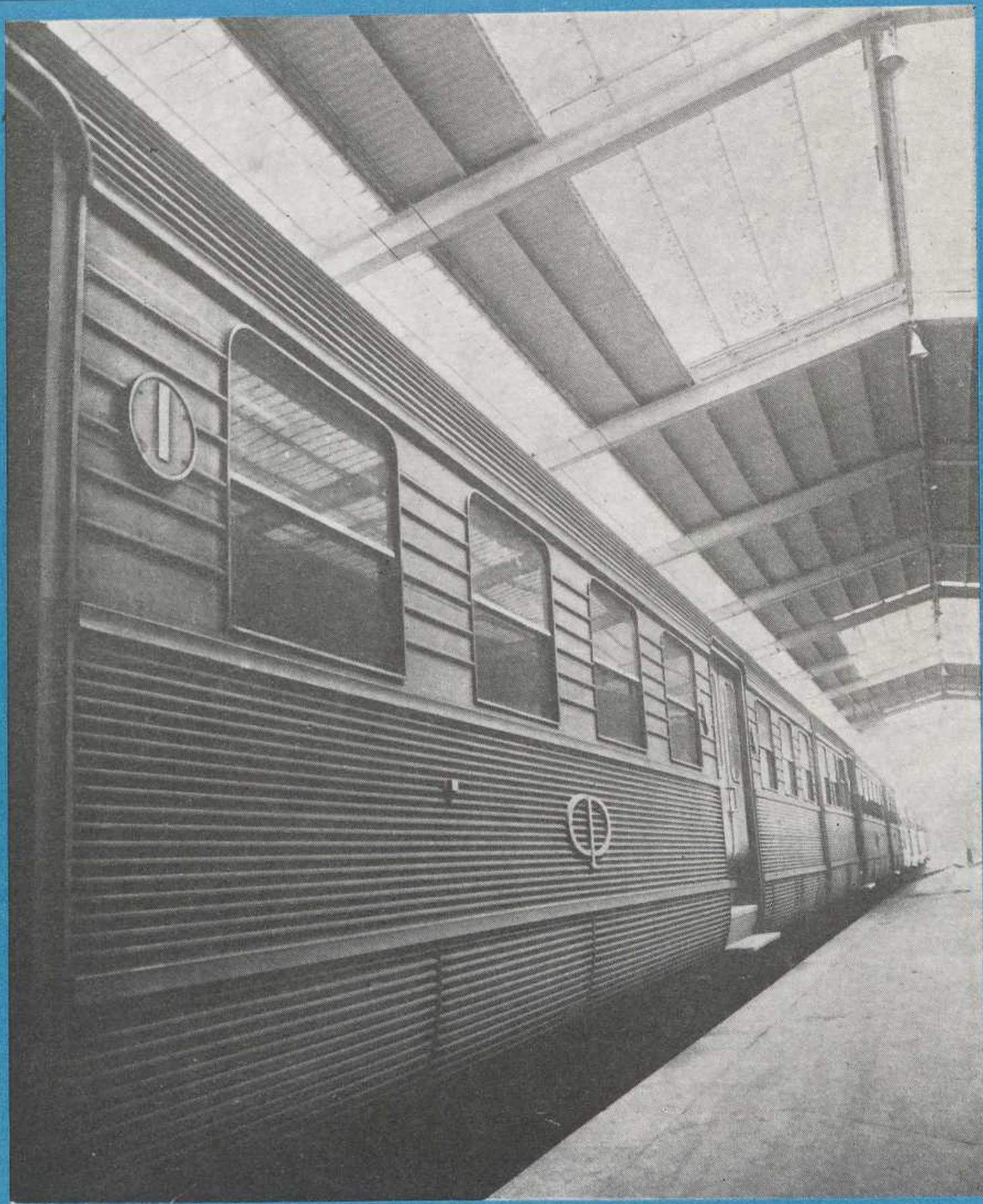


# boletim da CP





# boletim da CP

---

N.º 494 • Agosto • 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

A morte do Presidente Salazar .....	1
Visita dos representantes dos órgãos da informação às oficinas do Barreiro — <i>por</i> <i>António de Araújo</i> .....	3
I Acampamento do G. D. Ferroviários do Entroncamento .....	7
A «SOFRERAIL» nas oficinas do Barreiro — <i>pelo eng. Paulo Hormigo Vicente</i> .....	8
Realidades sociais — A C. P. criou o Serviço Social Ferroviário .....	12
A engatagem automática dos veículos ferroviários .....	16
Os Serviços Médicos nos transportes ferroviários (Comunicação apresentada ao II Colóquio Nacional de Transportes) — <i>pelo dr. Alfredo Ferraz</i> .....	19
Quando se chega à estação de caminho de ferro mais alta da Europa — <i>por</i> <i>Vasco Callixto</i> .....	24
Jogos Florais Ferroviários .....	25
Dos Jornais — A C. P. encontra-se numa situação de transição, revela o seu último Relatório .....	26
Bilhete de fim de semana — <i>conto de António de Araújo</i> .....	29
Aniversário do Boletim da C. P. ....	30
Pessoal — Promoções .....	31
Dr. Correia Vicente .....	32





# A MORTE DO PRESIDENTE SALAZAR

*Num ambiente de rigoroso luto e solene austeridade, tendo por fundo as pedras imponentes do Mosteiro dos Jerónimos — presença simbólica de um passado glorioso — o País prestou, no mês pretérito, as últimas homenagens ao prof. doutor Oliveira Salazar, que durante quarenta anos presidiu aos destinos da Nação.*

*Na penumbra da grandiosa nave e na vasta Praça do Império, as cerimónias fúnebres revestiram-se de particular significado, com a presença do Chefe do Estado, membros do Governo e do Corpo Diplomático, representantes das instituições públicas e privadas e das várias classes que constituem a Nação portuguesa — e ainda de centenas de milhares de pessoas que continuamente desfilaram, em elo-*



*quente romagem de saudade, ante o corpo do egrégio governante que foi justamente considerado como «um dos maiores portugueses de sempre».*

*Quatro horas levou a viagem do comboio especial transportando os restos mortais do presidente Salazar: de Santa Maria de Belém, onde enorme multidão quis dizer o último adeus ao eminente estadista que governou o País, «num clima de frutuosa paz, inteligentemente construída e vigorosamente defendida», até à recôndita estação beirã de Santa Comba Dão, sua terra natal.*

*Nesta derradeira viagem, foram inúmeras as vezes que a composição ferroviária teve de abrandar suavemente a sua marcha para que o imenso povo, aglomerado em religioso silêncio, em estações e apeadeiros do percurso, pudesse tributar, com tocante dignidade e elevada emoção, a sua última homenagem ao antigo Chefe do Governo.*

*Lenços brancos esvoaçavam sentidamente ao longo da linha, num aceno final àquele que — sejam quais forem os credos ideológicos ou os critérios de apreciação — durante quase meio século moldou decisivamente um profundo período da nossa História, encarnando a imagem da própria Pátria e sendo «em toda a dimensão da palavra e em toda a dignidade da espécie — um Homem».*

*Na marcha lenta deste último comboio para Santa Comba, encerrava-se um capítulo dos mais relevantes da vida política do País. E volvia-se, indubitavelmente, uma página brilhante da História de Portugal.*



# Visita dos representantes dos órgãos da informação às oficinas do Barreiro

Como é do domínio público, decidiu o Governo, em fins de 1968, confiar a uma conceituada empresa estrangeira — a «SOFRERAIL» — o estudo global da situação do caminho de ferro metropolitano, para assim integrar a política ferroviária num contexto mais vasto da política nacional de transportes, tal como o expressa o III Plano de Fomento.

Os técnicos da «SOFRERAIL» — Sociedade Francesa de Estudos e Realizações Ferroviárias — constituídos na sua maior parte por engenheiros altamente competentes, seleccionados entre os melhores, tanto do serviço activo dos Caminhos de Ferro Franceses (S.N.C.F.) como entre os reformados que mais se distinguiram durante a sua vida profissional, encontram-se, em Portugal, alguns deles, há aproximadamente um ano, a trabalhar em estreita colaboração com os competentes serviços da C. P. e do G. E. P. T., particularmente nos domínios de organização da conservação do material circulante e organização de oficinas, de organização da fiscalização das receitas e da rentabilidade das estações, de organização da conservação da via e nos estudos de regularização e traçado de curvas.

A acção desses técnicos da vanguarda ferroviária francesa, em trabalho conjunto com os engenheiros portugueses, tem sido já bastante notória e eficiente na melhoria do serviço ferroviário. Particularmente nas oficinas do Barreiro — um dos maiores complexos industriais do País no ramo metalomecânico, com um efectivo de 1200 operários distribuídos por 46 500 metros quadrados — têm-se

obtido consideráveis benefícios no serviço de comboios, através da reorganização da conservação do material motor.

Foi assim que aproveitando-se a presença entre nós do eng. Paul Escaron, superintendente da «Missão Sofrerail» em Portugal, a Administração da C. P. proporcionou aos órgãos da informação uma breve visita de estudo e documentação às oficinas do Barreiro, na manhã do dia 26 de Junho, para esclarecimento e divulgação pública de tão importante programa da renovação ferroviária.

Foi um dia de autêntica confraternização — segundo declarações dos próprios visitantes — a deslocação dos jornalistas às instalações do Barreiro.

Um encontro proveitoso a todos os títulos, na confissão dos representantes dos órgãos da informação, em que se procurou dar a conhecer ao País o esforço que os caminhos de ferro portugueses estão a desenvolver no sentido de modernizar os seus serviços.

A partida estava marcada para as nove horas e vinte minutos, da estação do Terreiro do Paço.

A bordo, o dr. Élio Cardoso, chefe das Relações Públicas, ia fornecendo aos jornalistas as informações prévias que julgara oportunas.

Chegámos ao Barreiro cerca das dez horas e, ali encontravam-se à nossa espera o eng. Paul Es-





Um aspecto da reunião com os representantes dos órgãos da informação

caron; o eng. Duarte Silva, chefe do Serviço de Organização Oficinal; o eng. Paulo Hormigo Vicente, chefe do Grupo Oficinal, e vários outros chefes de diversos departamentos das oficinas a visitar.

Após a troca de cumprimentos e apresentações, à entrada das oficinas, seguimos para uma sala onde o eng. Paul Escaron saudou os jornalistas e se colocou à disposição dos mesmos para quaisquer esclarecimentos prévios que desejassem.

Não houve perguntas porque, ao que parece, alguns dos representantes dos órgãos da informação visitavam as instalações pela primeira vez.

O eng. Escaron percebeu e deu, então, a partida para as oficinas, associando-se aos jornalistas na visita.

Começámos pelos serviços de Manutenção, onde se encontravam em reparação três locomotivas eléctricas.

O ambiente era de trabalho que não foi perturbado pela presença dos homens da Imprensa, o mesmo sucedendo no sector, existente no mesmo bloco oficinal, da reparação dos motores.

Os jornalistas pesquisaram tudo, fizeram perguntas aos engenheiros e aos empregados, visando, sobretudo, um esclarecimento sobre o papel dos técnicos franceses naquela actividade.

Seguiu-se a visita ao outro bloco de oficinas, precisamente onde se encontravam em actividade os empregados encarregados da reparação de carruagens, tendo chamado a atenção o facto de estarem a ser adaptadas para serviço moderno as velhas carruagens de estrutura de madeira.

Os sectores de pintura, estofos, reparações eléctricas e lavandaria foram também objecto de visita atenta.

Um aspecto que mereceu especial reparo foi a adaptação duma locomotiva diesel-eléctrica, de origem americana, com a potência de mil e seiscentos

cavalos para dois mil, tudo obra de operários portugueses.

Um empregado que ali se encontrava esclareceu os jornalistas que os operários portugueses, em material diesel já não têm problemas, graças à experiência adquirida. Novidades só no material eléctrico.

Antes de terminarem a visita, os jornalistas subiram à sala de Planificação, onde lhes foram prestados todos os esclarecimentos sobre o modo como se processa a racionalização dos serviços, no que respeita a distribuição de tarefas e de pessoal por equipas.

### A conferência de imprensa com o eng. Paul Escaron

Terminada a visita, voltámos à sala onde os jornalistas haviam sido recebidos, à entrada, pois o eng. Paul Escaron fazia questão de elucidar os jornalistas sobre a actividade da «SOFRERAIL» junto da C. P.

Na mesa da presidência tomou lugar o eng. Paul Escaron, acompanhado pelo eng. Morais Cerveira que serviu de intérprete para os jornalistas que não quiseram ou não puderam dirigir-se directamente ao eng. Escaron.

A sequência das perguntas e respostas foi a seguinte:

*P* — Que domínio de actividade da «Missão Sofrerail» é superiormente orientada por V. Ex.<sup>a</sup>, sr. eng. Escaron, e qual a dirigida pelo sr. eng. Jatteau?

*R* — Esta «Missão» tem por objectivo organizar a reparação de locomotivas, carruagens e vagões, a fim de que o serviço deste material seja o melhor





Os visitantes percorrendo as oficinas do Barreiro

possível e ao mais baixo custo. Para este trabalho temos em Portugal quatro especialistas — os srs. engs. Muscat, Floutard, Alexis e Estève — auxiliados por dois técnicos — os srs. Paillet e Vitte. Além disso, o sr. Lemasson está encarregado de organizar o melhor possível as rotações das locomotivas e do pessoal de condução.

*P* — V. Ex.<sup>a</sup> pode explicar-nos por que razão o caminho de ferro parece encontrar-se desde alguns anos perante problemas novos, em especial no domínio de que se ocupa?

*R* — Os problemas que efectivamente se põem, nasceram em grande parte da evolução técnica geral que fez substituir a locomotiva a vapor pelas máquinas de tracção moderna: locomotivas eléctricas e locomotivas diesel. Estas máquinas são mais complexas do que a locomotiva a vapor. Para serem bem conservadas exigem uma mão-de-obra mais qualificada. Os trabalhos que esta mão-de-obra executa devem ser definidos duma maneira muito precisa. Por este facto, os executantes têm de ser agrupados em equipa cujo número de operários não seja muito grande. Assim, aparece a necessidade dum mais perfeito enquadramento e, portanto, dum maior número de chefes de brigada e contramestres qualificados, operação que está em curso sob o nosso parecer.

*P* — Por que razão se julgaram necessários os serviços duma «Missão» francesa para auxiliar os dirigentes portugueses da C. P. a definir e a montar a organização conveniente?

*R* — A Société Nationale des Chemins de Fer Français teve os mesmos problemas durante vários anos. Ela procurou as soluções mais válidas à custa de tentativas e de erros por vezes dispendiosos.

A C. P., tendo de resolver os mesmos problemas julgou interessante aproveitar a experiência adquirida.

*P* — Como organiza V. Ex.<sup>a</sup> o seu trabalho com os funcionários da C. P.?

*R* — Desde a nossa chegada, adoptámos como regra absoluta, fazer tudo para que os dirigentes portugueses, após a retirada da «Missão», fiquem nas melhores condições para prosseguir o trabalho iniciado em comum. Tudo se tem feito em estreita colaboração com os nossos colegas da C. P.

*P* — Pode resumir-nos as ideias gerais que orientam o trabalho de V. Ex.<sup>a</sup>?

*R* — As directrizes são simples:

- Em primeiro lugar, dada a complexidade dos problemas da conservação, o trabalho já não pode ser bem feito em pequenas oficinas dispersas. Torna-se indispensável concentrar o trabalho em instalações já existentes nalguns centros importantes.
- Em seguida, é necessário especializar cada agente, cada equipa, numa gama de trabalhos bem definidos. Assim o





O eng. Paul Escaron durante a sua exposição

peçoal poderá ser bem formado para que possa executá-lo bem.

— Finalmente, alguns dos melhores operários orientados por um dirigente competente, serão encarregados de estabelecer documentos de trabalho redigidos de maneira que qualquer executante possa utilizá-los directamente, seguindo os métodos indicados e reconhecidos como os melhores.

Outras ideias referem-se à técnica ; mas sob este aspecto teríamos de abordar um campo só acessível aos especialistas.

*P* — V. Ex.<sup>a</sup> acaba de evocar a formação do peçoal. Pode fazer o favor de desenvolver este ponto que, em nossa opinião, é muito importante ?

*R* — Efectivamente a formação do peçoal é fundamental. Deve examinar-se sob vários aspectos que são complementares.

É necessária ao operário uma formação geral de base para que compreenda melhor o papel dos órgãos eléctricos, térmicos e até electrónicos.

A C. P. ministra esta formação numa escola especialmente apetrechada para o efeito no Entroncamento.

Após isto, deve ser dada ao executante, no local de trabalho, uma formação muito precisa pelo seu chefe de brigada e contramestre. Para isso aproveitar-se-ão os tempos mortos que se podem apresentar durante o trabalho em consequência das flutuações imprevisíveis do serviço.

Utilizar-se-ão mecanismos demonstrativos e estudar-se-ão os documentos de trabalho de que falei há pouco.

Esta maneira de instruir está já em prática e tem despertado verdadeiro interesse no peçoal.

Como é do conhecimento geral, os operários portugueses, sob este ponto de vista, não são diferentes dos franceses. Gostam da sua profissão e

contribuem com a sua boa vontade nos esforços comuns, no sentido de executarem o trabalho o melhor possível.

Esta formação, no seio da Empresa, não visa só a melhoria da qualidade da mão-de-obra. A C. P., na sua reorganização, sente a necessidade de dispor dum maior número de engenheiros. Neste domínio, a indústria particular faz-lhe concorrência.

*P* — Do ponto de vista prático, pode fazer-nos um balanço dos resultados que considera atingidos ?

*R* — Não somos mágicos nem prestidigitadores. Quando, com os nossos colegas portugueses, encontramos uma solução para um problema, as coisas não vão ordenar-se instantaneamente no sentido escolhido.

Para esquecer hábitos antigos, compreender como agir no sentido escolhido e adquirir novos hábitos, intervém sempre o factor tempo.

Sob este ponto de vista, temos encontrado uma boa vontade extraordinária.

De qualquer modo, sem entrar em detalhes muito técnicos, pode verificar-se que foram encontradas soluções para anomalias muito prejudiciais para o funcionamento do material, soluções que estão em vias de aplicação.

O número de incidentes na linha, no caso das locomotivas, baixou cerca de 20 %.

No domínio da produção, citarei um exemplo característico entre outros :

No Entroncamento, foi possível duplicar a produção da reparação de vagões, sem aumentar os encargos da respectiva oficina.

*P* — Pode confiar-nos o que, pessoalmente, lhe parece ser o facto mais característico do vosso trabalho em Portugal ?

*R* — É fácil de imaginar a sobrecarga de trabalho que a «Missão Sofrerail» provoca sobre os nossos colegas da C. P., trabalho que se adiciona ao das suas funções habituais. É justo que a «Missão Sofrerail» lhes preste homenagem e torne público o seu agradecimento pela grande amabilidade e extrema cordialidade de que têm rodeado as suas relações connosco. Deste modo, tem sido muito fácil o trabalho em comum.

De resto, os profissionais da «Missão», como eu próprio, sentem-se cada vez mais integrados na família ferroviária portuguesa.

*P* — Além da que V. Ex.<sup>a</sup> dirige, há outras «Missões Sofrerail» a trabalhar na C. P. ?

*R* — Sim. Uma ocupa-se do controlo das receitas e da contabilidade das estações ; outra da conservação da via e dos estudos de regularização das curvas.



✱

Realizou-se, mais tarde, um almoço de confraternização numa carruagem-restaurante da «Wagons-Lits», estacionada na estação do Barreiro, que serviu de motivo para uma ampla troca de impres-

sões sobre temas relacionados com as actividades presentes e futuras da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Terminou, assim, uma grande e útil jornada, para a vida da C. P.

ANTÓNIO DE ARAÚJO



## I ACAMPAMENTO DO G. D. FERROVIÁRIOS DO ENTRONCAMENTO

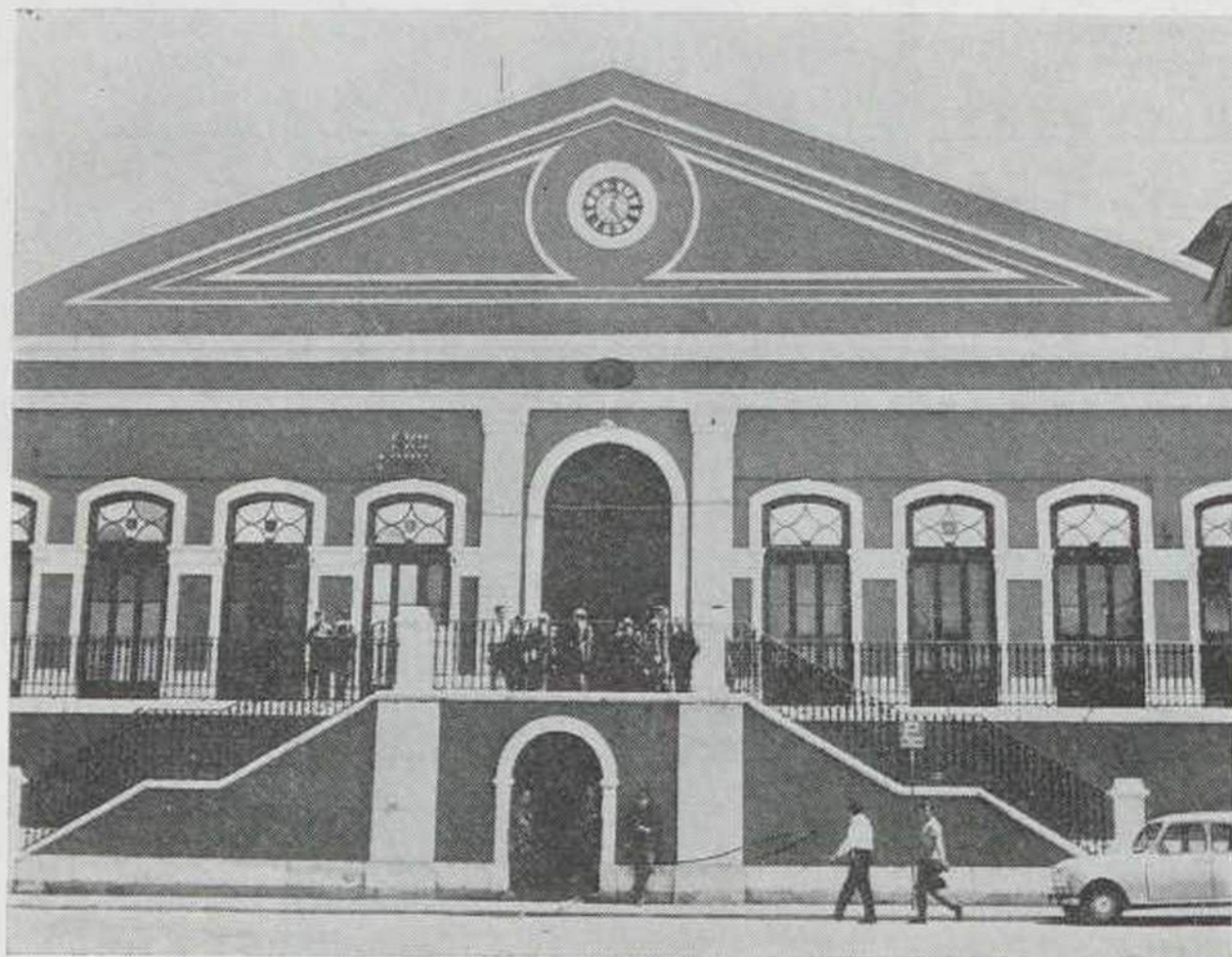
A Secção de Campismo do G. D. dos Ferroviários do Entroncamento, que tem realizado uma acção muito curiosa em prol da simpática e salutar modalidade, levou a efeito, nos dias 26, 27 e 28 de Junho, o seu I Acampamento no pitoresco «Parque de Campismo» daquela vila, a dois passos do Centro de Formação do Pessoal.

À inauguração, além do presidente da Câmara Municipal local, assistiram todas as individualidades que se haviam deslocado ao Entroncamento para encerramento dos «XIV Jogos Desportivos Ferroviários», que, vivamente interessados, percorreram as principais artérias do referido acampamento, enquanto a Banda do Clube Ferroviário de Portugal abrilhantava a cerimónia.

A todos os campistas — e muitos foram, provenientes dos mais diversos pontos do País — foram distribuídos galhardetes, crachás e outras lembranças e dada a possibilidade de assistirem, gratuitamente, aos «Jogos Desportivos Ferroviários».

Entre outras manifestações de carácter recreativo, cultural e desportivo, realizou-se o tradicional «Fogo de Campo».





# A "SOFRERAIL" nas oficinas do Barreiro

pelo eng. Paulo Hormigo Vicente  
Chefe do 3.º Grupo do Material e Oficinas

## I — AS INSTALAÇÕES OFICINAIS DA C. P. E O SERVIÇO FERROVIÁRIO

Dentro da organização dos Serviços da Companhia, o 3.º Grupo do Material e Oficinas depende do Departamento do Material e Oficinas que coordena o funcionamento de todas as que a C. P. possui:

- Em Campanhã (Porto)
- Em Entroncamento
- Em Figueira da Foz e Campolide
- Em Barreiro

além doutras de muito menor importância, situadas ao longo de toda a rede ferroviária.

Esta organização oficial destina-se a apoiar a conservação tanto do material motor (locomotivas, automotoras, tractores e barcos) como do material rebocado (carruagens e vagões).

A localização dos núcleos oficiais obedeceu a um critério funcional que teve em conta não só as áreas geo-

gráficas de maior intensidade de tráfego como ainda a maior facilidade de recrutamento da mão-de-obra indispensável ao seu bom funcionamento e à proximidade dos principais centros de abastecimento de materiais.

À luz deste critério compreender-se-á a localização das oficinas do Barreiro, centro ferroviário muito importante, a que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses sempre dedicou a melhor atenção.

Com efeito, estas oficinas, inauguradas em Novembro de 1933, pelo saudoso ministro Duarte Pacheco ainda hoje se consideram as mais importantes da C. P. não só pela sua grandiosidade como também pelo volume e qualidade do trabalho que executam. Inicialmente montadas e organizadas para as reparações de conservação de locomotivas a vapor e de carruagens, estão hoje praticamente orientadas para a conservação de locomotivas, automotoras, locotractores diesel-eléctricos e carruagens e ainda dos nossos barcos de passageiros além de contribuírem fortemente para o fornecimento de peças dos Armazéns Gerais e dos restantes Grupos do Material e Oficinas.

A complexidade da aparelhagem do material moderno



quer se trate de locomotivas, automotoras, tractores e barcos quer de carruagens exigiu o equipamento das nossas oficinas com maquinaria adequada e o treino da mão-de-obra nos processos de trabalho correspondentes.

Quanto aos equipamentos, foi a C. P. obrigada a vultosos investimentos para acompanhar a modernização do seu parque de material. No que respeita à mão-de-obra, os fornecedores de todo o material rolante, conforme os contratos, destacavam das suas fábricas pessoal habilitado não só para darem assistência às unidades adquiridas como também para instruírem o nosso pessoal dirigente e operário nas operações da sua conservação. Desde há vinte anos que este processo de aquisição de técnicas modernas vem sendo praticado pela C. P. com largo proveito não só para a empresa como para o País. Para se fazer uma ideia deste processo aquisitivo deve dizer-se que têm estado regularmente nestas oficinas técnicos americanos, ingleses, alemães, franceses, italianos, das principais empresas fornecedoras de material ferroviário dos respectivos países.

Se considerarmos a regularidade com que a C. P. tem adquirido o seu parque nos últimos vinte anos, pode dizer-se que este processo de formação técnica tem sido quase permanente. Como, por outro lado, a C. P. não tem deixado de enviar ao estrangeiro várias missões com igual fim, diremos que também neste campo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses fez e continua a fazer investimentos humanos muito importantes. O País sabe-o, mas supomos não ser redundância salientar este aspecto da actividade dos nossos caminhos de ferro a bem da Nação.

Presentemente, e desde Julho de 1969, encontra-se entre nós uma «Missão» de técnicos dos Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F. — Société Nationale des Chemins de Fer Français) integrados numa «Missão» da «SOFRERAIL» para nos ajudarem a aperfeiçoar as técnicas de conservação e de gestão nos moldes mais modernos. A sua acção nas oficinas do 3.º G. M. O. tem-se feito sentir em termos de grande eficiência sobretudo no serviço de comboios, através da reorganização da conservação do material motor. Neste momento, podemos já assegurar a quase totalidade dos comboios circularem à tabela nas linhas ao Sul do Tejo.

A C. P. espera que o Público compreenda os esforços feitos no sentido de bem servi-lo e encare com benevolência uma ou outra deficiência, na certeza de que todas as pessoas (desde a mais modesta à mais categorizada) dedicam toda a sua atenção e entusiasmo na procura da realização dum bom serviço ferroviário.

## II — AS OFICINAS DO BARREIRO

As oficinas principais do 3.º G. M. O. da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses constituem um dos maiores complexos industriais do País, no ramo das metalomecânicas. Ocupam uma área total de 46 500 metros quadrados dos quais 31 800 são cobertos.

Nelas trabalham cerca de 1200 pessoas distribuídas por várias profissões (serralheiros, carpinteiros, pintores, torneiro, fresadores, soldadores, etc.).

Todo este pessoal está integrado em secções que se apoiam mutuamente na reparação periódica das locomotivas diesel-eléctricas, tractores, automotoras, carruagens e barcos de passageiros em serviço nas linhas ao Sul do Tejo, além de contribuir para o abastecimento dos Armazéns Regionais de peças e órgãos a aplicar nos veículos cuja reparação está a cargo dos outros Grupos do Material e Oficinas.

### Fundição

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, além destas oficinas, possui também no Barreiro uma Fundição que produz cerca de 2500 toneladas anuais de ferro



Interior das oficinas do Barreiro

fundido e 200 toneladas de metais não ferrosos em igual período. Trata-se duma oficina moderna e, como tal, muito bem equipada. A quase totalidade das necessidades da Companhia em peças fundidas é produzida nestas instalações. Dado, porém, que as reparações que temos de efectuar no material a nosso cargo também exige o consumo de peças de aço vasado, são estas obtidas da indústria nacional cuja colaboração muito apreciamos.

### Materiais consumidos

Para se fazer uma ideia da importância que as oficinas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses representam para o comércio e para a indústria do País, julga-se suficiente dizer que só as oficinas do Barreiro consomem anualmente em materiais adquiridos, cerca de 50 000 contos.

### Sector de Manutenção de Barreiro

Ocupa-se da conservação diária de todo o material rolante em serviço ao Sul do Tejo, quer se trate de material tractor quer de material rebocado.

Para o conseguir, a sua organização estende-se por diversos postos e subpostos de Manutenção que se procurou situar em pontos estratégicos da rede ferroviária do Sul.

O material afecto ao serviço nas linhas do Sul é o seguinte:

— locomotivas diesel-eléctricas .....	50
— tractores .....	22
— automotoras .....	21
— carruagens .....	144
— vagões .....	3000
— barcos de passageiros .....	6

As locomotivas, tractores e automotoras são assistidas por 120 agentes. Este pessoal encarrega-se não só de pequenas deficiências fortuitas que surjam neste material como ainda procede às revisões sistemáticas escalonadas no tempo. Embora estas revisões sejam feitas principalmente no posto de Barreiro também algumas são feitas em Vila Real de Santo António e em Évora.



As carruagens e vagões são assistidos por 115 revisores e operários. Têm a seu cargo respectivamente a vigilância dos órgãos que maior influência têm para segurança da circulação dos comboios e a reparação de pequenas avarias ou a substituição de peças.

Há ainda, affectos ao sector de Manutenção, mais 90 agentes que se encarregam de serviços diversos tais como da higiene e da limpeza interior e exterior de carruagens, dos «stocks» de materiais de reserva existentes nos postos, da escrituração do controlo destes materiais, da correspondência trocada com várias entidades, da organização das revisões sistemáticas, etc.

### III — A INTERVENÇÃO «SOFRERAIL»

Como já se disse anteriormente, a «Missão SOFRERAIL» é formada por técnicos altamente competentes, seleccionados entre os melhores tanto do serviço activo da Société Nationale des Chemins de Fer Français (Caminhos de Ferro Franceses) como entre os reformados que mais se distinguiram durante a sua vida profissional activa.

Os técnicos da C. P. sentem-se orgulhosos por esta utilíssima colaboração que permite a transposição de métodos de trabalho comprovados para as oficinas em que trabalham.

Entre as acções empreendidas pela «SOFRERAIL» contam-se:

#### 1 — Organização da manutenção do material motor:

A — Estabelecimento de um projecto de organização dos sectores de Manutenção definindo três objectivos:

— *Objectivo 1* — Colheita de informações:

- a) — Criação e lançamento do «diário de bordo» em todas as unidades motoras;
- b) — Criação e lançamento nos sectores de Manutenção dos registos de reparações, dos

cadernos diários, das fichas de intervenção das fichas de ligação das intervenções.

— *Objectivo 2* — Evolução do serviço e dos custos de manutenção:

- a) — Estabelecimento de uma estatística mensal dos incidentes de tracção por série de unidades motoras;
- b) — Determinação mensal do custo expresso em horas por 1000 km das visitas periódicas e da manutenção corrente das diferentes séries de unidades.

— *Objectivo 3* — Especialização do pessoal:

Criação de um organograma do pessoal em cada sector de Manutenção, tendo em vista:

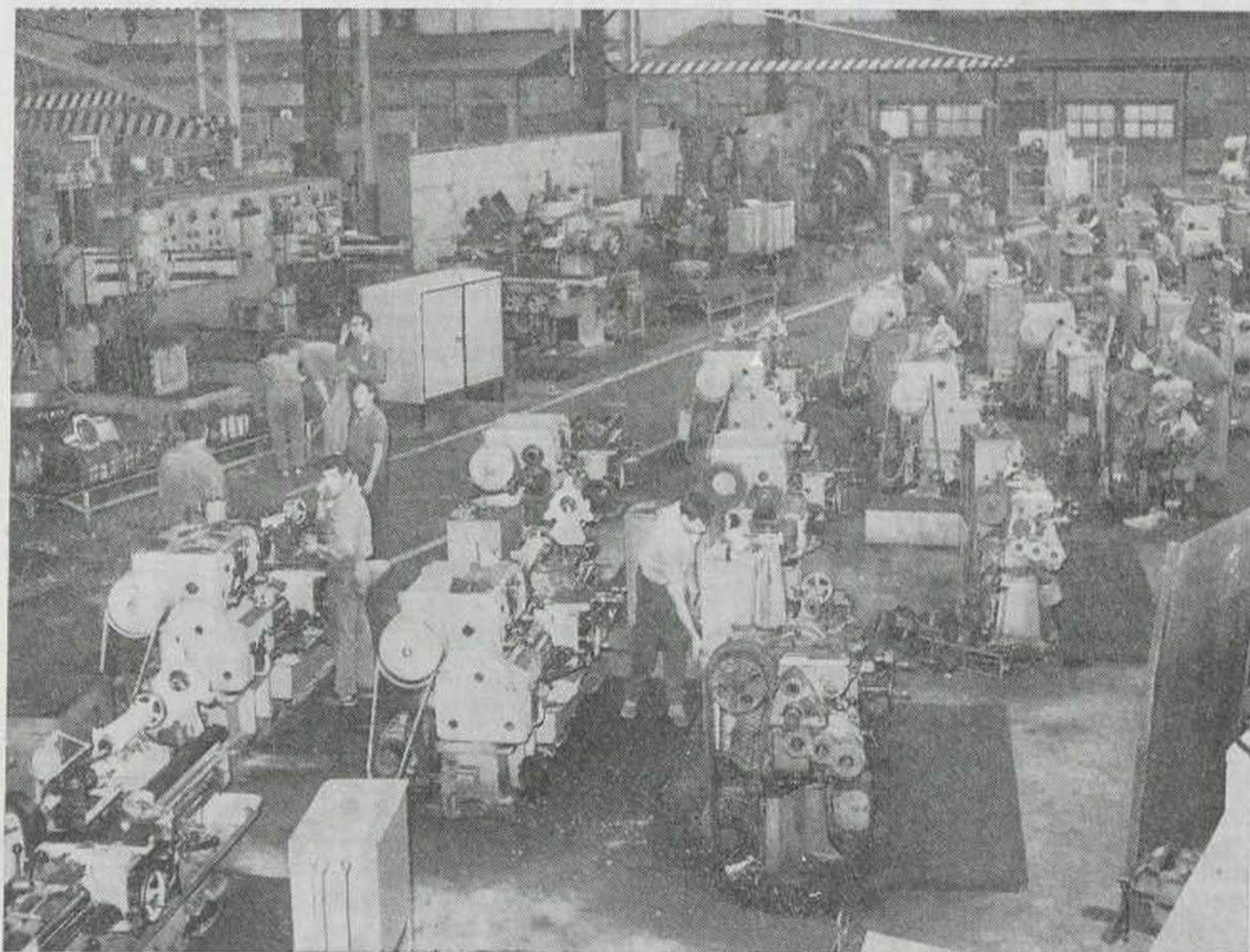
- Recenseamento exacto do pessoal existente;
- Classificação deste pessoal por grandes divisões;
- Criação de brigadas especializadas nas secções de produção.

B — Acção para a diminuição dos incidentes na linha, pelo controlo sistemático das avarias.

C — Lançamento de grupos de trabalho para o estudo dos livros de visita e dos livros de reparação. Esta acção tem por objectivo melhorar a reparação das unidades motoras e diminuir o preço de custo da sua conservação.

D — Organização da programação das visitas periódicas das unidades de tracção moderna.

E — Determinação dum ciclo de visita único para o conjunto das séries das unidades motoras, o que permitiu a redução das immobilizações e do tempo de trabalho das visitas periódicas.



Um aspecto da secção de máquinas-ferramentas



## F — Formação do pessoal:

- a) — Conselhos técnicos aos engenheiros e pessoal dirigente sobre diversos problemas;
- b) — Criação do estado de espírito favorável à melhor difusão possível das informações.

## C — Especialização dos sectores de Manutenção.

Todas estas acções foram empreendidas em colaboração com o Departamento do Material e Oficinas e permitem, desde já, prever resultados positivos, nomeadamente:

- Diminuição dos incidentes de tracção;
- Diminuição das imobilizações das unidades;
- Unificação dos métodos de manutenção a que corresponde uma economia substancial em mão-de-obra e materiais.

## 2 — Organização da conservação do material rebocado:

### A — Oficinas de vagões do Entroncamento:

- Reorganização da cadeia de GR dos vagões, por forma a obterem-se as seguintes vantagens:
  - Reagrupamento de certos trabalhos a fim de evitar a dispersão da mão-de-obra e permitir obter um melhor rendimento;
  - Melhoria da qualidade do trabalho;
  - Redução do tempo de imobilização das GR que de 39 dias passou a 18, o que representa uma diminuição de 21 dias por vagão. Para o ano em curso isto representará um ganho total de  $21 \times 450 = 9450$  dias-vagões suplementares à disposição da Exploração;
  - Aumento das possibilidades de produção das oficinas, que poderão assim assegurar a conservação do parque de vagões de VL sem necessidade de qualquer ampliação das oficinas;
  - Modificação da cadeia de LP dos vagões, actualmente em curso, e compreendendo a modernização das instalações existentes.

### B — Sugestões e propostas diversas com o fim de obter economia em mão-de-obra e materiais.

### C — Colaboração no estabelecimento de um novo «Regulamento da revisão do material».

### D — Estudos sobre a política a seguir para assegurar a conservação do material de mercadorias, com a adopção de novos ciclos das operações periódicas.

## E — Estudos para a determinação dos efectivos necessários para a manutenção e conservação do material rebocado.

## 3 — Organização dos Armazéns Privativos:

### A — Instalações das oficinas do Barreiro:

- Criação de um armazém de peças de parque e de um armazém privativo destinados a substituir os antigos. Os novos armazéns permitirão uma distribuição e uma gestão muito mais fáceis, e originarão uma economia em pessoal de distribuição;
- Nos postos e subpostos dos sectores da Manutenção:

Está em curso uma revisão dos «stocks» de peças em existência nos postos e subpostos de Manutenção. Neste momento, pode afirmar-se que foram já substancialmente reduzidas estas reservas de peças sobresselentes. Aquelas cujas existência se mostrou necessária passarão a ser geridas por processos idênticos aos adoptados nas nossas oficinas. Esta acção produzirá uma economia importante em capital imobilizado e até em mão-de-obra dado que a organização em via de montagem impõe uma arrumação racional dos materiais dos diversos postos de Manutenção.

### B — Gestão dos aprovisionamentos:

- Criação de documentos destinados a assegurar um controlo permanente dos «stocks».

A «Missão SOFRERAIL» também se tem dedicado ao estudo das grandes opções referentes à distribuição dos trabalhos a realizar pelos diversos núcleos oficiais e à organização do trabalho nas oficinas do Barreiro e do Entroncamento.

Neste sentido, levou a efeito visitas frequentes não só às oficinas de grande reparação como a todas as instalações dos sectores de Manutenção, para exame das condições de trabalho e das reparações efectuadas e, em consequência, elaborou o estudo geral de organização possível das oficinas, com a análise dos postos de trabalho e seguimento das operações periódicas de conservação do material, com vista à redução das imobilizações.

No que se refere à organização do conjunto do Departamento do Material e Oficinas estabeleceu-se não só o organograma dos Serviços, como o dos G. M. O., incluindo os gabinetes de preparação do trabalho (G. P. T.).

Através das acções atrás referidas e nos termos do contrato «SOFRERAIL», pretende-se estabelecer as dotações de pessoal dirigente e de execução dos G. M. O. e previsões da sua evolução, para que, a curto prazo, se atinjam níveis de produtividade ainda mais elevados.





# REALIDADES SOCIAIS

## A C.P. criou o serviço social ferroviário

- *A iniciativa integra-se numa política de benefícios de ordem material e cultural a proporcionar aos agentes da Empresa e filhos*

Procurando identificar-se com o espírito das modernas relações que devem existir entre as empresas e os que nelas servem, directriz superiormente definida pelo senhor Presidente do Conselho, prof. dr. Marcello Caetano para a existência de um Estado Social, a C.P. criou o Serviço Social Ferroviário com a finalidade de dar apoio técnico e administrativo à Comissão dos Serviços Sociais Ferroviários e às Subcomissões Administrativas daquela dependentes.

Compete ao Serviço Social Ferroviário, dentro das suas funções básicas, contribuir para a coordenação de todos os esforços tendentes ao bem-estar social dos ferroviários, quer levados a efeito no âmbito da organização da Companhia, quer a ela estranhos; a elevação do nível cultural e profissional dos agentes; o estreitamento dos laços de solidariedade entre os mesmos.

Relativamente às funções específicas daquele Serviço Social, deve o mesmo proporcionar, nos domínios da alimentação e dos abastecimentos, as melhores condições de preço, de pagamento e de comodidade, através da exploração de armazéns de víveres, de cantinas e pela concessão de outras facilidades acessíveis aos empregados.

Outro dos objectivos a atingir, será procurar facultar aos agentes e seus familiares condições satisfatórias nos domínios da habitação temporária ou permanente. Para a consecução deste benefício social efectuará a gestão dos imóveis da Companhia destinados a dormitórios, messes e casas de habitação, em colaboração com os órgãos da Companhia interessados e apoiará, a título da respectiva procuradoria, os agentes interessados, junto das entidades oficiais ou particulares, empenhadas em acções de fomento de habitações económicas.

Não se descurou, também, a possibilidade de facilitar-se aos agentes e seus familiares, condições favoráveis, nos domínios do repouso e recreio, através da utilização de colónias de férias, no campo e à beira-mar, de casas de repouso e de outras instituições destinadas ao mesmo fim, quer pertencentes à Empresa, quer a organismos corporativos ou similares.



## Educação e Cultura

O sector da Educação e da Cultura tem particular importância nos objectivos a atingir pelo Serviço Social Ferroviário. Assim, tenciona-se proporcionar aos agentes e seus familiares um melhor desenvolvimento nos domínios da educação e da cultura através: da atribuição de bolsas de estudo e do apoio, a título de procuradoria, aos interessados, no aproveitamento das facilidades a tal respeito concedidas pelas instituições estaduais ou particulares; da criação e apoio dado a bibliotecas e a publicações educativas e culturais; da promoção de conferências, concertos e espectáculos teatrais e cinematográficos, de festivais e competições desportivas e de excursões; do apoio a grupos recreativos, desportivos, cénicos, corais e instrumentais.

Encontra-se, também, estipulado, nas funções específicas do Serviço Social Ferroviário, promover a atribuição de auxílios monetários a agentes em condições de provada necessidade, de acordo com as normas em vigor.

Finalmente, e dentro daquelas funções específicas, o Serviço Social Ferroviário continuará a dar andamento a todos os assuntos do domínio das actividades da Previdência Ferroviária, ainda a cargo da Companhia, até à sua extinção, por passagem para a Caixa de Previdência e Abono de Família dos Ferroviários e para a Caixa Nacional de Pensões.

### Estrutura do novo Serviço

O novo Serviço criado na Companhia comporta três sectores diferentes, na dependência directa da chefia do mesmo. São eles: o sector de Abastecimentos, Cantinas, Colónias de Férias e Jardins de Infância; o sector de Assistência, Habitação, Cultura e Desporto e o sector de Previdência Ferroviária, este a extinguir oportunamente.

Do primeiro daqueles sectores dependem dois subsectores: o de Abastecimentos, compreendendo os pelouros de expediente, abastecimentos e armazéns de víveres; o de Cantinas, Colónias de Férias e Jardins de Infância.

Ao segundo sector estão subordinados os seguintes pelouros: bibliotecas; actividades culturais, bolsas de estudo e respectiva procuradoria; actividades artísticas, ginodesportivas e turismo; habitações e respectiva procuradoria; auxílios monetários e transportes.

Por sua vez, o organograma do sector da Previdência Ferroviária compreende os serviços centrais e contabilidade e ainda o serviço de contribuintes e beneficiários.

### Actividades propostas

O Conselho de Administração da C. P., atento às suas responsabilidades sociais aprovou, também, o programa das primeiras actividades a realizar pelo Serviço Social Ferroviário.

Assim, em relação ao sector de alimentação, estão a ser concretizadas obras de melhoria das instalações das cantinas de Lisboa (Santa Apolónia e C. do Duque) e foi já aprovado e posto em execução o regulamento das cantinas.

Estão em vias de concretização, a preparação das ementas mais adequadas debaixo do ponto de vista económico e higiénico e a execução do plano elaborado e que compreende as seguintes aquisições, melhorias e construções, no total de 2 685,5 contos: edifícios — Lisboa-P, 159 contos, Lisboa-R, 50 contos, Campanhã (obra nova), 1250 contos; equipamento das cozinhas — em Lisboa-P, 98,6 contos, Lisboa-R, 157,6 contos, Campanhã, 217,5 contos; equipamento dos refeitórios — em Lisboa-P, 146,4 contos, Lisboa-R, 152,9 contos, Barreiro, 146 contos, Campanhã, 118,2 contos, Entroncamento, 70,3 contos e Figueira da Foz, 39 contos; aquecimento de refeições — em Lisboa-P, 40 contos e em Lisboa-R, 40 contos.

São os seguintes os objectivos propostos neste sector: proporcionar as melhores condições de preço aos utentes das cantinas existentes; generalizar a existência de cantinas na rede geral e conforme for aconselhável o regime de *self-service*.

Em relação ao pelouro dos Abastecimentos (Armazéns de Víveres), foram estudadas e concretizadas as primeiras tentativas no sentido de dar aos armazéns de víveres características de unidades comerciais para vendas aos ferroviários, de harmonia com o espírito das cláusulas 195.<sup>a</sup> a 197.<sup>a</sup> do A. C. T.; iniciado o regime de vendas a dinheiro nos onze armazéns de víveres existentes na rede geral e concentrados nos armazéns de víveres os fornecimentos às cantinas e colónias de férias nas melhores condições de custo.

Quanto ao importante problema da habitação, está a ser elaborado o regulamento da gestão dos imóveis da Companhia, nele se considerando as prioridades na distribuição das casas do caminho de ferro, atendendo em primeira prioridade às actividades operacionais do pessoal.

O Serviço Social que apoiará, em regime de procuradoria, o pessoal interessado em aproveitar das concessões dos organismos estaduais e particulares que se ocupam do fomento da habitação, está a elaborar, também, as normas a que esse apoio deve obedecer.

Em relação ao capítulo de repouso e recreio, foi aumentado de quatro para cinco o número de turnos a realizar na Colónia de Férias da Praia das Maças, a fim de descongestionar a colónia e servir assim maior número de crianças.

O total de estagiários será, no corrente ano, de 1350.

O primeiro destes turnos começou a funcionar em 3 de Junho. Por acordo estabelecido com a gerência da piscina da Praia Grande, as crianças que frequentam a colónia utilizarão, diariamente, aquela instalação.

Estão em estudo vários melhoramentos a introduzir na colónia e foi já aprovado, para entrar imediatamente em execução, o regulamento desta. Também estão em curso estudos tendentes a dar o melhor aproveitamento às Colónias de Férias de Valadares e Mangualde.

Quanto a jardins de infância iniciou-se o estudo da instalação de dois jardins, nas estações de Santa Apolónia e do Rossio, para o que já foi feito o respectivo cadastro, sendo um benefício que se pretende concretizar no próximo ano.

O sector da Educação e Cultura mereceu ao Serviço Social a maior atenção. Assim, está já concretizado o alargamento das concessões de transporte aos filhos estudantes dos ferroviários, posto em execução pela O. D. G. n.º 387.

### Prémios a estudantes

Foi já aprovado e divulgado pela O. G. C. A. n.º 4/70, o regulamento das «Concessões a Estudantes», interessando não só os filhos dos ferroviários mas também estes.

A partir do corrente ano são concedidos *prémios de aproveitamento escolar aos filhos dos ferroviários que frequentem cursos de possível carreira na Companhia*, de acordo com o seguinte esquema:

a) Cursos superiores: 1.º prémio, 5000\$00; 2.º prémio, 2500\$00; 3.º prémio, 1250\$00.

b) Cursos médios — Ramo Industrial: 1.º prémio, 4000\$00; 2.º prémio, 2000\$00; 3.º prémio, 1000\$00. Ramo Comercial: 1.º prémio, 4000\$00; 2.º prémio, 2000\$00; 3.º prémio, 1000\$00.

c) 3.º Ciclo Liceal [alíneas f) e g)]: 1.º prémio, 3000\$00; 2.º prémio, 1500\$00; 3.º prémio, 750\$00.

Em princípio, os prémios respeitam aos cursos com aplicação mais directa nas actividades da Companhia, de-





No refeitório da Praia das Maças

signadamente as relativas às de engenharia civil, mecânica, electrotécnica ou afins.

Foram criados, também, *estágios de motivação a filhos de ferroviários que frequentem cursos com possibilidade de ingresso nos serviços da C.P.* Esses estágios terão a duração de um mês, e aos seus frequentadores serão concedidos prémios monetários. Inicialmente serão 10 os prémios, assim distribuídos :

a) Cursos superiores (Engenharia Civil, Engenharia Mecânica, Engenharia Electrotécnica e Economia) : 5 prémios de 3000\$00.

b) Cursos médios (Institutos Industrial e Comercial) : 5 prémios de 2000\$00.

Ainda dentro do plano de concessões a estudantes, a Companhia dará prioridade aos filhos estudantes dos ferroviários nos estágios de tirocínio para obtenção da carta de curso ; apoiará, em sistema de procuradoria, sem encargos para os interessados, os agentes que desejarem aproveitar-se, para eles e para os seus filhos, das concessões de bolsas de estudo dadas por instituições oficiais ou particulares ; organizará através dos órgãos mais indicados para o efeito, visitas de estudo destinadas aos filhos estudantes dos ferroviários.

São concedidos subsídios anuais para matrículas e livros aos agentes que frequentem os seguintes cursos oficiais :

- a) Universitário
- b) Institutos Industriais e Comerciais
- c) Secção preparatória para os Institutos Industriais e Comerciais
- d) Complementar da indústria
- e) Complementar do comércio

Inicialmente serão atribuídos, em cada ano, 40 subsídios até ao valor de 1500\$00 cada.

Por último, a Companhia facultará aos agentes o fornecimento de livros de estudo a pagar pelos interessados em prestações mensais.

A atribuição dos prémios dos estágios de motivação e de aproveitamento escolar e dos subsídios para matrículas e livros será apreciada e proposta ao Conselho de Administração por uma Comissão constituída por : administrador da C.P. presidente da Comissão dos Serviços Sociais Ferroviários, chefe do Serviço Social Ferroviário, representante do Departamento do Pessoal e dois representantes da União dos Sindicatos.

No sentido de estimular o gosto pelas actividades literárias, foram lançados os 1.<sup>os</sup> Jogos Florais Ferroviários, aos quais podem concorrer agentes do activo e reformados, esposas e filhos.

Aos Jogos Florais são admitidos trabalhos inéditos nas modalidades de Soneto, Quadra e Conto, atingindo os prémios correspondentes 8400\$00. Serão atribuídas também menções honrosas.

Em relação às actividades desportivas concretizou-se a criação da União Desportiva dos Ferroviários Portugueses, destinada a coordenar a actividade de todos os centros ferroviários constituídos ou a constituir e representá-los junto da Companhia.

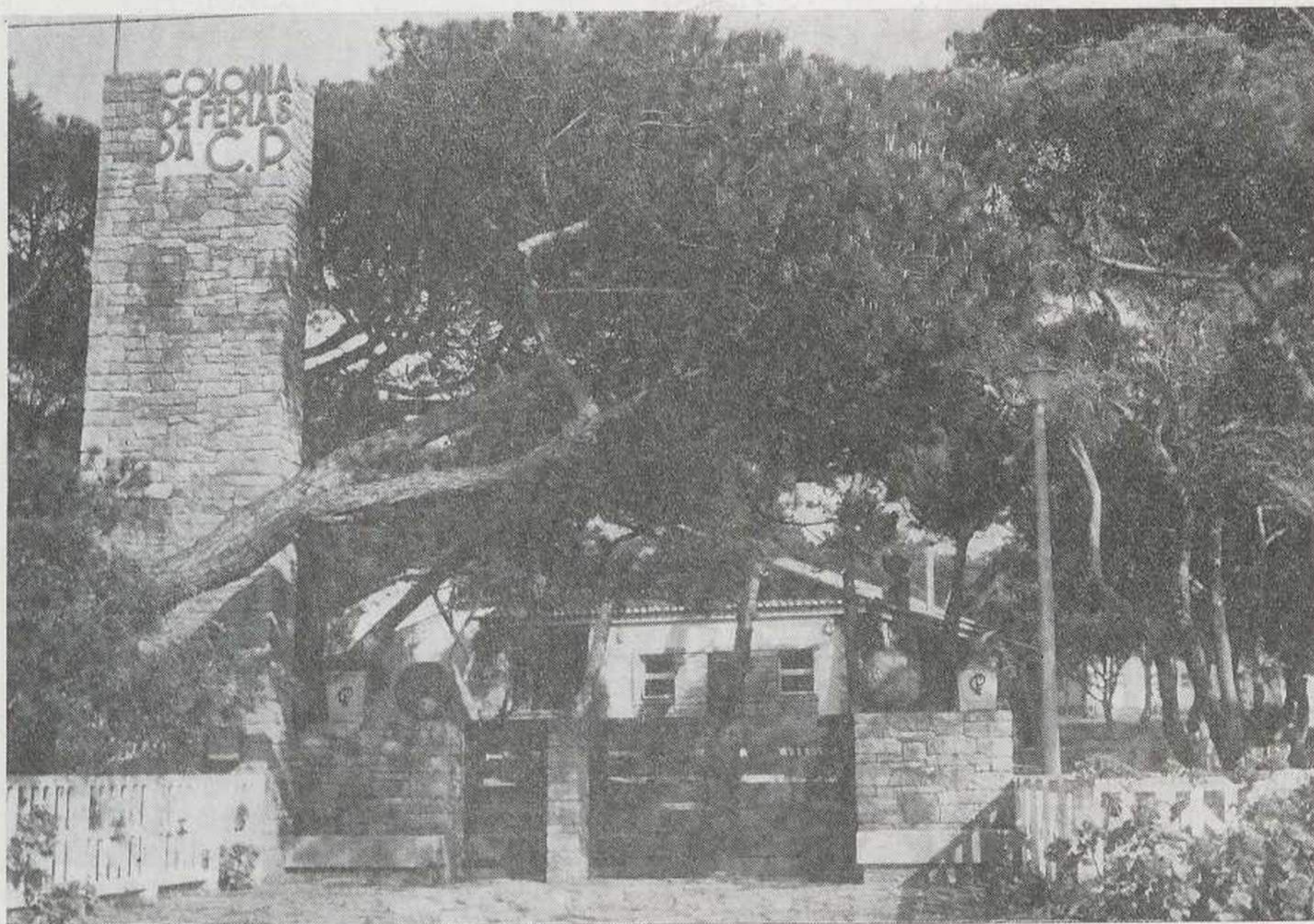
Lançou-se um amplo inquérito através das Regiões, com o propósito de se estudar a instalação, em centros onde não existam clubes ferroviários organizados, de salas de jogos ou recintos para a prática de actividades de campo.

No Entroncamento realizaram-se, com o apoio da U.D.F.P., os XIV Jogos Desportivos Ferroviários, que se efectuaram no magnífico Pavilhão Gimnodesportivo do Centro de Formação do Pessoal, inaugurado precisamente com aqueles Jogos, nos quais participou uma selecção de basquetebol da RENFE. Representantes de seis grupos desportivos (Campanhã, Sernada do Vouga, Figueira da Foz, Entroncamento, Lisboa e Barreiro) participaram nas competições dos Jogos.

Simultaneamente, funcionou em terreno da Companhia, perto do Centro de Formação do Pessoal, o 1.<sup>o</sup> Acampamento promovido pela secção de campismo do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento e patrocinado pelo Serviço Social Ferroviário.

Independentemente da execução do programa referido, o Serviço Social vai ocupar-se, ainda, da elaboração





Entrada da colónia de férias da Praia das Maças

da sua regulamentação própria e da revisão do actual Regulamento da Assistência.

Também o problema dos dormitórios do pessoal merece a maior atenção à Administração da Companhia, a qual tendo apreciado o assunto, deliberou que as atribuições do Serviço Social Ferroviário sejam alargadas, em ordem a, pelo menos nos tempos mais próximos, lhes caber centralizar os estudos e as propostas relativas à política geral de beneficiação e de racionalização da exploração dos dormitórios da Companhia, com o apoio dos diversos órgãos interessados, designadamente da Direcção da Exploração e do Departamento da Via e Obras. Para o efeito, o Conselho admitiu que na organização dos Serviços Sociais seja instituído um sector de Economato, e que os Serviços Sociais sejam apoiados, na missão que ora lhes é atribuída, por um Grupo de Trabalho constituído com representantes do Departamento do Pessoal, da Direcção da Exploração, do Departamento da Via e Obras, do Departamento do Material e Oficinas e do Serviço de Electrotecnia.

Dentro desta orientação foram já começadas as obras de beneficiação e reequipamento dos dormitórios da estação do Rossio, incluindo o existente na Calçada da Glória.

Relativamente a Lisboa-P., foram abertos concursos para beneficiar e reequipar os dormitórios do pessoal de trens e revisão e o dormitório do pessoal braçal instalado na antiga fábrica de bilhetes. Está a ser elaborado um projecto de adaptação, a dormitório do pessoal braçal, do edifício onde funcionaram os antigos armazéns gerais dos Abastecimentos, o qual tem três pisos, que serão totalmente destinados a dormitório e instalações anexas.

Prevê-se que, em 1970, se gastem cerca de 2500 contos nestes trabalhos de beneficiação e reequipamento, tendo sido concedidos, ainda, 700 contos a cada Região a fim de proporem ao Serviço Social a melhoria de alguns dormitórios a seu cargo.

Vai iniciar-se brevemente o estudo do problema dos dormitórios de Campolide e Alcântara-Terra.

Com vista a estimular os encarregados dos dormitórios, no sentido de manterem em bom estado de asseio os dormitórios a seu cargo, foram instituídos prémios. Em cada Região poderão ser concedidos até sete 1.<sup>os</sup>, sete 2.<sup>os</sup> e sete 3.<sup>os</sup> prémios, sendo as linhas e ramais agrupados para esse efeito. Os prémios são de 1500\$00, 1000\$00 e 500\$00, respectivamente. Haverá ainda um prémio único de 5000\$00 para o encarregado do dormitório que, na rede geral, for considerado em primeiro lugar de entre os primeiros regionais.

O montante destes prémios pode atingir 68 000\$00.

Foi também lançado o concurso das «Estações bem cuidadas», com prémios, por cada Região, de 5000\$00 (1.<sup>o</sup>), 4000\$00 (2.<sup>o</sup>) e 2000\$00 (3.<sup>o</sup>), os quais serão atribuídos considerando:

a) mais gosto e cuidado na ornamentação floral e sua manutenção;

b) melhor arranjo e limpeza das instalações das estações e apeadeiros, incluindo, nomeadamente, as instalações sanitárias e os dormitórios do pessoal quando integrados no conjunto.

A um dos três conjuntos considerados em primeiro lugar pelas Regiões, será ainda atribuído um prémio especial de 4000\$00.

O valor total destes prémios é de 37 000\$00. Serão, ainda, atribuídas menções honrosas.

A criação deste Serviço era uma necessidade que se impunha de há muito satisfazer. A feliz inspiração a que obedeceu o seu enquadramento na actual orgânica da Empresa, merece os maiores encómios e aplausos. E também, o reconhecimento dos milhares de ferroviários a quem estes benefícios são dirigidos.



# A engatagem automática dos veículos ferroviários

## A engatagem dos veículos de caminho de ferro

O sistema de engatagem entre dois veículos de caminho de ferro deve constituir, ao mesmo tempo, um órgão de *continuidade*, um órgão de *choque* e um órgão de *tracção* destinado a transmitir o esforço de tracção desenvolvido pela locomotiva.

## A engatagem à mão

Nos começos do Caminho de Ferro, na Europa, a engatagem era constituída por simples ganchos metálicos ligados por uma corrente. Com o correr dos anos, esse sistema aperfeiçoou-se, permanecendo, todavia, inteiramente manual. Ainda hoje, engatar um vagão a um outro pede a colocação de um anel num gancho, a fixação e o aperto de um tensor de haste roscada, a ligação da conduta pneumática e, eventualmente, a da conduta eléctrica. Este processo:

- *é perigoso*: nas redes da U. I. C., a média dos acidentes mortais atinge 4 agentes por cada 100 000 em serviço e a dos acidentes corporais, 150 por cada 100 000.
- *é demorado e uma fonte de perdas de tempo*: só no Caminho de Ferro Federal Alemão, onde são praticadas diariamente 700 000 engatagens, o seu emprego custa umas 10 000 horas por dia.
- *está ultrapassado*: na época da introdução da cibernética e da automatização — em parti-

cular das triagens — ela agrava de modo inadmissível a formação dos comboios.

- *diminui a eficácia do transporte*: a sua relativa fragilidade limita o esforço de tracção e não permite a formação de comboios pesados (máximo da ordem das 3000 toneladas, na Europa, contra toneladas nas vizinhanças de 10 000 toneladas ou mesmo mais na U.R.S.S. e nos E. U. A.).

## As engatagens automáticas actualmente ao serviço

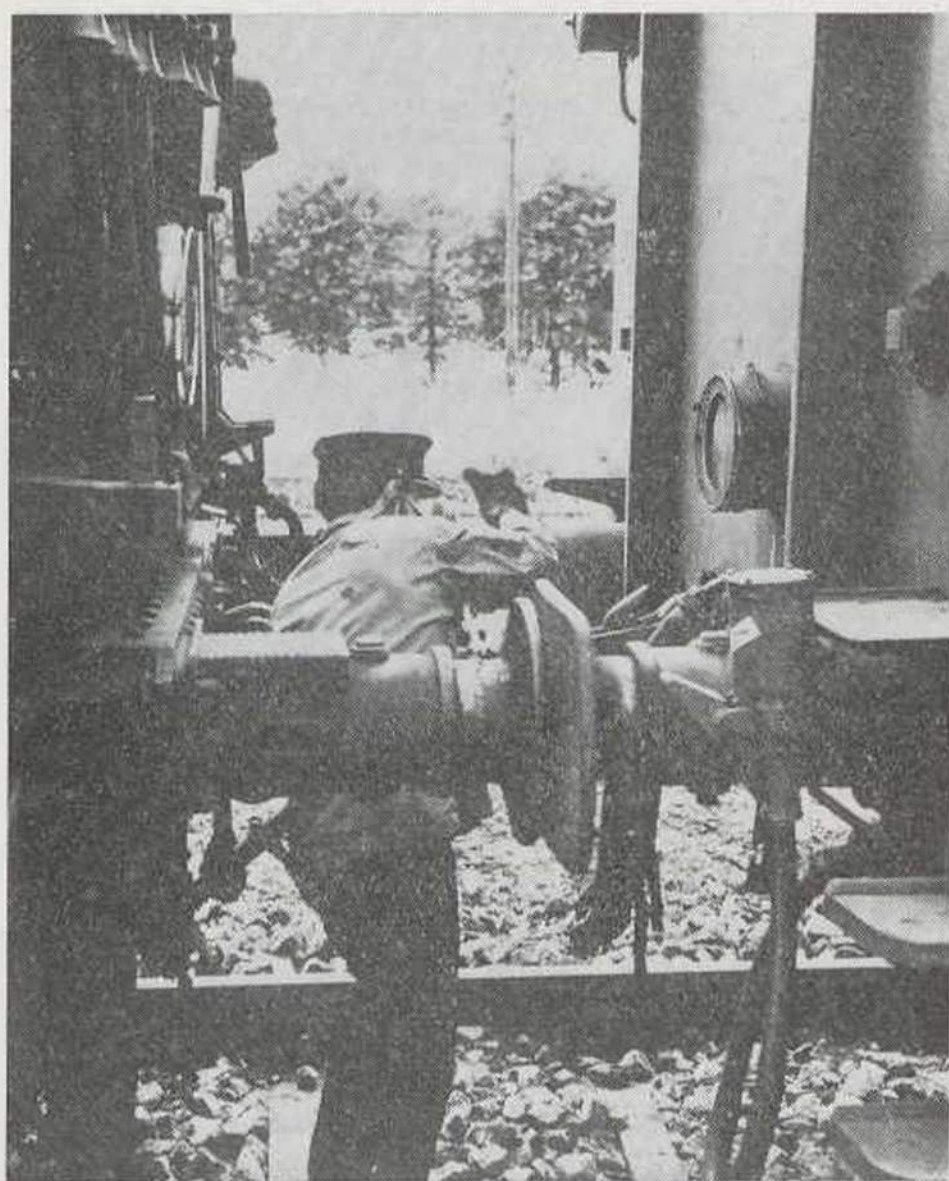
Contrariamente à engatagem manual, a engatagem automática permite a ligação dos veículos sem intervenção humana, sendo a desengatagem comandada manualmente por um simples gesto. A engatagem automática existe actual e nomeadamente:

- nos Estados Unidos, desde há um século (obrigatória desde 1893), assim como no Canadá;
- no Japão, onde, após uma longa preparação técnica, a transição foi levada a cabo num dia (17 de Julho de 1925);
- na U. R. S. S., onde a transformação, iniciada em 1935, acabou em 1957.

## Inconvenientes:

Quando se realiza a engatagem, a junção das condutas de ar comprimido e dos circuitos eléctricos não é automática e deve ser feita manualmente.





A clássica engatagem à mão

### A engatagem automática na Europa (não incluindo a U. R. S. S.)

*Porque se está ainda na engatagem manual?*

- 1 — Quantidade considerável de material a transformar
- 2 — Espírito conservador das redes nacionais

*Tentativas:*

- 1924: A U. I. C. inscreve a questão no seu programa de trabalho.
- 1936: Rejeição do projecto (despesas muito importantes — depressão económica — degradação da situação internacional).
- 1949: Confirmação da decisão de 1936 (prioridade da reconstrução das redes danificadas por acções de guerra).
- 1956: Novo exame da questão na U. I. C.
- 1960: Estabelecimento de um «caderno de encargos» pela U. I. C.

### A engatagem automática U. I. C.

A engatagem automática estudada pelo grupo industrial internacional UNICUPLER em colaboração com a U. I. C., além do *acoplamento automático dos órgãos de choque e de tracção*, deve igualmente:

- permitir o acoplamento automático das *condutas de ar comprimido e dos circuitos eléctricos*;
- ser acoplável directamente com a engatagem automática soviética dita «SA 3»;
- ser acoplável directamente com a engatagem automática concebida pela OSJD, associação que agrupa as redes dos países de Leste da Europa e as repúblicas populares da Ásia.

Numerosos ensaios seguiram-se aos estudos, em diferentes países, em condições climáticas particularmente difíceis, em perfis variados e no decurso de manobras de triagem, ensaios relacionados com material inteiramente equipado com a engatagem U. I. C. ou com engatagens mistas U. I. C. / OSJD.

Tendo os *resultados técnicos* sido satisfatórios, não se poderá, todavia, obter agora a concretização do projecto sem o *acordo dos governos* e a regulamentação da questão financeira referente ao custo da operação.

No *início de 1970*, a U. I. C. assinou um importante contrato de licença com a Sociedade UNICUPLER, com sede na Suíça, nos termos do qual a UNICUPLER concede à U. I. C. e às *vinte redes participantes* (que representam 19 nações, entre as quais Portugal) o direito de utilização dos desenhos e dos planos respeitantes aos elementos que compõem a engatagem automática.

### Material a equipar

O número de unidades de engatagem necessário ao equipamento depende, bem entendido, do número de veículos que cada rede deva equipar, em função:

- do tráfego previsível;
- dos meios de encaminhamento;
- da não-transformação dos veículos mal adaptados à instalação da engatagem automática (características de construção, idade avançada, etc.);
- do aumento da capacidade dos vagões futuros.

### Custo e financiamento da operação

A introdução da engatagem automática exigirá das administrações europeias ocidentais membros da U. I. C. uma soma global avaliada em 5,8 biliões de D. M. (46,4 milhões de contos). Se se relacionar esta soma com o *número de administrações interessadas* e se se considerar que a despesa se escalonará por uma *dezena de anos*, o número é perfeitamente aceitável.



Quanto ao financiamento, numerosas são as possibilidades oferecidas às redes ferroviárias:

- auto-financiamento;
- ajudas financeiras governamentais;
- empréstimos.

Em particular, a EUROFIMA (Sociedade Europeia para o Financiamento de Material Ferroviário) poderia encarregar-se do financiamento da operação em certas redes que têm a intenção de recorrer a esse organismo e cujas necessidades se elevariam a 2,4 biliões de D. M. (3,6 biliões de F. F.), aproximadamente, a repartir por cinco anos.

### Prazos da operação

Os directores-gerais das administrações de caminho de ferro da Europa Ocidental decidiram, em 18 de Novembro de 1969 e por unanimidade, introduzir a engatagem automática nas suas redes, sob reserva disso ser autorizado pelos respectivos governos, devendo a transformação ter lugar na *semana da Páscoa de 1976*, pelo menos no que se refere ao material circulante necessário ao *tráfego internacional*.

Como medida transitória, os tampões laterais, actualmente utilizados, serão conservados durante o tempo necessário ao acabamento do equipamento, tendo sido escolhido 1980 para a sua completa desapareição.

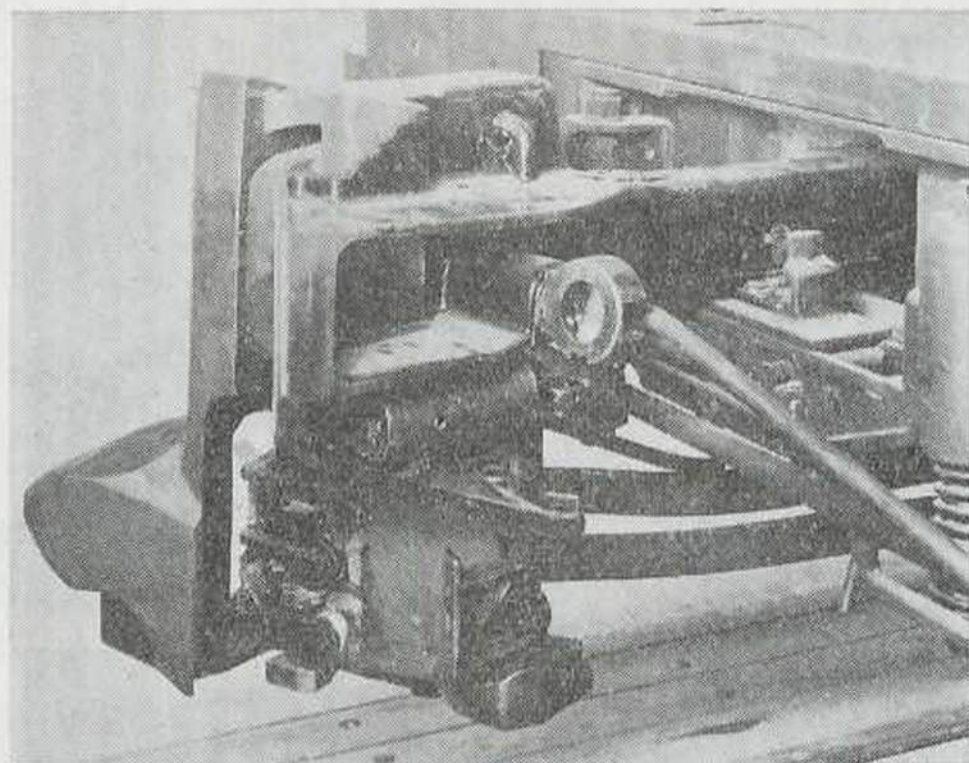
### O acordo dos governos, necessidade urgente

É, no entanto, desejável que a Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (C. E. M. T.) se pronuncie, o mais cedo possível, sobre a adopção da engatagem automática, a fim de:

- evitar qualquer atraso no programa previsto;
- não pôr em causa a situação favorável que existe actualmente nos meios industriais e financeiros relativamente à engatagem automática;
- dar às redes a autoridade necessária para prever e definir a estratégia da utilização da engatagem automática, o que levará a uma *transformação radical* na fisionomia tradicional do Caminho de Ferro;
- organizar as encomendas e os fabricos no plano internacional, factor de abaixamento do preço de custo.

### A engatagem automática vista sob o ângulo da economia dos transportes

Devido a maior abertura das suas fronteiras, o que contribui para desenvolver a sua economia e



Um dos sistemas de engatagem automática

intensificar as suas trocas, a Europa Ocidental muda de dimensão. A breve trecho, economicamente falando, tornar-se-á um vasto conjunto percorrido, como nos Estados Unidos e na U. R. S. S., por correntes de transporte maciças a longa distância, através das quais o Caminho de Ferro pode oferecer tanto os seus grandes eixos como as ramificações das suas redes. Mas o Caminho de Ferro não estará verdadeiramente em condições de obter a capacidade de transporte necessária para essa evolução, senão dotando-se com a engatagem automática, graças à qual a tonelage dos comboios de mercadorias poderá atingir 6000 toneladas. O aumento da resistência da engatagem ao esforço de tracção (que passará de 85 toneladas na engatagem com tensor de parafuso para 150 toneladas na engatagem automática) aumenta naturalmente a capacidade unitária do Caminho de Ferro e, por consequência, a capacidade das linhas. A circulação dos comboios será, enfim, favorecida por uma maior rapidez nas manobras.

A engatagem automática segue, por outro lado, a par com a extensão do emprego de vagões de «bogies», que permitem uma carga sensivelmente dupla da de um vagão de dois eixos. Esse aumento de capacidade unitária nota-se em todos os meios de transporte e abrange assim os paquetes, os aviões, os barcos de navegação interior e os conjuntos rodoviários.

Ela é uma fonte de eficácia comercial e de economia. Ao dotar-se da engatagem automática, o Caminho de Ferro utiliza o investimento menos custoso para responder às necessidades do desenvolvimento da economia. Sem engatagem automática, ele teria, com efeito, de construir certas infra-estruturas novas ou de utilizar, além dos seus grandes eixos, itinerários de bem menor rendimento. Assim, só parcialmente responderia às exigências económicas europeias.



# Os serviços médicos nos transportes ferroviários

pelo dr. Alfredo Franco  
Chefe dos Serviços Médicos

Os sistemas de transportes, considerados serviços de utilidade pública e, implicitamente, disfrutando de larga projecção reservaram à medicina, ao longo dos tempos, lugar de relevo nos seus esquemas de organização, dados os problemas sanitários que frequentemente têm de enfrentar e cuja solução, pelas características de mobilidade que definem os meios de comunicação, nem sempre é fácil de encontrar.

A medida que os métodos de prevenção e de profilaxia se desenvolveram, atingindo graus de eficiência que mal se imaginavam décadas atrás, a necessidade da presença médica nos meios de transporte afirmava-se cada vez mais, sentindo-se que a sua acção era indispensável não só para protecção e defesa do factor humano, mas ainda, e por isso mesmo, para a própria rentabilidade da empresa.

Chega-nos notícia que em recuadas eras, quando os navios constituíam o único meio de transporte a distância, os tripulantes suspeitos de pestilências eram isolados, com o objectivo de defesa das gentes que podiam ser vítimas, por contágio, de mazelas importadas de longínquas terras.

O doente, única fonte possível de todos os males — assim se entendia — chamava sobre si todas as atenções e, em consequência do perigo que representava, era objecto de rigoroso isolamento.

Esse sistema adoptava-se por determinado período de tempo, dele se tendo lançado mão pela primeira vez em Raguse, segundo uns, na República de Veneza, segundo outros. Determinou-se então que o isolamento de passageiros ou tripulantes suspeitos se prolongasse por um período de 40 dias, a que se chamou quarentenária.

Para maior segurança Veneza instituiu, no início do século XV, os chamados lazaretos, para onde eram

transportados os suspeitos. A iniciativa espalhou-se rapidamente e se em certos portos o rigor não era absoluto, noutros, sobretudo no Mediterrâneo e no Adriático, o apertamento era severo atingindo, no caso da peste, 80 dias. Se a carga compreendia algodão — conta-se numa publicação da O. M. S. — os fardos eram abertos, a mercadoria lançada ao ar por cima das cabeças dos encarregados e, se ao fim de 60 dias, o indivíduo não contraía a peste, considerava-se o algodão isento do pecado de conspurcação.

As moléstias propagavam-se ao longo das estradas comerciais. Veneza, na época em que foi grande empório, pagava, por isso mesmo, forte contributo e assim, entre os anos de 900 e 1500 sofreu 63 epidemias de peste. Em 1630, esta República perdeu 500 000 habitantes vitimados pela doença. Os transportes não serviam, portanto, apenas para deslocar pessoas e fazendas, mas também para levar a outras latitudes, calamitosas enfermidades. Em certa altura, porém, começaram de aparecer opiniões a contrariar e a pôr em dúvida a utilidade da quarentena. Surgia a teoria dos miasmas, defendida por autorizadas personalidades do mundo sanitário, para quem a ideia do contágio não tinha conteúdo válido. A prática, contudo, estava bem enraizada e a tal ponto que na legislação inglesa publicada em 1825 se previa a pena de morte para os indivíduos que entrassem em comunicação com um navio em quarentena.

Com a máquina a vapor, símbolo de novas e revolucionárias possibilidades de tráfego, surgiram também outros meios de propagação de doenças. Em 1896 eclodiu um surto de peste na Índia e verificou-se, curiosamente, que o seu alastramento se fazia ao longo das linhas de caminho de ferro, poupando, contudo, povoações que se situavam a poucas milhas da via.

N. R. — Comunicação apresentada ao II Colóquio Nacional de Transportes, em Janeiro de 1970.



Mas os lazaretos continuavam a ser atacados. O seu regime era terrivelmente penoso. Por outras razões, nem todas elas inspiradas por compaixão do próximo, o sistema levantava protestos.

Além de duvidar-se da sua eficácia, havia clamores dos negociantes, prejudicados, em alta medida, pelos períodos de isolamento. Numa tentativa de pôr alguma ordem em matéria tão complicada, que interferia não só com a saúde das populações mas ainda com todos aqueles que do comércio viviam, foi lançada a ideia duma conferência internacional, que estudasse os aspectos sanitários do problema e regulasse os cânones a que teria de obedecer. Em 1851, 12 países, entre os quais Portugal, reuniram-se em Paris, e ao fim de meio ano estava elaborado um código em que a cólera, a peste e a febre amarela eram objecto de medidas sanitárias especiais.

É curioso notar que esse código só foi ratificado por três nações, entre as quais Portugal. De qualquer forma, iniciava-se uma colaboração de âmbito internacional nos domínios da saúde pública, que ao longo dos anos havia de levar à cooperação estreita que se instituiu e actualmente vigora.

Não eram apenas as doenças em que se impunha um isolamento (cólera, peste, tifo exantemático, varíola e febre amarela) que dizimavam as populações. Outras, menos espectaculares, como a gripe, o paludismo, a febre tifóide, tinham grande quota de responsabilidade, atingindo largos sectores da humanidade.

O avanço científico e o progresso da medicina, dominaram, no entanto, os pandemónios constituídos por todas estas moléstias. Os modernos métodos de desinfestação dos meios de transporte, sobretudo navios e aviões, e a profilaxia individual, reduziram de forma drástica os perigos que anteriormente caracterizavam estas epidemias, de expansão mundial. Medidas eficazes visam actualmente as principais vias de propagação, constituídas pelas estradas comerciais, peregrinações, sobretudo no Oriente, deslocações de exércitos, de populações, etc. As deslocações em massa de populações, como sucede, por exemplo, com as multidões de muçulmanos que afluem todos os anos a Meca, têm desde sempre arrastado problemas sanitários, que às vezes se revestem de grave perigo. Em 1865 rebentou precisamente naquelas paragens do Próximo Oriente uma epidemia de cólera e a debandada que se seguiu propagou a doença em todas as direcções.

Vê-se, pelo esboço histórico que se rebuscou, como vêm de longe as inter-relações medicina-transportes.

Os meios de comunicação e a rede de transportes atingiram, porém, impressionante grau de desenvolvimento. Os barcos e os aviões são hoje submetidos a métodos de tratamento sanitário que os tornam absolutamente próprios para o desempenho das suas tarefas, sem risco de se transformarem em veículos transmissores de doenças. Mas inúmeros comboios — lê-se numa monografia da O. M. S. — caravanas, camions e indivíduos passam hoje as fronteiras dos vários países, sem que o controle estatístico seja devidamente registado. E acrescenta-se — «Uma grande parte deste comércio internacional localizado efectua-se em condições sanitárias e médicas que estão longe de ter sido melhoradas como o foram nas grandes linhas de navegação aérea ou marítima. Na prática é difícil, senão impossível, submeter este movimento a um controle sanitário sério. No entanto é este vasto tráfico local que oferece as maiores possibilidades de transmissão das doenças».

Estes comentários de organismo internacional com a autoridade da O. M. S. justificam as medidas que na C. P. são tomadas regularmente, no que se refere aos cuidados que se dedicam aos seus comboios: vigilância aturada, desinfestações periódicas, um controle sanitário cada vez mais vasto e mais profundo sobre as composições.

As preocupações dos nossos Serviços Médicos no capítulo sanidade, levaram à criação de um gabinete de higiene para um melhor estudo, observação e controle das condições de higiene e salubridade da Empresa.

Aos mesmos Serviços cabe, pois, a responsabilidade de, no campo de acção que lhes respeita, tomar as medidas necessárias para impedir que os nossos comboios, nacionais ou estrangeiros, de passageiros ou de mercadorias, possam ser veículo transmissor de infecções.

Naturalmente que a melhoria, em que todos os países estão interessados, das condições sanitárias e sociais, contribui para que seja mais fácil a luta contra as doenças transmissíveis, sobretudo para as que formavam o espectro terrificante das moléstias quarentenárias.

A eliminação dos roedores domésticos e de parasitas, as campanhas de vacinação em massa, etc., são outros tantos métodos que reduzirão ou eliminarão completamente os perigos de propagação de enfermidades.

Ao mesmo tempo que se desenvolviam extraordinariamente os conhecimentos médico-sanitários que tiveram como resultado o aniquilamento quase total de doenças que ainda há pouco dizimavam as populações, a medicina interessava-se igualmente por aspectos da patologia ligados à ocupação profissional.

Movidos por esse interesse, os médicos dedicaram-se ao estudo da influência do trabalho sobre a saúde.

Em resultado de observações feitas durante largos anos, Bernardino Ramazzini, que leccionou medicina prática em Modena e mais tarde em Pádua, publicou a obra intitulada «De morbis artium Diatri», na qual dava conta do resultado das investigações que tinha levado a cabo nos próprios locais de trabalho. Assim surgiu a primeira grande contribuição para o conhecimento das doenças profissionais. Vivendo de 1633 a 1714, Ramazzini mostrou, há mais de 2 séculos, que as poeiras, os produtos tóxicos, o chumbo, a fadiga, as más condições de trabalho, poderiam ser outros tantos factores a provocar doenças.

O estudo das relações entre trabalho e saúde foi adquirindo importância crescente. Com o rodar dos tempos, o próprio conceito de saúde alargou-se e adquiriu outra dimensão. Os problemas ligados à fisiopatologia do trabalho despertavam novas investigações. Criaram-se institutos, fundaram-se sociedades científicas, publicaram-se tratados — tudo no sentido de aprofundar conhecimentos ligados à matéria.

Ao mesmo tempo, os organismos estatais davam-se conta da importância do problema e, atenta a sua projecção e o interesse que revestia para a comunidade, viram-se forçados a intervir.

Há mais de 150 anos, começaram a publicar-se, na Inglaterra, códigos de trabalho, através dos quais se determinavam e regulavam horários, se promulgavam medidas de protecção visando sobretudo as mulheres e as crianças, se encaravam meios de defesa para o caso de tarefas nocivas, etc.

Contudo, embora a sua prática já viesse de longe, a verdade é que o grande impulso que a medicina do trabalho sofreu resultou, essencialmente, do avanço dos conhecimentos que se tem processado a partir da década de 40.

Se bem que mais de tricentenária, só nos últimos tempos adquiriu foros de cidade, transformando-se em especialidade bem definida, a espalhar-se como mancha de óleo, sobretudo nas zonas industrializadas.

Em 1958, a O. I. T. registava mais de 180 instituições, distribuídas por 37 países, que se ocupavam da medicina do trabalho e numerosos congressos lhe têm sido dedicados.

Em Portugal o Decreto 47 512 de 25 de Janeiro de 1967 promulgou o Regulamento dos Serviços Médicos do Trabalho das Empresas.

Os resultados brilhantes averbados pela medicina cura-



tiva levaram a exigências cada vez maiores. Assim, hoje em dia o objectivo final de qualquer tratamento já não é somente a cura clínica. Reclama-se mais: uma recuperação funcional que devolva o indivíduo ao seu meio de trabalho e ao seu ambiente social. Entrámos, decididamente, na 3.<sup>a</sup> fase da medicina, a da recuperação, a acrescentar à preventiva e à curativa. Assim se levaram as ciências médicas a ocupar, no mundo dos ofícios, o lugar de destaque em que hoje se situam.

Outro impulso importante ficou a dever-se à industrialização. A técnica veio não só ampliar problemas que se anteviam mas criar outros que não se suspeitavam e cuja solução, de complicados que são, têm de resultar da colaboração de médicos, psicólogos, engenheiros, sociólogos, etc. À medida que a produtividade industrial se desenvolvia, eles foram surgindo: acidentes, situações de inadaptação, estados de ansiedade ou de depressão, etc.

Quer dizer, se a transformação industrial arrastava problemas ligados à própria técnica, outros referentes ao homem, surgiam também. Pois que de aspectos humanos se tratava, à medicina cabia, naturalmente, a primeira palavra em tais assuntos. Assim cresceu, se ampliou e se desenvolveu a medicina industrial.

Os Serviços Médicos da C. P. traduzem, no seu desenvolvimento e na sua evolução, as sucessivas fases por que a medicina tem passado.

Numa época em que o transporte ferroviário era rei, o automóvel pouco mais que uma curiosidade e a aviação inexistente, já a C. P. com o sentido exacto de que o estado sanitário do elemento humano que constituía os seus quadros devia estar no centro das suas preocupações, publicava uma série de regulamentos e de regras que estabeleciam exames de admissão e de revisão periódica dos seus agentes. Por outro lado, instituía, ao longo da linha, uma série de postos e secções médicas, onde o pessoal e familiares eram regularmente atendidos por facultativos, em regime de consulta ou de tratamento domiciliário.

De longa data a Empresa dispensa, portanto, ao seu pessoal os cuidados médicos que, se hoje estão mais ou menos generalizados, eram inexistentes na época em que, há um século, os instituiu. Na verdade, em 17 de Agosto de 1872 foi publicada a Ordem da Direcção n.º 2, assinada pelo Director da Companhia A. d'Espregueira, na qual, em relação à saúde, se dizia o seguinte:

«Saúde 2 O serviço de saúde acha-se centralizado em Lisboa por um médico principal nomeado pelo Conselho de Administração da Companhia. Este serviço divide-se em circunscrições médicas, confiadas ao cuidado de facultativos honorários, igualmente nomeados pelo Conselho sob proposta do Director e residentes nas proximidades das estações.

3 As atribuições do serviço sanitário são as seguintes:

Verificar as doenças dos empregados e tratá-los enquanto se conservarem no exercício das suas funções.

Prover a todas as medidas necessárias em caso de acidentes na linha.

Estudar e propor as disposições necessárias para melhorar, se assim for conveniente, as condições higiénicas dos estabelecimentos e do pessoal.

Vigiar o emprego e a boa conservação dos depósitos de medicamentos, assim como das caixas de socorro e outros aparelhos de serviço.»

A assistência médica foi-se desenvolvendo e ultimamente 224 médicos e 47 especialistas espalhados por 177 secções e 24 postos prestavam os seus cuidados aos agentes da Companhia. Um serviço de enfermagem, um laboratório privativo de análises clínicas, uma carruagem sani-

tária, uma farmácia também privativa, um depósito de material sanitário, ambulâncias contendo material para tratamentos urgentes, em comboios, nas estações, etc., e um Serviço Central, integravam todo este dispositivo.

A partir de 1 de Maio p. p. a assistência médica e medicamentosa transitou para a Caixa de Previdência dos Ferroviários e a C. P. passou a concentrar todos os seus esforços na medicina do trabalho, na medicina de acidentes e na medicina ferroviária propriamente dita.

Estendendo a sua acção ao longo da rede, o que significa ao longo do País, cabem aos Serviços Médicos, entre outras as seguintes funções:

1. Promover e orientar actividades de carácter essencialmente preventivo destinadas a defender a saúde do pessoal e a vigiar as condições higiénicas do trabalho.

2. Promover a selecção, do ponto de vista de aptidão física, dos candidatos à admissão na Companhia.

3. Promover a selecção e vigilância cuidadosa, do ponto de vista de aptidão física e psíquica, dos agentes de cuja actividade dependa a segurança da circulação.

4. Promover o tratamento e a reabilitação funcional e profissional dos agentes da Companhia vítimas de acidentes de trabalho ou doenças profissionais.

5. Estudar e fazer aplicar os princípios de higiene aos transportes ferroviários, ao respectivo material e às instalações.

6. Organizar, juntamente com os Serviços Officiais e outros, socorros em casos de acidentes ferroviários.

7. Prestar a sua colaboração aos Serviços da Companhia que dele necessitem.

8. Realizar observações e exames sistemáticos nos quais se tem em conta, além dos aspectos psico-somáticos de ordem geral, comuns a todas as categorias, observações especiais orientadas em determinado sentido, conforme a natureza da função a desempenhar.

Numa primeira fase de selecção, a que podemos chamar negativa, elimina-se um daltónico para a circulação, um asmático para um ambiente de poeiras, um «mal de Pott» para assentador.

Colocado o agente no lugar que lhe é destinado, procura-se que a adaptação seja perfeita, que a coordenação homem-tarefa se faça sem atritos, sem brechas, sem falhas, sem prejuízos.

Na realização de todas estas missões, não esquecemos que hoje em dia o trabalho se processa em meio e em ambiente que se afasta cada vez mais, de condições naturais: luz artificial, temperaturas externas muito elevadas ou muito baixas, ruídos e vibrações dos mais variados maquinismos, poeiras, gases, etc.

A máquina, cada vez mais perfeita, e, portanto, mais complexa, necessita, para a sua manipulação, de esforço físico cada vez menor, mas de concentração psíquica cada vez maior.

A ergonomia constitui hoje elemento fundamental no estudo das relações homem-tarefa. Além de certos limites não há possibilidade, sem prejuízo, de adaptar o homem ao trabalho, devendo antes procurar-se, por isso mesmo, que o trabalho seja adaptável ao indivíduo. Naturalmente que estes capítulos revestem aspectos e largueza de tal forma vastos, que exigem grupos de trabalho, nos quais têm lugar o médico, o engenheiro, o psicólogo, o técnico, etc. Nesta base, a ergonomia realiza uma análise aprofundada da gama de funções de qualquer empresa. Trata-se não somente de conhecer o indivíduo e o seu serviço, mas, de explorar as suas correlações.

Desde a posição do corpo na execução do trabalho até às circunstâncias em que se realiza, tudo tem importância e se reflecte na circulação, na respiração, nas constantes biológicas. Nada pode desprezar-se para que o complexo homem-máquina realize as suas tarefas nas mais favoráveis



condições bio-fisiológicas, indispensáveis a uma perfeita eficiência e a uma maior rentabilidade.

Da coordenação harmoniosa capacidade-tarefa, resulta maior satisfação na função, do lado do empregado; maior produtividade, do lado da empresa.

Todos estes princípios básicos informam a orientação tendencial dos Serviços Médicos da C. P. de forma a satisfazerem-se as exigências fundamentais da ergonomia: menor fadiga físico-psíquica, maior segurança, maior rapidez sem maior despesa de energia, melhor qualidade do trabalho, mais curta aprendizagem.

Para o efeito, os Serviços Médicos estão representados em todos os grupos de trabalho e comissões de estudo onde tenham uma palavra a dizer. A sua independência técnica é absoluta.

Dos meios de protecção aos planos de construção, da captação de águas à higiene de dormitórios ou cantinas, do perfil dos assentos dos passageiros à iluminação das carruagens, da profilaxia do alcoolismo às colónias de férias — a missão dos Serviços Médicos ferroviários abrange todo um mundo.

Ao médico ferroviário cumpre igualmente levar junto do pessoal os ensinamentos, os conselhos, as indicações sobre princípios de higiene geral e de higiene do trabalho, no sentido duma mais fácil execução e duma maior segurança na realização da tarefa.

Na C. P. todos os agentes que passam pelas escolas profissionais recebem noções de higiene geral e de primeiros socorros, tendo em vista, dadas as características da empresa, habilitar o pessoal a actuar em caso de acidente.

Estão programadas campanhas de divulgação, levadas a cabo com método e regularidade, através de folhetos, cartazes, artigos, palestras, filmes, etc., de forma a despertar interesse por problemas que são de todos os dias.

Um outro aspecto da actividade dos Serviços Médicos da C. P. relaciona-se com os acidentes de trabalho.

Em todos os países se consultarmos os boletins da O. I. T., verificamos que, apesar de todas as medidas de protecção, os sinistrados continuam a constituir legião.

Entre nós, segundo dados fornecidos pelo dr. Leite Pinto, verifica-se que os casos participados às entidades seguradoras foram os seguintes, no período de 57/61:

Anos	Número de sinistrados	Despesas em tratamentos, indemnizações e pensões
1957	236 799	184 414
1958	271 835	201 291
1959	274 695	221 001
1960	287 178	224 120
1961	301 328	263 830

Esta é, de facto, uma das mais pesadas responsabilidades que as empresas têm de suportar: os acidentes de trabalho. Temos por um lado, o aspecto humano, o mais relevante: o sofrimento físico proveniente das lesões, afastamento do lar, a redução do salário, a dúvida pela duração da doença, e, quantas vezes, a deformação ou aleijão que pode inibir. Por outro lado, a empresa é igualmente atingida, na sua parte económica. Além dos gastos directos, provenientes dos tratamentos, das indemnizações, etc., há a considerar os chamados gastos indirectos, citados pelo dr. Leite Pinto e que podemos resumir assim:

— perda de tempo nos inquéritos que têm de fazer-se, pois os companheiros da vítima acorrem a prestar-lhe socorros ou vão ver o que se passa, por simples curiosidade;

— perda de tempo nos inquéritos que têm de fazer-se, no preenchimento de documentos, etc.;

— diminuição do ritmo da produtividade, por virtude

da emoção que o acidente causa no pessoal, das discussões que se levantam e ainda muitas vezes, pela falta de treino do agente que vai substituir o sinistrado;

— redução do rendimento do sinistrado quando regressa ao trabalho, etc.

Estes gastos indirectos, por estranho que pareça, são 3 a 4 vezes superiores aos «gastos directos». No nosso País, pode avaliar-se em milhões de contos a verba representada pelas despesas e pela redução do lucro devidos aos acidentes. Por todas as razões, entre as quais, naturalmente, sobressaem, as humanas, é indispensável que o sinistrado seja correcta e precocemente tratado, de forma a obter-se a cura e a recuperação total. Para atingir este objectivo necessário se torna, porém, a colaboração activa do doente, o que nem sempre é fácil.

Os Serviços Médicos da C. P. têm dedicado uma atenção especial a este assunto, não só criando consultas de acidentes mas ainda para acção de maior amplitude, transformando o actual gabinete de reabilitação em centro provido do equipamento necessário.

Nos Caminhos de Ferro os acidentes são, naturalmente, numerosos. Com o objectivo de os reduzir levam-se a efeito, em toda a parte, campanhas de prevenção com bons resultados.

Em Portugal, a C. P. tem posto em vigor todas as medidas destinadas à prevenção e levado a cabo várias campanhas com o mesmo objectivo: editou-se um manual com «Instruções para segurança individual do pessoal de estações, de trens e de revisão de bilhetes»; espalharam-se cartazes muito completos com os cuidados a ter em caso de acidente pela corrente; distribuíram-se outros sobre prevenção; publicou-se uma bem elaborada Ordem da Direcção-Geral sobre protecção dos órgãos visuais, etc., etc.

Dada a sua importância, é nosso propósito estimular e apoiar todas as campanhas que visem à redução dos acidentes.

Se em qualquer ramo da indústria se exige do pessoal um estado mental e psíquico dentro de coordenadas normais, em serviço de transportes, em que, além das exigências comuns a todas as tarefas, o passageiro constitui preocupação dominante, maior atenção e maiores cuidados têm de merecer os responsáveis pelo sector de segurança. Sendo assim, o facto significa que a selecção terá de iniciar-se no momento em que o candidato a funcionário toma pela primeira vez contacto com os Serviços Médicos da empresa.

Perfeitamente apto para a execução de tarefas comuns, o agente pode não ter condições para desempenhar as do sector de segurança. Numerosas são as funções relacionadas com esse sector. Na C. P. podemos enumerá-las da forma seguinte:

#### CLASSE I

- Chefes de maquinistas cujas atribuições comportam serviço efectivo na linha;
- Maquinistas de linha;
- Maquinistas tirocinantes ou fogueiros tirocinantes;
- Fogueiros de linha.

#### CLASSE II

- Maquinistas e fogueiros de manobra e de locotractores;
- Condutores de dresinas e veículos «rail-route».

#### CLASSE III

- Chefes de estação e factores affectos a serviços que interessam à segurança da circulação;
- Agulheiros e agulheiros de posto;
- Capatazes de manobras;



- Condutores e fiscais de condutores, guarda-freios e guarda-freios autorizados;
- Chefes e subchefes de depósito;
- Chefes de maquinistas apeados (cuja atribuição não comportam serviço na linha);
- Guardas de P. N.;
- Assentadores, subchefes de distrito, chefes de distrito, chefes de lanço;
- Operários especializados, operários, contramestres e chefes de brigada em serviço na linha (Obras Metálicas, Catenária, etc.);
- Agentes de revisão de material e outro pessoal da manutenção da linha;
- Motoristas.

Para as funções de condução, há que apreciar com mais rigor o nível de inteligência, os tempos de reacção, a resistência à fadiga e à monotonia, a estabilidade emocional. O estudo da personalidade, para estes cargos, é sempre de grande vantagem, fornecendo informações que são de muita utilidade para a adopção de soluções que se procura sejam as mais adequadas.

A C. P. possui um gabinete de psicotecnia. Por outro lado, todos os agentes são sujeitos a exame electroencefalográfico e electrocardiográfico, em laboratórios privados dos Serviços. Quer dizer, socorremo-nos de todos os métodos que a semiologia nos oferece para conhecer as características psico-somáticas do agente e obter o rendimento que o melhor aproveitamento das suas capacidades pode fornecer. Procuramos, assim, não distribuir tarefas ou funções não adaptáveis ou não correspondentes às qualidades intelectuais ou emocionais do indivíduo. Pretendemos evitar o desencontro entre trabalho e possibilidades, ponto de partida de situações de ansiedade ou depressão. Se, apesar de tudo, se verificar que há desfazamento entre aptidão e tarefa, procuramos corrigir a situação, mudando o agente de trabalho ou função.

O contrário também poderá verificar-se: o empregado sentir que dispõe de capacidade superior às exigências da tarefa que lhe foi distribuída. Podem assim criar-se estados de frustração, a corrigir igualmente por mudança de lugar.

Já frisámos que o pessoal da condução nos merece atenção muito particular. No transporte ferroviário verificam-se condições diferentes das de qualquer outro meio de locomoção, seja avião ou navio, ou mesmo automóvel. Ao longo da linha, perfilam-se numerosos postos de sinais, que demandam e exigem atenção constante do pessoal que conduz a composição. Falhar um sinal, interpretar mal uma cor, pode representar um acidente trágico.

A distância percorrida pelo comboio, no que se refere à sua concepção como meio de transporte, é tão grande como a sofrida pelo automóvel.

Pode naturalmente perguntar-se se o aperfeiçoamento das máquinas que actualmente rebocam os trens, quase tão distantes da velha máquina a vapor como a diligência do autocarro, não permitirá um abrandamento das condições que se exigem àquele pessoal.

Ao contrário, pois as exigências psíquicas e somáticas das composições que rolam a grande velocidade têm de ser de grau mais elevado do que as necessárias para comboios menos rápidos.

Em 1903 um inventor chamado Gustave-Désiré Leveau requereu uma patente para um sistema de correias destinado a passageiros de automóveis. Em suma, parece que uma primeira versão dos actuais cintos de segurança.

As razões justificativas do pedido parece terem sido convincentes para alcançar o almejado deferimento. Na verdade, argumentava-se, as velocidades atingidas nas estradas eram por vezes superiores a 30 km/hora e tudo levava a crer que não se ficaria por ali. Se um dia se alcançassem 40, quem correria o risco de andar dentro dum carro a tão grande velocidade sem estar protegido por um invento de tal eficácia? Pois bem, para cobrir a distância de 515 km que separa Tóquio de Osaka, os caminhos de ferro japoneses resolveram construir uma nova linha, a fim de dar satisfação ao grande tráfico que se processa na região do país que se situa entre aquelas duas cidades.

A nova via foi concebida para que os comboios circulassem a uma velocidade de 200 km/hora, velocidade que já hoje se prevê será ultrapassada por composições que estão a ser projectadas noutros países.

Ora um dos problemas que precisamente se levantou em relação à nova linha do Tokaido foi a das condições físicas e mentais a que devia obedecer o pessoal encarregado da condução, tendo os respectivos serviços médicos concluído que as tarefas a cumprir exigiam o mais elevado padrão. Os agentes deviam estar completamente isentos de qualquer doença. Recorre-se a todas as observações que possam levar ao despiste de afecção, evidente ou latente, que seja susceptível de causar morte súbita, coma, síncope, estados de ausência, etc.

São os princípios que seguimos na C. P., com o pensamento sempre orientado no sentido da segurança da circulação.

As reacções do homem da nossa época sofrem, naturalmente, a influência de todos os factores e de todos os elementos que constituem o meio em que se situa e em que tem de mover-se. É de todos os tempos.

O avanço prodigioso da técnica, a possibilidade de transformar em realidade muitas das ficções que até há pouco se julgava nunca saíam dos reinos da fantasia, não podia processar-se sem repercussão profunda sobre o estado psico-somático do indivíduo.

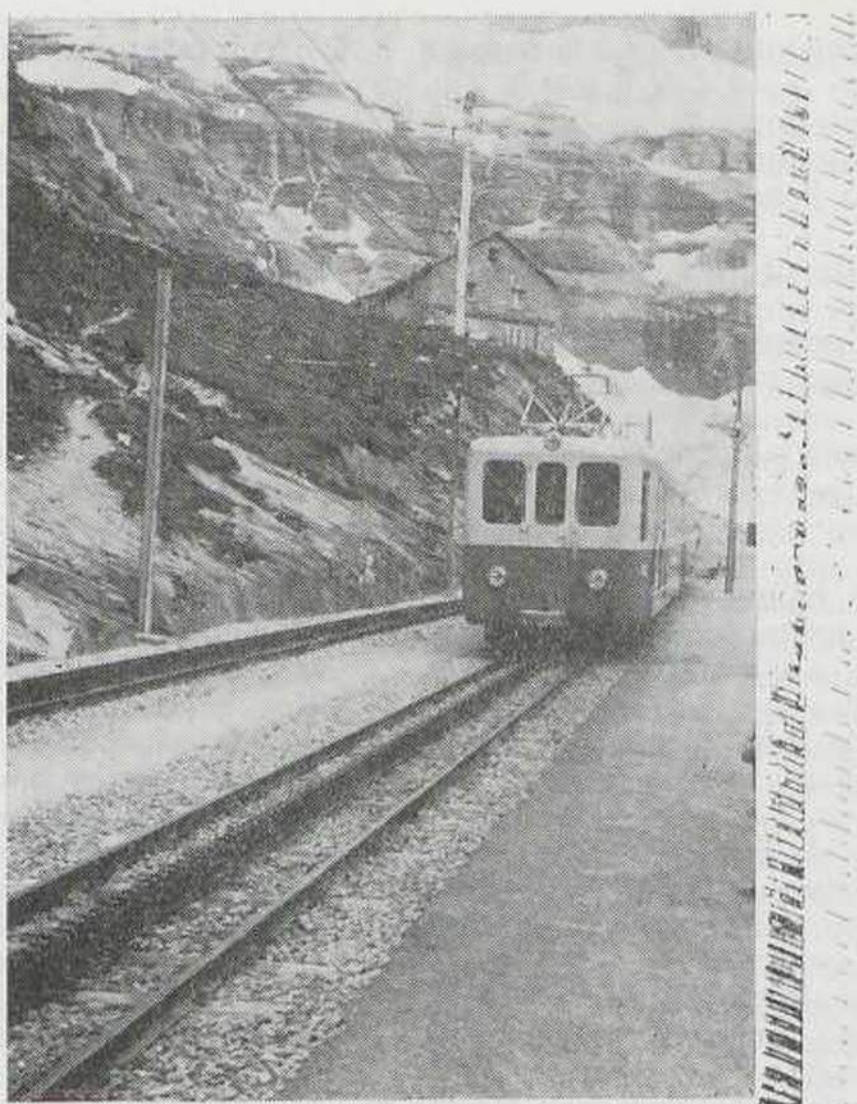
Este condicionalismo não pode ignorá-lo o médico ferroviário. Ao estudar o homem, as suas qualidades e as suas falhas, os seus dotes e os seus defeitos, não deve considerá-lo como entidade abstracta ou isolada nem subtrai-lo ao mundo a que pertence e do qual não pode libertar-se.

Que o deslumbramento da técnica não nos leve a perder de vista os valores humanos, nem esqueçamos que a ciência de amanhã dirá que a de hoje estava em atraso.

«Quando um cientista, um médico, do século XVIII, dizia Marañón, escrevia um livro, com pouco mais contava do que com Hipócrates e com a sua própria experiência». Em verdade, comparada com a de então, a bagagem que hoje possuímos é extraordinariamente rica. Mas a medicina, e também a medicina ferroviária, longa caminhada terá de percorrer antes que nos possamos considerar satisfeitos com os resultados obtidos. Essa meta, nunca será atingida porque, em medicina, a «última palavra, dizia o grande pensador espanhol, é sempre transitória».

Quase podíamos dizer que as ciências médicas são como os comboios: por definição, fizeram-se para andar e não para parar. Este conceito, sempre presente na C. P., significa que os seus Serviços Médicos, atentos à evolução da respectiva ciência, procuram nunca estar atrasados em relação ao seu tempo.





# Quando se chega à estação de caminho de ferro mais alta da Europa

por Vasco Callixto

Os Alpes constituíram sempre um obstáculo às comunicações entre os povos. Os seus cumes, cobertos de neves eternas, eram inacessíveis e, durante muitos séculos, o homem não sentiu qualquer interesse em os alcançar. Quando se tornava necessário transpor a grande cordilheira, procuravam-se os «cols», as gargantas de mais baixa altitude. Por ali passavam peregrinos a caminho de Roma e dos lugares santos, exércitos e cortejos principescos. Os elefantes que tomaram parte nas mais famosas batalhas de recuadas épocas, atravessaram aqueles desfiladeiros, o mesmo sucedendo com os exércitos napoleónicos.

A partir da segunda metade do século passado, porém, quando os grandes inventos surgiram e a técnica se aperfeiçoou em todos os campos, os Alpes cederam, finalmente. Os píncaros das suas

montanhas foram atingidos, as entranhas da terra foram perfuradas para abertura dos primeiros túneis ferroviários, construíram-se mais tarde os túneis rodoviários e estabeleceram-se assim fáceis e cómodas ligações entre os países vizinhos da outrora intransponível cordilheira alpina. Com o desenvolvimento do turismo, os Alpes transformaram-se rapidamente num motivo de permanente interesse, sendo constantemente visitados por turistas de todo o mundo, que se extasiavam ante a extraordinária e fantástica beleza paisagística que as altas cumeadas oferecem.

A Suíça, onde a indústria turística é das mais prósperas, tem sabido tirar o melhor partido da sua situação privilegiada, com a maior parte do seu território em pleno coração dos Alpes. Uma densa rede ferroviária e rodoviária leva hoje o turista a



todos os pontos onde a paisagem é digna de ser admirada, seja nos cumes das montanhas, seja nas margens dos encantadores lagos das regiões de mais baixa altitude. E é na Suíça que se encontra a estação de caminho de ferro mais alta da Europa, a de Jungfrauoch, à apreciável altitude de 3454 metros situada no meio de uma cadeia de elevadas montanhas e debruçada sobre o maior glaciar dos Alpes, o Aletschgletscher, com 22 quilómetros de extensão.

Esta linha férrea de cremalheira, verdadeiro prodígio da técnica, parte de Interlaken, pequena e formosa cidade da região dos lagos de Thun e de Brienz, vencendo o imponente maciço do Jungfrau. A viagem nesse comboio é um desbobinar constante de emoções. Quando se alcança o termo da jornada, surge-nos o mundo fantástico das neves eternas.

O turista, no entanto, se preferir, poderá subir de automóvel até cerca de 800 metros de altitude, onde se situa a estância de Lauterbrunnen. A estrada desenvolve-se através de um profundo vale, onde corre um rio caudaloso. As panorâmicas que se colhem são surpreendentes, dominadas já pelos altos píncaros. Mas as mais fortes emoções aguardam ainda o viajante.

Em Lauterbrunnen troca-se o automóvel pelo cómodo e seguro comboio eléctrico de cremalheira. Lentamente, sucedendo-se os pequenos túneis, a grande montanha do Jungfrau vai então sendo vencida, aparecendo os primeiros vastos lençóis de neve. Os pequenos aglomerados de Wengen Wengernalp, onde o comboio se detém durante alguns minutos, ficam já, respectivamente, a 1274 e a

1873 metros de altitude. Kleine Scheidegg, a estação que se segue, a uma altitude de 2061 metros, é o mais importante entroncamento do mais alto caminho de ferro da Europa, situando-se num vastíssimo planalto, onde se construíram diversos hotéis e restaurantes de montanha. A paisagem que se contempla é grandiosa e empolgante.

O comboio, porém, continua a subir, indiferente às dificuldades do sinuoso percurso. E quinze minutos volvidos, chega-se a uma nova estação, Eigergletscher, a 2320 metros de altitude. A partir daqui, dir-se-á que se inicia uma fantástica «viagem ao centro da Terra». A linha férrea penetra no interior da montanha, através de um imenso túnel; o comboio sobe sempre, durante cerca de meia hora. Duas vezes, esta viagem subterrânea é interrompida, a primeira a 2865 metros de altitude e a segunda a 3160 metros. São duas estações subterrâneas. Os passageiros podem sair das carruagens e espreitar para o exterior, por aberturas feitas na montanha, especialmente para o efeito.

Por fim, alcança-se o término desta inolvidável digressão. O pequeno comboio atinge Jungfrauoch, a 3454 metros de altitude, a mais alta estação ferroviária da Europa. O viajante fica novamente a céu aberto. E da varanda do hotel que ali se construiu — também o mais alto hotel do continente — fortemente impressionado, contempla o vasto glaciar, imenso e tenebroso mar de neve e gelo deste «último andar» dos Alpes, vizinho dos arrogantes cumes do Jungfrau, com 4158 metros de altitude, e do Mönch, com 4099 metros. À maravilha da Natureza, alia-se a maravilha da técnica.

## JOGOS FLORAIS FERROVIARIOS

O Serviço Social Ferroviário resolveu promover os 1.ºs Jogos Florais Ferroviários, aos quais poderão concorrer agentes do activo e reformados, esposas e filhos.

Serão admitidos trabalhos inéditos nas seguintes modalidades :

- A — Poesia (1) Soneto  
(2) Quadra  
B — Conto

Para cada modalidade são estabelecidos os seguintes prémios :

	1.º	2.º	3.º
A (1) . . . . .	1 500\$00	1 000\$00	500\$00
A (2) . . . . .	500\$00	300\$00	100\$00
B . . . . .	2 000\$00	1 500\$00	1 000\$00

No caso de haver classificações *ex-æquo* serão os respectivos prémios divididos pelos concorrentes que assim se classificarem.

Independentemente dos prémios monetários, serão atribuídas, em cada modalidade, as menções honrosas que o júri entender.

Os concorrentes poderão apresentar qualquer número de trabalhos, em cada modalidade.

De cada trabalho devem ser apresentados quatro exemplares dactilografados em papel de máquina, de formato comercial.

Os trabalhos relativos a B) deverão ser dactilografados a dois espaços, escritos numa só face, com margem do lado esquerdo de, pelo menos, dois centímetros, e no máximo de dez páginas.

As produções deverão ser assinadas com pseudónimo, e de cada uma delas os concorrentes reme-

(Continua na página 28)



# A C.P. encontra-se numa situação de transição

**revela o seu último relatório**

Foi recentemente apreciado e aprovado em Assembleia Geral dos accionistas o relatório e as contas da C. P. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativo ao exercício de 1969, documentos que temos presente, com excelente apresentação gráfica.

O documento deixa ver que a concessionária continuou a ser, ao longo de 1969, uma Empresa preocupada, fundamentalmente, com o serviço público. Os efeitos de uma prolongada descapitalização tecnológica e humana e o crónico desequilíbrio financeiro não podiam deixar de repercutir-se, mais uma vez, na qualidade das prestações de serviço e, consequentemente, na sua competitividade. Prossegue o documento por afirmar: E se a estes factos somarmos a pressão do social — dificilmente absorvível numa Empresa de serviços como a C. P. por acréscimos paralelos da produtividade — o aumento crescente da procura de serviços obrigatoriamente prestados à Colectividade — procura que deve ser satisfeita em condições evolutivas — e as distorções em que funciona o mercado para que trabalha, então patentear-se-á, com outra nitidez, a série de círculos viciosos que defronta a administração que a gere.

Ainda não foi possível atacar, directa e globalmente, em 1969, as principais causas da crise ferroviária. Isso não impede que no exercício em apreço se hajam inserido profundas inovações, incluindo mudanças de estruturas que vão ao encontro, tanto quanto possível das solicitações desencontradas que incidem sobre a Empresa: assim, progrediu-se na preparação e consolidação das condições de base — psicológicas, institucionais e técnicas — para o arranque do processo de reconversão global; completou-se o diagnóstico geral da situação ferroviária, com a colaboração de um qualificado consultor internacional e entrou-se em diversos campos na fase de execução. Importa, agora, progredir, aberta e decisivamente, nesta senda, transformando o diagnóstico em acção, no sentido da redescoberta e revalorização do caminho de ferro.

O mundo de amanhã — de produções industrializadas para consumos de massa e de populações urbanizadas com crescente mobilidade — precisa do caminho de ferro: mas de um caminho de ferro que alie à comprovada eficiência económica o máximo rendimento social, o que só será viável através de uma acção concertada dos Poderes Públicos e da Empresa ferroviária. Para o mesmo efeito é preciso também inflectir a política ferroviária imprimindo-lhe um sentido ofensivo, tanto no dinamismo das estruturas internas como nas atitudes e comportamentos perante o mercado e a concorrência. É dentro destas linhas que se orienta, basilarmente, o Plano de Reconversão recentemente apresentado ao Governo.

No que se refere à política de prestação de serviços, foca-se no documento:

A significativa recuperação do tráfego de passageiros, quer no que respeita ao volume de passageiros transportados ( $104,8 \times 10^6$  e mais 1,5 %) quer no que toca ao total de passageiros-quilómetro (aumento de 4,2 %) e ao acréscimo de percurso médio (+ 2,7 %), foi acompanhada, no tráfego de mercadorias, de uma ligeira contracção, em termos físicos e monetários: em 1969, este último totalizou  $3,5 \times 10^6$  toneladas (— 2,4 %), com um ligeiro decréscimo das toneladas-quilómetro (— 4,4 %), a que correspondeu uma receita de  $387 \times 10^3$  contos (— 1,3 %).

A fisionomia estrutural do tráfego é manifestamente desfavorável para uma gestão comercial dos caminhos de ferro. Assim, quanto aos passageiros:

— o peso considerável do tráfego a preços reduzidos: ao abrigo da Tarifa Geral (preços normais) movimentaram-se apenas 15,5 % dos passageiros transportados, enquanto a percentagem dos passageiros-quilómetro se situou em 47,3 %;

— a elevada proporção do tráfego pendular casa-emprego desenvolvendo-se nas órbitas urbanizadas das prin-



cipais metrópoles do Continente: 82,5 % e 44,6 % dos totais de passageiros transportados e de passageiros-quilómetro.

E no tocante ao tráfego de mercadorias, assinala-se, como mais expressivo:

— a escassa diversificação: só os adubos e produtos químicos, os cereais e farinhas e os minérios, com preços de transporte muito reduzidos, representam cerca de 70 % do tráfego total;

— a extrema vulnerabilidade à concorrência e às condições conjunturais do mercado dos principais produtos de que ele se compõe.

Neste contexto, a acção comercial da Empresa não pode deixar de estar fortemente limitada: a pressão dessa procura «cativa», para a qual o caminho de ferro constitui a resposta economicamente tolerável ou tecnicamente possível, e que deve ser atendida em condições satisfatórias, afecta, largamente, o lançamento de iniciativas comerciais noutras áreas do mercado.

A viragem tem de ser global e programada, de molde a que os serviços de interesse geral sejam reconduzidos às fronteiras do socialmente necessário e financeiramente compensados pelos seus destinatários, para não prejudicarem a abertura crescente da Empresa ao mercado através de serviços de qualidade competitiva.

E como é toda a gestão do complexo ferroviário que está em causa, a transição terá de processar-se cautelosamente, por ajustamentos sucessivos, para que os dinamismos internos adquiram a aceleração suficiente e as transformações que entretanto se operarem na oferta ferroviária sejam convenientemente assimiladas pelo aparelho produtivo nacional. Em última instância, aponta-se para uma expansão homogénea e integrada.

O processo está em curso. Já em 1969 se sentiram, embora de forma atenuada, alguns dos seus efeitos: o tráfego internacional apesar de sujeito a intensa concorrência desregrada, teve uma evolução razoavelmente favorável (acréscimo de 6,2 % nos passageiros e de 35,3 % nas mercadorias); as expedições em vagão completo continuaram a aumentar proporcionalmente ao tráfego de detalhe, representando 88 % do total do tráfego em pequena velocidade; os serviços turísticos (circuitos turísticos e outros serviços complementares em combinação com o caminho de ferro) e as comodidades marginalmente oferecidas ao cliente (restaurantes e cantinas, armazéns, cais, ramais particulares, etc.) sofreram um acentuado impulso.

Reconhece-se, porém, que ainda se está longe daquela política comercial que as potencialidades tecnológicas e económicas do caminho de ferro permitem, quando não mesmo impõem ao gestor ferroviário para quem o futuro é um desafio de que não pode demitir-se no presente. Mas também se reconhece — ou deve ser por todos claramente compreendido — que a aplicação sistemática de uma verdadeira política comercial, no que ela tem de inovação continuada e de capacidade de resposta ao mercado e à concorrência, assentará numa esclarecida cooperação dos Poderes de tutela, ora clarificando as bases de enquadramento da gestão ferroviária, ora restituindo ao mercado em que a Empresa opera aquelas condições mínimas de funcionamento que a lógica do sistema e o interesse geral exigem.

No estágio de evolução em que se situa a Empresa, uma das alavancas fundamentais da sua modernização residirá, inevitavelmente, no fomento sistemático da produtividade dos recursos que aglutina. O exercício de 1969 apresenta, em prolongamento de uma persistente actuação passada, alguns resultados favoráveis e francamente animadores:

— quanto à energia consumida (energia eléctrica e combustíveis), a produtividade económica ( $PK + TK/10^3$  Kcal)

passou de 2,77 para 3,16, respectivamente em 1968 e 1969, e a produtividade técnica ( $TKBR/10^3$  Kcal) de 5,04 para 5,84,

— a produtividade do material de passageiros medida em lugares-quilómetro oferecidos por  $10^3$  lugares de parque, subiu de 81,5 para 85,4;

— e a produtividade do trabalho, elevou-se de 53,6 para 55,9 no tocante às unidades-quilómetro por  $10^3$  horas e de 97,4 para 103,3 nas  $TKBR/10^3$  horas.

A Companhia de há muito consciencializou que o sistema global de transportes deve satisfazer a procura crescente da Colectividade em quantidade e qualidade ao custo económico e social mínimo. Impõem-se para tanto elevados dispêndios de renovação e expansão, de que os números acima citados constituem exemplo eloquente. A qualidade de Concessionária de serviço público fundamental e a posição dominante que detém nos mercados em que participa — sejam mercados de emprego, de bens de equipamento ou de serviços — geram responsabilidades directivas e esquemas de gestão que seguramente se não compadecem com situações fluídas, onde se destaca, pela gravidade dos seus reflexos, a persistência de crónicos embaraços financeiros.

Mais exprime o documento. Por isso mesmo se passa para o capítulo seguinte em que a incerteza é a regra e em que os sobressaltos do curto prazo impedem uma acção sistemática e programada. Assim, assinala o relatório na política financeira, que, os resultados financeiros globais do exercício consubstanciam-se num «deficit» de 161 milhares de contos, enquanto em 1968 o resultado negativo fora de cerca de 71 mil contos. Este agravamento da situação financeira da C. P. explica-se, fundamentalmente, pelo aumento das despesas do serviço ferroviário (mais 107 mil contos), dos encargos sociais (mais 96 mil contos) e dos encargos financeiros (mais 26 mil contos). Perante este sensível aumento de encargos, as receitas apenas corresponderam, no seu conjunto, com cerca de mais 50 mil contos.

Quanto às despesas de exploração ferroviária, o factor determinante do seu agravamento foi a mão-de-obra, em consequência do aumento de vencimentos aprovado com início em 1 de Janeiro. Relativamente aos encargos sociais, a principal explicação reside nas consequências transitórias dum processo de adaptação ao esquema geral da previdência, pois as medidas postas em prática em 1969 e continuadas já no presente ano, virão, em última análise, a reduzi-los no futuro. Este aumento derivou, em especial, da concessão a todo o pessoal da assistência médica e medicamentosa e da extensão da modalidade sobrevivência (mais 42 mil contos) e ainda do acréscimo da contribuição para a integração das pensões e subsídios (aumento de 57 mil contos relativamente a 1968).

Os encargos financeiros constituem outra matéria preocupante da actual situação da C. P., como tem sido repetidamente afirmado, e a sua incessante subida — que tenderá a acelerar-se nos próximos anos, mantendo-se os condicionalismos actuais da gestão ferroviária — resulta, quer da política de financiamentos adoptada para os investimentos previstos no III Plano de Fomento, quer da necessidade em que a Concessionária, por vezes, se tem encontrado de contrair empréstimos para fazer face ao acréscimo dos encargos com pessoal, devido aos insuficientes subsídios de compensação que recebeu.

Esta breve síntese da evolução da situação financeira da C. P. no exercício de 1969 demonstra como a Concessionária se encontra numa difícil situação de transição, que se impõe urgentemente superar. No plano estritamente financeiro, é indispensável a definição de novas regras para a cooperação Estado-C. P., pois a modernização em curso ficará comprometida se a gestão financeira da Companhia, quer na exploração quer no referente a investimentos, não puder assentar em bases mais sólidas e em princípios mais claros do que actualmente sucede.



Noutro passo o documento, que aprecia os recursos humanos, como também da organização, ocupa-se dos métodos de gestão, inclusive dos de serviço público, expondo para este último como segue:

Por imperativos contratuais e legais, a que não são alheias distorções entretanto cristalizadas na organização sócio-económica que solicita o caminho de ferro, este satisfaz, em condições anormais que representam um claro sacrifício empresarial, determinadas prestações qualificadas de interesse geral. Não se pretende discutir, aqui e agora, a utilidade colectiva de tais restrições a uma gestão comercial: o balanço deverá ser feito oportunamente, e caso por caso, de forma a ponderar se certas modalidades de protecção pela via do transporte, correspondem efectivamente a soluções de eficácia social de idêntico significado.

Mas o que está, principalmente, em causa é um outro aspecto mais restrito, embora não despidendo, do problema: as injunções legitimadas em motivos estranhos ao justo e normal interesse da administração ferroviária devem ser financeiramente compensadas sob pena de se tornar impossível pedir responsabilidades empresariais ou atitudes e comportamentos concorrenciais à exploração dos caminhos de ferro. A isso se reconduz a operação clássica de normalização das contas ferroviárias, pretensão repetidamente formulada, e que, no fundo, exprime apenas uma clarificação contabilística fundada no justo equilíbrio contratual e na lógica exigente da economia do mercado. Sem a igualdade, ainda que necessariamente tendencial, das condições de concorrência não é razoável, nem economicamente vantajoso abrir a porta a situações de concorrência descontrolada, susceptível de acarretar inconvenientes duplicações de investimentos, subutilizados nas suas possibilidades económicas e sociais. Em transportes, onde os investimentos pesados e descontínuos são a regra, acautelar o pleno emprego dos recursos existentes parece ser elementar.

A lógica dos sistemas e a consequente coerência das decisões rende bons dividendos, nos quais as empresas esclarecidas serão, certamente, as primeiras interessadas.

Tudo isto vem a propósito do custo para a Empresa das missões de serviço público que lhe foram cometidas. Em primeira aproximação, bastante incompleta, os valores apurados são os seguintes. Em contos: normalização das receitas 217 800; normalização das despesas 307 684; total a normalizar, 525 484.

Como o «deficit» da exploração foi para o exercício, de 654 755 contos, daqui decorre que o «deficit» real — ou, mais rigorosamente, parcialmente real, visto não se ter

feito a cobertura exhaustiva das rubricas susceptíveis de neutralização — reduz-se a 129 271 contos.

Os números, na sua singeleza, falam por si. Por detrás da exploração ferroviária existem realidades que é indispensável ponderar atentamente, quer para reformular orientações, quer para sanear situações que, com o transcurso do tempo e as mutações que lhe estão ligadas, se revelam insustentáveis.

O relatório do Conselho de Administração é acompanhado de uma vasta gama de dados esclarecedores da vida da Empresa e insere o parecer do Conselho Fiscal, que em dado momento exara:

As conclusões do exame que, no fim do exercício, fizemos ao relatório que pela Administração a nós todos nos é apresentado, conduzem a afirmar que ele traduz com fidelidade o que foi a vida da Empresa. Merece, quanto a nós, além da vossa aprovação, o vosso aplauso.

Não se poderá dizer que foi tranquilo o ano que passou, mas é, por outro lado, tranquilizante saber a que mãos estão confiados os destinos deste serviço, que interessa a todo o público e à economia do País nas suas relações internas e externas.

Enquadra-se a política geral definida nos termos gerais que presidem às empresas congêneres, pois, na verdade, só através de uma acção concertada dos Poderes Públicos e da empresa ferroviária será possível possuir um caminho de ferro que alie à comprovada eficiência económica o máximo rendimento social.

Aponta-se para uma política de prestação de serviços em que estes, quando de interesse geral, sejam conduzidos às fronteiras do socialmente necessário e financeiramente compensados pelos seus destinatários. Porém, também a expansão terá de ser homogênea e integrada.

Empresa em profunda evolução, procura a nossa Companhia que a modernização que visa obter se alicerce no fomento sistemático da produtividade dos seus recursos.

O exercício de 1969 foi já de animadores resultados no que se refere à política de produção.

Transparecem claramente as preocupações da Administração no tocante à política de investimentos; e, de facto, as responsabilidades directivas e os esquemas de gestão não poderão continuar dependentes de situações fluídas.

Na verdade, é absolutamente necessário que se definam, no plano financeiro, novas regras para a cooperação Estado-C. P., sem o que a Concessionária de serviço público não poderá prosseguir uma política financeira em que não busca uma facilidade cómoda mas uma tranquilidade indispensável.

(Do Jornal do Comércio)

(Continuação da página 25)

terão, separadamente, um sobrescrito fechado com a indicação do seu nome e morada no interior e o respectivo pseudónimo no exterior.

O júri poderá não atribuir qualquer dos prémios, e não haverá recurso das suas decisões.

Não serão devolvidos os trabalhos apresentados, os quais ficarão pertencendo ao Serviço Social Ferroviário, que os poderá inserir nas publicações que entender, designadamente no *Boletim da C. P.*

O prazo para a entrega das produções termina, impreterivelmente, no dia 15 do próximo mês de Outubro.

A proclamação dos vencedores e entrega dos prémios serão feitas em festa pública, em dia e hora a indicar.

Toda a correspondência deverá ser remetida ao Serviço Social Ferroviário, 1.º andar da estação do Rossio, com a indicação de «Jogos Florais Ferroviários».



# Bilhete de fim de semana

por António de Araújo

Se tu, leitor amigo, nunca tiveste necessidade de utilizar o último comboio da linha de Sintra, às duas e meia da manhã, comboio que sendo o último do dia anterior é já o quinto desse novo dia, considera-te um homem feliz, na mediana felicidade do comum dos mortais.

Se algum dia viajaste nele porque no dia seguinte, ou seja nesse mesmo dia, amanhã é já hoje, era o teu dia de folga e aproveitaste-o para ir ao cinema, não podes imaginar a série de dramas e problemas que essa composição transporta.

Eu, que por imperativos profissionais andei nele durante alguns anos, sei, por experiência amarga quanto de sofrimento transporta, por vezes, esse comboio onde viaja o sono, o cansaço, a frustração.

Não sei se a C. P., sempre tão atreita a resolver problemas que caibam nos domínios das suas possibilidades, impôs uma medida muito pequenina mas interessante, que se nota nesse comboio ou foi livre iniciativa dos simpáticos maquinistas.

De qualquer modo a ideia foi feliz e, às vezes até resulta. A pobre condição humana é que se habitua a tudo. E é pena.

Refiro-me àquelas travagens bruscas, intencionais, nas estações e apeadeiros, com o propósito deliberado de acordar aqueles a quem o sono e o cansaço venceram.

Depois de dez, quinze ou vinte horas de trabalho, e para quem, como nós, dispõe de malas e malas de sono muito antigo, para utilizar nas férias que tardam sempre, a ideia de acordar é tarefa difícil e, tantas vezes amarga.

Sujeito a um regime espartano de muito traba-

lho, poucas horas de sono e às vezes, uma alimentação apressada e insuficiente, o físico vai aumentando um «deficit» de carências de toda a ordem e se se dispõe ao descanso é capaz de o gozar nem que seja no leito dum «fakir».

O que vai descrever-se é um facto passado e vivido nesse comboio em que viaja a fadiga e mantém assinatura, sempre actualizada, esse «deus» malévolo que se chama sono.

Foi ainda há pouco que se deu o caso que vou narrar.

No comboio das duas e meia da manhã, tomei lugar, na estação do Rossio, nessa composição, com o à-vontade de quem pratica esse acto há já uns anos.

A meu lado, um homem de aspecto de trabalhador, cansado, muito cansado, dormindo profundamente.

Dos seus brônquios enegrecidos pelo tabaco saía, em espasmos difíceis, aquele ronco dum peito dificilmente arfado por uma respiração e igualmente difícil que, familiarmente, se chama ressonar.

Propositada ou involuntariamente, estendeu as pernas impedindo que alguém se sentasse no banco em frente; reclinou a cabeça e encostou-a à face lateral do comboio, junto da janela onde se sentara.

Nessa posição, o ressonar era moderado, quase imperceptível pois apenas eu e um outro passageiro nos apercebíamos desse som característico.

Mas logo que o comboio iniciou a marcha, o nosso homem, sonhando talvez que se encontrava em casa, deu um jeito ao corpo, inclinou a cabeça, apoiou a nuca na parte superior do banco e ficou assim naquela posição do astrónomo que procura



descobrir algo de interessante, numa constelação qualquer.

Nessa altura a boca abriu-se-lhe, compelida involuntariamente, pelo distender do peito e o som cavo que saía daqueles pulmões envenenados por muitas horas de acumulação de toxinas, passou a ter um «intermezzo» de assobios.

A cada ronco seguia-se um assobio e a cada assobio seguia-se um ronco.

De cada vez que daquele peito cansado saía um som, os restantes passageiros, bem despertados sorriam.

Galhofa? Não. Façamos a justiça de não considerar de mofa aquele riso.

O homem, por muito estranho que pareça, às vezes sente necessidade de se rir de si próprio. Devia ser aquele o mesmo caso, em que cada um ria do homem, ria de si mesmo, na pessoa daquele desconhecido, assim transformado, de repente, em espelho doutros homens.

Até eu ri. Ri não do homem que conhecia apenas de vista, como utente como eu, do comboio do sono, mas da pobre condição humana vencida por um dia de trabalho, da figura triste que ela, por vezes, é forçada a desempenhar na comédia da vida.

Do Rossio até à Amadora o espectáculo renovou-se. A cada ronco seguia-se um assobio. A «plateia» respondia com uma gargalhada que o protagonista não ouvia.

A cena passou. Varreu-se, mesmo, da minha memória, até que um dia, passadas semanas, à mesma hora, no mesmo comboio, encontrei-o.

Por mera casualidade tinha-me sentado junto dele. Mas, nessa noite, ele não tinha sono.

Amavelmente, recordei-lhe o cansaço que notara nele semanas atrás, episódio que ele recordava tão bem como eu.

E, contou-me, então o seguinte:

Prisioneiro do sono, fora até Sintra. Ali acordaram-no. Procurou um meio de transporte que o reconduzisse até ao Cacém mas as despesas não cabiam nos domínios das suas disponibilidades. Não houve outro remédio senão aguentar na estação a hora da partida do primeiro comboio e seguir nele, sem ter ido à cama, directamente, para o emprego, para mais algumas horas de tortura.

Tive pena do homem. É que eu já sabia por que me contara um amigo, que vinte minutos de sono, do Rossio à Amadora, pode custar, quando se vai até ao fim da linha, cento e vinte escudos, de táxi, na viagem de regresso.

---

## ANIVERSÁRIO

O *Boletim da C. P.* completou no pretérito mês quarenta e um anos de publicação. O facto não corresponde apenas a uma efeméride na vida desta Revista. Representa uma prova de duração e de vitalidade, que nos apraz registar na época difícil em que vivemos.

Mantendo-se firme às ideias que presidiram à sua fundação, particularmente como publicação de ferroviários para ferroviários, o *Boletim da C. P.* tem crescido e conquistado nova dimensão.

Assim, neste caminho para o cinquentenário, a Revista não tem necessidade de modificar ano a ano o seu programa editorial, pois vem a cumpri-lo desde o primeiro número.

Continuar é, sim, a sua exclusiva preocupação, com a renovação periódica, embora, que a própria vida impõe aos seus lídicos anseios de rejuvenescimento e actualização. Nesse espírito e nesse sentido dirigimos as nossas melhores saudações aos leitores, assinantes, anunciantes e colaboradores — que são todos os que acompanham esta Revista na sua labuta continuada e no seu rumo confiante.

---



## PESSOAL

# Nomeações e promoções

### A contar de Maio do corrente ano

A ADIDO ADMINISTRATIVO DE 2.<sup>a</sup> CLASSE — o Chefe de secção, Manuel Henrique Martins.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 3.<sup>a</sup> CLASSE — os Escriurários de 1.<sup>a</sup> classe, Silvino Surrécio Caetano e António Carlos Vicente Mota.

A ADIDO ADMINISTRATIVO DE 3.<sup>a</sup> CLASSE — o Escriurário de 1.<sup>a</sup> classe, Artur António Alves Ferreira Rodrigues.

### A contar de Julho findo

A ENGENHEIROS DE 3.<sup>a</sup> CLASSE — os Engenheiros praticantes, António Pereira Maurício Frederico, Ernesto Jorge Sanchez Martins de Brito e Paulo André Inácio Garrido.

A ECONOMISTA DE 3.<sup>a</sup> CLASSE — a Economista praticante, dr.<sup>a</sup> Maria Arminda Duarte Gomes.

A MATEMÁTICO DE 3.<sup>a</sup> CLASSE — o Matemático praticante, dr. José Raimundo Ventura.

A OPERÁRIO DE 4.<sup>a</sup> CLASSE — o Operário eventual, Rodrigo Barros Borges.

A SERVENTE DE 3.<sup>a</sup> CLASSE — o Eventual, José Pereira.

### A contar de Agosto corrente

A ENGENHEIRO DE 2.<sup>a</sup> CLASSE — o Técnico principal, António Gonçalves Ferreira.

A OPERADOR PSICOTÉCNICO DE 2.<sup>a</sup> CLASSE — o Operador psicotécnico de 3.<sup>a</sup> classe, Ludgero Rocha Guerreiro.

A MONITOR DE FORMAÇÃO AJUDANTE — o Chefe de lanço de 2.<sup>a</sup> classe, António Fausto Pereira.

A CHEFE DE SECÇÃO — o Escriurário de 1.<sup>a</sup> classe, Armando dos Santos Nunes.

A ESCRITURÁRIOS DE 1.<sup>a</sup> CLASSE — os Escriurários de 2.<sup>a</sup> classe, António Tóguio Júnior, Joaquim de Jesus Tomás, Armando Ramos da Costa, Armando Almeida Barros e Henrique Manuel Miranda.

A ESCRITURÁRIOS DE 2.<sup>a</sup> CLASSE — os Escriurários de 3.<sup>a</sup> classe, Maria Helena B. Bento, Graciete Maria M. Pascoalinho Caeiro, Marília de Jesus B. Catarino, Evelina R. da Encarnação, Maria Ribeiro Tomé, Ilda Rosa F. Curado, Maria Madalena dos S. Brito, Maria do Carmo M. Correia e Maria Graciete R. Lages.

A INSPECTORES REGIONAIS — os Inspectores principais de secção de exploração, António Augusto Nunes e Horácio Gomes Lamego.

A INSPECTOR PRINCIPAL DE SECÇÃO DE EXPLORAÇÃO — o Inspector de secção de exploração, Júlio de Azevedo.

A INSPECTORES DE SECÇÃO DE EXPLORAÇÃO — os Subinspectores de secção de exploração, Joaquim da Conceição Martins e António do Couto.

A CHEFE DE ESTAÇÃO PRINCIPAL — o Chefe de estação de 1.<sup>a</sup> classe, Joaquim Gomes de Sousa.

A CHEFE DE ESTAÇÃO DE 2.<sup>a</sup> CLASSE — o Chefe de estação de 3.<sup>a</sup> classe, Maximiano Cotafo Condeso.

A ENCARREGADO DE APEADEIRO DE 1.<sup>a</sup> CLASSE — o Fiel de cais, António Alves Pereira.

A ENCARREGADO DE APEADEIRO DE 2.<sup>a</sup> CLASSE — o Factor de 2.<sup>a</sup> classe, Arnaldo António.

A FACTORES DE 3.<sup>a</sup> CLASSE — os Praticantes de factor, José Carlos da Conceição Dias Barracas e Fernando da Cruz Lopes.

A CAPATAZES DE MANOBRAS DE 2.<sup>a</sup> CLASSE — os Agulheiros de 2.<sup>a</sup> classe, Augusto Alves Teixeira, José Joaquim Serrão e António Júlio Mimoso.

A AGULHEIRO DE 2.<sup>a</sup> CLASSE — o Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, José António Baptista Coelho.

A FISCAL DO PESSOAL DE REVISÃO DE BILHETES — o Revisor de bilhetes principal, Joaquim José Lázaro.

A REVISORES DE BILHETES PRINCIPAIS — os Revisores de bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe, Amadeu Ribeiro e José Martins Noruegas Carrapato.

A REVISORES DE BILHETES DE 1.<sup>a</sup> CLASSE — os Revisores de bilhetes de 2.<sup>a</sup> classe, José Ferreira Roque Júnior, Joaquim Ramos dos Santos, Henrique Lopes, João Dias Marques e António Pinto Torres.

A REVISORES DE BILHETES DE 2.<sup>a</sup> CLASSE — os Revisores de bilhetes de 3.<sup>a</sup> classe, Manuel Pinto, João da Costa, Manuel Lopes Eugénio, António dos Reis Martins, João Manuel Mateus, Hildeberto Jorge Pinto, Manuel Duarte Santiago, Raul Pinto, Hermenegildo de



Matos Pires, Agostinho Pires Vaz, António Gonçalves Torres e Manuel Gomes da Silva Queirós.

**A CONDUTOR PRINCIPAL** — o Condutor de 1.<sup>a</sup> classe, Manuel Martins Leal Pinto.

**A CONDUTORES DE 1.<sup>a</sup> CLASSE** — os Condutores de 2.<sup>a</sup> classe, Manuel José, António dos Santos Matias, José de Sousa e António Teixeira Pereira.

**A CONDUTORES DE 2.<sup>a</sup> CLASSE** — os Guarda-freios de 1.<sup>a</sup> classe, Cipriano João Marques, Joaquim Dias, José da Silva Afonso Forte, Manuel Domingos Margarido, Manuel Maria Geada, António Camelo, José Canoso, João Luís, João Lapo Galante e Manuel Pires Gregório.

**A INSPECTOR DO MATERIAL CIRCULANTE** — o Subinspector do material circulante, José Pereira Salgueiro.

**A SUBINSPECTOR DO MATERIAL CIRCULANTE** — o Fiscal da revisão do material, Luís Amaro Guia.

**A FISCAL DA REVISÃO DE MATERIAL** — o Revisor de material de 1.<sup>a</sup> classe, Artur Fernandes.

**A REVISOR DE MATERIAL DE 1.<sup>a</sup> CLASSE** — o Revisor de material de 2.<sup>a</sup> classe, Avelar da Silva Mourão.

**A REVISOR DE MATERIAL DE 2.<sup>a</sup> CLASSE** — o Revisor de material de 3.<sup>a</sup> classe, José Francisco Soares.

**A REVISOR DE MATERIAL DE 3.<sup>a</sup> CLASSE** — o Ajudante de revisor de material, Isidoro Luís Félix de Sousa.

**A AJUDANTE DE REVISOR DE MATERIAL** — o Servente de 2.<sup>a</sup> classe, Carlos José Capela Rosa.

**A MAQUINISTA DE VIA FLUVIAL DE 2.<sup>a</sup> CLASSE** — o Fogueiro de via fluvial de 1.<sup>a</sup> classe, Armando José Nunes.

**A FOGUEIROS DE VIA FLUVIAL DE 1.<sup>a</sup> CLASSE** — os Fogueiros de via fluvial de 2.<sup>a</sup> classe, Florival Maria Teresa e António Correia de Almeida.

**A CONTRAMESTRES DE 2.<sup>a</sup> CLASSE** — os Chefes de brigada, João de Jesus Manito, Alexandre António Larião e José António Ferreira Monarca.

**A ENCARREGADO GERAL DE OBRAS DE 2.<sup>a</sup> CLASSE** — o Operário de 1.<sup>a</sup> classe, António Andrade.

**A CHEFES DE BRIGADA** — os Operários de 1.<sup>a</sup>

classe, Lenine Louro das Neves, José Fernando Aparício e Jaime José Duarte; e o Operário de 2.<sup>a</sup> classe, António Calado Farinha.

**A OPERÁRIOS DE 1.<sup>a</sup> CLASSE** — os Operários de 2.<sup>a</sup> classe, Américo da Conceição Dias Branco, Miguel Ferreira dos Santos, Abílio Augusto Rodrigues, Manuel Moreno da Graça, José Coelho Vieira Paixão, Emílio Gonçalves de Matos, Joaquim Tomaz Carmona e Jesusvino de Jesus Marques Mouco.

**A OPERÁRIOS DE 2.<sup>a</sup> CLASSE** — os Operários de 3.<sup>a</sup> classe, Avelino Sousa Farias, José Baldaia, António de Sousa, António Gomes Soares, José Pires Rodrigues, Adelino Barroso, Joaquim Godinho D. Galrinho, Joaquim Calado Farinha, Manuel Marques Júnior, Joaquim de Matos Cabaço, Josué António Maronel e Virgílio P. dos Santos Silva.

**A OPERÁRIOS DE 3.<sup>a</sup> CLASSE** — os Operários de 4.<sup>a</sup> classe, Adelino Lourenço, João Pires Martinho, António Augusto Cavaleiro, Modesto de Sousa, Fernando Oliveira Tomé da Rocha, Raul Augusto Gonçalves, Norberto Eusébio Marques, Joaquim Lopes Júnior, Manuel José Tocha Fernandes, José Eduardo Ferreira Cardoso, José Jorge Rei, Fausto Marques Travassos, Maximino de Carvalho, Luís Romão da Cruz Neto, José M. dos Remédios Vardasca, Joaquim António Caeiro Conde, Joaquim Alves Rodrigues e Tiago Caramelo Gregório.

**A OPERÁRIOS DE 4.<sup>a</sup> CLASSE** — o Operário eventual, José Maria Bexiga Ferreira e o Servente de 2.<sup>a</sup> classe, Narciso Lopes Espadinha.

**A CHEFE DE DISTRITO** — o Subchefe de distrito, José António da Silva Rocha.

**A SUBCHEFE DE DISTRITO** — o Assentador de 1.<sup>a</sup> classe, Joaquim António Marcelino.

**A ASSENTADORES DE 1.<sup>a</sup> CLASSE** — os Assentadores de 2.<sup>a</sup> classe, Armindo Pinto Martinho, José Pinto do Couto e Henrique Mendes Tarrafa.

**A MARINHEIROS DE 2.<sup>a</sup> CLASSE** — os Marinheiros eventuais, João Ildefonso da Silva, Júlio Rodrigues Dâmaso, Domingos Duarte Dias, Hermínio José Fernandes e José Calado Lourenço.

**A SERVENTES DE 3.<sup>a</sup> CLASSE** — os Eventuais, José Campos Martins, Manuel de Jesus Martins e António Monteiro de Queirós.

**A GUARDA DE P. N. DE 2.<sup>a</sup> CLASSE** — a Guarda de P. N. de 3.<sup>a</sup> classe, Maria Celeste Pinheiro de Magalhães.

---

## DR. CORREIA VICENTE

Em meados de Junho findo, solicitou a demissão dos serviços da Companhia o dr. Alberto Correia Vicente, director do Pessoal da C. P.

O dr. Correia Vicente teve a amabilidade de apresentar cumprimentos de despedida ao nosso *Boletim*, agradecendo as referências que lhe fizemos durante o exercício das suas elevadas funções.

---