

boletim da CP

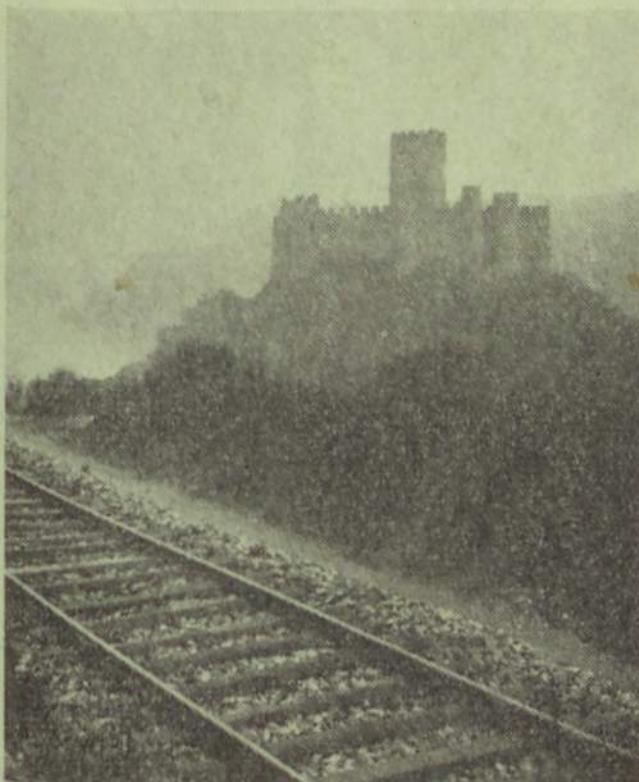


boletim da CP

N.º 504 • Junho • 1971 • ANO XLII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL



A linha do Leste junto ao Castelo de Almourol

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

O 1.º infantário da C. P.	1
Temas profissionais — Técnicas de actuação comercial — Técnicas de relações com o público — pelo dr. Hermínio Ferreira	2
Membros do Governo inauguraram o primeiro infantário da C. P.	5
Actualidades ferroviárias — Montra ferroviária	8
Lá por fora	9
O túnel ferroviário do S. Gotardo, nos Alpes suíços, foi aberto à exploração há 89 anos — por Vasco Callixto	10
Temas técnicos — O caminho de ferro americano do próximo futuro «1980-1990»	11
Dos jornais — Concurso das estações bem cuidadas — Barcelos — 1.º prémio ...	14
Jogos Florais Ferroviários — O comboio correio — de Maria do Pilar da Silva Andrade Figueiredo — 1.º prémio (conto)	15
Nova «Rainha» dos Ferroviários	17
Jogos Florais Ferroviários — 1.º prémio (quadra) — de José de Castro Reis; Poema ao amor que morreu — de José Luís de Carvalho Cândido — 1.º prémio (soneto)	18
Temas técnicos — «Turbotrem», a novidade das linhas férreas francesas — por Fernand Delcourt	19
Melhorias efectuadas nos dormitórios	20
Pessoal — 40 anos de serviço	21
Pessoal — Nomeações e promoções	22
Pessoal — Admissões	23
Acidente ocorrido na linha de Sintra em 24 de Abril	24



O 1º Infantário da C.P.

Com a presença de dois membros do Governo, procedeu-se à inauguração, nas dependências da Administração da Companhia, na Calçada do Duque, do primeiro Infantário da C.P., destinado a acolher, durante as horas do serviço, com os indispensáveis requisitos de conforto e assistência, 50 crianças filhas de ferroviários.

Como referiu uma escriturária, em nome dos agentes beneficiários, «esta iniciativa tão louvável oferece-nos, além da tranquilidade que até aqui tem sido vedada à maioria das mães empregadas — obrigadas como são a entregar os filhos a pessoas estranhas, durante as horas do seu trabalho — a certeza de que eles, os nossos filhos, não estando totalmente privados do ambiente materno, encontram aqui um meio simultaneamente feliz e educativo».

Na programação das actividades sociais da C.P., notavelmente desenvolvidas desde o ano transacto, não obstante as conhecidas carências de erário que limitam a acção da Empresa, uma trilogia bem determinada de objectivos se inscreveu: a procura do bem-estar social dos ferroviários, a elevação do seu nível cultural e o estreitamento dos laços de solidariedade entre todos.

«Obra de dignificação da classe ferroviária» — como sublinhou o presidente do Conselho de Administração — esta iniciativa insere-se na consecução de outras, de similar alcance, por que tanto se porfia, com persistência e entusiasmo, bem evidentes.

Técnicas de actuação comercial Técnicas de relações com o público

Dr. Hermínio Ferreira

Economista do Serviço de Estudos Comerciais

1. Foi sobretudo na América que despontaram e evidenciaram rapidamente um alastramento generalizado as técnicas de Relações com o Públíco, na senda duma busca sistemática de processos científicos que pudessem ser postos ao serviço da racionalização e orientação das empresas.

Na Europa a introdução das R. P. (1) fez-se sobretudo através de grandes empresas multinacionais, nomeadamente do ramo petrolífero, por adaptação similar do que era prática corrente nas congéneres americanas. Só depois da última guerra os R. P. conseguem atravessar as fronteiras dos E. U. A. e dar no continente europeu os seus primeiros passos.

No nosso País, só muito recentemente começou a ser apercebida a importância desta nova actividade dentro da empresa e é também nas companhias petrolíferas e sob forma muito «sui generis» em algumas entidades bancárias que as primeiras tentativas foram ensaiadas. De então para cá assiste-se ao reconhecimento da sua importância e cursos de formação intensiva nestas matérias têm sido mesmo levados a efeito por organismos interessados.

2. Que entender por R. P.? Uma das muitas definições que pode ser apresentada é a seguinte: conjunto de meios, traduzidos num processo contínuo, postos à disposição duma empresa para obter do público *em geral* ou em particular do seu *pessoal*, um clima de confiança, de simpatia, de boa vontade, de compreensão.

Muitas vezes esse conjunto de meios redonda em estados de espírito frente a atitudes ou decisões, com vista a conseguir-se um clima de receptividade para uma pessoa, um negócio ou a própria empresa.

Assim sendo, já podemos concluir que as R. P. se dedicam ao problema da convivência social, através dum deliberado e esclarecido esforço para assegurar a compreensão, captar a confiança e obter a boa vontade.

(1) — Abreviatura que se passa a usar.

Interessa-nos contudo, dado o objectivo destas notas, uma noção mais objectiva e operacional. Nesse sentido, podemos decompor o contexto sobre o qual incidem as R. P. — que é afinal todo o «universo» onde a empresa se insere — em duas ópticas complementares e interdependentes :

- *óptica interna* que contempla as acções e processos (auto-análise e correcções) destinados a procurar no seio da empresa um clima de simpatia, receptividade e de vontade participante;
- *óptica externa* que abarca as acções (meios e modos de expressão sobretudo) com vista a influenciar os estados de espírito dum outro conjunto de pessoas, que embora actuem exteriormente, têm influência vital na prossecução dos objectivos da empresa: os clientes, os fornecedores, a comunidade, a própria administração pública.

É nesta segunda óptica, dadas as atribuições que vão ser confiadas aos senhores inspectores, que nos vamos deter.

Reconduzidos a esta perspectiva, é óbvio que o objectivo básico das R. P. é moldar e influenciar a opinião dos diversos «públicos» directa ou indirectamente ligados à empresa. Falar em «públicos» é trazer à baila um tema nebuloso por difícil de explicar. A que chamar público? *Público* é, na concepção que agora mais nos interessa, um grupo de pessoas com um interesse comum; e *opinião* é o que alguém pensa, ou acredita, em relação a um assunto controverso. Consequentemente, pode considerar-se a *opinião pública* aquilo que um grupo de pessoas, com interesses comuns pensam, colectivamente, em relação a alguma coisa controversa.

O público divide-se em grupos de pessoas unidos numa causa comum de interesses correlativos. Deste modo, sob o ponto de vista de empresa, podem distinguir-se diversos e importantes tipos de público :

- clientes
- fornecedores
- distribuidores
- concorrentes
- associação de classe e profissionais
- governo
- imprensa
- público em geral (comunidade), etc.

A opinião pública é uma designação colectiva. Não é um mero somatório das opiniões individuais dos membros do grupo. É o resultado complexo da acção recíproca de opiniões individuais de elementos dum grupo em face dum assunto controverso.

3. Qual o interesse do estudo das R. P.? Para se compreender a importância desse interesse basta atentar no seguinte: o mundo em que vivemos atravessa frente a um progresso tecnológico nunca antes visto, uma dinâmica de desmedida modificação de estruturas, de valores, enfim de evolução instável que se reflecte na posição pessoal e dos grupos humanos. Deste estado de coisas resultam incompreensões, conflitos, antagonismos, suspeitas, etc., tanto ao nível de comunidades políticas, dentro delas, no seio das empresas e mesmo nos meios onde estas se enquadram. Surge o problema de conciliar atitudes, temperamentos e os pontos de vista dos dirigentes, dos agentes de empresa e do público em geral, tarefa que não é fácil. As empresas necessitam de mobilizar ao máximo atitudes participantes e colaborantes.

O reconhecimento dessa necessidade, e a importância em satisfazê-la, leva a desencadear um conjunto de actividades com o objectivo básico de conciliar de modo cordial e construtivo todas as atitudes e condutas dos diversos «públicos» ligados à empresa. Daí que essas actividades — para atingir o objectivo em causa — devam ser dirigidas com a finalidade de servir os interesses de todas as categorias ou segmentos do público e por essa via preparar o caminho para o prosseguimento dos próprios interesses da empresa.

As pessoas (públicos) ligadas à empresa determinam em grande parte a aceitação da Companhia, dos seus próprios serviços e dos seus agentes. Por outro lado, mesmo com opinião própria as pessoas são influenciáveis pela opinião alheia. Daí o cuidado (e o interesse) a prestar às R. P. enquanto técnica de comunicação e informação, sobretudo quando o público perde a confiança na empresa e nos seus serviços. À descrença segue-se o descontentamento e a rebeldia psicológica, estados de espírito nada propícios à condução dos negócios empresariais.

Daí o interesse em utilizar as técnicas das R. P. para corrigir concepções erróneas e readquirir a confiança e a estima do público, demonstrando que a empresa desenvolve o máximo dos esforços ao seu alcance, para ser boa empregadora, boa produtora e boa «cidadã». Enfim que a empresa está imbuida dum lúcido espírito de bem servir.

O desconhecimento dos problemas da empresa ou a deficiente informação dos «públicos» e da opinião pública em geral é, muitas vezes, a base da animosidade que a faz ver com maus olhos. Sobretudo o grande público está normalmente mal informado da vida, das actividades das empresas; um exemplo esclarecedor deste último ponto: um determinado trajecto explorado pela S. N. C. F. era pouco utilizado apesar dos estudos levados a efeito antes da sua criação deixarem antever o contrário.

Elaborada uma sondagem, conclui-se que os possíveis interessados não tinham conhecimento perfeito das vantagens desse novo trajecto. Editados horários especiais, cartazes adequados e acções directas junto do público interessado, resultou daí um sucesso tal como à primeira vista

fora previsto. Quer dizer: um esforço esclarecido de informação dirigido à inteligência do público interessado bastou para obter o sucesso que teimava em não aparecer.

4. Por muito grande que seja a empresa, para o público, as pessoas que estão ligadas a uma organização «são» essa organização. A experiência assim o tem confirmado. Se um cliente tem um mal entendido com um funcionário, as represálias e consequências recaem sobre a empresa.

O público dum modo geral aceita as palavras e os actos de qualquer membro da empresa mesmo antes de acolher a posição da Administração. Logo, se as R. P. forem amistosas, justas, honestas e sinceras o público atribuirá as mesmas características à empresa. Por isso a chave das R. P. está precisamente nos contactos mantidos com o público pelos agentes da empresa.

Assim os elementos que, como os senhores inspectores, estão em permanente contacto com o público terão que desenvolver esforços no sentido de causarem boa impressão frente a esse público, já que das suas atitudes e comportamento advêm reflexos importantes para a Companhia. E esses esforços tanto devem atender a aspectos positivos (difusão do desejo de bem servir, do empenho actual da Companhia na reconversão dos seus serviços, etc.), como a aspectos negativos (alastramento de boatos nocivos, descrença das políticas seguidas pela empresa, imputação de culpas a funcionários ou dirigentes, etc.).

Para além dos esforços tendentes a alcançar melhorias de produtividade, cada funcionário na sua ocupação deve exteriorizar uma impressão favorável da empresa (e das próprias relações internas) que é essencial para estabelecer boa impressão no seio do público e granjear a sua confiança e respeito pelos serviços.

5. Em ordem a imprimir maior objectividade e cunho prático a esta nota, valerá a pena desdobrar o público em vários conjuntos de «públicos» e traçar as grandes linhas de R. P. em relação a cada um deles.

Nesse desdobramento explicitam-se os seguintes «públicos»: clientes, associações de classe e profissionais, distribuidores (representantes, agentes...), comunidade em sentido lato.

Ocupemo-nos de cada um deles :

a) Relações com clientes e utentes

Sob certa óptica analítica, o conjunto dos consumidores e utilizadores de serviços pode também ser dividido para fins de R. P. em várias segmentações, de acordo com o sexo, a idade, interesses particulares, etc. e assim teríamos: público rural, público urbano, público turista, etc. ou ainda público que movimenta tráfego oriundo da agricultura, indústria, comércio, etc.. Cada um destes sectores representa um problema específico no domínio das R. P.

Sem descer a pormenorizações, em função dos vários estratos do público consumidor, importa não esquecer o que já se escreveu: o interesse do consumidor deve estar presente em todas as decisões, contactos e operações da empresa. O mercado é cada vez mais anónimo e por isso importa compreender bem os interesses, os hábitos e as atitudes do cliente. As atitudes do cliente em relação à empresa são largamente afectadas pelo preço e qualidade dos serviços, assim como pela reputação conseguida entre aqueles, mercê de políticas honestas. Nenhum tipo de R. P., nem tão pouco a publicidade ou a promoção de vendas, podem modificar a atitude desfavorável dos clientes para com uma empresa que produz bens ou serviços de qualidade inferior, que vende a preços exorbitantes e não cumpre as especificações a que se compromete nas cláusulas dos contratos (prazos, rapidez, segurança, etc.).

Por isso as R. P. devem ser portadoras e ser-lhes subjacente uma informação leal, objectiva, idónea e verdadeira. Este ponto jamais deverá ser esquecido pelos senhores inspectores.

Mas que objectivos gerais atribuir a uma acção de R. P. com os clientes? De entre muitos, os seguintes propósitos:

- melhorar a assistência ao cliente pela qualidade e quantidade dos contactos;
- proporcionar melhor receptividade nas reclamações;
- verificar se as declarações feitas aos clientes sobre o preço e qualidade são verdadeiras e não exageradas;
- granjejar aceitação dos produtos e serviços;
- prestar directamente ao cliente serviços cordiais e expeditos;
- satisfazer os pedidos de esclarecimento formulados pelos consumidores;
- pesquisar as reais necessidades do consumidor;
- participar em reuniões de comércio, descobrir novos serviços ou detectar acções correctivas aos existentes;
- difundir e desenvolver a honorabilidade da empresa e a lisura dos seus processos de actuação.

Insistindo neste ponto convirá mais uma vez acentuar que o modo como os vendedores actuam pode tornar-se para a empresa um elemento de divulgação directa de grande importância.

Já se viu que a actuação dos agentes da empresa (comerciais ou não) vai reflectir-se na formação da imagem que o público retém da empresa; daí que a reputação da empresa esteja também e sobretudo nas mãos dos vendedores dos seus serviços.

Neste domínio das relações com os clientes, o ponto inicial e essencial é sem dúvida a prestação de bons serviços. Contudo algumas *regras* devem ter-se presente com vista a uma boa prática de relações públicas nas vendas. Assim, destacam-se :

- conhecer o produto ou serviço a vender para poder prestar bons serviços;
- dispensar às pessoas o tratamento que se gostaria de receber;
- manter a atenção do ouvinte e falar em linguagem correcta para ser compreendido;
- prestar de boa vontade as informações solicitadas;
- informar acima de tudo com verdade;
- cuidar do aspecto pessoal, pois é um cartão de visita da empresa e do produto;
- atender a que o vendedor não vende sómente o produto mas é agente de boa vontade, de compreensão e de bons serviços;
- informar com idoneidade e objectividade dos problemas, das actividades e projectos da empresa.

Em síntese e por outras palavras: toda a actividade de R. P. frente a clientes deve ser orientada por duas directrizes:

- informar com verdade, profundidade e solicitude;
- captar e orientar a opinião do cliente em relação à Companhia, aos seus serviços e à sua organização.

b) Relações com associações de classe e profissionais

A vários títulos uma empresa tem relações com associações de classe e profissionais (privadas ou não) que envolvem contactos dos seus agentes. São contactos informativos de troca de pontos de vista, de cooperação, de estudo, de recolha de estatísticas, etc. Esses contactos po-

dem ser aproveitados e dirigidos no sentido de melhorar o conhecimento e a ideia que existe da empresa e dos seus serviços através da indagação do conceito valorativo por que é pautada. Em consequência impõe-se uma tentativa de informação idóneamente esclarecedora.

c) Relação com os distribuidores e agentes

É considerável a influência exercida pelos agentes que medeiam entre a oferta e a procura dos serviços na aceitabilidade da empresa ou da sua gama de produtos. A boa vontade dos clientes e do público em geral para com a empresa pode ser extraordinariamente influenciada pelo comportamento dos agentes e intermediários. Interessa que essa influência seja benéfica e para isso é desejável que se estimule o interesse e dedicação desses agentes à empresa, que se estabeleçam relações participantes muito estreitas e activas.

d) Relações com o público em geral

Uma empresa, como qualquer outra instituição na comunidade, só pode existir enquanto o público concorrer para isso. Por outro lado, a empresa contribui para a sobrevivência e bem estar dos elementos da comunidade quer oferecendo os seus serviços, quer empregando e remunerando o pessoal ou pagando serviços públicos de que se socorre e que possibilitam aliás a sua existência e a prossecução dos seus objectivos.

Deste modo, impõe-se instaurar um clima de compreensão, e evitar os conceitos e informações erróneas, tendo em vista uma identificação favorável e colaborante da empresa com a comunidade de que faz parte. Como? Através dos seguintes pontos:

- indagação do que pensa e diz o público sobre a empresa;
- explicação do modo como a empresa desenvolve esforços, dentro das suas limitações, para bem servir a comunidade;
- informação das operações da empresa, do seu historial, dos objectivos que se propõe atingir, do contributo da empresa para atrair o estabelecimento de indústrias locais;
- referência à cooperação com outras empresas, para promoção e auxílio do progresso da comunidade, etc.

6. Desdobrado ou não por públicos específicos um programa de R. P. (e a acção dele decorrente) comporta um certo número de objectivos, que genericamente podem ser assim esquematizados:

- propiciar melhor compreensão dos problemas e limitações da empresa;
- descrever a função da empresa na vida económica e social da Nação;
- emprestar força e convicção à crença nos destinos da empresa;
- revelar razões da indiferença do público e indicar os meios da sua superação;
- verificar como chegam as informações ao público;
- dissipar falsas impressões e corrigir suposições erradas;
- obter, enfim, a respeitabilidade do público para com a empresa.

BIBLIOGRAFIA

- 1) — *Les Relations Publiques — Information et action* por H. VERDIER.
- 2) — *Técniques Actuelles de Relations Publiques* por C. E. G. O. S.
- 3) — *Public Relations — Principles and Problems* por B. R. CANFIELD.
- 4) — *Public Relations Handbook* por P. LESLEY.

Realidades sociais

Membros do Governo inauguraram o primeiro Infantário da C.P.

Num edifício anexo à cantina da Calçada do Duque foi inaugurado, no dia 26 de Maio, um Infantário destinado aos filhos das funcionárias da Companhia, da área de Lisboa. Trata-se de uma obra da maior relevância, levada a efeito pela C. P., através do seu Serviço Social, na qual, mediante uma importância meramente simbólica, qualquer mãe que exerça a sua actividade na aludida área, pode deixar ali os seus filhos (dos 2 meses aos 6 anos), entregues aos cuidados de uma assistente social, de uma médica pediatra, de duas educadoras de infância e de uma auxiliar de enfermagem. Porém, além destas funcionárias, o Infantário conta ainda com pessoal doméstico e de cozinha.

Quaisquer das suas instalações são alegres e arejadas, tendo capacidade para 50 crianças, e dispõe de 3 amplas salas, um posto médico, duas cozinhas, uma lavandaria e um recreio, sendo os serviços dirigidos por uma assistente social, delegada do sector de Habitação e Cultura, da C. P.

À inauguração presidiram o eng. Oliveira Martins, se-

cretário de Estado das Comunicações e Transportes, e dr. Luís Nogueira de Brito, subsecretário de Estado do Trabalho e Previdência, assistindo, também, o eng. José Carlos Ferreira, presidente do Conselho Superior da Acção Social.

A aguardar aqueles membros do Governo encontravam-se o dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração; os administradores brigadeiro Almeida Fernandes e coronel Ferreira Valença; eng. Almeida e Castro, director de Produção e Equipamento; eng. André Navarro, chefe do Serviço Social; dr. Élio Cardoso, chefe do Serviço de Relações Públicas e outros funcionários dos quadros superiores da Companhia.

Após a visita às instalações, seguiu-se uma sessão de boas-vindas aos dois membros do Governo, no decorrer da qual usou da palavra, em primeiro lugar, a mãe de uma das crianças, a escriturária do Serviço Social Ferroviário, Maria Celeste Pinto, que disse:

«Neste momento grande da vida social da nossa Em-



A escriturária Maria Celeste Pinto, agradece à Administração, em nome dos beneficiários, a criação do Infantário

presa, no qual se tornam reais os desejos desde há tempos formulados pela Ex.^{ma} Administração quanto à instalação dum Jardim de Infância ou Infantário, não podemos, nós, as mães, deixar de testemunhar a V. Ex.^{as} a nossa gratidão pelo benefício que dessa obra nos advém.

O Jardim de Infância oferece-nos, além da tranquilidade que, presentemente, é vedada à maioria das mães empregadas, obrigadas como são a entregar os filhos a pessoas estranhas, durante as horas do seu trabalho, a certeza de que eles, não estando totalmente privados do ambiente materno, encontram aqui um meio simultâneamente feliz e educativo.

Se é certo que as sementes que se lançam agora, mais tarde, germinando, vêm a florir, não temos dúvidas de que, as regras de educação, a arte de comunicar e conviver, e, ao mesmo tempo, uma breve introdução na aprendizagem escolar, que aqui lhes são ministradas, virão mais tarde a produzir os seus benéficos efeitos.

Mais uma vez através do Serviço Social Ferroviário, de quem recebeu sempre pronta colaboração, a Ex.^{ma} Administração veio ao encontro dum instante problema que dia a dia se agrava, não se poupando a esforços para atingir os fins em vista.

Não podemos deixar de tornar extensivos os nossos agradecimentos à sr.^a Assistente Social encarregada da orientação do nosso Jardim de Infância, a qual se dedicou inteiramente, com extraordinário carinho, a esta obra, que desejamos venha a proporcionar-nos tudo quanto superiormente foi estabelecido.

Foi ainda a Ex.^{ma} Administração unânime em aceitar a admissão de pessoal especializado no tratamento das crianças, motivo por que se encontram ao serviço da instituição, uma médica pediatra, duas educadoras de infância e uma auxiliar de enfermagem, às quais, desde já, testemunhamos o nosso agradecimento pela forma carinhosa e interessada como se têm ocupado das suas tarefas.

Cremos, Ex.^{mos} Srs. Administradores, que não foram em vão todos os esforços por V. Ex.^{as} envidados, e se para o comprovar não bastam o riso e a alegria destas crianças

aqui presentes, afirmamos, nesta hora que passa e que é de alegria para todos nós, que é nosso propósito corresponder a esta acção, contribuindo, dentro das nossas possibilidades, para o engrandecimento e prestígio da Companhia».

A seguir, fez também uso da palavra, o representante da União dos Sindicatos dos Ferroviários, Nicolau Borges, que depois de saudar as entidades presentes, pronunciou as seguintes palavras:

«Ao recebermos o honroso convite da Ex.^{ma} Administração para que a União dos Sindicatos dos Ferroviários se fizesse representar na inauguração do primeiro Infantário para filhos dos funcionários da C. P., obra social de tão grande alcance, que enfileira ao lado de muitas outras, já levadas a efeito pelos Serviços Sociais da Empresa, é-nos muito grato manifestar a todos V. Ex.^{as} a maior satisfação que sentimos, ao vermos erguer-se mais esta, cuja protecção à grande família ferroviária se torna indispensável encarecer e que, de forma infalível, se refletirá na vida da Nação.

Mais do que nunca, as empresas estão criando, em prol dos seus trabalhadores, obras sociais, umas de pequenas dimensões, outras de maior amplitude.

Os caminhos de ferro em Portugal, que se estendem de Norte a Sul do País, movimentam cerca de 25 000 funcionários.

Depreende-se, portanto, que muito há a fazer e que qualquer obra, por muito pequena que ela seja, terá que ser amparada materialmente, para que os seus benefícios possam conservar-se e tornarem-se extensivos a todos.

Por parte dos trabalhadores ferroviários, a sua contribuição será a mesma que há longos anos vêm dando, isto é, concorrendo para a criação de sistemas sociais que, ainda hoje, salvo raríssimas excepções, não foram ultrapassadas no nosso País.

Conhecemos as imensas dificuldades que a Administração da Empresa enfrenta.



O presidente do Conselho de Administração
saúda os membros do Governo presentes à
inauguração



Um aspecto da assistência à cerimónia inaugural

Sabemos, também, que os seus Serviços Sociais têm vindo a erguer uma obra que é fruto de uma Administração bem conhecedora das reais necessidades dos trabalhadores ao seu serviço.

Mas, para que outras mais venham a erguer-se e possam dar os seus frutos nos locais de trabalho onde há caminho de ferro, em benefício desta tão grande família, que é a dos ferroviários, torna-se necessário que o Governo da Nação continue a dar o seu maior apoio a obras desta e de outras iniciativas.

É esse o apelo que a União dos Sindicatos, em nome de todos os ferroviários que representa, dirige ao Governo, por intermédio dos seus ilustres membros, aqui presentes.

E em nome da classe, apresenta a União dos Sindicatos dos Ferroviários os seus maiores louvores e agradecimentos à Ex.^{ma} Administração da Empresa, pela obra levada a efeito, formulando, ao mesmo tempo, votos para que continue a manifestar o maior interesse na resolução dos muitos problemas que afectam os trabalhadores ferroviários».

Por último, a encerrar a cerimónia, falou o dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração, que disse:

«O Acordo Colectivo de Trabalho assinado em Novembro de 1969 e que entrou em vigor em Janeiro de 1970, estabeleceu que a C. P. procuraria apoiar as actividades sociais levadas a efeito pelo seu pessoal, fora da Empresa, e fomentá-las no âmbito da sua organização, por forma a obter-se a melhor coordenação e rendimento de todos os esforços tendentes ao bem estar social de quantos nela trabalham, à elevação do seu nível cultural e ao estreitamento dos laços de solidariedade dos respectivos componentes.

Para este efeito se previu, desde logo, a criação da Comissão dos Serviços Sociais Ferroviários, com representação da Administração e do pessoal, bem como a cons-

tituição do Serviço Social Ferroviário destinado a dar apoio técnico e administrativo àquela Comissão, Serviço cujos encargos de funcionamento correriam por conta da Empresa.

Dada a dimensão da C. P. e os numerosos problemas de natureza social a que importa atender e a que desejamos dar todo o possível relevo, na preocupação de ir tão longe quanto as circunstâncias o permitam na melhoria das condições de vida do pessoal, o Serviço Social Ferroviário dispõe já, nos seus Serviços Centrais, de 63 empregados distribuídos pelos sectores de contabilidade, assistentes sociais, abastecimento e cantinas, economato e habitação e cultura, englobando este os problemas da habitação, assistência, colónias de férias e jardins de infância, bem como o desporto e turismo ferroviário.

Com a organização deste Serviço, lançaram-se as bases para se poder trabalhar de forma programada e sistemática em tão importante campo de actividade. De facto, sem organização central suficientemente dotada impossível se torna — aqui, como em qualquer outra parte — fazer funcionar correcta e eficientemente os serviços periféricos, qualquer que seja o âmbito de descentralização e de autonomia que a estes se queira dar.

O problema toma, ainda, maior relevo numa Empresa como a C. P., dispersa por todo o País e servida por cerca de 26 000 pessoas.

Sabemos que temos, à nossa frente, um longo caminho a percorrer até atingirmos os objectivos desejáveis em todos os aspectos focados, mas podemos afirmar com satisfação que, apesar do seu curto período de vida, o Serviço Social Ferroviário tem dado prova de uma vitalidade e de uma capacidade de realização, em todos os campos, que só é possível através da dedicação e empenhamento de quantos ali servem e das qualidades de quem o dirige — o que, com muito gosto, ponho no devido destaque.

Reportando-me ao ano de 1970, direi, muito resumidamente, para não ser maçador, que, pelos armazéns de

viveres foram fornecidos géneros, a preços inferiores aos do mercado, no valor de 58 645 contos, mais 15 % do que em 1969, e estamos em vias de proceder a uma acentuada melhoria dos métodos de trabalho seguidos até ao presente, no intuito de tornar estes armazéns ainda mais úteis para o pessoal; nas cantinas, foram servidas 485 520 refeições, registando-se um aumento de 25 % em relação ao ano anterior, o que resulta do facto dos importantes benefícios que, entretanto, lhes foram introduzidos, quer no que toca ao aspecto físico das instalações, quer no que respeita à qualidade das refeições; a colónia de férias teve uma frequência de 1260 crianças; foram instituídos prémios de aproveitamento escolar para filhos de ferroviários, subsídios para matrículas e livros aos próprios agentes, e criados estágios de motivação para filhos de ferroviários; instituiram-se, também, os jogos florais ferroviários e organizou-se o concurso das estações mais bem cuidadas, cujos prémios serão entregues no próximo mês de Julho; foram construídos e distribuídos 56 novos fogos para residência do pessoal no Entroncamento e iniciou-se uma política de construção, beneficiação e racionalização do uso das casas e dos dormitórios, política que tem de prosseguir sem desfalecimentos, atendendo a que existem cerca de 5300 fogos atribuídos a pessoal e algumas centenas de dormitórios que importa urgentemente dignificar; passou a dar-se maior apoio às actividades recreativas e desportivas das colectividades constituídas pelo próprio pessoal, tendo sido constituído, com esse mesmo objectivo, a União Desportiva dos Ferroviários Portugueses, que engloba sete Grupos Desportivos especificamente ferroviários; no Entroncamento, foi inaugurado, junto do sector de Formação do Pessoal, um amplo Pavilhão Gimno-

desportivo, dispondo também de um auditório; aumentaram-se os subsídios para as festas de Natal dos Grupos Desportivos, e a Companhia organizou pela primeira vez, a Festa de Natal dos seus agentes, que incluiu um espectáculo de circo no Coliseu dos Recreios, em Lisboa.

É no âmbito desta múltipla actividade que surgiu a iniciativa, imediatamente concretizada, da criação do Infantário que hoje se inaugura, cujas obras se efectivaram no curto espaço de dois meses e tem capacidade para receber 50 crianças.

Todos sabemos como, por vezes, é difícil às mães empregadas cuidarem dos filhos pequenos e, por isso, não hesitámos em nos lançar nesta obra que, na modéstia dos nossos recursos — face aos problemas imensos que temos de resolver — procurámos desse a melhor satisfação aos fins a que se destina.

A presença de Vossas Excelências, srs. secretário de Estado das Comunicações e Transportes e subsecretário de Estado do Trabalho e Previdência, além de uma honra, que muito agradecemos e apreciamos, constitui para nós um estímulo para prosseguirmos nesta obra de dignificação da classe ferroviária, que sei ter o apoio incondicional dos Departamentos que Vossas Excelências aqui representam.

Se Vossas Excelências me permitem, termino agradecendo também a todos os nossos convidados o incômodo que tiveram em vir até aqui, nesta ocasião, manifestando pela obra social da C. P. um interesse que muito nos penhora».

A todos os presentes foi, depois, servido um «Porto», na cantina do pessoal, que serviu de pretexto a uma efusiva confraternização entre todos.



Actualidades ferroviárias

Mais uma montra de temática ferroviária foi exposta em Lisboa, na filial da Agência de Viagens Wasteels-Expresso, na vizinhança da estação de Santa Apolónia.

Trata-se de uma iniciativa do Serviço de Relações Públicas, que mandou confeccionar a uma firma da especialidade uma série de montras adequadas ao fim em vista — fazer a apologia do Caminho de Ferro através de imagens publicitárias alusivas a este transporte.

lá por fora

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

Estatística e caminho de ferro

Segundo uma estatística publicada no «Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1970», a quilometragem total das linhas de caminho de ferro do Mundo eleva-se a 1 279 243 km, assim distribuídas: Europa (com exceção da U. R. S. S.) 281 313 km (22,1 %); África 77 496 km (6 %); Ásia (incluindo a U. R. S. S.) 320 996 km (25,1 %); Austrália e Nova Zelândia 47 420 km (3,7 %); América do Norte e Central 456 762 km (35,7 %); América do Sul 95 256 km (7,4 %).

Tráfego Estados Unidos-Europa em transcontentores

Prevendo-se a intensificação do tráfego por transcontentores entre a Europa e os Estados Unidos, a companhia americana «Seatrailine» vai pôr ao serviço, a partir da próxima Primavera um navio gigante porta-contentores que será baptizado de «Euroliner».

Com um comprimento superior a 240 m, será a primeira unidade mercante duma frota privada a ser equipada com duas turbinas a gás, e que, desenvolvendo uma potência de 61 000 c/v, lhe permitirão atingir uma velocidade de cruzeiro da ordem de 26 nós.

O «Euroliner» poderá comportar 960 contentores de 40 pés que colocados em fila, poderão formar uma cadeia com cerca de 12 km de comprimento, representando um volume total de 70 mil m³ e um peso de 28 mil toneladas. O «Euroliner» partirá de Weehawken (New Jersey) estabelecendo a ligação com Bremerhaven, na Alemanha Federal, e com certos portos da Escandinávia. A viagem de ida e volta deverá durar duas semanas.

O caminho de ferro em franca progressão

A União Internacional dos Caminhos de Ferro acaba de publicar os dados estatísticos do tráfego das Administrações ferroviárias pertencentes aos dezoito países membros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (C. E. M. T.), referentes aos primeiros nove meses do ano de 1970. Tratando-se de resultados provisórios, é no entanto agradável constatar que em relação a igual período de 1969, os transportes de passageiros tiveram um aumento de 3,1 % e os transportes de mercadorias de 5,3 %. Exprimidas em passageiros-quilómetro e em toneladas-quilómetro, esse acréscimo é ainda mais forte: 5,1 % e 8,6 %, respectivamente.

Para os seis países da Comunidade Económica Europeia (C. E. E.), o aumento do tráfego é de 4,2 % para os passageiros transportados (5,6 % para os passageiros-quilómetro), e de 6,7 % para as toneladas transportadas (8,5 % para as toneladas-quilómetro).

No que respeita aos passageiros transportados, registaram-se as mais fortes melhorias na Alemanha (+ 7,6 %), nos Países Baixos (+ 4,5 %), em Espanha (+ 4,3 %), em Itália (+ 4,2 %) e no caminho de ferro dos Alpes berneses Berna-Loetschberg-Simplon (B. L. S.) (4 %).

No tráfego de mercadorias, notam-se melhorias muito importantes na Grécia (+ 16,8 %), em Portugal (+ 15,8 %), no Luxemburgo (+ 11,7 %), na Áustria e na Dinamarca (+ 10,3 %), na Alemanha (+ 8,4 %), na Suíça (+ 8 % para os C. F. F., + 6,3 % para o B. L. S.), na Jugoslávia (+ 6,4 %), na Bélgica e em França (+ 5,2 %), na Suécia (+ 4,9 %), na Turquia (+ 3,4 %) e em Espanha (+ 2,8 %).

Sómente em três ou quatro países o tráfego diminuiu, quer no sector

de passageiros quer no de mercadorias, mas — com uma única exceção — em ínfimas proporções. Pode-se pois considerar a sua evolução no conjunto como muito favorável prosseguindo na linha de 1969.

Identificação de vagões

Para chamar a atenção do público sobre o papel do caminho de ferro no transporte de mercadorias, o «Canadian National» decidiu assinalar visualmente a natureza da carga transportada através de um símbolo pintado em vagões de quatro tipos diferentes. Assim: os vagões cobertos que transportam jornais, terão externamente a reprodução de títulos dos maiores órgãos canadenses da imprensa, em letras pretas de sessenta centímetros, destacadas em fundo branco. Os que transportam mercadorias susceptíveis de deterioração, serão assinalados com uma grande maçã vermelha com folhas verdes. Os vagões-frigoríficos, transportadores de carne, ostentarão um boi polícromo com 6 metros de comprimento. Por fim, os vagões-cisternas, que transportam produtos químicos, serão pintados com sete faixas de cores diferentes, com várias fórmulas químicas.

Apenas um dos lados do veículo mostrará a colorida simbologia, mantendo o outro lado a sua cor habitual e as inscrições do regulamento ferroviário.

Preocupação ferroviária... dos belgas

Os caminhos de ferro belgas iniciaram um estudo com o fim de verificar se é suficiente o número actual de compartimentos destinados às pessoas que não fumam.

Presentemente, os lugares dividem-se em 69 por cento para os fumadores e 31 por cento para os não-fumadores.

No tempo dos nossos avós

O túnel ferroviário do S. Gotardo, nos Alpes suíços, foi aberto à exploração há 89 anos

Por Vasco Callixto

A grande barreira dos Alpes constituiu desde sempre um sério obstáculo às comunicações entre o Norte e o Sul da Europa, dificultando os contactos e uma maior aproximação entre os povos. Contudo, quando a técnica se aperfeiçoou, o homem pôde vencer a imensa e arrogante cordilheira, ao lançar-se na arrojada iniciativa de perfurar as entranhas da terra. O túnel foi a solução escolhida. E o caminho de ferro, já triunfante em toda a parte — estava-se no último quartel do século passado — foi o primeiro grande vencedor dos Alpes.

A Suíça foi um dos países mais interessados na construção de túneis sob as grandes montanhas. Vivia-se uma época em que imperava uma ânsia pelo progresso que o desenvolvimento industrial permitia, o que levou a pensar construir um túnel sob o imenso S. Gotardo, entre Airolo e Göschenen, cujo «col» se situa a 2100 metros de altitude. A ideia ganhou rapidamente adeptos, tanto da Suíça como da Itália e da Alemanha, os planos técnicos e financeiros foram elaborados e em 1872 a direcção dos trabalhos foi entregue ao eng. Luís Favre, de Genebra, que se propôs construir em oito anos um túnel com 14 quilómetros de extensão.

O ataque à montanha começou então. O empreendimento era ousado, mas todos se mostraram dispostos a vencer as mil e uma dificuldades que se apresentariam em tão dura tarefa. As galerias começaram a ser abertas pelo Norte e pelo Sul e logo surgiram os pessimistas, procurando demonstrar que os obreiros do empreendimento jamais se encontrariam, estando os trabalhos condenados a um completo malogro. Houve até quem afirmasse que os ventos vindos do Norte, através do túnel, seriam prejudiciais ao cultivo das terras do Sul.

A obra, porém, prosseguiu, indiferente à cegueira levantada à sua volta. A perfuração do S. Gotardo custou a vida a 177 homens, os acidentes, de toda a ordem, causaram mais de 400 feridos e as doenças foram numerosas. Por fim, técnicos e operários sofreram o mais rude golpe. Em 19

de Julho de 1879 — faltariam apenas seis meses para se concluir a perfuração — o eng. Luís Favre inspecionava, uma vez mais, os trabalhos em curso nas mais avançadas galerias. Sentindo-se mal, confiou a sua lâmpada ao operário que se encontrava mais próximo. Uma apoplexia fulminou-o em escassos instantes. Luís Favre morreu no seu posto. Mas a sua obra prosseguiu.

Em Fevereiro de 1880 encontraram-se as duas galerias. O S. Gotardo estava vencido! Os operários que trabalhavam do lado de Airolo abriram a última brecha que se lhes opunha e apertaram a mão aos seus camaradas que atacavam do lado de Göschenen. Em primeiro lugar, porém, fizeram passar pela abertura o retrato do eng. Luís Favre.

O primeiro comboio atravessou o S. Gotardo em 25 de Maio de 1882, no dia da solene inauguração do túnel. Em 1 de Junho seguinte a linha foi aberta à exploração. O grande obstáculo dos Alpes desapareceu e as duas regiões tão distintas da Suíça, como até a própria Itália, ficaram mais próximas.

Classificada como espinha dorsal da rede ferroviária helvética, a linha do S. Gotardo transportou 800 000 toneladas de mercadorias no primeiro ano da sua exploração, o que ultrapassou grandemente as previsões. O tráfego intensificou-se rapidamente e impôs o estabelecimento de via dupla em todo o percurso, o que se fez por etapas.

A electrificação, decidida em 1913 e retardada até 1924, em consequência da primeira guerra mundial, marcou um progresso decisivo. Enquanto, nessa altura, as mais possantes locomotivas a vapor rebocavam 300 toneladas à velocidade de 20 quilómetros horários, as modernas locomotivas eléctricas, nas mais fortes rampas, fazem deslocar 600 toneladas, a 75 quilómetros por hora. No final da década de trinta, o número de comboios que passavam pelo túnel do S. Gotardo era de 67 por dia; menos de vinte anos depois aquele número subiu para 125.

O caminho de ferro americano do próximo futuro "1980 - 1990."

Em 1980, a exploração do ordenador «on line» e em tempo real será um facto corrente nos caminhos de ferro americanos. A entrada automática dos dados no ordenador provocará também automaticamente retroacções, que, por seu turno, darão lugar a outras respostas. Tais sistemas minimizam a intervenção humana; mas a fase de actuação humana, quer à entrada quer à saída, é extremamente importante no conjunto do processo.

Cibernética e exploração

A automatização da circulação dos comboios deverá estar já muito avançada em 1980. Os comboios circularão, em redes de linhas, integralmente comandados por ordenadores. Será o ordenador que regularizará a marcha dos comboios, decidirá os cruzamentos, regulará os intervalos entre os comboios e comandará as partidas e as paragens segundo as necessidades. *Por razões de segurança, será mantido um agente na cabina de condução, mas a sua função principal será intervir manualmente nos comandos automáticos em caso de urgência ou de incidente.*

O comando dos comboios por ordenadores obrigará a criar postos centrais de comando e de regulação, onde será possível obter informações visualizadas sobre a posição e a composição dos comboios, as quais, a pedido, darão a situação de diversos elementos variáveis: número de vagões de um certo tipo que estacionam numa dada estação da rede, número de vagões para dado destino presentes

numa determinada estação, vagões existentes nas estações excedendo os pedidos de distribuição, etc.

No decurso do decénio 1980-1990, haverá igualmente uma rede de detectores de «caixas quentes»⁽¹⁾, ligado directamente aos ordenadores. Qualquer ordenador, desde que uma caixa ameace aquecer, reagirá parando o comboio e, por meio de um impressor colocado na cabina de condução, indicará ao condutor qual o vagão e mesmo qual o eixo desse vagão que provocou a intervenção.

Os caminhos de ferro dos E. U. A. estão actualmente a instalar uma rede de identificação automática dos veículos. Leitores electrónicos fornecerão aos ordenadores listas de comboios precisas e isso em «tempo real», quer dizer, durante a evolução do comboio de um lugar para outro. A permuta de dados entre as redes será de tal modo que só a rede de origem deverá enviar ao ordenador central informações completas relativas às mercadorias expedidas, encarregando-se o ordenador da sua transmissão aos outros transportadores que concorrem para a operação.

Como poderá funcionar um tal sistema de trocas de informação, pois que existem já nos E. U. A. vários sistemas diferentes? Cada rede continuará a explorar o seu próprio sistema, *mas ele traduzirá os seus dados numa linguagem comum a todas as redes*. É essa informação em linguagem «banalizada», que será enviada ao ordenador central em

⁽¹⁾ «Hot box»-aquecimento da caixa de protecção dos rolamentos de um eixo, devido a falta de lubrificação, e que pode levar à fratura desse eixo.

Washington, o qual a conservará em memória o tempo necessário. Inversamente, qualquer rede que receba dados do ordenador central terá de os traduzir na sua própria linguagem.

Em 1980, as grandes redes disporão igualmente de um utensílio extremamente precioso: o simulador. Este «explorará» uma rede ferroviária completa por um método analítico para tentar resolver certos problemas, tais como: Vale mais fazer comboios curtos e frequentes do que comboios longos e espaçados? Deve aumentar-se o número de linhas de desvio? Se sim, qual deve ser a sua implantação e o seu comprimento óptimos? É preciso criar uma nova triagem? Se sim, onde, de que tipo, de que capacidade, tendo em vista quais operações? Os problemas ferroviários são, por vezes, muito complexos para o espírito humano. A sua análise pede um ordenador e não pequeno. Além disso, a análise das redes permite quantificar os custos, e por consequência, apreciar as incidências financeiras das possíveis variantes.

Os caminhos de ferro dos E. U. A. despendem centenas de milhões de dólares, sem que isso seja justificado por qualquer estudo analítico. Também a Associação dos Caminhos de Ferro Americanos, agindo por conta das companhias americanas, estabeleceu contrato com uma firma particular de investigação, para a construção de um modelo de rede, que deveria permitir-nos encontrar respostas para certas questões particularmente importantes. Por exemplo, no domínio da conservação da via, possuímos uma enorme documentação sobre as superestruturas. Conhecemos a idade dos nossos carris, as suas datas de colocação e muitos outros dados, mas a forma sob a qual essa informação existe torna-a dificilmente explorável. *Era preciso que a transferíssemos para o ordenador*, de modo a poder encontrá-la selectivamente e em justaposição com estes ou aqueles dados. Isso permitiria definir uma política de conservação a longo ou a curto termo, assim como programas de conservação periódica, e isto, graças à aptidão do ordenador para efectuar o tratamento combinatório de incríveis volumes de dados.

As possibilidades são ainda mais largas no domínio do material circulante. Durante longos períodos, as redes americanas são incapazes de seguir o seu material, pelo facto de ele circular em vias de outras companhias e de não ter um registo próprio dos quilómetros percorridos nas redes vizinhas. Um centro nacional de cálculo deveria poder determinar aproximadamente a quilometragem percorrida, onde quer que seja, pelo vagão, sendo os dados úteis fornecidos pelo sistema de identificação automática dos vagões.

A complexidade da «encomenda de tracção» é igualmente muito difícil de avaliar para o espírito humano. A determinação do número e dos tipos de locomotivas necessários, a sua variação em função das flutuações dos pedidos, as contracções devido

a conservação e reparações, tudo isso forma um conjunto muito complexo para que uma organização puramente humana possa estar senhora dela. Os ordenadores de 1980 tornarão óptima a afectação de recursos: recursos de locomotivas, de material rebogado e, talvez mesmo, recursos de mão-de-obra de tipos especiais.

Cibernética e gestão

Se nós contamos que o ordenador «renderá» pelas suas aplicações operacionais, pensamos que os ordenadores das terceira e quarta gerações se revelarão «rendosos», por via das melhorias administrativas que eles obterão.

Já aqui evoquei a criação de um centro nacional de cálculo para uso das redes ferroviárias americanas e da transmissão automática dos dados a esse centro. Ora, tal centro poderá funcionar como câmara de compensação, assegurando o «clearing» das receitas de mercadorias e sua repartição entre as redes participantes. Poderia igualmente encarregar-se do cálculo dos alugueres diários e quilométricos de utilização dos vagões. Só por si, *estas duas aplicações podem pagar a totalidade do programa de equipamento cibernético das redes americanas*. As informações, obtidas mais depressa e menos caras, seriam mais exactas. A câmara de compensação permitiria pagamentos diários ou semanais entre as redes e os dirigentes das companhias disporiam assim de informações de gestão contínuas e actualizadas.

Os clientes poderão, em qualquer momento, interrogando o ordenador local ou o ordenador nacional, conhecer a posição actual das suas expedições.

Podemos imaginar o cliente chamando um centro de cálculo, transmitindo o número do seu vagão com a ajuda de um teclado telefónico e recebendo, sob forma directamente audível, a indicação do local onde se encontra a sua remessa. Graças à mesma técnica, o cliente poderá encomendar um vagão vazio, para carregamento numa data que ele especificará, e receber o número do vagão atribuído, o que lhe permitirá seguir o seu encaminhamento até ao ponto de carregamento. O estabelecimento de normas de serviço para a clientela, com a produção de relatórios de excepção que dêem conta dos incidentes, *melhorará a qualidade da exploração e suprimirá uma das principais causas de reclamação: a irregularidade do serviço*.

E o pessoal? A permuta de dados entre as redes através de um centro nacional de cálculo, o emprego do sistema de identificação automática dos vagões, e certas outras aplicações semelhantes do ordenador na execução de tarefas fastidiosas, libertá-lo-á da sujeição que consiste em introduzir sem cessar os dados no ordenador, e melhorará a exactidão desses dados. O resultado final do aumento da produtividade, tornado possível através do ordenador, será que o pessoal se tornará um dos mais bem

pagos da indústria americana. Por outro lado, o comando automático da circulação dos comboios, a rede de detecção de «caixas quentes», ligada ao ordenador, assim como diversos outros aperfeiçoamentos similares contribuirão para aumentar a segurança do trabalho.

Há igualmente uma outra aplicação administrativa muito importante na qual a Companhia «Illinois Central» trabalha há mais de dois anos: o «calculador de custos e de lucros», sistema composto de duas partes: um calculador e um simulador.

O calculador, alimentado pelo ordenador, leva em conta movimentos reais ou imaginários feitos na rede, afecta elementos de custo convenientes, compara o custo e a receita e deduz daí a rentabilidade. O cálculo lança mão de diversos tipos de custos: despesas directas, despesas integralmente repartidas, etc. Uma vez terminado, permite determinar, com base em diferentes critérios, os movimentos mais benéficos ou menos benéficos.

O outro elemento do sistema, o simulador, permite-nos-a determinar as categorias e os tipos de custos próprios dos movimentos imaginários. Nós teremos a possibilidade de indicar ao ordenador a natureza da mercadoria, o tipo do vagão, o itinerário a seguir e diversas outras variáveis, e o ordenador dar-nos-á os custos correspondentes ao movimento considerado, ajuda muito importante na fixação das tarifas.

A cibernetica e a economia nacional

Em que é que a evolução prevista afectará a economia americana em 1980?

Nós sabemos que os nossos clientes estão cada vez mais satisfeitos com as informações que, desde já, lhes podem fornecer os nossos ordenadores. Nesse domínio, o transporte rodoviário não foi nem tão longe nem tão depressa como o Caminho de Ferro. Nós achamos que o ordenador torna possível uma melhoria da qualidade do nosso serviço prestado à clientela. Nós sabemos que satisfaremos melhor os utentes, nas suas necessidades de material circulante, graças a sistemas elaborados de repartição automática. Pensamos que o ordenador melho-

rará a regularidade geral do serviço. Enfim, nós estamos convencidos de que, em 1980, a percentagem de tráfego assegurado pelo Caminho de Ferro, em relação ao volume global dos transportes da nação, não só terá deixado de diminuir, mas terá crescido devido ao emprego da cibernetica pelas redes.

No que se refere aos dirigentes, o ordenador dará lugar obrigatoriamente a uma nova geração de directores. O director da nova idade não recuará frente à mudança; ele terá o espírito aberto, inovador, e saberá tirar partido das enormes possibilidades que o ordenador lhe oferecerá.

Em 1980, as responsabilidades dos directores estarão completamente modificadas. As decisões de rotina serão tomadas pelo ordenador; a supervisão da direcção-geral será mais restrita que no passado; a circulação dos comboios será mais «limpa», mais segura, menos aleatória, e os agentes, desde o homem de equipa ao director, terão orgulho no seu caminho de ferro moderno e eficaz. Haverá menos empregados a dirigir, menos trabalhos de escritório a fiscalizar, menos pedidos de esclarecimentos sobre encaminhamento por parte da clientela, menos confusão nas estações de triagem, e mais tempo para reflectir nos melhoramentos a introduzir na exploração. O ferroviário, bem retribuído e melhor formado, encontrará, no seu trabalho, mais satisfação do que hoje.

Qual será em 1980 a situação das companhias proprietárias? A maior eficácia obtida pelo ordenador trará maiores lucros à exploração e melhor rendimento dos investimentos. A indústria do transporte ferroviário, pouco prezada pelos passageiros nos Estados Unidos, verá esquecido o triste aspecto que ela apresentou entre 1960 e 1970. A satisfação da clientela e a possibilidade de dominar as despesas, em face dos aumentos de preços, trarão ao Caminho de Ferro uma nova onda de tráfego e permitir-lhe-ão recuperar gradualmente uma parte do mercado dos transportes, outrora perdido a favor de outros meios de locomoção.

(Extractos da alocução pronunciada no Simpósio de Tóquio por Alan S. Boyd, antigo ministro Federal dos Transportes dos E. U. A. e actualmente presidente da rede de caminho de ferro «Illinois Central Railroad»).

Concurso das estações bem cuidadas

BARCELOS

1º PRÉMIO

Foi com grande alvoroço, e muita satisfação e alegria, que foi recebida, nesta cidade, a notícia de que a estação ferroviária de Barcelos havia conquistado o 1.º prémio do concurso que a C. P. vem organizando anualmente, a fim de galardoar as estações e apeadeiros que revelem maior gosto e cuidado na organização floral e sua manutenção e ainda melhor arranjo e limpeza das suas instalações, incluindo as sanitárias e os dormitórios do pessoal, quando integrados no conjunto, concurso esse que fica a ser designado por «Estações Ferroviárias bem Cuidadas», em substituição do antigo concurso que vinha sendo denominado por «Estações Floridas».

Barcelos — a sua estação ferroviária — destaca-se, assim, entre muitas dezenas de terras que se preparam com o maior interesse, conquistando o 1.º prémio, da Região do Norte, e a relevância é ainda maior, com particular galardão que virá a fomentar um estímulo e o interesse de quantos têm contribuído para o arranjo, asseio e limpeza da nossa estação, se dissermos que, paralelamente a esse primeiro prémio, conquistou ainda o «Prémio Especial», de 4000\$00, entre todas as estações ferroviárias concorrentes, distribuídas por todas as terras do País.

Por informações que colhemos, ficámos a saber que todo o pessoal ferroviário, menor e superior, desenvolveram franca actividade, não descurando nunca os atributos que pudessem vir a enriquecer e a valorizar o conjunto em que está integrado o edifício.

Se merecem louvores todos esses funcionários, não deixemos de prestar justa homenagem — agora a título póstumo — ao sr. Justino Pereira da Costa Reis, obreiro dessa grande realização, que foi a enterrar no pretérito domingo.

Chefe que foi da estação ferroviária desta cidade até à data do seu falecimento, o sr. Costa Reis foi o melhor elemento nos trabalhos que estiveram na base desta grande distinção concedida à estação ferroviária de Barcelos.

Uma outra palavra de louvor para a Câmara Municipal, que tem dispensado o melhor carinho e a melhor atenção a esta realização, facilitando os serviços de jardinagem pelo seu pessoal e a cedência gratuita de plantas e flores.

Por tudo — Barcelos está de parabéns.

(De *O Comércio do Porto*)

O comboio correio

Por Maria do Pilar Teixeira da Silva Andrade Figueiredo

(1.º prémio dos Jogos Florais Ferroviários)

Terra de verde e azul, esta terra produtiva. Terra que dá pão. Terra que tem muita gente para tão pouco pão. Por isso os homens abalam. Abalam não só pelo pão mas também porque outros abalaram já e voltaram de fugida a ostentar automóvel, maços de notas de banco, malas cheias de lembranças.

Há sol e verdura. Há água que canta sob o céu azul-azul. Há lares vazios de homens que tardam em chegar. Há lares cheios da presença dos que regressam, embora por pouco tempo.

Vagueando no verde-verde, há o menino. Menino-à-toa que brinca com o sol, com a água; menino que olha a espaços as nuvens que tentam encobrir o Sol; menino que escuta, ansioso, o rolar de comboios, lá em baixo, na via férrea, controlando o tempo à espera da hora que lhe trará o comboio correio, o comboio que traz os «franceses», o comboio que lhe há-de trazer o pai.

Menino-à-toa de olhos matreiros e sonhadores no rosto crestado por sóis e geadas. Menino-à-toa que todo o dia correu, de pés nus, por caminhos e congostas, saltita agora ao longo do carreiro que ladeia a via férrea.

Menino-à-toa está ansioso. Olha por momentos as borboletas que esvoaçam por cima das giestas que crescem na ribanceira, ali, ao lado do carreiro. Pára por momentos. Corre de novo. Saltita, ora num pé, ora outro.

Quando entra no apeadeiro da aldeia vai a arfar. Abeira-se do abrigo da gare. Olha o longe. Olha depois o empregado que ainda não pegou nas bandeiras de sinalização nem na caixa de petardos,

nem na corneta, nem sequer fechou, ainda, as cancelas da passagem de nível. Olha o longe, de novo. Aguarda.

Menino-à-toa observa, escuta, espera. Inquieto e ansioso.

Menino-à-toa vem todos os dias àquela hora esperar o comboio correio, da tarde, o mesmo que um dia trouxe, de longe, o pai do Zé, um pai diferente, vestido de maneira esquisita, que se divertia dizendo palavras que ele jamais ouvira ali na aldeia, que se ria ao desembrulhar, lentamente, um automóvel que trouxera para o Zé, um automóvel de corda como nunca outro vira.

A tarde está a findar. Menino-à-toa lembra-se do dia em que o pai partiu. Menino-à-toa recorda:

— Pai, quando vier traz-me um automóvel maior que o do Zé?

— Trago!

— E vermelho?

— Como a crista do galo pedrês !...

O pai ri. Menino-à-toa ri. Só a mãe não ri. Nunca mais riu.

Menino-à-toa não conhece, ainda, as horas do relógio, mas sabe, pelo Sol e pela passagem dos outros comboios, a hora do comboio que há-de trazer o pai.

Por isso está agora suspenso dos gestos do encarregado do apeadeiro. Bebe-lhe as palavras ditas

ao telefone, espia-lhe os gestos mais simples, escuta ansioso o apitar longínquo da locomotiva.

Quase lhe doem os olhos de tanto fitar a linha férrea que desponta ao longe na Bouça do Rio.

De vez em quando interpelam-no:

— Vai para casa, nino.

— Estou à espera do pai...

— Vai para casa, anda. Vai que se está a fazer tarde.

— O comboio está a chegar. É só mais um niquinho...

Menino-à-toa, sentado no muro, baloiça as pernas suspensas. O seu olhar é inquieto. Inquieto à espera do pai que lhe prometeu um automóvel vermelho, mais vermelho que a crista do galo pedrês (o do Zé é cinzento e já está velho)

Imagina como vai ser bom quando os companheiros o virem com o automóvel, ele que só tem carros de bois feitos de abóbora velha ou de casca de pinheiro.

Todos virão olhar o automóvel e lhe pedirão para brincar um niquinho com ele. Menino-à-toa de calças rotas e monco no nariz será o mais importante de todos os meninos da aldeia. Muito mais importante que o Zé, agora.

Os seus pensamentos cessam de repente. Tudo o que o cerca desaparece. O sangue pulsa-lhe mais rápido. O comboio apita ali perto e aparece, por fim, na Bouça do Rio.

Menino-à-toa esgueira-se por entre as pessoas que se prestam nervosamente, para embarcar. O comboio vem resfolegando cada vez mais encosta acima. Pára. Gente que entra, gente que sai. Gente com sacos. Com malas. Gente de mãos vazias. Os homens de boné com as palavras e gestos que ele sabe de cor. A locomotiva que respira ruidosamente no curto tempo de paragem. O maquinista atento aos gestos do guarda-freio.

Conhece já todos esses sons e esses rostos que a horas certas ali passam. Conhece os ferroviários, as locomotivas, as carruagens escuras.

Os olhos do menino examinam, agora, os rostos dos que descerão.

Da cauda do comboio vem o sinal de partida logo secundado pela estridência do apitar da locomotiva, que quase lhe fura os tímpanos.

Menino-à-toa segue com o olhar o comboio que vai deixando a gare lentamente. Sente-se traído. O pai prometeu que lhe havia de trazer um automóvel vermelho. Vermelho como melancia madura.

O riso do pai, o rosto sério da mãe, o automóvel vermelho, baralham-se-lhe na memória. Sente vontade de atirar pedras contra o comboio que não lhe trouxe o pai.

Alguém olha-o e diz:

— Vai para casa, menino. Olha a tua mãe...

— A mãe sabe.

— Coitadinho! Deixam andar por aqui estas crianças... à toa... É assim que elas se dão! Pois é...

Menino-à-toa não escuta. Os seus olhos, agora, são de desancanto. Mete pelo carreiro do monte, direito a casa. O sino já badalou Trindades. Zé vem de lá, acirrando-o.

— Teu pai não veio!... Teu pai não veio... Teu pai não veio!...

Engalfinham-se. Esgatanham-se. Rasgam-se. Chega a casa a manquejar. Sente-se infeliz. Quer fazer queixa à mãe. Aninharse junto dela. Consolar-se.

Os seus olhos são de desencanto. Mas a mãe não os vê. Vê apenas a camisa rota, as calças mais esgaçadas ainda, por andar à toa por caminhos e congostas. Apanha dois tabefes. Acaba sempre por apanhar da mãe.

Menino-à-toa senta-se a um canto, afogado em soluços. As lágrimas lavam-lhe o rosto encardido.

A mãe bateu mas não é só por isso que o menino chora. Chora pelo pai que não vem. Chora porque quer que o pai seja o «Francês da Agra de Cima» e lhe traga um automóvel vermelho e umas calças macias como as que o Zé leva à missa aos domingos.

Já está escuro, lá fora. O irmão, que mal sabe falar ainda, brinca a um canto com bogalhos e boletas secas. A irmã sopra ao lume. O mais novo rabuja no berço.

A mãe vem do coberto com um braçado de lenha. O rosto da mãe é fechado. A mãe agora não fala. Nem canta para adormecer o Lininhò. A mãe, agora, trabalha muito. Trabalha no rio, na casa da professora nova, nos campos dos outros. Trabalha mais. Muito mais. Muito mais que antigamente. Agora só lhes dá caldo à noite. Arroz, só aos domingos.

— Mãe, o pai quando vem?

No silêncio da cozinha mal iluminada, a voz do menino soa estranha. Debruçada sobre a lareira, a mãe não responde. Endireita-se lentamente e vai buscar as tijelas ao louceiro. Alinha-as no chão da lareira. Enche-as de caldo:

— Come!

Menino-à-toa hesita por segundos entre insistir na pergunta e começar a comer. Resolve-se pela segunda.

O irmão choraminga de sono. A mãe pega-lhe ao colo e vai deitá-lo na cama grande, onde a mãe dormia com o pai.

«Porque será que o pai não vem?» Ainda ontem Ti Antone seu padrinho, que também é «francês» veio falar com a mãe e os olhos dela estavam vermelhos de chorar. Tão vermelhos como quando morreu a avó Ana.

Menino-à-toa esquece-se do caldo a esfriar na tijela.

A mãe volta para a cozinha. Tem gestos impacientes. Olha-a intimidado e recomeça a engolir o caldo de couves e feijão moleiro.

Os olhos do menino-à-toa são de desencantô. Agora são sempre assim, àquela hora. São-no, ainda, pela manhã.

Depois vai ganhando uma luz cada vez mais viva a aguardar a hora do comboio correio que lhe vai trazer o pai. O pai e o carro vermelho. Mais vermelho que a crista do galo pedrês.

Por isso o menino corre à toa pelos caminhos da aldeia, ansioso de que o dia passe o mais depressa possível e a hora do comboio chegue finalmente.

O comboio e o pai. O pai e o automóvel vermelho, mais vermelho que a crista do galo pedrês.

NOVA «RAINHA» DOS FERROVIÁRIOS

É estudante do Liceu Nacional da Figueira da Foz a «Rainha dos Ferroviários de 1971». Chama-se Ana Cristina Oliveira. É bonita, loira e tem um sorriso doce. Apresentou-se com esplendorosos *hot pants* dourados.

A eleição decorreu na noite de 24 de Abril no Clube Ferroviário de Portugal, e estavam presentes representantes dos clubes ferroviários da Figueira da Foz, Sernada do Vouga, Entroncamento, Lisboa e Barreiro, além da vencedora do ano passado, Maria de Lurdes Borges, que procedeu à coroação da nova «Rainha».

A anteceder a votação, feita pelo sistema de «sufrágio universal directo» (através de impressos especiais que as pessoas receberam à entrada), realizou-se uma sessão de variedades, que teve a participação de categorizadas vedetas da nossa Rádio e Televisão.

Entre a numerosa assistência encontravam-se os administradores cor. Ferreira Valença e eng. Alfredo Garcia, além de funcionários superiores da Companhia.

A «Grande Noite da Primavera» — assim se denominou a festa da eleição — terminou com um animado baile, que se prolongou pela noite dentro.



ARQUIVO

— 17 HISTÓRICO

Jogos florais ferroviários

QUADRA

PERDI O RUMO DA SORTE,
SEM SORTE, VIDA PERDIDA.
PERDE A VIDA ANTES DA MORTE
QUEM NÃO TEM SORTE NA VIDA.

Por José de Castro Reis
(1.º prémio dos Jogos Florais Ferroviários)

SONETO

Poema ao amor que morreu

como a água que se tenta apanhar na mão
e se vê por entre os dedos escapar
como o Sol que se tenta agarrar em vão
ao vê-lo entre duas nuvens abalar

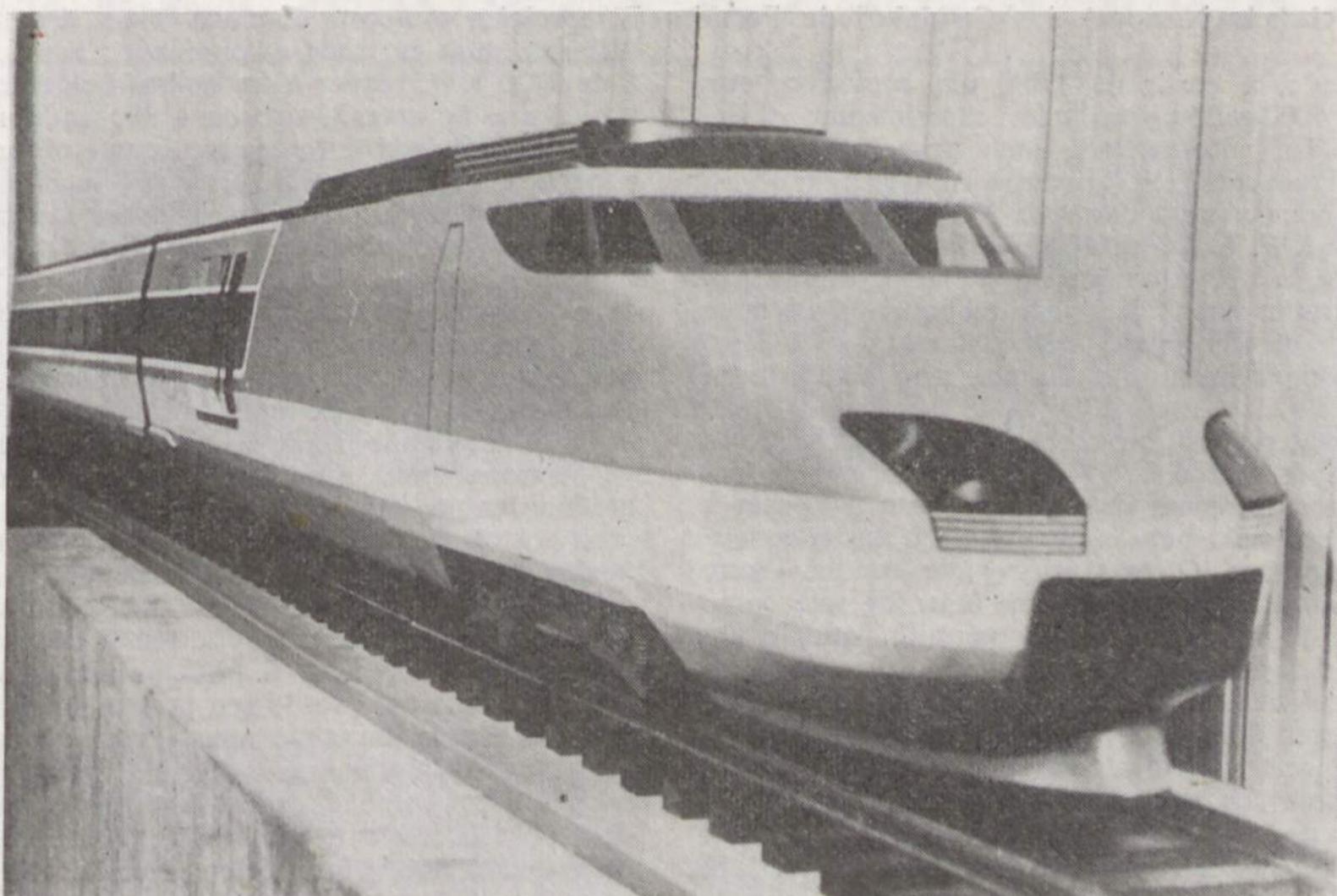
como sonho lindo que se sonhou sem se sonhar
e que se perdeu quando se acordou
como pássaro lindo que a criança chamou
e que nunca conseguiu apanhar

como fumo de cigarro que se perde no ar
como comboio que na gare se perdeu
vendo-o indiferente abalar

assim foi o amor que um dia conheci
e que p'ra sempre morreu
e que p'ra sempre perdi...

Por José Luís de Carvalho Cândido

(1.º prémio dos Jogos Florais Ferroviários)



«TURBOTREM» a novidade das linhas férreas francesas

por Fernand Delcourt

No ano passado, assistiu-se à entrada ao serviço, entre Paris, Caen e Cherburgo, dos «turbotrens» da «primeira geração», designados por elementos com turbina a gás. Essa linha foi a primeira na Europa e a segunda no Mundo a ser dotada de «turbotrens». Este novo material constitui importante contribuição para a modernização e diversificação da tracção.

Até 1966, não existiam senão duas opções possíveis para modernizar a tracção dos comboios: a solução «eléctrica» e a solução «diesel». Ora essa escolha era muito limitada para responder a todas as necessidades previsíveis, principalmente para as grandes velocidades. Com efeito, se a tracção eléctrica é plenamente satisfatória sob o ponto de vista técnico e permite velocidades da ordem dos 250 quilómetros por hora, e até 300 quilómetros, o seu domínio limita-se, de modo geral, às artérias de intenso tráfego

em virtude do montante elevado dos investimentos necessários à electrificação.

A tracção diesel constituia, portanto, outrora a única solução economicamente de encarar para linhas que não fossem as mais importantes. Mas a potência — e, portanto, a velocidade — está limitada pelo peso máximo admissível por eixo.

Assim, entre os campos de acção possíveis, da tracção eléctrica à tracção diesel, subsistia uma lacuna: a turbina a gás que iria permitir preenchê-la.

Tal turbina é utilizada, na maior parte das vezes, em aeronáutica sob a forma do turbo-reactor. Esta solução não é economicamente válida senão para velocidades que se aproximem ou ultrapassem a velocidade do som. Para se aplicar esta técnica no domínio ferroviário, é preciso dispor de turbo-máquinas nas quais a energia dos gases

seja captada numa turbina terminal, cuja árvore transmite a potência às rodas. Esse princípio é utilizado para mover os rotores dos helicópteros. O Turmo III, construído pela sociedade francesa Turbomeca, que está na origem do sucesso dos helicópteros de construção francesa, foi escolhido pela Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.

Foi ensaiado, a partir de 1967, um protótipo, que percorreu 200 000 quilómetros para experimentar o sistema. Depois, foi encomendada uma primeira série de «turbotrens». Trata-se de um elemento com turbina a gás, equipada com uma motora diesel de 330 KW e com uma turbina de 860 KW. Como se tratasse sómente de circular a 160 km/hora, a 180 km/hora no máximo, a potência disponível permitiu intercalar dois reboques e oferecer uma capacidade de 188 lugares sem contar com os lugares sentados do compartimento-restaurante, denominado «gril express».

O novo material entrou em serviço comercial entre Paris e Caen após Março de 1970. Depois do mês de Outubro, as dez composições da primeira série passaram a ligar Paris a Caen em 1 hora e 49 minutos, à média comercial de 131 km/hora. O passageiro pode escolher entre catorze idas e voltas diárias em lugar de sete como anteriormente. A inovação técnica permitiu atingir um nível elevado das potencialidades com um preço de custo quilométrico suficientemente baixo para que horários do tipo *Mistral* sejam doravante acessíveis com um bilhete de segunda classe sem suplemento. O afluxo da clientela ao novo serviço traz aos que o organizaram uma satisfação que sobrepuja as preocupações comerciais...

Encorajada pelos seus primeiros sucessos, a S. N. C. F. acaba de encomendar dezasseis «turbotrens» (chamados R. T. G.: composições com turbina a gás), que, sob vários aspectos, se parecerão com os precedentes, mas que terão duas turbinas em lugar dumha turbina e de um diesel. A sua potência e a sua capacidade serão aumentadas e a sua velocidade-limite atingirá 200 km/hora. Dotado de condicionamento de ar, este material será perfeitamente adaptado aos percursos de média e grande distância em linhas não-electrificadas e principalmente nas grandes transversais que dão acesso aos contrafortes do Maciço Central e do Jura.

Finalmente, antes mesmo que esta segunda série esteja totalmente em serviço, a S. N. C. F. terá recebido duas composições experimentais, encomendadas a construtores franceses. O seu objectivo é explorar mais a fundo as possibilidades da turbina na tracção ferroviária. Cada composição, composta de cinco caixas, é dotada de quatro turbinas, duas em cada extremidade; a sua potência, que é de 3720 KW, requer a transmissão eléctrica. Estas composições estão aptas a circular a 300 km/hora e, tal como a sua estabilidade e frenagem, foram objecto de estudos e ensaios muito rigorosos. Estas potencialidades ultrapassam, sem dúvida, as possibilidades das infra-estruturas existentes, mas poderiam ser aproveitadas em novas linhas.

Utilizando os corredores existentes para penetrar nas zonas urbanas terminais, as novas vias seriam essencialmente construídas em campo raso. O seu custo seria inferior num terço ao de uma auto-estrada com o mesmo traçado. A adaptabilidade do material circulante permitiria proporcionar uma frequência do tipo «suburbano» ao mesmo tempo que condições de conforto e rapidez, de centro a centro, comparáveis às que oferece o avião. As tarifas seriam as do caminho de ferro.

A despeito das perspectivas que assim abre, o «turbotrem» não representa, por hora, senão uma ínfima parte do material de tracção. A S. N. C. F. prosseguiu, por outro lado, na modernização do seu parque de locomotivas eléctricas e diesel. Em vinte anos, estas eliminaram praticamente as locomotivas a vapor. Na hora actual, 77 % do tráfego é encaminhado por tracção eléctrica e um quarto da rede está electrificado (9560 km de linhas). O vasto programa de electrificação, empreendido há mais de vinte anos pela S. N. C. F., está agora quase terminado, constituindo o ano de 1970, praticamente, a última etapa, com 330 km de linhas há pouco electrificadas.

É, sobretudo, com a aquisição de locomotivas a motor diesel que a S. N. C. F. conta fazer desaparecer, dentro de dois anos, as suas últimas locomotivas a vapor. Quando a modernização da tracção estiver totalmente realizada, as locomotivas com motores térmicos (diesel e turbo-motores) assegurarão cerca de 22 % do tráfego (em vez de 20 % actualmente) e a tracção eléctrica 78 % (em vez de 76,5 % em 1970).

MELHORIAS EFECTUADAS NOS DORMITÓRIOS

Um numeroso grupo de ferroviários constituído por representantes do pessoal de trens, de revisão de bilhetes e de pessoal de estação (graduado e braçal), foi recebido, no dia 6 de Maio, pelo Conselho de Administração, a quem foi agradecer e manifestar o seu reconhecimento pelas melhorias recentemente introduzidas nos dormitórios da zona do Rossio.

Os aludidos ferroviários foram recebidos pelo presidente do Conselho de Administração, dr. Neto de Carvalho, que se encontrava acompanhado dos administradores, brigadeiro Almeida Fernandes, coronel Ferreira Valença, dr. Sequeira Braga, eng. Alfredo Garcia e eng. Brito e Cunha.

40 anos de serviço



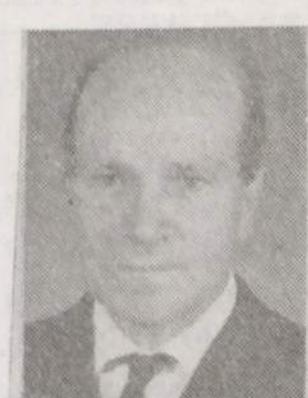
DA ESQUERDA PARA A DIREITA: *Hermenegildo Ferreira*, contramestre de 1.^a classe; *Adelino Octávio Lima*, escriturário de 1.^a classe; *António Joaquim Tomé da Rocha*, chefe de lanço de 1.^a classe; *Augusto Pereira dos Santos*, condutor principal; *Joaquim Guerreiro*, chefe de armazém de 2.^a classe e *José Joaquim Gonçalves Bolina*, operário de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: *Marcelino Ferreira dos Reis*, operário de 1.^a classe; *Joaquim Barbosa e Manuel Rodrigues*, fiéis de cais; *Adriano Barbosa da Silva*, revisor de bilhetes de 1.^a classe; *António José de Oliveira Cândido*, factor de 2.^a classe e *António Felício Fernandes*, capataz de manobras de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: *Manuel Costa Vilaça*, conferente de 1.^a classe; *Joaquim Nunes Varanda*, chefe de distrito; *Joaquim da Silva Araújo e João Lopes*, agulheiros de 1.^a classe; *Adriano Pereira de Carvalho e António Pereira*, agulheiros de 2.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: *António Alves Marques*, *António Tarrafa Gonçalves*, *Francisco Coelho Ribeiro* e *António Alves*, serventes de 1.^a classe; *Francisco António Serra*, assentador de 1.^a classe e *Januária da Conceição*, guarda de P. N. de 1.^a classe.

Nomeações e promoções

A contar de Abril do corrente ano

A MATEMÁTICO DE 3.^a CLASSE — o Matemático praticante, dr.^a Maria Antonieta Nordeste dos Santos Vaz Geraldes.

A ENGENHEIROS DE 3.^a CLASSE — os Engenheiros praticantes, José Manuel Campeans Ferraz Franco, Eduardo da Cruz Monteiro e José Manuel Costa Freitas.

A ENGENHEIRO PRATICANTE — o Engenheiro estagiário, Francisco de Araújo Simões.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 2.^a CLASSE — o Agente técnico de engenharia de 3.^a classe, Zacarias Larangeira Marques.

A AGENTES TÉCNICOS DE ENGENHARIA DE 3.^a CLASSE — os Agentes técnicos de engenharia praticantes, José Luís Vale Rêgo Mendes, António da Silva Moreira, Álvaro Calinas, Alfredo Nunes Bento e Carlos Alberto Alves das Neves.

A AGENTES TÉCNICOS DE ENGENHARIA PRATICANTES — os Agentes técnicos de engenharia estagiários, Joaquim Pereira Gomes e José Vítor Natal da Luz.

A ESCRITURÁRIO AJUDANTE DE 2.^a CLASSE — o Fiel de armazém de 1.^a classe, Manuel Maria de Oliveira.

A SUBENCARREGADOS DE ARMAZÉNS DE VÍVERES — os Caixeiros principais, José da Costa, Manuel Pinto da Cunha, António Gaspar da Silva, Augusto Murteira dos Reis e Aurélio de Almeida Marques.

A CAIXEIROS PRINCIPAIS — os Caixeiros de 1.^a classe, Mário Fernandes, Carlos Augusto Maricato, Joaquim Silvério Furtado, Pedro José da Costa e António Martinho Vieira.

A CAIXEIROS DE 1.^a CLASSE — os Caixeiros de 2.^a classe, Faustino José Fialho, Manuel da Conceição de Jesus, Edmundo Cajão Caeiro e Joaquim da Encarnação Alves.

A CAIXEIROS DE 2.^a CLASSE — os Caixeiros de 3.^a classe, José João Pereira, José Augusto de Sousa Ribeiro e Guilherme dos Santos Cardoso.

A CAIXEIROS DE 3.^a CLASSE — o Servente de 1.^a classe, Luís Teixeira; e o Servente de 2.^a classe, Alexandre Cartulho Rodrigues.

A contar de Maio findo

A ENGENHEIRO PRINCIPAL — o Engenheiro de 1.^a classe, António Joaquim Telmo da Fonseca Dinis.

A ENGENHEIRO DE 2.^a CLASSE — o Engenheiro de 3.^a classe, Abílio Manuel Coelho Rodrigues.

A ENGENHEIROS DE 3.^a CLASSE — os Engenheiros praticantes, Ramiro Eduardo Alves Gonçalves e Luís Marques Dias Leitão.

A ARQUITECTO DE 2.^a CLASSE — o Arquitecto de 3.^a classe, Adriano de Almeida Cavacas.

A MATEMÁTICO DE 3.^a CLASSE — o Matemático praticante, dr. António Coelho Rodrigues.

A TÉCNICO SUPERIOR DE 3.^a CLASSE — o Licenciado praticante, dr. Arlindo Ramos Mendes Salavessa.

A CONTABILISTA DE 2.^a CLASSE — a Contabilista de 3.^a classe, Maria Celina Pereira Inácio.

A CONTABILISTA DE 3.^a CLASSE — a Contabilista praticante, Julieta Pineu Moreira Cerqueira da Cunha.

A AGENTES TÉCNICOS DE ENGENHARIA DE 2.^a CLASSE — os Agentes técnicos de engenharia de 3.^a classe, Fernando Joaquim de Gouveia e José Manuel Valério Galinha.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA PRATICANTE — o Agente técnico de engenharia estagiário, José Fernando da Silva Moreira.

A TÉCNICO DE 3.^a CLASSE — o Inspector principal de secção de exploração, Raul Joaquim Carvalho.

A AGENTES DE MÉTODOS DE 2.^a CLASSE — os Agentes de métodos de 3.^a classe, Luís Marques da Silva, António de Almeida Trindade, António Domingos de Jesus Ribeiro, Aníbal José Reis Luís e Fernando da Silva Freitas.

A AGENTES DE MÉTODOS DE 3.^a CLASSE — os Analistas de trabalho de 1.^a classe, João Caeiro de Sousa e Joaquim Gouveia Condeço; e os Contramestres principais, Manuel Joaquim de Jesus Correia e Manuel Mendes de Sousa.

A ADIDOS ADMINISTRATIVOS PRINCIPAIS — os Chefes de escritório, Júlio Alberto da Silva e José Augusto Costa Martins.

A ANALISTAS DE TRABALHO DE 1.^a CLASSE — os Analistas de trabalho de 2.^a classe, Jorge Marta Francisco e Francisco Custódio Gésaro.

A ANALISTAS DE TRABALHO DE 2.^a CLASSE — os Analistas de trabalho de 3.^a classe, António Figueiredo Franco, José João Graça da Silva e João Félix Sousa Belchior.

A ANALISTA DE TRABALHO DE 3.^a CLASSE — o Analista de trabalho ajudante, António Garcia Cuco.

A ANALISTAS DE TRABALHO AJUDANTES — os Escriturários de 1.^a classe, Ivo Caseiro Nunes e Amândio Lopes de Oliveira.

A FACTORES DE 1.^a CLASSE — os Factores de 2.^a classe, Elísio Duarte, Manuel Constantino Barracas, Jacinto de Brito Nobre e Manuel Carapinha Chaveiro.

A ENCARREGADO DE APEADEIRO DE 1.^a CLASSE — o Encarregado de apeadeiro de 2.^a classe, José Ferreira Ladeira.

A ENCARREGADOS DE APEADEIRO DE 2.^a CLASSE — os Encarregados de apeadeiro de 3.^a classe, José de Almeida Belo, João Baptista Boto Águas, José Luís Monteiro, Abílio de Sousa Correia, Fernando Oliveira Cardoso, Casimiro Oliveira de Araújo, João Marques e Manuel Miguens Reis.

A AGULHEIROS DE 3.^a CLASSE — o Servente de 1.^a classe, Joaquim Carvalho Estopa; e os Serventes de 2.^a classe, António Rodrigues, António Ferreira da Silva, José Ferreira, Viriato Jesus Pinto, Domingos Cardoso da Fonseca, José Pereira, José Pereira de Aguiar, Joaquim Antunes Palmeiro, António de Oliveira Teixeira da Silva, João Duarte Franco Rodrigues, António de Sousa Magalhães e Fernando da Silva Correia.

A ENCARREGADO GERAL DE OBRAS DE 1.^a CLASSE — o Encarregado geral de obras de 2.^a classe, Manuel Ferreira dos Santos Calixto.

A ENCARREGADOS GERAIS DE OBRAS DE 2.^a CLASSE — os Operários de 1.^a classe, António Girão Botelho e João Martins Mingacho.

A CHEFES DE CANTÃO DE OBRAS METÁLICAS DE 2.^a CLASSE — os Operários de 1.^a classe, Américo da Mota, António Maria da Luz, Joaquim Pinheiro Vaz, José dos Santos Carlos Júnior, Miguel de Carvalho e Joaquim da Silva; e os Operários de 2.^a classe, Arsénio dos Santos Ferreira, José Mendes Capinha e Artur Teixeira da Silva.

A OPERÁRIOS DE 1.^a CLASSE — os Operários de 2.^a classe, Sebastião Inácio Alves de Carvalho, José Miguel Manços, José Peres Henriques, António Gonçalves Cavalheiro Júnior, António Monteiro, Manuel Jerónimo Fernandes, Alfredo de Campos e António Maria de Oliveira.

A OPERÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Operários de 3.^a classe, José Custódio, José da Conceição Cabrita, Júlio Teresa Rodrigues, Agostinho Carmona Afonso, António da Silva Mendes Cercas, Elísio Reis Guardado, Joaquim Gameiro Feliciano, Albino Teixeira Pinto, José Pinto, António Pinto Guedes, Orlando Pinto Marante, Alberto Osvaldo Monteiro, Leonesto Heitor, José Rodrigues Bexiga, José de São João Baptista, Delfim Rodrigues Barge e Eduardo Teixeira.

A OPERÁRIOS DE 3.^a CLASSE — os Serventes de 2.^a classe, Adelino Rocha Matias, António José Gonçalves, José Alberto, Emídio Correia Feliciano, António Rodrigues Venâncio, Mário dos Santos, José Ribeiro, Joaquim Carmona Afonso, Júlio Marques Matos, Mário de Matos Alves, Manuel Carreira Figueira e António Amaro de Carvalho.

A OPERÁRIO DE 4.^a CLASSE — o Eventual, Júlio de Oliveira.

A SERVENTE DE 2.^a CLASSE — o Eventual, João dos Santos Felícia.

A GUARDAS DE P. N. DE 1.^a CLASSE — as Guardas de P. N. de 2.^a classe, Rosa Teresa e Hermínia Gomes.

A GUARDAS DE P. N. DE 2.^a CLASSE — as Guardas de P. N. de 3.^a classe, Ana Margarida Pereira da Silva, Cecília Moraes e Isolina Amélia Lourenço.

Admissões

No mês de Abril do corrente ano

MÉDICA PEDIATRA (contratada) — Dr.^a Maria Elisa do Sacramento Monteiro Treçolo.

ADVOGADO (contratado) — Dr. Joaquim da Costa Reis.

MONITOR DE FORMAÇÃO (contratado) — Armando Lopes.

AUXILIAR DE ENFERMAGEM — (contratada) — Raquel Corregedor Mineiro.

PRATICANTES DE ESCRITÓRIO — Maria Isabel Rodrigues Cardoso, Maria Helena Nunes Branca, Maria Manuela Araújo Mota Ferreira e Suzete Lopes de Oliveira Lúcio.

GUARDAS DE P. N. DE 3.^a CLASSE — Maria da Conceição Rodrigues Carvalho, Augusta da Encarnação Gonçalves e Beatriz Dias da Cunha.

APRENDIZES — Bernardino Passos Penalva e Joaquim Rodrigues Raminhos Santos.

No mês de Maio findo

TÉCNICOS SUPERIORES (contratados) — Engs. Álvaro Manuel Roquete de Melo Campelo e Henrique José Ferreira de Magalhães, dr. António Jorge Farinha Marques e Vítor Manuel de Azevedo Duarte.

TÉCNICO SUPERIOR DE 2.ª CLASSE (contratado) — Tenente-coronel Armindo Carlos de Oliveira Afonso.

TÉCNICO SUPERIOR DE 3.ª CLASSE (contratado) — Dr. Mário Laurindo Gonçalves dos Santos.

ECONOMISTA PRATICANTE — Dr. José Manuel Nunes Pereira.

ENGENHEIROS ESTAGIÁRIOS — António Oliveira Moniz Barreto, Rui Manuel Campos de Almeida Mota e Acácio Bidarra Gomes.

GEÓLOGO PRATICANTE — Augusto Borges de Oliveira.

TÉCNICO DE 3.ª CLASSE (contratado) — Luís José de Sousa Cruz e Castro.

PRATICANTES DE ESCRITÓRIO — Maria Adelaide da Silva Florêncio, Maria Manuela da Costa Pardal, Maria do Carmo Torreblanca Ramos, Maria de Fátima Pereira Machado, Maria Beatriz Faria Bonacho dos Anjos, Joaquim Tomé Monteiro, José António de Jesus Luís e João dos Santos Domingos.

MARINHEIRO DE 2.ª CLASSE — Manuel José Fernandes de Amorim.

SERVENTES DE 2.ª CLASSE — Manuel Nunes Ferreira, Henrique Jesus de Matos, Leonel Gonçalves

Nabeiro, Fernando de Jesus Rodrigues, Manuel Martins Mendes, Américo Lourenço Gonçalves, António Filipe Mendes, Mário de Vasconcelos Nogueira, Francisco Rufino Pinto, Silvério da Conceição Pinto, António Soares Vieira, Joaquim Cavaleiro de Freitas, Manuel Augusto Caetano Pereira, José Joaquim Aboganista Tripeça, Joaquim Gil Gomes Grilo, Adriano Manuel Marques Baltazar, Joaquim Gavancha da Costa, José Almeida Girão, João dos Santos Figueira, Manuel Rosa Rodrigues, Artur José Correia Amaral, Gastão da Costa Pinto, José Carlos Martins Pereira, Rogério Manuel Maia, José Francisco dos Santos Ramalhete, António Oliveira Vicente, João Mendes da Silva, João Carlos Rente, José de Carvalho Lopes, Guilhermino Antunes dos Santos, Lourenço Antunes Pedrosa, António Filipe Venâncio e Manuel Caetano dos Santos.

GUARDAS DE P. N. DE 3.ª CLASSE — Maria Lucinda Luís, Josefina Maria Martins, Maria do Carmo da Conceição Mendes, Maria Beatriz Maximino Fernandes, Maria Beatriz dos Santos Dias, Maria Albertina de Jesus Ferreira, Maria Isabel, Maria Augusta Martins Lencastre, Maria Custódia Lourenço, Maria Joaquina Josefa, Maria da Piedade Louçã e Natividade Simão Gonçalves.

COZINHEIRA CONTRATADA (Jardim de Infância) — Virgínia Cândida Matos Gonçalves.

EMPREGADAS CONTRATADAS (Jardim de Infância) — Jacinta do Carmo Moura Freire, Laurentina Maria Gomes Fernandes, Maria da Conceição Pinto de Matos, Leopoldina Moura Freire e Maria Gabriela Gomes Alves.

ACIDENTE OCORRIDO NA LINHA DE SINTRA EM 24 DE ABRIL

O Conselho de Administração, em sessão de 29 de Abril findo, recordou o trágico acidente em que perderam a vida António da Graça, adido técnico ajudante e António Marques, chefe de lanço, agentes que souberam grangear o respeito e a consideração de colegas e subordinados pelas suas qualidades de trabalho e pelo seu porte disciplinado.

E ao louvá-los, a título póstumo, o Conselho decidiu que ficasse exarado em acta um voto de pesar.