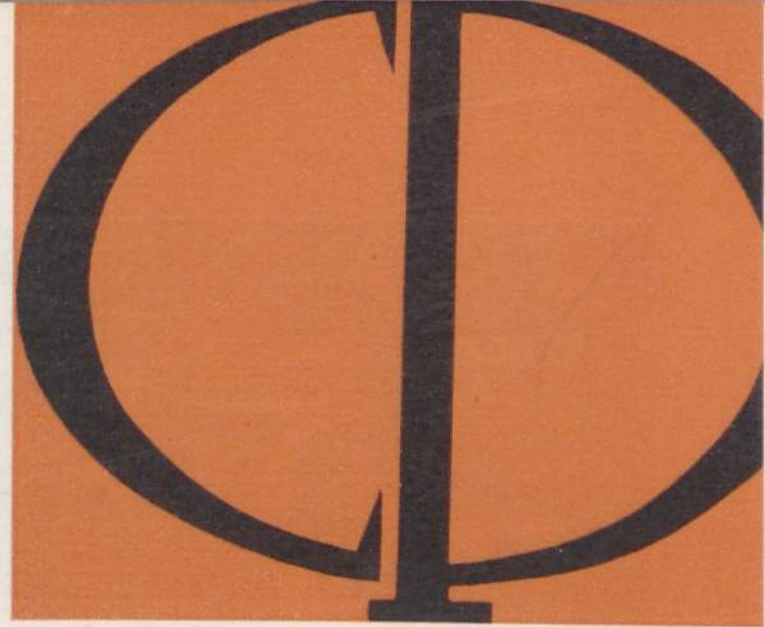
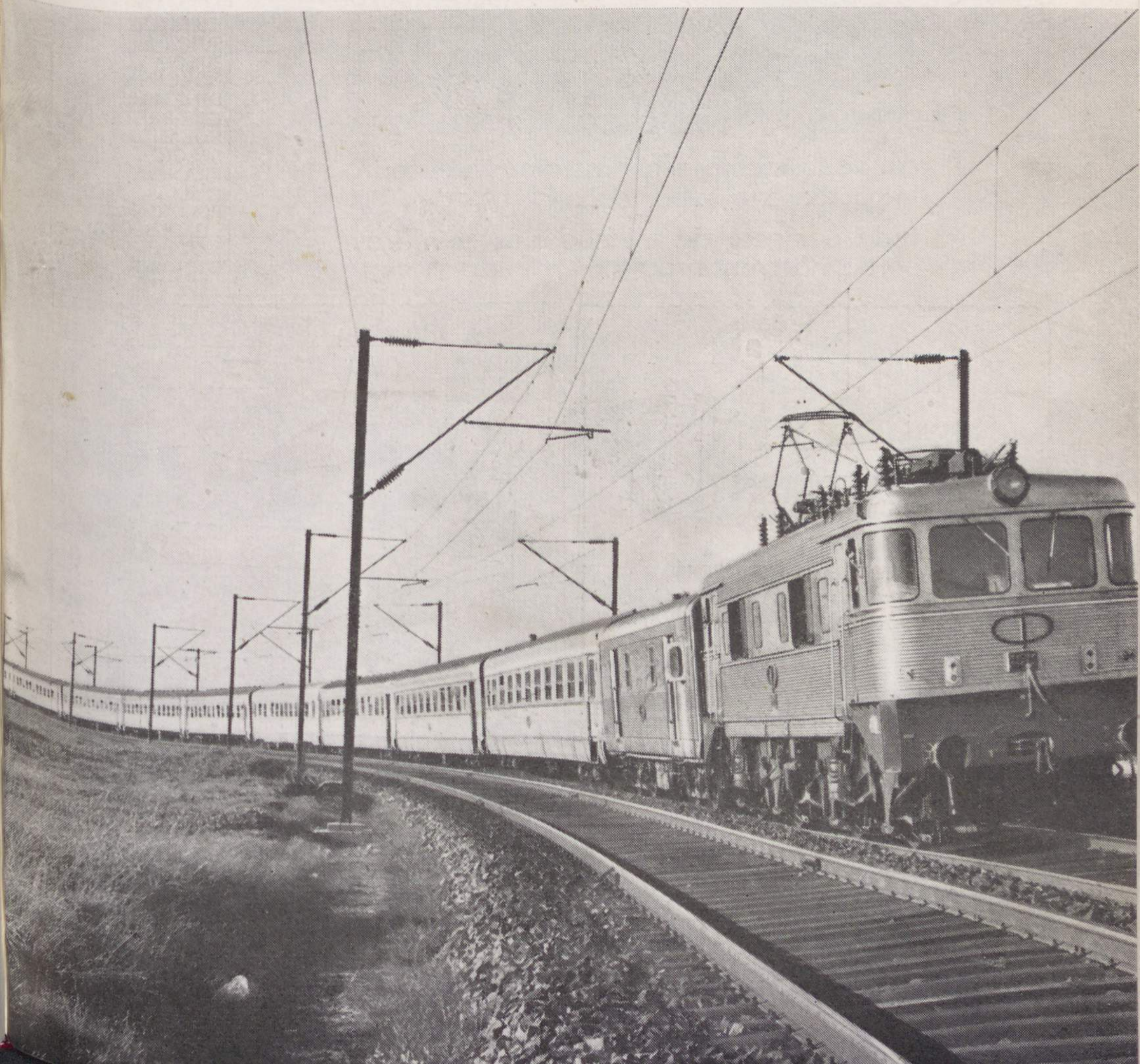


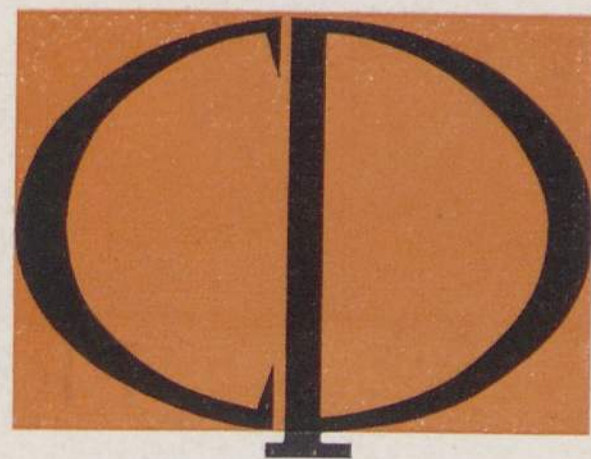
Bole
fim



505 • JULHO/71



Boletim



FUNDADOR:

ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR:

ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA

EDITOR:

DR. ÉLIO CARDOSO

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

N.º 505 • Julho de 1971 • ANO XLII

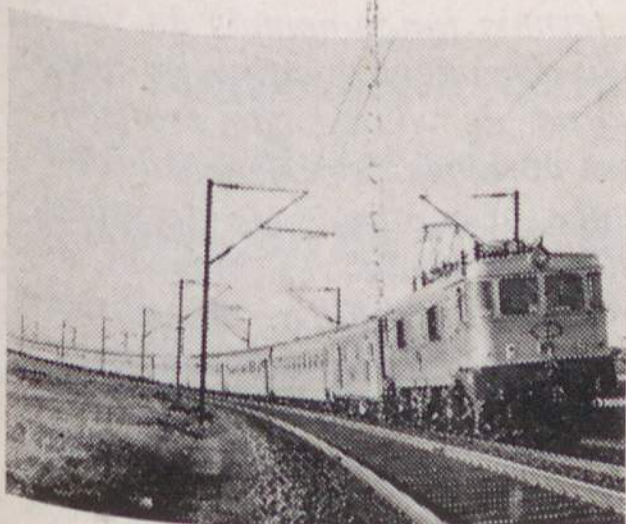
PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL

Sumário

Processo de reconversão	10
Reunião dos accionistas da C. P.	11
Curso de aperfeiçoamento para funcionários superiores das Administrações ferroviárias na U. I. C. — <i>pelo eng. Jaime de Brito Neto</i>	17
Os passageiros sem bilhete nos comboios franceses	21
Caminhos de ferro gauleses — O «Aquitânia»	23
Os ministros das Comunicações e das Corporações inaugu- raram o Centro Social de Santa Apolónia	26
Actualidades ferroviárias	33
Montra ferroviária	33
Dos Jornais — Apelo ao trabalho	34
Jogos Florais Ferroviários — Quando o comboio apitou, <i>de Manuel Henrique Martins</i> — 2.º prémio (conto)	35
Correspondentes estrangeiros	36
Firmado um contrato de seguro colectivo do pessoal ferro- viário	37
Jogos Florais Ferroviários — Primavera antiga — <i>de Maria do Pilar A. Figueiredo</i> — 2.º prémio (soneto); 2.º pré- mio (quadra) — <i>de Artur Alves F. Rodrigues</i>	38
Pessoal — Nomeações e promoções	39
Pessoal — Admissões	41
Pessoal — Actos dignos de louvor	42

Comboio de passageiros, de longo curso,
na linha do Norte



PROCESSO DE RECONVERSÃO

O Relatório e Contas de Exercício de 1970 que a Companhia acaba de publicar, constitui um testemunho expressivo da segurança e firmeza com que está sendo presentemente conduzida a gestão ferroviária, não obstante as dificuldades excepcionais que têm afectado o País, nos últimos anos, e que obviamente se reflectem na vida da Empresa.

Com um forte domínio dos elementos que tem tido ao seu alcance e com perfeito conhecimento de causa, a Administração da C. P. está prosseguindo vigorosamente no processo de reconversão da Empresa, transformando a actual exploração ferroviária tradicional num sistema moderno de transportes que sirva e dignifique a Nação, dê satisfação às necessidades da população e proporcione melhores condições de vida a quem nela trabalhe.

Sabe-se como é ingente a obra a levar a cabo e como são avultados, mesmo à escala nacional, os capitais precisos. O Relatório de Exercício reconhece-o, criteriosamente, na medida em que assinala os condicionalismos desfavoráveis que dominam a Empresa — difíceis de vencer a curto prazo mesmo que se dispusesse de todo o dinheiro necessário — face ao envelhecimento progressivo e à descapitalização material e humana verificada em todos os sectores da Rede, ao longo de três décadas. E acentua que tão adversas circunstâncias foram resultantes de :

- Deficiências acentuadas nas infra-estruturas e no material circulante*
- Carências prementes de pessoal superior*
- Orgânicas de serviço e métodos de trabalho inadequados e insusceptíveis de responder às necessidades modernas*
- Políticas de pessoal fornecendo quadros numerosos e de baixas qualificações.*

Sem o mínimo esmorecimento perante tarefas, por vezes, demasiado fatigantes, antes com a salutar convicção e a inabalável esperança de que o nosso caminho de ferro superará, como vem sucedendo nos demais países europeus, as dificuldades presentes — se a política definida no III Plano de Fomento puder ser firmemente prosseguida e enquadrada, numa conveniente política de transportes — o Relatório assinala com desassombrada franqueza que a situação presente somente pode ser resolvida a médio e longo prazo, através de programas precisos e de opções difíceis, que implicam investimentos crescentes, de reprodutividade não imediata. É uma situação — tem-se repetido — que todos cá dentro conhecem e ninguém tenta ocultar.

Relativamente ao problema humano — um dos termos fundamentais da vasta equação para reconverter e modernizar a Empresa — o documento reafirma o prosseguimento da política de rejuvenescimento de quadros, de valorização profissional e de promoção social do ferroviário, seguida com corajosa persistência e contagiante entusiasmo pela Administração, como incentivo à continuidade de acção, ao trabalho produtivo e à chamada às responsabilidades cada vez maiores do desenvolvimento económico-social da Empresa. Esta lúcida política, tão postergada nos nossos hábitos, está abrindo perspectivas e possibilidades até aqui ignoradas ou inexistentes, na vida da Companhia. Dinamiza os serviços, conjuga os esforços e galvaniza a classe. E sublinha-se, com destaque: está restituindo ao ferroviário, a confiança e o orgulho pela sua profissão.



REUNIÃO DOS ACCIONISTAS DA CD

Em Assembleia Geral foram aprovados o Relatório e Contas de 1970 e a eleição de novos corpos gerentes

Sob a presidência do prof. Afonso Rodrigues Queiró, que estava ladeado pelos dr. José Tomás de Antas Megre e Rui Abreu Marques, realizou-se, no pretérito dia 23 de Junho, na sala de reuniões

do Conselho de Administração, a Assembleia Geral Ordinária da Companhia.

Estavam presentes 38 accionistas representando o capital de 11 242 contos, duma totalidade de 22 000 contos.

Por parte do Conselho de Administração compareceram o dr. Neto de Carvalho, presidente; brigadeiro Almeida Fernandes, coronel Ferreira Valença, engs. Brito e Cunha e José Alfredo Garcia e dr. Mário Murteira. Viam-se, ainda, os engs. Al-

meida e Castro e Belém Ferreira, respectivamente, director de Produção e Equipamento e da Exploração.

Do Conselho Fiscal estavam presentes o eng. José Miranda Coutinho, como presidente e Armando Bastos e Silva e dr. Fernando de Azevedo Moreira, como vogais.

Na mesa da Imprensa, acompanhados pelo dr. Élio Cardoso, chefe do Serviço de Relações Públicas, encontravam-se os representantes dos principais jornais diários, que ao acontecimento dedicaram desenvolvidas reportagens.

Da Ordem do Dia constava:

- 1 — Apreciação do Relatório e Contas de Gerência do Conselho de Administração, no exercício de 1970.
- 2 — O preenchimento das vagas existentes nos Corpos Gerentes, nos termos estatutários.

Abertos os trabalhos e antes da Ordem do Dia, fez uso da palavra o dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração, que disse:

«Senhor Presidente da Assembleia Geral
Senhores Accionistas

1. Creio que os relatórios dos exercícios da C. P. são suficientemente pormenorizados, mesmo no que respeita aos programas da renovação em curso, para permitirem um conhecimento bastante da vida da Empresa a quem esteja interessado em saber o que nela se passa.

Por outro lado, na Assembleia Geral do ano passado tive oportunidade de fazer uma síntese dos principais problemas que a Empresa tem de enfrentar neste período de transição em que se encontra empenhada, no desejo de passar de uma exploração ferroviária tradicional para um sistema moderno de transportes que sirva e dignifique o País, dê satisfação às reais necessidades da população e proporcione melhores condições de vida a quem nela trabalha.

Essa síntese mantém, ainda, completa validade e, por isso mesmo, considero-me dispensado de entrar, agora, em pormenores repetitivos, pelo que me limitarei a reforçar algumas considerações de ordem geral apresentadas no relatório que hoje se aprecia.

Modernizar, em caminhos de ferro, não é tarefa fácil

2. Num empresa com a dimensão da C. P. e tão profundamente descapitalizada como se tem encontrado, nunca pensámos que fosse tarefa fácil, ou breve, proceder à sua reconversão e modernização, mesmo tendo em conta todos os esforços que já vinham sendo realizados nesse sentido.

De facto, a obra a levar a cabo é muito vasta e

os capitais a investir demasiado elevados, mesmo à escala do País, para se poder caminhar tão rapidamente quanto todos desejaríamos. Por outro lado — e por essas mesmas razões — impossível se torna acudir a tudo ao mesmo tempo, além de que é imperioso determinar quais os serviços que, numa óptica actualizada das capacidades do caminho de ferro e da rentabilidade social dos investimentos, não devam subsistir. Isto significa que haverá serviços que não podem ser beneficiados a curto prazo, quer em infra-estruturas, quer em material circulante, daí resultando o agravamento das suas precárias condições de exploração nos anos mais próximos. Ao mesmo tempo, nos sectores onde a renovação se encontra em curso, os utentes terão inevitavelmente que sofrer os incómodos e atrasos resultantes das obras, uma vez que são as próprias linhas onde os comboios circulam que se encontram a ser substituídas.

Conhecendo estas circunstâncias, sabíamos também que, entretanto, seria necessário suportar o peso de todas as críticas dos que, não conhecendo suficientemente os problemas — mas às vezes, também sabendo como as coisas se passam — sentem apenas (aliás com legitimidade) os incómodos resultantes do envelhecimento das estruturas ferroviárias ou das dificuldades financeiras impeditivas de praticar remunerações mais elevadas.

Ainda, há poucos meses, tive ocasião de escrever que são estas situações comuns em países ou sectores em vias de desenvolvimento, sendo necessário conhecer bem a sua dinâmica para, sem desânimos, aceitarmos conscientemente estas dificuldades e prosseguirmos, com coragem, caminho ao futuro, na certeza de que as orientações traçadas darão os seus frutos, dentro de breves anos.

Mas saber tudo isto, é uma coisa. Senti-lo quotidianamente, ao longo dos meses, um pouco por toda a parte, é outra. E embora não nos desanime, por vezes torna-se demasiado fatigante.

Na verdade, os condicionalismos desfavoráveis que dominam a Empresa e resultam, fundamentalmente, da profunda descapitalização material e humana ocorrida no passado (a que já me referi), não são susceptíveis de se afastar a curto prazo, nem mesmo que, para tanto, houvesse todo o dinheiro — dado que é moroso renovar as linhas, obter novo material e, sobretudo, reconverter quadros.

Longe de mim a ideia de que a Administração da Empresa deva trabalhar fora de um clima de crítica. Pelo contrário, as críticas são necessárias e estimulantes, quando honestamente produzidas. No caso concreto creio, por quanto fica dito, que os julgamentos a fazer devem incidir sobretudo no que toca à determinação de vencer o futuro e no modo como essa determinação está sendo posta em prática.

De facto, quando nos dizem que há deficiências acentuadas nas infra-estruturas ou no material

circulante — sabemo-lo bem, infelizmente; quando nos apontam que muitos dos serviços prestados estão longe de satisfazer aos requisitos de qualidade (regularidade, conforto e velocidade) e, mesmo, de capacidade, situação que em diversos casos tende a piorar, pois a velhice aumenta — sentimo-lo dolorosamente no nosso trabalho diário; quando nos mostram a situação financeira progressivamente deficitária — repetem apenas as nossas próprias afirmações.

Como é natural, tudo isso sabemos e nem sequer o tentamos ocultar. Antes, pelo contrário, afirmamos claramente que a situação presente só pode ser resolvida a médio e longo prazo, através de programas precisos e de opções difíceis, implicando, em qualquer caso, investimentos crescentes, tanto maiores quanto mais gravoso tiver sido o desinvestimento passado; e que estes investimentos não são de reprodutividade imediata, daí resultando, durante alguns anos ainda, o consequente acréscimo dos défices da exploração, devido aos pertinentes au-

mentos dos encargos financeiros e à subida inevitável dos encargos sociais.

As dificuldades dos problemas dos transportes terrestres

Estamos convictos de que o nosso caminho de ferro superará — como vem sucedendo nos demais países europeus — as dificuldades presentes, se a política definida no III Plano de Fomento puder ser firmemente prosseguida, e enquadrada, como ali se preconiza, numa conveniente política global de transportes. Mas não ignoramos que são melindrosos e difíceis os problemas que se apresentam ao País em matéria de transportes terrestres, impondo, iniludivelmente, profunda reflexão sobre a rentabilidade social dos empreendimentos a considerar, e decisões de grande importância sobre questões de base, como é o caso da extensão da rede actual, da normalização de contas, da liberdade de gestão da Empresa e de todo o sistema de coordenação de

O dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração, no uso da palavra.



transportes terrestres. Decisões que não dependem apenas da Administração da Companhia, como é óbvio.

É nesta problemática de abertura para o futuro que desejo apresentar à Assembleia Geral o relatório de 1970, agradecendo a ajuda que nos possa ser dada na resolução de problemas tão vastos e graves como os que temos de enfrentar.

Os amplos investimentos efectuados

3. Para além destas considerações de ordem geral, parece-me conveniente destacar ainda, muito sucintamente, os seguintes aspectos do relatório:

a) A execução do III Plano de Fomento prossegue em bom ritmo, tendo os investimentos efectuados no ano transacto atingido a ordem dos 747 mil contos, o que representa 90 % da previsão feita. Se, em investimentos desta envergadura, um desvio de apenas 10 % é fortemente favorável, é-o ainda mais numa Empresa com as reconhecidas dificuldades da C. P.

Saliento em especial este aspecto, pois é no domínio dos investimentos que, como referi, está o futuro do nosso caminho de ferro;

b) No campo da reconversão interna da Empresa, prosseguiram as medidas já encetadas, em ordem a dar satisfação aos objectivos de reconversão, designadamente no que toca a uma gestão mais dinâmica e eficiente.

Neste sentido:

- 1 — Foram criados a Divisão de Estudos e Planeamento, o Gabinete de Modernização de Infra-Estruturas e o Serviço de Estudos Financeiros;
- 2 — Foram reorganizados o Serviço de Relações Públicas, o Departamento de Estudos Jurídicos e Contencioso, o Serviço Social Ferroviário, o Departamento de Via e Obras, a Divisão de Electrotecnia, a Divisão de Abastecimentos, o Serviço de Estudos da Exploração e o Serviço de Movimento e Tracção;
- 3 — Prosseguiu-se na implantação dos órgãos criados ou reestruturados e no estudo de outras medidas tendentes a conferir mais eficácia àqueles e a outros;
- 4 — Prosseguem os trabalhos e estudos técnicos nos mais variados sectores, nalguns casos com intervenção de consultores externos, salientando-se os seguintes: apuramento de uma metodologia de planeamento; organização da informática; revisão dos quadros

do pessoal; estudo das funções do pessoal; linhas de reduzido tráfego; conservação do material circulante; fiscalização das receitas e da contabilidade das estações; conservação da via; regularização do traçado das curvas; rotações do material motor e dos agentes da condução e acompanhamento; exploração económica das estações; transporte de mercadorias; actuação comercial; estudo de horários; e montagem do Centro de Documentação e Reorganização dos Arquivos.

c) Têm sido introduzidas melhorias apreciáveis na situação do pessoal, devendo dentro em breve ter início as negociações para a revisão do Acordo Colectivo de Trabalho que entrou em vigor em Janeiro de 1970. É de salientar, de modo especial, o trabalho realizado pela Comissão dos Serviços Sociais Ferroviários no domínio das cantinas, dormitórios, colónias de férias, jardins de infância, actividades culturais e desportivas, etc.;

d) As receitas do tráfego, líquidas de reembolsos, aumentaram, em relação a 1969, de 95 800 contos, mas o acréscimo das despesas foi superior a essa importância em 14 900 contos, motivado fundamentalmente pela subida geral de vencimentos e outros encargos sociais ocorridos em Janeiro de 1970.

É de considerar, no entanto, o acréscimo de receitas verificado, apesar das velhas estruturas existentes;

e) O défice global da exploração, sem considerar quaisquer subsídios, foi de 750 mil contos, incluindo os encargos financeiros resultantes dos investimentos em curso, largamente suportados pela Empresa e que constituem, como se sabe, um pesadíssimo ónus.

Todavia, expurgando este défice dos encargos motivados pelas obrigações de serviço público a que a Empresa está sujeita, cujo montante (ainda não total) se estimou em 624 mil contos, o défice real baixa para 126 mil contos.

Esperança e confiança no futuro

O conjunto destes factos parece legitimar a conclusão de que, dentro de alguns anos, recuperada a parte mais importante do desinvestimento passado, começando a obter-se os resultados dos pesados investimentos em curso, dispondo-se de estruturas internas mais fortes, realizada uma razoável coordenação de transportes, definido o papel do caminho de ferro de acordo com a sua vocação actual, revisto o contrato de concessão e aceite o princípio de normalização de contas — é-nos lícito esperar não só um serviço que dê satisfação ao público como uma posição financeira aceitável.



O accionista Chaves Caminha saudando a Administração.

4. Antes de terminar, lembro que, no ano de 1970, ocorreu o falecimento do Presidente Salazar, tendo cabido à C. P. o encargo de organizar o comboio especial que transportou o ataúde do antigo Chefe do Governo para a sua terra natal. O Conselho de Administração exprimiu, na altura, o seu profundo pesar pela morte de quem soube ser digno dos nossos maiores antepassados, sentimentos que renova nesta ocasião.

5. Recordo também o facto de o sr. dr. Luís Augusto Lopes da Costa ter deixado as funções de vogal do Conselho Fiscal, cargo que exerceu durante 12 anos com notável competência e assiduidade.

Aproveito a oportunidade para lhe apresentar os melhores cumprimentos e agradecimentos do Conselho de Administração pelas atenções que pessoalmente recebemos da sua parte.

No decurso do ano findo, faleceu o senhor dr. Jaime Amadeu de Pinho, vice-secretário da Mesa da Assembleia Geral, o que assinalo com grande mágoa.

6. Ao pessoal da Empresa, qualquer que seja a sua categoria ou condição, que connosco tem colaborado honesta e sinceramente ao longo de mais um ano de trabalho, dirijo também uma palavra de muito agradecimento. Na verdade, seja qual for o nosso empenho, nada se poderá fazer sem colaborações qualificadas, decididas e leais. Tudo quanto se consiga alcançar será, pois, necessariamente, o resultado de um trabalho de equipa — e é precisamente o conseguir uma equipa suficientemente ampla, qualificada e bem ajustada uma das nossas maiores preocupações.

7. Aos meios de informação agradeço a aten-

ção que os caminhos de ferro lhes têm merecido e a forma como têm procurado acompanhar os nossos empreendimentos. Os serviços da Companhia estão sempre ao seu dispor para todos os esclarecimentos que considerem necessários.

8. Resta-me dirigir um muito obrigado a quantos aqui vieram, não só pela sua presença, como pela paciência com que me quiseram ouvir.»

Após a longa e completa intervenção do dr. Neto de Carvalho, levantou-se para fazer uso da palavra o accionista Manuel Chaves Caminha, que pôs em evidência as considerações formuladas pelo orador, e felicitou, muito sinceramente, o Conselho de Administração, salientando que, como propõe o Conselho Fiscal, o Relatório e o Balanço merecem o devido louvor. Por fim, acentuou: «Há dois anos para cá, vi os caminhos de ferro melhorarem, e por isso passei a servir-me do comboio, por verificar com satisfação, como os mesmos têm progredido e os serviços melhorado».

A seguir falaram também os accionistas António Pina Mourisca e António Nunes Pião, tendo o primeiro, pedido um breve esclarecimento sobre o relatório e solicitado à Administração que, por não se prever para os próximos anos distribuição de dividendos, que fosse concedido aos accionistas qualquer desconto nos bilhetes.

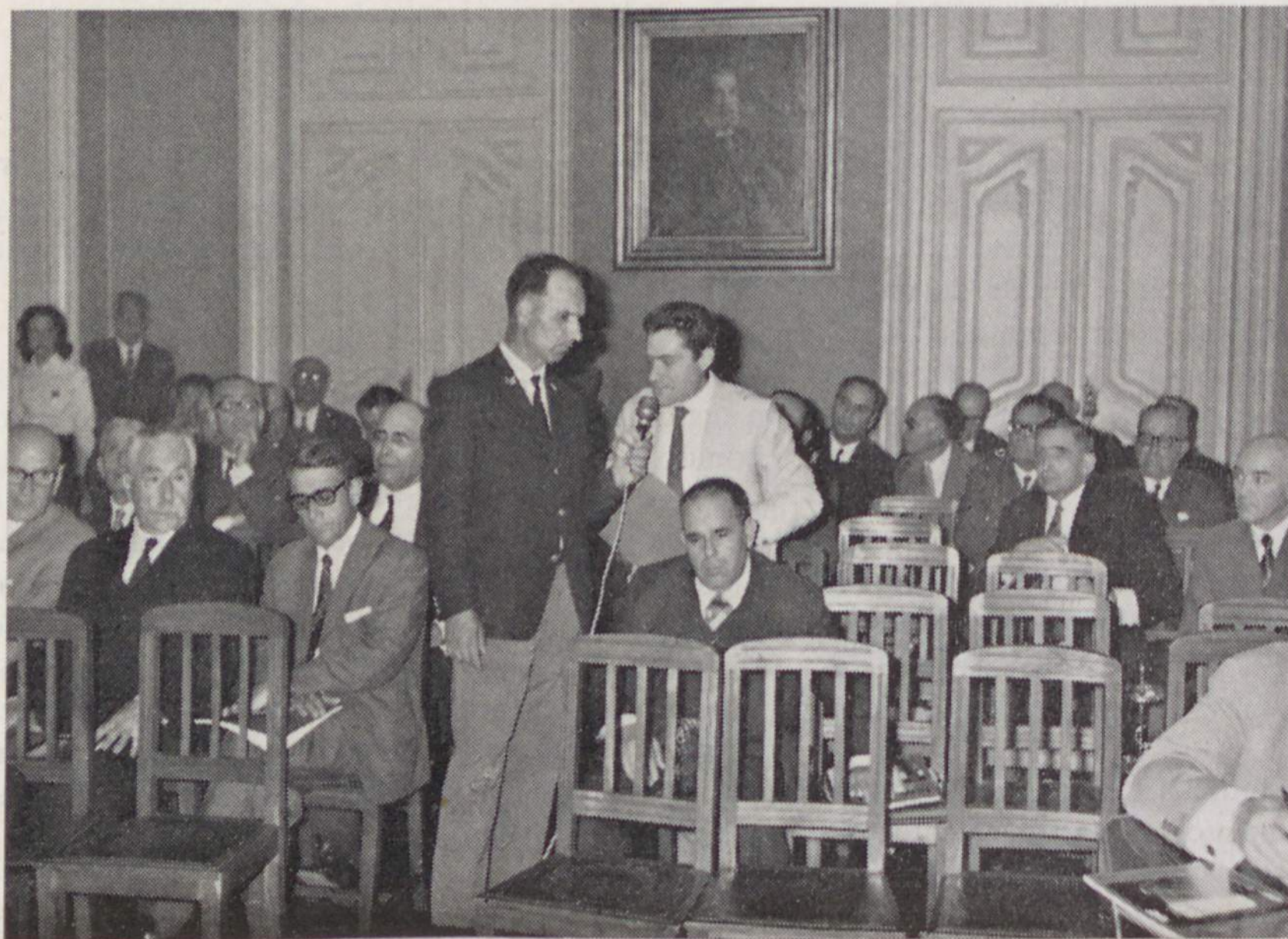
Em resposta o dr. Neto de Carvalho esclareceu o referido accionista, dizendo ser inviável a concessão solicitada; tendo, por fim, agradecido as palavras de estímulo recebidas da Assembleia, quanto à actividade do Conselho de Administração durante o último exercício. Por sua vez, o dr. Mário Murteira fez também uso da palavra, a fim de esclarecer convenientemente o mesmo accionista, no respeitante às perguntas formuladas sobre o relatório.

Seguidamente e depois de serem aprovados, por unanimidade, o Relatório e Contas do exercício de 1970, e, por aclamação, um voto de louvor ao Conselho de Administração, pelo muito zelo e eficiência demonstrados, bem como um outro ao Conselho Fiscal, pela sua meritória acção, procedeu-se à eleição para os cargos vagos nos Corpos Gerentes, nos termos estatutários, com os seguintes resultados :

Conselho de Administração: — Reeleito o administrador, brigadeiro Almeida Fernandes.

Assembleia Geral: — Reeleitos o dr. Afonso Rodrigues Queiró, presidente; dr. José Braga da Cruz, vice-presidente, e dr. Arnaldo Pinheiro Torres, secretário.

Comissão a que se refere o artigo 29.º dos Estatutos: — Reeleitos o dr. Afonso Rodrigues Queiró e eng. José Iglésias de Oliveira.



O accionista
António Pina Mourisca
num momento
da sua intervenção

CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA FUNCIONÁRIOS SUPERIORES DAS ADMINISTRAÇÕES FERROVIÁRIAS NA U.I.C.

pelo eng. Jaime de Brito Neto

CHEFE DE SERVIÇO

1 — INTRODUÇÃO

Dado o elevado número de sessões do Curso de Aperfeiçoamento do Pessoal Ferroviário e a diversidade dos temas apresentados, não nos seria possível tratar, mesmo duma maneira resumida, cada um deles, sem correr o risco de alongar demasiadamente o relatório e de perder assim o espírito de síntese que este deve apresentar.

Limitamo-nos portanto a indicar, para além dos objectivos que levaram à realização deste estágio, o sumário dos temas debatidos e finalmente a fazer um comentário de apreciação ao interesse que em nosso entender o curso apresentou.

Aqueles temas em que, eventualmente, se reconheça interesse numa maior pormenorização poderão ser tratados de per si, se assim se entender por conveniente.

2 — OBJECTIVO DO CURSO

Os contactos cada vez mais numerosos e o desenvolvimento contínuo de questões e interesses comuns aos Caminhos de Ferro Europeus, conduziram a que algumas Administrações criassem, em 1962, o Centro de Aperfeiçoamento do Pessoal do Caminho de Ferro, a fim de poderem dispor dum organismo que se ocupasse da formação inter-

nacional dos seus funcionários superiores, que estivessem ou pudessem vir a estar encarregados de questões internacionais.

Para esse fim o Centro solicitou ao Colégio da Europa de Bruges ⁽¹⁾ a organização de estágios anuais, com a duração de 4 semanas, consagrados aos problemas europeus nos domínios político e económico e às suas repercussões nos transportes em geral e nos Caminhos de Ferro em particular. Estes estágios tinham ainda por objectivo promover o estabelecimento de contactos pessoais entre os participantes e a correspondente troca de opiniões sobre a resolução de problemas e temas comuns mas vistos sob ópticas e realidades diferentes.

Como complemento do estágio de Bruges promove ainda, anualmente, o Centro, um curso de «Informação sobre a Actividade Ferroviária Internacional» que se realiza na sede da U. I. C. em Paris com a duração de 11 dias.

(1) — O Colégio da Europa é um instituto post universitário de estudos europeus destinado a proporcionar a diplomados em Económicas, Direito, Ciências Políticas, História Contemporânea ou Geografia Humana, a possibilidade de completar a sua formação no que respeita aos problemas da construção europeia.

3 — CURSO DE BRUGES

O estágio 1971 «Promoção Wiston Churchill», que se realizou em Bruges de 7 de Março a 3 de Abril com a participação de 29 estagiários representando 10 Administrações, foi constituído por uma série de palestras repartidas pelos três grandes grupos:

GRUPO I — O contexto económico e político actual, a integração e a cooperação europeia.

GRUPO II — Os Caminhos de Ferro na Europa Contemporânea.

GRUPO III — Os Caminhos de Ferro vistos no quadro geral da economia dos transportes.

3.1 — Programa do curso

Os temas tratados nos diferentes grupos foram os seguintes:

GRUPO I

— Por H. BRUGMANS (Reitor do Colégio da Europa)

A desunião europeia; as tentativas de união anteriores a 1914; o renascimento do pensamento europeu antes da guerra; o ano crucial de 1947; do Plano Marshall ao Conselho da Europa; deste ao Plano Schuman; da Comunidade Europeia de Defesa à C. E. E.; a situação actual da integração; as perspectivas da cooperação e da integração europeia.

— Por J. CHABERT (Director de Estudos no Colégio da Europa)

As comunidades europeias no fim do período transitório.

— Por J. R. HUNTLEY (Escritor americano e perito consultor em assuntos internacionais)

A agenda transatlântica em 1971.

— Por P. RHO (Director-Geral dos Transportes da Comissão das Comunidades Europeias)

As realizações da política comum dos transportes e o programa para a sua entrada em vigor.

GRUPO II

— Por O. WICHSER (Presidente dos Caminhos de Ferro Federais Suíços)

A solução do problema de indemnização dos Caminhos de Ferro Federais Suíços pelas suas prestações a favor da economia geral.

— Por G. R. BOULANGER (Professor da Faculdade Politécnica de Mons e da Universidade de Bruxelas)

A Cibernética e a Acção.

— Por R. A. NELSON (Ex-Director do Departamento de Transportes Terrestres a Alta Velocidade da Secretaria de Estado dos Transportes U. S. A.)

Os transportes terrestres e as altas velocidades.

— Por L. MOULIN (Professor do Colégio da Europa e Presidente do Instituto Belga de Ciências Políticas)

As relações humanas na empresa; da política de acolhimento à democracia económica.

— Por F. SWARTTON (Director do Terminal Europeu de Contentores N. V.)

O transporte e o contentor.

— Por J. de WAELE (Conselheiro Científico à Conferência Europeia dos Ministros de Transportes (C. E. M. T.))

A noção de serviço público no transporte actual.

GRUPO III

— Por I. B. F. RORMOSS (Professor do Colégio da Europa)

O desenvolvimento regional no quadro europeu e a sua incidência no sector dos transportes.

— Por M. J. LORY (Professor do Colégio da Europa)

Nascimento, evolução e perspectivas dos transportes marítimos e aéreos.

— Por B. BJOERKMAN (Professor do Real Instituto de Tecnologia de Estocolmo)

O transporte aéreo e a competição no mercado dos transportes.

— Por A. ADAM (Director na S. N. C. B.)

Os problemas económicos das infra-estruturas dos transportes.

— Por A. HEIMES (Presidente da Associação dos Transportes Rodoviários Alemães)

Os transportes rodoviários e os problemas da concorrência com o Caminho de Ferro.

— Por W. F. GUNSTEREN (Presidente do Gabinete Central de Navegação Renana e Interior. Director da N. V. «DAMCO»)

O regime de navegação renana e interior e os problemas da concorrência com o Caminho de Ferro.

— Por W. MEYER (Membro da Associação Alemã de Comércio e Indústria)

A política comum dos transportes na Europa vista pelos utentes.

— Por L. LHOEST (Engenheiro Chefe da Direcção de Estudos e Investigação da Cockerill S. A.)

Algumas reflexões dos utentes sobre o transporte ferroviário.

Ainda integradas no estágio realizaram-se as seguintes visitas de estudo:

— À Comissão das Comunidades Europeias (C. E. E.) em Bruxelas

— À República Federal Alemã integrada, na jornada de confraternização com os antigos estagiários

— Ao terminal de contentores de Zebrugg.

Com o seguinte programa:

Dia 18 de Março (Quarta-feira) — visita à C. E. E. onde foram apresentados os temas:

— A situação actual da C. E. E.

— Os problemas da tarifificação e da utilização das infra-estruturas

— A regulamentação da concorrência dos transportes à luz da legislação relativa a subvenções e subsídios

— Os problemas tarifários no lançamento da política comum dos transportes

— A regulamentação social nos transportes

Dias 27-28-29 de Março

— Viagem à República Federal Alemã e jornada de confraternização com os antigos estagiários

27 de Março (Sábado)

— Visita a Nuremberga



Um aspecto da cidade de Bruges

- Visita ao museu de transportes da cidade
- Recepção na Câmara Municipal presidida pelo presidente da Câmara
- Visita guiada à cidade oferecida pela Câmara Municipal
- Jantar oficial no Grande-Hotel de Nuremberga oferecido pelo D. B.

28 de Março (Domingo)

- Visita a Würzburg
- Recepção na Câmara Municipal presidida pelo presidente da Câmara
- Conferência do Prof. BRUGMANS
- Visita à cidade oferecida pela Câmara

29 de Março (2.^a-feira)

- Visita a Munique
- Recepção na Câmara Municipal
- Visita à cidade olímpica
- Visita às obras de construção do Metropolitano
- Visita à secção de transportes do museu da cidade

31 de Março (4.^a-feira)

- Visita ao terminal de contentores belga de Zebrugg organizada pela S. N. C. B.

3.2 — Considerações sobre o curso

Não obstante se ter verificado uma certa falta de homogeneidade relativamente ao nível das conferências apresentadas — como por exemplo as de BJOERKMAN, HUNTLEY e HEIMES — que não nos satisfizeram totalmente — e de ter havido em nossa opinião uma certa superabundância de temas, consideramos de grande utilidade e interesse este curso de aperfeiçoamento realizado em Bruges. Com efeito ele possibilitou, para além duma informação actualizada sobre economia dos transportes, o estabelecimento de contactos da maior utilidade em colegas doutras Administrações, o desenvolvimento do pensamento europeu e ainda o tratamento de problemas situados fora do domínio ferroviário propriamente dito. Consideramos no entanto que a duração óptima do estágio deveria ser de 3 semanas, o que seria possível mediante uma condensação de temas e o conhecimento prévio do texto das diferentes conferências por parte dos estagiários, o que permitiria reduzir o tempo de exposição em proveito do período destinado ao debate e discussão dos temas apresentados.

Teria tido igualmente o maior interesse a realização dum maior número de visitas a instalações ligadas aos transportes ferroviários portuários e outras.

Estas observações foram aliás formuladas pela maio-

ria dos estagiários e apresentadas na reunião final com a comissão do Centro que as considerou da maior utilidade com vista à melhoria da promoção de futuros estágios.

4 — CURSO DA U. I. C.

Este curso que se realizou, na sede da U. I. C. de 20 a 30 de Abril, com a presença de 108 estagiários representando 30 Administrações, teve como objectivo principal proporcionar aos participantes uma ampla visão dos grandes problemas que actualmente se põem ao Caminho de Ferro e, ao mesmo tempo, incentivar o espírito necessário ao trabalho em comum e a colaboração internacional, condição indispensável para a resolução desses mesmos problemas.

Procurou-se ainda esclarecer os estagiários sobre a actual política europeia dos transportes e a constituição e funcionamento das organizações internacionais de transporte, designadamente a U. I. C. e a C. E. M. T.

4.1 — Programa do curso

Durante as 11 sessões foram tratados os seguintes temas :

- Por M. RAVELLI (Chefe Adjunto dos Serviços Executivos da U. I. C.)

A organização internacional dos transportes; a U. I. C.

- Por J. DE WAELE (Conselheiro da C. E. M. T.)

A organização internacional dos transportes; a C. E. M. T.

- Por M. HENNIG (Director nos Caminhos de Ferro Alemães)

A política europeia dos transportes.

- Por GOCHET (Eng. Principal na Direcção de Exploração da S. N. C. B.)

O trabalho em comum para o estudo dos grandes problemas do futuro no que respeita à exploração dos Caminhos de Ferro.

- Por M. Von KRAKEWITZ (Director nos Caminhos de Ferro Alemães)

Os transportes combinados.

- Por M. HUTTER (Director-Geral Adjunto da S. N. C. F.)

A acção comercial; os estudos de mercado.

- Por M. SAUVY (Membro do Conselho Económico e Social)

As bases racionais duma política de transportes terrestres.

- Por M. CLEMENTT (Director do Pessoal nos Caminhos de Ferro Britânicos)

Os problemas do pessoal no quadro da racionalização dos Caminhos de Ferro.

- Por M. FEYEU (Chefe da Secção Económica da U. I. C.)

Os problemas económicos dos Caminhos de Ferro.

- Por M. BAEYENS (Presidente da O. R. E.)

O trabalho em comum para o estudo dos grandes problemas técnicos do futuro.

- Por M. PEZARD (Conselheiro Técnico Superior da U. I. C.)

A atrelagem automática.

- Por M. WANSINK (Director do Pessoal nos Caminhos de Ferro Holandeses)

A aplicação ao Caminho de Ferro das técnicas do moderno «management».

- Por M. NEIL (Director-Geral da R. A. T. P.)

O futuro dos transportes na região parisiense.

- Por M. FONTGALLAND (Presidente da Comissão de Investigação Prospectiva da U. I. C.)

A investigação prospectiva.

- Por M. WENGER (Director do Centro de Relações Públicas da U. I. C.)

As relações públicas.

- Por M. PAILLARD (Suplente do Secretário-Geral dos Caminhos de Ferro Federais Suíços)

As grandes obras realizadas ou projectos para melhorar as ligações ferroviárias internacionais.

- Por M. MERCIER (Director-Geral do Instituto do Transporte Aéreo)

Realidades e futuro do transporte aéreo.

- Por M. FIOC (Director dos Estudos Gerais da S. N. C. F.)

Os estudos gerais (Estatística, custos de transporte, previsão económica, planeamento dos investimentos, produtividade, investigação operacional, etc.)

- Por M. TOUGNE (Presidente do Grupo Permanente da Informática da U. I. C.)

O tratamento da informação.

- Por M. PIERICK (Professor na Universidade de Braunschweig)

Aplicação da cibernética ao Caminho de Ferro.

- Por LOUIS ARMAND (Secretário-Geral da U. I. C.)

«O Caminho de Ferro do Futuro»

Durante as sessões foram projectados 18 filmes referentes aos diversos assuntos tratados sendo de destacar pelo interesse que apresentaram os seguintes:

- New Directores in Modern Railroading
- Mariage de raison
- Intercontainer
- Un Nouveau Mistral
- Il était un Foi
- Les rails deviennent les voies les plus rapides
- L'attelage automatique européen
- Corporate Planning in British Rail
- Tous prennent le train

Integrado no programa foram ainda efectuadas visitas às instalações e estaleiros da Rede Expresso Regional e à instalação do conjunto electrónico de gestão da S. N. C. F.

4.2 — Considerações sobre o curso da U. I. C.

No seu conjunto este curso, quer no que se refere aos temas seleccionados quer à maneira como foram apresentados pela maior parte dos conferencistas decorreu com um nível bastante elevado.

É de referir ainda o cuidado posto na organização das sessões e na selecção dos filmes projectados, e o facto de ter sido possível durante as sessões o estabelecimento dum debate muito proveitoso para um melhor esclarecimento dos assuntos expostos.

A concluir resta-nos acentuar o interesse que apresenta para a formação dos quadros da empresa a frequência destes estágios.

OS PASSAGEIROS SEM BILHETE NOS COMBOIOS FRANCESES

As novas taxas suplementares agora praticadas foram adaptadas aos fins em vista:

- Suficientemente elevadas para fazer renunciar aqueles que pretendam eximir-se ao pagamento dos seus bilhetes;
- De aplicação fácil, por forma a não fazer demorar o serviço de revisão;
- De 3 tipos somente (30 francos (160\$00) em 1.^a classe e 20 francos (100\$00) em 2.^a classe para os passageiros sem bilhete e de 15 francos (80\$00) para os que ocupam classe superior à do bilhete comprado), excluem qualquer outra cobrança adicional.

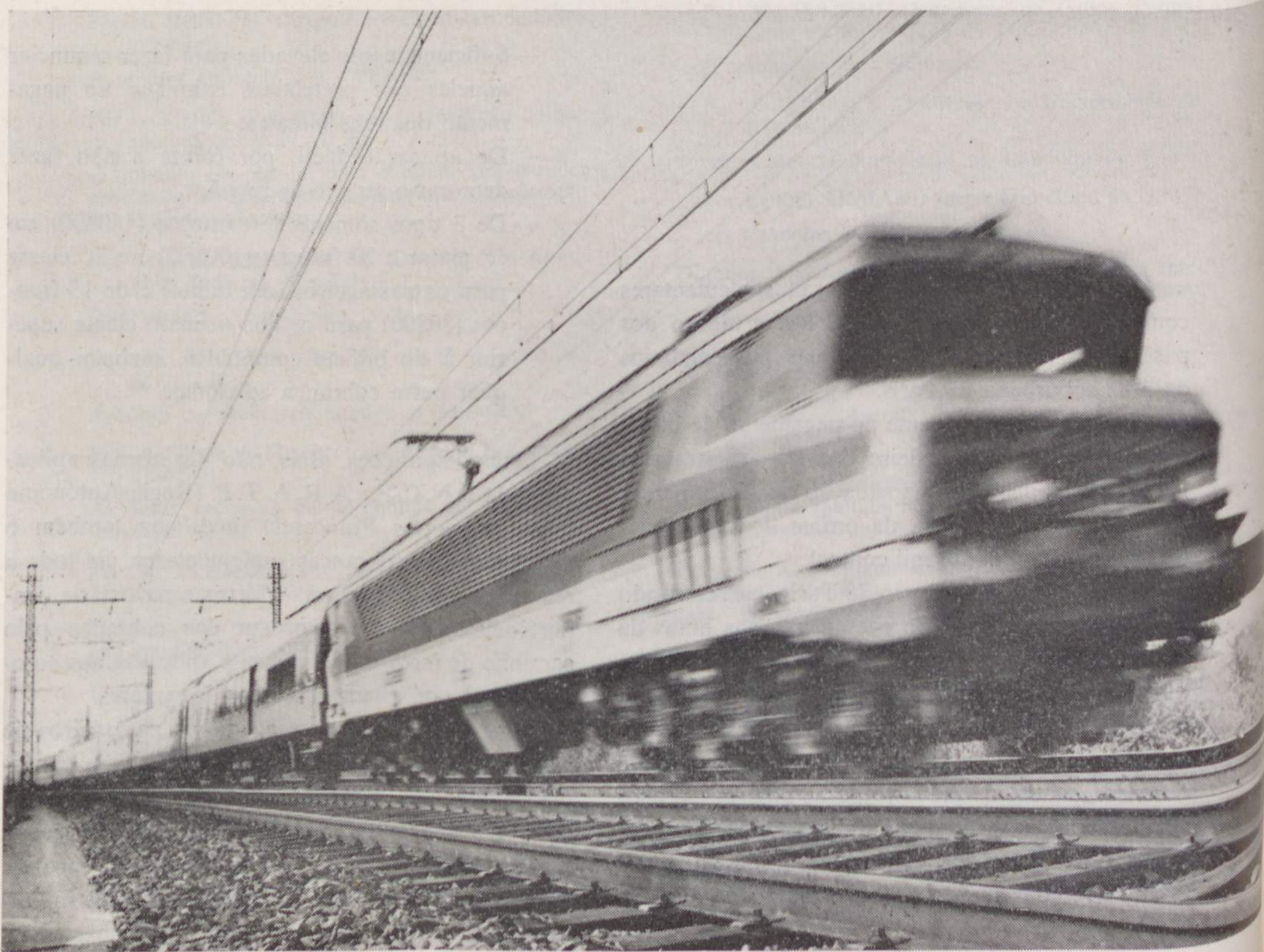
Um novo regime de cobranças suplementares começou a ser aplicado, desde Maio último aos passageiros encontrados sem bilhete nos comboios da área suburbana de Paris.

Perante a fuga crescente ao pagamento de bilhetes de comboio — verdadeira fraude — mostrava-se indispensável debelar uma situação que fazia perder à S. N. C. F. uma receita da ordem dos 5 milhões de francos por ano (26 mil contos).

O tráfego dos arredores de Paris, caracterizado por um intenso afluxo de passageiros nas horas de ponta, em percursos em geral curtos, torna praticamente impossível uma eficaz fiscalização de bilhetes. Por outro lado as antigas taxas de cobrança suplementares não eram de tal modo elevadas que desencorajassem os prevaricadores nos seus propósitos fraudulentos, os quais tinham ainda a seu favor a dificuldade dos revisores procederem a tais cobranças, considerado o pouco tempo de duração das viagens.

Estas disposições, aliás, não são apenas aplicadas pela S. N. C. F.. A R. A. T. P. (Regie Autónoma dos Transportes Franceses) modificou também o seu sistema de cobranças suplementares, em toda a rede urbana que explora — férrea e rodoviária. Importâncias da mesma ordem das cobradas pelo caminho de ferro são igualmente aplicadas aos automobilistas por estacionamento irregulares.

Tendo em conta, porém, que os passageiros de boa fé não devem sofrer estas sanções, vão ser tomadas algumas medidas contemporizadoras. É o caso, por exemplo, dos detentores de bilhetes de assinatura, para os quais se prevê, em caso de esquecimento dos mesmos, o reembolso das importâncias que lhes foram cobradas por transgressão.



CAMINHOS DE FERRO GAULESES

O "AQUITÂNIA"

Criado em 24 de Maio de 1971, o comboio «Aquitânia» — que liga Paris a Bordéus (581 km.) em 4 horas, à velocidade média de 145 km./h. — é o comboio mais rápido da Europa; no Mundo, só a linha de Tokaido, no Japão, permite realizar melhores resultados. O «Aquitânia» consegue esse «record» graças à velocidade de ponta de 200 km./h. que mantém em cerca de 200 km. do seu percurso (entre Etampes e Tours; e Poitiers e Ruffec). Em 1973, atingirá essa velocidade em cerca de 350 km., sendo então o trajecto Paris-Bordéus efectuado em 3,45 h., aproximadamente.

Na França, o «Capitólio» (Paris-Toulouse) foi o primeiro comboio a circular diariamente a 200 km./h. sobre parte do seu percurso, desde 1967. Praticamente actualmente essa velocidade em 120 km. (entre Etampes e Vierzon); a sua média atinge 141 km. entre Paris e Limoges (400 km. em 2,50 h.).

* * *

Muita investigação e bastantes ensaios foram necessários antes que os comboios pudessem atingir tais velocidades. Desde 1950, os engenheiros da S. N. C. F. foram dos primeiros do Mundo a atacar o problema das grandes velocidades. O «record» do Mundo, jamais igualado — 331 km./h. — tinha demonstrado que as locomotivas francesas, o seu material e as suas vias normais permitiam ultrapassar largamente, e sem perigo, a velocidade de 140 km./h. em que os seus comboios então pairavam.

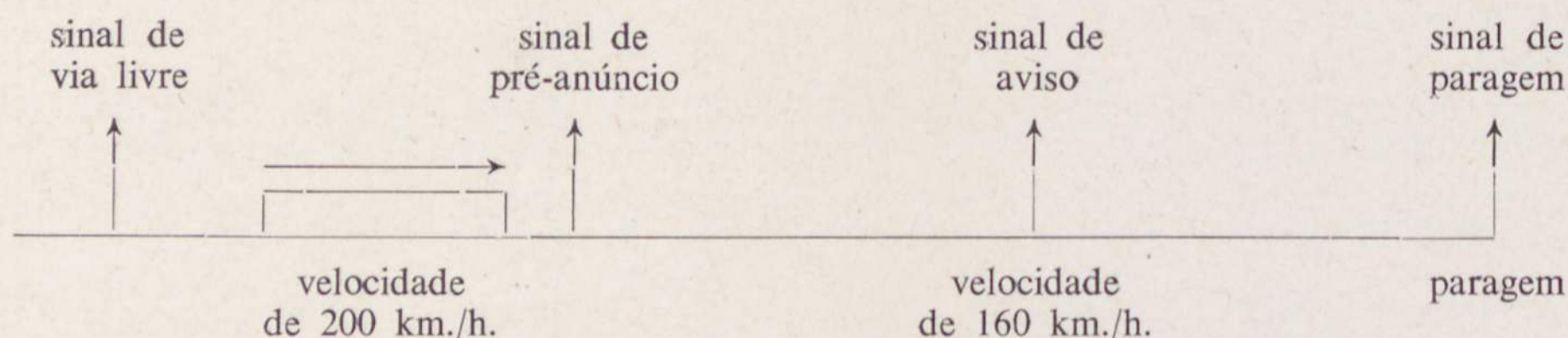
Ensaaios numerosos e regulares permitiram estudar, a partir de 1963, o comportamento do material circulante e da via a velocidades muito elevadas (180 a 260 km./h.). A maioria desses ensaios desenrolou-se entre Bordéus e Dax e entre Les Aubrais (Orleães) e Vierzon.

Os resultados foram muito concludentes: a estabilidade das locomotivas, a temperatura das suas caixas de eixos e o comportamento dos seus pantógrafos foram sempre satisfatórios a todas as veloci-

dades, tal como o porte das carruagens rebocadas, cujo conforto se manteve notável.

Grandes velocidades e sinalização

Ao facto da S. N. C. F. possuir já um número bastante importante de locomotivas e de carruagens susceptíveis de circular a elevadas velocidades, se deveu a clientela beneficiar dos bons resultados dos seus ensaios. Mas havia ainda que adaptar aos 200 km./h. a sinalização concebida para velocidades nitidamente menos elevadas.



Graças aos resultados que realiza e ao grande conforto das suas carruagens, o «Aquitânia» beneficia da classificação «Trans-Europ-Express» (T. E. E.). Comporta habitualmente nove carruagens, que dispõem, no total, de 322 lugares. O peso do comboio é de 505 toneladas, excluída a locomotiva.

As carruagens de grande conforto

As novas carruagens de grande conforto, que já equipam os comboios «Capitólio» e «Etendard», são muito semelhantes às que compõem o «Mistral», o «Rhodanien» e o «Le Lyonnais». Essas carruagens são de dois tipos principais:

- carruagens de corredor lateral e compartimentos tradicionais;
- carruagens de corredor central, desprovidas de divisórias, e destinadas mais particularmente aos passageiros que desejam tomar, no seu lugar, uma refeição.

Tais carruagens estão equipadas com assentos muito confortáveis, com portas interiores de abertura automática, com portas exteriores de comando centralizado, aferrolhadas durante a marcha, com condicionamento de ar e com sonorização de ambiente e de anúncio.

Nestas novas carruagens, o cuidado com a insonorização foi levado até mais além do que naquelas donde estas derivam: assim, o pavimento das «carruagens de grande conforto» comporta nada menos que 13 materiais diferentes, concebidos para impedir a passagem da maior parte dos ruídos vindos do exterior.

A sinalização normal, realizada com painéis luminosos de bloco automático, foi completada com a criação de um sinal de «pré-anúncio» (verde intermitente), que ordena ao maquinista que reduza a velocidade de 200 para 160 km./h. à passagem do sinal avisador seguinte (amarelo); o comboio ficará então em condições de parar — tal como um comboio normal — em face do sinal de paragem (vermelho). A distância entre os sinais é de, aproximadamente, 1500 m. São necessários, com efeito, cerca de 3 km. para um comboio lançado a 200 km./h. parar frente ao sinal vermelho.

As carruagens-restaurantes e as carruagens-bares têm as mesmas características gerais e a respectiva decoração foi igualmente objecto de cuidados particulares.

Todas estas carruagens estão equipadas com «bogies» de um novo tipo e possuem meios de frenagem muito potentes, reforçados ainda com a presença de um freio electro-magnético de patins. Exteriormente, as cores vermelha e cinzenta, sobrepostas ao alaranjado, harmonizam-se com as cores e a silhueta das locomotivas CC 6500, de aparição recente na S. N. C. F.

As locomotivas CC 6500

As CC 6500, com o peso de 114 toneladas, dispõem de uma potência de 5900 KW (aproximadamente 8000 cv.) e foram especialmente concebidas para circular a uma velocidade de cruzeiro de 200 km./h., tendo os seus ensaios permitido registar pontas a 280 km./h.

Essas locomotivas — que se contam entre as mais potentes do continente — rebocam igualmente o «Capitólio», o «Mistral», o «Le Lyonnais», o «Rhodanien» e o «Etendard».

O comboio T. E. E. «Aquitânia» efectua, de noite, o percurso Paris-Bordéus sem paragens intermédias; no sentido inverso, liga Bordéus a Paris, de manhã, com duas paragens: uma em Angoulême, a outra em Poitiers, onde estabelece ligação com uma automotora proveniente de La Rochelle.

O «Aquitânia» num troço entre
Paris e Bordéus



REALIZAÇÕES SOCIAIS

OS MINISTROS DAS COMUNICAÇÕES E DAS CORPORAÇÕES

inauguraram o
CENTRO SOCIAL de SANTA APOLÓNIA

Prosseguindo na política de melhorar as condições de vida e de trabalho dos ferroviários, a Companhia inaugurou, no dia 4 de Junho, as modelares instalações do novo Centro Social de Santa Apolónia e as novas instalações da sede da Região Centro.

Aos respectivos actos inaugurais assistiram os ministros das Obras Públicas e Comunicações e das Corporações e da Saúde e Assistência, eng. Rui Sanches e dr. Baltasar Rebelo de Sousa, respectivamente; secretário de Estado das Comunicações e Transportes, eng. Oliveira Martins; presidente do Conselho de Administração da C. P., dr. Neto de Carvalho; administradores brigadeiro Almeida Fernandes e coronel Ferreira Valença; eng. Almeida e Castro, director de Produção e Equipamento; engs.

Belém Ferreira e Olaia Montoya, director e director adjunto, respectivamente, da Exploração; eng. André Navarro, chefe do Serviço Social Ferroviário e outros funcionários dos quadros superiores da Companhia.

Aqueles membros do Governo foram aguardados, na sede da Região Centro, pelo dr. Neto de Carvalho, administradores brigadeiro Almeida Fernandes e coronel Ferreira Valença, bem como pelos restantes funcionários superiores da Companhia. Depois de uma breve visita às novas instalações da Região Centro, as referidas individualidades dirigiram-se ao novo Centro Social de Santa Apolónia.

Este situa-se num edifício de dois pisos, com dormitório para 250 agentes de categorias mais modestas. Todas as suas dependências são, de facto,

modelares: cada quarto dispõe de quatro camas e o mobiliário conveniente à sua ocupação; instalações sanitárias modernas, integradas de duches quentes e frios; uma cozinha com estufa, e refeitório com capacidade para 250 funcionários. De assinalar, ainda, a sala de convívio, espaçosa e cheia de luz, onde existe uma magnífica biblioteca com 400 volumes.

É intenção da Companhia fazer com que ali funcione, futuramente, uma escola inteiramente destinada aos seus agentes, os quais poderão frequentar as aulas até à 6.^a classe.

Após a visita a todas as instalações, efectuou-se, na sala de convívio, uma sessão solene a que presidiram os ministros Rui Sanches e Rebelo de Sousa, tendo usado da palavra, em primeiro lugar, o presidente da União dos Sindicatos Ferroviários, João Moitas Diniz, que salientou «as condições de benefício para algumas centenas de trabalhadores dos mais modestos da Empresa», naturalmente consignadas no novo Centro Social Ferroviário.

A seguir falou o eng. Lopes Guerra, chefe da Região Centro, que, por seu turno, se referiu à importância dos melhoramentos inaugurados e agradeceu à Administração as elevadas verbas que tem dedicado à promoção social dos funcionários da sua Região.

Uma política de pessoal moderna e actualizada

Por último, usou da palavra o dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração, que disse:

«São suficientemente conhecidas as dificuldades de toda a ordem com que luta a C. P., dificuldades resultantes, em larga medida, da profunda descapitalização material e humana ocorrida ao longo de algumas dezenas de anos, e à qual, com a assistên-



cia do Governo, se procura obviar através do presente Plano de Fomento.

Mas creio que começam também a ser suficientemente conhecidas as particulares preocupações que a Administração da Companhia, com o apoio dos Ministérios das Comunicações e das Corporações, tem vindo a pôr na definição e execução de uma política de pessoal, moderna e actualizada, cuja concretização se vai tornando evidente de modo gradual e constante.

Por várias vezes a Administração da Companhia tem afirmado que os problemas de pessoal não são apenas uma questão de pagar mais e dar melhores condições de trabalho; com efeito, não é possível dar soluções adequadas e significativas a problemas desta natureza se não se conseguir uma acentuada melhoria da produtividade do trabalho em todos os sectores da Empresa.

Na verdade, se o processo económico deve servir o Homem — e esta é uma afirmação que tenho por incontroversa — certo é também que o mesmo Homem está na base de todo o progresso, e o desenvolvimento implica esforço da sua parte, pois o maior bem estar só pode resultar de uma maior criação de riqueza.

O problema põe-se de modo particular numa empresa como a C. P. que não só não distribui dividendos aos seus accionistas como tem de contar com a assistência financeira do Estado para sobreviver — assistência financeira que, no entanto, se justifica plenamente em virtude do carácter de serviço público essencial da sua exploração e dos condicionamentos que o próprio Estado lhe impõe.

Esta preocupação em melhorar as condições de vida dos trabalhadores da Empresa tem de ser acompanhada, por isso mesmo, de um empenho sério da parte destes para permitir a rápida reconversão do caminho de ferro.

De facto, não poderemos contar que tal reconversão se efective apenas através dos investimentos de capital que se têm vindo a operar. Antes, a sua concretização impõe que todos os ferroviários se empenhem, num esforço comum, nesse sentido, prontos a modificar rotinas obsoletas e a desenvolver uma atenção permanente para tudo quanto possa dar contributo válido a esse objectivo.

Temos de estar bem conscientes de que 87 % das receitas de exploração são absorvidas pelas despesas com pessoal.

E temos de atender também ao factor qualificação profissional, sabendo-se como, cada vez mais, o desenvolvimento do mundo moderno e os altos coeficientes de produtividade — únicos que consentem retribuições igualmente altas — assentam em níveis de escolaridade sempre crescentes.

Ora a preparação da maior parte dos agentes no activo, não facilita a reconversão que importa levar a cabo, de modo que, para elevar os índices de produtividade num prazo razoável, impõe-se um empen-

hamento a fundo, tanto mais necessário quanto é certo que a insuficiência dos quadros superiores, a que se pretende obviar, também dificulta a concretização dos programas em curso».

Pretendemos ter uma Empresa válida, que dignifique o País e proporcione um serviço público de transporte eficiente

Prosseguindo no uso da palavra, o orador acentuou:

«Apesar destas condições adversas, não nos temos poupado a esforços para caminhar no sentido de conseguir a reconversão da Empresa e, simultaneamente, a melhoria das condições de vida e de trabalho dos seus agentes. E se referimos os factos atrás citados, foi apenas para justificar, mais uma vez, o esforço que sistematicamente pedimos ao pessoal, para nos acompanhar nesta tarefa, pois ela lhes interessa também de modo fundamental.

Repetidas vezes tenho afirmado que a gestão de uma empresa desta dimensão não cabe — nem pode caber — apenas aos membros do Conselho de Administração. A gestão pertence a todos que aqui trabalham e, de modo mais particular, a quantos exercem funções de chefia. É nas suas mãos que, em larguíssima medida, se encontram também as possibilidades de melhoria de vida que se lhes pode oferecer.

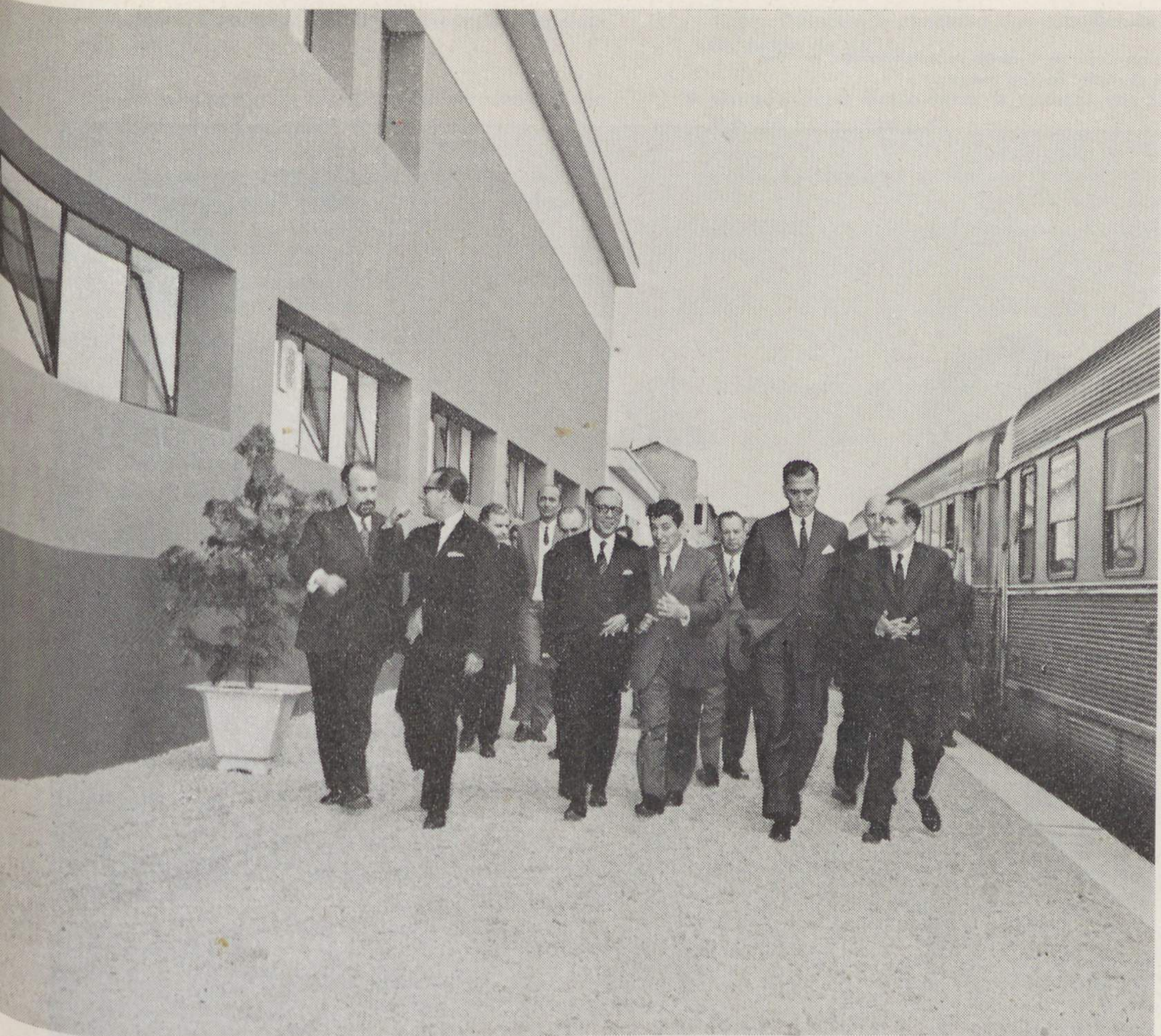
Nesta ordem de ideias, não podemos aceitar que permaneçam na Empresa pessoas que pouco ou nada lhe dêem e que, por isso mesmo, constituam um obstáculo à melhoria das condições gerais.

Paralelamente, temos de favorecer, pelos diversos modos ao nosso alcance, todos quantos revelem qualidades de trabalho, possuam qualificações adequadas e demonstrem interesse pela Empresa.

Ao cabo, pretendemos ter uma Empresa válida, que dignifique o País, proporcione à sua população um serviço público de transportes eficiente, e conceda aos seus empregados meios de vida e condições de trabalho das mais evoluídas.

É dentro desta orientação que temos vindo a dar à Comissão dos Serviços Sociais Ferroviários, constituída por representantes da Empresa e do pessoal, e ao Serviço Social Ferroviário (instrumento de apoio técnico e administrativo da Comissão), todo o apoio possível, nos seus múltiplos campos de actividade, incluindo: armazéns de víveres, cantinas, habitações para o pessoal, dormitórios, colónias de férias, jardins de infância, actividades culturais e desportivas e turismo ferroviário.

Quando, há dias, se inaugurou o Infantário da Calçada do Duque, tive oportunidade de enumerar as principais realizações levadas a efeito pela Comissão dos Serviços Sociais Ferroviários, no decurso do ano transacto».



Os objectivos que se encontram propostos para 1971

E o dr. Neto de Carvalho continuou :

«Neste momento, indicarei os objectivos que se encontram propostos para 1971, e são os seguintes:

- Elaboração de um programa coordenado de construção, ampliação, melhoria e conservação de casas para agentes operacionais, dentro das possibilidades da Companhia;
- Execução do Centro Social de Santa Apolónia que hoje se inaugura;
- Solução do problema do dormitório de Campolide;
- Obras de beneficiação dos dormitórios regionais de Campanhã e Barreiro;
- Conclusão dos dormitórios do pessoal graduado, na Calçada da Glória, já em funcionamento;
- Conclusão dos dormitórios de Vilar Formoso e Guarda, a inaugurar brevemente;
- Promoção social dos utentes dos dormitórios;
- Melhoria do sistema de exploração dos armazéns de víveres;

O presidente do Conselho de Administração, dr. Neto de Carvalho, no acto inaugural.



- Equipamento e melhoria da cantina do Barreiro;
- Acabamento e inauguração da cantina de Campanhã;
- Melhoria do equipamento e das instalações da Colónia de Férias da Praia das Maças ;
- Aproveitamento da Colónia de Valadares;
- Instalação do Infantário da Calçada do Duque, já inaugurado;
- Bolsas de estudo para estudantes e ferroviários;

- Jogos florais e o concurso das estações bem cuidadas de 1971;
- Grande Festa Ferroviária, a realizar em Julho, no Entroncamento;
- Festa do Natal de 1971;
- Realização dos Jogos Desportivos Ferroviários;
- Promoção de excursões ferroviárias no País e no estrangeiro.

Neste contexto, permito-me destacar o programa, em efectiva realização, no campo dos dormitórios que atingem, de Norte a Sul do País,



Outro pormenor da visita ministerial

número superior a 450, dos quais 6 com mais de 100 camas e 37 com mais de 50 e menos de 100.

É de sublinhar que alguns destes dormitórios não são da Companhia, mas traduzem-se, antes em facilidades de dormida ou de construção de abarracamentos em terrenos da Empresa, mas cuja existência e condições não poderemos ignorar.

Daí a necessidade de se ter feito, primeiro, um cadastro da situação — o que está terminado — e de elaborarmos, em seguida, um programa de acção, para realização sistemática, o que se encontra em curso».

O Centro Social de Lisboa P.

No respeitante propriamente ao Centro Social de Lisboa P., o presidente do Conselho de Administração esclareceu:

«O Centro Social Ferroviário de Lisboa-P. em que hoje nos encontramos, resultou precisamente da verificação da existência de numerosas barracas aqui situadas, e que não reuniam um mínimo de condições aceitáveis.

Por isso mesmo, aproveitando as paredes de um velho edifício, construíram-se, no prazo de 10 meses, as instalações que acabamos de visitar, e nas quais se proporciona habitação, cultura e convivência a cerca de 250 agentes da Companhia de condição humilde.

Chamou-se-lhe Centro Social, precisamente porque se pretende realizar também, por seu intermédio, uma obra de promoção social, na medida em que o funcionamento deste Centro será acompanhado de perto, de modo a proporcionar simultaneamente um meio de promoção profissional e de convívio agradável.

Esta obra e as demais que, no campo social, já concluímos ou estamos em vias de concluir, não são espectaculares, nem luxuosas, pois tal, mesmo que o desejássemos, não consentia a situação finan-

ceira da Empresa. Creio, no entanto, que, pela sua já ampla extensão, na sua singeleza e simplicidade, traduzem uma realidade muito importante: a de que desejamos proporcionar à classe ferroviária meios dignos de vida e chamamos à colaboração nessa obra essa mesma classe, colaboração que será cada vez mais solicitada, à medida que a estruturação interna da Empresa e a maior consciencialização do pessoal o consintam».

As últimas palavras ...

Por fim, dirigindo-se aos membros do Governo, ali presentes, o dr. Neto de Carvalho concluiu:

«Senhores Ministros e Secretário de Estado:

Para Vossas Excelências vão as minhas últimas palavras, de penhorado agradecimento pela honra da vossa presença.

Temos encontrado, da parte dos Ministérios que Vossas Excelências superiormente dirigem, o melhor apoio para a obra em curso, apoio sem o qual não seria possível caminhar, e que continuará a ser indispensável para se prosseguir no futuro.

O Conselho de Administração, pelo seu lado, não se tem poupado a esforços para levar a bom termo a pesada tarefa da reorganização da Empresa, com todas as dificuldades inerentes, algumas das quais foram aqui enumeradas. Mas deseja fazê-lo com todo o apoio da classe ferroviária e, para tanto, não pode deixar de ter, como primeira linha de preocupação, o seu bem estar.

A vinda de Vossas Excelências a esta cerimónia é um testemunho de apoio que muito apreciamos e que, estou certo, não deixará de ser tido também, na devida conta, por quantos servem a Empresa.

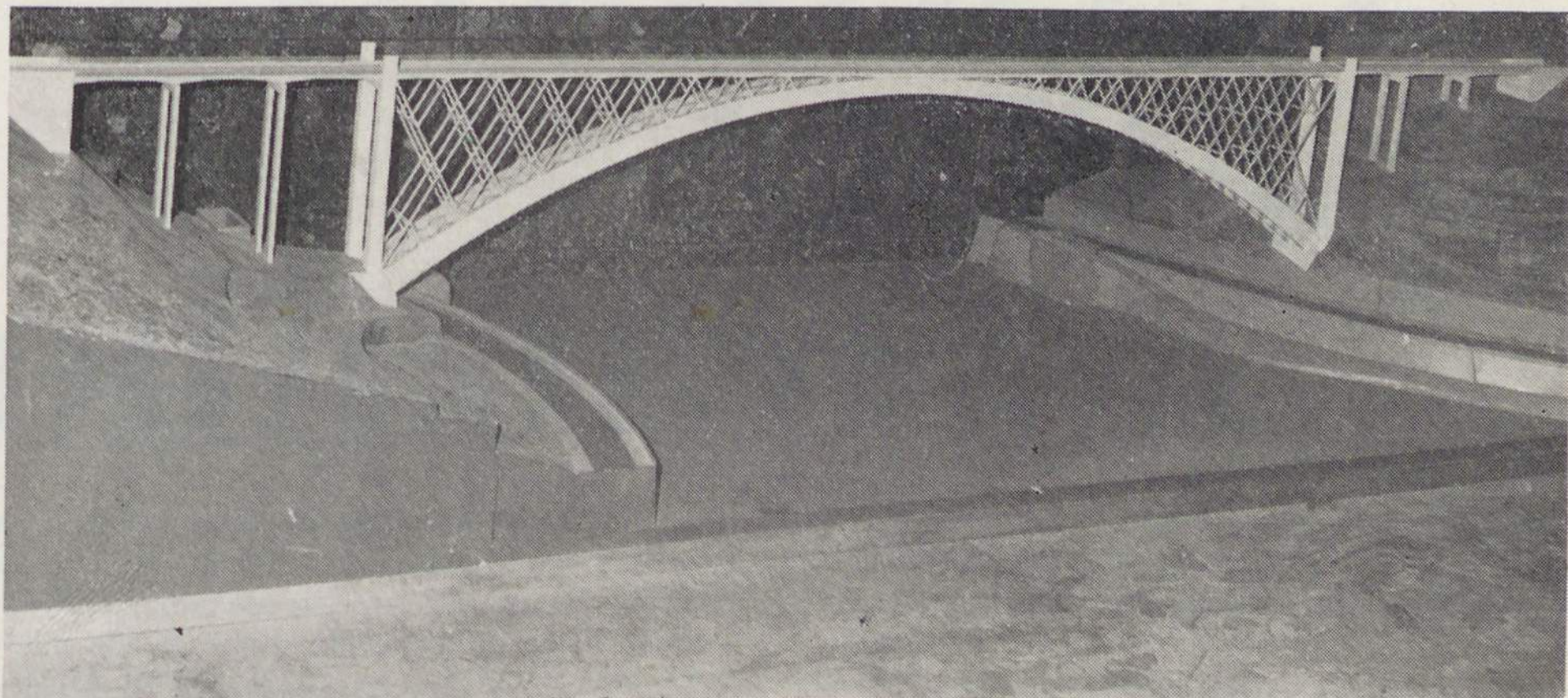
A Vossas Excelências, muito obrigado».

A cerimónia foi abrilhantada pela Banda de Música dos Ferroviários Portugueses.

actualidades ferroviárias

A gravura reproduz a maqueta da futura ponte ferroviária sobre o Douro, a construir no Porto, que recentemente foi oferecida à Companhia pelo prof. eng. Edgar Cardoso, catedrático do Instituto Superior Técnico.

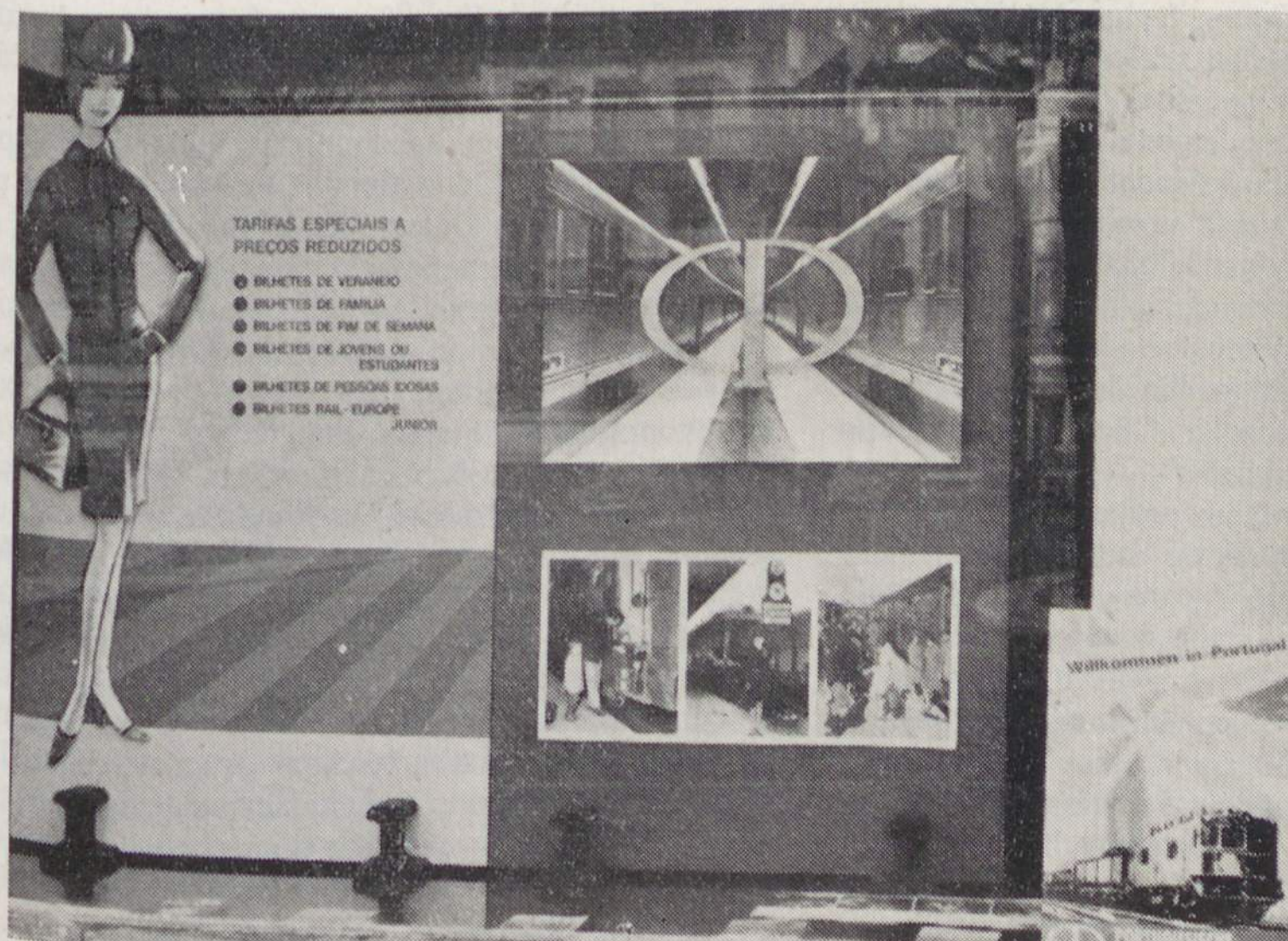
A referida maqueta foi executada pelo falecido escultor Ticiano Violante, tem aproximadamente 5 metros de comprimento e destina-se ao futuro Museu Ferroviário, a construir no Entroncamento.



montra ferroviária

A nossa gravura apresenta uma das montras mandadas executar pelo Serviço de Relações Públicas da Companhia, a qual tem estado exposta em Lisboa, na Agência de Viagens da Wagons-Lits, na Avenida da Liberdade.

Esta iniciativa que se integra na expansão da publicidade de prestígio do Caminho de Ferro tem sido muito apreciada pelo público.



ARQUIVO
CP
HISTÓRICO

apelo ao trabalho

Entre outros aspectos da última comunicação dirigida ao País, pelo Presidente do Conselho, a referência expressa e destacada a importantes empreendimentos industriais motivou, justificadamente, as atenções mais interessadas da opinião pública. O arranque nacional para um esforço mais vivo e dinâmico de desenvolvimento em todas as direcções, sabe-se que não é fácil. Enraizaram-se imobilismos que vêm de muito longa data, que têm talvez as suas origens na exaustão em que ficou o País depois do esforço ingente da Expansão, isolando-nos da Europa e do seu movimento científico e técnico; que se agravaram com as lutas e devastações da primeira metade do século XIX e foram acentuados pelo conceito e práticas consequentes do «país essencialmente agrário», fechando as portas à iniciativa da industrialização acelerada e às transformações de estruturas que são por ela exigidas. Contra isso, e através de ingentes obstáculos, se quer agir agora mais enérgicamente. Só uma tenacidade sem paralelos e uma coragem renovadora que saiba passar além das inibições e limitações tradicionais conseguirão lançar a comunidade portuguesa no movimento intensivo de progresso que as realidades do nosso tempo lhe determinam.

E todavia — acentuou o Chefe do Governo nesta sua última comunicação — «poucas vezes se terá visto neste País realizar um esforço tamanho para melhorar as condições de vida no presente e preparar os caminhos do futuro». A reforma da Educação, o incremento dos serviços de saúde pública e de medicina de massa, o fomento da habitação, exemplificado no empreendimento da Agualva — constituem passos indissociáveis de uma acção em que vêm inserir-se os grandes projectos económicos: a próxima inauguração da maior doca seca do Mundo, com capacidade para reparações de navios até um milhão de toneladas; a criação de um novo estaleiro em Setúbal, apto a lançar cinco na-

vios de 300 mil toneladas por ano; a implantação anunciada do complexo industrial de Sines, com apoio na construção prevista de um grande porto oceânico e no ordenamento duma cidade moderna nessa área; o lançamento próximo da construção da nova rede de auto-estradas, com investimentos superiores a 15 milhões de contos; a ampliação da indústria portuguesa do aço e produtos derivados; e, nesse enquadramento de grandes realizações, o surto planeado e apoiado de numerosas iniciativas industriais, cobrindo sectores da maior projecção no desenvolvimento económico e social da grei.

Neste panorama que o professor dr. Marcello Caetano traçou há uma afirmação de esperança: «Não há lugar para derrotismos». Mas há, também, um apelo ao trabalho e à vontade criadora de todos os portugueses — pois do esforço de todos terá de resultar a obra fundamental a que se aspira: melhorar sem demora as condições de vida do povo português, sustendo o êxodo que tem levado para o exterior tantas centenas de milhar de braços; preparar para as gerações de amanhã, pelo trabalho das gerações de hoje, um Portugal mais próspero.

Há condições de natureza política e social a considerar na execução dos vastos desígnios económicos anunciados pelo Presidente do Conselho? Ninguém o contestará, seriamente. Não há transformações económicas profundas sem evolução política que lhes corresponda. O professor dr. Marcello Caetano apelou directamente, na sua comunicação, para a serenidade de juízo, para a desistência de utopias, para o combate aos obstáculos e contratempos, para a persistência no caminho renovador que foi aberto ou se procura abrir. Tudo isso será necessário, com a clarividência e a coragem dos altos responsáveis e a adesão convicta da comunidade, para que venha a colher-se o prémio da acção empreendida.

(Do Jornal do Comércio)

QUANDO O COMBOIO APITOU

Por Manuel Henrique Martins
(2.º prémio dos Jogos Florais Ferroviários)

A lagarta dos carris presos às travessas, vista lá de cima dos montes, serpenteava enroscando-se quase ali, desdobrando-se mais além em torcicolos cheios de capricho. Parecia mesmo espreguiçar-se ao sol daquela manhã, tão soalheira.

Lá longe enfiava no boqueirão escuro e negro do túnel. Furava a pele do monte eriçado de pinheiros que remansavam ao toque suave de uma brisa suave.

O comboio pequeno e negro corria atrás da máquina pequenina, enfarruscada e a resfolgar incansável pisando a lagarta sem fim.

Miranda do Corvo, a ponte grande, e, no fundo, entalado entre serras, o açude fazia eco pelas quebradas. O túnel visto de cá parecia um óculo gigante. Sentia-me ainda mais pequeno a espreitar por ele e a vista doía pela reflexão da luz que no outro lado rebrilhava.

Pouca terra, pouca terra, pouca terra. Era a máquina «07», a «rabeta», sem «tender» a esganiçar-se e a bufar rolos de fumo.

Ia para Coimbra. Eu e minha mãe lá íamos também. Almalaguez, logo a seguir Trémoa, depois Ceira, e mais além o comboio, inopinadamente, atravessava a própria cidade. Soprava por baixo dos choupos seculares que marginam o parque, passava lento, com precaução, frente à ponte de Santa Clara e a assobiar, sempre a assobiar, seguia de mistura com os eléctricos, saudando a mansidão lânguida do Mondego, já velho e cansado dos turbilhões dos anos.

As portas abrem-se sobre a gare. Uma gare alta, à altura do chão das carruagens, acessível, convidativa à saída.

Saía pela mão de minha mãe e a imagem perfeitamente nítida que guardo neste cofre de relíquias que é a recordação, ainda hoje me mostra à saída da estação, a cidade. Cidade acolhedora, de um romantismo esbanjado em pinceladas gigantes pelo casario, todo distribuído em alcantil. A predominância das tintas verdes dos choupos e dos salgueiros escorre até ao outro lado, escurecendo-se no verde das oliveiras da ladeira do Vale do Inferno.

Minha mãe vinha à cidade abastecer-se. E eu gostava de acompanhá-la. Lá vinha uma ou outra gulodice e o atractivo da viagem, consubstanciavam o gosto.

Entrava com alvoroço nos «Armazéns do Chiado» e depois da secção de mercearias passávamos a outras e numa, especialmente, ficavam todas as minhas pequeninas ilusões. Era na dos brinquedos. Havia de tudo o que poderia fazer as delícias de uma criança, mas a mim prendiam-me irresistivelmente, os triciclos.

Não resistia... Enquanto minha mãe fazia as compras eu encavalitava-me num deles e impante, de pés nos pedais, fazia-o girar à frente, logo atrás, respeitando o espaço limitado que se me oferecia.

Minha mãe apelava para o meu cuidado, sob as vistas de complacente delicadeza do caixeiro.

Eu queria um... dizia. Expressava o meu desejo, um desejo tão ardente que só eu sabia e hoje ainda me comove.

Minha mãe dizia que sim... que talvez... mas o talvez não cabia em mim. Doía-me a dúvida e o sim piedoso vinha.

Ficava assente que o triciclo seria levado pelo empregado à estação, já que minha mãe não podia trazê-lo. Mas eu podia trazê-lo comigo. Podia com ele... — Não vê mãe que posso?... Ficava definitivamente assente, que era melhor assim... Eu condescendia, porque afinal «ele» iria comigo.

Caminhávamos ambos para a estação para o retorno a casa e em mim a enorme expectativa de apalpar um sonho. Sonho que seria realidade dali a pouco... Tinha ficado assente que o marçano o levaria à estação, mesmo ao comboio. E eu lá partia a gravitar todo, à volta de um sonho com pedais, com três rodas, um guiador e um selim.

«Partida pr'á Lousã»... «Partida pr'á Lousã».

Os passageiros retardatários estugavam o passo e outros, mais temerosos, corriam já.

Eu estava à janela com toda a minha ansiedade e com os olhos pregados na esquina do edifício que debruava a gare.

O homem não aparecia... Uma mágoa indefinida inva-

dia-me... Uma angústia parecia afogar-me... O coração batia em ritmo descompassado.

Havia uma espécie de vazio no ar e nas coisas... parecia uma paragem cósmica... Ele não vinha... Já não chegava a tempo (!?)... Os freios chiavam já e a gare onde estava presa toda a minha vida, começava a deslizar, assim... devagar, suavemente... — Se ele chegasse e eu ali à janela, ainda chegava a tempo, o tempo suficiente para eu mesmo recebê-lo, mas a gare, de cimento picadinho, deslizava velozmente... E ele não veio.

Ouvi o apito, um apito que me parecia lá longe, tão longe como o meu angustiado sonho de menino pobre. Não chorava... Os olhos estavam enxutos, mas na garganta sentia um punho, que não passava na deglutição daquela imensa amargura.

.....

Mas um dia... Um dia, sim. Comprei um triciclo. Realizei enfim o meu sonho, um sonho que morou dentro de mim, latente e vivo como um lume, durante mais de vinte anos. Comprei um triciclo e também de olhos enxutos, mas com o mesmo nó na garganta, ofereci-o ao meu filho Pedro, tão pequeno como eu era naquela tarde, em que o «chão de cimento picadinho» da gare da estação de Coimbra, deslizava já, velozmente, diante da minha imensa amargura...

CORRESPONDENTES

— Assistente técnico dos Caminhos de Ferro Britânicos, de 49 anos, do Departamento de Sinalização e Telecomunicações, no Sul de Inglaterra, gostaria de corresponder-se com ferroviário português.

Versado em história, os seus passatempos favoritos são a rádio e a televisão.

Escrever para: Mr. B. C. MARTIN

6 Beechwood Avenue
Coulsdon
Surrey CR3 2PA
ENGLAND

— Assistente de custos de tráfego dos Caminhos de Ferro Britânicos, na Escócia, de 54 anos, deseja corresponder-se com ferroviários portugueses.

Interesses: Comércio internacional, Mercado Comum Europeu e Instituto de Actividades de Transporte.

Passatempos: Viagens, passeios e caminho de ferro.

Fala francês e tem ligeiros conhecimentos de português.

Escrever para: Mr. JAMES MILNE

44 Kingston Avenue
Neilston,
Glasgow
SCOTLAND

(Anúncios enviados através da U. I. C.)

FIRMADO UM CONTRATO DE SEGURO COLECTIVO DO PESSOAL FERROVIÁRIO

Na sede da Companhia de Seguros Império, assinou-se no dia 9 de Julho, um contrato de seguro de vida de grupo de pessoal ferroviário, entre a Companhia de Seguros Império e a União dos Sindicatos dos Ferroviários.

Trata-se, na verdade, de um acontecimento da maior relevância pelos valores que o enformam e pela transcendência do seu significado e projecção. Sob o aspecto puramente social, supérfluo será acentuarmos o seu elevado alcance, já porque interessa a uma numerosa massa de trabalhadores como é a dos ferroviários, já porque as regalias que os mesmos passam a usufruir constituem um precioso complemento das que lhes são facultadas no âmbito profissional. Além disso, este Seguro vem demonstrar até que ponto a preocupação de uma entidade responsável pode conduzir à solução de problemas inerentes ao bem-estar de uma classe tão numerosa como é a ferroviária.

Assim, todos os trabalhadores do caminho de ferro que o desejem, bem como os seus familiares, ficam a coberto de imprevistos desagradáveis, pois o plano de previdência nele contido concede, além do Capital por Morte, a possibilidade do próprio receber o Capital à data da sua reforma.

Firmaram o contrato pela União dos Sindicatos dos Ferroviários, o presidente, Moitas Diniz; o secretário, Nicolau Borges e o tesoureiro Olímpio Pereira; e pela Companhia de Seguros Império os drs. Viegas Dias e Luís Barbosa, respectivamente, administrador-delegado e administrador adjunto.

Entre as individualidades presentes contavam-se: o dr. Homem de Melo, assistente corporativo; dr. Mariz Graça, presidente da Caixa de Previdência dos Ferroviários; drs. Amândio Camelo, Fernando Belo e Joaquim Cameira, dirigentes da Companhia de Seguros Império e alguns funcionários superiores da C. P.

Antes, porém, da assinatura do importante contrato, fez uso da palavra o dr. Viegas Dias, que sublinhou a importância do acordo que iam subcrever, realçando em particular o facto de caber à Companhia de Seguros Império a grata missão de contribuir para resolver alguns problemas da classe ferroviária, no campo da previdência.

Em resposta, o presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários, agradeceu o espírito de colaboração e a boa vontade encontrados sempre pela União em todos os colaboradores da Império, reafirmando a certeza de que os ferroviários poderão, agora, encarar o futuro com menos apreensões.

No final da cerimónia, foi servido um beberete que reuniu todos os convidados directamente relacionados com o importante contrato que se acabava de firmar.



Jogos florais ferroviários

SONETO

Primavera antiga

*O Sol traz a Primavera consigo
Sons de sinos voam em espirais
Por entre os telhados e os pinhais
E toda a Terra ri, num riso antigo*

*Folhas entornam frescura, do ar.
Borboletas riem de flor em flor
Quais transparentes pétalas de cor...
Matam silêncios grilos a cantar*

*Explodem de verde, campos despidos
Gritam flores nos prados coloridos
.....
— Saudade minha que sei eu de ti?*

*É a Primavera que me transporta
À primavera duma infância morta
Que revive ainda... só eu morri!*

Por Maria do Pilar A. Figueiredo
(2.º prémio dos Jogos Florais Ferroviários)

QUADRA

*Tem o Mundo tal maldade
nas coisas que a vida tece,
que às vezes dita a verdade
mais a mentira parece!*

Por Artur Alves F. Rodrigues
(2.º prémio dos Jogos Florais Ferroviários)

Nomeações e promoções

A contar de Março do corrente ano

A ENGENHEIRO PRATICANTE — o Engenheiro estagiário, João Américo Leão Ferreira Alves.

A FOGUEIROS DE 2.^a CLASSE — o Operário de 4.^a classe, Agostinho Vieira Marques; e os Serventes de 2.^a classe, António Ferreira Guedes, Anselmo Joaquim

Delgado Pereira, Joaquim Camelo Moreira, Joaquim Martins de Sá, Abel Pereira Moreira, Daniel Carvalho Bispo, Abílio Fernando de Sousa, Joaquim Gomes, José Faria de Miranda, Manuel de Oliveira Bernardo, Isauro António da Silva Quatorze e Manuel Vieira Monteiro.

A contar de Abril do corrente ano

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA PRATICANTE — o Agente técnico de engenharia estagiário, Manuel Henriques de Castro Bastos.

A FIEL DE ARMAZÉM DE 1.^a CLASSE — o Fiel de armazém de 2.^a classe, João Correia Cardoso.

A FIEL DE ARMAZÉM DE 2.^a CLASSE — o Fiel de armazém de 3.^a classe, Adelino Pereira da Costa.

A FIEL DE ARMAZÉM DE 3.^a CLASSE — o Servente de 1.^a classe, Virgolino Miranda Lagarto.

A SERVENTES DE 1.^a CLASSE — os Serventes de 2.^a classe, Joaquim Pereira Alves Cabouco, Fernando Lourenço, Francisco Silvano Fernandes, José Gomes Pereira, João Bento Maurício, Carlos Pinheiro da Silva, Joaquim de Araújo, António Matos de Sousa, Luís de Jesus Mateus, Joaquim Gomes dos Santos, José Pereira de Moura e José Nogueira Cardoso.

A contar de Maio do corrente ano

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

A ENGENHEIRO DE 3.^a CLASSE — o Engenheiro praticante, Alberto Manuel Baptista Grossinho.

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

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

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 3.^a CLASSE — o Agente técnico de engenharia praticante, José Fernando da Silva Moreira.

A SUBINSPECTOR DE SECÇÃO DE EXPLORAÇÃO — o Chefe de estação de 2.^a classe, Faustino Teixeira Azevedo.

A CHEFES DE SECÇÃO — os Escriurários de 1.^a classe, Jorge Augusto Cortês Grácio e Dinis Cardoso Dionísio.

A ESCRITURÁRIOS DE 1.^a CLASSE — os Escriurários de 2.^a classe, Ilídio Cadete Lopes Jacaré, João António Viegas Gomes, Maria de Lurdes de Matos Alves, Maria Ricardina Moreira das Neves e Francisco Esteves Correia.

A ESCRITURÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Escriurários de 3.^a classe, Maria Adelaide Sousa Duarte, Lu-

cinda Rodrigues A. Correia, Maria de Fátima R. M. Costa, António Martins Luís Nunes, Odete Fernandes Coutinho, Anabela Ribeiro Alves, Maria da Graça Gomes Pelixo, Aires da Conceição Góis Pires, Maria de Fátima Pereira Félix e Noémia Correia das Neves.

A ESCRITURÁRIO DE 3.^a CLASSE — o Escriurário ajudante de 1.^a classe, António Pereira Leitão.

A MAQUINISTAS PRINCIPAIS — os Maquinistas de 1.^a classe, João Luís Bento Sim Sim, Albino Joaquim Rodrigues, Augusto Gonçalves, Marcelino Cândido, José Joaquim Rebocho e Jorge Maia Lirio.

A MAQUINISTAS DE 3.^a CLASSE — os Fogueiros de 1.^a classe, José João Matias, José Acates Canau, Virgílio de Oliveira Guerreiro, Manuel Romão Neves, Joaquim António Matias, José Matos Albino e Rangel Constantino Coutinho; e os Fogueiros de 2.^a classe, Francisco Moisés Lavoura Madaleno, Armando dos Anjos Duque Ribeiro, Manuel Cardoso Abrantes, Adelino Clara Pissarreira, Fernando Augusto Teixeira, Florindo Napoleão Pires, Manuel António Ambrósio e Frederico Ricardo Vaqueirinho Rabino.

A FOGUEIROS DE 2.^a CLASSE — os Serventes de 2.^a classe, Heitor Gomes de Azevedo, João Manuel Medeiros de Carvalho, Francisco Correia Barbosa, António Fernando Rosário Moreira, Rodrigo de Araújo Pinheiro, Feliciano Pereira, Albérico Augusto Veiga, José da Silva Miranda, Belmiro Cândido Pinto Ferreira, António Pinto

Nogueira, Manuel Álvaro Rodrigues, Arlindo Pinto, Fernando Teixeira de Sousa, Alexandre Pereira Pinto e Manuel de Sousa de Almeida Pinto; e o Assentador de 2.^a classe, Antero de Carvalho Nunes.

A CHEFES DE LANÇO DE 2.^a CLASSE — os Chefes de distrito, António Joaquim Trigacheiro, Francisco Correia Moreira Beliz, Silvano Belo Senhorinho e Joaquim Farto Alfaia.

A CHEFE DE DISTRITO — o Subchefe de distrito, Manuel Nascimento Passeira.

A SUBCHEFES DE DISTRITO — os Assentadores de 1.^a classe, Amadeu José Lopes Carona, Domingos Pinto, Manuel Joaquim Ferreira, Acácio Correia Baptista, António Sebastião Ralha, António da Fonseca e Carlos Caetano das Neves.

A ASSENTADORES DE 1.^a CLASSE — os Assentadores de 2.^a classe, Manuel de Oliveira Mestre, José Aires Lourenço, José da Ponte, Abel de Oliveira, José Assis Guerreiro, Alcides Correia Gonçalves, José de Frias

Antunes, António da Silva, José António da Cunha, Manuel Governo, Francisco de Sousa, Manuel Clemente e João Evaristo.

A ASSENTADORES DE 2.^a CLASSE — os Serventes de 2.^a classe, Alberto do Nascimento Governo, António José Pereira e Ernesto Lanzana Pertiga.

A OPERÁRIOS DE 3.^a CLASSE — os Operários eventuais, Antero Silva Freire e Isidro Torres Pimentel Letra.

A SERVENTES DE 1.^a CLASSE — os Serventes de 2.^a classe, José Bernardes de Seica, Agostinho Gomes Pereira, Bártolo de Sousa Pinto, António Pinto Soares, Manuel Nunes Cardoso, Jorge Manuel Ferrer Oliveira Dias, João Alves Guerreiro, Joaquim da Costa Ferreira, Joaquim Martins de Carvalho, João Monteiro, Ernesto Pereira Ferreira, José da Silva Oliveira, Constantino Ferreira Ribeiro, Manuel Justino Martins Fernandes, Luciano Campos Beça, Adriano Soares da Cunha, António Alves Caetano, Narciso Branco Apolinário e Manuel dos Reis Penteado.

A contar de Junho findo

A ENGENHEIRO PRINCIPAL — o Engenheiro de 1.^a classe, Rui Manuel Leitão Marques.

A ENGENHEIRO DE 3.^a CLASSE — o Engenheiro praticante, Adelino dos Santos Saraiva.

A INSPECTOR PRINCIPAL DE SECÇÃO DE EXPLORAÇÃO — o Inspector de secção de exploração, José Marques Ribeiro.

A INSPECTORES DE SECÇÃO DE EXPLORAÇÃO — os Subinspectores de secção de exploração, Domingos Martinho Pereira Pires, Américo Coelho, Manuel Lopes, Armindo de Oliveira e Silva e Orlando Henriques de Almeida.

A ADIDOS TÉCNICOS PRINCIPAIS — os Adidos técnicos de 1.^a classe, José Manuel Lopes Rego e Manuel Duarte Gomes.

A ADIDO TÉCNICO DE 1.^a CLASSE — o Adido técnico de 2.^a classe, Manuel Henrique Martins.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 2.^a CLASSE — os Adidos técnicos de 3.^a classe, António Carlos Vicente Mota, Silvino Surrécio Caetano, José Ferreira Torres e Artur António Alves Ferreira Rodrigues; e o Subchefe de escritório, Joaquim Nunes Duarte Belo.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 3.^a CLASSE — os Adidos técnicos ajudantes, João Hipólito Xisto e António Machado Luís Forte; os Chefes de secção, João Baptista, José de Sousa Lopes, Júlio Teixeira Vieira da Silva, Humberto Lourenço da Silva e Américo Brites Manso e o Chefe de estação de 3.^a classe, Gabriel Gonçalves de Oliveira.

A ADIDOS TÉCNICOS AJUDANTES — os Escriurários de 1.^a classe, Carlos Ferreira São João e João Paulino dos Santos; o Escriurário de 2.^a classe, Martinho da Silva Abelho; o Chefe de brigada, António Marques de Aquino e os Factores de 2.^a classe, Manuel Rodrigues Ramos e João Rodrigues.

A ADIDOS ADMINISTRATIVOS DE 3.^a CLASSE — o Adido administrativo ajudante, José da Conceição Pedrosa; e o Escriurário de 1.^a classe, Maria Irene Ramos Pinto Osório.

A CHEFE DE ESCRITÓRIO — o Subchefe de escritório, Joaquim Tomás Candeias.

A CHEFES DE SECÇÃO — os Escriurários de 1.^a classe, Joaquim Alves Duarte, Daniel Salgadinho de

Sousa, Raul José Guerreiro, Luís Augusto Neves Lopes e António Joaquim Faria Ferreira.

A ESCRITURÁRIOS DE 1.^a CLASSE — os Escriurários de 2.^a classe, Maria Manuela R. B. Simões Cuco, Jorge da Luz Telmo, Amílcar Augusto Marques, Fernando Durão de Oliveira, João Antunes da Guia, Reinaldo Correia, José Fernandes R. Miliciano, António Seródio H. Sénica, Estefânia da Assunção Labourdette e José Amílcar Costa Vaz de Oliveira.

A ESCRITURÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Escriurários de 3.^a classe, Maria Manuela Carvalho da Silva Gomes, Maria Bento Cabrita Cadete Gonçalves, Maria Alda Cabrita G. A. Gonçalves, Maria Manuela Gíão Mira Reforço, Margarida Beatriz C. R. C. da Severina, Maria Odete Martins Helena, Maria Manuela Vaz Fariinha, Maria Georgete Nunes Ribeiro, Maria Manuela Guerreiro de Oliveira, Maria Vitória Martins Correia, Maria Dómitília da Silva Fidalgo e Maria Elisabete D. R. Campino.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 2.^a CLASSE — os Chefes de estação de 3.^a classe, Atil Serras, Carlos Alberto da Silva Vergamota, Fernando da Veiga Brás e José Pinto Ribeiro.

A FACTORES DE 1.^a CLASSE — os Factores de 2.^a classe, José de Jesus Bacalhau, José Diogo de Matos, Joaquim Rei, Ramiro de Sousa, Joaquim José Cabrita e Joaquim Baptista Serrão.

A ENCARREGADOS DE APEADEIRO DE 2.^a CLASSE — os Encarregados de apeadeiro de 3.^a classe, Alfredo Teodoro da Fonseca, Euclides Fernandes Martinho, Joaquim Rosa Tibúrcio de Jesus, Custódio Monteiro, Manuel Gomes Ferreira e Francisco Maria Manuel.

A DESENHADOR DE 2.^a CLASSE — o Desenhador de 3.^a classe, José Fernando Martins Jorge.

A MAQUINISTAS DE 3.^a CLASSE — os Fogueiros de 1.^a classe, António Pedrosa Mendes, Olímpio Rodrigues Pinto, António Ferreira dos Santos, Vital Lucas Damásio, José Agostinho da Costa, Fernando Tavares Teixeira, José de Oliveira Fernandes, António Faria da Silva, José Augusto Vieira da Costa, Miguel Torres da Cunha, José Augusto Ferreira Pereira, Luís das Dores e José Teixeira Lopes Correia; e os Fogueiros de 2.^a classe, Henrique Carvalho Rodrigues, João Lopes Espadinha, Manuel Malva Gaspar Serafino, Armando da Silva Santos, Joaquim Maria Faria Monteiro, António Fernandes

Travassos, José Maria Almeida Viegas, Joaquim Bexiga Gonçalves Santos, Armindo Ferreira Lopes, José de Araújo Pinheiro, Manuel Luís Garcês, Aristides Nogueira da Silva, Joaquim Henriques, Alfredo Arede, José Fernandes Gariso, Júlio António Rebelo da Silva, José Maria Gonçalves Rodrigues e Severino Antunes Serrano.

A CONTRAMESTRE DE 2.^a CLASSE — o Chefe de brigada, Manuel de Oliveira Lúcio.

A CHEFES DE BRIGADA — os Operários de 1.^a classe, Alfredo de Almeida, Manuel Maria Anastácio, Raul Moreira, Manuel Vicente Pires, José Nunes Branco, António da Costa Dias Pereira, Mário Nunes e Ernesto Seguro Fernandes.

A ENCARREGADO GERAL DE OBRAS DE 1.^a CLASSE — o Encarregado geral de obras de 2.^a classe, Amável Canas.

A ENCARREGADO GERAL DE OBRAS DE 2.^a CLASSE — o Operário de 1.^a classe, António Inácio.

A OPERÁRIO DE 1.^a CLASSE — o Operário de 2.^a classe, Augusto Mouzinho.

A OPERÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Operários de 3.^a classe, José Alves Ribeiro e José Correia Vicente.

A REVISOR DE MATERIAL DE 2.^a CLASSE — o Revisor de material de 3.^a classe, António Cardoso Ferreira Nunes.

A CHEFE DE LANÇO DE 2.^a CLASSE — o Chefe de distrito, Joaquim da Silva Domingues.

A CHEFES DE DISTRITO — os Subchefes de distrito, Olindo Lopes Grilo, Jacinto Silvério Pereira, Manuel Joaquim Rodrigues, João António Fernandes, Manuel Maria de Oliveira, Manuel Cardoso de Matos, Ildefonso António Guerreiro, Luís dos Santos Sopa e António Mendes.

A SUBCHEFES DE DISTRITO — os Assentadores de 1.^a classe, Emídio Augusto Veiga, Francisco Ribeiro das Neves, Saul Vicente, José Alves Ferreira, Mário José

Feliciano, Angelino Amaral Loureiro e Manuel de Oliveira.

A ASSENTADORES DE 1.^a CLASSE — os Assentadores de 2.^a classe, Cândido Pegas da Silva, António das Neves Gonçalves, Aníbal Pereira Zambujo, Manuel Ferreira Roxo, Joaquim Gomes Farinha, Júlio Gaspar, Joaquim Antunes Zacarias, Torcato da Silva Vale, Francisco Maria da Silva, José Maria de Oliveira, José Paulino Guerreiro e Luciano de Assunção Diogo.

A ASSENTADORES DE 2.^a CLASSE — os Serventes de 2.^a classe, Hermínio Cerejo de Sousa, António Pinto Monteiro, Manuel de Sousa, José Rodrigues Belchior, José Alberto Pereira de Freitas e António Nunes Monteiro.

A SOLDADORES DE FIADORES DE 1.^a CLASSE — os Soldadores de fiadores de 2.^a classe, José Armando de Sousa Borges, Joaquim António Saiote Letras e Serafim Lopes da Cruz.

A GUARDA-FREIOS DE 2.^a CLASSE — o Agulheiro de 2.^a classe, José António Valente Assunção; os Assentadores de 1.^a classe, Arnaldo dos Reis Sousa Damas, José Cipriano Pires e Sabino Diogo dos Santos; os Serventes de 1.^a classe, Maximino Rosa Almeida Cavaco, Manuel Andrade Monteiro, Francisco Virtuoso Piçarra, Carlos Pinheiro da Silva, José Mário do Nascimento Casa-Nova, José Carvalho dos Santos e Joaquim Ferreira; e os Serventes de 2.^a classe, Luís Maria Pereira, Francisco Borges Coelho, António Rodrigues Mamede Gonçalves, Manuel Pires Belo, Joaquim Maria Raminhos, Cipriano Teodoro da Fonseca, António Apolónia Cavaco, Joaquim Pinto Ferreira, Julião de Jesus Simões Lucas e Manuel Inácio Maria da Silva.

A GUARDAS DE P. N. DE 1.^a CLASSE — as Guardas de P. N. de 2.^a classe, Zulmira da Conceição Machado e Maria Joana Rabaça.

A GUARDAS DE P. N. DE 2.^a CLASSE — as Guardas de P. N. de 3.^a classe, Deolinda Moreira Simão e Maria Gomes Teixeira.

Admissões

Em Junho findo

CONSULTOR TÉCNICO DE ARTES GRÁFICAS (contratado) — Alfredo Teodoro de Jesus da Silva.

FÍSICO-QUÍMICO PRATICANTE — José Luís de Andrade Biscaia.

AUXILIAR DE ENFERMAGEM (contratada) — Maria Ilda Calado Patrício.

ELECTRICISTA (eventual) — José António Raposo.

PRATICANTES DE ESCRITÓRIO — Celeste Martins da Silva, Maria Isabel Paulino Diogo, Antonieta da Conceição Pinote Botequim, Alzira dos Santos Ferreira, Maria Eugénia Marques de Matos, Maria Domingas Campos Capareira e Rosinda Maria Pereira António Mendonça Vargues.

SERVENTES DE 2.^a CLASSE — Francisco José, Isidro Cordeiro Soldado, Manuel Alfaiate Simões, António Soares, Manuel Marcelino Monteiro, Nelson Teixeira, António Ribeiro Júnior, Joaquim Paulino Quintela, João Manuel Marques Parente, José Claro Rodrigues, Alberto Pinto, João Luís dos Santos Louro, Rigor de Jesus Lopes, António Bartolomeu Delgado, Joaquim António da

Silva, José Vieira Ladeiro, Modesto Isaque Couto Soares, José Teixeira Gonçalves Pessoa, Manuel Almeida Charneca, António Ferreira Carvalho, António Rasteiro dos Santos, Manuel Pereira Soares, José Paiva Amado, José Maduro Baptista, Joaquim Parente Braz, António Rodrigues Candeias, José Rama Correia, Manuel da Costa Domingos, Vasco Augusto Ferreira, Manuel Joaquim Candeias Lopes, António Flamino Dimas Nunes, Manuel Pereira e António Lourenço Moreira Rodrigues.

GUARDAS DE P. N. DE 3.^a CLASSE — Norvinda Baptista Pinto, Maria Celeste Cabral, Edviges Ventura Carregueira, Rosa de Oliveira, Adília dos Santos Félix, Maria Helena dos Santos, Felizarda Maria Ferreira Folgado, Maria Ofélia Oliveira Paulo, Maria José Abrantes Pereira, Maria Afonso Troca, Maria Rute Bessa da Rocha, Rosália Marques Vicente, Maria Fernanda Lopes Gonçalves, Maria Virgínia da Fonseca, Maria Odília de Carvalho Monteiro, Dalila da Silva Afonso Novo, Piedade Rodrigues Ramos, Maria da Conceição Aveiro da Silva, Maria Odete dos Santos Silva, Maria da Glória da Silva Gomes, Susete Duarte Aparício, Júlia Duarte Curado e Alzira Francisca Madureira.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Mário da Costa Ferreira*, factor de 1.^a classe — encontrou na estação de Trofa a importância de 700\$00 e prontamente fez entrega do achado; *Basílio Monteiro*, condutor de 2.^a classe — encontrou numa carruagem uma carteira com a quantia de 870\$00, de que prontamente fez entrega; *Manuel Fernando Cardoso* e *António Pereira*, subchefes de distrito — elogiados porque ao terem conhecimento de que a linha se encontrava obstruída ao Km 71,490 — Douro e apesar de estarem na situação de descanso semanal, dirigiram-se ao local da ocorrência a fim de colaborarem nos trabalhos de desobstrução; *Fernando Matos de Almeida*, subchefe de distrito — elogiado porque tendo encontrado um carril partido ao Km 19,150 — Minho, tomou imediatas providências quanto à substituição do mesmo e fez parar a automotora n.º 5014 a 600 metros de distância do local; e *António Luís de Carvalho*, servente de 1.^a classe — elogiado porque ao ter conhecimento de que ao Km 31,610 — Sabor se encontrava um carril partido, dirigiu-se imediatamente ao local a fim de colaborar nos trabalhos de substituição do mesmo.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel Pinto*, chefe de lanço de 2.^a classe — elogiado porque ao ter conhecimento de que ao Km 31,610 — Sabor se encontrava um carril partido, tomou imediatas providências com vista à sua substituição, não obstante se encontrar na situação de descanso; *Fernando Augusto Alves*, assentador de 2.^a classe — elogiado por que apesar de estar de descanso dirigiu-se ao Km 31,610 — Sabor para colaborar nos trabalhos de substituição de um carril partido; *José do Carmo Simões*, agulheiro de 2.^a classe — encontrou na estação de S. Marcos um sobrescrito com a importância de 500\$00, e prontamente entregou o achado; *João Teixeira Pinto*, *Adriano Pinto da Silva* e *Fernando Moreira*, assentadores de 1.^a classe — elogiados porque ao terem conhecimento de que ao Km 58,380 — Douro (túnel de Campainha) se encontrava um carril partido, não obstante o local estar fora da área do distrito do primeiro agente e os restantes se encontrarem de descanso semanal, imediatamente foram colaborar nos trabalhos de substituição do mesmo.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Aires Gomes Oliveira-Bacelo*, revisor de material de 2.^a classe — encontrou a importância de 550\$00 na estação de Braga, tendo feito pronta entrega da mesma ao chefe daquela estação; *Francisco Salvato Reis*, chefe de brigada e *Sérgio Vieira Rocha*, subchefe de distrito — elogiados porque ao terem conhecimento de que ao Km 132,600 — Tua se encontrava um carril partido, não obstante encontrarem-se na situação de descanso prontamente se dirigiram ao local da ocorrência a fim de procederem à substituição do mesmo; *Fernando António Ferreira*, guarda-freios de 2.^a classe — tendo encontrado uma carteira com documentos e a quantia de 580\$00, prontamente fez entrega do achado; *André Amaro Lopes*, guarda-freios de 2.^a classe — encontrou um porta-moedas contendo 1090\$40 e prontamente fez entrega do achado; e *José Júlio Moreira Ferreira*, ajudante de revisor de material — encontrou uma pasta com 5500\$00 numa carruagem do comboio n.º 7954, de que fez entrega ao chefe da estação de Porto-Trindade.