

Boletim da C. P.



úmero 459

Setembro de 1967

Boletim da

PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 459 • SETEMBRO 1967 • ANO XXXIX • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

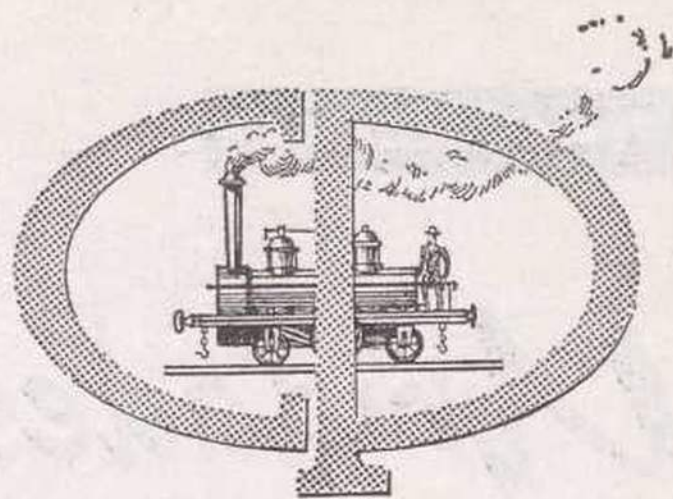
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

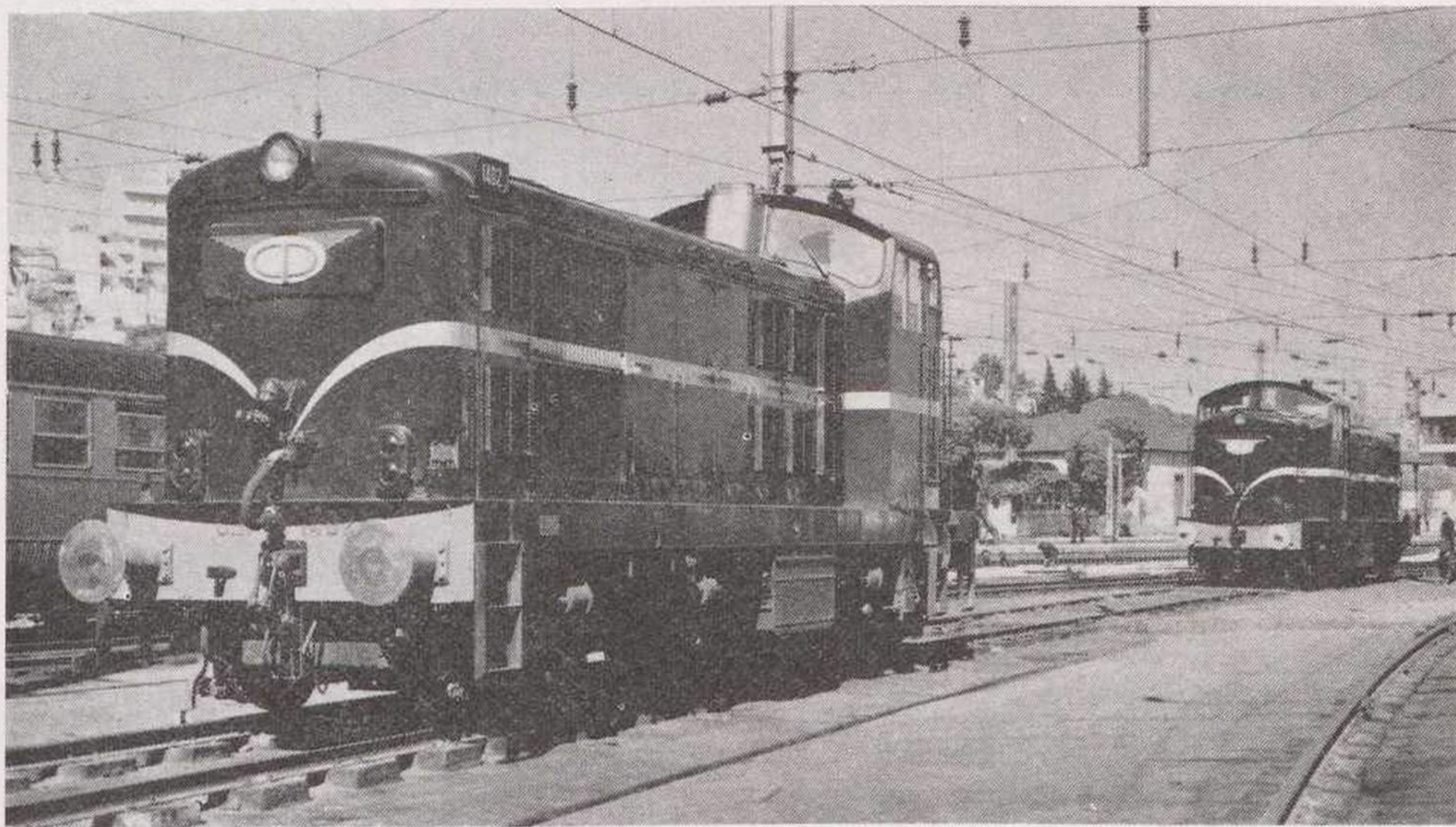
PROPRIEDADE DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES • SEDE: ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA • LISBOA

REDACÇÃO: CALÇADA DO DUQUE, 20 — LISBOA-2

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses



O NOSSO CAMINHO DE FERRO NO PLANO DE FOMENTO



COM a recente publicação do Relatório que o Governo enviou para parecer à Câmara Corporativa sobre o III Plano de Fomento, vê a Companhia assegurada e robustecida a execução dos seus esquemas de acção e impulsionado o esforço que as realidades impõem para a valorização técnica e económica da sua rede.

A previsão consignada para o caminho de ferro no importante programa de investimentos é de 4 110 000 contos — quota-parte dum somatório aplicável a todo o espaço português de 167 480 000 contos (123 000 000 para a Metrópole e 44 480 000 repartidos pelo Ultramar).

Testemunhando a inteira verticalidade de cooperação e de entendimento entre o Governo e a Companhia, a grandeza do influxo creditício e a própria política económica do planeamento, expressam igualmente a confiança mútua ante o radioso porvir da via férrea lusitana — esta bem confiante da missão que lhe compete perante as reconversões estruturais e funcionais que são a chave do seu constante rejuvenescimento e da sua fecunda renovação.

TEMAS TÉCNICOS

Unidades triplas eléctricas

ENSAIOS DE ACELERAÇÃO

PELO TÉCNICO JOAQUIM RIBEIRO

DO DEPARTAMENTO DO MATERIAL E OFICINAS

Este importante estudo que o Boletim da C. P. tem o prazer de publicar, serviu de tema, juntamente com outros valiosos trabalhos do mesmo autor, para exame de promoção a técnico, ante um júri de funcionários superiores da Companhia, do sr. Joaquim Ribeiro, então adido técnico principal do Departamento do Material e Oficinas.

O autor — admitido na C. P. em 1927 como aprendiz e que ascendeu sucessivamente às categorias diversas de montador, chefe de brigada, contramestre e adido técnico — bem cedo se revelou um técnico estudioso e de muito merecimento, como está exarado na sua matrícula, e tem sido, no presente, um excelente colaborador do Serviço de Estudos do seu Departamento.

DEU origem a estes ensaios o facto de ter constado que a capacidade de tracção tinha sido reduzida, como medida tendente a atenuar as avarias que se têm verificado, especialmente nos motores de tracção.

Procurou-se a confirmação, procedendo a ensaios de aceleração por meio dos quais seriam determinados os esforços de tracção desenvolvidos, em progressão contínua, que funciona seguindo a curva de esforço de tracção máximo.

Os ensaios foram realizados em 12 de Abril de 1967 com a U. T. E. 2086 da 3.^a Fase entre Vila Franca e Azambuja do Km 40 ao 47 e vice-versa, em patamar e alinhamento recto, e com a automotora em tara.

Aproveitou-se a oportunidade para efectuar alguns ensaios de paragem à deriva, com o fim de determinar a resistência ao movimento, que ainda não era conhecida concretamente.

ENSAIOS DE ACELERAÇÃO

Como foram efectuados ensaios nos dois sentidos, houve que verificar o erro dos indicadores de velocidade, devido à diferença de diâmetro dos rodados, o que se verificou ser de -1% na cabina da frente e de -4%

na cabina de trás, pelo que as leituras efectuadas tiveram que ser corrigidas de $+1\%$ na (CF) e de $+4\%$ na (CT).

Foram efectuados 4 ensaios de aceleração cujos resultados foram os seguintes:

QUADRO 1

Tempo Seg.	1.ª (CF)		2.ª (CF)		3.ª (CF)		4.ª (CT)		Velocidades médias Corrigidas
	Leitura	+1%	Leitura	+1%	Leitura	+1%	Leitura	+4%	
0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	10	10,1	9	9,1	11	11,1	10	10,4	10,4
10	19	19,2	17	17,7	19	19,2	20	20,8	19,2
20	32	32,4	31	31,3	34	34,4	32	33,2	33,0
30	47	47,5	45	45,5	48	48,5	46	47,8	47,5
40	60	60,6	58	58,6	61	61,6	59	61,5	61,0
50	70	70,7	70	70,7	76	76,8	71	74,0	73,5
60	81	81,8	79	79,8			84	87,5	83,5
70	86	86,9					90	93,8	90,0

A partir das velocidades médias corrigidas traçou-se a curva velocidade / tempo (Gráfico 1-II), e desta tiraram-se os tempos em intervalos de velocidade de 10 em

10 km, que serviram para determinar o esforço de tracção nas rodas, e que são os seguintes :

QUADRO II

Velocidade	Tempo total	Intervalo de tempo
Km/h.	Seg.	Seg.
0	-	5,00
10	5,00	6,07
20	11,07	6,74
30	17,81	6,87
40	24,68	7,05
50	31,73	7,36
60	39,09	7,87
70	46,96	9,20
80	56,16	13,00
90	69,16	

PARAGEM A DERIVA

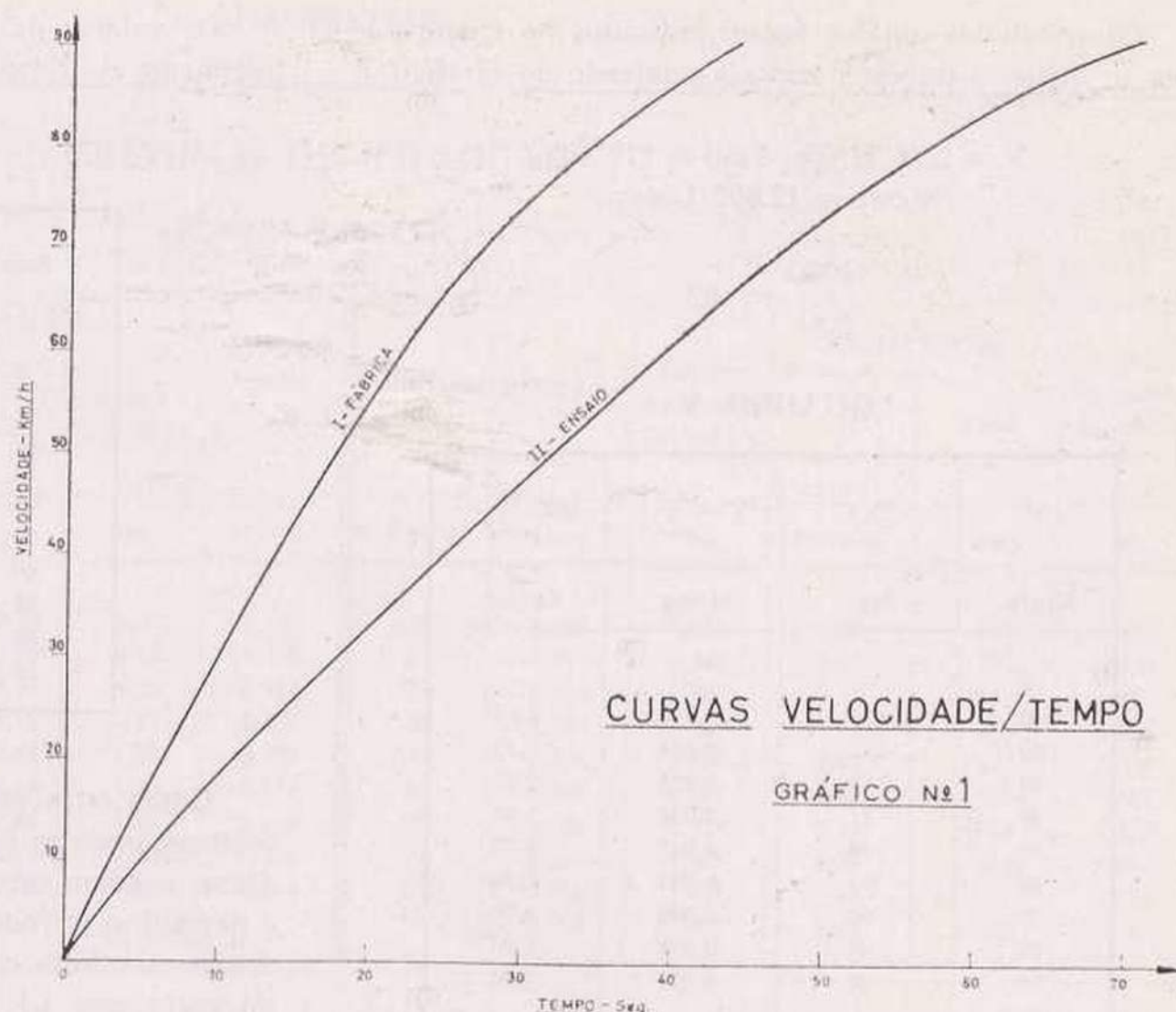
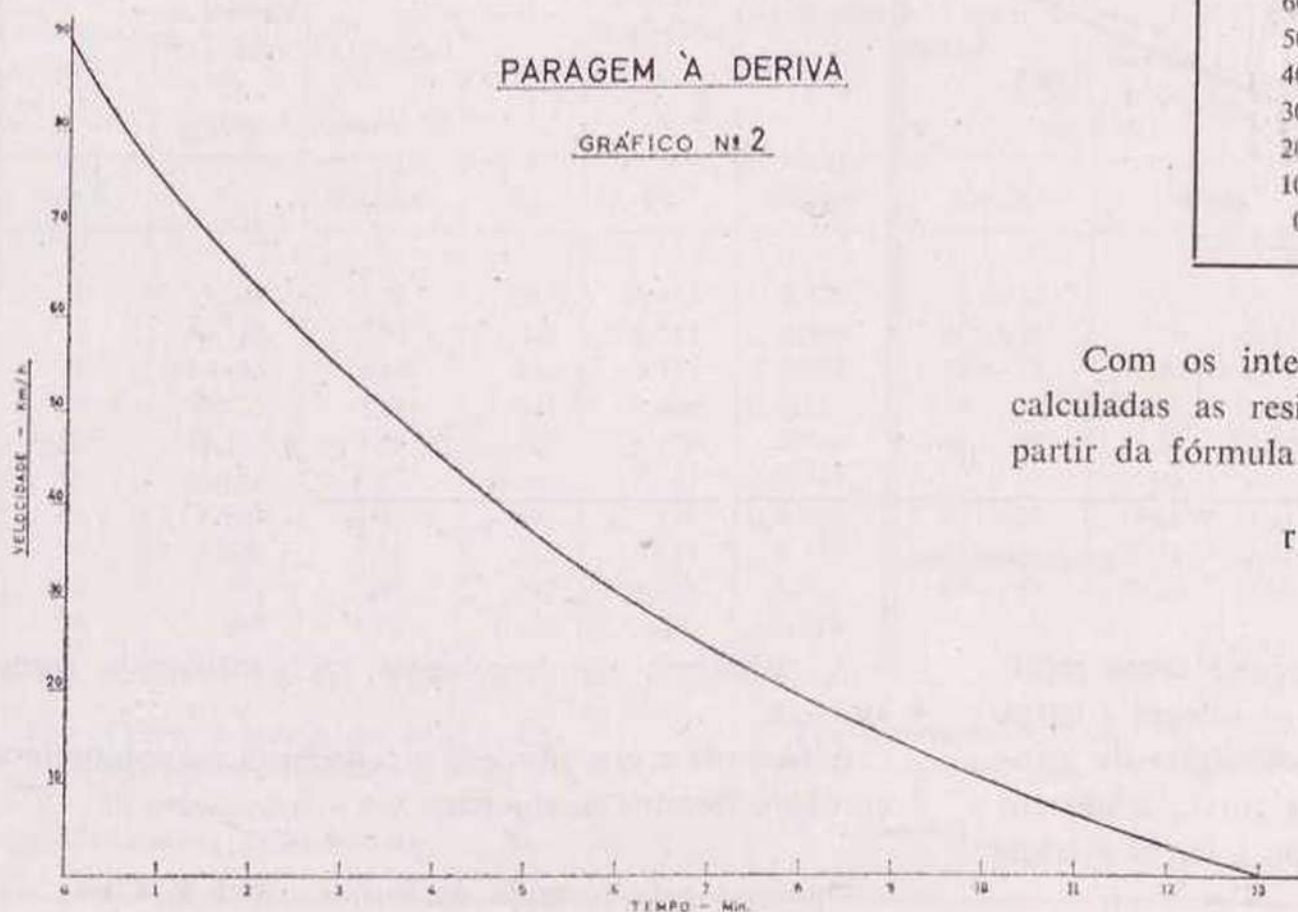
Foram feitas leituras de velocidade de 30 em 30 segundos cujos resultados foram os que a seguir se indicam :

QUADRO III

Tempo	Veloc.	Tempo	Veloc.	Tempo	Veloc.	Tempo	Veloc.
Seg.	Km/h.	Seg.	Km/h.	Seg.	Km/h.	Seg.	Km/h.
0	90	4	45,5	8	19,3	12	3,5
30	81,5	30	41,4	30	17,0	30	1,8
1	75	5	37,8	9	15,0	13	0
30	69	30	34,0	30	12,3		
2	64	6	30,8	10	10,5		
30	59	30	27,5	30	8,8		
3	54	7	24,5	11	7,0		
30	49,5	30	21,8	30	4,3		

PARAGEM A DERIVA

GRÁFICO Nº 2



CURVAS VELOCIDADE/TEMPO

GRÁFICO Nº 1

A partir dos valores obtidos no ensaio, traçou-se a curva velocidade / tempo (Gráfico 2) através da qual se obtiveram os intervalos de tempo de 10 em 10 km como a seguir indicamos :

QUADRO IV

Velocidade	Tempo total	Intervalos de tempo
Km/h.	Seg.	Seg.
90	-	
80	36	36
70	84	48
60	144	60
50	207	63
40	282	75
30	363	81
20	474	111
10	606	132
0	780	174

Com os intervalos de tempo assim obtidos foram calculadas as resistências ao movimento em kg / ton, a partir da fórmula :

$$r = \frac{1000}{9,81} \cdot \frac{\Delta V}{\Delta t} \text{ kg/ton.}$$

Onde :

r = Resistência ao movimento

ΔV = Intervalo de velocidade em M/seg.

Δt = Intervalo de tempo para passar de V_0 a V_1

Os resultados obtidos foram indicados no Quadro V com os quais se traçou a curva a pontado do Gráfico 3.

$$V = 2,78 \text{ M/seg. Peso} = 117 \text{ ton.}$$

$$\text{Massa} = 12\,800 \text{ Umm}$$

$$\frac{1000}{9,81} = 102$$

QUADRO V

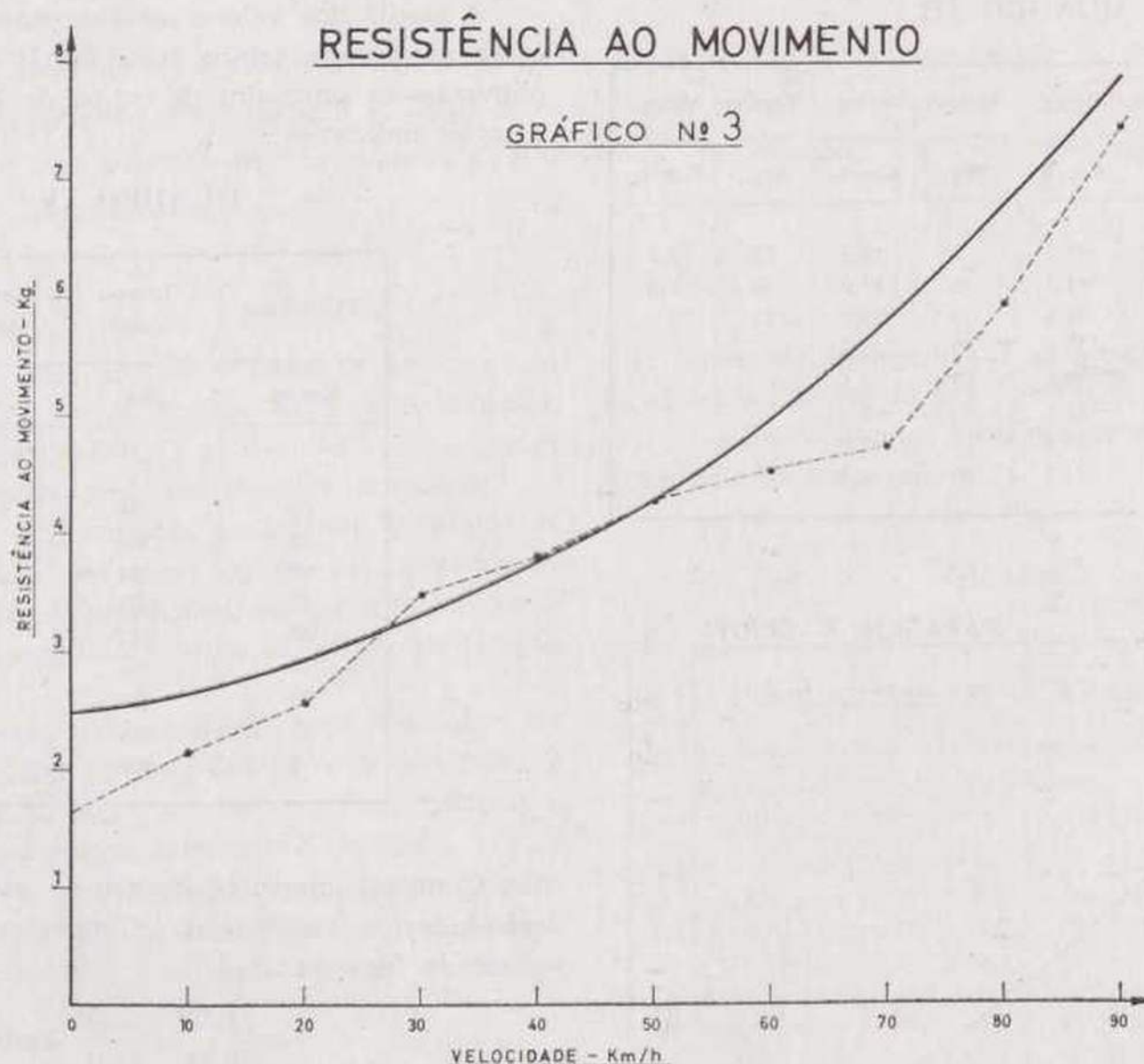
V	Δt	$Y = \frac{\Delta V}{\Delta t}$	$102 \cdot \frac{\Delta V}{\Delta t}$
Km/h.	Seg.	M/seg. ²	Kg/ton.
0	—	—	—
10	174	0,016	1,63
20	132	0,021	2,15
30	111	0,025	2,55
40	81	0,034	3,47
50	75	0,037	3,78
60	63	0,044	4,50
70	60	0,046	4,70
80	48	0,058	5,90
90	36	0,077	7,90

Os valores de resistência ao movimento em kg/ton. finalmente considerados, são os que a seguir se indicam:

QUADRO VI

V Km/h.	r kg/ton	r • 1,1
0	2,50	2,75
10	2,65	2,91
20	2,93	3,22
30	3,30	3,63
40	3,75	4,12
50	4,25	4,67
60	4,90	5,39
70	5,78	6,36
80	6,72	7,40
90	7,80	8,58

Como estes valores foram obtidos a partir de ensaios práticos, onde as massas rotativas actuaram como aceleradoras, e como nos arranques actuam como retardadoras, é necessário introduzir o seu efeito no verdadeiro sentido. Assim os valores obtidos no ensaio devem ser beneficiados do coeficiente 1,1.



Dado que a curva se apresenta irregular como geralmente acontece e como por outro lado os valores a baixa velocidade são difíceis de medir nos indicadores de velocidade, houve necessidade de corrigir a curva, tendo em conta o que acima se diz, donde resultou a curva a traço cheio do Gráfico 3.

A resistência na descolagem foi considerada como 4 kg/ton.

A fórmula a que obedece a resistência da automotora é aproximadamente a seguinte:

$$\text{Optamos pela fórmula da forma: } R + K \cdot V^2$$

QUADRO VII

Peso — 117 ton.

ESFORÇO DE TRACÇÃO

Massa — 12 800 U.m.m.

$$(E_r = M \cdot Y + R)$$

L = Vm • t	Vm = $\frac{V_1 + V_2}{2}$	VELOCIDADES		t Gráfico I Quadro II	Aceleração média $Y_m = \frac{\Delta V}{t}$	Velocidade V	Aceleração Y	Esforço Acelerador $E_r = M \cdot Y$	RESISTÊNCIA		Esforço de tracção nas rodas Er
		ΔV	ΔV						r Quadro VI	Total R	
M	M/seg.	Km/h.	M/seg.	Seg.	M/seg. ²	Km/h.	M/seg. ²	Kg	Kg/ton.	Kg	Kg
6,95	1,39	0 — 10	0 — 2,78	5,00	0,557	0	0,620	7.938	4,00	512	8.450
25,00	4,17	10 — 20	2,78 — 5,56	6,07	0,458	10	0,495	6.348	2,91	372	6.720
46,80	6,95	20 — 30	5,56 — 8,33	6,74	0,414	20	0,422	5.405	3,22	412	5.817
66,70	9,72	30 — 40	8,33 — 11,11	6,87	0,405	30	0,407	5.213	3,63	465	5.678
80,06	11,50	40 — 50	11,11 — 13,89	7,05	0,395	40	0,403	5.107	4,12	527	5.634
112,50	15,28	50 — 60	13,89 — 16,66	7,36	0,378	50	0,388	4.972	4,67	598	5.570
141,50	18,05	60 — 70	16,66 — 19,44	7,87	0,354	60	0,369	4.725	5,39	690	5.415
191,50	20,08	70 — 80	19,44 — 22,22	9,20	0,302	70	0,339	4.347	6,36	815	5.162
307,00	23,60	80 — 90	22,22 — 25,00	13,00	0,214	80	0,266	3.407	7,40	947	4.354
978,01 M		TOTAL		69,16 Seg.		90	0,162	2.050	8,58	1.100	3.150

Er — Esforço de tracção nas rodas — Kg

r — Resistência ao movimento — Kg/ton.

R — Resistência total — $P \cdot 1,07 \cdot r$ — Kg

Ey — Esforço acelerador — Kg

Y — Aceleração — M/seg.²Ym — Aceleração média — M/seg.²M — Massa $\frac{P}{9,81}$

P — Peso — ton.

Vm — Velocidade média — M/seg.

t — Tempo — Seg.

L — Espaço — M

QUADRO VIII

Peso — 117 ton.

ACELERAÇÃO

Massa — 12 800 U.m.m.

$$\left(Y = \frac{E_r - R}{M} \right)$$

Velocidade V	Esforço de tracção nas rodas Er Gráfico 5	RESISTÊNCIA		Esforço Acelerador Ey Er — R	Aceleração Y = $\frac{E_y}{M}$	VELOCIDADES		Aceleração média Ym $= \frac{Y_1 + Y_2}{2}$	Tempo t $= \frac{V_2 - V_1}{Y_m}$	Velocidade média Vm $= \frac{V_1 + V_2}{2}$	Espaço L $= V_m \cdot t$
		Unitária r Quadro VI	Total R			Inicial Final V ₁ V ₂	Inicial Final V ₁ V ₂				
Km/h.	Kg	Kg/ton.	Kg	Kg	M/seg. ²	Km/h.	M/seg.		Seg.	M/seg.	M
0	11.000	4,00	512	10.488	0,820	0 — 10	0 — 2,78	0,794	3,50	1,39	4,86
10	10.125	2,91	372	9.753	0,768	10 — 20	2,78 — 5,56	0,766	3,63	4,17	15,20
20	10.125	3,22	412	9.713	0,765	20 — 30	5,56 — 8,33	0,760	3,66	6,95	25,40
30	10.125	3,63	465	9.660	0,755	30 — 40	8,33 — 11,11	0,752	3,70	9,72	36,00
40	10.125	4,12	527	9.598	0,749	40 — 50	11,11 — 13,89	0,747	3,72	11,50	42,80
50	10.125	4,67	598	9.527	0,745	50 — 60	13,89 — 16,66	0,670	4,15	15,28	63,50
60	8.300	5,39	690	7.610	0,595	60 — 70	16,66 — 19,44	0,525	5,30	18,05	95,50
70	6.650	6,36	815	5.835	0,455	70 — 80	19,44 — 22,22	0,399	6,97	20,08	140,00
80	5.350	7,40	947	4.403	0,344	80 — 90	22,22 — 25,00	0,299	9,30	25,00	233,00
90	4.350	8,58	1.100	3.250	0,254	TOTAL —			43,93 Seg.		656,26 M

Er — Esforço de tracção nas rodas — Kg

r — Resistência ao movimento — Kg/ton.

R — Resistência total — $P \cdot 1,07 \cdot r$ — Kg

Ey — Esforço acelerador — Kg

Y — Aceleração — M/seg.²Ym — Aceleração média — M/seg.²M — Massa $\frac{P}{9,81}$

P — Peso — ton.

Vm — Velocidade média — M/seg.

t — Tempo — Seg.

L — Espaço — M

Onde :

R — Termo constante devido aos atritos

K — Coeficiente do termo V^2

V — Velocidade em km/h.

R a 0 km/h. = 2,5

R a 90 km/h. = 7,8

$$K \cdot V^2 = 7,8 - 2,5 = 5,3$$

$$K = \frac{5,3}{90^2} = \frac{5,3}{8100} = 0,00065$$

$$R + K \cdot V^2 = 2,5 + 0,00065 \cdot V^2$$

Com os elementos atrás determinados, Quadros II e VI, podemos agora calcular o esforço de tracção necessário para realizar a curva velocidade/tempo do Gráfico 1-II, obtida nos ensaios.

O Quadro VII desenvolve o cálculo a partir da fórmula :

$$E_r = M \cdot Y + R \quad (\text{kg})$$

Onde :

M — Massa da automotora — Umm

Y — Aceleração — M/seg.²

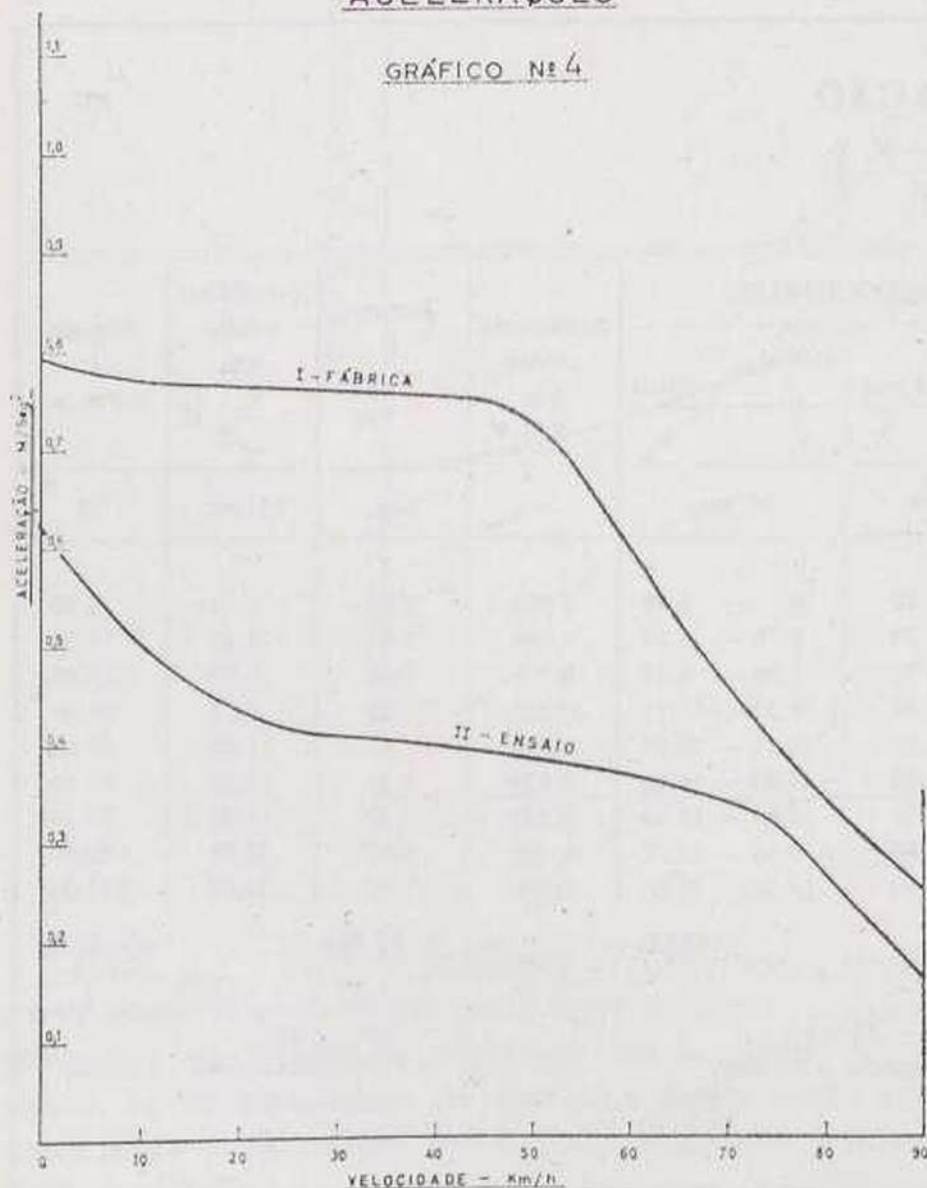
R — Resistência ao movimento — kg

As acelerações médias Y_m foram inscritas no Gráfico 4-II donde foram tirados os valores da aceleração Y.

A curva dos esforços de tracção nas rodas está indicada no Gráfico 5-II.

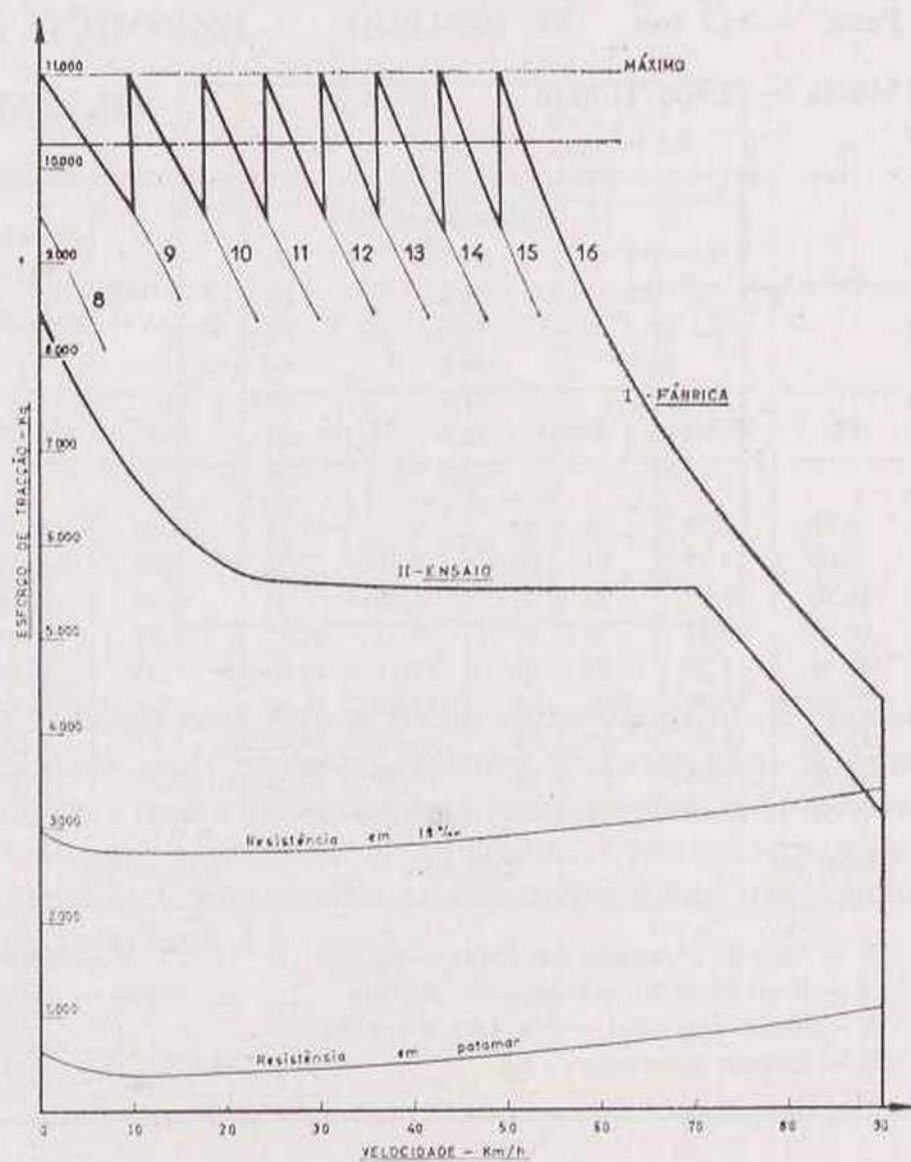
ACELERAÇÕES

GRÁFICO Nº 4



ESFORÇOS DE TRACÇÃO

GRÁFICO Nº 5



Para comparar os resultados obtidos nos ensaios, foram traçadas as curvas de aceleração e velocidade/tempo, a partir da curva de esforço de tracção/velocidade dada pela fábrica. Por prudência, embora o esforço de tracção máximo possa atingir 11 600 kg, consideramos apenas 11 000 kg.

O cálculo é desenvolvido no Quadro VIII e os resultados finais indicados nas curvas I dos Gráficos 1, 4 e 5 em paralelo com as curvas II obtidas nos ensaios, para assim melhor se compararem as diferenças.

CONCLUSÃO

Diferenças constatadas:

Designação		Ensaio	Fábrica	Diferença
Tempo de arranque	Seg.	69,16	43,9	25,3
Espaço percorrido	M.	978	656	322
Aceleração média	M/seg. ²	0,416	0,706	0,290
Esforço de tracção	Kg	5451	9251	3800

Os resultados obtidos confirmam as constatações que deram lugar à realização dos ensaios. No entanto, dada a grandeza das diferenças é nossa intenção realizar novos ensaios, em condições mais severas, nas rampas de 16 e 18 ‰ da linha de Sintra.



O nosso Caminho de Ferro

no Plano de Fomento

Foi recentemente publicado o Relatório que o Governo enviou, para parecer, à Câmara Corporativa, sobre o III Plano de Fomento.

Neste Relatório o Caminho de Ferro é expressamente referido em dois importantes capítulos, um sobre orientação geral da política de transportes e outro sobre investimentos.

Dada a elevada importância do Relatório em causa para o pessoal dirigente da Companhia, transcrevemos os dois mencionados capítulos.

CAPÍTULO VIII

Transportes, comunicações e meteorologia

SECÇÃO I

Transportes

§ 3.º Medidas de política

I) Considerações gerais

31. O presente Plano de Fomento enquadra-se no conjunto da acção planificadora realizada pelo Governo e, como o que o antecedeu, tem em vista garantir a coerência e a continuidade do esforço da valorização económica e social em que a Nação se encontra empenhada. O Plano para 1965-1967 foi de transição e, portanto, o programa de acção nele contido não pode ser considerado como unidade independente, sem ligação com a cadeia de planeamento que vem do passado e continuará no futuro; por isso a programação do Plano Intercalar não se circunscreveu ao tempo da sua vigência, antes se inseriu numa linha de evolução económica e social a longo prazo.

É, pois, natural que, no presente esquema de planeamento, se retomem os princípios firmados anteriormente e se assinalem à política geral de transportes sensivelmente os mesmos objectivos.

O novo Plano, no domínio dos transportes, mantém um carácter director, essencialmente programático, respeitando, assim, a liberdade dos sujeitos económicos e fazendo voto de confiança na iniciativa dos particulares. Apresenta-se com a natureza de um plano activo, estendendo a sua influência para além do sector público, de modo a orientar, persuasivamente, também a actividade privada.

32. O transporte, ao realizar o deslocamento geográfico de pessoas e de bens materiais, intervém, necessariamente, em todas as actividades e desempenha função importante nos vários estádios do desenvolvimento. Para além desta sua função mediadora, o serviço de transportes

ocupa posição estratégica no quadro económico geral, impondo-se garantir-lhe condições de capacidade e de qualidade mínimas, por forma que as prestações oferecidas não constituam estrangulamentos críticos para as actividades sócio-económicas e possam contribuir, assim para um maior dinamismo dos comportamentos humanos e empresariais.

Ao definirem-se as medidas de política de transportes, e deslocamento de pessoas e de bens não pode ser olhado apenas como um fim em si, mas é preciso operar a sua integração sistemática no quadro da política económica geral, com a preocupação de conferir maior eficácia ao seu contributo para o conjunto da economia.

Na organização do mercado de transportes, é indispensável ter em conta que a livre concorrência e as forças do mercado não estabelecem, só por si, o equilíbrio entre a oferta e a procura, nem o equilíbrio concorrencial. Daí a necessidade de intervenção dos poderes públicos, não só com a preocupação de organizar o mercado, mas também de prosseguir outros fins de política económica e social.

A evolução do sistema de transportes será, assim, enquadrada por determinados princípios que condicionam a actividade económica dos sujeitos interessados e introduzem limitações à intervenção do Estado ou das entidades profissionais. Nestes princípios, convém distinguir entre os que decorrem das relações do sector com as mais actividades económicas e aqueles que se situam no domínio próprio dos transportes.

Assim, temos, entre os princípios do primeiro tipo, os seguintes:

Integração sistemática da actividade de transporte no contexto geral da vida económica;

Promoção de igualdade de tratamento entre o transporte e os outros ramos de actividade;

Tratamento preferencial do transporte público, por este constituir a forma normal de satisfação das necessidades colectivas de deslocamento e por desempenhar um papel relevante na prossecução de objectivos sociais.

No domínio próprio dos transportes, é preciso assegurar :

A unidade funcional do sistema, pois os diversos meios de transporte não devem ser considerados isoladamente, mas como partes integrantes de um conjunto chamado a satisfazer as necessidades pelo mínimo custo económico e social ;

A realização das trocas segundo regras que garantam o respeito e a promoção de uma concorrência sã, fomentando-se previamente a igualdade das condições competitivas de base como pressuposto da adequada liberdade concorrencial salvas, porém, as diferenças estruturais e as obrigações de serviço público consideradas necessárias ;

O direito de livre escolha por parte do utente, incluindo o recurso ao transporte por conta própria ;

A igualdade de tratamento dos utentes que se encontrem nas mesmas condições económicas e sociais.

Os objectivos da política de transportes inscrevem-se no quadro anteriormente traçado e podem formular-se assim :

1.º A estrutura produtiva do sistema deve permitir uma adequação constante dos modos de transporte às necessidades justificadas dos utentes, cuidando da qualidade e quantidade das prestações oferecidas, o que implica grande receptividade às inovações da técnica e particular atenção às condições de segurança da exploração do serviço ;

2.º O sistema de transportes deve garantir à colectividade o mínimo custo económico, realizando a conveniente repartição do tráfego e a complementaridade entre os diversos meios de movimentação ;

3.º A organização do mercado de transportes deve promover as condições mínimas de rentabilidade das empresas, designadamente através de tarifação adequada, tendo em conta os custos de produção e a situação do mercado.

Finalmente, é de realçar que a política de transportes ocupa posição relevante no quadro dos esquemas gerais de desenvolvimento. Nos períodos de expansão, o sistema é chamado a desempenhar importante função impulsora, que deverá ser convenientemente aproveitada, tanto nas suas incidências económicas como sociais.

Mas a execução de uma política de transportes com a amplitude e os reflexos estruturais que se delinearam pressupõe a possibilidade de exercer permanente acção coordenadora dos principais centros de decisão interessa-

dos, para se lograr real consistência entre os fins assinalados aos programas dos sectores dos transportes e destes com os de outros sectores da economia e garantir a necessária simetria dos efeitos, directos e induzidos, resultantes das diferentes medidas adoptadas.

Assim, no âmbito da política de transportes, procurar-se-á acautelar e estimular a efectiva coordenação económica das decisões e planos dos diversos sujeitos nela intervenientes, de modo que, no termo deste Plano, estejam criadas as bases de uma economia dos transportes devidamente concertada. Em traços gerais, será esta uma das principais funções do Plano, enquanto manifestação temporal de uma linha coerente de planeamento.

33. A natureza pluricontinental do território nacional, o desenvolvimento e a importância crescentes do turismo internacional e do comércio externo, designadamente no âmbito das integrações económicas, as transformações estruturais da própria actividade económica e cultural, acentuam o essencial papel estratégico dos transportes de longa distância, interterritoriais e internacionais.

No entanto, a garantia de um mínimo de serviços imposto pela unidade de soberania deve ser completada pela optimização económica deste ramo do sistema nacional de transportes. Resultarão, conseqüentemente, complexos problemas de organização da produção e do mercado e de criação de complementaridades eficazes nos chamados «pontos de interligação de transportes», designadamente portos e aeroportos.

Os problemas que actualmente se equacionam são, tipicamente, os de uma economia de dimensão : grandes unidades transportadoras, com elevadas produtividades horárias, exigindo apreciáveis volumes de capitais fixos e grandes tráfegos, com encargos totais elevados, mas produzindo a custos unitários muito baixos. Há que progredir, portanto, na concentração crescente das empresas de transporte e no aumento e concentração de tráfegos, quer nas empresas transportadoras, quer naqueles pontos de interligação. Quanto a estes últimos, verifica-se dupla exigência : possibilidades físicas e económicas para a recepção de mais unidades transportadoras, por um lado, e operações terminais mais rápidas do que as actuais por outro.

Está-se, pois, em face de uma problemática complexa, a requerer o estudo cuidadoso, completo e urgente dos transportes de longa distância e respectivos pontos de ligação. Entretanto, haverá que iniciar desde já, com firmeza, o processo de concentração de tráfego num ou dois grandes portos e num ou dois aeroportos internacionais, definindo, conforme a orientação do Plano Intercalar em relação aos portos, uma programação flexível e atenta às realidades económicas e tecnológicas.

34. No tocante aos transportes interiores — terrestres, marítimos e aéreos — deverá aperfeiçoar-se igualmente a articulação com os pontos de interligação e estar atento às mesmas realidades, por constituírem, repete-se, componentes dinâmicas do sistema de transportes.

Haverá, também aqui, que adequar da melhor maneira a oferta à procura, tendo presente, como principais

linhas de orientação, além dos ensinamentos da teoria económica e da experiência acumulada, as vocações próprias de cada modo e tipo de transporte, que desde logo se traduzem nos seguintes parâmetros directores:

1.º Um transporte ferroviário modernizado, capaz de alcançar elevadas produtividades e altas velocidades, só é rentável no transporte de grandes massas, tanto maiores quanto menor a distância; deverá tender cada vez menos a ser meio de transporte indiferenciado, de tudo e para todo o lado, e evoluir, progressivamente, para um transporte eficiente de certos tipos de tráfegos (tráfegos pendulares, do tipo suburbano, e de grandes massas, a elevadas velocidades e a longa distância);

2.º No transporte de grandes massas de mercadorias a granel, a cabotagem pode competir com o transporte ferroviário;

3.º Este, finalmente, deve ser completado pela exploração rodoviária, a qual operará, assim, dentro da sua vocação de transporte maleável para médias e curtas distâncias, ou para distâncias maiores desde que os tráfegos não justifiquem os elevados custos fixos do transporte ferroviário.

35. Por último, autonomizarem-se os transportes urbanos e suburbanos, cuja separação conceptual em relação ao interurbano constitui, em si mesma, um progresso no equacionamento e tratamento da problemática dos transportes.

Com efeito, encarar conjuntamente os transportes suburbanos e os urbanos pressupõe que a conjugação da oferta com a procura tenha de ser considerada em relação a um todo, cujas condições de funcionamento devem ser substancialmente melhoradas. A estruturação de organismos capazes de tratar, nesta ampla perspectiva, o conjunto dos problemas suscitados pelo tráfego nas grandes regiões de concentração urbana — problemas cuja complexidade técnica e económica transcende as possibilidades de estudo, planeamento e execução da actual organização das autarquias locais — será atentamente ponderada pelo Governo, com vista aos reajustamentos institucionais e às providências regulamentares e financeiras que se reconheçam adequadas.

No que respeita, porém, aos transportes por via rodoviária, do tipo pendular, que sirvam os arredores dos principais aglomerados populacionais, é imprescindível regulamentá-los de forma diferente da actual — que os reduz a meras ligações interurbanas. A nova regulamentação impõe-se, tanto por se lhes reconhecer plena autonomia económica e funcional, como para permitir melhorias apreciáveis nos serviços prestados mediante a consagração de soluções de concentração da exploração. Quanto aos transportes ferroviários de ligação com subúrbios das cidades de Lisboa e do Porto, haverá que proceder a ampla reestruturação, encarando-se mesmo, quando o tráfego movimentado revista características claramente urbanas, o recurso a outros meios de transporte mais apropriados.

II) Obrigações específicas

36. Não se enunciam desde já providências concretas, mas simples directrizes de tipo operacional, que, nos programas anuais de execução, serão convertidas em medidas de política. Segue-se orientação diferente da adoptada no Plano Intercalar, devido à maior amplitude temporal deste III Plano e ao profundo significado estrutural da actuação prevista.

Adoptou-se também uma sistematização de tipo funcional, por modos de transporte, entendidos como conjuntos homogéneos de técnicas de deslocamento. Por sua vez, as providências agrupam-se consoante dizem respeito aos domínios dos equipamentos fixos ou da exploração. Nalguns subsectores pareceu, todavia, útil autonomizar as providências relativas à administração da função transportes.

Formulam-se, no entanto, algumas directrizes, que por serem de carácter geral ou por não terem cabimento directo em nenhum dos domínios do esquema adoptado, se inventariam assim:

- 1) Elaboração de uma lei-quadro reguladora da coordenação geral dos transportes, onde viria a receber expressão normativa o esquema de política de transportes definido no Plano Intercalar e já traduzido em algumas realizações concretas;
- 2) Regulamentação de novas técnicas de deslocamento — nomeadamente dos transportes passivos ou contínuos —, tendo em conta os problemas de concorrência e de coordenação por elas levantados;
- 3) Disciplina da exploração dos transportes fluviais de passageiros, promovendo a concentração empresarial e a combinação das explorações interessadas;
- 4) Impulsão dos meios instrumentais de coordenação técnica dos vários meios de deslocamento, designadamente através da realização de estudos de conjunto, na sequência dos estudos parcelares levados a cabo pelos diversos subsectores e empresas interessadas;
- 5) Reforço da assistência às pequenas e médias empresas (divulgação de métodos de produção e de técnicas de organização, assistência financeira, programas de formação profissional, etc.), com eventual institucionalização dos apoios oficial e profissional;
- 6) Estabelecimento de uma contabilidade nacional de transportes, devidamente discriminada por espécies e modos de deslocamento, e elaboração de estudos sobre custos e procura de transportes.

III) Transportes terrestres

a) Transportes ferroviários

37. No âmbito do transporte ferroviário, apontam-se as seguintes linhas de acção :

- 1) Contribuição do Estado no financiamento das infra-estruturas ferroviárias de interesse geral e de longa duração ;
- 2) Continuação da elaboração de planos de modernização e equipamento, sucessivamente aperfeiçoados, tendo em vista a evolução do tráfego e a rentabilidade económica dos investimentos;
- 3) Estudo de exploração económica da rede, segundo critérios não estritamente empresariais, mas antes tendo em conta também as necessidades e acções de desenvolvimento regional, com vista às correspondentes opções sobre a manutenção ou o encerramento de linhas e de estações ;
- 4) Desenvolvimento, em função quer dos tráfegos actuais, quer de previsões de tráfego futuros, do eixo Braga-Lisboa e das ligações internacionais, a constituírem linhas de penetração a partir daquele eixo, e especialização conveniente de certas estações ou recintos para o tráfego internacional de mercadorias e de outras instalações de exploração fundamentais para o tráfego interno ;
- 5) Melhoria das ligações ferroviárias com as instalações portuárias ;
- 6) Criação de condições favoráveis ao desenvolvimento de ramais particulares ;
- 7) Saneamento da situação financeira da empresa ferroviária, designadamente através de um reforço considerável do seu capital social ;
- 8) Contrôle permanente da evolução das despesas de exploração, reduzindo ao máximo os gastos não directamente rentáveis, sem, contudo, afectar a boa conservação do seu equipamento fixo e móvel ;
- 9) Eliminação gradual das subvenções económicas de exploração e sua substituição por indemnizações compensatórias ;
- 10) Prosseguimento da normalização das contas ferroviárias e da contabilidade analítica de exploração ;
- 11) Adopção gradual de uma tarifação baseada nos custos e de uma maior publicidade dos preços;

12) Promoção de colaboração interprofissional através de integrações horizontais, participações financeiras e acordos de exploração conjunta ;

13) Reorganização administrativa e económica de forma a incutir à empresa maior dinamismo empresarial e adequada autonomia de gestão, com eventuais repercussões no seu estatuto jurídico ;

14) Dinamização da gestão comercial da empresa, promovendo a captação dos tráfegos mais adequados, em especial os de mercadorias em comboios completos e os de passageiros a grandes velocidades para longas distâncias ;

15) Racionalização das operações de carácter técnico e administrativo, tirando partido da organização científica do trabalho e da mecanização em todos os domínios das suas actividades ;

16) Finalmente, resolução de alguns dos problemas que se colocam no domínio da tecnologia :

Renovação da via e dos respectivos traçados de forma a garantir segurança, a permitir velocidades mais elevadas ou a eliminar certos estrangulamentos de capacidade, ao menos nas linhas ou troços de maiores tráfegos actuais e futuros ;

Substituição progressiva da tracção a vapor pela tracção diesel e correspondente reestruturação das instalações oficinais ;

Substituição do parque de material rebocado (caruagens e vagões) que, devido à sua longa utilização, não se encontre em condições de exploração satisfatória ;

Especialização do material circulante ;

Aumento da produtividade pela mecanização das operações terminais e simplificação e metodização destas ;

Melhoria da sinalização.

II) Transportes terrestres

a) Transportes ferroviários

1) Rede geral

49. Para habilitar a C. P. a proceder à sua reconversão, será indispensável elaborar um plano global, com fases devidamente escalonadas nos programas anuais de execução.

Será a seguinte a distribuição dos investimentos :

Vias e obras de arte :

Estes elementos de infra-estruturas são factores con-

dicionantes da velocidade, das cargas e da segurança; o estado actual da via justifica os investimentos programados, que se concentram, aliás, nas linhas de maiores tráfegos.

O projecto de renovação da via compreende a renovação integral de 1250 km de linha da rede básica (cerca de 65 por cento desta rede) e a renovação, com aplicação de carris recuperados em 767 km dos troços prioritários da rede restante.

O projecto de reforço e substituição de pontes constitui adicional ao projecto anterior.

	Contos
Renovação da via	1 800 000
Reforço e substituição de pontes ..	120 000
Modificações do traçado em via dupla General Torres-Campanhã e instalações complementares	140 000
	<u>2 060 000</u>

Electrificação, sinalização e telecomunicações:

Estes investimentos requerem estudos complementares atentos, rigorosos e globais, destacando-se a importância da aquisição de equipamento de telecomunicações e a sinalização de plena via e estações.

O projecto de aquisição de equipamento de telecomunicações enquadra-se no projecto de melhoria geral da rede.

O projecto de aquisição de equipamento para electrificação das linhas destina-se a tornar mais eficiente a ligação da linha do Norte às cidades de Braga, Figueira da Foz e Tomar.

O projecto de sinalização e de estudos enquadra-se no projecto de melhoria geral da rede.

	Contos
Aquisição de equipamento de telecomunicações	48 000
Aquisição de equipamento para electrificação das linhas	45 000
Sinalização de plena via e estações	105 000
	<u>198 000</u>
Aquisição de material de tracção:	
20 locomotivas Diesel	130 000
18 locomotivas eléctricas	126 000
24 composições de automotoras eléctricas	290 000
10 automotoras Diesel	30 000
22 locotractores de manobras	40 000
	<u>616 000</u>
Aquisição de 2 barcos	<u>40 000</u>

Aquisição de material rebocado:

240 carruagens	650 000
650 vagões	130 000
Furgões	30 000
	<u>810 000</u>

Instalações de exploração:

	Contos
Equipamento para mecanização de cargas e descargas	7 000
Estações especiais	9 000
Melhorias gerais	138 000
	<u>154 000</u>
Instalações oficinais	<u>50 000</u>
Compromissos anteriores	<u>182 000</u>

Melhoria de explorações. — Pretende-se automatizar maior número de operações nas linhas de grande movimento, fomentar a circulação de vagões especializados de outras empresas, concentrar o movimento de mercadorias e passageiros em menor número de estações devidamente equipadas e estimular o desenvolvimento dos serviços comerciais (p. m.).

Total global — 4 110 000 contos.

Prevê-se que o financiamento seja assegurado pelas seguintes fontes: Fundo Especial de Transportes Terrestres (1 250 000 contos), crédito interno (1 860 000 contos) e crédito externo (1 000 000 contos).

2) Nós ferroviários de Lisboa e do Porto

50. A individualização destes dois nós ferroviários justifica-se pela sua importância e pelas incidências que têm na prestação de serviços internacionais, interurbanos e suburbanos. Dentre os estudos económicos e projectos técnicos já elaborados, entende-se que as seguintes realizações devem merecer prioridade, além do plano global da C. P. anteriormente preconizado:

Anulação do estrangulamento nos grandes tráfegos suburbanos, melhoria das ligações para os tráfegos portuários de mercadorias, primeira fase de implantação das triagens e novas linhas — 600 000 contos.

Aprovado o programa pela entidade financiadora, prevê-se que o financiamento seja assegurado por intermédio do Orçamento Geral do Estado, possivelmente mediante operações de crédito externo.

3) Sociedade Estoril

51. Prevê-se que a Sociedade Estoril realize os seguintes investimentos:

	Contos
Aquisição de material circulante	69 000
Melhoria de sinalização	10 000
Ampliação do equipamento oficial	1 500
Adaptações da via às necessidades do tráfego	17 900
	<u>98 400</u>

Fonte de financiamento: autofinanciamento privado.

REUNIÕES FERROVIARIAS Internacionais

SEGUNDO SIMPÓSIO INTERNACIONAL sobre o EMPREGO da CIBERNÉTICA nos CAMINHOS de FERRO Montreal (Canadá)—1 a 6 de Outubro de 1967

Os progressos da automatização, da mecanografia e das telecomunicações abrem um vasto campo de acção às empresas ferroviárias e são chamadas a desempenhar papel cada vez mais importante nos transportes ferroviários de amanhã. Eis por que a União Internacional dos Caminhos de Ferro organizou um simpósio internacional sobre o emprego da cibernética nos caminhos de ferro, em Paris, em Novembro de 1963. Esta reunião atraiu cerca de 400 delegados de 32 países da Europa, da Ásia e da América do Norte.

Realizar-se-á um segundo Simpósio Internacional em Montreal, no Canadá, de 1 a 6 de Outubro de 1967, sob os auspícios da U. I. C. e dos Caminhos de Ferro Nacionais do Canadá.

O objectivo do Simpósio é tratar dos aspectos gerais da aplicação da cibernética no Caminho de Ferro mais do que descrever realizações técnicas. A participação é limitada a duzentas personalidades importantes dos caminhos de ferro e das universidades (100 da América do Norte e 100 do resto do mundo), compreendendo igualmente alguns especialistas dos serviços de pesquisas da indústria. Apesar desta participação menos numerosa que no caso do primeiro Simpósio, o alcance das discussões deverá ser ainda mais importante. Prevê-se a participação de numerosos dirigentes das redes ferroviárias assim como de personalidades eminentes do mundo científico. Os debates beneficiarão de uma tradução simultânea em francês, inglês, alemão e russo.

Foram seleccionadas 39 comunicações, as quais se repartem pelo quadro dos 6 temas seguintes:

1. Aspectos gerais da Cibernética ferroviária;
2. Regulação automática da circulação dos comboios;
3. Gestão integrada do tráfego de mercadorias;
4. Métodos matemáticos e de simulação no transporte ferroviário;
5. Gestão e automatização das operações nas estações de triagem;
6. Venda dos bilhetes e reserva de lugares nos comboios de passageiros.

As «memórias» do Simpósio, que conterão o texto integral das comunicações, um resumo das discussões assim como as conclusões, serão publicadas, em Maio de 1968, em três línguas: inglês, francês e alemão.

Esta obra comportará cerca de 250 páginas e será posta à venda, nas condições seguintes:

Preço em francos franceses (dólares E. U. A.)	Encomendas feitas	
	antes de 15-9-67	em 15-9-67 e depois
Preço normal	50 (\$10.00)	60 (\$12.00)
Preço reduzido para os caminhos de ferro e as universidades	30 (\$6.00)	40 (\$8.00)

As encomendas deverão ser dirigidas ao Secretariado-Geral da U. I. C., Rue Jean Rey, 14, Paris (15^e).

REFORMAS

Dr. Alfredo Ary dos Santos



DEPOIS de exercer a sua actividade nesta Companhia durante 41 anos, reformou-se a seu pedido o sr. dr. Alfredo Ary dos Santos, ilustre Jurista e Chefe do Serviço de Contencioso desde 12 de Janeiro de 1940.

Dotado de notáveis qualidades de inteligência, aliadas a profundos conhecimentos jurídicos, desempenhou com raro brilho as suas funções.

Em breve se impôs como especialista em matéria de transportes ferroviários, sendo o seu nome muito considerado e conhecido não só no nosso País como no estrangeiro.

São da sua autoria diversas obras em que demonstra a sua vasta cultura e erudição, tais como *Acidentes de Trabalho, Nós, os Advogados, O crime de Aborto, Como nascem, como vivem e como morrem os criminosos, Eça de Queiroz e os homens de leis, Júlio Diniz e a vida forense, Nós, os loucos e O Transporte no Projecto do Novo Código Civil*.

Ao serviço da Companhia foi louvado em Fevereiro de 1948, pelo Conselho de Administração a que a Direcção-Geral se associou, pela forma notável com que se desempenhou da incumbência de estudar a modificação do Convénio existente entre a Companhia e os C. T. T.

Foi igualmente louvado pelo Conselho de Administração pelo seu trabalho intitulado *O Problema dos riscos para os transportes em vagões descobertos* publicado no *Boletim dos Transportes Internacionais em Caminhos de Ferro*.

Também pela Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões foi louvado pela forma brilhante como defendeu nos tribunais competentes os interesses dessa Instituição.

Como jurista e por indicação da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, representou Portugal nas Conferências Internacionais de Orleães e de Berne para o estudo da Convenção adicional á C. I. V., relativa à unificação da responsabilidade dos caminhos de ferro no caso de acidentes sucedidos aos passageiros, merecendo a sua actuação elogiosas referências por parte do Ministro das Comunicações.

É Comendador da Coroa Real de Itália e Cavaleiro da Ordem Militar de Santiago da Espada.

Ao pedir a sua reforma foi louvado pela Direcção-Geral, pelos seus excepcionais dotes de inteligência, correcção e dedicação demonstrados no desempenho do lugar de tão alta responsabilidade em que estava investido.

Ao dr. Alfredo Ary dos Santos expressa este *Boletim* —do qual também foi qualificado colaborador— as maiores prosperidades e sucessos na continuação da sua notável carreira de jurista e de advogado.

TEMAS GERAIS

O relatório da Companhia

PELO DR. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

no exercício de 1966

APRESENTADO à Assembleia Geral dos Accionistas, de 30 de Junho de 1967, o relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses respeitante ao exercício de 1966, só merece franco elogio no que se refere à boa apresentação gráfica, clareza de linguagem, e inovação muito feliz de incluir gravuras, assim como dados históricos de grande importância na vida da Empresa, respeitantes à inauguração da linha electrificada de Lisboa ao Porto.

Trata-se de um documento do maior interesse nacional, pois ocupa-se da mais importante empresa comercial portuguesa, que detém a concessão única dos transportes ferroviários do continente — e os explora com excepção da linha férrea de Cascais; que abrange um pessoal de 24 mil indivíduos, que exerce a sua influência em todo o País, e que alcança funções de carácter internacional. O valor anual do relatório da Companhia Portuguesa só tem similar no relatório do Banco de Portugal.

Começa o relatório pelos resultados financeiros, que não são agradáveis, pois o prejuízo da exploração foi de 96 170 794\$00, enquanto em 1965 fora de 65 429 135\$00, obrigando a um subsídio reembolsável de 352 480 149\$00, mais elevado que o do ano anterior. Com a despesa de primeiro estabelecimento e outros encargos, o resultado negativo do exercício foi de 4 719 390\$00. Se é verdade que a situação negativa do exercício é mais favorável do que em 1965 em 10,6 milhares de contos, todavia é mais desfavorável o resultado da exploração. Acresce ainda que os subsídios reembolsáveis, como o nome indica, têm de ser pagos ao Estado, e atingem 403 480 149\$00, enquanto o saldo devedor é de 387 616 565\$03, ou seja uma dívida total de 791 096 714\$03. Convém salientar que o passivo exigível da Companhia Portuguesa é de 3 832 207 000\$65.

Esta situação financeira constitui o problema mais delicado da vida da Empresa, tendo de se ver que as despesas aumentam mais que as receitas, ainda que estas melhorem também, facto que se

vem acentuando desde 1963, passando de 890,8 mil contos para 1004,7 mil contos em 1966. O agravamento de 1965 para 1966 foi de 10,2 mil contos, na proporção de 2,1 %.

O tráfego de passageiros aumentou, mas o de mercadorias continuou a diminuir consideravelmente, alcançando o nível mais baixo de 1954. Ora, sabendo-se que quase sempre o que dá benefício numa empresa ferroviária, é o transporte de mercadorias, a sua diminuição origina inconvenientes difíceis de resolver.

Se a principal parcela das receitas corresponde à tarifa geral, a maioria dos passageiros pertenceu à tarifa de assinaturas, seguindo-se aqueles que preferiram a tarifa de tranvias, e em número menor os que utilizaram outras tarifas. Verifica-se que o público utiliza as tarifas mais baixas, e a 2.ª classe por ser de preço menor, mas acode em maior número de ano para ano, pelo que não é difícil concluir que o lucro não está verdadeiramente nos preços mais elevados. Os utentes atraem-se pelo número de vantagens que se lhes oferecem; não é com tarifas demasiado altas, mas pelo conhecimento da psicologia, das necessidades de transporte, e dos gostos. Quantas vezes por uma modesta concessão se obtêm proventos que se não esperam!

Aumentou o número de passageiros em 1.ª classe, devido ao turismo, a emigrantes, e aos maiores percursos das vias suburbanas, sendo a situação destas últimas merecedora de reflexão.

A única linha férrea suburbana de que o relatório apresenta dados concretos é a de Sintra, facto

que tenho lamentado em artigos anteriores publicados noutras revistas e referentes a exercícios passados, visto que seria interessante conhecer-se também publicamente, em pormenor, o tráfego da outra linha suburbana, de Lisboa à Azambuja, bem como do Porto a Aveiro, Porto a S. Romão, e Porto a Penafiel. Haverá lucro ou prejuízo? Aumentou o tráfego ou diminuiu?

A linha de Sintra, devido à electrificação que determinou o aceleração das marchas e o emprego de boas composições, representa um pleno triunfo para a Empresa exploradora, ainda que com algumas deficiências no cumprimento dos horários; e se todas as vias férreas da Companhia Portuguesa apresentassem o mesmo resultado da linha de Sintra, os saldos do exercício aumentariam de ano para ano. Partindo em 1956 de cerca de 20 mil contos, alcançou dez anos depois um pouco mais de 60 mil contos. O facto deve-se não só à facilidade dos meios de transporte e bom material utilizado, de fabrico nacional, como também ao aumento populacional de importantes centros urbanos, estabelecimentos fabris, liceus e escolas técnicas. Com dignidade, o relatório mostra a satisfação da Empresa pelo bom resultado obtido e não esconde o pesar pelas deficiências existentes, como a insuficiência das instalações e a usura do material devido ao excesso do seu emprego.

Todas estas linhas suburbanas destinam-se praticamente ao tráfego de passageiros, pois de mercadorias é muito reduzido devido à concorrência da camionagem. É um facto que se explica pela situação próxima dos centros suburbanos.

O tráfego de mercadorias produziu em toda a rede menos do que em 1965, facto que se vem acentuando de ano para ano com grave prejuízo da Companhia Portuguesa. A redução do tráfego observou-se de preferência na pequena velocidade, pois na grande velocidade houve até um ligeiro acréscimo. Se as cargas de mercadorias diminuíram, deve-se em parte ao mau ano agrícola e redução na circulação interna, mas também, quanto a nós, em manter-se um sistema obsoleto de classificação dos processos de transporte: grande e pequena velocidade. O presente não aconselha esses métodos, mas o de velocidade normal e o de velocidade rápida, tendo-se até há poucos anos iniciado o transporte expresso internacional de mercadorias. A ideia de um comboio de mercadorias que caminha lentamente a contemplar poeticamente a paisagem, com demoras exageradas nas estações, pertence ao passado longínquo. Só com uma adaptação moderna do tráfego de mercadorias às necessidades dos utentes, é que se verificará o aumento almejado, de modo a existir um lucro compensador.

As despesas aumentaram, continuando o agravamento em todos os serviços, sendo a causa fundamental do prejuízo havido no exercício. Encontra-se na redução das despesas e aumento das receitas, o processo do saneamento financeiro da

Empresa, assim como na sua reestruturação, revisão tarifária, e acordos com empresas rodoviárias. Embora se conseguisse diminuir em 51 mil contos os prejuízos acumulados, devido a subsídios reembolsáveis, todavia a situação continua grave.

A transformação ferroviária, que interessa ao público, é o progresso derivado pelos investimentos e financiamentos do Plano Intercalar de Fomento, ocasionando a melhoria das comunicações ferroviárias. Nessa matéria bastante se tem feito, porém muito há a fazer de forma a permitir que o caminho de ferro desempenhe com dignidade a sua nobre missão. Há muito a despendar, e, se as vias férreas são propriedade da Nação, é ao Estado, que compete satisfazer por subvenções económicas ou por indemnizações compensatórias os meios financeiros com esse fim, e não à Companhia Portuguesa que é apenas a exploradora das linhas férreas com exercícios negativos desde 1951.

E atente-se, que muitas vezes, tem sido a própria Empresa quem contrai empréstimos para assegurar os meios para a modernização ferroviária, como aconteceu com o ainda recente decreto-lei n.º 46 981 de 27 de Abril de 1966 permitindo a emissão de mais 120 mil obrigações do valor nominal de um conto, de que resultou agravamento no passivo.

Desde 1947 que o progresso ferroviário tem continuado duma maneira sensível, figurando em primeiro lugar durante o exercício de 1966 a conclusão da electrificação da linha férrea de Lisboa ao Porto, inaugurada solenemente pelo Chefe do Estado, em Contumil. Dá o relatório invulgar relevo ao facto, como bem merece, apresentando gravuras e reproduzindo os discursos pronunciados.

Representa a electrificação da linha férrea do Norte um importante e dispendioso esforço de mais de dez anos de acção com grande benefício para os utentes, especialmente o cumprimento dos horários. Claro que se tem de prosseguir, como no aceleração e regularidade das marchas, não só para os expressos e rápidos, mas também para os outros comboios.

A electrificação da via férrea continuou além de Contumil, e actualmente encontra-se realizada até S. Romão, na linha férrea do Minho. É de esperar que não pare, alcançando o percurso de Nine e Braga. Outras electrificações são aconselháveis, como a das linhas do Douro, Beira Alta, e, mais tarde, as restantes vias férreas.

O material circulante continuou a melhorar, pelo aumento de composições motoras, unidades duplas *Diesel*, encomenda de 59 carruagens de segunda classe pelo preço global de 156 270 contos, metalização de 9 carruagens nas Oficinas do Barreiro, transformação de carruagens antigas em furgões de dois eixos, início da construção de 175 vagões fechados, e de 36 locomotivas de manobras.

Fez-se bastante para vencer o imenso atraso existente, pois o material ferroviário português estava antiquado mais de cinquenta anos. Urge acabar rà-

pidamente com as carruagens de dois eixos e com as não metálicas, não só para maior segurança e comodidade do público, como também para o aceleramento e regularidade das marchas. Pena é que por vezes o material moderno apresente um desgaste invulgar, com estofos estragados, folios de intercomunicação rotos, e isto em carruagens com poucos anos de serviço. Mas isso, muitas vezes, por causas estranhas à responsabilidade da Empresa.

Também têm de se corrigir certos abusos derivados do emprego injustificável de carruagens de tipo salão em viagens de longo curso, em vez de carruagens de compartimentos. Em França, depois da Segunda Grande Guerra quando a S. N. C. F. empreendeu o esforço notável de reconstruir os caminhos de ferro franceses e se aproveitou das destruições ocorridas para uma modernização integral, procedeu a um inquérito a fim de o público dar opinião relativamente às suas preferências: carruagem-salão ou carruagem de compartimentos. O bom senso e a cultura francesa triunfaram uma vez mais, e a preferência foi pelas carruagens de compartimentos. Com efeito para todas as viagens de mais de 50 quilómetros, só se aconselham a empregar carruagens de compartimentos. As carruagens-salões justificam-se nos comboios tranvias ou de pequenos trajectos.

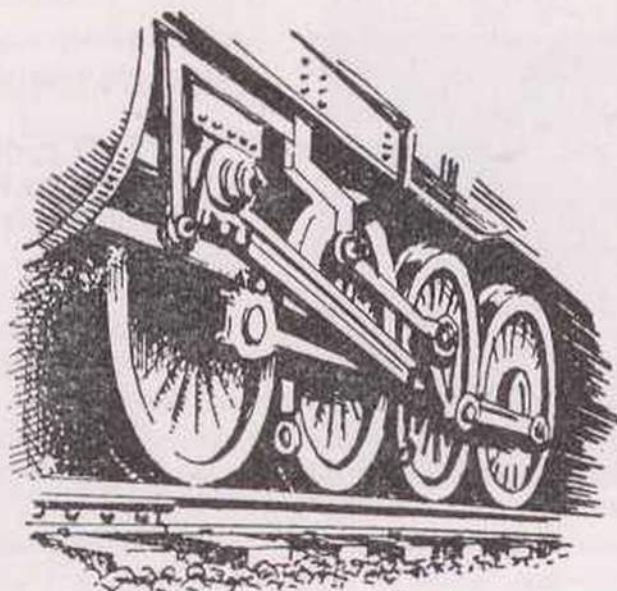
Prosseguiu a renovação da via nas linhas do Norte, do Sul, do Sado, e da Beira Baixa, rectificaram-se traçados nas estações de Santa Apolónia e de Campolide. Depois de longa interrupção prosseguiu a construção da variante de Beja, que há vários anos foi começada, e continuou-se a instalação da segunda via de Vila Nova de Gaia a General Torres. Algumas linhas necessitam de ser renovadas devido ao seu mau estado de balastragem pelo que na situação actual não é possível acelerar as marchas dos comboios, de forma a encurtar a duração dos percursos. A velocidade tem de ser urgentemente aumentada, e rigoroso o cumprimento dos horários de forma a acabar com alguns atrasos, mas primeiro cuide-se da segurança do tráfego, quer pelo bom estado da linha, quer por uma sinalização melhorada.

O reforço e a substituição de pontes e os estudos para construir e implantar a ponte sobre o rio Douro custaram 14 441 contos. Procedeu-se com acerto beneficiando as pontes existentes e está indicado acelerarem-se os trabalhos preliminares de forma a dar começo à construção da ponte que irá substituir a de D. Maria Pia sobre o rio Douro.

A ponte D. Maria Pia, aberta à circulação em 1877, constitui a mais notável obra ferroviária do engenheiro Gustavo Eiffel, e é sem dúvida até dotada de beleza pela perfeição da sua forma; porém há muito que o prazo de duração já terminou. Ainda se mantém ao serviço em condições de perfeita segurança devido aos cuidados e vigilância exercidos, permitindo aos passageiros a contemplação do mais interessante panorama ferroviário português pela vista sobre o Porto a jusante, enquanto a montante o rio Douro apresenta o seu perfil sinuoso numa secção em que as margens se encontram totalmente humanizadas duma paisagem repletamente rural. Pode-se mesmo dizer que a ponte se encontra entre a cidade e o campo como elemento de separação. Hoje a ponte D. Maria Pia não satisfaz as necessidades de um tráfego sempre crescente, é de via única pelo que provoca um verdadeiro estrangulamento. Uma ponte paralela de via dupla irá ser construída, desaparecendo o afrouxamento das marchas e as correspondentes perdas de tempo.

*
* *

Nos termos do contrato da concessão única figura anexo o relatório da Empresa Geral de Transportes, que foi aprovado pela Assembleia Geral Ordinária de 17 de Março de 1967. Trata-se de uma sociedade comercial que pertence à Companhia Portuguesa, e realiza o serviço de transporte de mercadorias e bagagens, a domicílio, em Lisboa, Porto, Amadora, Moscavide, Odivelas, e continua alargando a sua acção numa situação lucrativa, material renovado e amortizado, apresentando o exercício um saldo positivo de 41 175\$91.





GRATIFICAÇÃO PARA OPERADORES DO LABORATÓRIO PSICOTÉCNICO

O recrutamento de operadores para o Laboratório Psicotécnico, que funciona na Companhia desde 1 de Agosto, é feito entre os agentes da Empresa, mediante uma gratificação mensal de 500\$00. Foi agora resolvido superiormente que tal gratificação, por regular, deve ser considerada como adicional ao vencimento e como tal sobre ela deve incidir a contribuição para a Caixa de Previdência.

AJUDAS DE CUSTO

Pelo Conselho de Administração foi estabelecida uma nova tabela de ajudas de custo diárias para deslocação em serviço ao estrangeiro do funcionalismo da Companhia:

Presidente	1 300\$00
Administradores e director-geral	1 100\$00
Director da Exploração	900\$00
Chefes de Departamento, subchefes de Departamento, chefes de Região e equiparados	800\$00
Chefes de Serviço, subchefes de Serviço e equiparados, engenheiros principais e economistas principais	700\$00
Engenheiros, economistas, restante pessoal superior e agentes técnicos ..	600\$00
Pessoal tabelado	400\$00

Quando quaisquer destes funcionários se deslocar a cargo de outras entidades, ser-lhes-á pago, por cada dia em que tal acontecer, um terço da respectiva ajuda de custo. E sempre que lhes sejam proporcionadas instalações e alimentação que tenha de ser paga pela Companhia, ser-lhe-á deduzida a respectiva importância nas ajudas de custo.

Mantêm-se em vigor as seguintes regras anteriores:

Na contagem do número de dias de deslocação, incluir-se-ão o da partida e o da chegada. Normalmente a deslocação deverá ser feita por via férrea.

QUADRO DE CONTABILISTAS

No prosseguimento da resolução do Conselho de Administração em sua sessão de 23 de Dezembro de 1966 em que se deliberou criar a categoria de «Contabilista» destinada a diplomados com o curso médio de contabilistas dos Institutos Comerciais, ou equivalentes, comportando as mesmas classes e vencimento dos Agentes Téc-

nicos de Engenharia e, tal como sucede para estes, não incluída no Acordo Colectivo de Trabalho — foi estabelecido o novo quadro seguinte para os 10 contabilistas previstos:

Contabilista principal	1
Contabilistas de 1. ^a classe	2
Contabilistas de 2. ^a classe	3
Contabilistas de 3. ^a classe	4

A sua distribuição será a seguinte:

Serviço Comercial	2
Sectores Comerciais das Regiões	3
Sector de Custos de Produção do Departamento de Finanças e Contabilidade ..	2
Contabilidade dos Grupos do Material e Oficinas	3

DEMISSÕES

Para cumprimento das recentes disposições legais que alteram o anteriormente preceituado, a seguir se indicam as normas que passam a condicionar as demissões do serviço da Companhia, conforme *Ordem do Conselho de Administração* (n.º 162, de 17/8/1967):

1. Nenhum agente que pretenda demitir-se poderá deixar o serviço sem que o seu pedido tenha sido deferido pela entidade competente.

2. O pedido de demissão, sempre formulado por escrito, deverá satisfazer aos seguintes requisitos:

- Conter a data em que é entregue;
- Indicar a data a partir da qual o requerente pretende deixar o serviço; e
- Ser apresentado, por via hierárquica, com a antecedência preceituada no art. 104.º do Decreto-Lei n.º 47 032, de 27 de Maio de 1966, a saber:
 - um quarto de mês por cada ano completo de antiguidade, quando esta seja inferior a quinze anos de serviço;
 - meio mês por cada ano completo de antiguidade, quando esta seja superior a quinze anos de serviço.

3. Para efeito do disposto no número anterior, qualquer fracção do primeiro ano de trabalho conta-se sempre como um ano completo.

4. Na antecedência com que o pedido deva ser apresentado não se consideram as fracções inferiores a um dia.

5. O pedido de demissão que não for formulado com a antecedência indicada na alínea c) do n.º 2, não será deferido, salvo caso excepcional devidamente justificado.

6. O agente que deixar o serviço da Companhia antes de lhe ser concedida a exoneração pedida será demitido por abandono de lugar.

7. Quanto a readmissões, aplicar-se-ão as disposições do Regulamento Geral do Pessoal.

8. A presente anula a Circular n.º 1751 da Direcção-Geral.

Festejos FERROVIÁRIOS

Festa de homenagem ao Eng. SOUSA PIRES

no Grupo Desp. dos Ferroviários de Campanhã

COMO é já do conhecimento de todos os ferroviários, passou à situação de reforma, em 1 de Janeiro pretérito, o sr. eng. António Rebelo Carneiro de Sousa Pires.

Chefe distinto da antiga 4.^a Circunscrição do Material e Tracção e, depois, da extinta 1.^a Zona do Material e Tracção, em cada um dos seus subordinados deixou um Amigo sincero, como chefe digno que foi, de quem ninguém se esquecerá.

E porque foi, desde que veio de Lisboa para o Porto, o protector número um do Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã, e o seu Consultor Técnico, resolveu a direcção do referido Grupo prestar-lhe uma significativa homenagem em meados deste ano.

Assim, elaborou um programa dessa homenagem que constou do seguinte :

Às 10 horas — Recepção aos convidados na Sede do Grupo.

Às 10-30 — Descerramento de uma placa em mármore, à entrada do Parque de Jogos do Grupo, que ficou a denominar-se «Parque de Jogos Engenheiro Sousa Pires».

Às 10-45 — Visita às instalações do Parque de Jogos «Engenheiro Sousa Pires».

Às 11 horas — Jogo de basquetebol entre a actual equipa e outra constituída por antigos jogadores do Grupo.

Às 11-45 — Sessão de ginástica por uma classe de atletas do Grupo, orientada pelo prof. dr. Edgar Tamegão.

Às 12 horas — Jogo de andebol de onze, entre a actual equipa e outra composta de antigos jogadores do Grupo.

Às 13 horas — Almoço de homenagem num restaurante do Porto.

Ao pensar organizar esta festa de homenagem, a direcção do Grupo Desportivo quis que ela fosse tão simples, como simples foi a vida do homenageado, pois sempre na obscuridade trabalhou, tanto para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a única Empresa que

serviu, como para o seu Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã a quem ele muito quis e quer, estamos certos disso.

E dentro dessa simplicidade, sòmente foram convidadas para essa festa, as pessoas que mais de perto com ele e com o Grupo conviveram, tendo comparecido os seguintes senhores :

- Dr. José Rebelo Coelho Cota, delegado do Instituto Nacional do Trabalho e da Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho ;
- Dr. António Alberto Monteiro, director cultural e desportivo no Norte, da Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho ;
- Dr. José Maria Ferreira Coelho, chefe dos Servi-



Um aspecto do almoço de confraternização em homenagem ao eng. Sousa Pires



O homenageado descerra a placa do Parque de Jogos com o seu nome

ços no Porto da Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho ;

- Artur Ferreira da Silva, inspector dos Desportos da Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho ;
- Joaquim Alves Teixeira, director do Jornal *O Norte Desportivo* ;
- Eng. Sebastião Horta e Costa, chefe do Departamento do Material e Oficinas e Agregado à Comissão de Assistência da Companhia ;
- Eng. António Canavezes Júnior, chefe da Região Norte da Exploração ;
- Eng. Delfim Dias Tôrres, do Sector da Manutenção do 1.º Grupo do Material e Oficinas ;

— Eng. Corsínio da Rocha Ferreira, do Sector de Grande Reparação do 1.º Grupo do Material e Oficinas.

As várias cerimónias compareceram grande público, principalmente os antigos atletas e subordinados do homenageado, que lhe tributaram a sua gratidão, não só quando o eng. Sousa Pires descerrou a pedra onde ficou gravada a inscrição «Parque de Jogos Engenheiro Sousa Pires», como também durante o almoço.

A esta cerimónia presidiu o homenageado que tinha à sua direita os srs. dr. Alberto Monteiro, eng. Celso de Vasconcelos, presidente da direcção do Grupo Desportivo, dr. Ferreira Coelho e Artur Ferreira da Silva ; e à sua esquerda os srs. dr. José Rebelo Cota e engs. Horta e Costa, Canavezes Júnior e Dias Tôrres.

Durante o almoço, fez uso da palavra o sr. eng. Celso de Vasconcelos que em nome do Grupo Desportivo, entregou ao homenageado um quadro que encerrava a bandeira do Grupo, feita em seda e bordada a ouro e prata, como recordação da colectividade que sempre amparou e dirigiu.

Depois falou o director de *O Norte Desportivo*, sr. Joaquim Alves Teixeira, que fez uma resenha da vida desportiva do homenageado e lhe agradeceu tudo quanto fez pelo Clube Desportivo Vasco da Gama, de cuja direcção o orador é presidente.

Usou ainda da palavra o sr. dr. António Alberto Monteiro, que como representante da F. N. A. T. agradeceu ao sr. eng. Sousa Pires tudo o que fez pelo Desporto e desejou-lhe vida longa para continuar, mesmo aposentado da C. P., a acompanhar e acarinhar o seu Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã.

O homenageado a todos agradeceu com um muito obrigado, tendo no final da refeição sido abraçado por todos os presentes, terminando assim uma homenagem ao Homem que se devotou incansavelmente à única Empresa que serviu e ao Grupo que lhe era muito querido — o seu Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã.

Prémios “Governador-Geral de Angola” e “Governador-Geral de Moçambique”



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — Capitão-capelão Francisco Jorge, alferes João Barroso da Fonte, 1.º cabo José Anselmo Moreira Ferraz e soldado Miguel Mesquita, distinguidos com o prémio «Governador-Geral de Angola» ; e 1.º cabo Casimiro António Moitas Lourenço, ao qual foi atribuído o prémio «Governador-Geral de Moçambique».

Conforme foi resolvido pela Administração da Companhia e a exemplo de muitos outros casos idênticos, aos premiados foram fornecidos passes gratuitos, válidos entre Lisboa e as estações que servem as localidades onde residem os seus familiares.

NOTICIAÁRIO

diverso

- O Conselho de Administração autorizou que se contratasse quatro Assistentes Sociais para os serviços da Companhia. Foram admitidas as sr.^{as} D. Maria Cristina Monteiro Freire Themudo, D. Ana Bela Mansinho Frade, D. Maria Helena Ranito Pessoa e D. Maria José Salvado Quelhas, cabendo a missão de chefia à senhora indicada em primeiro lugar.
- Foi nomeado médico substituto da Assistência de Lisboa o sr. dr. Américo Herculano Gomes Caldeira Carvalhinho, que preenche a vaga, aberta por motivo de demissão, do sr. dr. José Alberto Neves Rato.
- A Cooperativa «Lar Ferroviário» entregou mais uma casa, recentemente, a associados seus: os srs. Fernando Marques da Silva e seu filho Luiz Raimundo Chaves da Silva, sócios n.ºs 8 e 185, respectivamente, do 6.º escalão. A casa foi construída em Casais de Mem Martins - Algueirão.
- Foi elevado para 940 000 contos o montante de obrigações que a C. P. está autorizada a emitir. A emissão será realizada por fases e as obrigações vencerão juro à taxa de 5,5 % ao ano, pagáveis semestralmente em 1 de Abril e 1 de Outubro.
- Para a futura instalação do grandioso Centro de Formação do Pessoal no Entroncamento, a Companhia adquiriu uma vasta área de terreno, junto ao novo complexo oficial local. Área aproximada: 150 000 metros quadrados. Imóveis a erguer: edifício da direcção (com secretaria, recepção e escritórios), aulas (10 salas), dormitório e recreio (para 150 estagiários), auditório (conferências e projecções) e centro piloto de recreio (8 salas de aulas teóricas e práticas).
- O Conselho de Administração, por proposta da Direcção-Geral, designou os srs. engenheiro principal José Valério Vicente Júnior e o economista de 1.ª classe dr. Carlos Folque Gouveia para frequentarem, durante um mês, o Curso de Bruges em 1968 e na sua sequência, o curso de aperfeiçoamento que anualmente tem lugar, durante dez dias, em Paris, a cargo da U. I. C.
- A folha oficial publicou recentemente o decreto-lei n.º 47 809, do Ministério das Comunicações, que desclassifica a linha do Vale do Lima, incluída no Plano Geral da Rede Ferroviária Continental aprovado pelo decreto n.º 18 190.
- A Secção Regional de Lisboa da Ordem dos Engenheiros promove nos próximos meses de Outubro e Novembro um ciclo de três palestras sobre assuntos ferroviários, seguidas de visitas a instalações da Companhia.
A Comissão Executiva está a programar e orientar as intervenções da C. P.
- A revista de actualidades cinematográficas *Foco*, da Junta da Acção Social do Ministério das Corporações está produzindo uma série de documentários sobre a Companhia para passagem na RTP e nos cinemas da Metrópole e do Ultramar. Pontos visados: uma viagem do Foguete (comboio n.º 2) do Porto para Lisboa e as actividades laborais das novas oficinas do Entroncamento e do Centro de Formação do Pessoal, naquela vila.
- Vai realizar-se em Montecatini, na Itália, de 5 a 7 de Outubro próximo, a VII Reunião Plenária do CIPCE bem como a reunião dos Comitês de Direcção das Relações Públicas e da Publicidade dos Caminhos de Ferro Europeus. A C. P. far-se-á representar pelos srs. dr. Élio Cardoso, encarregado das Relações Públicas da Companhia e João Frederico Pires, representante geral da Companhia em Paris.
- A Câmara Municipal de Lisboa encarregou o sr. arquitecto Tomás Rodrigues Frederico de elaborar o projecto do bloco destinado a substituir as habitações existentes no bairro da C. P., em Campolide.
- Inaugurou-se, festivamente, em 24 de Agosto findo, o serviço de automotoras Porto - Barca de Alva. A Companhia fez-se representar nesse novo serviço público, aceite com o maior regozijo pelas populações e forças vivas locais, pelo administrador sr. eng. Brito e Cunha e pelo chefe da Região Norte, sr. eng. Canavezes Júnior.
- Prevê-se a possibilidade de um novo e importante empréstimo financeiro a conceder à Companhia pela «Eurofima». Valor aproximado: 6 milhões de D. M. e 2,5 milhões de F. S. ou sejam 58 mil contos. O empréstimo permitirá elevar para mais 12 o número de unidades triplas eléctricas (U. T. E.) do nosso parque de material.
- Foi autorizada a adjudicação à firma «Engil» dos trabalhos de construção da cobertura das plataformas da estação de Campanhã.
- A variante de Bragança vai ser aberta à exploração, embora ainda com a limitação de velocidade a 30 km/hora. Aguarda-se apenas o acordo da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.
- Estão ultimadas as negociações com proprietários de terrenos no Entroncamento para a expropriação de terras necessárias à ampliação da Oficina de Rodas. Área comprada, compreendendo arvoredos e um imóvel com várias habitações: 13 260,50 metros quadrados.
- Concluíram-se os estudos relativos à fixação do número e do tipo das novas locomotivas Diesel-eléctricas previstas no III Plano de Fomento: 17 locomotivas de 1370 CV e 10 locomotivas de 2700 CV. Com este material tractor eliminar-se-á o mais rapidamente possível o vapor na via larga, contando com a electrificação dos pequenos ramais incluída no III Plano de Fomento.
- O sr. dr. Alfredo Ferraz Franco, chefe dos Serviços Médicos da Companhia, representou a C. P. no recente XII Congresso da União Internacional dos Serviços Médicos dos Caminhos de Ferro (U. I. C. M.) realizado em Varsóvia. O tema principal do importante congresso europeu foi A Alimentação e a Diabetes.
- A C. P. colabora no financiamento dos importantes estudos preliminares da engatagem automática efectuados pela União Internacional de Caminhos de Ferro e em que igualmente participam as outras administrações ferroviárias europeias, associadas da U. I. C. O pagamento foi calculado com base no número de vagões existente em cada rede no final de 1965.



Colóquio Internacional sobre os Aprovisionamentos nos Caminhos de Ferro

A União Internacional dos Caminhos de Ferro acaba de publicar, sob a forma de número especial do seu boletim mensal, o relato completo do Colóquio Internacional sobre os Aprovisionamentos, que se realizou em Dezembro de 1966, na sua sede em Paris.

Cento e vinte responsáveis dos Serviços Técnicos e dos Serviços de Aprovisionamentos, pertencentes a vinte e três redes de caminho de ferro, tomaram parte neste Colóquio, assim como representantes da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, da Comunidade Económica Europeia e da indústria de construção do material ferroviário.

Esse Colóquio tinha por objectivo provocar a análise das consequências, para as grandes empresas consumidoras, tais como o caminho de ferro, — (mais de 2 biliões de dólares de encomendas de todas as naturezas por ano, para a Europa Ocidental), — das transformações actuais da economia europeia, que é cada vez mais notada pela liberalização das trocas internacionais e pela concentração das empresas ligada ao melhoramento da produtividade.

Os peritos pronunciaram-se a favor das medidas próprias para permitir as fabricações em grande série de materiais ferroviários; trata-se principalmente de um relance dos estudos da U. I. C. com vista à unificação do material. Neste domínio, como em todos os que estão ligados ao aprovisionamento das empresas ferroviárias, parece indispensável lutar contra certos particularismos nacionais, que ainda subsistem, e estreitar a colaboração entre caminhos

de ferro e indústria, assim como a colaboração internacional entre as redes de caminhos de ferro.

O número especial do Boletim da U. I. C. comporta o texto dos quatro relatórios discutidos pelos participantes no Colóquio:

- Busca das medidas susceptíveis de permitir as construções e fabricação em grande série;
- Relações, no interior de cada Administração, entre os Serviços Técnicos e os Serviços de Aprovisionamentos;
- Reforço, no plano internacional, das ligações entre Administrações, no quadro dos problemas de aprovisionamento;
- Métodos permitindo assegurar a economia da gestão dos stocks;

assim como um relato das sessões de trabalho, das conclusões tiradas no decurso dos debates e das alocações pronunciadas quando da sessão inaugural e da sessão de encerramento.

Esse documento, de mais de oitenta páginas, é posto à venda ao preço de 10 francos o exemplar.

As encomendas devem ser dirigidas ao

Secretariado-Geral da U. I. C.,
14-16 rue Jean Rey,
PARIS 15^e

● Foi nomeado médico da 67.^a Secção Sanitária, com sede em Santa Comba Dão, o sr. dr. António Mateus Carvalho, médico adido provindo da Companhia da Beira Alta.

● A conhecida revista internacional britânica *Railway Gazette* publicou no seu número de 1 de Setembro corrente com largo destaque, desenvolvida notícia da nomeação do sr. dr. Élio Cardoso como encarregado das Relações Públicas da Companhia.

● O sr. dr. Álvaro Libânio Pereira, economista chefe do Serviço da Fiscalização, foi designado pelo Conselho de Administração para representar a Companhia num julgamento no Tribunal do Trabalho por acção intentada contra a C. P.

● Os srs. engs. Óscar Amorim e Luís Arruda Pacheco, respectivamente subchefe do Departamento da Via e Obras e chefe do Serviço das Obras Metálicas, visitaram oficialmente os sectores competentes da Renfe e da S. N. C. F. com vista a estudarem os mais modernos métodos de renovação de linhas férreas. O estágio a que ambos aqueles engenheiros se submeteram, teve a duração de cerca de um mês e os conhecimentos adquiridos destinam-se, em particular, a ser aplicados no programa de renovação integral da linha do Norte a que se irá dar começo muito em breve.

● Vai realizar-se em Abril do próximo ano em Portugal a conferência anual FHP (Franco-Hispano-Portuguesa), de horários e assuntos comerciais respeitantes aos 3 países ocidentais europeus referidos e ainda à Argélia. Esta reunião, deverá decorrer numa praia do Algarve.

● Com vista à criação do futuro Museu Ferroviário, com fortes probabilidades de ser instalado no Entroncamento, vai ser formada na Companhia uma Comissão Consultiva destinada a dar parecer prévio sobre autorizações de demolições de material antigo, tractor e rebocado, de valor histórico e a proceder à classificação de peças destinadas a figurarem no projectado Museu.

● O sr. dr. Luís Gonçalves Henriques, chefe do Departamento de Finanças e Contabilidade deslocou-se a Madrid para participar de 13 a 15 de Setembro corrente na reunião de directores de finanças das diversas Administrações ferroviárias europeias.

É provável que a próxima reunião destes qualificados técnicos administrativos se efectue em Lisboa, em Setembro de 1968.

● O sr. eng. construtor naval Júlio Ferreira David, foi designado representante da Companhia para acompanhar a construção e os ensaios técnicos previstos no contrato de recepção provisória dos novos barcos *Minho* e *Trás-os-Montes* comprados pela C. P. aos estaleiros de Viana do Castelo.



O XXI CONGRESSO da Federação Internacional das Associações Turísticas dos Ferroviários realizou-se este ano na Jugoslávia

PELO AGENTE DE TRÁFEGO ALBERTO DA SILVA VIANA

Em nome dos ferroviários jugoslavos saúdo e desejo as «Boas Vindas» a todos os participantes do XXI Congresso da Federação Internacional das Associações Turísticas dos Ferroviários. Estou convencido que todos se sentirão bem no nosso país hospitaleiro e que a estada será agradável e útil para o trabalho a realizar e para o desenvolvimento do turismo internacional dos ferroviários — palavras de saudação do director, em Zagreb, dos Caminhos de Ferro Jugoslavos, Josip Tomé, que directamente patrocinou o Congresso.

EM 22 de Maio do corrente ano, tiveram início em Baska-Voda, na costa da Dalmácia, os trabalhos do XXI Congresso da Federação Internacional das Associações Turísticas Ferroviárias em que compareceram delegações da Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grã-Bretanha, Holanda, Hungria, Irlanda, Itália, Jugoslávia, Luxemburgo, Noruega, Polónia, Portugal, Suécia e Suíça, num total aproximado de 100 congressistas.

Os trabalhos efectuaram-se no Hotel Podgorä, vasto conjunto hoteleiro, agradavelmente isolado à beira do Adriático, na ridente «Makarska Rivijera».

No vasto terraço do hotel, a divisar-se larga extensão da orla marítima, ajardinada de arbustos e pinheiros mimosos, a descer suavemente até ao doce espriar das águas dum mar tranquilo e cintilante, teve lugar a cerimónia inaugural do Congresso.

Com viva emoção, que o ambiente mais fazia acentuar, os congressistas escutaram os acordes de vigorosa harmonia do hino jugoslavo executado pela Banda Ferroviária, alinhada com aprumo nos seus impecáveis uniformes.

Seguiram-se as saudações das entidades oficiais mais destacadas, falando em primeiro lugar o presidente da comissão organizadora do Congresso, sr. Vladimir Bole — director do Departamento de Turismo dos Caminhos

de Ferro Jugoslavos. As palavras de regozijo, de estímulo, de solidariedade e de simpatia, proferidas calorosamente pelos vários oradores jugoslavos, foram agradecidas pelo sr. Petrig, presidente da FIATC, que exprimiu o vivo contentamento dos congressistas por estarem ali reunidos, num recanto tão atraente, sob os auspícios da franca amizade dos colegas jugoslavos.

Após este acto solene, estando aberto oficialmente o XXI Congresso, foram iniciadas as reuniões nas salas do Hotel Podgorä.

O tema dos trabalhos, era o corolário daquele que se adoptara no XX Congresso, realizado em Lisboa no ano findo.

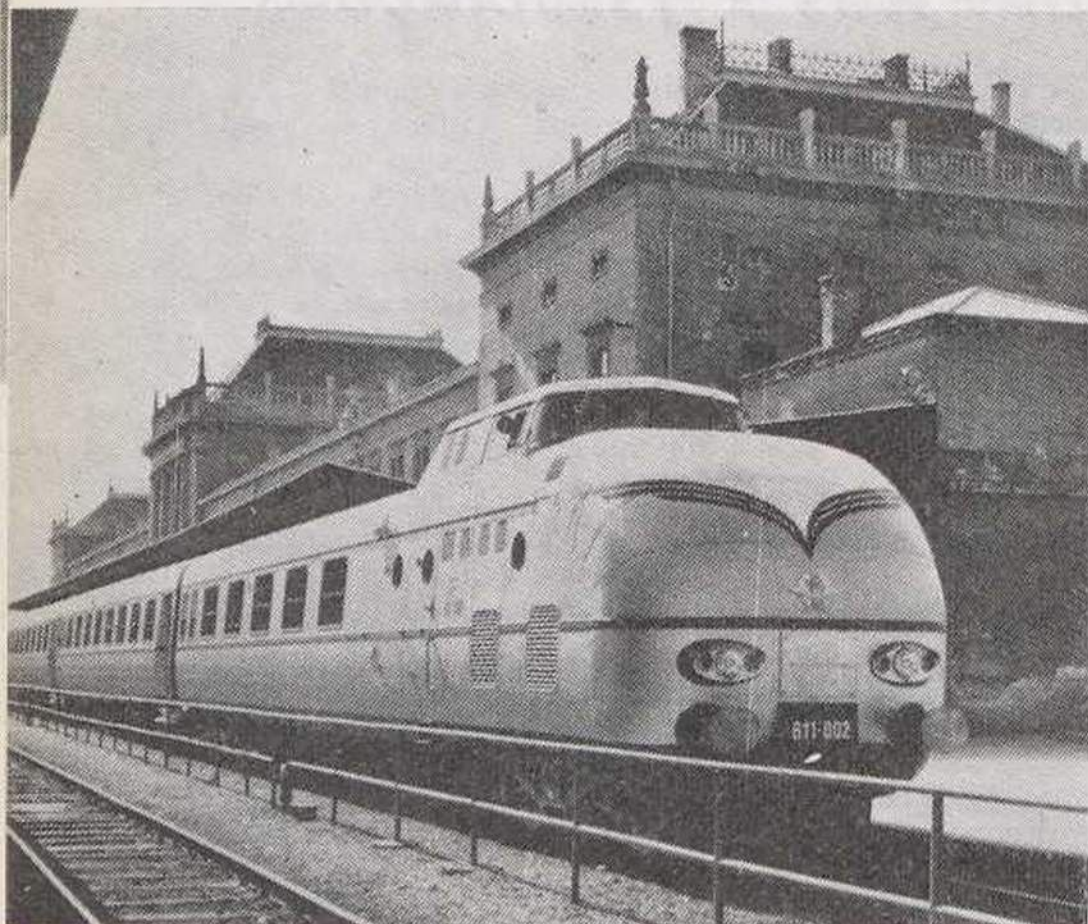
O grande problema em debate na FIATC é saber se as ATCC nacionais estão correspondendo, nas suas actividades, aos anseios e às necessidades dos seus aderentes.

Tornou-se necessário investigar, inquirir dos elementos mais representativos dos vários sectores ferroviários sobre este tema aliciente:

Qual a opinião dos aderentes e simpatizantes acerca das actividades exercidas pela sua ATC e como entendem dever as mesmas serem encaminhadas no futuro?

A enorme importância deste inquérito advém do facto de pôr em causa os *finis* e os *meios* de acção até agora perfilhados pelas diferentes ATCC nacionais.

Para dar a palavra à grande massa ferroviária, dado que este inquérito fora concebido numa escala europeia, tornaram-se necessários certos acertos e algumas uniformizações. Assim, no Congresso de Lisboa, teve de ser discutida a elaboração de um questionário-tipo bem como o modo de o difundir entre os aderentes de cada ATC, na busca de uma informação tanto quanto possível representativa dos vários sectores profissionais e das diversas situações familiares. Agora, no Congresso de Baska-Voda,



Estação de Zagreb: um dos modernos comboios automotores jugoslavos que asseguram as ligações rápidas com Belgrado

os delegados debruçaram-se sobre os resultados do inquérito — efectivado em fins do ano findo — e procuraram as linhas comuns susceptíveis de imprimir às actividades atecistas uma feição mais realista e progressiva.

A simples enunciação deste problema não é de molde a revelar a extrema complexidade do assunto. Houve que enfrentar inúmeras dificuldades, atender a situações especiais, enfim considerar uma gama de particularidades que no conjunto ofereciam evidente interesse para a indispensável seriedade das conclusões.

No debate estabelecido sobre este momentoso assunto, tive o ensejo de expor as causas que mais impedem os ferroviários portugueses de participarem regularmente nas viagens ao estrangeiro: a situação geográfica do país, a grande distância dos principais centros de turismo além-Pirinéus e o mais alto nível de preços prevalecente na maioria dos países europeus.

Não é nada fácil nesta breve notícia referir as conclusões adoptadas pelo Congresso. Matéria vasta, muito complexa, sempre sujeita a ulteriores desenvolvimentos.

Desejamos, no entanto, sublinhar algumas alíneas de interesse mais evidente:

1. Uma melhor organização das viagens que deverá

ter em conta a inclinação crescente dos aderentes pelos transportes por avião e pelos cruzeiros marítimos;

2. Uma boa preparação dos acompanhantes;
3. Uma preparação dos participantes das viagens através de conferências, projecções cinematográficas e fotografias. A viagem é no espírito dos aderentes não uma corrida em busca das curiosidades mas um meio de adquirir novos conhecimentos e de enriquecer a sua personalidade;
4. Uma melhor distribuição dos programas e dos folhetos informativos e de um modo geral uma melhor informação dos ferroviários sobre as vantagens que a sua ATC lhe pode oferecer;
5. O desenvolvimento das instalações adaptadas às férias de agrupamentos familiares tendo em conta o facto de que a maior parte dos aderentes utilizam as suas férias parte no Inverno e parte no Verão e podem assim efectuar, no mesmo ano, uma viagem em grupo através da sua ATC e beneficiar das estadias familiares;
6. A organização de actividades especialmente destinadas aos jovens.

Terminada a discussão do *tema do Congresso*, procedeu-se nos termos habituais à constituição de duas comissões de trabalho, Administrativa e Técnica.

A *Comissão Administrativa* discutiu e aprovou os Relatórios da Actividade (Moral e Financeira), respeitantes ao exercício de 1966, estudou as previsões orçamentais para o exercício de 1967 e examinou diversas questões de carácter administrativo que, nos termos dos estatutos, foram submetidas ao seu parecer.

Quanto à *Comissão Técnica* anotamos os principais assuntos versados: estudo dos problemas a resolver para a organização das viagens quer no plano nacional quer no plano internacional (comunicação da ATC finlandesa); novas modalidades de viagens (cruzeiros por barco, avião, *camping*, *caravanning*); fixação das manifestações internacionais a organizar em 1968. Nas questões diversas foram abordados alguns problemas de grande interesse para determinadas ATCC, como sejam: concessão de bilhetes gratuitos aos acompanhantes das excursões; idem, a favor de participantes de viagens de estudo; permuta de material de informação turística entre as diversas ATCC; novo tipo de viagem na Itália — *rallye* ferroviário à Sardenha.

A título informativo, indicamos desde já o calendário das viagens internacionais fixadas para o ano de 1968:

Alemanha	26-2 a 2-3	Neve na Baviera
	12-6 a 15-6	Berlim
	29-6 a 6-7	A estrada romântica
Bélgica ⁽¹⁾	9-6 a 15-6	Concentração Turística (Vale do Amblève)
França	24-6 a 30-6	Circuito das 5 províncias (Paris e os Castelos do Loire)

Grécia	4-5 a 22-5	O Peloponeso e a Ilha de Rhodes
Irlanda	3-9 a 9-9	Dublin e Killarney
Luxemburgo	- - -	O Grão-Ducado do Luxemburgo (2)
Polónia (1)	- - -	Varsóvia e Cracóvia (3)
Suécia	10-6 a 14-6	O Estreito do Sund
Suíça	11-5 a 19-5	Cruzeiro no Mediterrâneo
	12-6 a 21-6	O Ticino e os Grisons

Finalmente, na 2.ª sessão plenária, foram discutidos e aprovados os relatórios das comissões administrativa e técnica. Passou-se, então, às «questões diversas». Entre as várias intervenções verificadas merece especial relevo uma bem elaborada e documentada exposição da ATC jugoslava sobre as condições turísticas do seu país e o grande esforço em curso, quer no equipamento hoteleiro quer nas comunicações, que possibilitará uma larga expansão no futuro.

Antes do termo dos trabalhos foram cumpridas as disposições dos estatutos no tocante a eleições e local do próximo Congresso. Novamente reeleitos para presidente e secretário-geral da FIATC, os srs. Petrig e Dupuis; escolhidas para os lugares vagos do Comité Executivo, a Holanda e a Suécia; designados para a comissão de contas o Luxemburgo e a Polónia. Aceite a candidatura da Finlândia para a realização, em 1968, do XXII Congresso, numa localidade próxima de Helsínquia.

No acto do encerramento da sessão o sr. Petrig proferiu, em nome de todos os delegados, palavras de muito apreço pela impecável organização do Congresso e de reconhecido agradecimento à ATC jugoslava pelo carinhoso e hospitaleiro acolhimento reservado aos delegados. Fortes aplausos sublinharam esta justa homenagem ao esforço e às gentilezas dos colegas jugoslavos.

Caprichou a ATC jugoslava em receber condignamente os visitantes.

Para o efeito estabeleceu um dispositivo que me surpreendeu, pela sua meticulosa concepção. Um «Comité de Organização» presidiu a todos os trabalhos preparatórios do Congresso e nele encontrei as individualidades das mais marcantes dos serviços de recepção:

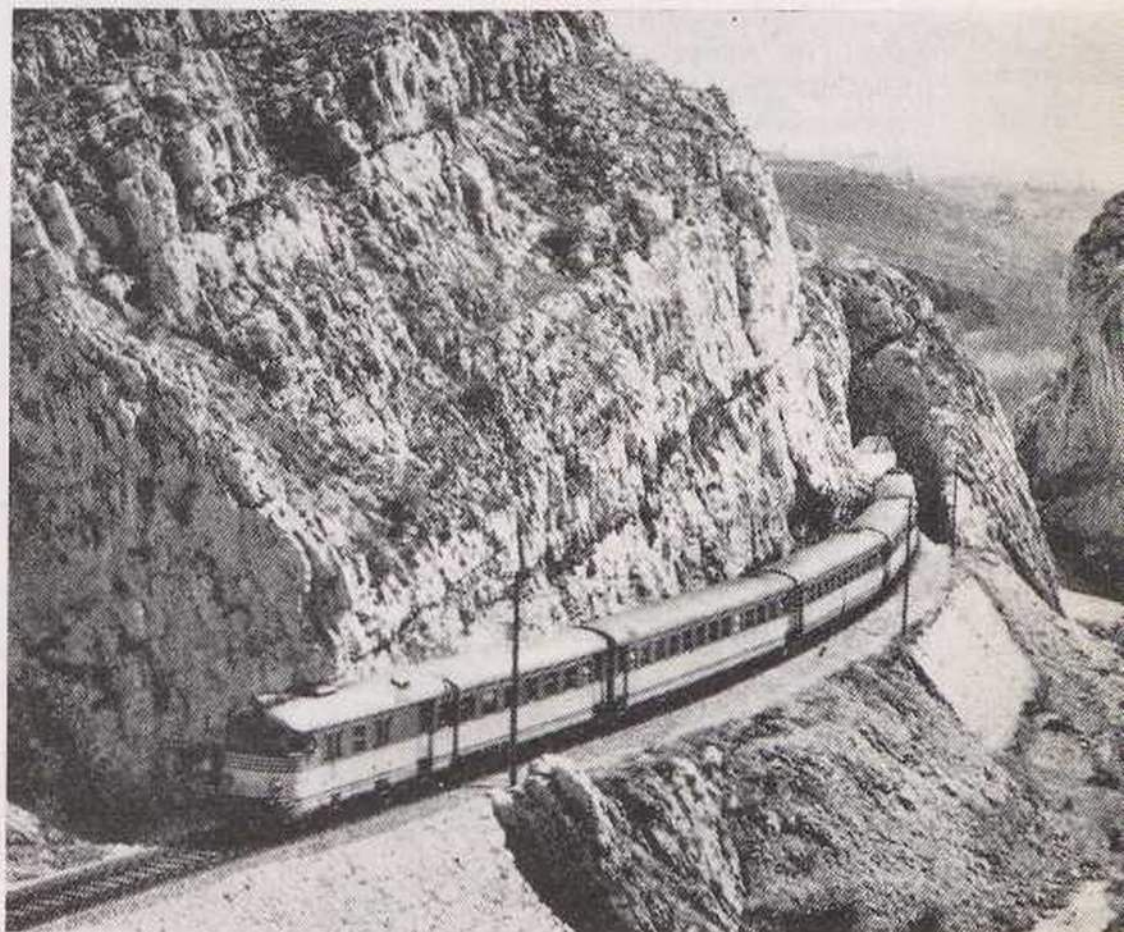
Vladimir Bole — presidente; *Zagorba Popović* — vice-presidente; *Franc Pavlic* — vice-presidente; *Milan Kosir* — secretário.

No que respeita à acção executiva via-a eu exercida por uma equipa de colaboradores judiciosamente distribuídos pelas seguintes comissões: *Finanças* — *Recepção e alojamento* — *Execução técnica* — *Imprensa, propaganda e decoração* — *Excursões e transportes*.

Inútil referir aqui o labor intenso de cada uma destas comissões, trabalho obscuro e sem história; bastará apenas saber que a todos estes elementos de trabalho e ao sincronismo da sua acção, se ficou devendo a magnífica impressão que em todos os delegados causaram estes belos e inolvidáveis dias passados calmamente na Jugoslávia.

Isolados, num ponto ignoto da costa dalmata, pensei como seria difícil estabelecer e manter um programa social adequado às circunstâncias.

Mas, talvez devido a esta sábia organização, o milagre deu-se. E tão variados e enriquecidos foram os atractivos que o dia-a-dia se passava numa atmosfera de agrado,



Nas regiões montanhosas da Jugoslávia o traçado das linhas enfrentou soluções difíceis: um comboio automotor da ligação Nis-Zajecar transpondo o desfiladeiro do Svrlijisku

de bem-estar e de fraternal convívio. Foram os numerosos passeios turísticos, ora por mar, ora por terra, ao longo da costa adriática ou obliquando pelas montanhas; foram os magníficos cantares e as danças folclóricas mais expressivas da Croácia, da Eslovena, da Sérvia e da Macedónia e do Montenegro; foram ainda os requintados primores da boa mesa jugoslava, ressaltando aqui e acolá, nos costumes tradicionais do povo e na sua índole hospitaleira.

Estava terminada assim mais uma etapa de árduo e longo trabalho da FIATC na sua difícil caminhada.

Todos sentíamos a satisfação íntima e o orgulho de termos contribuído de algum modo para o engrandecimento da imensa obra social desta benemérita instituição.

A todos nos emocionara o espírito fraterno que presidira a esta reunião da grande família ferroviária.

No banquete oficial, tendo na mesa de honra destacados dirigentes dos caminhos de ferro jugoslavos, trocaram-se efusivos brindes que bem traduziam estes elevados sentimentos e o grato reconhecimento dos delegados por todas as incomensuráveis gentilezas dos anfitriões.

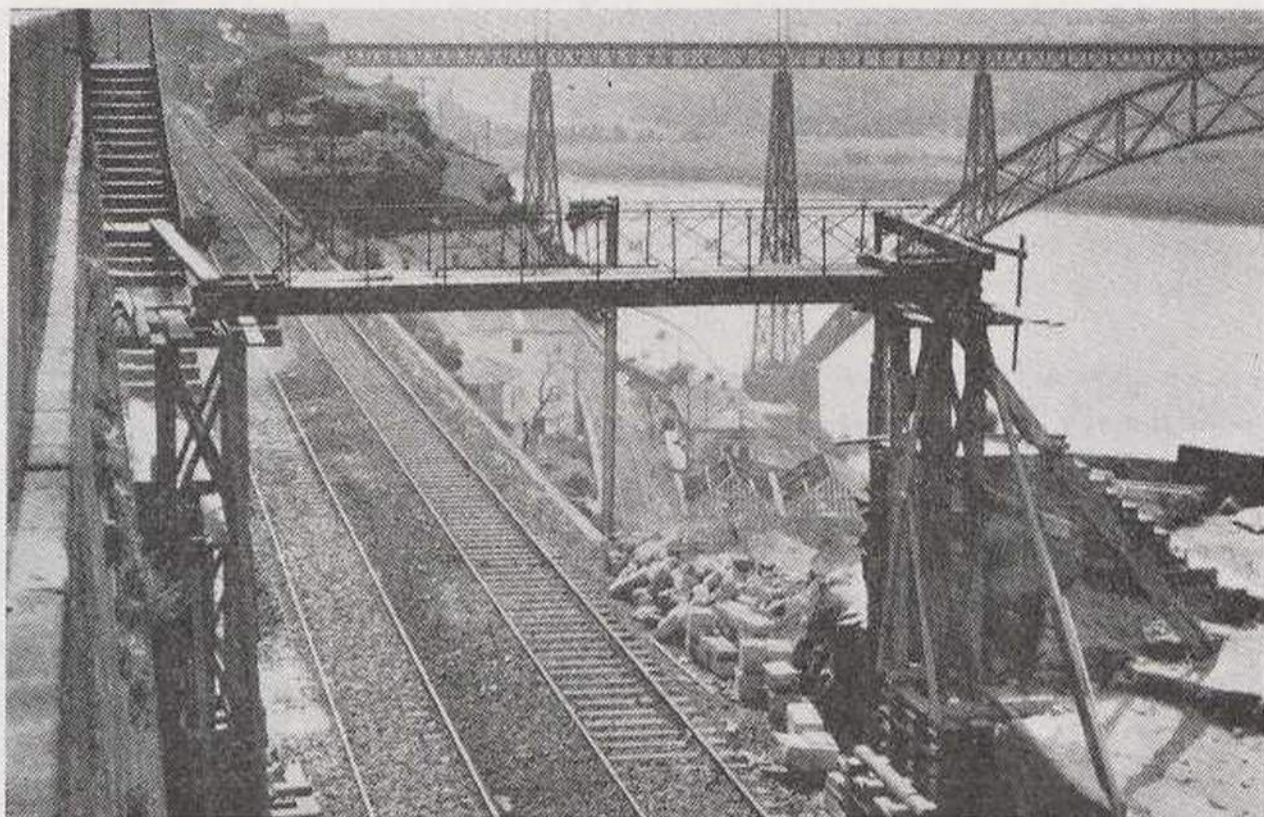
(1) Viagens internacionais a realizar sob o patrocínio da FIATC.

(2) Data a fixar, na 1.ª quinzena de Julho.

(3) Data a fixar, na 1.ª quinzena de Setembro.

Actualidades Ferroviárias

A ELECTRIFICAÇÃO S. BENTO-CAMPANHÃ.—A C. P. iniciou os trabalhos de electrificação da linha férrea entre a estação de Campanhã e a de S. Bento, que se pretende ter concluídos dentro do mais breve espaço de tempo. Uma brigada de trabalhadores está a proceder presentemente à elevação do pontão que existe sobre a linha, nas Fontainhas, a fim de montar os respectivos cabos aéreos. Trata-se de uma subida da ordem dos dois metros, o que de modo algum prejudicará quantos têm de utilizar aquela passagem sobre a linha para se dirigirem à beira-rio. Os trabalhos envolvem também a construção de novos lanços de escadas de acesso, que ganharão em segurança, dado que as velhas se mostravam bastante combalidas pelo uso de largos decénios. E é precisamente um aspecto desses trabalhos que aqui damos e que mostra o pontão já na altura a que deve ficar e que não implicará com os cabos eléctricos que serão ali montados em breve.



Filosofando...

O HOMEM E OS SEUS CONFLITOS

Os conflitos em que o homem se empenha, dizem os filósofos, são de três espécies: entre o homem e a natureza, entre o homem e os seus semelhantes, e entre o homem e ele próprio.

O primeiro conflito, que se situa no domínio das ciências físicas e da técnica, visa a sobrevivência da espécie humana. O homem gostaria de viver ociosamente na abundância; mas a natureza obriga-o a conquistar o direito de viver numa luta árdua e constante pela satisfação das suas necessidades de subsistência. Vencido, de certo modo, este primeiro conflito, e estabelecida uma paz armada entre o homem e o meio físico que, pela providência lhe foi destinado para viver, o desejo de riqueza e de grandeza leva-o a entrar em conflito com o seu semelhante.

Para usar uma expressão bíblica, o homem veste-se de violência e usa a injustiça como adorno

na realização destes seus fins. O sucesso é a água lustral que transforma o pecado em virtude. Crime é, em política, não triunfar.

Conquistada a riqueza, quando se atingem, ou julgam atingir, os pináculos do poder, o homem entra em luta consigo próprio. Tem remorsos e escrúpulos de consciência. Parece atribuir maior importância a uma «razoável estima de si mesmo» do que à opulência e à grandeza em que vive.

Mas o homem, o que foi continuará a ser. A sua sede de perfeição e justiça, embora se mascare de um arrependimento em face dos princípios que nortearam a sua vida passada, raramente é mais do que ardilosa soma de manhas com que pretende reduzir a importância dos seus erros e defeitos e a agravar o dos outros. «O pecado é apenas uma parte da minha natureza, mas constitui a própria essência da natureza dos meus inimigos».

(in «Economia e Finanças»)

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

A "Wagons-Lits," está quase centenária!

POR VASCO CALLIXTO

QUASE centenária, a Companhia «Wagons-Lits» foi, também, obra dos nossos avós. Ultrapassou já os 90 anos. Mas apesar da sua proecta idade, aquela Companhia não tem cabelos brancos. O sangue novo continua a correr-lhe nas veias, como bem o prova a transformação por que tem passado todo o seu material circulante, que em todas as épocas primou em oferecer comodidade aos passageiros. Servidora notável do caminho de ferro, a «Wagons-Lits», quando dentro em pouco completar um século de existência, bem merece que o Mundo inteiro lhe enderece parabéns.

Contar a história da Companhia «Wagons-Lits» não está no âmbito destas linhas, pois para tal seria necessário um grosso volume. Pretende-se, tão somente, revelar — ou recordar — o aparecimento e os primeiros tempos das confortáveis carruagens-camas, que no último quartel do século passado começaram a circular nas linhas férreas da Europa.

Foi o engenheiro belga Georges Nagelmackers o fundador da Companhia «Wagons-Lits». Concebendo a iniciativa de tornar possíveis os longos percursos sem grande fadiga, reduzindo assim, consideravelmente, a duração de tais viagens, aquele esclarecido técnico facilmente concluiu que o seu objectivo seria alcançado, desde que aos passageiros fosse dada a possibilidade de repouso durante a noite. Corria então o ano de 1870 e só a guerra franco-prussiana veio impedir que o empreendimento fosse avante, tão depressa quanto se desejava. Mas dois anos depois, as primeiras carruagens, com três compartimentos de quatro camas, estavam admitidas na composição dos principais expressos da época.

Quando em 4 de Dezembro de 1876 se fundou em Bruxelas a «Compagnie Internationale des Wagons-Lits», o raio de acção da firma fundada três anos antes por Georges Nagelmackers, antecessora da nóvel Companhia, alargava-se já sobre mais de vinte redes de caminhos de ferro, com 58 carruagens ao serviço. O público dispensou um bom acolhimento à inovação, as *élites* sociais dos diversos países aplaudiram-na e a «Wagons-Lits» triunfou, como profetizara o seu fundador.

Sempre no desejo de proporcionar maior comodidade e conforto aos passageiros, o eng. Nagelmackers fez succeder à carruagem-cama, a carruagem-restaurante, que tornou possível a exploração de comboios de luxo internacionais, o primeiro dos quais foi o «Orient-Express», que começou a circular em 5 de Junho de 1883, entre Paris e Constantinopla. Foi este comboio de longo curso que serviu de tipo a uma série de outros expressos inter-

nacionais resultantes de ulteriores e sucessivos acordos com administrações estrangeiras.

Em 8 de Dezembro daquele mesmo ano iniciou a Companhia a exploração do «Calais-Paris-Nice-Roma Express», de tal maneira acolhido pelo público, que logo foi preciso fazê-lo trissemenal entre Paris e Nice. O «Sud-Express», entre Paris, Madrid e Lisboa, foi inaugurado em 8 de Novembro de 1887, sucedendo-lhe o «Nord-Express», em 1896, de Paris a S. Petersburgo, o «Nord-Sud-Brenner Express», no ano seguinte, ligando Berlim a Nápoles, por Munique e pelo Brenner, e em 1900 começou a circular o «Riviera-Express», entre Amsterdão e o Mediterrâneo.

Em 1898 foi a «Wagons-Lits» encarregada pela Rússia de estudar a criação de serviços de luxo na linha do «Transiberiano», que atravessa toda a Ásia, de Moscovo a Vladivostock. Deste modo, em 1906, veio a ser inaugurado o «Transiberian-Express», o qual, em ligação com o «Nord-Express», assegurou as ligações entre a Europa Ocidental e o Extremo Oriente. De Lisboa àquele porto russo do Mar da China — 12 240 km — ia-se então em 11 dias, em confortáveis composições ferroviárias. E até ao começo da primeira grande guerra, inauguraram-se o «Simplon-Express», em 1906 também, entre Paris, Milão e Veneza, pelo túnel do Simplon, aberto nos Alpes, e o «Lloyd-Express», em 1907, de Hamburgo a Génova, com o objectivo de estabelecer a correspondência com os paquetes do Lloyd Alemão. Depois do Armistício de 1918 — assinado numa carruagem da «Wagons-Lits», a n.º 2419 — não tardou a Companhia a alargar os seus serviços à Ásia Menor, Síria, Palestina, Egipto, Tunísia, Argélia, Marrocos e Congo Belga.

*
* *
*

Embora já nesta série de artigos se tenha evocado a chegada a Lisboa da primeira composição do «Sud-Express», julgamos ser oportuno registar, ainda que em síntese, alguns factos relacionados com a actividade da Companhia «Wagons-Lits» em Portugal.

O primeiro serviço ferroviário de luxo, iniciado no nosso país em 25 de Outubro de 1886, consistiu em dois expressos semanais em cada sentido entre Lisboa e Porto, fazendo o trajecto em oito horas. Em 4 de Novembro de 1887 começou a circular o «Sud-Express», entre Paris-Madrid-Lisboa, semanal. A duração do trajecto era de

46 horas e meia para a ida e 44 horas e meia para a volta, não tardando este comboio a ser bissemanal.

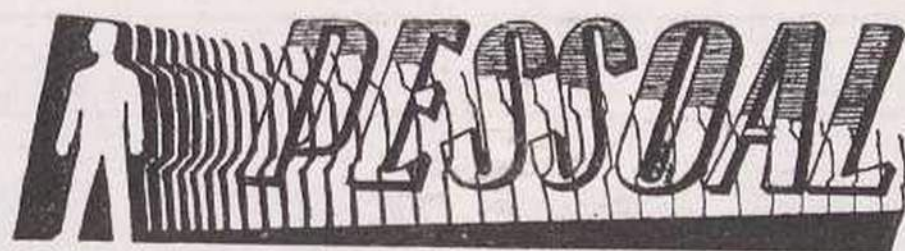
Logo de início, o «Sud-Express» foi muito apreciado pelo público, devido ao seu conforto e rapidez, o que levou as principais companhias de navegação internacio-

A primeira grande guerra determinou a supressão do «Sud-Express» desde 11 de Agosto de 1914 até 30 de Outubro de 1921, data em que foi restabelecido a começar por bissemanal, passando depois a ser diário. A carruagem-salão do serviço para o Porto, que começara a



nais a modificar as suas escalas, de maneira a que os seus navios se encontrassem em Lisboa em correspondência imediata com o grande expresso europeu. Em 1895, passou o «Sud» a efectuar a viagem directa Lisboa-Paris, reunindo-se-lhe em Medina del Campo a composição proveniente de Madrid, o que reduziu o percurso em quase 200 quilómetros.

circular em 1906, foi restabelecida em Julho de 1922. E registemos por fim um facto, que bem cremos ser desconhecido das novas gerações. A partir de 1 de Setembro de 1930, o «Sud-Express» passou a circular até ao Estoril. Com efeito, uma das carruagens-camas era desligada em Campolide e seguia pela linha de Alcântara até à Costa do Sol.



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho do corrente ano

A Operários de 3.ª classe, Grupo B — os Operários de 4.ª classe, Grupo A, António Júlio Gonçalves Nunes e Arsénio dos Santos Ferreira; e os Operários de 4.ª classe, Grupo B, Luís Faísca Barreiros, Luís Manuel Barreiras Cardoso, Joaquim da S. Gonçalves, Olímpio do Alp. Cordeiro, Arsénio Rosa da Anita, Ataíde Redondo Capote, Luís de Moura, Manuel Simões, Joaquim Alberto Neves, Manuel Rodrigues C. Oliveira, António Francisco F. Rebocho, Manuel Nunes dos Santos, Manuel Evaristo R. Almeida, António Francisco S. Lopes, Leonel Marques Craveiro, João Mendes Paulo, Joaquim Calado Farinha, António Dias Esteves, António Silvestre, Manuel de Jesus Gameiro, Luís Inácio Vieira, Eusébio Joaquim C. Braz, Manuel Jorge Rosa de Sousa, Francisco Lourenço, Estêvão da Silva Louro, Francisco José Bota, João António Safaneta, José de Oliveira Marques Alho, Joaquim Sancho S. de Barros, Alberto Jesus da S. Motas, José Évora, João de Jesus Matos, Francisco Isaías Pinheiro, José Carlos Tavares, José Casimiro C. Lourenço, Augusto Rodrigues Pereira, José António Correia, João Luís Pratas, António dos Santos Nunes, José Rodrigues da Costa, Domingos da Costa Vieira, Francisco Maria Carrilho, Amaro Reis Neto, Manuel da Silva Batista, Álvaro Conceição Maurício, Marcolino Antunes Gavado, Júlio César Feijó, José Duarte Maneira, João de Sousa Machado, António Nunes, Manuel Carlos Silva, António Dias da Silva, José Manuel Maia Lopes, Arnaldo António Passos, Isidro Francisco Mendes, Jacinto Fontes Matias, Joaquim António A. Quendera, José Cortez Zeferino, José Maria Francisco, José David Prates Caeiro, José Francisco de M. Vieira, José Zacarias Maria, José Maria Ferreira, Agostinho Teixeira, Augusto de Araújo Machado, José Mário C. G. Mariano, Cipriano Lucas Vieira, António Cardoso Ramos, Carlos Alb. J. Q. Oliveira, Francisco da Silva Reis, José de Jesus Maia, Joaquim Pedro Mendes, António Ramos Bogalho, António Batista Carvalho, Abílio Augusto Ferreira Nunes, João Cardoso Pereira, Albino Gomes Nunes, Fernando Martins de Almeida, José de Oliveira Matos, Victor Manuel Silva Graça, Manuel Gonçalves, Joaquim Maria Ferreira, José Luís Rodelo Parreira, Luís de Sousa Rocha, Lucílio Carvalho Cordeiro, António Ramos Tarrafa, António C. Capitão Mór, Manuel Pereira Mata, António Ferreira Pedro, Octávio R. Oliveira, Constantino N. Branco, Alberto Brito Ruas, Armindo António S. Rainho, Luís da Silva Serpa, Agostinho Rodrigues Luís, José de Oliveira Pimpão, António Malva Azedo, António B. Clérigo Máximo, Augusto de Oliveira Miranda, Aquilino Ribeiro S. Minau, Abílio da R. Pedro, António Virgínio Galvão, António Oliveira Dias, Mário de Sousa Costa, José Fernando F. Pereira, Abílio da Rocha Gomes, Eduardo Cerq. S. Ferreira, Valdemar Nogueira Dias, António da Silva Marinho, Fernando Humberto Moreira, Vital Rodrigues da Silva, António de Araújo Ferreira, José Pereira Teixeira, Almiro Pereira Bastos, José Amante Silvério, Fernando Carvalho Abrantes, Luís Fernandes Rôlo, Romão António M. Revez, João de Oliveira Mateus, Manuel Almeida Brandão, José Maria dos Santos Roque, Fernando Ribeiro Roque, Fernando dos Santos Nunes, Manuel Alegria Neves, Manuel Joaquim Caldeira, José Guerreiro Malveiro, Augusto Batista Matias, José Veríssimo Tiago, Albertino Simões Peralta, Manuel Tapadas Félix, José Alberto Lopes dos Santos, Ernesto Vila Verde Mõço, João Figueira Cordeiro, Joaquim Mateus Micaelo, António Espadinha Dias, João Manuel M. Rafael, Carlos Mendes S. Antunes, Ilídio Domingues Costa, José Garcia de Freitas, Eduardo Nunes Faria, José Francisco da Silva, Mário de Sousa Rodrigues, Evaristo Baptista, António Bicho, Francisco Martins Ferraria, António de Sousa, Isidoro Rodrigues Teixeira, Manuel Luís Araújo, Nestor Maria Ferreira, Luís da Cunha, Manuel Alves Pinhão Gomes, Francisco Martins de Moura, João Martins Gomes, António Carlos Silva Coelho e Diogo Beirão.

A Operários de 4.ª classe, Grupo A — os Operários de 4.ª classe, Grupo B, Américo de Pinho Matos, Bernardo Pinto, Armindo do Espírito Santo, Adriano de Barros Soares Monteiro, António Martins, António Fernando Nunes Correia, Carlos Manuel F. Maia, Lucílio Maria Lopes, António J. de S. Barbosa, José Espadinha Dias, Fernando da Silva R. Costa, Manuel António G. R. Margalho, António José Simão, João Liz Martins, António José P. Tarrafa, César Relvão Cipriano, António dos Reis Amoroso, Virgílio Quádrio dos Santos, Joaquim Mendes da Fonseca, António Duarte dos Santos Amaro, Jacinto Maia Pires, Álvaro de J. Silva, Fernando Monteiro Pereira, Henrique Nunes Duarte, António José F. Martins, José João da S. Ramos, Fernando Alves Gralha, Manuel Silva Chorão, José Riscado Prata, Manuel de Matos Lopes, Luís Gaspar da Silva, João do Carmo Santana, Fernando de Oliveira Azevedo, Álvaro Leitão Pereira, Agostinho Joaquim Mesquita, Augusto Cândido M. Ribeiro, Virgílio de Oliveira Duarte, Francisco B. São Pedro, João Ribeiro de Sousa, Manuel Pereira Maia, Domingos F. T. P. Carneiro, Orlando Pardal de Albuquerque, Manuel Alcides Lopes, António Sousa Fernandes, Amadeu Lopes Pereira, Felisberto F. S. Ferreira, Francisco J. M. Bento, Adolfo Guedes do Vale, Francisco Novais da Silva, José Manuel A. Cardoso, António da Silva Pinheiro, João Domingos Correia, Francisco Batista Carrilho, José de Almeida Taborda, Afonso Rolo Gonçalves, Joaquim Fernandes Duarte, Luís Augusto P. Rodrigues e Victor João Cordeiro Gaspar.

A Condutores de dresina — os Assentadores de 1.ª classe, Mário Rodrigues Borges, Manuel Pires Reixa e João Filipe Ramalho.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *João Alves Rodrigues* e *António Lopes da Silva*, subchefes de distrito ; e *Angelino Amaral Loureiro*, *Miguel Loureiro*, *António dos Santos* e *Ernesto Martins*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada aquando da obstrução da via entre os Kms 109,300 e 113,239 — Beira Alta, devido ao descarrilamento de um vagão do comboio n.º 1224.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Domingos Lopes Veloso*, *Amílcar de Almeida Pires*, *José Ferreira*, *Fernando de Almeida*, *António Lopes Cravo* e *Manuel Alves Castanheira*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada aquando da obstrução da via entre os Kms 109,300 e 113,239 — Beira Alta, devido ao descarrilamento de um vagão do comboio n.º 1224.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim Boavida Afonso*, assentador de 1.^a classe ; *José da Costa*, *Saul da Silva* e *Alfredo Borges*, assentadores de 2.^a classe ; e *Silvino Marques* e *Albano Simões*, eventuais (via) — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada aquando da obstrução da via entre os Kms 109,300 e 113,239 — Beira Alta, devido ao descarrilamento de um vagão do comboio n.º 1224.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim dos Santos Roxo*, chefe de lanço principal ; *Vicente Marques Andrade*, chefe de distrito ; *Joaquim Augusto Varandas*, subchefe de distrito ; *Fernando da Silva Domingues*, assentador de 1.^a classe e *Manuel da Silva Maria*, eventual (via) — elogiados e gratificados, respectivamente, pelo interesse, dedicação, esforços despendidos e espírito de sacrifício demonstrado nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 30,615 — Vendas Novas, quando se encontravam em horas de descanso ; e *António Monteiro*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, na estação de Livração, quando estava de licença.