Gonçalves Galo Louro, Edgar Fernandes Pingôcho, Domingos Rodrigues Paixão e Quintino Francisco da Silva.

A OPERÁRIOS DE 3.^a CLASSE — os Operários de 4.^a classe, Armindo Teixeira Almeida, Zeferino Ferreira da Rocha, Bernardino Rodrigues Pereira, Manuel da Silva Moreira, Mário da Cunha Moreira, Manuel Rodrigues L. das Neves, Armando Silva Amaro, António Godinho Ribeiro, Joaquim Manuel de J. Gonçalves, Amadeu Alves de Oliveira, João Francisco da Costa Veiga, Luís Victorino, António Rosa Rôla, Isidoro Joaquim Martins Santos, António Manuel T. Rosário, Fernando Simões Mendes, Manuel Romeiro Coelho, Joaquim dos Santos de Jesus, Manuel de Jesus Guerreiro, José Manuel R. Barrasquinho, Francisco António A. Traguedo, Augusto José Nunes Cordeiro, Manuel Gonçalves Braço-Forte, António do Carmo Sousa, José Maria de Sousa Freitas, António Martins Riscado, José Francisco Pinto, José Alves Ribeiro, José Correia Vicente, Luís Gaspar e José Vicente Alabaça.

A OPERÁRIOS DE 4.^a CLASSE — os Operários eventuais, Teodoro Rêgo Bernardo, Manuel Rodrigues Campizes, Manuel António Heitor Cardigos, Vital Neves Espadinha, João Pereira de Faria, Aníbal de Figueiredo Fernandes, Jesuvino Rosa Lopes Grilo, Diamantino de Matos, José Martins da Silva Neto, Fernando Pereira da Silva, Joaquim Carvalho Simões, José Pereira de Sousa Simões e Joaquim das Dores Sobreira.

A CHEFES DE DISTRITO — os Subchefes de distrito, Ezequiel Augusto Pinto, Carlos Jaime Gouveia, Diamantino Valente da Silva, José Véstia Pombo, João de Jesus Roque e António Manuel Reforço.

A SUBCHEFES DE DISTRITO — os Assentadores de 1.^a classe, Fernando Ventura Matoso, Albino Rodrigues Gameiro, Hermínio Nunes Serrano, João Bravo, João da Encarnação Senhorinho, José Lopes dos Santos, António Vieira Lourenço, António Pescante Monteiro, José Manuel Rodrigues Longo, Joaquim António Martins e José Augusto Mesquita Sousa.

A ASSENTADORES DE 1.^a CLASSE — os Assentadores de 2.^a classe, Serafim Martins, António Joaquim, António Guerreiro, José Maria Vivas, Benjamim Pinto, Artur Pereira, Guilherme de Lemos, Abílio Gaspar, Manuel Silvestre, Francisco Rodrigues, Domingos Pereira e Manuel Pires Calado.

A SERVENTES DE 1.^a CLASSE — os Serventes de 2.^a classe, Joaquim Lopes, António Paulo Dionísio, José

Moreira Chorão, Patrício Bernardo, Luís da Costa, Elísio Cardoso e Rosa, Manuel Amado, Jerónimo Osório Guerra, Avelino Rodrigues, José Martins Félix, José Vicente Ascensão, Abel Rodrigues Barbosa, Jaime Isidoro Marques, Manuel José, Plácido Moreira de Bessa, João Evangelista Afonso Melim, Francisco Sintra da Silva, José Maria Vieira Bernardes, António Oliveira Fernandes, Belmiro José Ribeiro Estêvão, Albano Futuro da Silva, Joaquim Pinto Machado, Francisco Mestre, António Pires Couceiro, Firmino António Francisco, Casimiro Gomes da Costa, Arlindo Policarpo Cabral, Artur Rodrigues Gonçalves, António Augusto Bispo, Augusto José Martins, Abílio Ferreira Mariano e António Pereira.

A SERVENTES DE 2.^a CLASSE — os Serventes de 3.^a classe, Manuel Bárbara Florêncio, Nelson Miranda de Sousa, Francisco Manuel Rita dos Santos, Adelino Maia Mota, Rodrigo de Freitas Monteiro, Américo Silva Costa, José Joaquim Vieira Martins, Manuel Ferreira, Amaro Radrigues Barbosa, Artur Ribeiro, Ernesto Correia da Silva, Alberto Pereira Pinheiro, Manuel Ferreira Carneiro, Nelson Edgar Silva Ferreira, Abel Chasqueira Paulico, Júlio Pinto da Costa, Heitor Gomes de Azevedo, Ildebrando Pinto de Carvalho, Alexandre Teixeira Alves, Joaquim Lima Coelho, Francisco António Lameirinhas, Eloi Guerreiro Pereira Branco, Manuel Tavares da Silva, Adriano Dias Moreira, Luís António Carvalho Simão, Manuel Soares de Almeida, João Manuel Medeiros de Carvalho, Manuel Fernandes Nogueira, Adriano Moreira Soares, Joaquim São Pedro Lopes, José Rola Vilela, Manuel Ribeiro Vicente, José Marques Cardoso, Estevam Neto de Matos, José dos Santos, Joaquim Neves Lopes, José de Oliveira Aranha, Manuel Cardoso Ribeiro, António Fernandes, Jorge José Cardoso Pires, Américo da Silva, Joaquim Cardoso Faustino, António Nunes Chasqueira, Alberto Maria Duarte, Manuel Paulos, João Ribeiro de Oliveira, José Duarte de Matos, Joaquim Pereira da Silva, José Correia, Manuel de Matos Duarte, Manuel Nave da Cruz, João da Silva, Mário Pires de Oliveira, José Figueiredo, José Esteves Laranjo, Hipólito Soares, João Maria Mourato, António de Melo Martins, José Miranda Cordeiro, Manuel Pereira Dinis Pinheiro, Rui Manuel Botas Camões, Hermínio António Henriques Lopes, Luís de Ascensão Januário, Francisco Costa, José Veríssimo Martins, José Joaquim Marques, André Casimiro Marques, Cândido Augusto Cevivas Pereira, Júlio Gonçalves Saraiva, Joaquim Cardoso Abrantes, José Manuel da Costa Mateus, José Bernardes Ferreira de Araújo, Joaquim Branco de Oliveira, Julião Filipe Martins, Joaquim Manuel Santo Marques, António Salazar Jacinto Norberto, Joaquim da Conceição Calha, Abílio da Conceição Simões, Teodoro Cordeiro Mousinho, António Paulino Figueira, Manuel Bárbara Ramos, João Pires, Alberto Afonso Feiteiro, José Maria Peixoto Teixeira, José Dias dos Santos, António Pereira Cardoso, José da Encarnação Soares, António Bonifácio Afonso, José Esteves Ramos, José Pinto, Armindo Salgado de Carvalho, Manuel Luís Lopes, João Manuel Pires de Moura, José Maria Alves da Silva, António Mendes Lemos, José dos Santos Mateus, Luís Augusto Almeida, João Cardoso Pereira, Florêncio de Moura Romão, Alcindo Porelo Gonçalves, João Gregório Cardoso, Joaquim Tavares Fernandes Russo, José Pereira da Silva, Bernardo Pinto, António de Sousa Oliveira, João Nunes Martins, Manuel João Domingos, Manuel Martins Pires, Joaquim Gomes da Conceição Ribeiro, Manuel Tomás Antunes Vinagre, Abílio Augusto Ramos, Joaquim Rodrigues da Silva, Fernando Fausto Guerra Bombaça, António Magalhães Pereira, Sebastião Mendes Vital e José Inácio da Silva Mimoso.

A GUARDAS DE P. N. DE 2.^a CLASSE — as Guardas de P. N. de 3.^a classe, Maria Octávia das Neves, Ana Leal Fernandes, Olinda Ribeiro Canais e Conceição Domingos Parrano.