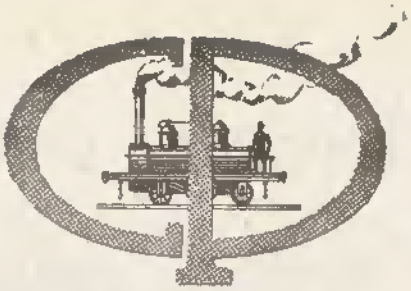
BOLETIM DA C.P.

ABRIL DE 1961

NUMERO 38

Boletim da



N.º 582 • ABRIL 1961 • ANO XXXIII • PREÇO 2$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses Estação de Santa Apolónia / Lisboa

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — R. da Horta Seca, 7 Tel. 20189 — Lisboa

Nota de Abertura

FOI assinado no passado dia 28 de Fevereiro o novo Acordo Colectivo de Trabalho que vai regular as futuras condições de vida profissional dos milhares de agentes desta Empresa. Mercê da conjugada boa-vontade do Governo e da Administração da Companhia e graças à persistente acção dos Sindicatos ferroviários interessados, foi possível firmar agora este importantíssimo diploma, cujo essencial reflexo será a melhoria nítida das condições de trabalho de todos os que se empregam no caminho de ferro — desde os mais altos responsáveis aos mais modestos servidores — através de um aumento de vencimentos e salários que se traduz por um encargo anual da ordem dos 160 mil contos.

Os ferroviários acolheram com profundo alvoroço e justificada esperança a divulgação das bases desse Acordo — que constitui resposta positiva e de importância fundamental às preocupações e aspirações de toda a classe.

Por imperativos de circunstâncias várias, a publicação do novo diploma tardou talvez um pouco para a ansiedade — absolutamente justificada — de muitos dos que o aguardavam. É que se reconhecia a necessidade premente de modificar

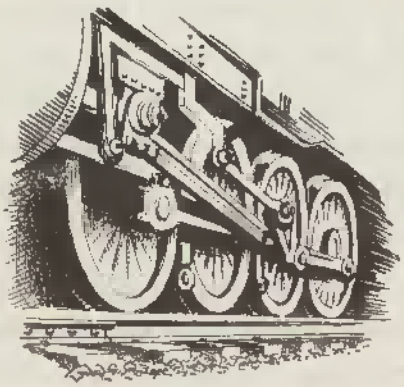
algumas das principais cláusulas do A. C. T. de 55 e bem assim de justamente se actualizarem os vencimentos do pessoal.

Mas, os oportunos esclarecimentos divulgados pelo próprio Ministro Veiga de Macedo, em duas notáveis reuniões no Porto e em Lisboa, com o contacto directo dos ferroviários, respondeu a essa inquietação e comprovou que o novo programa de benefícios iria ser cumprido — como prometido — e que por conseguinte não deixariam de realizar-se as suas relevantes finalidades.

Neste II Acordo Colectivo de Trabalho, porque forjado na experiência da execução do anterior, depositam todos os ferroviários as suas mais legítimas e veementes esperanças.

Só nos cumpre congratularmo-nos com a justiça feita e desejar que daí resultem todos os benefícios possíveis. De resto, o franco optimismo manifestado pelo Governo, pela Administração da Companhia e pelos próprios Sindicatos ferroviários, aquando da preparação e assinatura da nova Convenção, é garantia segura de que tais esperanças não serão destituídas.

Restará desejar que todos os ferroviários correspondam, como se impõe, com o ânimo do seu trabalho e o denodo da sua acção, ao benefício que ora se lhes faculta. Mas disso, todos temos a convicção prévia.



Foi firmado um novo Acordo Colectivo de Trabalho entre a C. P. e os Sindicatos Ferroviários

No Gabinete do Ministro das Corporações e Previdência Social, foi assinado, na tarde do passado dia 28 de Fevereiro, um novo Acordo Colectivo de Trabalho destinado a proteger os interesses dos ferroviários portugueses.

A assinatura do importantíssimo diploma foi firmada pelos Administradores da C. P., por um lado, e pelos dirigentes responsáveis dos diversos Sindicatos Nacionais Ferroviários interessados, por outro, na presença do Ministro das Corporações, Sr. Dr. Veiga de Macedo, que procedeu à homologação.

A ampla sala do Ministério estava repleta de ferroviários. Por parte da Companhia viam-se os srs. Administradores: Prof. Doutor Mário de Figueiredo, dr. Mário Malheiro Reymão, Major Mário Costa, Eng. António da Costa Macedo, Gen. Frederico Vilas-Boas Vilar, eng. José Nogueira Soares e Conde de Penha Garcia. Igualmente presentes os srs. Engs. Roberto de Espregueira Mendes, Horta e Costa, Júlio Santos, Conde de Almada e drs. Lobo Alves e Élio Cardoso.

No momento em que o novo Acordo ia ser assinado, o sr. Joaquim Lourenço de Moura, presidente da União dos Sindicatos Ferroviários, manifestou ao sr. Ministro das Corporações o desejo de que o documento fosse assinado com uma caneta de ouro que, em nome de todos os ferroviários do Norte de Portugal, o sr. Joaquim Rodrigues de Carvalho, Chefe de estação de 1.ª classe, em Campanhã, entregou àquele membro do Governo.

Finda a assinatura do diploma, usou da palavra o digno presidente da União dos Ferroviários, sr. Joaquim Lourenço de Moura, que num bem notável discurso, constante-

*

À entrada no amplo salão, o Ministro das Corporações foi alvo de simpática e calorosa ovação de todos os presentes.

*

*

Os ferroviários do Norte de Portugal ofereceram uma caneta de ouro para utilização na assinatura do novo Acordo.

*

mente entrecortado por vivos e justíssimos aplausos da assistência, disse:

Senhor Ministro das Corporações e Previdência Social

Excelência:

Na qualidade de Presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários — e em nome desta numerosa Classe que vive, sem dúvida, um momento de júbilo —, tenho a honra de expressar a V. Excelência, Senhor Ministro, a nossa indelével gratidão em face do acontecimento que hoje tem lugar, e que de forma tão acentuada se projectará na situação económica dos vinte cinco mil trabalhadores aqui representados.

À vastidão da matéria abrangida e corporificada no notável instrumento regulador das actividades ferroviárias, que é o Acordo Colectivo de Trabalho; — o elevado número de trabalhadores adstritos a este importante ramo da indústria de transportes, com a diversidade de funções que ao exercício importam e os aspectos subsequentes a considerar na sua hierarquização; — a situação económica das Empresas ferroviárias, no nosso País como no Mundo — e consequentemente a da Empresa que temos a honra de servir—, afectadas em grau sensível por circunstâncias que transcendem, dada a natureza do fenómeno que as gera, as possibilidades de correcção por parte das Entidades administrativas ou dirigentes; — o vultoso auxílio material que, no nosso caso — e do antecedente — o Governo da Nação vem dispensando aos Caminhos de ferro portugueses; — tudo quanto, enfim, pode contribuir para neste momento histórico se avaliar do esforço despendido na concretização dos benefícios que hoje se outorgam, toma vulto em nosso espírito e dá ao preito de gratidão que exteriorizamos um bem radicado sentimento de justiça.

Os ferroviários nunca sentiram combalida a salutar confiança que muito justificadamente vinham depositando nas esferas superiores da Empresa e do Governo

Excelência:

Tranquila, serenamente, os ferroviários de Portugal, confiados na superior orientação do Estado Novo e na razão de ser do seu objectivo, aguardavam a melhoria de vencimentos a que fazia jus uma situação económica que carecia, sem dúvida, de remodelação.

E ainda que não alheiados dos graves, dos transcendentes problemas da hora que passa, e assim das dificuldades que natural e compreensivelmente se anteporiam à realização desse objectivo — ainda que a voz íntima da consciência lhes segredasse que essas dificuldades, remontando a um nível excepcional, podiam conjugar-se para tornarem insolúvel um problema premente (o seu problema fundamental), nem por isso — salienta-se — a classe sentiu combalida a salutar confiança que muito justificadamente vinha depositando nas esferas superiores da Empresa e do Governo.

E na realidade, Senhor Ministro, tal como os factos eloquentemente demonstram, não foram baldadas as suas esperanças...

* * *

O Excelentíssimo Presidente do Conselho de Administração da C. P. — Senhor Professor Doutor Mário de Figueiredo —, honra-a inicialmente com uma desvanecedora anuência ao desiderato revelado. Bem haja por isso, Senhor Presidente!

Em V. Excelência, Senhor Ministro das Corporações, encontraram depois os ferroviários o honroso amparo de que na conjuntura careciam, como consequência imediata do desvelado carinho com que vêm sendo tratados os problemas inerentes ao Trabalho e do muito que a V. Excelência merecem as classes trabalhadoras.

— Não foram baldadas as suas esperanças — repete-se —, como o atesta a acção, para nós penhorante, desenvolvida neste sentido por S. Excelência o Ministro das Comunicações — figura prestigiosa de Governante ilustre, à qual expressamos — porque a todos os títulos são devidos — os nossos agradecimentos.

E porque o momento que vivemos é de vincada justiça, desejamos envolver neste reconhecimento os muito ilustres representantes do Governo e da Empresa com os quais tivemos a honra de contactar no decurso dos trabalhos que conduziram à celebração do pre-

«Os ferroviários de Portugal, cônscios e orgulhosos da sua missão, de alma retemperada para todos os sacrifícios que à Pátria possam aproveitar, sentem prazer em albergar no seu espírito, entre as virtudes de que se ufanam, aquelas que neste momento e com muita propriedade põem em relevo: DISCIPLINA e GRATIDÃO» — afirma o sr. Joaquim Lourenço de Moura, Presidente da União dos Sindicatos Ferroviários

sente Acordo. O ambiente que aos representantes da Classe foi proporcionado, e — mais do que isso — o espírito manifestamente construtivo que caracterizou esses trabalhos, foram sem dúvida suficientemente expressivos para bem concluirmos dos seus elevados designios.

Aos Excelentíssimos Comissionados que acabamos de referir, nos confessamos pois — e também — profundamente gratos.

* * *

E a V. Excelência, Senhor Ministro das Corporações, que palavras poderemos dirigir que bem traduzam ou bem interpretem a nossa gratidão? — Quando tão acentuadas melhorias, mercê de medidas por V. Excelência tomadas, se concretizam para suavizar a vida, já de si espinhosa, dos trabalhadores ferroviários, qual poderá ser — permitimo-nos inquirir — o estado de alma desta numerosa Classe?

Independentemente das disposições contidas no Acordo Colectivo de Trabalho que se celebra, e da amplitude dada aos vencimentos e salários neste diploma estabelecidos, há a considerar — e é de todo o ponto justo que neste momento o punhamos em relevo —, os inestimáveis benefícios que para muitos milhares de ferroviários resultaram do recente Despacho alusivo à doutrina do Decreto-Lei n.º 40.262, por meio do qual V. Excelência se dignou fixar as novas bases da previdência do pessoal em serviço nos Caminhos de Ferro.

Medidas desta natureza, revestidas de aspecto social tão pronunciado e envolvendo benefícios tão flagrantes, honram o Governante que as concretiza e dignificam a acção governativa que as torna possíveis

Desde a rectroacção facultada aos indivíduos inscritos nas várias Caixas de Reformas, hoje integradas na Nova Caixa de Previdência depois de assegurada a manutenção dos subsídios estabelecidos nos regulamentos em vigor, até à instituição das melhorias referidas na Portaria número 17.963, de 25 de Setembro último; — desde a inclusão no actual esquema de previdência, de perto de 4.000 trabalhadores ferroviários que se encontravam, neste aspecto, sem qualquer protecção obrigatória, até os palpáveis benefícios resultantes da aplicação do disposto no Decreto-Lei número 40.611, tão ansiosamente aguardado por elevado número de funcionários oriundos dos antigos Caminhos de ferro do Estado, tudo concorre, Senhor Ministro, para que nesta hora solene possamos afirmar — e com indizível prazer o fazemos , que os ferroviários, bendizendo a notável acção desenvolvida por V. Excelência, se curvam reverentes e infinitamente gratos perante tão alto Magistrado da Nação.

«Só quem for completamente cego aos valores da justiça, poderá dizer que o Governo não foi generoso» — diz o sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da C. P.

Já um dia tivemos ocasião de afirmar em relação a V. Excelência — e não resistimos, neste passo, ao desejo de o reproduzir —, que medidas de tal natureza, revestidas de aspecto social tão pronunciado e envolvendo benefícios tão flagrantes, honram, sem dúvida, o Governante que as concretiza, e dignificam, no mais alto grau, a acção governativa que as torna possíveis.

* * *

O exame de conjunto que nos leva à asserção é feito agora no âmbito geral e vasto do Trabalho, que não limitado a determinado sector de maior ou menor amplitude profissional. E porque em observação dilatada, afluem à nossa mente as mais variadas e proficientes providências tomadas por V. Excelência no exercício deste Ministério — hajamos em vista, por exemplo, o «Projecto de revisão da lei sobre o contrato de trabalho», do qual se está ocupando presentemente a Excelentíssima Câmara Corporativa —, sinceramente se formulam votos para que a V. Excelência seja possível dar continuidade a tão fecundo como proveitoso labor, a bem das classes trabalhadoras e a bem do nosso PORTUGAL estremecido.

«Foi-se tão longe quanto se poderia ir, na convicção aliás de que se impunha fazer inteira justiça e na intenção de se corresponder à confiança, à serenidade e à disciplina de que a classe ferroviária deu provas» — declara o Ministro das Corporações, sr. Dr. Veiga de Macedo.

Os ferroviários de Portugal, cônscios e orgulhosos da sua missão, de alma retemperada para todos os sacrifícios que à Pátria possam aproveitar, sentem prazer em albergar no seu espírito, entre as virtudes de que se ufanam, aquelas que neste momento, e com muita propriedade, põem em relevo: DISCIPLINA e GRATIDÃO

Concluindo solicitarei a V. Excelência, Senhor Ministro das Corporações, o obséquio de ser intérprete das nossas homenagens muito respeitosas e do nosso vivo penhor por tudo quanto acaba de ser feito em prol dos ferroviários, junto de S. S. Excelências o Senhor Presidente da República e o Senhor Presidente do Conselho.

E ainda que as nossas palavras, por pobres que são, não possam traduzir em rigor os sentimentos dominantes na Classe perante o acontecimento que estamos vivendo, honrar-nos-á V. Excelência, Senhor Ministro, se a S. S. Excelências se dignar asseverar que os ferroviários de Portugal, cônscios e orgulhosos da sua missão, de alma retemperada para todos os sacrifícios que à Pátria possam aproveitar, sentem prazer em albergar no seu espírito, entre as virtudes de que se ufanam, aquelas que neste momento — e com muita propriedade — põem em relevo: — DISCIPLINA e GRATIDÃO.

O orador seguinte foi o sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, ilustre Presidente do Conselho de Administração da C. P. que afirmou:

Senhor Ministro,
Meus Senhores:

Depois de laborioso trabalho foi possível chegar a acordo entre a entidade patronal e os representantes qualificados dos trabalhadores sobre as cláusulas do novo contrato colectivo que acaba de ser assinado.

Os trabalhos foram orientados pelo Senhor Director-Geral do Trabalho e Corporações e as fórmulas de conciliação a que se chegou obtiveram a sanção do Governo.

Buscaram-se soluções de justiça e de equidade, sem consideração, a não ser na fase final, dos encargos que delas haviam de resultar. Quero dizer que a Comissão nomeada não se limitou a fazer a distribuição de uma verba prèviamente fixada, segundo critério de justiça relativa; a verba veio a ser determinada de harmonia com as soluções consideradas justas a que se chegou.

É claro que isto não podia fazer-se sem a colaboração activa do Governo e sem o seu interesse em que fosse resolvido um problema social de uma premência que ninguém ignora.

A' Empresa era impossível, por mais justo que considerasse o aumento dos salários e vencimentos, atribuí-lo por si

À Empresa era impossível, por mais justo que con-

siderasse o aumento dos salários e vencimentos, atribuí-lo por si.

Todos conhecem a sua situação gravemente deficitária e todos sabem que só à custa de vultosos subsídios do Estado lhe é possível viver.

A compressão de despesas não pode conseguir-se senão com o tempo e com a adopção, naturalmente demorada, de novos métodos de organização. Não pode conseguir-se quando aumenta o preço do material e dos materiais, nem quando a falta de mão de obra qualificada é uma característica dos meios do trabalho em Portugal. Esta falta, num País, como o nosso, em franco desenvolvimento, faz com que os trabalhadores mais capazes sejam largamente solicitados e assim encontrem colocação fácil em empresas que podem pagar melhor. Os progressos no terreno do «social» que não devem ser travados e de que as empresas ferroviárias podem considerar-se pioneiras traduzem-se em encargos que só por empresas prósperas podem ser suportados.

As empresas ferroviárias são em geral deficitárias, foram concebidas para viver à sombra do monopólio de direito e de facto. Hoje sofrem uma concorrência desenfreada que os Governos se têm mostrado impotentes para travar. E no entanto os caminhos de ferro têm de continuar a existir. São um instrumento económico de que não pode prescindir-se. Os que supuseram que se tratava de um meio de transporte ultrapassado, mesmo esses reconhecem hoje que não pode ser eliminado nem substituído.

Não é tarefa fácil reduzir as despesas de exploração e, dadas as exigências da vida moderna, por um lado, e os atrasos na conservação e renovação do material fixo e circulante, por outro, há que investir somas astronómicas que agravarão cada vez mais os encargos financeiros.

Só quem for completamente cego dos valores da justiça poderá dizer que o Governo não foi generoso

Isto vem para dizer que, no condicionalismo actual, a empresa não pode suportar qualquer agravamento nas suas despesas e que só o Governo pode tomar as providências necessárias à cobertura dos agravamentos que não puderem evitar-se.

Ao Governo são devidos, pois, todos os benefícios que para os ferroviários resultam do contrato colectivo.

E quem não for completamente cego aos valores da justiça não poderá dizer que o Governo não foi generoso.

Sem considerar regalias que têm também expressão monetária, para só considerar aquelas que traduzem despesas com imediata representação orçamental, os encargos resultantes do contrato colectivo montam a uma cifra da ordem dos 160 000 contos anuais.

Nesta cifra está compreendido o que se pensa gastar com o aumento previsto das pensões de reforma e de sobrevivência, mantendo-se o regime de administração das cotizações, nos mesmos termos em que agora vigoram.

Deve notar-se que a parte respeitante aos trabalhadores no activo não é composta apenas pela percentagem que corresponde ao aumento do custo de vida; nela são abrangidos também os encargos resultantes das adaptações que se entendeu dever fazer na posição de certas categorias de trabalhadores nas escalas, e dos aumentos levados a efeito nos prémios e outros abonos.

Espera-se que a este esforço corresponda um aumento de produtividade compensador.

Só assim se conseguirá que ele não venha a tornar-se, a breve prazo, pràticamente inútil, convertendo-se num simples caso de inflação.

Esse aumento de produtividade há de ser obra dos trabalhadores e, através da organização, dos dirigentes. Para uns e para outros apelo, certo de que, se assim estou a pleitear pelos interesses da Empresa, estou também a pleitear pelos dos trabalhadores e da economia nacional.

E termino agradecendo ao Governo o ter tornado possível a realização do Acordo.

*

Em nome da Empresa, o sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo assina o novo Acordo Colectivo de Trabalho

*

Após grande ovação às palavras proferidas

pelo ilustre Presidente, usou da palavra o sr. Ministro das Corporações que, igualmente muito atentamente escutado, disse:

1 — É este o segundo Acordo Colectivo de Trabalho para os ferroviários que tenho o prazer de homologar. O primeiro foi celebrado, como todos sabem, em 28 de Julho de 1955, poucos dias depois de ter assumido as funções que actualmente desempenho.

A história desse Acordo tem sido feita por muitos, mas creio que nem sempre com a indispensável objectividade na apreciação das suas características ou dos seus resultados práticos. Dir-se-ia que, a partir de certa altura, só foram apontadas as suas deficiências para se esquecerem as vantagens que trouxe. Por isso, cumpre-me hoje, antes de mais, lembrar que o Acordo de 1955 acarretou um acréscimo de encargos da ordem dos 60 mil contos anuais.

Por outro lado, assegurou-se, através dele, a promoção de numerosos ferroviários, simplificou-se o sistema de categorias e classes profissionais, de tal maneira que puderam passar a menos de 200 as 1.200 situações do pessoal existente. Limitou-se o número de estagiários e o tempo de estágio, aperfeiçoou-se o regime de horário de trabalho, melhoraram-se vários abonos e prémios, reduziu-se o período para a contagem do tempo do trabalho efectivo nos serviços de funcionamento permanente, ampliou-se o limite de idade para admissão dos quadros efectivos e para a promoção dos agentes em serviço anteriormente a 1949. Reconheceu-se o direito a licença sem perda de remuneração, no caso de falecimento de parentes próximos e consagrou-se o princípio da proibição do despedimento sem justa causa.

2 — Simultâneamente, e através de diploma legislativo emanado deste Ministério, estabeleceram-se as condições legais para solucionar a velha e complexa questão da previdência dos ferroviários, há longos anos pendente. Tal diploma veio conferir, como então pude acentuar, melhorias substanciais a alguns milhares de trabalhadores. Fundiram-se numa única instituição as treze Caixas existentes, assegurando-se, contudo, a todos os inscritos a manutenção dos benefícios que vinham auferindo. Estendeu-se a protecção da previdência na invalidez, velhice e morte, segundo o esquema geral em vigor para os trabalhadores do comércio e da indústria, ao pessoal ferroviário que nessa altura se encontrava excluído do seguro social, ou seja, a cerca de 4 mil profissionais. Prescreveu-se a retroacção de direitos nas antigas Caixas a favor dos ferroviários e em relação ao tempo de serviço prestado nos quadros permanentes da empresa, permitindo assim a obtenção de benefícios superiores ao do esquema geral adoptado e previu-se a possibilidade da contagem do tempo já decorrido dos que, pela primeira vez, foram abrangidos pela Previdência.

Conferiram-se ao pessoal a admitir as garantias normais do seguro social e garantiu-se a todos, no caso de cancelamento, a conservação dos direitos da Previdência adquiridos ao serviço da respectiva empresa.

Por tudo isto, pude afirmar, nesse momento, que se havia dado satisfação a uma das mais vivas e velhas aspirações do pessoal ferroviário, que viu assim consolidada a sua efectiva segurança social.

As várias deficiências do Acordo de 1955 poderiam ter sido eliminadas se a Comissão Corporativa houvesse funcionado bem, o que nem sempre aconteceu por motivos que foram agora tomados em conta.

3 — Passados estes anos, conviria recordar as vantagens do Acordo que nesta data é substituído, pois não seria razoável mencioná-lo apenas nas suas lacunas e imperfeições, que — não pode nem deve negar-se — as teve e muitas. Interessa, sobretudo, salientar que sem o Acordo de 1955 não seria possível vivermos hoje esta hora alta para a família ferroviária. Estou à vontade para falar assim, pois foi modesta a minha intervenção nas negociações daquela Convenção Colectiva de Trabalho.

Devo acrescentar, porém, que várias das deficiências do Acordo poderiam ter sido eliminadas se a Comissão Corporativa houvesse funcionado bem, o que nem sempre aconteceu por motivos que foram

Um dos dirigentes sindicais, o sr. José Inácio Martins, presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal, firmando o importante diploma

Em nome do Governo, o Ministro das Corporações, sr. Dr. Veiga de Macedo, homologa o novo A. C. T.

agora tomados em conta, quer na estruturação desse órgão de interpretação e conciliação, quer na redacção das diferentes cláusulas do Acordo, quer ainda na instauração de um espírito realista e compreensivo entre todas as entidades interessadas.

Para tanto, muito concorreu a actuação da Comissão encarregada de proceder ao estudo das condições do exercício da actividade profissional e das remunerações dos ferroviários, a cujo presidente e demais elementos me apraz dirigir palavras de consideração e de louvor pelo grande esforço despendido e pelo notável trabalho realizado, no mais perfeito entendimento dos representantes da Empresa e dos Sindicatos, o que é sintoma animador para a eliminação das dificuldades sempre inerentes à interpretação e aplicação de documentos da natureza do que ora vai adquirir realidade jurídica pela assinatura das partes outorgantes e homologação ministerial.

Desejo exprimir a todos os que na Comissão representaram a Empresa e o Trabalho, o meu apreço pela forma como souberam cumprir a sua espinhosa missão.

Na pessoa ilustre do Presidente do Conselho de Administração da C. P., cuja vivíssima inteligência e elevado espírito de cooperação social muito facilitaram a acção do Ministério, e na figura de autêntico ferroviário e homem de bem que é o Presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários, desejo exprimir a todos os que na Comissão representaram a Empresa e o Trabalho o meu apreço pela forma como souberam cumprir a sua espinhosa missão, se bem que muito facilitada pela intervenção que o Governo, sobretudo nos aspectos financeiros, teve na resolução dos problemas em causa.

Seria ocioso falar do grande interesse que o Sr. Presidente do Conselho sempre pôs na justa solução de tais problemas, revelando, dessa forma e uma vez mais, o seu espírito de compreensão perante as legítimas aspirações dos trabalhadores. O Sr. Ministro das Finanças pôde também cooperar, com a clarividência costumada, na definição dos critérios que vão presidir à cobertura dos encargos derivados deste Acordo. O Sr. Ministro das Comunicações foi inexcedível de boa vontade e de lucidez no estudo dos aspectos financeiros ligados à execução da nova Convenção Colectiva. Estudo esse bem complexo e melindroso, pois o Acordo agora assinado implicará um aumento anual de encargos de cerca de 160 mil contos, repartidos pela revisão dos ordenados e salários, pelo reajustamento das escalas das categorias profissionais e dotações nos quadros do pessoal, pela revisão e ampliação dos abonos variáveis e ainda pela valorização das prestações familiares, não considerando, porém, os reflexos das pensões em formação, cuja responsabilidade irá recair, no futuro, na sua máxima parte, directamente sobre os encargos da exploração. Também se não deve esquecer a justa actualização das pensões de invalidez, velhice e sobrevivência em curso, a que se procederá logo que possível.

Foi-se tão longe quanto se poderia ir, na convicção aliás de que se impunha fazer inteira justiça e na intenção de se corresponder à confiança, à serenidade e à disciplina de que a classe ferroviária deu provas

4 — Perante a grandeza deste esforço, cabe agora perguntar se o Acordo celebrado virá a ser compreendido por todos. Creio que os ferroviários saberão medir não apenas a amplitude do passo dado, mas ainda os sacrifícios que para a Nação representa a cobertura de tão pesados encargos. Se um ou outro não vier a reconhecer o que se fez, é porque não se encontra bem elucidado ou porque não está de boa fé. Foi-se tão longe quanto se poderia ir, na convicção aliás de que se impunha fazer inteira justiça e na intenção de se corresponder à confiança, à serenidade e à disciplina de que a classe deu provas, mesmo quando mais se sentiu junto dela a insidiosa acção dos elementos da subversão social, debalde empenhados em abalar o espírito de compreensão e os próprios sentimentos patrióticos dos ferroviários portugueses.

Para se avaliar do alcance do Acordo seria preciso confrontá-lo com as normas actualmente em vigor, tarefa a que gostaria de me dedicar se a natureza

deste acto o permitisse. Devo, todavia, chamar a atenção para alguns dos aspectos mais salientes da regulamentação ora fixada contratualmente, numa afirmação eloquente da exequibilidade do princípio corporativo.

A nova Convenção é constituída por cento e oito cláusulas, mais quarenta e uma do que a anterior, o que logo evidencia os progressos registados na definição dos direitos e deveres da entidade patronal e dos trabalhadores. É regulada, pela primeira vez, a matéria respeitante à higiene e prevenção de acidentes no trabalho, tornando-se obrigatório o funcionamento de comissões de segurança e a designação de encarregados de segurança.

A Comissão Corporativa passará a funcionar de harmonia com os preceitos do diploma que, em 25 de Setembro do ano findo, promoveu a remodelação destes órgãos paritários do trabalho e preceitua-se que, de futuro, nenhum diferendo seja submetido pela Empresa ou pelos ferroviários à apreciação dos Tribunais do Trabalho sem que aquela Comissão tente prèviamente a conciliação.

Os ordenados e salários são aumentados substancialmente, entre 20 por cento e 42 por cento para as escalas mais altas e mais baixas, respectivamente

Os ordenados e salários são aumentados substancialmente, entre 20 por cento e 42 por cento para as escalas mais altas e mais baixas, respectivamente. Na fixação das remunerações seguiram-se, nas suas linhas gerais, os critérios adoptados pelo Estado quanto aos vencimentos dos seus servidores. Se se considerarem os aumentos ainda mais acentuados nas categorias que subiram para escalão superior ou que foram desdobradas em vários escalões, obtém-se a percentagem média ponderada de cerca de 30 por cento. Acresce que os serventes auxiliares e os operários auxiliares vêm os seus salários aumentados em percentagens bastante mais elevadas.

Reorganizam-se os quadros do pessoal, criando-se algumas novas categorias e melhorando a proporção entre as dotações das várias categorias do mesmo quadro. Esta providência pode considerar-se das mais benéficas, por alargar em muito as possibilidades imediatas e futuras de promoção, o que para muitos significará uma percentagem de aumento de ordenados muito acima dos indicados. A definição das categorias, em vez de ser remetida para os regulamentos internos da Empresa, é feita no próprio Acordo.

É extinto o quadro do pessoal auxiliar pela integração de todos os seus componentes nos quadros do pessoal efectivo, de que advirá, além do mais, a melhoria dos períodos de férias para um grande número de profissionais. Passarão estes a gozar 20 dias de licença, e não apenas 6 dias como até ao presente. Estabelece-se que os trabalhadores eventuais com mais de 5 anos seguidos de serviço serão integrados nos quadros do pessoal efectivo. Regulamenta-se a aprendizagem e o estágio para promoção a determinadas categorias, fixando-se períodos máximos para a sua duração e permite-se o ingresso no quadro do pessoal de escritório, mediante prestação de provas, aos actuais aspirantes, independentemente das habilitações.

No final da sessão, o Ministro das Corporações felicitou vivamente os ferroviários na pessoa do Presidente da União dos Sindicatos

É aperfeiçoada a regulamentação da matéria sobre horário em ordem à limitação da sua duração máxima diária, do tempo de reserva, do intervalo entre o início e o fim do trabalho e a uma disciplina mais consentânea com os interesses em presença.

São criados, entre outros, os abonos por serviço nos postos de regulação da marcha dos comboios, por chefia de postos de revisão de material circulante, por diminuição de atrasos, por chefia de circulação, de revista metódica da via e pela função de arvorado nas obras de construção civil. Prevê-se a criação de prémios de produtividade para os operários. São aumentados os quantitativos dos prémios de percurso, relativamente a certas categorias, entre 8 e 100 por cento, com a média geral de cerca de 50 por cento.

Fixam-se as regras de concessão de prémios de instrução profissional, regulamentam-se as condições

de concessão dos abonos por deslocação, as quais são substancialmente aumentadas em relação a grande número de categorias, melhora-se o regime vigente quanto à incidência das faltas nas férias anuais e consideram-se como ordenado ou salário, para todos os efeitos, incluindo o da fixação das pensões, vários abonos e prémios. Acautela-se convenientemente a protecção do trabalho feminino, consagra-se o princípio de que, salvo os casos previstos no Acordo, nenhum ferroviário poderá ser classificado em categoria diversa da correspondente às funções que desempenhe e alarga-se o campo de aplicação do abono por exercício de categorias superiores a todos os ferroviários, aumentando-se o seu quantitativo nalguns casos.

Convém ainda referir que a subida de remunerações implicará, em relação a muitos profissionais, a melhoria no escalão do abono de família e que, a partir de 1 de Janeiro findo, por força da portaria n.º 17.963, de 23 de Setembro de 1960, aplicável a todos os trabalhadores abrangidos pelo abono de família, também os ferroviários passaram a ter direito às seguintes prestações complementares do abono: subsídio de casamento, no montante de 500$00; subsídio de nascimento, no montante de 200$00, por cada filho legítimo nascido com vida e subsídio de aleitação, no montante de 50$00 mensais, por cada filho legítimo nos primeiros oito meses de vida.

Por outro lado, em Dezembro último, pude subscrever um despacho que solucionou diversas questões da previdência dos ferroviários, o qual, pelo seu grande alcance, foi acolhido com viva satisfação pelos Sindicatos interessados e pela sua numerosa massa associativa.

Impõe-se que todos os ferroviários façam, tanto quanto possível, renovados esforços para aumentarem o rendimento do seu trabalho e servirem a Empresa e o público com eficiência, aprumo e dedicação

6 — Já neste acto foi dito o suficiente para se saber quais serão as fontes de financiamento do vultoso acréscimo de despesas derivadas do Acordo. Se o facto evidencia o interesse que houve em ir ao encontro das legítimas aspirações dos ferroviários, ele dá também a medida dos encargos financeiros que se vão pedir ao País e à Empresa.

Importa não esquecer esta circunstância, já porque é necessário apelar para todos os interesses no sentido de aceitarem de boa vontade e compreensivamente os correspondentes sacrifícios, já porque se impõe que todos os ferroviários façam, tanto quanto possível, renovados esforços para aumentarem o rendimento do trabalho e servirem a Empresa e o público com eficiência, aprumo e dedicação.

Sem isto, terão resultado em grande parte inúteis, para o País e para o futuro dos transportes por via férrea, as vantagens e regalias sociais decorrentes da importante Convenção Colectiva que, em nome do Governo e por imperativo da doutrina consagrada no Estatuto do Trabalho Nacional, tanto me apraz sansionar para que valha e se cumpra.

Para reforçar ou legitimar este pensamento que fica bem a encerrar este acto, ocorre-me pedir a todos os que intervieram de qualquer forma na elaboração deste Acordo e, em especial, os seus mais directos beneficiários, que tenham sempre presentes estas palavras do Senhor Presidente do Conselho: «... eu desejaria que da larga massa de reformas sociais realizadas pelo Regime, tranquilamente e em tempos não favoráveis para a economia nacional, os trabalhadores, a quem nada peço senão compreensão e patriotismo, fixassem o seguinte: primeiro, toda essa vasta obra se empreendeu e levará a cabo só por força da política nacional que servimos, sem solicitações de um partido ou pressão de organizações revolucionárias, as quais enquanto existiram ou se impuseram nada conseguiram fazer; segundo, as melhorias alcançadas estão em correspondência directa e em dependência absoluta do ordenamento e produtividade da economia do País em que se integra o seu trabalho. E oxalá que sobre as possibilidades dela, ainda muito limitadas, não tenhamos lançado, impelidos pelo interesse de melhorar a situação dos trabalhadores,

Um aspecto da assistência ao importante acto. À esquerda, os Administradores e funcionários superiores da C. P.

■ *O Conselho de Administração da C. P., em sessão de 2 de Março findo, exarou um voto de congratulação por ter sido assinado o novo Acordo Colectivo do Trabalho — «acto da maior importância para a vida da Companhia». Foram ainda aprovados os votos de agradecimentos: um ao Governo por ter tornado possível a assinatura do Acordo Colectivo; outro às pessoas que, como representantes da Empresa, tomaram parte nos trabalhos em que se fixaram as soluções acordadas.*

■ Deslocou-se a Paris, no passado dia 21 de Fevereiro, o sr Eng. Pedro de Brion, subdirector da Companhia, que naquela cidade assistiu, como delegado da C. P., à reunião do Comité de Gerência da U. I. C.

■ *Realiza-se em Lisboa, de 18 a 20 do corrente, mais uma conferência dos horários P. H. F. — (Portugal, Espanha e França). A delegação da C. P. é presidida, como habitualmente, pelo sr. Eng. Azevedo Nazareth, Subchefe da Divisão de Exploração.*

■ Em missão de serviço deslocaram-se a Munique, no passado dia 18 de Março, os srs. Engs. Vasco Viana e Francisco de Almeida e Castro, da Divisão de Material e Tracção, que naquela cidade alemã foram estudar o comportamento, em linha, dos «bogies» de locomotivas eléctricas, semelhantes às utilizadas na nossa Rede.

■ *À conferência de tráfego de frutas e produtos horticolas, realizada em Málaga, de 1 a 4 de Fevereiro último, assistiu em representação da C. P., o o Economista sr. Dr. Torroais Valente, da Divisão de Exploração.*

■ Para tomar parte, como auxiliar, numa reunião de estudo preparatório das condições e preços da nova Tarifa internacional para o tráfego de frutas e legumes frescos (iberiatarif), deslocou-se no passado dia 20 de Fevereiro, a Madrid, o sr. José de Castro Bizarro, escriturário de 1.ª classe, do Serviço Comercial e do Tráfego.

■ *Para estudar as novas condições de soldadura de carris, na Áustria, e a construção de aparelhos de mudança de via, na Alemanha, esteve recentemente em missão de serviço em Salzburgo e em Munique, o sr. Eng. Alves Ribeiro, da Divisão de Via e Obras.*

■ Em serviço de recepção de materiais diversos encomendados pela C. P., deslocou-se a S. Sebastian, o sr. Eng. Augusto de Morais Cerveira, da Divisão de Material e Tracção.

■ *Para o corrente ano está já prevista a recepção, pela nossa Delegação Turística, de 18 grupos de ferroviários de diversos países, num total aproximado de 500 componentes. Os grupos são na maior parte constituídos por ferroviários franceses, alemães, austríacos, italianos e espanhóis.*

■ Cerca de 150 ferroviários franceses, dos Grupos Desportivos da Região do Sueste, visitarão Lisboa, em Julho próximo, a convite da equipa de basquetebol do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro. A C. P., para esta visita, concedeu um subsídio extraordinário.

■ *Entre Benfica e Amadora, vão ser construídos, de harmonia com planos de urbanização aprovados, dois apeadeiros localizados aos kms. 7,600 e 8,500, respectivamente. Estas construções obedecerão aos mais modernos requisitos e incluem passagens inferiores, parques de estacionamento de automóveis, etc., etc., e têm já em conta o futuro assentamento da nova via dupla da linha do Oeste (via quádrupla). Estes novos apeadeiros com a nova estação da Amadora — a reconstruir em breve — vão permitir servir mais de 100 mil habitantes.*

■ Os Serviços Técnicos da C. P. concluíram o anteprojecto da instalação de escadas rolantes na estação do Rossio. Estão previstas duas soluções: escadas mecânicas de um só lanço e escadas de dois lanços. Estas escadas, que funcionarão isoladamente dos elevadores e escadarias existentes, permitem um escoamento rápido de cerca de 8.000 passageiros por hora, em cada lanço, e têm a particularidade de serem reversíveis. A obra está ligada às projectadas galerias subterrâneas que a C. M. L. pretende construir no Largo D. João da Câmara, para evitar as travessias de superfície, pelos peões.

---

encargos demasiados. Não o serão nunca se, partindo daquele facto, nos resolvermos a trabalhar».

Quer dizer: temos todos de continuar a trabalhar, temos todos de trabalhar, de futuro, ainda mais ... muito mais.

Ditas estas palavras, que mereceram farta ovação de todos os presentes, o sr. Dr. Veiga de Macedo prestou ainda homenagem ao Director-Geral do Trabalho, sr. Dr. Neto de Carvalho, que presidiu à Comissão elaboradora do Acordo e ao Administrador da C. P., sr. Eng. Costa Macedo, que tão extraordinária parte activa igualmente tomou na projecção do documento assinado.

No final da cerimónia, o revisor de Bilhetes de 2.ª classe, do Barreiro, sr. Silvestre Henriques, solicitou do Ministro a palavra, gritando: — Peço um viva para o Homem que tudo tem feito pelos trabalhadores e ferroviários. Viva Salazar!

A assistência correspondeu com entusiasmo a essa homenagem.

E a notável cerimónia findou com os cumprimentos pessoais do Ministro a cada um dos ferroviários presentes.

Medidas resultantes do aumento de vencimentos ao pessoal ferroviário

O Ministério das Comunicações publicou a seguinte nota oficiosa:

«O Governo acaba de homologar um novo acordo colectivo de trabalho entre os sindicatos dos ferroviários e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Trata-se de um instrumento amplamente justificável cujo espírito se identifica com a política de protecção aos trabalhadores e com a necessidade de melhorar o seu enquadramento corporativo.

Ao mesmo tempo, e embora desse acordo resultem pesados encargos para os caminhos de ferro, o Governo procurou manter as linhas gerais da política de contenção de preços indispensável à estabilidade económica do País, que lhe cumpre defender intransigentemente.

Apesar dessa orientação e do estudo cuidadoso dos diversos factores com incidência no problema, não é possível enfrentar o acréscimo de despesas derivado do novo acordo sem uma revisão paralela de certos aspectos com ele relacionados e cuja solução implica alguns sacrifícios que se espera sejam por todos suportados com espírito de compreensão.

Para ocorrer às medidas previstas, o Ministério das Comunicações encarou, assim, a adopção de algumas previdências, quer em relação à empresa concessionária dos caminhos de ferro quer em relação a outros ramos de transporte.

No primeiro caso se incluem instruções quanto à compressão de despesas e reorganização de serviços, com vista a obter-se melhor rendimento com menor gasto, além de se procurar aperfeiçoar o serviço em paralelo com a obra de electrificação e outras melhorias técnicas em curso.

Procura-se uma cobertura parcial dos encargos trazidos pelo novo acordo de trabalho

Reconhece-se, porém, que tais medidas, embora indispensáveis, só a longo prazo produzirão efeitos substanciais, tornando-se imperioso, por isso, lançar mão de providências imediatas através das quais o Governo consiga, com o mínimo de sacrifício para todos, ocorrer à cobertura dos encargos do novo acordo de trabalho, avaliados em 160 mil contos.

Procurou-se imprimir às soluções encontradas um sincero carácter de justiça e equidade, na medida em que se correspondeu, por um lado, às legítimas aspirações dos ferroviários e, por outro, aos interesses de quem utiliza os transportes e dos próprios transportadores, que igualmente cumpre ao Governo ter em conta e defender.

Para o efeito vão ser tomadas as seguintes medidas:

a) — AUMENTO DE RECEITAS DO CAMINHO DE FERRO — pela revisão das actuais tarifas de passageiros em termos de melhor se ajustarem ao padrão recomendado por organismos internacionais de que faz parte o nosso país. Assim, tendo em atenção a próxima instituição do regime de apenas duas classes em todos os comboios de passageiros e a conveniência dos futuros preços se situarem na relação de 1 para 1,5, prevê-se o aumento de $28 para $30 e de $38 para $40 dos preços passageiro-quilómetro das actuais 3.ª e 2.ª classes, o que representa, para cada uma delas, aumentos de 7 e 5 por cento, respectivamente. Para a actual 1.ª classe, cujo preço da tarifa-geral é de $50, mas que desde 1955 está beneficiando de uma redução de $10 nos bilhetes inteiros, mantém-se a tarifa-geral mas limita-se a redução a $04, o que equivale a dizer que a actual tarifa de aplicação será elevada de $06, fixando-se em $46 passageiro-quilómetro. Os preços dos bilhetes de tranvia e de assinatura e os das demais tarifas de passageiros sofrerão as correspondentes correcções.

As alterações ficam muito aquém do que seria justificado

Trata-se pois de pequenas alterações que ficam muito aquém do que seria justificado pela variação geral de preços e pela sensível melhoria que já se verifica em muitas circulações e que se pretende generalizar a todas as outras.

Esse facto ressalta de exemplos de aplicação das novas tarifas a dois tipos de viagens: viagem média de 50 quilómetros, em que o bilhete de terceira sofrerá o aumento de 1$00 e o de primeira o aumento de 3$00; e viagem longa (Porto-Lisboa) de 340 quilómetros, em que esses aumentos serão, respectivamente, de 6$80, e 20$40, nos comboios normais.

É de notar que a elevação de tarifas não abrange o transporte de mercadorias e é feita numa escala tão moderada em relação ao encargo a enfrentar que apenas cobrirá cerca de 22 por cento, desse mesmo encargo.

b) — AUMENTO DE PREÇOS NA CAMIONAGEM DE PASSAGEIROS — por razões imperativas,

Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste

Corpos gerentes para o ano de 1961

DIRECÇÃO — *Efectivos* — Alexandre Correia Mathias, Subchefe de Serviço, reformado; José Joaquim Cabaça, Chefe de Secção do Escritório, da Zona de Exploração; Manuel da Cruz Santareno, Chefe de Estação de 1.ª classe, reformado; Joaquim Pereira Gonçalves, Factor de 1.ª classe, reformado; Olindo Pedro Marmota, Empregado Principal, Via e Obras; Armando Bravo Marinho, Serralheiro; Ricardo Correia Júnior, Torneiro. *Suplentes* — Aires dos Santos Cordeiro, Fiscal de Trens; José António Marques, Revisor de Material de 1.ª classe; António de Matos Miranda, Factor de 2.ª classe.

ASSEMBLEIA GERAL — *Presidente* — Joaquim da Silva Simplício Júnior, Chefe de Circunscrição, reformado. *Vice-Presidente* — Manuel António Fernandes, Condutor principal, reformado. *1.º Secretário* — Gilberto Tavares dos Santos, Contramestre de de Oficina. *2.º Secretário* — José Martins, Factor de 1.ª classe.

CONSELHO FISCAL — João Azevedo do Carmo, Chefe de Escritório, Direcção-Geral; Manuel António Capela Bolina, Chefe de Escritório, Tracção; Carlos Diogo da Cunha, Chefe de Secção de Escritórios, reformado.

JUNTA CONSULTIVA — Luís Francisco Cavaleiro, Inspector de Zona da Via e Obras — Manuel Martins Entrudo Júnior, Inspector de Zona da Exploração; Aníbal Pereira Fernandes, Chefe de Escritório; António Gomes, Mestre de Oficina, reformado; António Maria da Costa, Chefe de Escritório, reformado.

---

de coordenação de transportes, os preços da camionagem de passageiros têm de sofrer um aumento paralelo aos da terceira classe do caminho de ferro, isto é de 7 por cento.

Tendo-se observado, porém, as condições económicas em que funcionam as empresas concessionárias, principalmente a exploração das carreiras não concorrentes, o aumento será global e não restrito apenas às carreiras concorrentes dos caminhos de ferro.

Este aumento de tarifas — que ficará muito afastado dos preços máximos fixados já em 1949 — provocará um ligeiro aumento das receitas do Fundo Especial de Transportes Terrestres, através do imposto de camionagem.

Imposto de compensação pela utilização de gasóleo

Julga-se, aliás, necessário rever o regime deste imposto porquanto não parece conveniente manter o adicional criado quando da última elevação de tarifas, idêntica à que agora se vai operar, procurando-se através dessa revisão distribuir o encargo tributário de forma mais equilibrada.

c) — AUMENTO DO IMPOSTO DE COMPENSAÇÃO PELA UTILIZAÇÃO DE GASÓLEOS NOS TRANSPORTES AUTOMÓVEIS — este imposto será agravado em 12 por cento. Dadas, porém, as precárias circunstâncias em que se encontra a camionagem de carga (não particular), entende-se que transitòriamente e até que se tomem medidas adequadas no âmbito da coordenação dos transportes, a camionagem de aluguer e transporte colectivo fica excluída desse agravamento, que incidirá pois nos restantes automóveis ligeiros e pesados a gasóleo.

Esta medida visa um aumento de receita, é certo, mas situa-se dentro da política de minorar tanto quanto possível a distorsão oferecida pelo crescente consumo do gasóleo em detrimento do da gasolina, reequilibrando os respectivos consumos e contribuindo simultâneamente, para diminuir a poluição atmosférica nos grandes centros urbanos.

Começa em Maio próximo a execução das novas medidas

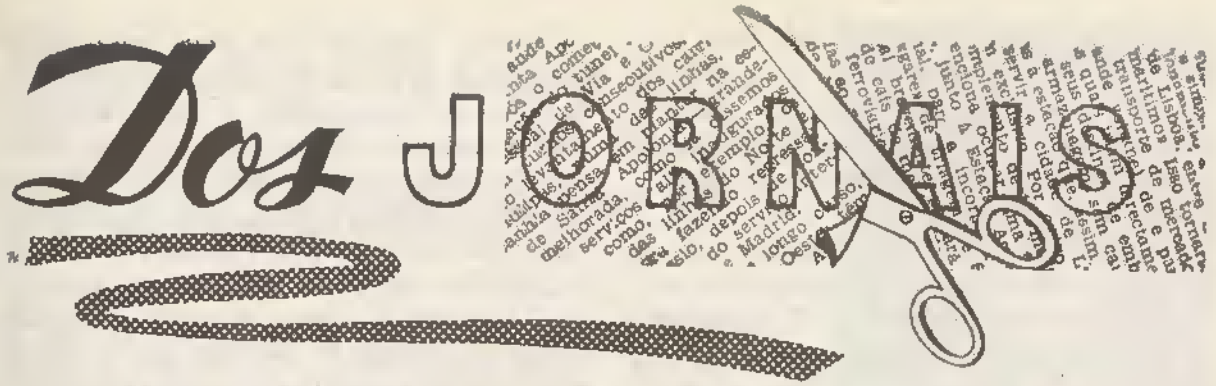
Para que as medidas anunciadas entrem em vigor, o Ministério das Comunicações promoverá imediatamente as providências legais adequadas e ordenará aos serviços a sua preparação, prevendo se o início da sua execução:

— em 1 de Maio próximo, as novas tarifas dos caminhos de ferro e das carreiras concorrentes;

— em 1 de Julho o novo imposto de compensação;

— em data a fixar, mas nunca antes de 1 de Julho, as novas tarifas das restantes carreiras de camionagem.

Ao dar conhecimento das providências adoptadas para ocorrer ao acréscimo de encargos derivado do novo acordo colectivo de trabalho o Governo confia na compreensão pública e espera que das medidas adoptadas venham a resultar também benefícios gerais dentro da política de coordenação e aperfeiçoamento de transportes que lhe cumpre orientar».



Está de parabéns a honrada classe ferroviária

Do Jornal «O Século» (6 de Março p. p.) temos o prazer de reproduzir esta excelente editorial sobre o novo Acordo Colectivo de Trabalho, e em que, uma vez mais, naquele conceituado jornal se aprecia, com justiça, o valor do trabalho dos ferroviários portugueses.

«Se outros motivos não justificassem uma desenvolvida referência ao acontecimento bastaria recordar o que se escreveu aqui sobre a complexidade da profissão ferroviária e sobre as dificuldades económicas que enfrentavam os milhares de componentes da laboriosa classe para que, neste momento, exultássemos com o recente acordo colectivo de trabalho, assinado entre a C. P. e os respectivos organismos sindicais após demoradas negociações em que uma vez mais se evidenciou a tenacidade que o sr. Ministro das Corporações põe na defesa dos interesses dos trabalhadores.

Afirmara, em tempo, o sr. dr. Veiga de Macedo que o ano de 1960 seria o Ano Bom para os ferroviários e a promessa cumpriu-se com exactidão, pois não são de contar os escassos trinta dias de atraso em problema de tal monta. Foi preciso estudar os vencimentos de vinte e cinco mil trabalhadores; proceder-se a uma reorganização de quadros; calcular a alteração de bónus, prémios e subsídios; criar medidas para proteger o trabalho feminino e atender ainda a uma infinidade de pormenores do máximo interesse para profissionais dependentes de diversos sindicatos, mas que, por estarem ao serviço do caminho de ferro, tinham de ser abrangidos pelo novo acordo, sem o que não poderia haver equidade. Por esta rápida resenha pode calcular-se a amplitude do trabalho realizado, cujos resultados, a avaliar pelo entusiasmo com que foi recebida a divulgação das condições agora criadas, devem ter excedido a expectativa.

Não resta a menor dúvida de que a apreciável melhoria da situação económica dos ferroviários se deve, em grande parte, ao sr. dr. Veiga de Macedo, pois desde o primeiro momento esteve, de alma e coração, ao lado das aspirações dos trabalhadores do caminho de ferro, que, como S. Ex.ª acentuou num merecido preito de justiça, aliás como o nosso jornal também fizera há meses, se mostrou sempre paciente e confiante na acção do Governo.

Vai o novo acordo colectivo de trabalho trazer um encargo pesadíssimo, como o revelou nestas palavras o sr. presidente do conselho de administração da C. P.: «Ao Governo são devidos todos os benefícios que para os ferroviários resultam do contrato colectivo. E quem não for completamente cego aos valores da justiça não poderá dizer que o Governo não foi generoso. Sem considerar regalias que têm também expressão monetária, para só considerar aquelas que traduzem despesas como imediata representação orçamental, os encargos resultantes do contracto colectivo montam a uma cifra da

ordem dos 160 000 contos. Nesta cifra está compreendido o que se pensa gastar com o aumento previsto das pensões de reforma e de sobrevivência, mantendo-se o regime de administração das quotizações nos mesmos termos que vigoram agora».

Para melhor se poder determinar o volume da verba indicada bastará que lembremos que, se não nos enganamos, a C. P. despendeu em 1959, com todo o seu pessoal do activo, a cifra de 330 000 contos, ou seja apenas o dobro do encargo que lhe irão trazer agora os aumentos consequentes do novo acordo. Sabido que, como neste lugar já salientámos, a C. P. não pode, de maneira alguma — pelo menos nestes anos mais próximos —, suportar o menor encargo, preciso foi buscar, fora e além das receitas normais da empresa, a compreensível compensação para o volumoso acréscimo de despesas com o pessoal. E coube, então, ao sr. ministro das Comunicações o ingrato papel de alcançar cobertura para as novas obrigações que recaíam sobre a Companhia.

A forma como o sr. eng. Carlos Ribeiro resolveu o complicado problema já é do conhecimento do público: houve necessidade de um agravamento de tarifas e, seja dito em abono da verdade, o Ministério das Comunicações procurou ser comedido; sobretudo evitou que o peso maior do agravamento incidisse sobre os mais débeis.

É realmente pena que não se tenha encontrado uma solução que evitasse o agravamento no custo de alguns serviços ferroviários, medida que, em qualquer hipótese, é sempre impopular. Temos de reconhecer, com lealdade, que na época que atravessamos a Nação tem de suportar tais e tão pesados encargos que um problema como o que criou o aumento dos vencimentos à classe ferroviária não poderia ser resolvido senão pela criação de novas receitas.

Vem, a propósito, lembrar que, como se afirma no último relatório da C. P. «o caminho de ferro tem a faculdade de devolver ràpidamente ao circuito económico o poder de compra que lhe é confiado», o que quer dizer que os treze mil e tal contos que, todos os meses, os ferroviários irão receber a mais em todo o País, desde Monção a Vila Real de Santo António, voltarão pouco depois a entrar em circulação. Lembremo-nos ainda que o ligeiro aumento de tarifas agora anunciado se destina, única e exclusivamente, a cobrir encargos com a melhoria do nível de vida de 25 000 trabalhadores que há largos anos vinham a enfrentrar evidentes dificuldades económicas; este agravamento é, ao contrário de outros, fácil de ser compreendido por toda a gente.

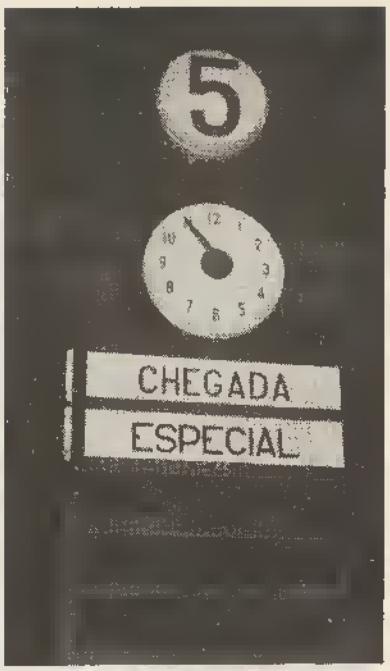
Do acordo há dias assinado desejamos destacar um aspecto que foi posto em relevo pelos oradores durante a cerimónia efectuada; o que se refere à intenção de aumentar as pensões de reforma e de sobrevivência. Nada mais justo; não se compreenderia, de facto, que aos velhos servidores do caminho de ferro não coubesse benefício algum das medidas que vão ser postas em prática. *O Século* tem várias vezes chamado a atenção dos poderes públicos para a situação dos ferroviários reformados, especialmente para a dos que pertenceram às antigas linhas do Estado, os quais têm sido grandemente prejudicados sem qualquer base legal. Oxalá essa situação possa ser resolvida agora, como é de justiça.

O novo acordo colectivo de trabalho interessou vivamente o Governo, e em particular, como foi já lembrado, o sr. Presidente do Conselho; na elaboração desse documento pôs todo o seu habitual carinho, o sr. ministro das Corporações; para o tornar viável encarou o sr. ministro das Comunicações o aspecto financeiro, tomando sobre si o papel pior, que é sempre o desempenhado por quem tem de aumentar tarifas; por seu turno, Administradores e Director-Geral da C. P., a par do precioso contributo que deram, terão agora de rever numerosos planos; todos, enfim, se empenharam na solução do complexo problema, como, embora de sua obrigação, o fizeram os representantes sindicais, que nunca esmoreceram na tarefa que a si próprios se impuseram.

Que é preciso agora? Que os ferroviários saibam corresponder à generosidade do Governo e aos sacrifícios que vão ser impostos ao público.

Conhecemos, por experiência, o sentimento de gratidão dos trabalhadores do caminho de ferro para que duvidemos das qualidades de uma classe que, a despeito das dificuldades económicas que enfrentou, soube ser sempre exemplar no cumprimento dos seus deveres».

Apresentação pública de material ferroviário de fabrico nacional



No passado dia 7 de Março a «Sorefame» — a conceituada fábrica de material ferroviário, da Amadora — apresentou ao público, na estação de Santa Apolónia, as duas primeiras grandes unidades de seu fabrico e montagem que fazem parte de uma importante encomenda da C. P. e dos C. T. T.: uma locomotiva diesel-eléctrica, para serviço misto de manobras e linha, e uma ambulância postal, de aço inoxidável, para comboios de longo curso.

Para verificação das condições de circulação do novo material, a C. P. organizou um comboio em Campolide que conduziu da estação do Rego à Vila Franca de Xira e desta estação à de Santa Apolónia, os ministros da Economia e das Comunicações, respectivamente senhores Prof. Eng.º Ferreira Dias e Eng.º Carlos Ribeiro e bem assim um grupo de técnicos da «Sorefame», dos C. T. T. e da C. P..

À entrada da composição em Santa Apolónia — às 10-55 h. — numerosa assistência, jornalistas, Emissora Nacional e Radiotelevisão, puderam apreciar, com visível agrado, a excelência das linhas e o bom acabamento do novo material de fabrico português.

A «Sorefame» obsequiou alguns convidados seus com um aperitivo servido no restaurante-bar da estação. Trocaram-se amistosas saudações entre os dirigentes daquela firma e da C. P., a que se associou, com patente satisfação, o senhor Ministro da Economia.

* * *

A locomotiva diesel-eléctrica, é a primeira construída em Portugal. Faz parte de uma série de 15 unidades iguais, encomendadas pela C. P., e financiadas 9 pela «Eurofima» e 6 pelo II Plano de Fomento.

Foi executada pela «Sorefame», sob licença dos Établissements Brissonneau & Lots, de Paris.

Este tipo de locomotiva foi internacionalmente adoptado pelos caminhos de ferro da Europa, para o serviço misto de manobras e linha, havendo algumas centenas destas locomotivas em circulação.

Os motores são «M. G. O.», de 825 CV., construídos pela Société Alsacienne de Constructions Mécaniques, de Mulhouse, França. O equipamento eléctrico é do construtor Brissonneau & Lotz.

As locomotivas podem desenvolver uma velocidade máxima de 80 km./hora.

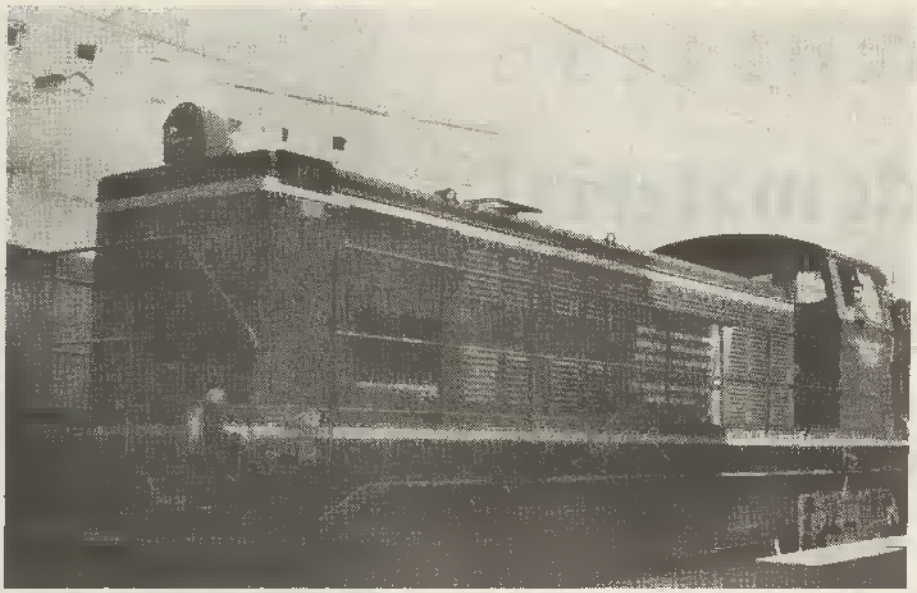
Características principais:

Potência	825 CV.
Esforço máximo no arranque . . .	17 Tons.
Esforço em regime contínuo . . .	12,2 »
Velocidade máxima	80 km./hora
Velocidade em regime contínuo . .	12,5 km./hora
Peso em ordem de marcha	66 Tons.
Comprimento entre tampões . . .	14,680 m.

A locomotiva é constituída por um leito, que aloja um grupo electrogéneo e respectivos acessórios, rolando sobre dois bogies de dois eixos. Todos os eixos são motores.

* * *

A ambulância postal faz parte integrante de um conjunto de 3 unidades encomendadas pela Adminis-



A «loco» Brissonneau-Lotz, construída pela «SOREFAME», marca uma etapa importantíssima na história da economia portuguesa. É a primeira máquina diesel-eléctrica fabricada em Portugal

tração-Geral dos C. T. T. e destina-se a ser utilizada em comboios de longo curso.

Foram cuidadosamente estudadas pelos C. T. T. e pela «Sorefame», para bem se adaptarem às exigências do serviço postal.

São do tipo ultimamente adoptado na Europa, medindo 26,120 m. de comprimento, o que excede as dimensões do material correntemente em circulação.

Os seus interiores foram bem cuidados e prestou-se especial atenção ao conforto do pessoal, que nelas dispõe de instalações com «couchettes» (camas), vestiário e instalações sanitárias, com W. C. e lavabo.

O compartimento de carga e a sala de manipulação de correio são espaçosos e providos de todas as comodidades de trabalho.

As ambulâncias foram construídas na Amadora, sob licença de THE BUDD, COMPANY, de Filadélfia.

Características principais:

Caixa de aço inoxidável, de construção tubular, autoportante

Revestimentos interiores totalmente metálicos ou de plásticos laminados e polivinílicos

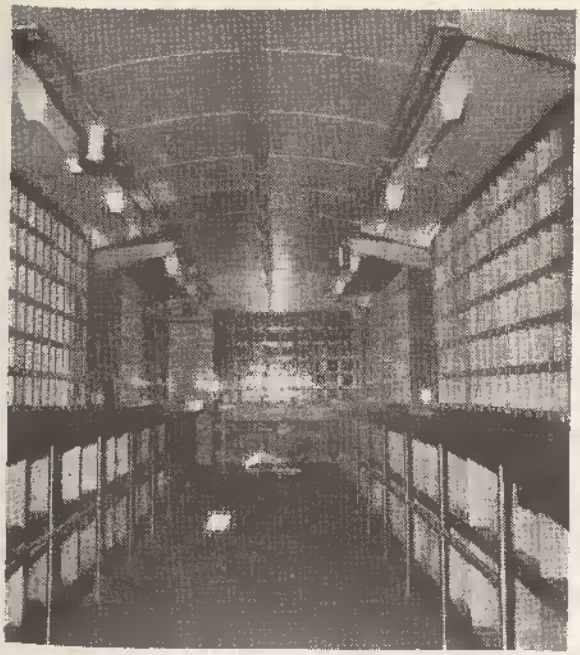
Freios de vácuo

Equipamentos eléctricos para iluminação fluorescente e incandescente

Aquecimento por injecção de ar

Arranjo interior: compartimento de carga, sala de manipulação e anexo para pessoal, com «cou-

À chegada a Santa Apolónia: os Ministros das Comunicações e da Economia, Srs. Eng.º Carlos Ribeiro e Prof. Eng.º Ferreira Dias, acompanhados pelos srs. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da C. P. e Eng.º Pedro de Brion, Subdirector



Interior da nova ambulância postal encomendada pelos C. T. T.

chettes», vestiários e instalações sanitárias, com W. C. e lavabo

Comprimento, igual ao do moderno material europeu	26,120 m.
Tara	32 Tons.
Carga	10 Tons.

Na execução de todo este material, igualmente a técnica e a mão-de-obra portuguesas prestaram relevantes provas, sendo sobretudo de acentuar o bom acabamento, tanto das locomotivas como das ambulâncias.

Para além do significado da cerimónia, é importante registar o esforço da «Sorefame» que, além das 15 locomotivas encomendadas — e a entregar totalmente até Maio próximo — está fabricando para a C. P. 21 unidades triplas eléctricas; 36 carruagens de longo curso, 20 locomotivas eléctricas e ainda 3 carruagens-restaurante.

O dia 7 de Março ficará pois, e muito justamente, assinalado na história da economia portuguesa.

É uma data particularmente significativa. Quando até hoje, sòmente locomotivas estrangeiras circulavam nas nossas linhas, com a máquina 1 201 dá se um decisivo e notável passo no amplo horizonte da indústria nacional — quer por ser a primeira «diesel» construída no País, quer por representar, indubitávelmente, um grande triunfo dessa mesma prometedora indústria.

A assistência, em Santa Apolónia, à chegada do novo material

Regulamentação DISPERSA

I — Conselho de Administração

Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 147, de 17-1-961 — Normas regulamentares a observar na organização da Caixa de Previdência dos Ferroviários.

II — Direcção-Geral

3.º Aditamento à ordem da Direcção-Geral n.º 273 de 28-12-960 — Áreas de abastecimento dos Armazéns de Víveres.

1.º Aditamento à ordem da Direcção-Geral n.º 338 de 24-11-960 — Facilidades de transporte nas linhas estrangeiras.

7.º aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 310, de 24 1-961 Feriado Municipal no concelho de Évora.

4.º aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 273, de 14-2-961 - Abertura do armazém de víveres da Régua.

III — Divisão da Exploração

A) — Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da série M de n.º 1384 de 2-12-960 ao *n.º 1401* de 29-12-960.

Ordens de Serviço da série M de n.º 1 402 de 3-1-961 *ao n.º 1 426,* de 27-1-961.

1.º aditamento à Circular n.º 1125, de 1-2-961 — Utilização de material — Vagões particulares.

Ordens de Serviço da série M de n.º 1 427 de 2-2-961 *ao n.º 1 441,* de 22-2-961.

B) — Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2750 de 2-12-960 — Sinalização da estação de Santarém.

2.º Aditamento à Instrução n.º 2743 de 28-12-960 — Sinalização de Entroncamento.

Instrução n.º 2 751, de 2-2-971 — Sinalização da estação de Vale de Figueira.

Instrução n.º 2 752, de 20-2-961 — Sinalização da estação de Mato Miranda.

C) — Serviço Comercial e do Tráfego

3.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros de 26-12-960 — Bilhetes para comboios tranvias.

3.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 4 — Passageiros de 26-12-960 — Bilhetes de assinatura.

5.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros, de 26-12-960 — Novos apeadeiros de Portela de Sintra, na linha de Sintra e de Penteado, na linha do Sul.

Aditamento à Classificação Geral de mercadorias de 23-12-960 — Alteração da tarifa a aplicar.

16.º Aditamento aos Quadros das Distâncias (em quilómetros) entre estações e apeadeiros, de 26-12-960 — Apeadeiro de Portela de Sintra.

Complementos diversos à tarifa, com Empresas de Camionagem, de 2 a 31 de Dezembro de 1960.

Aviso ao Público B n.º 303, de 9-1-961 — Serviço combinado entre a estação de Beja e Beja-Central e os Domicílios de Beja.

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem, de 2 a 31-1-961.

Aviso ao Público B n.º 304, de 6-2-961 — Supressão do serviço combinado de passageiros, bagagens e mercadorias da estação de Bragança para Vimioso.

Aviso ao Público B n.º 305, de 6-2-961 — Supressão do serviço combinado de mercadorias entre a estação de Guimarães e Guimarães Central, Pevidém-Central e Gondar.

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem de 1 a 28 de Fevereiro de 1961.

D) - Serviço de Fiscalização das Receitas

Comunicação Circular n.º 115, de 31-12-960 — Transporte de jornais e revistas.

Carta-Impressa n.º 65, de 23-1-961 — Recolha dos arquivos das estações.

> *«Desde que comecei a ocupar-me dos assuntos da Companhia e me tornei ferroviário, compreendi o fenómeno comum a este mister — ser-se ferroviário não é uma profissão, é uma paixão absorvente a que se fica ligado por múltiplos laços, tão fortes que se transmitem até de pais para filhos».*
>
> **António Branco Cabral**

No Relatório da Gerência de 1960, dá-se nota de importantes obras em curso

Realizou-se em 20 de Fevereiro último a assembleia geral da Sociedade Estoril Plage para aprovação do relatório e contas da gerência do exercício de 1960.

Todos os documentos apresentados foram aprovados por unanimidade.

O exercício económico em referência encerrou-se com o lucro líquido de 752.281$25.

Diz o Relatório:

«Os resultados foram inferiores aos do ano anterior. Para tal contribuiu, fundamentalmente, a baixa do número de diárias no Hotel Palácio, menos 2.780 do que em 1959, e as mais baixas desde 1953.

Temos o convencimento de que a situação futura mudará, à medida que vão sendo concluídas as importantes obras a que metemos ombros e que estão em pleno curso.

Não nos limitámos a encarar benefícios de ordem material, porque visamos também um fim mais elevado: a valorização do Estoril.

Este propósito continua a estar presente nos objectivos desta empresa, como sempre esteve e por forma ininterrupta. Compete-nos saber prosseguir e actualizar com dignidade a grande obra já feita no passado.

Para tanto concebemos um vasto plano de realizações apresentado a público em Setembro último.

Daí para cá muito já se pôde adiantar: foi completamente demolido o Hotel do Parque e a execução dos trabalhos no Hotel Palácio e nas Arcadas seguem o ritmo adequado ao nosso propósito de fazer obra séria, a concluir tão ràpidamente quanto possível. Prosseguiram também os trabalhos do Golf referentes à sua ampliação para mais 9 buracos.

Nada podemos pôr enquanto projectar nos nossos terrenos situados em redor do Parque, porquanto os projectos respectivos só poderão ser elaborados depois de se saber o que será construído no local onde se encontra o actual Casino.

Este continua o mesmo passados 31 meses contados da data da actual concessão de jogo que estabelece a localização do novo casino à beira-mar e de custo não inferior a 25 mil contos.

Continuamos a pensar que será a futura localização do casino e o rebaixamento do caminho de ferro, que devem constituir a base da valorização desta estância, porque só então se poderá falar no «ESTORIL VIRADO AO MAR.»

Aliás este nosso pensamento teve pleno eco na opinião pública e na imprensa. Esta soube interpretar o nosso pensamento e emprestou ao nosso modo de ver uma força bem maior do que a que podíamos esperar, tanto mais que não teve contraditores. Por isso lhe deixamos consignados neste relatório os nossos sinceros agradecimentos pelo relevo dado quando da apresentação do nosso plano de obras».

No final, o Conselho de Administração da S. E. dirigiu a todos os seus funcionários «uma palavra de justo apreço pela forma como desempenharam os seus cargos».

«O ferroviário sabe que tem de suportar pesadas e longas tarefas, que tem de trabalhar às horas mais díspares, que tem de vencer por vezes as maiores dificuldades — mas julgo ter a certeza de que se fosse dado a todos nós procurar nova profissão, seria esta mesmo que voltaríamos alegremente a escolher».

Roberto de Espregueira Mendes

Os nossos CONCURSOS

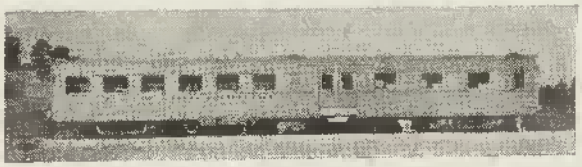
Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300$00

Apresentamos neste número uma das magníficas carruagens metálicas, de fabrico americano, em circulação sobretudo nos comboios «rápidos» da nossa rede, desde há largos anos.

Construídas em aço inoxidável nos E.U.A. em 1940, estas carruagens prestam serviço de 1.ª e 3.ª classes e algumas existem adaptadas a restaurante.

N.º 46



QUAL A DESIGNAÇÃO POR QUE SÃO CONHECIDAS ESTAS CARRUAGENS?

As respostas dos nossos assinantes devem ser enviadas até ao fim do corrente mês, em simples postal, para a estação de Santa Apolónia. Os prémios serão sorteados entre os concorrentes que tiverem respostas certas.

Resultado do Concurso n.º 44

Solução: — **Régua.**

Foram premiados: — Ernesto António, fogueiro de 1.ª cl., da Régua; António Marques Barbosa, conferente de 2.ª cl. em Campanhã e António Carvalho, subchefe de distrito em Treixedo.

Agradecimento

Edmundo Rodrigues da Fonseca, maquinista de 2.ª classe, no Depósito de Máquinas da Régua, após internamento na Casa de Saúde da Timpeira onde foi submetido, com grande resultado, a delicada operação, vem manifestar ao Ex.mo Senhor Dr. João Luís de Mesquita Cardoso, ilustre Director e médico-cirurgião daquela clínica, o seu mais vivo agradecimento e reconhecimento pelos cuidados e atenções que todos lhe dedicaram, com o maior desvelo, durante o seu internamento.

Por J. MATOS SERRAS

Temática de Caminhos de Ferro

A exemplo dos anos anteriores a Alemanha Oriental emitiu mais uma série comemorativa do Dia do Selo, composta de dois valores.

Por curiosidade, um dos selos pertence à temática ferroviária, razão por que o apresentamos.

Trata-se da reprodução de uma antiga carruagem afecta ao serviço de ambulância postal.

Marcofilia

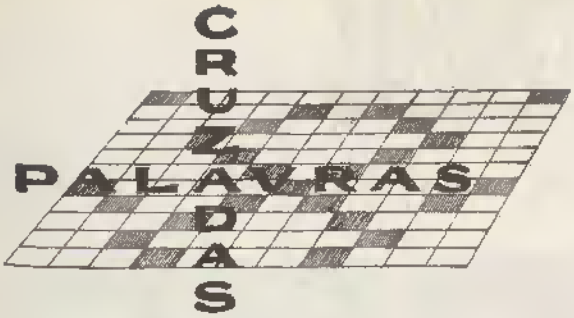
Na nossa secção de Outubro de 1960 reproduzimos um carimbo especial alusivo ao Centenário dos Caminhos de Ferro da União da África do Sul, o qual foi aposto na cidade de Durban.

Desta vez mostramos um outro carimbo referente ao mesmo acontecimento, este, porém, aposto na cidade de Pretória.

Publicações

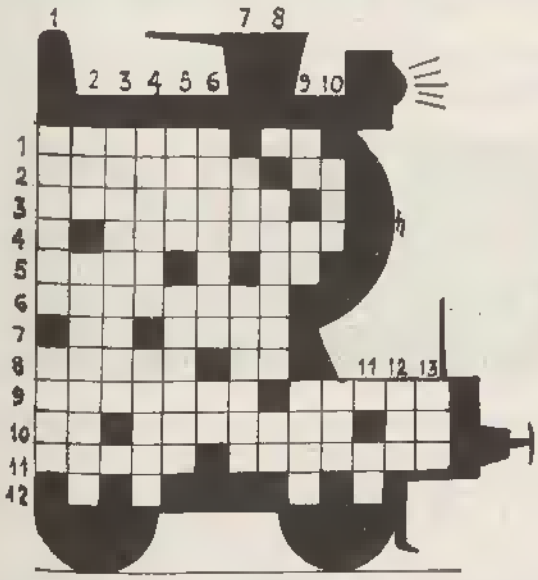
A revista francesa «La Vie du Rail» publicou, recentemente, um artigo acerca do centenário do selo ferroviário, de 1860, emitido em Nova Brunswick, assunto a que também fizemos referência, há mais de um ano — em Fevereiro do ano findo.

Convidam-se todos os ferroviários filatelistas a enviarem as suas inscrições para este recenseamento do BOLETIM DA C. P.



Por RUI L. SANCHES

Problema n.º 16



HORIZONTAIS:

1 — Pessoa vesga; Artigo. 2 — Detestável; Preposição. 3 — Arvore gutífera. 4 — Sobrecarregaras. 5 — Perseguição (fig.); Pron. Pess.. 6 — Aplainando. 7 — Tumor a que também se dá o nome de arrieira; Nome Masc. 8 — Apeadeiro da Linha da B. Baixa; Contr. prep. e art.º. 9 — Dê forma de cano; Saliência cónica na parte posterior do véu palatino. 10 — Ali; Silvara; Letra grega (inv.). 11 — Atrai; Livro sagrado que contém a lei dos maometanos.

VERTICAIS:

1 — Gabinete de repouso ou estudo; Carreiro entre os montes. 2 — Nome que se dá aos chefes dos cantões suíços; Antigo cemitério dos mouros. 3 — Designação científica do tabaco. 4 — Fruto da zona tórrida; Cabrito de um ano. 5 — Engome; Nome de um arbusto brasileiro da região do Amazonas. 6 — Substância cristalizável da raiz seca do ásaro; Vi o que estava escrito. 7 — Vazia; O ponto mais elevado da popa do navio. 8 — Estroina; O mais. 9 — Pron. reflexo. Interj. de dor; Pequeno pássaro campestre. 10 — Odiosas; Seguem. 11 — Graceja. 12 — Ata. 13 — Pequena constelação austral.

Solução do problema n.º 15

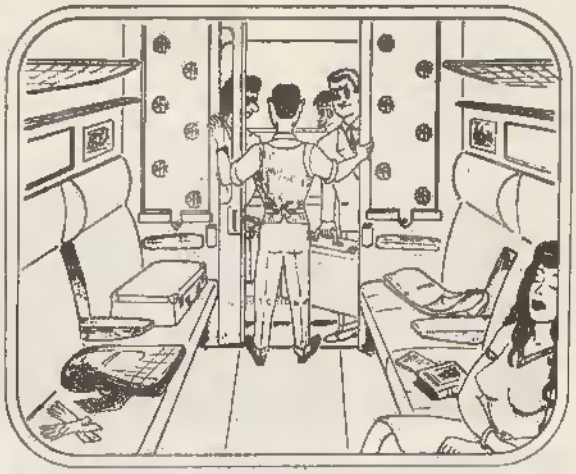
HORIZONTAIS:

1 — Aguda; Rates. 2 — Tina; Cosida. 3 — Era; Sol; Rei. 4 — Na; Vela; Ano. 5 — Estimam. 6 — Ara; Ena. 7 — Canecas. 8 — Cal; Orto; Po. 9 — Ene; Rio; Mil. 10 — Lisboa; Peta. 11 — Asais; Vilar.

VERTICAIS:

1 — Ateneu; Cela. 2 — Giras; Anis. 3 — Una; Ta; Lesa. 4 — Da; Vir; Bi. 5 — Semáforos. 6 — Cola; Aria. 7 — Rolamento. 8 — As; Neo; Pi. 9 — Tira; AC; Mel. 10 — Eden; Apita. 11 — Saio; Isolar.

BOM HUMOR...



— Já vos disse que não há lugares!

«Uma nação cujos caminhos de ferro estão desactualizados, arcaicos, insuficientes, tem todas as probabilidades de ser uma nação industrialmente atrasada e econòmicamente medíocre».

Daniel Rops

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO

Da esquerda para a direita: — Josué Alberto Gonçalves Carrelo, verificador de receitas; José Alves, João Pereira Dias, Armando Afonso, Fernando Afonso dos Santos e José António Martins, chefes de estação de 3.ª cl.

Da esquerda para a direita: — Amílcar Augusto Rodeia, António José de Sousa, José Pires Cândido, Custódio Justino Carvalheira, José de Sousa Moreira Júnior e Jacinto Alves Raposo, chefes de estação de 3.ª cl.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

Da esquerda para a direita: — *Valentim Alves Ferreira,* assentador de 1.ª cl.: — ia para o trabalho e encontrou um carril partido ao Km. 83,845-B. Alta, e tomou providências, evitando um possível acidente ao comboio 1 581; *Luís Mendes Patrício,* subchefe de distrito: — seguia no comboio 1 729 e ao Km. 18,284-B. Alta, notou uma pancada estranha; muniu-se de uma lanterna, encontrou um carril partido e remediou a avaria até que fosse feita a substituição; *Ernesto da Silva Peixoto,* assentador de 2.ª cl.: — estando de folga e vendo a arder travessas das assentes na linha, acorreu a extinguir o incêndio; *António José Salvado Grilo,* auxiliar: — encontrou um relógio de pulso ao Km. 56,500 Sul e fez entrega imediata ao seu subchefe de distrito; *Manuel Ferreira Manano,* assentador de 1.ª cl.: — encontrando um carril partido ao Km. 206,124-Norte, correu à P. N. próxima a mandar fazer sinal de paragem ao comboio n.º 1, que se aproximava, e munindo-se de uma bita correu uma travessa, a fim de permitir a passagem dos comboios com precaução; *João Caria Antunes,* assentador de 2.ª cl.: — ia para o trabalho e notou que ao Km 35,540-Norte estavam duas barretas partidas, que deram origem a um escorregamento dos carris; avisou pelo telefone a estação do Carregado para fazer parar o comboio n.º 14, e ainda o chefe do distrito, e foi buscar outras barretas para fazer a ligação, permitindo que o referido comboio passasse no local a 5 Km. à hora.

NA CAPA: Durante a assinatura do novo Acordo Colectivo de Trabalho, no Ministério das Corporações e Previdência Social