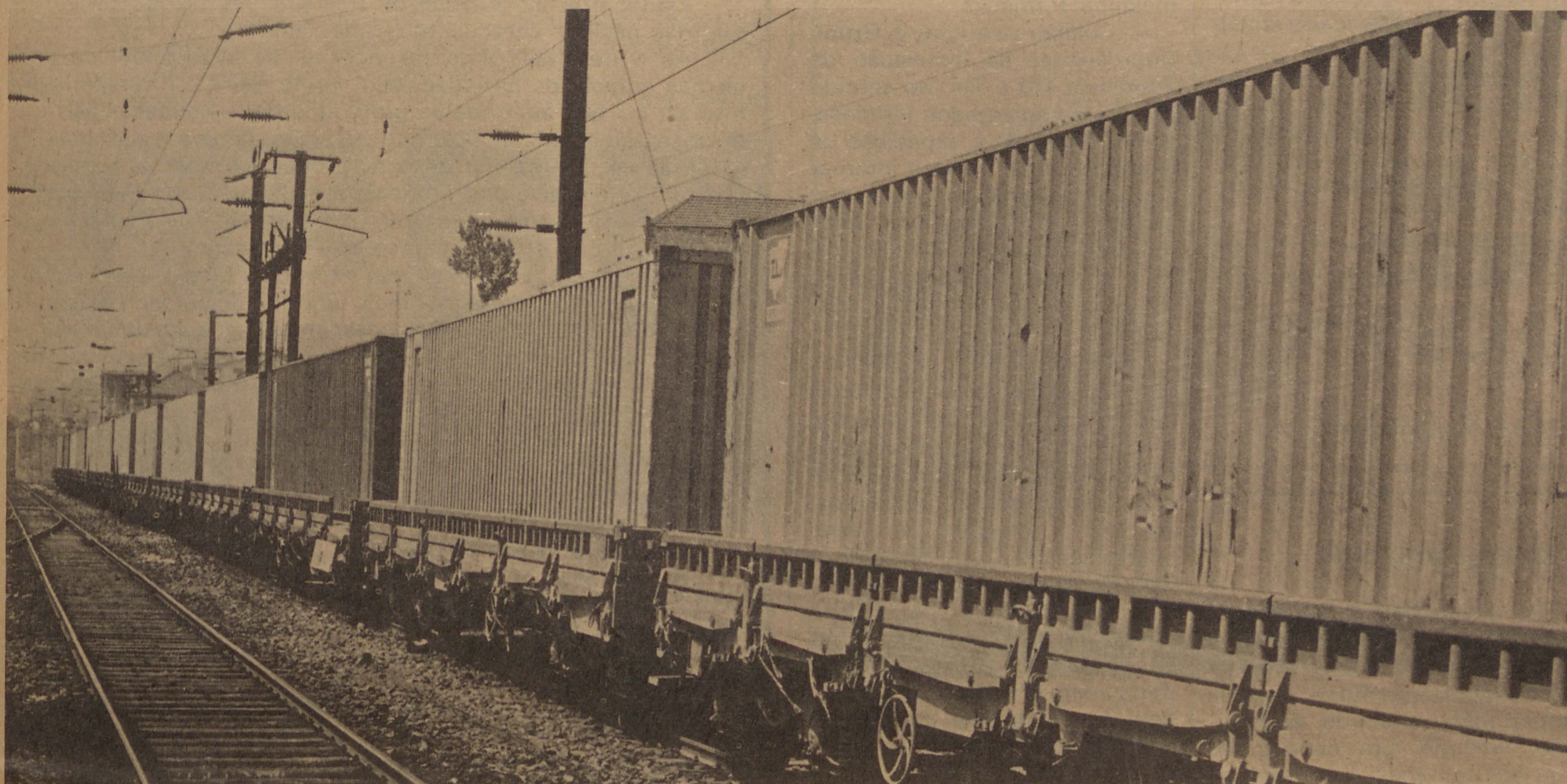


TRÁFEGO DE GRANDES CONTENTORES



Embora o tráfego de contentores já venha de longa data, na história dos caminhos de ferro, como elemento complementar do transporte, o que é certo é que o seu desenvolvimento, na parte respeitante aos grandes contentores (GC), começa a registar-se, nesta última década, com a transformação operada nos transportes marítimos transatlânticos, revolucionando toda uma técnica nova de acondicionamento de mercadorias, a qual caminha a passos largos para uma uniformização de todo

o equipamento, em todos os meios de transporte, permitindo a utilização dos marítimos, terrestres (rodo-ferroviários) e aéreos.

Com as normas internacionais estabelecidas pela ISO, foram recomendados os seguintes modelos de GC:

— 10' X 8' X 8' = 2991 mm de comp. X 2438 mm de largura X 2438 mm alt.

— 20' X 8' X 8' = 6058 mm de comp. X 2438 mm de largura X 2438 mm alt.

— 30' X 8' X 8' = 9125 mm de

comp. X 2438 mm de largura X 2438 mm alt.

— 40' X 8' X 8' = 12192 mm de comp. X 2438 mm de largura X 2438 mm alt.

Com vista à paletização normalizada, alguns GC, embora fora das normas recomendadas, poderão ter de altura 8'6".

Não podemos deixar de referir que existe ainda um modelo de GC de 35' X 8' X 8', não normalizado, que pertence à linha de navegação marítima americana «Sealand» a qual, segundo cremos, por ter sido a pio-

neira do sistema, não se integrou nas normas antes referidas e posteriormente estabelecidas.

Por princípio, o grande contentor não é mais nem menos de que uma «caixa» com uma porta no topo, sendo os modelos mais utilizados os de 20' e 40'. De momento, o grande contentor apresenta-se, além do modelo antes citado, sob as formas mais variadas

— com portas laterais, abertas, cisternas, frigoríficos, com toldos, plataformas, etc., —

isto é, existe praticamente um tipo de GC apropriado para acondicionar quase todas as mercadorias.

Face à transformação deste sistema no seio da navegação marítima, os caminhos de ferro não tardaram a reagir com o aparecimento dos primeiros grandes contentores no continente europeu, quer a nível nacional quer a nível internacional, acompanhando e desenvolvendo toda a sua técnica, com a criação, em 1967, de uma organização comum e especializada para o transporte de grandes contentores, abrangendo inicialmente 11 redes ferroviárias. Assim nasceu a «INTERCONTAINER» à qual a C. P. acabou por aderir, em 1969, ficando a seu cargo a representação em Portugal.

Com a «Intercontainer», que constituiu o conjunto das redes membros, a clientela não tem mais nem menos do que tratar dos assuntos relativos ao transporte de GC senão apenas com um interlocutor único, pois ela, além de cooperar com todas as redes ferroviárias na organização dos transportes, permitindo o agrupamento e a concentração do seu tráfego, com o fim de obter importantes e regulares correntes de transporte internacional, oferece uma gama completa de prestações auxiliares, que asseguram o transporte «porta-a-porta» através de mais de 400 estações-terminais existentes em toda a Europa.

Assim, o cliente liquida directamente à «Intercontainer» todos os serviços prestados, a qual, por sua vez, procede à liquidação dos transportes efectuados às respectivas redes membros intervenientes, directamente ou por intermédio do BCC («Bureau Central de Compensation»).

Embora a sua sede social se localize em Bruxelas, a principal actividade é exercida pela sua Direcção-Geral, situada em Basileia, na Suíça.

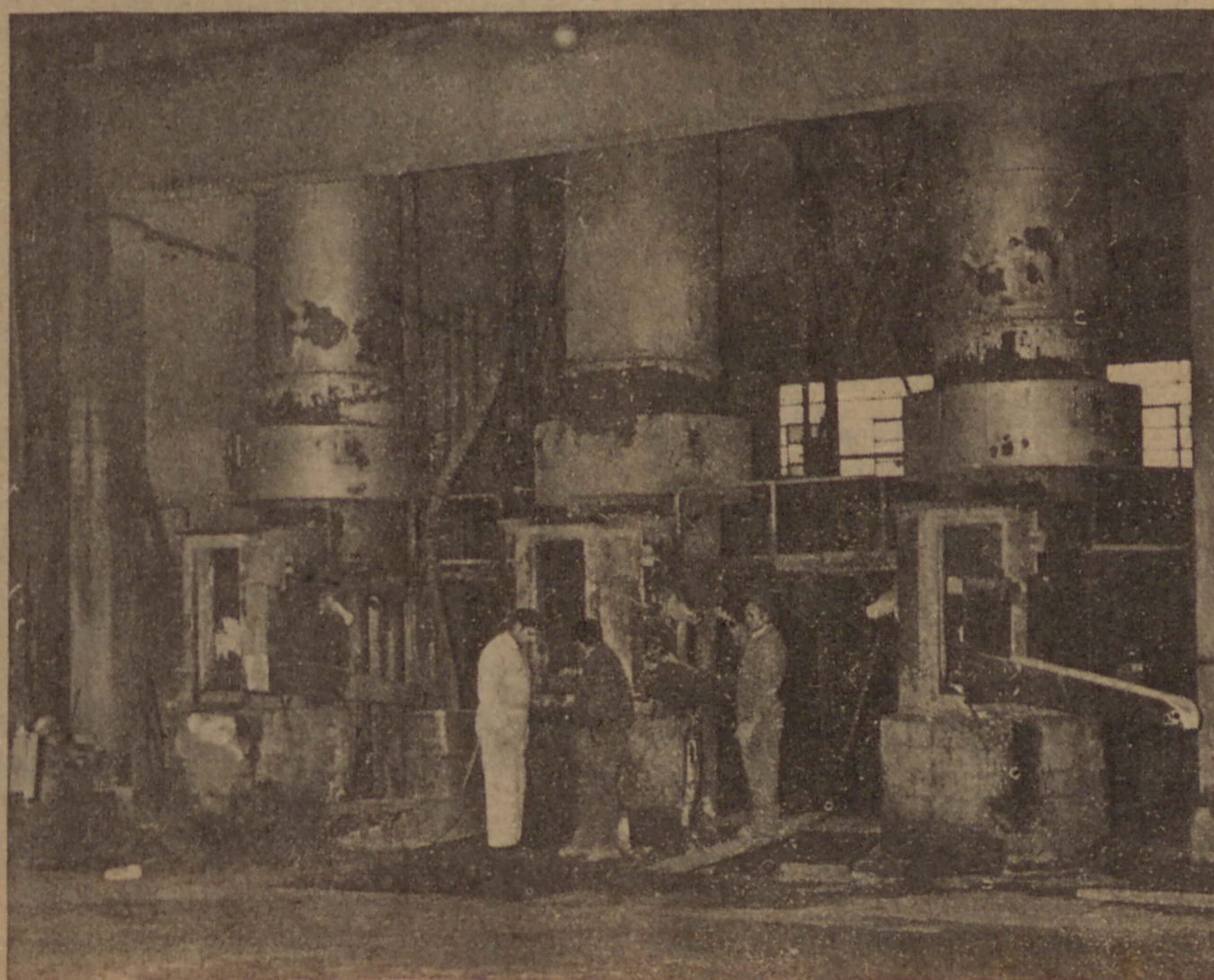
A Fundição do Lavradio

Com a transferência das velhas e inadequadas instalações de Santa Apolónia, a Oficina de Fundição começou a funcionar, no Lavradio, em 1960, concentrando ali toda a produção de ferro e metais não ferrosos que se encontrava dispersa pelos vários Sectores da Empresa.

Desta forma, além do fabrico de cepos — calços para a frenagem do material circulante — (base da produção de metais ferrosos) produz um sem número de outras peças necessárias à conservação do material (motor e rebocado), das quais se salienta:

— Em ferro fundido: — camisas, cabeças e blocos para motores Diesel;

— Em bronze e latão: — turbinas para bombas, hélices



(para os barcos), porcas e braços para macacos hidráulicos.

— Em alumínio: — tampas dos cárters dos motores e caixas para bombas hidráulicas.

Embora a Oficina de Fundição do Lavradio representasse já um significativo avanço, em relação à de Santa Apolónia, quer sob o ponto de vista técnico, quer pelas condições de trabalho oferecido, verificava-se a necessidade de introduzir melhorias, tanto no equipamento como nas instalações, porquanto:

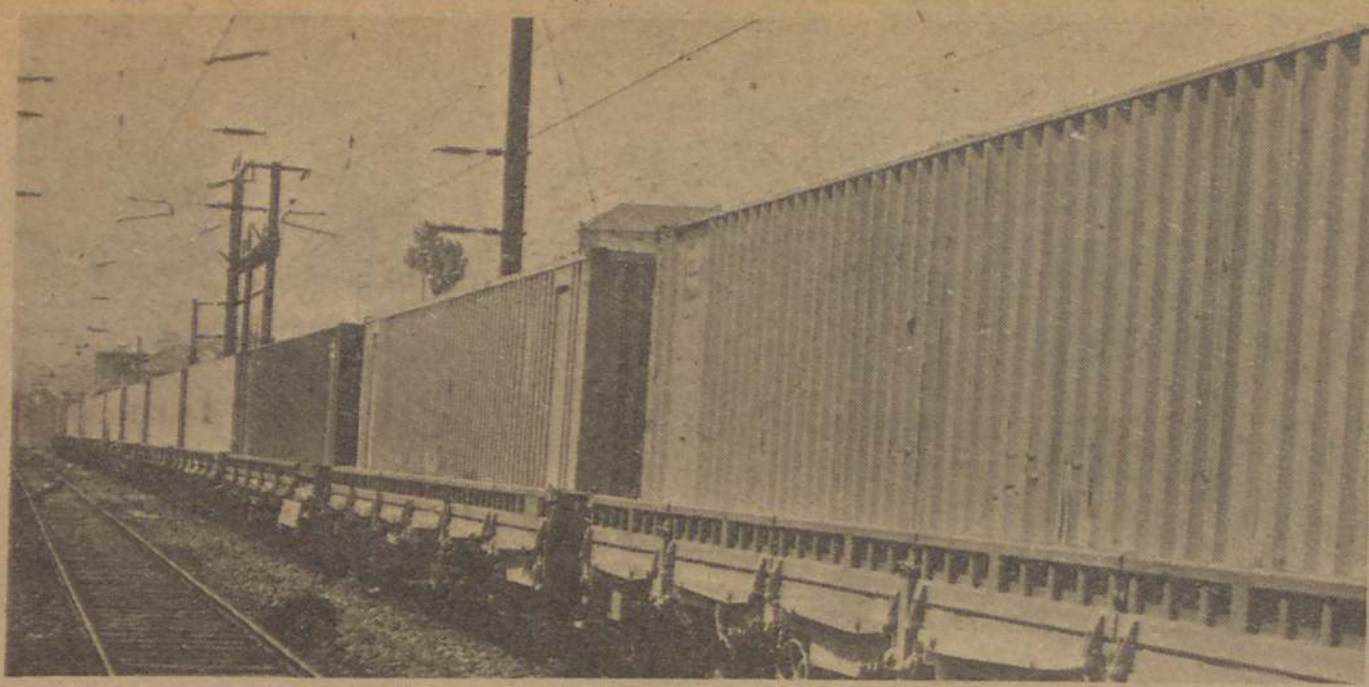
— A produção em tais condições, nem mesmo com recurso a horas extraordinárias, dava resposta às necessidades da Empresa, o que veio a originar a aquisição de cepos, à in-

(Continua pág. 3)

Pag. 2

ESTE
MÊS:

Política Tarifária	pág. 4
Atribuições de um ferroviário cumpridor	pág. 6
A medicina de trabalho	pág. 8



TRÁFEGO «INTERCONTAINER»

Em 1977 a «Intercontainer» opera já em 23 países europeus, ou seja a sua quase totalidade, cujos Caminhos de Ferro são seus membros, estando também a seu cargo a respectiva representação ou então, como delegação, em empresas associadas de alguns deles, face à especialização do transporte.

O primeiro transporte em regime «Intercontainer» teve lugar em Maio de 1968 e, a partir daqui, os números que a seguir reproduzimos são bem evidentes:

1969 — 85 450 TEU (n.º equivalente a unidades GC de 20')	
1970 — 199 908 »	
1971 — 257 034 »	+29%
1972 — 327 969 »	+28%
1973 — 435 865 »	+33%
1974 — 456 510 »	+5%
1975 — 414 752 »	-9%
1976 — 493 022 »	+19%

Recessão económica mundial

Os principais sectores de actividade da «Intercontainer», estão ligados:

— aos tráfegos marítimos intercontinentais, como sequência de penetração no Continente europeu dos transportes terrestres de prolongamento de tráfegos maciços e concentrados, em que o caminho de ferro dispõe de melhores condições em matéria de capacidade e custos;

— aos tráfegos terrestres intercontinentais, no que se refere às ligações com o Extremo Oriente, através do caminho de ferro transiberiano, e com o Médio Oriente, por comboio directo, via Turquia;

— ao tráfego marítimo europeu, no que se refere às relações europeias implicando percursos marítimos, tais como a Grã-Bretanha, a Irlanda e países nórdicos, sector este em que o GC foi relevado um útil e precioso meio de transporte de mercadorias ao qual, o caminho de ferro, através dos serviços marítimos próprios, deu uma larga contribuição para o seu desenvolvimento.

— ao tráfego continental europeu, no que se refere verdadeiramente aos transportes terrestres. É neste tráfego que o «produto» ferroviário adquire uma nova dimensão e onde se poderá encontrar o maior potencial da expansão futura dos tráfegos de grandes contentores ISO, sem deixar de se frisar, nesta expansão, o transporte de reboques, semi-reboques e até mesmo camiões, que já utilizam largamente os caminhos de ferro de certos países europeus.

Os GC em regime «Intercontainer» desfrutaram em todos os caminhos de ferro europeus de transportes acelerados, pelo que, para as suas relações de encaminhamento rápidos, além dos serviços organizados pelas redes (Serviços TEEM — «Trans-Europ-Express-Marchan-

dises»), nos percursos que não são explorados por comboios especializados de contentores TECE («Trans-Europ-Container-Express»), dispõe-se de comboios directos de mercadorias, constantes de um livro-horário especial, denominado TEC («Transports-Européens-Combinés»), que é publicado anualmente.

No nosso país o tráfego internacional de GC em regime «Intercontainer» tem sido de reduzido volume, bastante difuso, mas, de qualquer modo, sempre crescente

TRÁFEGO NACIONAL

No nosso País o tráfego de GC tem-se desenvolvido apenas como complementaridade do transporte marítimo, quer de importação, quer de exportação, limitado, por consequência, aos terminais marítimos de Lisboa e de Leixões.

Entre nós, o caminho de ferro não optou, até ao momento, pela instalação de terminais de grandes contentores próprios, distribuídos pela rede ferroviária, ligando os grandes polos geradores de tráfego, à semelhança do que está a ser feito, por exemplo, pelos caminhos de ferro dinamarqueses e espanhóis. A um plano desta natureza, são atribuídas, como principais vantagens, a uniformização e melhor aproveitamento do material circulante, a possibilidade de fazer o «porta-a-porta» e melhorar a coordenação entre o caminho de ferro e a estrada, e a diminuição dos encargos com a manutenção das mercadorias cada vez mais onerosas e difíceis. Em contrapartida destas vantagens, são necessários investimentos iniciais em instalações terminais.

O transporte de GC por caminho de ferro no nosso País, embora se trate de um tráfego novo, ainda não passou da improvisação, pois, de facto, não dispomos de meios técnicos necessários para o seu desenvolvimento, incluindo o próprio material circulante, muitas vezes desviado para outros tráfegos, não permitindo dar satisfação, em tempo útil, às solicitações da clientela, dado o parque exíguo de que dispomos. Por outro lado, as nossas estações, que dão acesso aos dois terminais marítimos, de Lisboa e de Leixões, ainda não dispõem de infra-estruturas ferroviárias e de manutenção suficiente e de amplas por forma a darem satisfação, na maior parte das vezes, ao seu desenvolvi-

mento e eficiência, apesar do estabelecimento de um comboio directo ECO (Transportes Especiais de Contentores) entre Lisboa e Leixões.

ACÇÕES DESENVOLVIDAS E EM CURSO

— Incrementar as relações com a «Intercontainer» para a captação de tráfegos continentais e intercontinentais, especialmente com o Japão, através do «transiberiano».

— Lançamento de comboio directo de GC, denominado «TECO», entre Lisboa e Leixões.

— Colabora-se com a A.G.P.L. e com a A. P. D. L., para que os terminais marítimos de Lisboa e de Leixões possam melhorar as infra-estruturas ferroviárias em condições de dar apoio aos transportes de GC de e para os mesmos terminais.

— Colabora-se com o Grupo Coordenador da Instalação de Terminais TIR e TIF, no sentido de serem implantados terminais para a recepção e expedição de mercadorias de serviço internacional a coberto da declaração aduaneira TIF, incluindo infra-estruturas para a movimentação e armazenagem de GC fora do âmbito dos terminais portuários.

— Desenvolvem-se acções para a utilização de terminais particulares, especialmente com o «S.P.C. — Serviço Português de Contentores», fora do âmbito dos terminais portuários, do qual o caminho de ferro, desde sempre, tem recebido a melhor colaboração.

— Desenvolvem-se acções com a Alfândega e com a Guarda Fiscal, por forma a serem removidas dificuldades que surtem no transporte de GC por caminho de ferro, em trânsito no nosso País.

— Nas recentes reuniões com a RENFE foi acordado o lançamento de um comboio directo «TECE» entre Lisboa e Madrid, — inaugurado em Outubro — a exemplo de outros serviços já lançados na Europa pela «Intercontainer», permitindo à clientela, além de um serviço rápido e regular entre as duas capitais peninsulares, boas ligações com os terminais espanhóis da RENFE através dos seus serviços «TECO», por forma a contemplar os tráfegos internacionais de trânsito, que possam afluir aos portos de ambos os países.

Devido também às mesmas reuniões, continuam as diligências com todas as entidades interessadas no sentido de se desenvolver o tráfego contentorizado de mercadorias procedentes da região da estremadura espanhola, zona de Badajoz, ou à mesma destinadas, cujo escoamento natural deverá ser feito pelo porto de Lisboa.

Com o lançamento destes serviços estima-se um aumento de tráfego anual de cerca de 3000 unidades TEU.



NOTA DA REDACÇÃO

Desde o número dois do «Rede Geral», que tem vindo a sair, sem carácter de obrigatoriedade, (tal como na altura se tinha dito), uma rubrica intitulada «O que é», onde se tem procurado dar a conhecer aspectos da vida da C. P.. Escreveu-se então: «se procurará desvendar em pormenor, pormenores da vida da Empresa».

Mas quando se criou esta rubrica, uma outra existia também nas intenções da equipa que, mensalmente, faz «Rede Geral». Qualquer coisa como «Um dia na vida de...» procurando-se aqui dar a conhecer pormenores da vida daqueles que trabalham nesta Empresa. Em «um dia na vida de...» tentar-se-ia mostrar o que é a vida de um maquinista dos comboios de longo curso, dos comboios internacionais, dos tranvias. O que faz um operário de um serviço de manutenção, de um grupo oficial, o dia-a-dia de um revisor, de uma guarda de passagem de nível, de um escriturário, de um chefe de estação, em resumo, procurar-se-ia dar a conhecer a todos, aquilo que todos fazem.

Estariam assim criados os três grandes blocos da estrutura das páginas centrais do «Rede Geral».

As entrevistas, onde essencialmente se focariam os problemas actuais da Empresa, bem como quais as perspectivas futuras; «O que é», onde se procuraria dar a conhecer as múltiplas e variadas funções dos diversos órgãos existentes, e «Um dia na vida de...», onde se procuraria mostrar o que faz cada uma das diversas profissões existentes nesta Empresa, dado que todas concorrem para o mesmo fim: a prestação de um serviço público — o Transporte Ferroviário.

As duas primeiras já se deu execução, falta, talvez, a mais interessante, mas também a mais difícil — dificuldade essa que advém do tempo que será necessário para a desenvolver. É que «um dia na vida de...» será para ser feita mesmo durante um dia, acompanhando aquele que fôr escolhido. Será, pois, todo um dia de trabalho com o maquinista, o chefe de estação, o revisor, o operário, o, etc., etc. e, como por vezes já se disse, a equipa que faz «Rede Geral» faz também outras coisas. Não é propriamente uma equipa de jornalistas, é, sim, uma equipa de trabalhadores da C. P., que além das suas normais funções escreve para o «Rede Geral».

A ideia está, no entanto, em marcha. Algumas arestas deverão ainda ser limadas mas prevê-se, para breve prazo, o aparecimento de tal rubrica. Porque o conhecimento da mesma nos pareceu ser de divulgar, aqui fica o apontamento.

CENTRO DE FÉRIAS DE VALADARES



Funcionou de 5 de Julho a 28 de Setembro, com resultados satisfatórios.

Promoveu ao longo dos 5 turnos várias sessões culturais de Cinema e uma interessante sessão de ilusionismo.

Despertaram o maior interesse e entusiasmo nas crianças e também nos adultos que tiveram o privilégio de assistir a tais sessões.

Há que destacar a colaboração do F. A. O. J. (Fundo de Apoio aos Organismos Juvenis) que além dos filmes, forneceu a aparelhagem e o pessoal, para a passagem dos mesmos.

Quanto à sessão de Ilusionismo, que se realizou em 16 de Julho p. p., ela ficou a dever-se ao Clube dos Fenianos do Porto.

Não queremos deixar de assinalar, de entre os vários artistas que actuaram, o ilusionista

Olimack, que é ferroviário, no 1.º Grupo Oficial, em Campanhã.

Independentemente das sessões de Cinema e de Ilusionismo, é de justiça referirmo-nos às festas de despedida de cada um dos turnos, em que participaram exclusivamente os estagiários (rapazes e raparigas), com danças regionais, recitações, teatro, etc.

Há que destacar terem sido os estagiários os autores do que representaram.

Assim, a par dos benefícios da beira-mar, desconhecida para muitos, houve mais uma vez a preocupação de apertar os laços de boa camaradagem entre os filhos dos ferroviários, de Trás-os-Montes ao Algarve. Alguns serão, por certo, continuadores de seus pais, na construção de um caminho de ferro digno e que contribua para o progresso de Portugal.

A Fundição do Lavradio

dústria particular;

— A salubridade do meio-ambiente era de nível inferior, dada a existência do elevado grau de poluição;

Com vista a aumentar a produção, tornava-se indispensável proceder à mecanização do transporte das caixas de moldação, em tapetes sobre rolos livres, e do circuito de preparação e distribuição de areias, cujo projecto foi elaborado pelo Serviço de Tecnologia Oficial, com base em elementos fornecidos pelo 3.º GO, e veio a ser fabricado na indústria nacional.

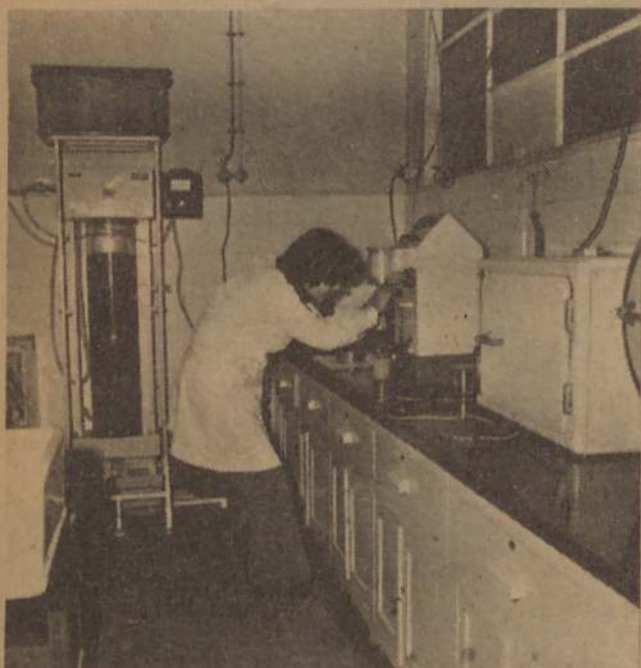
Este novo processo de laboração — MECANIZADA — gerou a necessidade de se produzirem modificações nas caixas de moldação existentes e o fabrico de novas placas de moldes (em madeira e metal) de

lhoria na actividade desta Oficina, eliminando e/ou reduzindo significativamente o esforço — por vezes bastante penoso — dispendido pelos trabalhadores, veio a traduzir-se num aumento de produtividade.

A confirmar o que se aponta, bastará comparar os resultados obtidos: de 117 000 cepos, em 1975 (com recurso a 900 horas/extraordinárias, mensais) para 200 000 que se calcula atingir, actualmente, com a mesma quantidade de agentes, em tempo normal de trabalho.

Contudo, tendo em vista um melhor aproveitamento das possibilidades oferecidas pelas novas condições de laboração desta Oficina, impõe-se que sejam levadas a cabo as seguintes acções:

— No condução dos fornos:



Um aspecto do laboratório



Pormenor de moldagem

forma a adequarem-se às novas máquinas de moldar. A execução destes trabalhos, foi realizada pelas Secções de Conservação, Carpintaria de Moldes e de Bronze, das Oficinas do Barreiro (3.º G. O.).

Quanto a instalações, foi elaborado um projecto e programa das obras de construção civil, pelo Sector de Obras do Departamento de Instalações Fixas, bem como o Caderno de Encargos (posteriormente, adaptado por técnicos do 3.º G.O., a fim de reduzir os custos e abreviar a construção) sendo as respectivas obras adjudicadas a um empreiteiro, mediante concurso.

Com o fim de melhorar as condições de salubridade do ambiente, foi montado um conjunto de despoejamento, (para a captação de poeiras nas zonas onde o seu desenvolvimento é mais acentuado) cujo equipamento foi produzido e montado em Portugal.

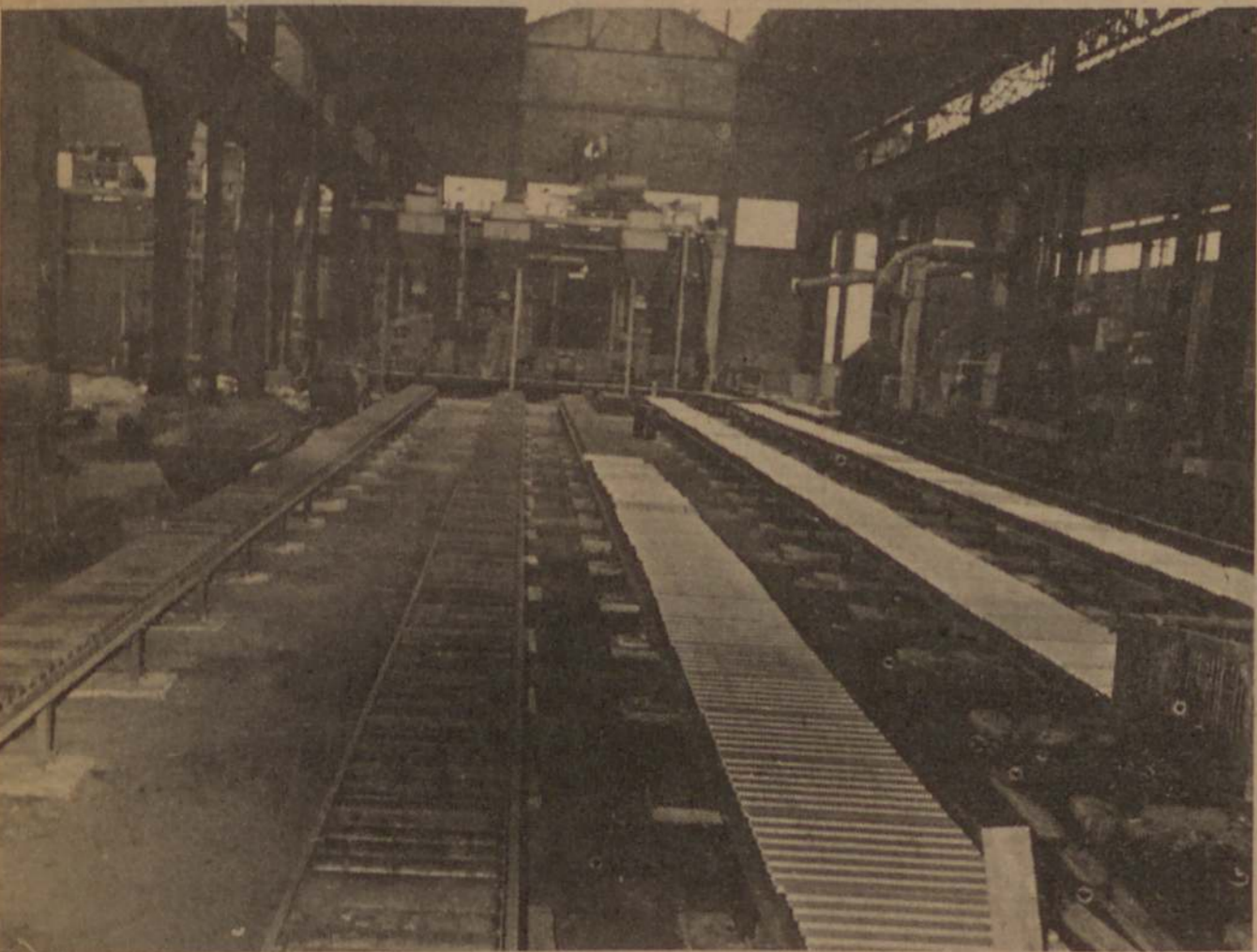
Em Abril último, concluídos os trabalhos referidos, entrou em funcionamento a mecanização que, introduzindo uma me-

lhoria de equipamento, dado o existente ser bastante antiquado, o que origina uma ocupação excessiva de mão de obra;

— Na rebarbação: é indispensável a curto prazo, a modernização do equipamento que garanta um regular escoamento dos produtos fundidos;

— No laboratório, que desempenha uma função da maior importância na qualidade da produção e de grande relevância no aproveitamento de sucatas de materiais não ferrosos e está dando, agora, os primeiros passos no controlo metalográfico, embora se encontre razoavelmente bem equipado, não dispõe de instalações adequadas ao seu funcionamento, esperando-se, para breve, a concretização dos estudos, já iniciados, visando a construção de novas instalações.

Aguarda-se, portanto, que estas 3 áreas de actividade venham a ser dotadas dos equipamentos e instalações que permitam, à Oficina de Fundição do Lavradio, atingir o nível por todos desejado.



Os tapetes de rolos livres para transporte das caixas de moldação

NÃO FUMAR

Iniciou há já algum tempo a Direcção Geral dos Desportos, em todos os órgãos de comunicação social, uma campanha tendente a sensibilizar o público aos problemas decorrentes do fumo no comportamento dos atletas em competição.

Não Fume Em Recintos Desportivos Fechados, tem sido o seu principal lema.

Porque também a C. P. tem problemas semelhantes no material circulante, com preponderância para os comboios suburbanos, pareceu-nos de interesse incluir em «Rede Geral» alguns dos cartazes que a Direcção-Geral dos Desportos tem difundido largamente por todo o país.



Novas chefias

Por deliberação do Conselho de Gerência, de 14 de Setembro, foram nomeados, respectivamente, Director do Gabinete de Promoção e Controlo da Segurança Ferroviária, Director de Exploração, Director do Gabinete de Planeamento e Estudos Económicos, e Chefe do Serviço de Gestão dos Recursos Financeiros, os Eng.ºs Martins Pinheiro, Eng.º Abílio Rodrigues, Dr. José Aleluia e Dr. Rodrigues Coelho.

Tal como já vem sendo hábito, damos, a seguir, breve resumo das actividades profissionais destes técnicos:

Eng.º Martins Pinheiro — Entrou para a C. P., em Maio de 1957, como engenheiro praticante, tendo, em Dezembro desse mesmo ano, passado à categoria de Engenheiro-Ajudante no 1.º G. M. O., em Campanhã, onde teve a seu cargo a conservação do material tractor, de locomotivas, de via estreita e material rebocado de via estreita e via larga (nas oficinas de Campanhã, Boavista, Lousado e Sernada do Vouga).

Destacado em Setembro de 1963 para acompanhar a electrificação da Linha do Norte, desde Pombal até S. Romão, foi posteriormente nomeado Chefe do Sector de Electrotecnia da Região Norte.

Iniciou, em Setembro de 1973, um estágio, com vista à chefia

do Sector de Transportes da Região Norte. Nomeado Chefe do Sector de Transportes da Região, nesse lugar se manteve até Junho de 1974, data em que passou a fazer parte da C. A. da C. P., lugar que desempenhou até Junho de 1977. Entretanto, desempenhou, cumulativamente com o lugar de Administrador, o de Director de Exploração, este desde Abril de 1975 até à presente data, altura em que passou a desempenhar o cargo de Director do Gabinete de Promoção e Controlo da Segurança Ferroviária. O Eng.º Martins Pinheiro é licenciado em engenharia electrotécnica pela Universidade do Porto.

Eng.º Abílio Rodrigues — O seu «currículo» já foi apresentado no «Rede Geral» n.º 5, quando da sua nomeação para o cargo de Director Adjunto de Exploração, lugar que desempenhou até agora.

Dr. José Aleluia — Tendo começado a colaborar na C. P., em «parte-time», desde 1969, na análise de estudos económicos, previsões de tráfego e planeamento a médio e longo prazo, passou a pertencer aos quadros da Empresa em 1972. Responsável pelo Sector de Planeamento a Médio Prazo, do Departamento de Organização e Planeamento, a partir de 1973, foi, em 1975, nomeado responsável pelo Grupo de Análise e

Estudos Económicos, integrado no Gabinete de Planeamento Económico.

Membro da Sub-Comissão de «Management» da UIC (União Internacional dos Caminhos de Ferro) desde 1974, foi, em 1976, nomeado Director do Gabinete de Planeamento Económico, lugar que desempenhava à data da sua nomeação para o novo cargo que agora ocupa, o de Director do Gabinete de Planeamento e Estudos Económicos.

O Dr. José Aleluia é licenciado em Economia pela Universidade do Porto.

Dr. Rodrigues Coelho — Entrou para a C. P. em Abril de 1962, como Economista Praticante, tendo começado a sua prestação de serviço no Serviço de Fiscalização, dos Serviços de Contabilidade e Finanças.

Em 1963 passou ao quadro como Economista-Ajudante, e em Janeiro de 1970, foi nomeado Chefe do Serviço de Estudos Financeiros, lugar que desempenhou até Maio de 1974, ao ter sido destacado para fazer parte da C. A. da C. P., onde se manteve até Junho de 1977.

Foi, em Setembro, nomeado Chefe do Serviço de Gestão dos Recursos Financeiros.

O Dr. Rodrigues Coelho é licenciado em Finanças pelo Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras.

POLÍTICA TARIFÁRIA

Pelas fazões já apontadas em artigo anterior sobre o actual sistema tarifário de passageiros e bagagens, apresentam-se neste número algumas considerações acerca dos aspectos essenciais do actual sistema tarifário de mercadorias da C. P.

Tal como então, a vastidão da matéria abrangida, não consente mais que «uma síntese de recapitulação para os já iniciados e uma ordenação de tópicos para os não familiarizados com o assunto mas suficientemente sensibilizados para compreenderem esta leitura».

1. A reestruturação do sistema tarifário de mercadorias na rede da C. P. materializou-se pela publicação de uma nova Tarifa Geral de Transportes (Parte II — Mercadorias) e a simultânea anulação de uma multiplicidade de diplomas tarifários que, entretanto, se encontravam em vigor, tal como foi anunciado no Aviso ao Público B. n.º 579, de 16 de Novembro de 1975. Foram assim anuladas, além da Tarifa Geral então vigente (em aplicação desde Janeiro de 1927), a Tarifa de Operações Acessórias, a Classificação Geral de Mercadorias, 8 Tarifas Especiais e 19 Avisos ao Público relativos a preços ou condições especiais. A nova Tarifa Geral integrou a matéria até então dispersa por variados diplomas tarifários, e, tal qualmente, no tocante à Parte I — Passageiros e Bagagens, a sistematização e o tratamento das matérias inspiraram-se em critérios de maior racionalidade e simplicidade. Teve ainda a característica de ser aplicável, desde logo, igualmente em condições e preços à linha de Cais do Sodré a Cascais, ainda nessa altura sob exploração da Sociedade «Estoril», ficando assim praticamente uniformizado com este diploma comum o sistema tarifário de mercadorias, em toda a Rede do Continente.

Por outro lado, a reestruturação de 1975 integrou a actualização de preços, considerada a todos os títulos inadiável.

Na realidade, era notório o desajustamento entre preços e custos de produção dos transportes ferroviários, os primeiros permanecendo sem alteração há apreciável número de anos e os segundos submetidos a sucessivos agravamentos. E importa até salientar que algumas tabelas havia no sistema então vigente — a maior parte das da Tarifa Especial n.º 1 de Pequena Velocidade — que não sofriram alterações há mais de 23 anos.

De acordo com as directivas governamentais o novo esquema tarifário, saído da reforma de então, obedeceu a um agravamento médio de 50%, no seu conjunto.

A par da nova Tarifa Geral, três únicas tarifas especiais subsistem para o tráfego interno:

- a Tarifa Especial de Detalhe — Volumes de urgência;
- a Tarifa Especial de Detalhe — Volumes de peso até 50 kg. (até então designada por Tarifa Especial n.º 8/108);
- a Tarifa Especial de Grandes Contentores.

Trata-se de tarifas visando tráfegos com características diversas peculiares e em que o sistema de preços adoptado se afasta sensivelmente dos princípios integrados nesta nova Tarifa Geral. E tanto assim que, a propósito das duas primeiras, a Portaria n.º 636/75, de 5 de Novembro, que deu aprovação à reestruturação do sistema tarifário de mercadorias, declara que «a manutenção de autonomia destas Tarifas especiais visa satisfazer tráfegos que, embora altamente deficitários, convém manter por razões de ordem social». Mais adiante ter-se-á ocasião de voltar ao assunto, ao focar alguns aspectos referentes ao sistema de preços.

Claro está que deixaremos de parte nesta abordagem, outras situações actuais em matéria de preços, mas que nesse particular estão fora dos limites consignados estritamente nos diplomas tarifários, como é o caso de certas disposições legais ou de natureza contratual (acordos especiais com os clientes), etc.

Por outro lado, no tocante ao tráfego internacional, a C. P. bem como as outras redes ferroviárias europeias, estão subordinadas ao direito convencional Inter-Estados, regendo-se a tal respeito pela Convenção Internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminhos de ferro (abreviadamente C. I. M.) e suas Disposições Complementares Uniformes (abreviadamente D. U. C.), tudo a constituir as peças fundamentais a que se reportam variadas tarifas e acordos internacionais aplicáveis a tráfegos específicos ou a relações de tráfego determinadas.

No presente artigo não será tratada esta matéria de tráfego internacional, a qual justifica desenvolvimento adequado noutra oportunidade. Notar-se-á, no entanto, que as disposições da Tarifa Geral de Transportes são igualmente aplicáveis aos transportes efectuados ao abrigo de convenções e tarifas internacionais em tudo o que não contrariar o que nestas se contém.

2. Começaremos por realçar as alterações e inovações mais importantes introduzidas no sistema tarifário com a reestruturação de 1975:

- concentração num só diploma da matéria respeitante às diferentes categorias de remessas, aos regimes de transporte e a todas as disposições inerentes a serviços e utilizações especiais e acessórias;

- introdução de duas novas categorias de remessas — «grupagens» e «grupo de vagões completos»;

- cessação do critério das remessas de detalhe estarem subordinadas à classificação das mercadorias, adoptando-se,

quanto às mesmas, sistemas de preços indiferenciados quanto à natureza da mercadoria;

- remodelação integral da classificação de mercadorias, adoptando o sistema internacional N. C. M. (Nomenclatura Comum das Mercadorias) entretanto posto em aplicação pelas redes pertencentes à U. I. C.;

- adopção na diferenciação de preços de vagão completo, no tocante às mercadorias, de critérios de densidade, em harmonia com o melhor aproveitamento da capacidade do vagão;

- estabelecimento de preços extraídos de «curvas de preços» que traduzem em certa medida adequação às correspondentes «curvas de custos»;
- apresentação das tabelas de uma maneira sistematizada, que permite a leitura imediata dos preços de transporte;

- generalização do critério de fixação dos preços por unidade de peso (e não por cabeça) aos animais transportados no regime de vagão completo;

- generalização da taxação a peso aos veículos e material assimilado;

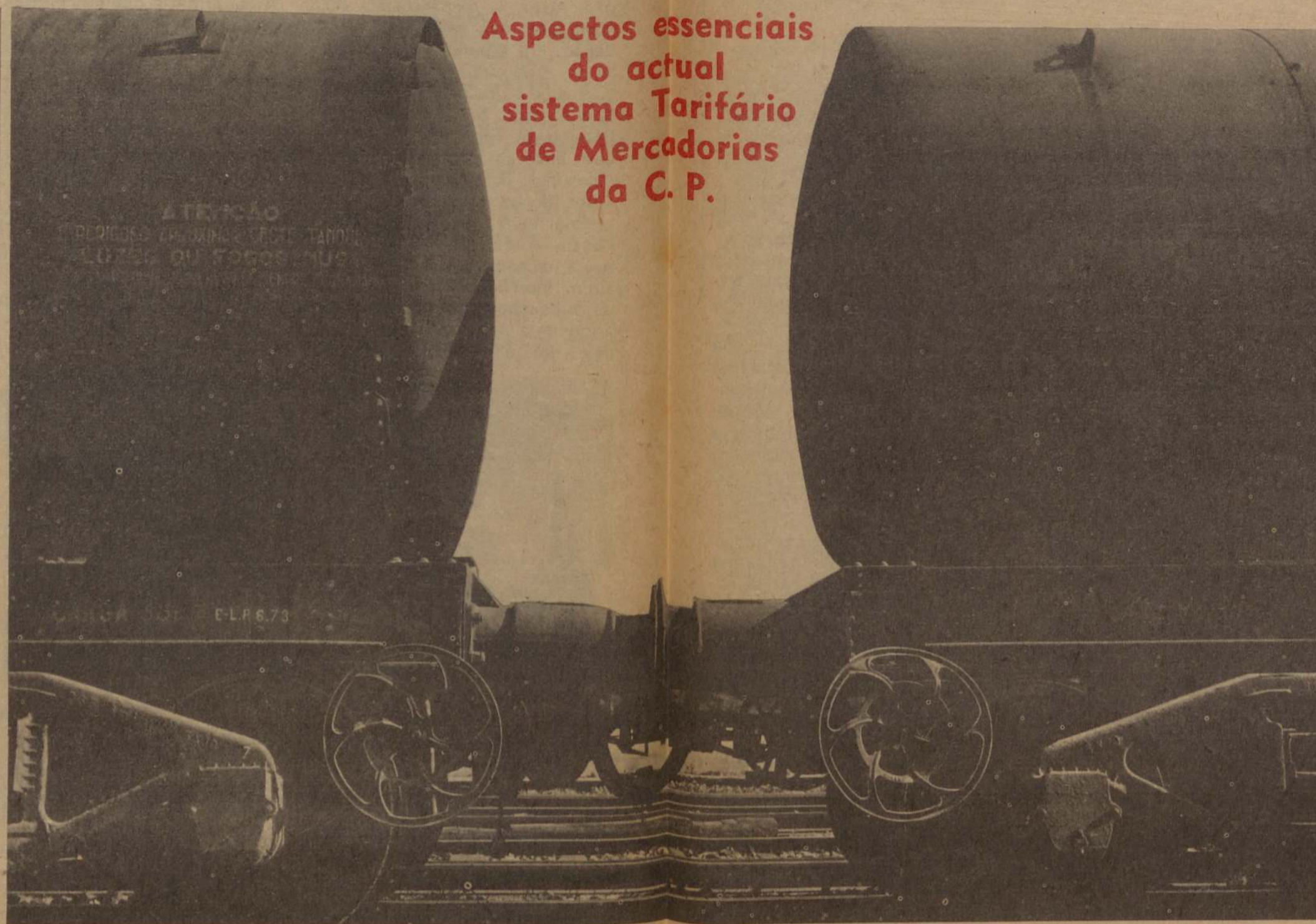
- remodelação, de todo o articulado relativo às várias situações que o contrato de transporte poderá vir a contemplar.

3. Após esta síntese que faculta de certo modo o esclarecimento sobre a profunda evolução verificada, debruçemo-nos, seguidamente, sobre alguns aspectos mais significativos da nova Tarifa Geral.

Antes de mais, tem interesse atentar numa das primeiras disposições que constituem o Capítulo I, do Título I, precisamente a do Artigo que trata do «Âmbito do transporte». Segundo ela, «o Caminho de Ferro, nos termos das leis em vigor, reserva-se o direito de transportar apenas o que estiver no âmbito da sua vocacionalidade e das possibilidades de exploração».

Seguidamente, esquematizemos as categorias de remessas e os regimes de transporte que correspondem, de acordo com a nova Tarifa Geral;

São consideradas remessas de detalhe todas as que não



Aspectos essenciais do actual sistema Tarifário de Mercadorias da C. P.

atingam o peso de 5000 kg, para as quais o expedidor não pede o uso exclusivo de um vagão, e que sejam compostas por volumes individualizados por uma etiqueta.

É considerada remessa de grupagem o conjunto de volumes, carregados no mesmo vagão, provenientes de vários expedidores e/ou dirigidos a vários destinatários, transportados apenas com uma declaração de expedição apresentada por empresa ou agente agrupador de transporte e desde que o peso de uma mercadoria não exceda 70% do peso total da carga.

São consideradas remessas de vagão completo todas as que atinjam o mínimo de 5000 kg ou pagando como tal, todas as que ocupem a capacidade do

vagão empregado e todas aquelas cujo expedidor pretenda a utilização exclusiva do vagão. Cairão também, implicitamente no âmbito do vagão completo, as remessas para as quais existe limitação ao transporte como detalhe (volumes de mais de 10 metros de comprimento, volumes de diâmetro superior a 2 metros, volumes de peso unitário superior a 1000 kg, veículos rodoviários, mercadorias a granel, etc.).

São consideradas remessas de grupo de vagões completos todas as remessas de mercadorias carregadas em mais de um vagão, desde que atinjam o mínimo de 100 t e sejam expedidas de uma única estação de origem para uma única estação de destino, por um só expedidor para um só destinatário.

Consideram-se comboios especiais os comboios completos e os comboios blocos, cuja requisição é feita por ajuste prévio.

Os actuais regimes de transporte «normal» e «prioritário» substituíram os antigos regimes de Grande e Pequena Velocidade.

O regime normal corresponde, de certo modo, ao antecedente, designado de Pequena Velocidade.

O regime acelerado assegura o encaminhamento das mercadorias em comboios de marcha rápida.

O regime prioritário garante prioridade tanto no fornecimento do material de transporte como na expedição das respectivas remessas, sem que tal implique o seguimento em comboios de marcha rápida.

A cada um destes regimes correspondem prazos de transporte que diferem dos que vigoravam anteriormente, sendo importante assinalar agora a distinção nos prazos a considerar, consoante o percurso é na linha do Norte ou nas restantes linhas, o que, obviamente, é consequência das melhores condições que aquela faculta à exploração.

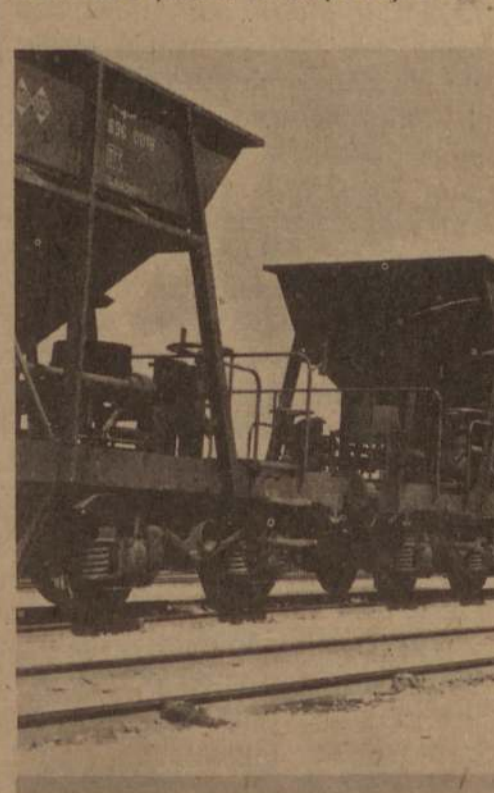
A estes prazos podem acrescentar prazos suplementares (casos de transbordo da via larga para a via estreita, transmissão, operações aduaneiras e repesagem no destino).

4. O transporte de mercadorias efectua-se através da celebração de um contrato com cliente, pelo que em capítulo

próprio da Tarifa Geral se inserem as disposições respeitantes ao «Contrato de Transporte», em especial as que respeitam aos documentos que o formalizam (declaração de expedição, senha e carta de porte).

Em capítulos subsequentes são tratados vários aspectos relativos à consumação do contrato (cálculo dos preços, etc.), a circunstâncias eventualmente sobrevindas e ao regime de responsabilidade e reclamações.

Deixando para mais adiante os aspectos inerentes a preços, limitam-nos-emos agora a referir uma inovação trazida pela Tarifa em matéria de reclamações: uma remessa será considerada como perdida se passados 90 dias após ter expirado o prazo de transporte não tiver sido posta à disposição do



destinatário, prevendo-se assim, em defesa dos clientes, de modo a evitar que o processo de reclamação se arrasta para além do que possa admitir-se como razoável.

5. Conforme preceitua a Tarifa Geral são elementos determinantes do preço de transporte: a categoria da remessa, o peso da remessa, o regime de transporte, a natureza da mercadoria, a distância a percorrer e a categoria do vagão a utilizar.

A categoria da remessa determina a aplicação de tabelas distintas, para detalhe, grupagens, vagão completo e grupo de vagões completos; para os comboios especiais o preço é calculado, caso a caso, por «ajuste prévio».

O regime de transporte, por seu turno, implicou o desdobramento de todas essas tabelas, conforme se trate dos regimes «normal», «acelerado» ou «prioritário».

Os preços de detalhe constam de tabelas únicas que se não diferenciam com a natureza da mercadoria e que dão de imediato a leitura do preço aplicável sem necessidade de contas. Os preços são assim apresentados, a partir dos mínimos de 50 kg e 30 km, com escalões de distância de 5 km até 200 km e de 10 km para distâncias superiores.

A natureza de mercadoria influirá tão somente nas taxas de detalhe quando se trate de mercadorias constantes do Anexo I

e bem assim outras consideradas como volumosas e de peso diminuto, para o que haverá lugar a aplicação dos coeficientes 1,5 ou 3, conforme o caso. Por outro lado, a natureza da mercadoria condicionará nalguns casos (mercadorias perecíveis ou de fácil deterioração) o seguimento obrigatório em regime acelerado mas os preços serão de regime normal.

6. Os preços de vagão completo são apresentados em tabelas distintas das do detalhe. A tabela aplicável é determinada pela natureza da mercadoria, havendo sido para tal efeito as mercadorias agrupadas em outros tantos correlativos agrupamentos, em parte tendo em conta a respectiva densidade, o que implicitamente procurou ter

em atenção o possível espaço ocupado em relação ao peso. Para tanto fazem parte do elenco de diplomas tarifários a Lista Alfabética das Mercadorias e a Nomenclatura das Mercadorias, o que permite, com a atribuição de um código unificado a cada mercadoria, a indicação de forma acessível das tabelas aplicáveis para o respectivo regime de transporte, distinguindo ainda, quando for caso disso, a utilização em vagão especial.

No tocante a escalões de distância, a forma de apresentação das tabelas é a mesma do detalhe mas com subordinação ao mínimo de 50 km.

7. Como atrás já nos foi dado assinalar, os regimes de transporte determinam o desdobramento das tabelas da Tarifa Geral por forma a conterem umas os preços do regime normal e outras os preços do regime acelerado ou regime prioritário, consoante se trate respectivamente de detalhe ou de vagão completo ou grupos de vagões completos. Relativamente ao regime acelerado, cujas remessas têm um encaminhamento próprio, a curva de custos foi a principal determinante dos respectivos preços. Quanto ao regime prioritário, a cujas remessas não se atribui, como é sabido, encaminhamento diferenciado do regime normal, os preços correspondem aos deste último com a majoração de 75%.

As tabelas aplicáveis a vagão completo ou a grupos de vagões completos, no seu conjunto, são, por agora, em número de 19 para o regime normal e em igual quantidade para o regime prioritário. Tal profusão — em que se consubstancia actualmente a diferenciação tarifária segundo a natureza da mercadoria — resulta, por um lado, da discriminação já aludida baseada na densidade (cabendo às mercadorias de densidade menor que 1, ou sejam as consideradas leves, preços mais elevados por unidade de carga), e, por outro, da necessidade de manter de uma forma criteriosa certos agrupamentos aos quais, dentro de um regime de transição, fossem atribuídos níveis de preços que traduzissem agravamentos admissíveis em relação aos anteriores. Isto, dado o grande desajustamento destes para os custos da produção.

Importante é de assinalar que as tabelas de vagão completo obedecem a critérios de regressividade, tanto em relação aos mínimos de carga pretendidos (condições de tonelage), como em relação à distância percorrida. Isto significa, por um lado, que os preços são menores por tonelada à medida que se vão elevando as condições de tonelage (5, 10, 15 ou 20 t), por outro lado, os preços por tonelada/km vão decrescendo à medida que a distância aumenta.

Trata-se de princípios já de há muito consagrados internacionalmente e que, de certo

modo, procuram traduzir a evolução que no mesmo sentido apresentam os custos de transporte.

De notar, por último, que as remessas referentes a dinheiro, valores e objectos de arte, bem como os transportes fúnebres têm regras específicas de tratamento tarifário e de cálculo de preço.

8. Conforme preceitua a Tarifa Geral (Art.º 141.º) o cálculo do preço total do transporte faz-se por adição do preço do transporte, propriamente dito, com as respectivas taxas acessórias. Na sequência de um princípio já tradicional a nova Tarifa Geral estipula o arredondamento da importância total das cobranças. Para o detalhe, o critério mantém-se idêntico ao preço total do transporte por forma a conterem umas os preços do regime normal e outras os preços do regime acelerado ou regime prioritário, consoante se trate respectivamente de detalhe ou de vagão completo ou grupos de vagões completos. Relativamente ao regime acelerado, cujas remessas têm um encaminhamento próprio, a curva de custos foi a principal determinante dos respectivos preços. Quanto ao regime prioritário, a cujas remessas não se atribui, como é sabido, encaminhamento diferenciado do regime normal, os preços correspondem aos deste último com a majoração de 75%.

Trata-se de matéria destinada a regular as possíveis situações na hipótese da respectiva utilização, inspirada nas recomendações internacionais. No caso de contentores e de paletes e paletes-caixas o seu interesse perspectiva-se mais para o futuro quando a colaboração utentes-caminho de ferro, nesse particular, venha a atingir grau mais adequado, à semelhança de outros países de Além-Pirineus.

Uma disposição interessa sobretudo a regular as possíveis situações na hipótese da respectiva utilização, inspirada nas recomendações internacionais. No caso de contentores e de paletes e paletes-caixas o seu interesse perspectiva-se mais para o futuro quando a colaboração utentes-caminho de ferro, nesse particular, venha a atingir grau mais adequado, à semelhança de outros países de Além-Pirineus.

Uma disposição interessa sobretudo a regular as possíveis situações na hipótese da respectiva utilização, inspirada nas recomendações internacionais. No caso de contentores e de paletes e paletes-caixas o seu interesse perspectiva-se mais para o futuro quando a colaboração utentes-caminho de ferro, nesse particular, venha a atingir grau mais adequado, à semelhança de outros países de Além-Pirineus.

10. Foi, sem dúvida, assaz profunda a reestruturação do nosso sistema tarifário de mercadorias e um grande passo pôde finalmente assim ser dado, após quase meio século de vigência da antiga Tarifa, tocando os domínios da sistematização, da racionalidade, da actualização dos níveis de preços e da simplicidade.

Este último aspecto, em particular — não obstante as imperfeições existentes no texto e algumas já detectadas — terá decerto sido, segundo cremos, dos mais sentidos no imediato por quantos aplicam no dia-a-dia o conjunto dos novos diplomas que há cerca de 2 anos vigoram.

Atribulações de um ferroviário cumpridor



Recebemos de um nosso colega o relato de um episódio real que, pelo seu conteúdo, achamos nosso dever incluir nas páginas do «Rede Geral»:

FERROVIÁRIO exemplar vexado e difamado

Pretende esta crónica, acima de tudo, ser um acto de solidariedade, inequívoco, a um Ferroviário que, no cumprimento da sua função, foi injuriado, chegando-se ao cúmulo de o difamarem na sua honra.

O incidente, lastimável, que dou à estampa, é frequente, infelizmente, e estão sujeitos a sofrê-lo todos quantos têm a difícil tarefa de lidar com o público, em geral, que, muitas vezes, toma o trabalhador como seu «bode expiatório» sobre quem procura descarregar a ira, nos seus múltiplos aspectos, por razões que tem ou que julga ter, quando não o faz por mera provocação, como, aliás, aconteceu no caso que vou divulgar e que presenciei há um ano, na data em que se comemorava uma efeméride histórica, no dia 5 de Outubro.

Encontrava-me em Beja onde fui dar uma espreitadela turística, tanto do meu agrado, razão porque tenho tido oportunidade de noticiar ao público dilectante, desta saudável cultura recreativa do espírito, muitas das nossas belezas paisagísticas, arquitectónicas, etnográficas, arqueológicas, espeológicas, enfim, uma diversidade de motivações que merece ser conhecida como suporte da propaganda turística válida para fortalecimento desta indústria que tem o privilégio de aproximar os povos, num intercâmbio amistoso, papel preponderante que o nosso Caminho de Ferro tem que veicular.

O comboio que utilizei, no regresso, era formado na estação desta cidade e capital do Baixo Alentejo e, pela leitura do horário, devia partir às 14,05 horas.

Passados, porém, uns 45 minutos da hora prevista, estranhando tamanha pasmaceira, activada por um sol ardente,

descei e procurei o chefe da estação a quem perguntei, com alguma ironia, se a demora se devia a alguma mudança de hora... Olhe que não, respondeu-me no mesmo tom. Aguardamos apenas a chegada do comboio do Ramal de Moura que não tardará muito mais.

Regressei ao meu lugar e, pelas 15 horas e pouco, surge uma composição que, valha a verdade, não me passava pela cabeça que fosse toda para passageiros.

Mal parou, desata a sair, de todos os veículos rebocados, um autêntico formigueiro humano, agitando-se, numa pressa atabalhoada, levando ou arrastando, conforme podia, a tralha, ou melhor a tradicional bagagem à portuguesa, que tem a particularidade de transformar um comboio de passageiros em recoveiro.

Enquanto durou este arrumar de pessoas e ajeitar de volumes nos espaços possíveis do comboio que, pacientemente, aguardava que o puzessem a andar, apareceu uma automotora, esta sim a do horário, também pejada até às portas.

A PARTIDA DE BEJA PARA LISBOA

De entre os passageiros que vinham de pé, no salão de 1.ª classe, uns dois ou três começaram a urdir uma conjura torpe contra o revisor de bilhetes que bem longe estaria de pensar o que o esperava no decorrer da viagem que iniciara em Beja.

Quando o comboio arrancou começaram as atribulações do infortunado ferroviário bem merecedor de melhor sorte.

O mais provocador, quando o vê no «hall», vai direito a ele, seguido pelos outros, e utili-

zando uma linguagem soez, bem castiça, que fazia ouvir a quantos não a podiam evitar, ofende o revisor em termos que, por decoro e respeito me abstenho, mas que os leitores entenderão: Ouve lá, seu isto, seu aquilo, então eu pago quinhentos e tal escudos, em 1.ª classe, para me obrigarem a viajar naquela traquitana!

Quero já que me arranjes um lugar para me sentar se não, meu assim, meu aqueloutro, parto-te os... ossos, racho-te, enfim, o vocabulário próprio para estas cenas de «entendimento» entre os homens.

O revisor, apanhado de surpresa, estava estupfacto, e, conforme aproveitava uma abertura, ia repreendendo o indivíduo procurando chamá-lo à razão, sem qualquer resultado, dizendo-lhe que não podia oferecer nenhum lugar por não os haver.

O homem em vez de se apaziguar ficou mais enfurecido e daí foi ouvir mais uma enfiada de raios e coriscos ofensivos da dignidade de quantos se prezam dela.

Esgotados todos os argumentos e, sobretudo, a paciência, o corajoso ferroviário, não suportando mais as infâmias de que estava a ser vítima, num momento de desespero, berrou-lhe: Então bata lá para ver se é capaz! Experimente! Vál...

Aqui as coisas mudaram de figura. O valentão vendo que aquilo já não estava lá muito ao jeito, deixou-se de ameaças, baixou bastante o tom de voz, assim como as palavras começaram a ser mais decentes e, logo que teve uma oportunidade, o rufião e os seus comparsas viraram costas e voltaram à primeira localização no centro da carruagem.

Um passageiro, impacientado com aquele desacato, como, aliás estavam os restantes, chama o desordeiro e oferece-lhe o lugar para evitar que o seu comportamento melindrasse e encavacasse mais os presentes. Primeiro recusou, mas a voz imperativa do ofertante levou o despudorado a sentar-se.

Já com uma aparente calma generalizada, o revisor deu início ao seu trabalho.

Quando me identifiquei aproveitei o ensejo para lhe dizer: Então amigo, por esta é que não esperava! Veja lá — retorquiu — para que um homem está guardado. Não faz ideia do que ele me chamou...

Se sei, amigo! Pois se eu até ouvi mais do que o senhor que ainda estava muito sossegado da sua vida, passeando na gare, e já eles aqui combinavam a provocação...

Deixe-os lá — disse pesando as palavras — que em Vendas Novas vão ser recebidos com guarda de honra.

Como se perdeu uma oportunidade de fazer justiça em Vendas Novas

Aproximava-se, finalmente, a altura da desforra, pensei. O revisor fez sinal assim que viu o Chefe da Estação, o qual entrou na carruagem seguido por um sargento da G. N. R. e outro do Exército. Os passageiros vendo aquele desfile ao longo do corredor seguiram-no com curiosidade.

Chegados junto do mais caluniador, o dedo acusador da vítima aponta-o.

O sargento da G. N. R. abre o interrogatório nestes termos: Então o que sucedeu?

Levantou-se, receoso, e tentando uma farsa disse: Sabe, meu sargento, eu em Beja cheguei ao pé deste senhor e pedi-lhe, por favor, para me arranjar um lugar para me sentar. Ainda me ofendeu e só faltou bater-me.

Esta resposta provocou hilariedade geral, por tanto desca-ramento.

O revisor, lívido, riposta: Ao menos seja uma vez homem. Diga a verdade!

O sargento, apercebendo-se da qualidade do indivíduo, deu-lhe ordem para o acompanhar ao Gabinete do Chefe, para um melhor esclarecimento.

Vendo que as coisas estavam a dar para o torto, em género de súplica, quase que implorou: Então como é que vai ser isso. E o comboio? Não se encomode, retorquiu-lhe o graduado, se ele se for embora você fica e até em boa companhia.

Decorridos alguns minutos entra na carruagem, muito enfiado, o importuno passageiro. Tinha ido buscar o bilhete de identidade voltando apressado, sem dizer palavra.

Regressou algum tempo depois. Desta feita impante e ameaçador e a gabar-se de que eles queriam prendê-lo mas quando perceberam que se estavam a meter com uma boa rolha não tiveram outro remédio se não largarem-no.

Agora sempre quero ver se esse tihoso é capaz de entrar aqui. Se o fizer, prego-lhe uma surra de criar piolho!

Mal acabara, apareceu o revisor ao topo do corredor. Parou e fixou a zona onde se encontrava o basófilas. O seu porte era de firmeza e pleno de personalidade. Avançou a passo lento, senhor de si mesmo, dando um exemplo digno do FERROVIÁRIO COM VERDADEIRA CONSCIÊNCIA DE CLASSE.

Parou junto de mim e, depois de um breve esclarecimento sobre o sucedido, pediu-me, no caso de ser necessário, se eu me prestava a testemunhar, solicitação a que me prontifiquei,

trocando as respectivas identificações.

Nunca fui notificado para, de bom grado, depor a favor de um Homem que foi injuriado e ameaçado quando se encontrava no correcto desempenho das suas funções.

Leva-me isto a supor que este corajoso FERROVIÁRIO teria tido como desagravo a indiferença de quem tem o dever de praticar justiça para que o desânimo não se apodere também dos Ferroviários de boa vontade e de espírito de sacrifício.

Esta mensagem, caro amigo revisor de bilhetes, cujo nome teria o maior prazer em divulgar, se me lembrasse, tem como único fim prestar-te o merecido louvor através desta singela homenagem.

Nada de desânimos amigo. Coragem e firmeza.

Já sei do teu comentário, que tem muito de razoável do ponto de vista profissional e social: «De que me valem todos estes interesses pelo serviço, todos estes enervamentos, toda esta contínua acção de servir o melhor que me é possível, se feitas as contas, nada ganho com esta luta desgastante de que outros vão tirando o proveito, e de que maneira, por se estarem borrifando para tudo quanto possa trazer-lhes qualquer dificuldade e, no fim, se sabem viver, ainda são promovidos e os mártires ficam a carpir arrependimentos»...

Bem, esta é uma faceta dolorosa de que ninguém está livre. Mas, mais tarde ou mais cedo, toda a verdade se declara. Disso não tenhamos ilusões...

A justiça acabará sempre por chegar. Todavia, se a ingratidão dos homens for de tal forma que não queira ceder à luz dos factos, há uma coisa que ninguém consegue usurpar: é a consciência do dever cumprido, que não é nenhuma compensação material, mas que, pelo menos, permite julgar, com severidade, quem te (nos) feriu o amor próprio.

Tu, afinal, que és o orgulho da CLASSE FERROVIÁRIA, e simbolizas tantos outros, muitos deles incógnitos, a quem quero também enaltecer e incentivar, porque no seu labor diário dão o melhor do seu zelo, da sua dedicação à causa ferroviária, mereces (merecem) todo o apoio e colaboração

Não desalentes amigo quando as agruras e a ingratidão te envolverem. Retoma a tua força de trabalho corajosa, porque o teu esforço e a tua vontade de vencer, criarão novos elos que frutificarão cada vez mais.

Cândido A. Luís



Inventor na C. P.

Ao longo dos anos, ao longo da Rede, muitos trabalhadores ferroviários têm posto ao serviço da Empresa e da Comunidade, o seu poder criativo, para além do seu trabalho normal. Muitos terão ficado no anonimato, outros chegam ao nosso conhecimento. É um destes casos que passamos a relatar.



Num passado ainda recente a C. P. entregava a uma firma estrangeira o fabrico de bilhetes para as máquinas ULTIMATIC. Acontecia que as encomendas tardavam tanto que quando chegavam, já estavam desactualizadas e impróprias para utilização. Como facilmente se compreende, era enorme prejuízo causado para a nossa actividade de «Receitas».

Teve, então, o colega João Rascão, a ideia de alterar o funcionamento de algumas máquinas da Fábrica de bilhetes, modificando-as para que pudessem fabricar aqueles bilhetes. Para tanto, e depois de conseguida a devida autorização superior, pediu-se à oficina a sua intervenção no processo.

Mas as deficiências eram notórias. Os bilhetes não saíam com as medidas requeridas, e o processo de fabrico tornava-se bastante cansativo e dispendioso. Eram então necessários três operários que, simultaneamente, operavam sobre cada uma dessas máquinas.

É aqui que nos surge na cena o colega Bernardino Rodrigues Pereira de Barros, ao descobrir o processo rentável de adaptar as máquinas existentes à fabricação, com a máxima perfeição, os bilhetes necessários, da ULTIMATIC.

Como a coisa se passou, conta o sr. Bernardino Barros:

«Como tinha de passar os dias de pé, a trocar os discos, para alimentar a máquina e fornecer a pressão necessária, comecei a pensar numa maneira com que a própria máquina fizesse isso.

Idealizei e fiz, então, um piloto em madeira, que durante determinado tempo esteve a trabalhar na própria máquina».

Dado que o processo de fabrico daqueles bilhetes exige a dobra-

gem dos mesmos depois de impressos, diz-nos o sr. Bernardino Barros:

«Como a dobragem era feita manualmente, eram precisas, pelo menos, 3 pessoas junto da máquina: uma que procedia à alimentação da mesma, e as outras duas, que efectuavam a dobragem.

Comecei a estudar o problema da dobragem dos bilhetes e fiz uma maquete de madeira. Mas como a mesma não se acoplava ao esqueleto das máquinas existentes, tive, então, de continuar a procurar outra solução para o problema.

A segunda tentativa ainda não fui feliz, mas como não há duas sem três, insisti.

Foi precisamente à terceira, que consegui a perfeição.

Mais tarde verifiquei que, por vezes, se dava uma disparidade no fabrico. Acontecia, de vez em quando, que, enquanto uns bilhetes já estavam impresos, os outros, da cadeia, ainda não estavam dobrados. Mais uma vez encontrei a solução e, então, as máquinas, enquanto, imprimiam dois bilhetes, dobravam também outros dois.

Poderei ainda adiantar que a transformação da 1.ª máquina, se quedou na módica quantia de 212\$50».

Tudo isto levou o seu tempo...

«Tudo isto levou-me uma média de seis meses. Saía daqui, ia para casa e, depois de jantar, pegava num papel e num lápis, e punha-me a imaginar as peças, como deviam ser feitas, que produção deviam dar, etc...».

E foi assim, que o pessoal que trabalhava só com uma, passou a trabalhar com três máquinas.

Como resultado desta transformação passou-se de uma média de 50 mil bilhetes por dia, à fabricação de 300 mil, diários.

A CP NA IMPRENSA

C. P. CONCEDE DESCONTOS A AGREGADOS FAMILIARES

A Administração da C.P. acaba de pôr em prática um conjunto de medidas com as quais se procura facilitar a vida aos agregados familiares que escolham o comboio para as suas deslocações, numa aparente tentativa de resposta à concorrência da camionagem, num momento em que tal concorrência é agravada por redes clandestinas a funcionar paradoxalmente, à luz do dia, e sem que as autoridades se mostrem muito preocupadas em as reprimir.

As citadas medidas envolvem várias hipóteses. Assim, cônjuges em viagem, um paga bilhete inteiro e o outro beneficia de um desconto de 50 por cento. Se acompanhados (ou acompanhado, no caso de um só cônjuge), de filhos maiores de 12 anos, mantém-se o pagamento de um bilhete inteiro e

de igual redução em todos os outros bilhetes. Esta redução atinge os 75 por cento no caso dos menores de 12 anos quando, igualmente, acompanhados de pai ou mãe, ou de ambos. Numa última hipótese, se viajarem irmãos em conjunto, só um pagará bilhete inteiro, beneficiando ou outros dos descontos correspondentes à idade: 50 ou 75 por cento.

Estas medidas tendentes a proteger a economia doméstica esbarram à partida numa quota restritiva de quilometragem: um mínimo de 150 quilómetros, por viagem simples. Um outro «mas» afecta sobretudo os viajantes que aproveitam as «pontes» para irem dar uma volta ou visitar a família. Efectivamente, desde as 12 horas até às 24 horas do último dia não feriado oficial que anteceda o sábado as medidas enunciadas não

têm aplicação, o mesmo acontecendo desde as 12 às 24 horas de domingo, ou do último feriado oficial a seguir ao domingo.

Facto curioso: estas medidas entraram em vigor no passado dia um, dia feriado. Logo, quem se metesse a caminho para uma viagem de mais de 150 quilómetros, passado que fosse o meio-dia, já não teria direito ao desconto para a família, se bem interpretamos. A C. P. propõe-se divulgar amplo conhecimento destas medidas que, de início, se apresentaram um tanto confusas para os utentes.

Seja como for, é bom não esquecer os bilhetes de identidade ou as cedulazinhas, quando se quiser viajar de comboio e em família.

«Diário de Lisboa»
3-11-77

Uma linha para altas velocidades em perspectiva na RENFE

Os Caminhos de Ferro Españóis (RENFE) encaram a construção de uma nova linha de via dupla e de bitola normal (1,435m) ligando Madrid à fronteira francesa (Port-Bou), por via Saragoça e Barcelona.

Este itinerário, de 767 km, não compreenderá senão 4 estações correspondentes às citadas localidades e será reservado exclusivamente a comboios ligeiros de passageiros, com possibilidade de circular em 300 km/h (o percurso Madrid-Barcelona será efectuado em 2,30h, ou seja, a uma velocidade média de 226 km/h). O traçado comportará 49 km sobre pontes e 61 km de túneis, dos quais uma secção sob o centro de Barcelona.

Se os trabalhadores puderem começar em 1980, a nova linha, que se integra no Plano director da UIC, entraria em serviço em 1985.

(Da Revista «Notre Trafic», Ag-Set. 77).



O Conselho de Formação

Tendo em vista a necessidade de uma preparação para a tomada de decisões sobre política de formação, preparação que garanta a detecção das reais necessidades da Empresa, a curto e longo prazos, em relação às actividades actuais e à evolução previsional destas, o Conselho de Gerência deliberou criar um Conselho de Formação; com carácter consultivo.

A este Conselho compete:

— Apreciar e propor, quando o entenda, parâmetros de base para as políticas de formação;

— Dar parecer sobre as propostas de políticas da formação;

— Dar parecer sobre os planos de formação;

— Dar parecer sobre os planos-orçamentos de formação;

— Dar parecer sobre a regulamentação das actividades de formação e eventuais propostas de alteração;

— Elaborar ou pronunciar-se sobre quaisquer trabalhos que lhe sejam encomendados pelo Conselho de Gerência, sobre problemas de formação.

Dependendo directamente do Conselho de Gerência, é constituído por:

— Um membro do Conselho de Gerência, que preside;

— Os Directores das Direc-

ções;

— Os Directores das Regiões;

— O Chefe do Gabinete de Organização;

— O Chefe da Divisão de Formação.

Reunindo duas vezes por ano, a título ordinário, e extraordinário, sempre que convocado pelo seu Presidente, o Conselho de Formação, para o cumprimento da sua missão, poderá solicitar os elementos que considerar necessários e ainda convocar qualquer elemento da hierarquia da Empresa.

O trabalho é um risco. Como diz SINONIN, a matéria que é extraída, transportada, manipulada, resiste e vinga-se de quem a domina: a doença profissional e o acidente espreitam o trabalhador, especificamente o trabalhador manual.

Mas não são apenas o acidente e a doença profissional que afectam a integridade física do trabalhador. O trabalho é um esforço, é uma luta, expõe a incomodidades: calor e frio, sol vento ou chuva. E o esforço, a luta, as incomodidades não se limitam a fatigar temporariamente. Na continuação usam e desgastam o organismo com tanto maior intensidade quanto mais violento ou penoso for o trabalho.

Mostram estatísticas, feitas em vários países e em várias ocasiões, que há uma relação entre as taxas de mortalidade por idade e a profissão exercida. Os serventes e operários não qualificados morrem mais novos que os operários especializados e estes, por sua vez, vivem menos, em média, que os que exercem profissões sedentárias.

A verificação destes factos deu origem a que, na primeira metade do século, nascesse e se divulgasse a chamada medicina do trabalho, com o fim de proteger o trabalhador e minimizar no possível os efeitos nocivos da sua actividade profissional.

Naturalmente que a principal arma contra os efeitos agressores do trabalho, está na melhoria das suas condições, derivada do progresso social e tecnológico: diminuição de horas de actividade, substituição do esforço braçal pela máquina, protecção contra factores agressivos, climáticos e ecológicos. Mas é igualmente indispensável a actuação junto de todos e cada um dos trabalhadores, para descobrir os efeitos nocivos da actividade profissional, orientá-los para a terapêutica preventiva e curativa desses efeitos nocivos e seleccioná-los para as actividades que sejam menos prejudiciais às suas características anatomofisiológicas.

Para isso serve a medicina do trabalho e também para intervir e colaborar na melhoria das condições e ambientes de trabalho e alertar as entidades responsáveis sempre que verifique que essas condições e ambientes devem e podem ser melhorados.

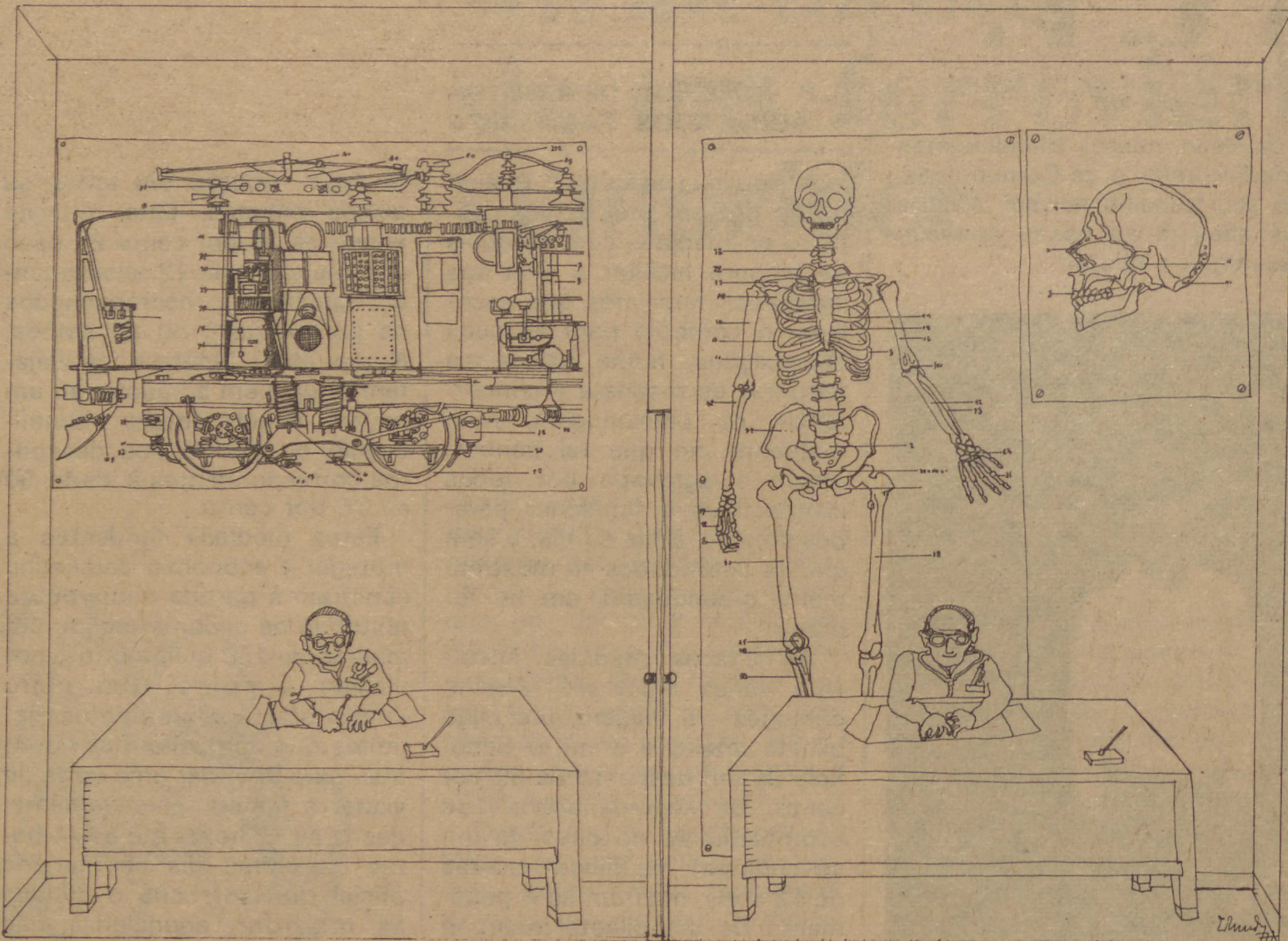
A exemplo do que se passa nos outros países da Europa, a medicina do trabalho constitui encargo obrigatório das empresas. O decreto-lei 47512 de 25 de Janeiro de 1967 instituiu essa obrigatoriedade, e o decreto 47512 da mesma data regula os serviços de medicina do trabalho, cuja finalidade é proteger a saúde dos trabalhadores e vigiar as condições higiénicas do trabalho. Aos médicos do trabalho que exercem as suas funções com independência técnica e moral relativamente às empresas e aos trabalhadores, e ficam sob a orientação e vigilância técnicas da DGS, são impostas as seguintes tarefas:

Exames médicos dos trabalhadores — de admissão, periódicos e ocasionais.

Vigilância — por si ou em colaboração com outros serviços especializados da empresa:

- das condições de higiene e salubridade da empresa;
- da protecção colectiva e

A medicina de trabalho na C. P.



individual do trabalhador contra fumos, gases, vapores, poeiras, ruídos, trepidações, radiações ionizantes, acidentes de trabalho e doenças profissionais;

c) da adaptação dos trabalhadores aos diferentes serviços e do trabalho à fisiologia humana.

Pode dizer-se que a C. P. foi pioneira da medicina do trabalho, visto que muito antes da obrigatoriedade legal, se faziam exames médicos de admissão e exames médicos periódicos (juntas médicas). No entanto, em 1969 foi estruturada a medicina do trabalho, enquadrando este sector dos serviços médicos nas normas exigidas pela legislação.

O enquadramento não se faz sem dificuldades, visto que as disposições legais, aliás copiadas da lei francesa, foram elaboradas em função das fábricas e oficinas onde os trabalhadores estão reunidos no espaço e no tempo. É naturalmente muito diferente vigiar a saúde de operários concentrados numa fábrica, das 8 às 17 horas, e vigiar a saúde de ferroviários dispersos pelas 24 horas do dia e pelas 3500 kms. de linha.

Para tentar vencer a dificuldade foram criados 12 postos de medicina do trabalho, cuja localização teve em conta os centros de maior aglomeração de pessoal e a localização estratégica, quanto a comunicações, com áreas dependentes de cada posto. O horário, localização e área dependentes de cada pos-

to são as seguintes:

Régua, 10.30/13.30 — Linhas do Corgo, Tua e Sabor e linha do Douro a partir de Marco.

Campanhã, 9.00/17.00 — Linha do Norte a partir de Gaia (inc), linha do Douro até Livração, linha do Tua, e todos os restantes serviços e dependências ao norte de Gaia.

Ovar, 09.30/12.30 — Linha do Norte, de Aveiro (inc) a Gaia (exc). Linhas do Vouga e Viseu e ramal de Sernada.

Guarda, sem funcionar por falta de médico — Linha da Beira Alta, a partir de Nelas (inc); Linha da Beira Baixa, a partir de Castelo Branco (inc).

Figueira da Foz, 09.00/12.00 — Linha do Oeste, a partir de Caldas (exc); linha do Norte de Alfaielos (inc) a Aveiro (exc); Ramal da Lousã, Linhas de Figueira a Coimbra e Pampilhosa; Linha da Beira Alta até Nelas (exc).

Entroncamento Est., 08.00/11.00 — Linha do Norte, de Azambuja a Alfaielos (exc); Linha do Leste e ramal de Cáceres; Linha da Beira Baixa até Castelo Branco (exc), Ramal de Tomar.

Entroncamento Ofic., 9.00/12.00 — Oficinas Novas, Centro de Formação.

Lisboa P, 08/12 — Linha do Norte até Azambuja; Linha de Cintura de Entre-Campos a Braço de Prata; Escritórios, Oficinas e todas as dependências de Santa Apolónia.

Lisboa R — Linha de Sintra; Linha de Oeste até Caldas (inc);

Linha da Cintura até Rego; estação e Ramal de Alcântara; todas as restantes instalações de dependências de Lisboa.

Barreiro — Linhas do Sul e do Sado até Funcheira (exc); Ramais de Setil, Sines, Montijo, Seixal, Évora, Mora, Portalegre, Vila Viçosa, Reguengos, Moura e Aljustrel. Via Fluvial.

Faro, 11.00/13.00 e 14.00/15.00 — Linha do Sul a partir da Funcheira (inc); Linha do Algarve.

Em cada um destes postos, o ou os médicos do trabalho observam diariamente os agentes, registam o resultado da observação na ficha de medicina do trabalho e comunicam o resultado, respeitando os princípios do segredo profissional, ao escritório do pessoal respectivo, através da hierarquia do trabalhador.

Cada trabalhador fica possuidor de um cartão (M 33-057) onde fica marcada, após cada exame, a data do exame seguinte. Ao trabalhador compete recordar a necessidade da sua comparência no posto, ao seu superior hierárquico, que lhe deve estabelecer a guia de apresentação (M 33-001). Quando o trabalhador falta ao exame marcado, o posto médico convoca-o para nova data.

Discute-se e contesta-se a utilidade da Medicina do Trabalho. Há quem defenda que a MT é apenas uma actividade que a lei impõe, que custa cara às empresas e nada rende. Diz-se que os exames médicos do tra-

balho são inúteis, porque, à maioria dos trabalhadores, não são encontradas anomalias nem dados conselhos para a manutenção da saúde. Evidentemente que esta crítica não é válida. A passagem pelo exame médico de muitos indivíduos normais, é condição indispensável para que sejam detectados alguns com diabetes, lesões cardíacas, hipertensões arteriais, deficiências de visão, consequências de hábitos alimentares ou alcoólicos defeituosos, etc., que são levados a tratar-se, a tomar precauções ou a mudar de posto de trabalho.

São minoria — felizmente — aqueles em que a MT tem de intervir. Mas são um número muito mais que suficiente para dar um balanço positivo à actividade da MT.

E não só em relação aos trabalhadores. Também para a empresa, porque evita doenças, evita acidentes, evita a ocupação de postos de trabalho por indivíduos sem condições, a MT é indispensável. E tão indispensável na «revisão» e «manutenção» do pessoal como a revisão e manutenção do material.

Acrescente-se que a MT é útil para a sociedade em geral, porque melhora as condições de salubridade, e é útil em particular para os utentes do caminho de ferro, por ser uma, e não a menos importante, das condições de segurança.

A par dos que a consideram inútil, há também alguns optimistas que esperam que a MT resolva todos os problemas directos ou indirectamente ligados à saúde. Porque há médicos do trabalho, pensam, deveria deixar de haver doentes, inválidos, neuróticos, alcoólicos e, até, preguiçosos. Para estes a MT tem de ser sempre uma desilusão. Ela não pode prometer o que não pode dar. E justamente para dar o que pode, necessita da colaboração e da compreensão dos que com ela contactam: as linhas hierárquicas e os trabalhadores individualmente.

Necessita colaboração dos trabalhadores e dos serviços, especialmente o que diz respeito a cumprimento de prazos e horários. Necessita compreensão para as limitações da MT: por um lado — e como já foi dito — não lhe pedindo o que ela não pode dar; por outro lado aceitando que as actividades médicas têm as suas técnicas, os seus métodos, a sua deontologia. A lei determina que os serviços de MT sejam independentes moral e tecnicamente das empresas e dos trabalhadores, e que compete aos médicos do trabalho a direcção e organização dos serviços.

E não se trata duma reinvidicação dos médicos ou dum privilégio de classes, mas, muito simplesmente, duma condição de eficiência em que os beneficiados não são os trabalhadores-médicos, mas sim os trabalhadores-utentes e a própria empresa. A exigência de regras e normas especiais pode tornar-se «irritante», mas, a sujeição da MT a directivas técnicas ou o espalhamento da actividade médica dentro de regras, possivelmente muito eficazes em actividades comerciais ou industriais, só origina a deterioração da medicina produzida. E esta deterioração é que a ninguém aproveita.

ANTÓNIO SEABRA
(médico da C. P.)

REDE GERAL

DIRECTOR: Américo da Silva Ramalho

CHEFE DE REDACÇÃO: José Viegas Soares

ARRANJO GRÁFICO: Gabinete de Design da C.P.

FOTOGRAFIAS: Gonçalves Pedro

COMPOSIÇÃO E IMPRES.: FERGRAFICA — artes gráficas lda

TIRAGEM: 29 000 exemplares

PROPRIEDADE DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
Calçada do Duque, n.º 20 — Lisboa

CORRESPONDENTES:

DEPARTAMENTO DOS TRANSPORTES — Simões do Rosário

DEPARTAMENTO COMERCIAL — Torroais Valente

DEPARTAMENTO DE INSTALAÇÕES FIXAS — Ilda Martinho

DIRECÇÃO FINANCEIRA — Figueiredo e Sousa

DIRECÇÃO INDUSTRIAL — Nunes Policarpo

DIRECÇÃO DE EQUIPAMENTO — Luís Beato

DIRECÇÃO DO PESSOAL — Isabel Correia

DIVISÃO DE ABASTECIMENTOS — Fernando Mota

REGIÃO NORTE — Ginestal Machado

REGIÃO CENTRO — Soares Miguel

REGIÃO SUL — Ismael Baltazar