

boletim da **CP**

401 • JANEIRO • 1970

boletim da CP

N.º 487 • Janeiro • 1970 • Ano XLII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Arranjo gráfico: MARIA MANUELA X. CORREIA

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sede: Calçada do Duque, 20 — Lisboa

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

Sumário

Mensagem do Ano Novo, <i>pelo dr. Neto de Carvalho</i>	1
Novos titulares nas pastas das Comunicações	3
Palavras de despedida do eng. Oliveira Martins na Administração	9
Esclarecimento da Administração ao pessoal	10
A juventude aos 93 anos — Entrevista com o eng. Álvaro de Lima Henriques ..	11
Renovação integral da via — Entrevista com o eng. Óscar Amorim	13
Os emigrantes portugueses precisam de amparo nas fronteiras de Irun e Hendaye, <i>pelo dr. Fonseca Macedo</i>	18
As primeiras realizações do novo Centro de Relações Públicas da U. I. C. foram acordadas em Brig, <i>pelo dr. Élio Cardoso</i>	19
Noticiário diverso	23
Novo director do Boletim da C. P.	24
Lá por fora, <i>coordenação de António Gouveia</i>	25
O desporto no caminho de ferro, <i>pelo eng. José Luís Batalha Jardim</i>	28
A inauguração do serviço de carros eléctricos no Porto, <i>por Vasco Callixto</i> ..	30
Louvores	31
Pessoal — Nomeações e promoções	32
Pessoal — 40 anos de serviço	35
Pessoal — Actos dignos de louvor	36

Mensagem do ano novo

Pede-me a Direcção do Boletim da C. P. que escreva algumas palavras para o primeiro número de 1970.

Faço-o com muito gosto, pois isso permite-me antes do mais, saudar, no início deste novo ano, todos quantos trabalham na Empresa e agradecer a colaboração prestada aos que honesta e devotadamente têm cumprido o seu dever.

No prosseguimento do que se tem vindo a fazer, será o ano de 1970 cheio de responsabilidades para a Administração e para aqueles que têm funções superiores de chefia. De facto, torna-se indispensável acelerar o esforço de reorganização e modernização em curso, de modo que consigamos obter, com maior rapidez, mais elevado nível para os serviços e melhores condições de trabalho para o pessoal.

Este ano de 1970 será um dos mais importantes da vida da Companhia, pois perante os pesadíssimos encargos financeiros que enfrentamos, algumas opções fundamentais terão de ser feitas quanto ao futuro dos nossos caminhos de ferro. Opções que, em larga medida, dependem de factores estranhos à Companhia, mas que serão, também, condicionados pelo que, nós próprios, saibamos fazer.

Quer queiramos, quer não, uma empresa — como um país — é uma comunidade na qual as acções e o comportamento de uns se reflectem na situação de todos. Deste modo, as orientações tomadas pela Administração são fundamentais. Mas essas decisões assentam, em larguíssima medida, em estudos feitos pelos Serviços. Se estes estudos não forem competentes, as decisões serão gravemente afectadas por esse facto. Daí a importância fundamental da qualificação do pessoal superior.

De igual modo se passam as coisas no âmbito da execução: as delibera-

ções tomadas darão ou não os resultados pretendidos se os agentes encarregados de as pôr em prática souberem ou não compreendê-las ou aplicá-las, quiserem ou não colaborar na construção de um futuro melhor.

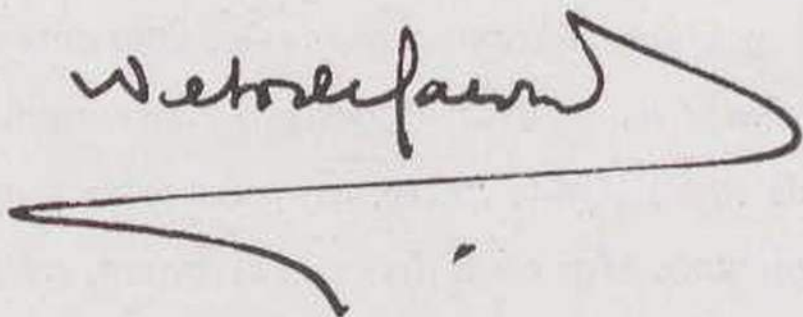
É essa a razão por que uma boa administração não é — nem pode ser — apenas obra de meia dúzia de pessoas, antes tem de resultar de um trabalho de colaboração e de interessamento que a todos envolva. Procuraremos criar as condições para que essa colaboração se possa desenvolver, mas certo é que não podemos intervir directamente na vontade de cada um.

Uma empresa tem por função prestar à colectividade onde se integra um contributo útil para o seu desenvolvimento e o seu bem-estar. Mas deve também, ao mesmo tempo, dar a quantos a servem condições de vida ajustadas. Quer um, quer outro, destes objectivos só se conseguem com níveis crescentes de produtividade, ou seja, através de um trabalho mais eficiente e rentável.

A actividade de todos é indispensável ao bem-estar de todos. Por isso, as pessoas que, à sombra dos mais diversos pretextos, não cumprem os seus deveres, impedem que se progrida. Não parece que seja sequer obra de misericórdia aceitar que a má vontade ou a inépcia de alguns prejudique a situação da grande maioria. Como consequência, cada um, no seu posto, deve ser respeitado nos seus direitos, mas responsabilizado nos seus deveres.

Transformações tão profundas como as que importa levar a cabo demoram o seu tempo, pois não se trata apenas de modificações materiais, mas também de uma mentalidade nova que é preciso criar. Temos, por isso, de saber compreender os desajustamentos que possam surgir e de procurar ajudar a resolvê-los, não através de uma crítica sistemática e de uma óptica pessimista, mas antes com a vontade deliberada de contribuir válidamente para se vencerem as dificuldades.

É nesse espírito que vamos iniciar o novo ano e pedimos a todos que nesse mesmo espírito nos acompanhem.





NOVOS titulares nas pastas das comunicações

O eng. Rui Alves da Silva Sanches nasceu em 20 de Abril de 1919. Começou a sua carreira profissional no Ministério das Obras Públicas, na extinta Junta Autónoma das Obras de Hidráulica Agrícola, após o que ingressou na Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos. Foi engenheiro-residente em várias barragens. Chefou a Missão de Estudos Hidráulicos ao Estado Português da Índia, em 1948; foi adjunto da Missão de Estudos Hidráulicos ao Sul de Angola, em 1946; exerceu os lugares de chefe da Fiscalização na Barragem do Biópio e da Brigada Técnica de Fomento e Povoamento do Cunene, em Angola, nos anos de 1951 a 1953.

Regressou à Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos, foi escolhido para chefiar a Repartição de Projectos da Direcção dos Serviços de Aproveitamentos Hidráulicos, ascendendo em 1961 ao cargo de director dos mesmos Serviços, que desempenhou até Fevereiro de 1967, altura em que foi promovido a inspector superior de Obras Públicas.

No Ministério das Obras Públicas, exerceu ainda numerosas outras funções, tendo tomado posse da pasta de subsecretário de Estado daquele departamento governativo até à sua nomeação como ministro em Setembro de 1969.

«PROCURA-SE ALARGAR E CONSOLIDAR A BASE DE COOPERAÇÃO PERMANENTE ENTRE OS SECTORES DAS OBRAS PÚBLICAS E DOS TRANSPORTES E DAÍ EXTRAIR OS BENÉFICOS RESULTADOS DE QUE O PAÍS CARECE» — afirmou o eng. Rui Sanches, novo ministro das Obras Públicas e Comunicações ao assumir as suas novas funções.

Efectuou-se no Ministério das Comunicações a transmissão de poderes do brigadeiro Fernando de Oliveira, titular cessante, para o eng. Rui Sanches, que passou a ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Em cerimónia concorridíssima, falou em primeiro lugar, o brigadeiro Fernando de Oliveira, cujas palavras publicamos noutro lugar deste *Boletim*.

Discursou, seguidamente, o eng. Rui Sanches, novo ministro das Obras Públicas e Comunicações, que disse :

«Ao assumir funções neste Ministério, em cumprimento de um indeclinável dever, que é o de servir a Nação onde e como superiormente for julgado conveniente, limitar-me-ei apenas a algumas breves palavras.

As primeiras são para prestar as minhas muito respeitadas homenagens de admiração e apreço a S. Ex.^{as} o Chefe do Estado e o Sr. Presidente do Conselho.

Depois, desejo saudar o sr. brigadeiro Fernando de Oliveira prestigioso titular cessante desta pasta, cujo nome muito bem fica na galeria dos ilustres ministros que desde a sua criação, em 1947, geriram este importante Ministério.

Considero um privilégio ter tido oportunidade de tratar com S. Ex.^a sobre diversos assuntos de comum interesse para os Ministérios das Obras Públicas e das Comunicações, pois de todas as ocasiões me ficou a recordação de uma rara clarividência, de uma alta compreensão do verdadeiro interesse público e do mais amplo sentido das virtudes da conjugação de esforços.»

ESPÍRITO DE EQUIPA E COLABORAÇÃO FRANCA

«Esta vincada forma de actuação do sr. brigadeiro Fernando de Oliveira dá-me mesmo um alento

especial para considerar aplanadas algumas das dificuldades da tarefa que me passa a ser incumbida a partir de hoje. Com efeito, mercê da estruturação governamental posta agora em prática nestes domínios, procura-se efectivamente alargar e consolidar a base de cooperação permanente entre sectores das obras públicas e dos transportes e daí extrair os benéficos resultados de que o País carece. Uma orientação deste tipo encontra-se há muito implantada no próprio ramo dos transportes terrestres por intermédio de instrumentos legais de coordenação da sua actividade.

Vamos diligenciar por que essa coordenação de actividades se generalize quanto seja desejável e, entretanto, não haveremos de esquecer que um tal espírito tem necessariamente de estar instalado nos próprios serviços do Ministério das Obras Públicas e do Ministério das Comunicações.

Presto neste ensejo as minhas sinceras homenagens a todos os funcionários prestimosos do Ministério das Comunicações, que são os lídimos depositários do prestígio desta casa, onde apenas se serve a Nação.

A sua competência, a sua probidade profissional, o seu zelo e a sua diária dedicação são meios insubstituíveis com que se conta para a tempo e horas e com o necessário acerto cuidarmos dos problemas de grande magnitude que as comunicações e os transportes dia a dia suscitam, problemas que são, afinal, problemas essenciais do desenvolvimento económico do País em que todos estamos empenhados.

O sr. secretário de Estado das Comunicações e Transportes não entra hoje de novo neste Ministério. Ele pertencia-lhe já, tão estreitas têm sido as ligações inerentes à sua actividade profissional.

As conhecidas faculdades de inteligência do sr. secretário de Estado, a sua juventude e o seu dinamismo constituem penhor seguro de uma frutuosa acção, em que o espírito de equipa e a colaboração franca e aberta são condições essenciais do êxito que o País legitimamente espera.

Os meus agradecimentos, para terminar, a todos V. Ex.^{as} quantos quizeram ter a deferência de comparecer neste acto.»



O eng. João Maria de Oliveira Martins nasceu em Esposende em 31 de Outubro de 1934. Fez o curso dos liceus em Braga, onde terminou o 7.º ano com a classificação de 18 valores. Em Julho de 1958 licenciou-se em Engenharia Civil pela Universidade do Porto, com a classificação de 17 valores, sendo o aluno mais distinto do seu curso, no qual foi

«VOU PÔR NA RESOLUÇÃO DOS PROBLEMAS DOS TRANSPORTES TODO O MEU ENTUSIASMO E DEDICAÇÃO SABENDO ANTECIPADAMENTE QUE GOVERNAR NÃO É SINÓNIMO DE AGRADAR» — declarou o eng. Oliveira Martins, novo secretário de Estado das Comunicações e Transportes.

Na mesma cerimónia em que se realizou a transmissão de poderes do brigadeiro Fernando de Oliveira, ministro das Comunicações cessante para o eng. Rui Sanches, assumiu os poderes de secretário de Estado das Comunicações e Transportes, o eng. Oliveira Martins, que exercia há 6 anos as funções de administrador e recentemente as de administra-

galardoadado com quase todos os prémios escolares.

Iniciou a sua carreira profissional como engenheiro dos Portos do Douro e Leixões, donde foi chamado para o gabinete do então ministro das Comunicações, eng. Carlos Ribeiro.

Em Junho de 1963, com a idade de 28 anos, passou a exercer as funções de administrador da C. P., sendo recentemente designado administrador-director-geral da Companhia.

Exerceu, no período de Abril de 1966 até Dezembro de 1967, o cargo de vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento dos Transportes Terrestres.

Fazia parte, desde 1964, da delegação portuguesa à Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, em cujos trabalhos participou activamente, nos Comitês da Política Geral de Transportes e dos Caminhos de Ferro, tendo presidido, neste último, ao grupo de relatores sobre o serviço público ferroviário.

Colaborando com o ministro das Comunicações, foi seu representante na Comissão de Financiamento da Ponte sobre o Tejo, e presidiu à comissão de estudo dos transportes colectivos naquela ponte.

Era vogal do Conselho Superior dos Transportes Terrestres e do Conselho Geral da Corporação dos Transportes e Turismo, tendo sido recentemente eleito por este Conselho, como procurador à Câmara Corporativa.

Tem vários trabalhos publicados, todos relativos à tecnologia e à economia dos transportes.

dor-director-geral da nossa Companhia, que nesse momento proferiu o seguinte discurso:

«Julgou o Sr. Presidente do Conselho ser útil e conveniente que eu interrompesse o trabalho a que vinha dedicando todo o meu entusiasmo para ocupar um posto do seu Governo, aonde se arti-

culam os problemas da maior parte do sector dos transportes e aonde é essencial encontrar as soluções de coordenação e de desenvolvimento que condicionam, em escala sensível, o ritmo de progresso do País.

Julgou-o, certamente, considerando os fins superiores da colectividade, aos quais haverão de subordinar-se todos os outros, por muito importantes que se apresentem.

E posta a questão em termos de servir os interesses nacionais, tanto bastava para que desde logo ficasse preenchida uma das condições essenciais para a minha anuência.

A outra condição encontrava-se já satisfeita. Na realidade, o Governo do Doutor Marcello Caetano apresenta-se as pessoas da minha geração antes de mais, como garantia firme do respeito de certos princípios basilares que decorrem da essência da Nação Portuguesa. E, depois, com um empenho visível em corrigir as estruturas que o tempo tornou caducas; em dinamizar as vontades e estimular as iniciativas de tantos que aspiram a ver o País caminhar em passos mais acelerados na senda do progresso; em animar os mais novos no serviço que a cada um é pedido no benefício de todos.

Assim, acabo de tomar posse, perante o Venerando Chefe do Estado — a quem dirijo, neste momento e deste lugar, as mais respeitadas saudações — de um posto do Governo que exige, para seu cumprimento integral qualidades pessoais de que, honestamente, não sei se serei portador.»

GOVERNAR COM O APOIO DA OPINIÃO PÚBLICA

«Anima-me, todavia, a circunstância de não serem inteiramente desconhecidas, nem a natureza dos problemas que me serão entregues, nem as pessoas que ocupam as mais elevadas posições de hierarquia neste Ministério.

Quanto às questões de Transportes e Comunicações não penso ser momento adequado para formular qualquer juízo. Haverá, provavelmente, ocasiões mais propícias para isso.

Por agora, direi apenas que vou pôr na sua resolução todo o meu entusiasmo e dedicação, sabendo antecipadamente que governar não é sinónimo de agradar.

Se é certo que cada vez menos se pode governar sem o apoio de uma opinião pública esclarecida não é menos certo ser inevitável uma vez por outra, ter ela de suportar medidas porventura menos agradáveis no plano imediato, mas indispensáveis para assegurar a prossecução de objectivos fundamentais, a médio ou longo prazo.

Se isso tiver de acontecer, farei o possível por promover o esclarecimento dos fundamentos das decisões, confiando em que a explicação, serena e objectiva, é meio caminho andado na sua aceitação.

Quanto às pessoas que de algum modo estão ligadas a este Ministério, seja-me permitido dirigir neste momento uma saudação amiga cheia de esperança numa colaboração leal e eficiente, na certeza de que pertenço ao número dos que consideram indispensável a actualização das estruturas administrativas, como condição prévia da eficácia de actuação dos serviços. Para mim, como para muitos outros, não poderá haver uma boa política sem uma boa administração.

Não me levem a mal que saúdo todos os colaboradores deste Ministério na pessoa do Sr. Correio-Mor, eng. Carlos Ribeiro. Muito me honra o facto de com ele ter colaborado em grande parte do tempo que geriu a pasta das Comunicações e com que muito aprendi a servir a coisa pública.

Sr. Ministro das Obras Públicas e também Ministro das Comunicações:

Creio bem que um dos objectivos que presidiu a esta reforma ministerial foi facilitar as ligações horizontais entre departamentos do Estado, directamente responsáveis por decisões com elevado grau de interdependência.

As Obras Públicas e os Transportes — estes mais do que as Comunicações — são um exemplo típico dessa interdependência.

É com um veemente desejo de encontrar as soluções mais correctas para as questões que se desenvolvem no âmbito dos Transportes e das Comunicações que contará V. Ex.^a com a minha leal e total colaboração.

Meus Senhores: A todos agradeço a presença nesta cerimónia e, a muitos, os votos já formulados pelo êxito da minha missão.

A um que aqui se encontra, e é quem me deu a vida e formou o meu carácter, a esse saúdo de um modo muitíssimo especial.

A todos, pois, muito obrigado.»



O brigadeiro Fernando Alberto de Oliveira, exercia o cargo de ministro das Comu-

«O DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DO PAÍS ASSENTA INDISPENSÁVELMENTE NOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES» — salientou o brigadeiro Fernando de Oliveira, ministro cessante das Comunicações.

Na mesma cerimónia, o brigadeiro Fernando de Oliveira, ministro cessante das Comunicações proferiu as seguintes palavras:

«Nas mãos de V. Ex.^a, sr. ministro das Obras Públicas tenho a honra de entregar o Ministério das Comunicações. As brilhantes qualidades profissionais, as provas dadas por V. Ex.^a através de uma tão notável carreira devotada ao serviço público, a larga experiência no Governo, cheia de êxitos, são garantia segura de que será eficientemente conduzido.

E faço sinceros votos para que assim suceda. Mais ainda é imprescindível que assim seja.

O desenvolvimento económico do País, pelo qual todos profundamente ansiamos, assenta indispensavelmente nos transportes e nas comunicações

Graves e grandes problemas para os quais, salvo o transporte aéreo, nenhuma experiência téc-

nicações desde 3 de Março de 1969, altura em que deixou a Secretaria de Estado da Aeronáutica.

Oficial distinto da Força Aérea Portuguesa, depois de ter frequentado a Universidade do Porto, ingressou na Escola Militar, onde concluiu o curso de artilharia com a mais alta classificação. Na Escola Prática de Aeronáutica, obteve o *brevet* de piloto aviador e foi instrutor de pilotagem e navegação. Colocado em 1944 nas Oficinas Gerais de Material Aeronáutico, como engenheiro-chefe da secção de motores assumiu, depois, os cargos de chefe dos serviços industriais, subdirector e director, em 1956.

Foi deputado à Assembleia Nacional pelo círculo de Lisboa.

Tem colaborado em diversas revistas técnicas e publicou as seguintes obras: *Linha de Acção, Jogos de Estratégia em Decisão Militar, Estudo de Situações Técnicas, Modelos Custo-Eficácia em Gestão Militar e Investigação Operacional em Mísseis Balísticos Intercontinentais*.

nica ou política possuía, quando me foram confiados.

Militar de carreira, sem da profissão me afastar um só dia em toda a vida útil, aceitei a missão sem discutir, como é da ética que me ensinaram.

Dever cumprido — que não a tarefa — regresso à fileira.

Sinto que fiquei valorizado: a experiência adquirida nos transportes e nas comunicações poderá servir à força armada.

Reciprocamente, tenho esperança de contribuir para que as necessidades de transporte e comunicações militares se insiram harmoniosamente no conjunto nacional, através de um formulário de requisitos com base no conhecimento de detalhe agora adquirido.

Estranho ao meio, na sua quase totalidade, foi-me proporcionada, franca, leal e devotada colaboração.

Decerto fatiguei, desnecessariamente, técnicos sobrecarregados de trabalho, com perguntas constantes, a esclarecer-me, a suprir a falta de experiência nos assuntos.

Sem dúvida dei fraco rendimento.

Procurei motivar, definir objectivos, buscar linhas de acção, discutir, comparar modalidades, decidir.

Dei seguimento a projectos em curso. Assisti, cheio de júbilo, à conclusão de alguns bem importantes: o terminal petroleiro de Leixões e o Aeroporto de Ponta Delgada foram inaugurados em solenidade maior, na presença do Sr. Presidente da República.

Por treino e preparação profissional — a engenharia aeronáutica e a empresa — dois programas me entusiasmaram particularmente.

A instalação do Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa, o arranque dos estudos da localização e da viabilidade económica de um dos aeroportos chave na Europa foram tarefas do maior interesse.

Simultaneamente os problemas de coordenação com o actual Aeroporto da Portela.

A promulgação do Estatuto da Empresa Pública C. T. T., diploma profundamente pensado e trabalhado durante largo tempo por eminentes técnicos e juristas, constituiu ponto alto, pela promessa do desenvolvimento de um serviço fundamental para a vida económica da Nação, ao ritmo que a Nação requer.

Muitas foram as dificuldades encontradas, poucas as definitivamente resolvidas.

Bem poderia afirmar que «é mais fácil dizê-lo, que fazê-lo» ao ouvir apresentar soluções tão evidentes à primeira vista ou reclamações desligadas das realidades.

Há problemas imensos para resolver. Eles requerem mudança nas organizações que lhes hão-de fazer face.

É hoje dado um grande passo em frente, as infra-estruturas — os terminais e as vias — vão ficar mais bem integrados na sua construção, no planeamento dos diversificados meios de transporte.»

PLANEAMENTO E COORDENAÇÃO

«Planeamento e coordenação que só um verdadeiro estado maior poderá eficientemente, acima e ao lado dos executantes: fora da linha de chefia, mas apoiando esta, em segurança.

Se pouco sabia de comunicações, como sempre o afirmei desde a chegada ao Ministério, estudioso era dos fenómenos e das técnicas da gestão e administração de empresas, de que tinha longa prática.

Guardo a esperança de que as minhas apreciações tenham sido sempre tomadas no sentido construtivo no desejo de se empregarem processos modernos, evoluídos e já suficientemente comprovados.

Que elas sejam meditadas e ficarei largamente recompensado do esforço de tão bom grado feito.

Srs. Directores-Gerais:

Quero agradecer muito a V. Ex.^{as} a colaboração que me dispensaram: amiga e compreensiva, para além de competente.

Peço a V. Ex.^{as} que transmitam a todos os funcionários do Ministério o meu apreço e uma palavra de encorajamento: onde as condições de trabalho sejam deficientes tenham confiança, elas serão melhoradas num futuro próximo.

Parto com a certeza de que a Direcção-Geral de Transportes Terrestres e, logo em seguida o Ministério terão, dentro de dois ou três anos, instalações adequadas: o interesse manifestado pelo sr. ministro das Obras Públicas, a sua decisão, não permitem dúvidas.

A V. Ex.^a, sr. secretário de Estado das Comunicações, cuja competência profissional fiquei a admirar, cujas qualidades naturais de chefia tão profundamente me impressionaram, desejo o maior êxito: tarefa complexa, ninguém melhor que V. Ex.^a a conhece, ninguém melhor que V. Ex.^a para a enfrentar.

A todos os membros do Governo, com quem tive a honra de servir, cumprimento e agradeço a permanente boa compreensão para os problemas que lhes tive de apresentar. Mais: as provas de deferência e consideração que recebi posso afirmar mesmo, o tratamento de amizade.

E ousou destacar, fazer apenas dois agradecimentos especiais: ao sr. ministro da Defesa Nacional, não só por me ter substituído num impedimento, mas também pelo apoio que se dignou assegurar-me em circunstâncias menos fáceis; ao sr. ministro das Obras Públicas porque, na resolução de inúmeros problemas por vezes complexos e essencialmente dependentes dos serviços do seu Ministério, esteve sempre pronto para ajudar, apontando soluções e promovendo-as.

A Sua Ex.^a, o Sr. Presidente do Conselho apresentou respeitosos cumprimentos e agradeço a confiança imerecida que em mim depositou, a boa e pronta ajuda com que sempre me assistiu, tanta generosidade dispensada.

No limite das minhas faculdades, no sem limite da minha vontade, procurei servir e assim vou continuar: o pouco que valho, o devo ao Estado, desde a Universidade às formaturas, a uma preparação profissional continuada e permanente. Ao Estado, tudo aquilo que em mim se contém logicamente tenho oferecido e sempre oferecerei.

A Sua Ex.^a o Sr. Presidente da República, que ao longo dos anos tão bondoso incitamento me tem dado, peço licença para cumprimentar: no respeito profundo pelo Supremo Magistrado da Nação, na veneração pelas suas altas virtudes, no reconhecimento do muito que a Pátria e todos lhe devemos.»

Palavras de despedida do eng. Oliveira Martins na administração

O sr. eng. João de Oliveira Martins, que desempenhava as funções de Administrador-director-geral da C. P. e que deixou a Companhia para ocupar o alto cargo de Secretário de Estado das Comunicações e Transportes, proferiu na sessão do Conselho de Administração do dia 15 de Janeiro, as seguintes palavras de saudação e despedida :

«Ao fim de 6 anos e quase 8 meses interrompo o exercício das minhas funções de Administrador desta Empresa para responder à chamada que me foi feita pelo Senhor Presidente do Conselho, indo ocupar o cargo de Secretário de Estado das Comunicações e Transportes.

Das pessoas que aqui encontrei e a quem saudei na sessão do Conselho de 8 de Junho de 1963, afirmando a disposição de me entregar totalmente à Empresa, nenhuma está hoje aqui presente.

Isso não impede que deixe exarado em acta o testemunho de quanto aproveitei com a experiência e conhecimento da vida da Empresa dos que então administravam esta Casa, o que muito me auxiliou no tratamento das questões que me foram entregues.

Tem hoje a Empresa uma Administração constituída por pessoas em quem o Governo deposita, com todo o fundamento, a maior confiança e que estão dando à Companhia o melhor do seu esforço e sabedoria procurando acelerar a sua reconversão através dos caminhos que lhe parecem os mais adequados.

Sabendo, como sei, que os mais graves problemas que se levantam nesta Casa só podem ser resolvidos através de uma colaboração e entendimento muito estreitos entre o Governo e a Administração da Empresa, prometo todo o meu apoio na sua resolução : antes de mais, em tudo o que depende do Ministério das Comunicações e, depois, no que depende de outros departamentos do Estado,

não sendo poucos nem de somenos importância os que se incluem neste último grupo.

Como é natural, terei de pesar, na determinação das soluções, os interesses legítimos de outros sectores concorrentes ou complementares da ferrovia. Não tenho porém quaisquer dúvidas de que os caminhos de ferro constituem um meio de transporte insubstituível no progresso do País e como tal devem ser tratados.

O seu desenvolvimento, a resolução dos problemas agudos que o atormentam, não os considero incompatíveis com o desenvolvimento e a adequada resolução dos problemas dos outros meios de transporte. Antes se me afigura existir entre todos uma larga gama de solidariedade de interesses talvez ainda não devidamente explorada.

Antes de perder o mandato de que estou incumbido e nesta última sessão do Conselho em que participo, desejava deixar exarado em acta o meu apreço e reconhecimento pelo valor e dedicação de todo o pessoal da Empresa. As excepções existentes nesta matéria, quanto a mim, só servem para confirmar a regra pois, apesar de tudo, o caminho de ferro continua a ser uma grande escola de vida, uma sólida comunidade de trabalho e um exemplo do que deve ser o espírito de serviço da colectividade.

Saio desta Empresa consciente de que fiz alguma coisa, embora menos do que ela exige dos seus dirigentes mais qualificados.

Mas a C. P. está em boas mãos e essa é uma das razões que me animam ao anteaver as duras provas por que, certamente, vou passar no exercício de funções de governo.

A todos os Senhores Administradores agradeço as referências que me foram feitas e a amizade que me dispensaram, agradecimento que peço licença para alargar ao Conselho Fiscal. A todos e por tudo, muito obrigado.»

ESCLARECIMENTO AO PESSOAL

1. Como é do conhecimento geral, começou a vigorar no dia 1 do corrente mês de Janeiro o novo Acordo Colectivo de Trabalho, o qual contém um conjunto de importantes modificações em relação ao Acordo anterior.

Durante as reuniões efectuadas para a sua elaboração, foi posto em destaque que o valor destas convenções não reside apenas nas cláusulas estabelecidas, mas na sua correcta aplicação, havendo que reconhecer as dificuldades que vão surgir neste campo, dado a vastidão e dispersão da Companhia e o número de alterações no regime anterior que se verificaram.

2. Está a Administração interessada em reduzir ao mínimo essas dificuldades e, para isso, vai proceder à urgente reorganização da Direcção do Pessoal e órgãos a ela ligados, existentes nas Regiões e Grupos Oficiais, tarefa que demorará alguns meses. Importa, no entanto, alterar desde já, em muitos casos, de modo sensível, os métodos até agora adoptados para tratamento destas matérias — se quisermos obter resultados fortemente positivos.

3. Por isso mesmo, foi resolvido criar um certo número de Grupos de Trabalho — que actuarão como auxiliares dos dirigentes de vários níveis hierárquicos — aos quais competirá, fundamentalmente, uniformizar a aplicação prática do Acordo Colectivo de Trabalho e efectuar o controlo sistemático da forma como os diversos Serviços lhe estiverem dando execução.

4. Apesar destas medidas, é normal que surjam ainda disparidades e até mesmo dificuldades de execução, uma vez que as coisas não estão, de momento, convenientemente preparadas para permitir efectuar com rapidez todas as modificações necessárias.

Pede-se, por isso, a todos — em particular a quem tenha funções de chefia em qualquer escalão — o maior empenho em facilitar este trabalho, e a compreensão para as faltas que nos primeiros tempos, venham a verificar-se.

Na verdade, a administração de uma empresa com a dimensão da C. P. não pode concentrar-se apenas na acção a desenvolver pelo seu Conselho de Administração ou pelos seus quadros mais elevados, pois depende também da actuação de centenas de agentes colocados em outros escalões, a cujo nível se processa a execução prática das medidas superiormente determinadas.

Só um trabalho de conjunto pode permitir levar a bom termo tarefas pesadas como as que resultam da correcta execução do novo Acordo Colectivo de Trabalho. Daí o empenho em que todos colaborem de boa fé e em espírito de justiça, de modo a conseguirem-se resultados benéficos para todos — empenho que o Conselho de Administração deseja pôr em relevo através do presente documento.

Lisboa, 19 de Janeiro de 1970.

O Conselho de Administração



ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES a juventude aos 93 anos

«O BOLETIM DA CP
NASCEU DA NECES-
SIDADE DE HAVER
UM TRAÇO DE UNIÃO
ENTRE TODOS
OS FERROVIÁRIOS
PORTUGUESES»

—disse-nos o seu fundador,
que fez os melhores votos
para que a nossa revista
esteja à altura da organi-
zação que deve servir.

«Despertou-me sempre um grande interesse, o desenvolvimento da cultura do pessoal ferroviário» — assim iniciou a sua conversa com o representante do nosso *Boletim*, o sr. eng. Álvaro de Lima Henriques, fundador da revista, em Julho de 1929.

No dealbar de um novo ano que será, certamente, de muitos êxitos para os Caminhos de Ferro Portugueses, quisemos registar no primeiro número de 1970 palavras de um antigo dirigente da C. P., o eng. Álvaro de Lima Henriques, que brevemente fará 94 anos.

Com uma juventude que faz inveja a muitos dos que andam pelos 30 ou 40 anos, recebeu-nos no seu gabinete de trabalho com a proverbial amabilidade que lhe granjeou numerosos amigos desde que, em 1904, entrou para os quadros da C. P. como engenheiro praticante.

Muitos dos empregados da nossa organização lembram-se, ainda, da acção que o nosso entrevistado exerceu durante os quarenta e três anos de serviço, nos diversos cargos que foi chamado a desempenhar.

Aposentado, desde 1947, como director-geral da C. P., o eng. Lima Henriques vive rodeado de recordações da vida ferroviária. Também, por este motivo se justificava a entrevista que nos quis conceder para o nosso *Boletim*.

— Nós não devíamos viver para além dos 85

anos. Sabe, depois daquela idade não fazemos outra coisa senão acompanhar os nossos amigos à última morada...

— O sr. eng. Lima Henriques está perfeitamente de saúde, o que desdiz a sua afirmação.

— Pois é, meu amigo, saúde tenho, mas faltam-me as relações humanas. Eu faço a minha vida mas ela parece-me completamente deslocada deste tempo. Vou pela rua e já não conheço ninguém e isto choca-me, profundamente, pois foi exactamente o sector das relações humanas e o da psicologia social que sempre mais me interessou.

— Como nasceu a ideia de criar o *Boletim*?

— Como lhe disse, preocupou-me sempre o desenvolvimento da cultura do pessoal ferroviário. Nesta ordem de ideias, organizei conferências, proferidas por alguns engenheiros, conferências que eram sempre subordinadas a temas ligados aos caminhos de ferro, tais como, origens da C. P., das redes ferroviárias mundiais, das nossas províncias ultramarinas, obras importantes sobre caminhos de ferro, etc., etc.

— Essas conferências eram bem correspondidas pelo pessoal?

— Tiveram todas os maiores êxitos de assistência e de correspondência. Assim, além daqueles temas, foram também tratados muitos outros pelos médicos do serviço clínico da Companhia, com o apoio do respectivo chefe do Serviço, versando higiene e providências médicas a tomar em caso de acidente. Todas estas conferências eram proferidas nos centros de maior população ferroviária, como Lisboa, Barreiro, Entroncamento, Torre das Vargens e Porto (Campanhã).

— Mas qual a relação entre essas conferências e a criação do *Boletim da C. P.*?

— É que, o *Boletim* surgiu, assim, como o elemento necessário para levar a todos os ferroviários os conhecimentos que eram ministrados nessas sessões de propaganda, de cultura e de instrução. Posso ler-lhe, a propósito, o que escrevi no artigo de apresentação do primeiro número do *Boletim* em Julho de 1929 e que sintetiza precisamente o impulso que me levou a fundar a revista: «O valor de uma colectividade aprecia-se pelo valor dos homens que

a compõem e o valor dos homens mede-se pela sua cultura e pelos seus sentimentos». No mesmo artigo terminava por salientar: «O *Boletim da C. P.* será o traço de união entre todos aqueles que na Companhia querem ensinar e todos aqueles que querem aprender». E, assim, nasceu a Revista.

— É um programa aliciante, mas o *Boletim da C. P.*, evoluindo na sua estrutura através dos tempos, não esquecendo a finalidade formativa, cultural e de instrução terá, também, de ter outras secções mais de índole informativa, embora sempre orientadas dentro do ramo dos caminhos de ferro, não acha?

— Estou absolutamente de acordo. Claro que tudo evoluiu e ainda bem. Pois a vida de hoje é diferente da de há trinta ou vinte anos. Ainda bem que assim sucedeu e eu leio todos os números do nosso *Boletim* com o maior agrado e faço votos para que lhe continuem a dar, cada vez mais, nova seiva tornando-o numa grande revista que pode e deve ser.

— O que mais o preocupou nas suas funções de dirigente da C. P.?

— A minha maior preocupação era a de conhecer bem todos os empregados que trabalhavam comigo. Estudei psicologia para melhor os compreender e utilizava os métodos mais indicados pelas relações humanas para conseguir a reabilitação, por exemplo, de pessoas que pareciam perdidas para o trabalho. Sempre quis ser um bom condutor de homens, embora o não tivesse sido como desejasse mas, essa foi sempre a minha maior preocupação e acredite que obtive sempre os melhores resultados.

Devo confessar que o sr. eng. Lima Henriques me pediu para não publicar esta última resposta. Julgo que o seu espírito compreensivo e humano, aquele espírito lúcido que me recordou tantos acontecimentos passados com o seu condiscípulo muito amigo, que foi Presidente da República, Sidónio Pais, com João Chagas, com o ministro João Belo e tantas outras figuras, compreenderá a desobediência, até porque ela se integra facilmente no campo em que o sr. eng. Álvaro de Lima Henriques continua a ser mestre: a Psicologia Humana.



renovação integral da via

A C.P. na senda do transporte ferroviário ideal

VELOCIDADE, COMODIDADE, SEGURANÇA E ELEVADO POTENCIAL DE TRÁFEGO NA MAIOR OBRA DO CAMINHO DE FERRO REALIZADA EM PORTUGAL NOS ÚLTIMOS DECÉNIOS

«Dentro das tendências actuais, para praticar velocidades elevadas, a C. P. optou pela política do aproveitamento das vias existentes recorrendo a reconversões de traçados e à modernização do seu armamento de modo a permitir, com segurança, o lançamento dum limitado número de comboios de alta velocidade» — declarou ao nosso *Boletim*, o eng. Óscar Amorim, director da Via e Obras.

- Os trabalhos da renovação da via estão a ser executados de maneira a respeitarem os horários estabelecidos e a não provocarem perturbações aos utentes do caminho de ferro.
- Técnicos nacionais e estrangeiros estudam, planificam e realizam uma obra que dignifica a Empresa e honra a Nação.

Em fins de Novembro de 1968, pouco mais de um ano vai passado, realizou-se na sala de reuniões do Conselho de Administração, a cerimónia oficial da assinatura dos contratos para a renovação das vias férreas programadas no III Plano de Fomento, empreendimento que constitui o mais importante projecto de modernização levado a efeito pelo caminho de ferro em Portugal nos últimos decénios.

Nessa cerimónia se tornou pública a grandeza do investimento, tendo os órgãos de Informação dado o devido relevo e chamado a atenção para os números e actividades a ele ligados.

Desde então, as máquinas dirigidas por técnicos competentes, em empresas nacionais — a maior parte — não mais pararam para que os prazos sejam cumpridos e a obra surja como foi planeada.

Respira-se uma actividade febril em vários pontos do País e as transformações vão aparecendo vislumbrando-se no horizonte ferroviário a certeza de fortes reflexos sobre a economia nacional e grande melhoria do serviço a prestar ao público que utiliza os transportes ferroviários.

Tornava-se, assim, necessário ouvir um técnico competente para dizer aos leitores do nosso *Boletim* o que tem sido o arranque de tão vultoso empreendimento, como se encontram as obras já iniciadas e o que tem sido feito para a consecução do investimento.

Procurámos o sr. eng. Óscar Amorim, director da Via e Obras, que amavelmente se pôs à nossa disposição, respondendo-nos à primeira pergunta:

— Quais os objectivos que a C. P. tem em vista ao lançar a grande empreitada da renovação integral da via, no eixo Braga-Faro?

— Os objectivos que nos propomos alcançar ao lançar a grande empreitada da renovação integral da via, no eixo Braga-Faro é o de conseguir um transporte ferroviário rápido, com comodidade e segurança, e ainda de elevado potencial de tráfego, o que na nossa problemática se traduz por: o limite de velocidade consagrada na nossa rede, de 120 km/h tem de ser elevado; as cargas máximas por eixo do material circulante, consideradas correntemente entre 16/18 t. também devem ser elevadas; os clássicos métodos da conservação e vigilância de via, que praticamos com pesada intervenção de meios humanos, têm de ser substituídos por evoluídos processos mecânicos, mais rentáveis e menos penosos.

— Quais as soluções a adoptar para atingir esses objectivos?

— Assim equacionados os nossos objectivos, as soluções a adoptar são desde logo influenciadas pela política de velocidades elevadas, que se pretender praticar.

Com efeito é hoje corrente situar esta política dentro dum dos domínios: 1 — Velocidade além dos limites considerados tradicionais, de 200/250 km/h em planície; 2 — Velocidade dentro dos limites dos domínios tradicionais de 160/180 km/h.

No primeiro caso, aquelas altas velocidades só se podem lançar em linhas de características especiais, não só quanto à geometria da via (raios de curvas e pendentes)



Os transportes são as veias que alimentam o progresso. A perspectiva de ligações rápidas, seguras e cómodas avizinha-se a passos largos

mas também no referente a outras instalações fixas (via, catenária, sinalização, etc.) que disponham de armamento para suportar as elevadas solicitações que tais velocidades criam.

Há ainda que considerar os problemas causados pelos efeitos aerodinâmicos, produzidos quando os comboios cruzam a tais velocidades, entradas em túneis, em pontes, passagens nas gares, etc.

A consideração destes problemas, exige novo dimensionamento de plataformas, alargamento de entrevias, reforço de obras de arte, novos sistemas de sinalização, etc.

O custo destes empreendimentos é muitíssimo elevado. Se houver razões que recomendem a opção de velocidades deste tipo, será preferível não fazer adaptações mas lançar uma nova linha concebida de acordo com as exigências que tais velocidades impõem.

Pelo contrário, se nos enquadrarmos dentro dos limites de velocidades elevadas de 140/160 km/h, as características básicas duma via clássica continuam válidas.

Existe uma vasta gama de parâmetros, que com maior ou menor incidência tecno-económica, concorrerão para a solução do problema, como: geometria, armamento e índice de qualidade da via, instalações de sinalização, de segurança e cinemática da exploração.

Há que estudá-los, definir opções, e trabalhar simultaneamente ou apenas alguns daqueles elementos.

Dentro destas duas concepções definem-se actualmente as seguintes tendências, para praticar velocidades elevadas: construção de vias inteiramente novas para caminhos de ferro de concepção completamente diferente da clássica; novo tramo, motor linear, etc.; construção de vias inteiramente novas, mas de concepção clássica, como nos JNR a linha Tóquio-Osaka; e, aproveitamento das vias existentes, recorrendo a conversões de traçado, modernização do seu armamento, de modo a permitir com segurança o lan-

çamento dum limitado número de comboios de alta velocidade.

Procuramos situar a nossa opção dentro desta última solução, considerando o complexo sócio-económico do País e as características oferecidas pelas linhas de uma rede ferroviária.

Os limites de velocidades a atingir, imediatamente, após a renovação integral de via (140 km/h), poderão ter um futuro alargamento à custa da evolução do material cir-

Os trabalhos de renovação integral da via iniciaram-se em 29 de Novembro do ano passado na linha do Norte à saída do Setil e prosseguem no sentido Braço de Prata-Campolide, continuando, em seguida na linha de Sintra.

Ao mesmo tempo as máquinas trabalham na linha do Leste, perto da Torre das Vargens.

culante, ou actuando sobre a geometria de algumas curvas de tratamento menos oneroso.

Esta previsão fundamenta-se no conhecimento de realizações que se estão operando nesse sentido nas Administrações mais evoluídas, o que não constitui novidade em tal matéria, pois já nos anos 30, se verificaram na Europa sensíveis elevações de velocidade, mantendo o traçado e armamento das vias existentes, apenas à custa da entrada em serviço dos veículos ligeiros (automotoras e unidades eléctricas).

— Onde se iniciaram as obras de renovação?

— Após laboriosos estudos fomos conduzidos ao planeamento das acções que se concretizam no conjunto de trabalhos adjudicados e que designamos: renovação integral de 916 km de via com carril de 54 kg/m tipo UIC; renovação com reaplicação de carris recuperáveis de renovação integral numa extensão total de 448 km; execução de trabalhos, em via única, de plataforma e balastragem (depuração e recarga) em 234 km de via.

De acordo com a programação estabelecida e condições contratuais, os trabalhos da renovação integral da via iniciaram-se em 29 de Novembro passado na via «D» da linha do Norte à saída de Setil, exactamente ao km 55,400 e prosseguindo no sentido Braço de Prata-Campolide.

A origem dos trabalhos foi fixada de acordo com condicionamentos de estratégia operacional.

Há todo o interesse em arrancar, para uma boa rodagem e sincronização da actuação das equipas operacionais, num troço próximo das bases do material de tracção e circulante, neste caso, Entroncamento e Lisboa, e dos comandos de sua gestão.

Os percursos a percorrer pelos comboios de serviço, tendo por base o Entroncamento serão, de entrada, menos extensos, e ainda porque o troço Setil-Azambuja oferece uma densidade de circulações já importante é certo, mas de características diferentes do de Azambuja-Vila Franca

Os estaleiros fixos de apoio aos trabalhos da renovação da via funcionam em Alcântara-Mar, onde são recebidos os carris fabricados na Siderurgia Nacional, procedendo-se ali à sua soldadura em barras de 114 metros e, o do Entroncamento que recebe os tramos da via velha, desmontando-se e seleccionando-se o material recuperável passando os carris à operação de reperfilagem.

de Xira, onde as dificuldades operacionais, sob tal aspecto aumentam.

Os trabalhos de renovação com reaplicação de carris iniciaram-se na linha do Leste ao km 173,940 (Torre das Vargens) em 2 de Setembro findo.

— Qual a extensão da via já renovada?

— Da renovação integral executaram-se 2000 metros, praticamente em 20 dias de trabalho útil, com a interrupção sofrida pelas férias do Natal, e posteriormente, devido à intempérie que tem assolado a zona dos trabalhos e ainda à necessidade de bem coordenar, por parte dos adjudicatários, os aprovisionamentos de balastro.

O rendimento obtido será portanto de 100 m/dia o que é ainda baixo, mas dever-se-á atingir a média dos 800 m/dia, logo que todas as acções se encontrem sincronizadas.

Dos trabalhos de balastragem executaram-se 13 800 metros, com 90 dias de trabalho efectivo o que dá um rendimento médio de 153 m/dia, ainda abaixo dos 800/1000 m/dia que se deverão obter.

— Foi difícil o arranque?

— Sabe-se que o êxito do lançamento e execução de uma acção depende do cuidado posto na sua preparação. Esta preparação no caso dos caminhos de ferro toma ainda mais relevância, porque as situações presentes à exploração devem ser as previstas e com solução adequada previamente estudada.

Se assim não for, é seriamente afectado o serviço prestado pelo caminho de ferro e correlativamente o seu prestígio exterior.

Cientes das suas responsabilidades, procurámos fazer a preparação que tal trabalho requer pela complexidade de acções a lançar, interessando as actividades de todas as especialidades ferroviárias.

De facto, terão de coordenar as suas acções com o mesmo objectivo, os especializados de via, obras de arte, exploração, catenária, sinalização, telecomunicações.

Com tal finalidade constituíram-se Grupos de Trabalho, os da via em 1967 e os da exploração e electrotecnia, com uma antecipação de cerca de um ano.

Estabeleceram-se contactos com administrações onde estes trabalhos constituem hoje operações de rotina e efectuaram-se visitas de informações à RENFE e SNCF.

Um grupo de engenheiros de via frequentou um curso, post-graduados, da especialidade, na SNCF.

Apesar da preparação do trabalho ter merecido à Companhia a melhor atenção, devido à sua complexidade, está a exigir-se um grande esforço profissional e constante dedicação a todos os especialistas nele intervenientes.

Os problemas que se levantam à Exploração e Electrotecnia são inúmeros e de grande acuidade.

Esse esforço foi feito sob a pressão das datas fixadas contratualmente, mas todas as equipas de trabalho conseguiram, acumulando-o com as tarefas correntes, ter na data própria os seus problemas resolvidos de modo a permitirem o cumprimento contratual.

Há, necessariamente, correcções, ajustamentos a fazer, mas são pormenores já de execução.

— Está tudo a processar-se como foi planificado?

— Em relação ao planeamento inicial, regista-se presentemente na renovação integral algum atraso, fundamentalmente devido às dificuldades que os adjudicatários têm encontrado para organizarem a sua política de aprovisionamentos de balastro da qualidade exigida pelo caderno de encargos e respectivas especificações técnicas.

Estamos, porém, convencidos, dada a maneira como se estão equipando, que dentro em pouco estarão lançados em pleno rendimento e o atraso será recuperado. Nos trabalhos de balastragem os desvios que por vezes se regis-

tam em relação ao cronograma estabelecido, são fortuitos, e corrigidos em seguida.

— Quantos técnicos estão a trabalhar nesta primeira fase?

— Se se refere apenas aos operacionais, temos no terreno, por parte da C. P. cerca de 57 agentes, desempenhando funções técnicas, de fiscalização e protecção; por parte do Consórcio, cerca de 170 no Setil, Entroncamento e Sacavém e mais de 60 na linha do Leste.

Se, porém, contarmos com o apoio «staff» podemos dizer que por parte da Companhia todos os especialistas de Via e Obras, Material e Oficinas, dos Serviços de Coordenação e Controlo do Movimento e Estudos de Exploração, Serviço de Electrotecnia e Região Centro com todos os seus Sectores de V. O., Movimento e Electrotecnia, Finanças e Contabilidade, Fiscalização das Receitas, Contencioso, estão envolvidos nas actividades inerentes a estudos, recepções, programação, regulamentação, alteração de horários dos comboios regulares, marchas dos comboios de serviço, rotação de material tractor, facturação, conta-

Em 20 dias procedeu-se à renovação integral da via num espaço de 2 mil metros, com o rendimento de 100 metros por dia, devendo atingir-se a média de 800 metros diários, logo que todas as acções se encontrem sincronizadas.

bilização das despesas e receitas, interpretação jurídica das condições contratuais, etc.

Da parte do Consórcio não fazemos ideia do volume que assume o seu apoio «staff», mas a avaliar pelos especialistas de conhecida competência, no campo internacional da tecnologia ferroviária, com quem nos tem sido dado contactar, esse volume é com certeza, importante e válido.

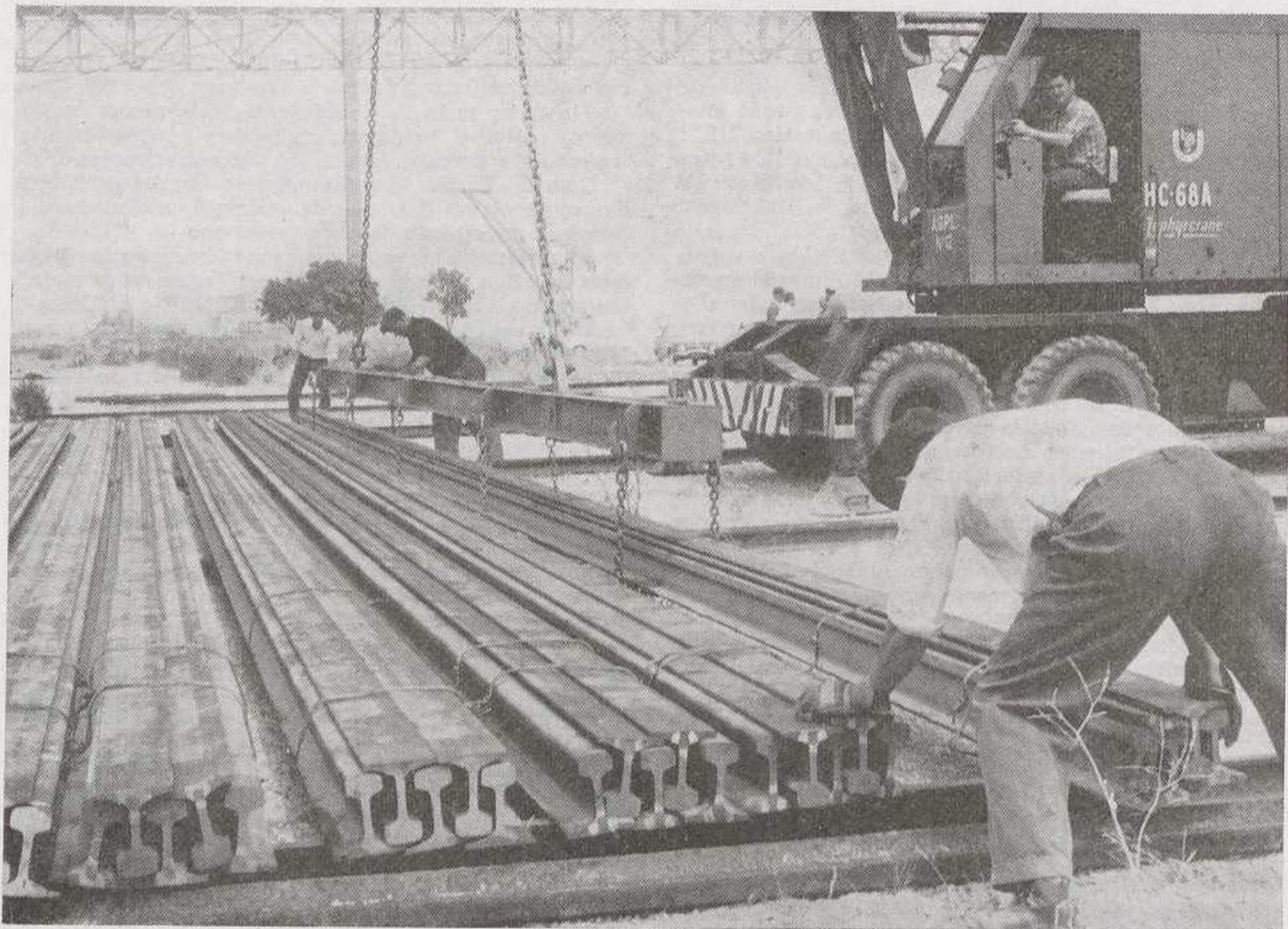
— Tem sido tudo feito sem causar alterações de horários?

— Não, não é possível; no entanto, procuramos, nós os da via, integrar as nossas acções tanto quanto possível nos «intervalos» tidos por mais recomendáveis pela Direcção da Exploração o que não invalida a necessidade dum trabalho exaustivo por parte dos especialistas dessa Direcção, estudando programas e horários que provoquem o mínimo de perturbações aos utentes do caminho de ferro.

Não só os estudos, como a própria execução de tal acção é extremamente complexa, e não sou eu a pessoa indicada para bem a traduzir, mas sim os especialistas do domínio da Exploração.

Julgamos que, até à data, o têm conseguido. Penitenciamo-nos, porém, perante todos os utentes pedindo nos desculpem os incómodos que estes trabalhos certamente lhes causam e solicitamos o favor da sua compreensão; eles realizam-se com vista a obter um transporte mais rápido, com mais comodidade e segurança, o que sem renovar a via nunca será possível.

— Quais as vantagens principais da renovação integral da via?



Máquinas e homens ao serviço da renovação da via ferroviária portuguesa. Nos estaleiros da Junqueira não há tempo a perder. Depois de acondicionados, os carris seguem para os locais onde vão substituir os carris antigos.

— Conseguir maiores velocidades, com comodidade e segurança.

Sobre velocidades, pensamos já ter traçado uma panorâmica da nossa posição actual e possibilidades futuras. Quanto à comodidade oferecida aos passageiros ela é definida pelo índice de conforto conseguido, que depende do tipo de via e do material circulante.

A prática de velocidades elevadas como conforto, quanto à via, é função do seu índice de qualidade, isto é, definido pela conjugação dos coeficientes de qualidade do ataque das travessas, nivelamentos transversal e longitudinal.

O complexo via tem, portanto, que ser encarado no seu todo, numa via moderna, tendo em atenção, o seu traçado,

A indústria nacional está a realizar um importante esforço, apetrechando-se em meios humanos e mecânicos para corresponder ao objectivo da Companhia interessando-se no mais elevado escalão possível em investimentos de envergadura económica que a prestigiam.

geometria das curvas, plataforma, condições de drenagem e balastro, tipo de travessas, fixação, carril, ausência de juntas (b. l. s.), aparelhos de via (nova geometria), tipo de conservação.

A segurança é uma característica peculiar dos caminhos de ferro.

Para uma linha bem equipada e conservada, o limite de velocidade é mais condicionado pelo índice de conforto, principalmente na circulação em curva e efeitos da força centrífuga, do que por condições de segurança.

— Quais os estaleiros de apoio aos trabalhos e onde funcionam?

— Os métodos de trabalho em renovações de via sofreram, com a mecanização das diversas acções, uma modernização que muito os afasta das antigas concepções.

É portanto um pouco difícil dar resposta directa a essa pergunta.

Orgânicamente, não há estaleiros de apoio, mas sim fábricas e armazéns donde saem directamente para local dos trabalhos os materiais necessários, em comboios de serviço, cada um com a sua missão bem definida que devem chegar diariamente ao local, e sair, na hora fixada, no cronograma dos trabalhos.

Neste tipo de trabalho com via única temporária (V. U. T.), considera-se estaleiro o conjunto de comboios e máquinas com uma função bem definida.

Assim consideramos os comboios para trabalhos preliminares, de transportes de terras, de substituição de via, de transporte de balastro e de trabalhos complementares e as máquinas desguarnecedoras, dresines distribuidoras, pórticos de assentamento de via e de travessas, reguladoras de balastro, atacadoras, ripadoras, compactadoras, aparelhos de aquecimento e de reaquecimento, etc., que são móveis e avançam todos os dias com a progressão da renovação.

Como estaleiros fixos podemos, no nosso caso, conside-

rar dois, o de Alcântara-Mar onde se recebem os carris fabricados na Siderurgia Nacional e onde se procede à sua soldadura em barras de 144 m e o do Entroncamento, para onde são transportados os tramos da via velha, procedendo-se ali à sua desmontagem e escolha de material recuperável, passando os carris à operação de reperfilagem.

A triagem de Sacavém é destinada para equipamentos dos empreiteiros.

— Estão previstas muitas correcções de traçado?

— Estão previstas, sempre que se torne aconselhável, correcções de traçado em perfil e em planta.

No primeiro caso acompanhando-as das recomendáveis concordâncias parabólicas, no segundo, considerando a substituição de curvas de traçado apertado por outras de raio mais elevado.

No entanto, o estudo dessas curvas e soluções a adoptar é limitado por condições tecno-económicas. Será apenas rentável alterar as curvas, em que o custo do trabalho seja compensado pela aceleração obtida.

Os estudos são feitos troço por troço, em avanço de 3 meses sobre a frente dos trabalhos, com as suas consequências e a possibilidade de se praticarem maiores velocidades com comodidade.

— Terminados os trabalhos de renovação integral da via Setil-Azambuja, qual o troço que se segue?

— Os trabalhos seguem a hierarquia de prioridades estabelecidas no contrato e de maneira contínua.

Após a conclusão do primeiro troço, seguir-se-á o troço Azambuja-Vila Franca de Xira (Via «D») e, posteriormente, até Braço de Prata-Campolide, seguindo-se a linha de Sintra.

— Estando as actividades nacionais interessadas em cerca de 76 % no valor do investimento, qual a perspectiva de arranque de novas fábricas nacionais que venham a satisfazer a necessidade de materiais que actualmente não são fabricados em Portugal?

— Como é do conhecimento geral, o lançamento e a execução de todas as acções inerentes a estes trabalhos de modernização das nossas linhas, previstas no planeamento das nossas necessidades imediatas, implicam o investimento de cerca de 2 500 000 000 de escudos.

Devemos render homenagem ao esforço que a indústria nacional vem fazendo, apetrechando-se em meios humanos e mecânicos, devidamente especializados, para corresponder ao objectivo da Companhia, interessando-se no mais elevado escalão possível, em investimentos de envergadura económica a nível nacional.

É-nos grato registar, não só o cumprimento do programa de aprovisionamentos, mas também o índice de qualidade oferecido pelos materiais ou peças fabricadas, quando são presentes às recepções.

Embora desviando-me da resposta para que sou solicitado, julguei dever dar uma breve noção da presente panorâmica da intervenção da indústria nacional.

Quanto à previsão dum alargamento dessa intervenção, penso que no presente estágio, ela foi levada ao máximo das actuais possibilidades da indústria nacional, no entanto, esta será o interlocutor mais válido para se pronunciar sobre tal pergunta.

Os emigrantes portugueses

precisam de amparo nas fronteiras de Irun e Hendaye

Da deslocação que fizemos à fronteira espanhola de Irun, por amável convite da C. P., através do seu departamento de Relações Públicas, ficou-nos a dolorosa impressão da forma como os emigrantes portugueses são deixados entregues a si próprios, em flagrante contraste com o modo eficiente como as autoridades espanholas e francesas, em Hendaye, se interessam pelo problema. Ajouçados de malas e sacos, os emigrantes portugueses oferecem um espectáculo nada prestigioso, deambulando pela gare ou sentando-se sobre as próprias bagagens na estação, enquanto esperam a chegada dos comboios que os tragam às suas terras para passar algum tempo na companhia dos seus. Existe, é certo, uma sala de espera, com aquecimento, mas é escassa. Esta absoluta ausência de assistência por parte das entidades oficiais portuguesas é compensada no entanto por um notável esforço de humanidade, compreensão e boa vontade dos funcionários da C. P. ali destacados, que sob a eficiente orientação do inspector Fernando Garcia, se multiplicam em actividades num trabalho muito para além da sua competência de ferroviários, sendo autênticos protectores dos nossos emigrantes em trânsito. Não poucas vezes abrem subscrições para que os carecidos de dinheiro possam continuar a viagem. Além destes zelosos funcionários, nada mais vimos a favor dos nossos emigrantes. Em flagrante contraste com esta dolorosa ausência, deparámos, em Irun, com um posto de informações onde o Instituto Espanhol de Emigração tem nada menos de oito assistentes sociais, dedicadas funcionárias que prestam a necessária assistência aos emigrados seus compatriotas, quer informando-os, quer acompanhando-os ao edifício da Delegação onde tem óptimas instalações e igual tratamento. Amavelmente acompanhados por uma assistente social, fomos ali visitar as instalações da Casa dos Trabalhadores, daquela Delegação. Amplo edifício de quatro pisos, todos com aquecimento, serve cerca de 700 refeições diárias em alturas de mais movimento, tendo instalações para mais de 250 pessoas que ali podem dormir, em quartos com 3 e 6 camas e boas condi-

ções higiénicas. Possui um vasto salão de acolhimento. Na sala de jantar, em 36 mesas redondas, onde podem ser servidas simultaneamente 220 refeições.

Além desta assistência aos emigrantes em trânsito, que ali podem comer e dormir ao preço diário de 100 pesetas, tem aquela Delegação serviços de recrutamento e ajuda, que tratam dos passaportes e encaminham os emigrantes, dando-lhes mesmo auxílio económico quando necessitam, serviço social para os inadaptados, orientação nas fronteiras para os que seguem em carros, indicando-lhes roteiros, estudo e esclarecimentos sobre abonos de família, etc.. Muitas vezes são aqueles Serviços procurados pelos nossos emigrantes, a quem não podem prestar outra assistência, além dos esclarecimentos que pretendem, por não ter havido qualquer acordo, de carácter económico, com as entidades portuguesas. Parece-nos que seria da maior utilidade um contacto com a nossa Junta de Emigração para que se chegasse a um acordo em bases de participação económica que permitisse àquele departamento da Emigração Espanhola prestar também assistência aos portugueses. Por outro lado, a presença permanente de algumas assistentes sociais portuguesas naquele posto da fronteira, reforçadas em épocas de ponta, vinha preencher uma lacuna que se faz sentir grandemente e em nada nos prestigia.

Para além do aspecto de utilidade positiva, esta presença libertava os nossos compatriotas da vergonhosa extorsão de que são vítimas por parte de muitos outros portugueses «bem falantes» que os roubam criminosamente.

A isto se deve a desconfiança com que se prestam a falar a qualquer desconhecido que os aborda com as melhores intenções. Em próximo número nos referiremos a este assunto, bem como ao modelar Centro de Recepção ao Trabalhador Emigrante na Estação de Hendaye.

FONSECA MACEDO

(Do jornal *Portugal Popular*)

As primeiras realizações do novo centro de relações públicas da U.I.C. foram acordadas em Brig

pelo dr. Élio Cardoso

Realizou-se em Brig, na Suíça, em Outubro préterito, a reunião anual dos chefes das Relações Públicas das Administrações ferroviárias pertencentes à União Internacional dos Caminhos de Ferro.

Essa reunião, em que tivemos a honra e o prazer de participar, foi como as anteriores presidida pelo secretário-geral da U. I. C., o consagrado académico Louis Armand — a quem os assuntos das Relações Públicas no caminho de ferro, particularmente no seu aspecto mais dominante, o da informação, merecem, como sempre exuberantemente tem testemunhado, significativo apreço e especial carinho.

São reuniões de trabalho em equipa, essas, em que se traça uma directriz, no campo da informação, a seguir por todos; em que se recolhem preciosos ensinamentos quanto a ensaios e a realizações surtidas com êxito, face à realidade e à experiência de muitos; se estabelecem contactos pessoais e grangeiam amizades, utilíssimas nas relações de serviço inter-redes. São também reuniões onde no afã característico de um trabalho dinâmico e construtivo, de resultados visíveis, se patenteia a devoção, o optimismo, o entusiasmo febril e contagiante pelas coisas do caminho de ferro — através de serviços que se adivinham de amplas dimensões e de vastos recursos — e onde se acredita — porque se tem de acreditar para se trabalhar assim — no futuro promissor da ferrovia, com inabalável fé e indestrutível confiança!

Durante muitos anos o sector europeu responsável pela informação ao público, tanto sob a forma de informação graciosa — Relações Públi-

cas — como sob o aspecto da informação paga, por meio de anúncios — a Publicidade Comercial — esteve confiado a um departamento com sede em Roma — o CIPCE (Centro de Informação e Publicidade dos Caminhos de Ferro Europeus), transformação melhorada e ampliada do CICE — que era apenas o Centro de Informação dos Caminhos de Ferro da Europa.

O CIPCE, através das suas duas secções — Relações Públicas e Publicidade — reunia periodicamente, sob duas presidências distintas, os representantes de ambas essas secções pertencentes às diferentes Administrações ferroviárias da U. I. C., e todos traçavam sem uma verdadeira subordinação a um plano pré-estabelecido, a orientação comum a seguir, em cada um desses dois campos, através de campanhas, iniciativas e empreendimentos inter-redes.

A crescente tendência para a especialização dos temas ferroviários tratados no plano internacional — «a escala continental será o caminho de ferro de amanhã», diz-se e muito bem — levou a U. I. C. a reorganizar os seus métodos de acção e de trabalho, dentro dessa própria especialização — e a rever, concomitantemente, as fórmulas de informação ao público que então usava.

Isso conduziu à extinção do CIPCE, em 31 de Dezembro de 1968, e à criação, em sua substituição, em princípios do ano transacto, no seio da U. I. C., em Paris e sob subordinação directa ao Secretário-Geral do organismo internacional, do Centro de Relações Públicas da U. I. C. e do Centro de Publicidade Comercial da U. I. C.

Aquele primeiro Centro sob cuja égide se fez

agora a primeira reunião plenária em Brig, dos Chefes das Relações Públicas, é constituído por um director — actualmente o antigo chefe das Relações Exteriores dos Caminhos de Ferro Federais Suíços — assistido por um comité técnico, de carácter consultivo, composto por representantes de 8 Administrações ferroviárias, em sistema de rotação por 4 anos. A formação de grupos de trabalho «ad hoc» está igualmente prevista para assegurar o funcionamento do Centro e a mais pronta consecução dos seus objectivos.

Esses objectivos encontram-se definidos nos estatutos recém-criados: *«contribuir para manter e desenvolver no espírito do público a ideia do caminho de ferro, através dos serviços de imprensa das diversas redes associadas e facultar o máximo de informações, tanto sobre os estudos e trabalhos da U. I. C. como sobre os das Administrações ferroviárias internacionais»*.

Precedida, pois, duma reunião do Comité técnico, os trabalhos de Brig — cidade de notáveis tradições ferroviárias a atestar a vocação internacional do caminho de ferro e o espírito europeu de colaboração, através da construção do maior túnel ferroviário do mundo que dele parte, o «Simplon» — abriram com a costumada palavra autorizada de Louis Armand.

Para o ilustre Secretário-Geral da U. I. C., as Relações Públicas são essencialmente informação ao público. Informação que se lhe deve proporcionar pelos dois motivos a que o público tem direito: como cidadãos e como utentes do caminho de ferro!

Armand lembrou que não está, infelizmente, na tradição da via férrea assegurar e manter uma cuidadosa informação ao público. A mentalidade geral é ainda hoje a de aguardar reclamações — para depois lhes dar resposta...

Mas, os tempos mudaram e os hábitos são outros. O homem hodierno que tem ao seu redor a multiplicidade dos canais de comunicação e a sua utilização maciça por um sem número de fontes, é hoje o primeiro a não abdicar da informação, a exigi-la — e, da nossa parte, a merecê-la.

É por falta de informação conveniente — prosseguiu Armand — que muitas camadas da elite pouco ou nada sabem dos caminhos de ferro e dos seus problemas, salvo que os mesmos vivem permanentemente em «deficit» e que sofrem a concorrência da camionagem.

O Secretário-Geral pôde mesmo observar, pessoalmente, no meio diplomático, como exemplo, que se pensa geralmente não ter o caminho de ferro qualquer futuro e ser o mesmo um meio de transporte obsoleto, condenado a desaparecer, mais tarde ou mais cedo.

Acontece que no complexo social em que todos vivemos, as transformações que o mundo vem sofrendo, em espaços de tempo cada vez menores,

obrigam as Administrações ferroviárias a uma dinâmica irrefreável.

Nessa dinâmica, o jogo das circunstâncias e dos acontecimentos é de tal ordem, que se torna imperiosa a necessidade de informação ao público. O público tem de ser informado!

Mas essa informação deverá processar-se de forma permanente. Se em épocas acidentais de crise ou por via de grandes tragédias ferroviárias, a informação cessa ou diminui consideravelmente, para só retornar em períodos de calma, forçoso será, tanto para não desabituar as pessoas como sobretudo para que não se suscitem temores ou desconfiças sobre os próprios serviços ferroviários, que ela seja constante, em noticiários, artigos, simples presença de prestígio ou mesmo em anúncios publicitários.

Pretende-se assim, através duma informação bem estudada e hábilmente orientada, fazer entrar o caminho de ferro no pensamento das pessoas. Dir-se-á melhor, como aludiu humoristicamente Armand, fazer ingressar o caminho de ferro nos hábitos normais das massas — como a máquina de barbear ou o ferro de engomar...

É essa, na opinião da U. I. C., a tarefa actual das Relações Públicas de cada rede.

Na segunda parte da sua exposição, Louis Armand, traçou as normas a seguir por todas as Administrações. O seu programa de acção fulcra-se em dois pontos:

- 1.º — *Grande parte do futuro do caminho de ferro apoia-se no tráfego internacional — com maior predomínio para o de mercadorias.*

Logo, ao associar-se o caminho de ferro ao futuro devem desenvolver-se de preferência os grandes temas que o tráfego internacional suscita: a rede dos TEE, as «loco» policorrentes, os serviços «auto-expressos», os carros Europabus, os «trans-containers», os TEE de mercadorias, os vagões «Europ», a ORE e a normalização de veículos, a engatagem automática, etc., etc.

Mas, haverá que evidenciar bem, sublinhou Armand, estar o caminho de ferro preparado para proceder, em plenas condições, ao transporte de mercadorias a grandes distâncias. Se tal não puder ser afirmado por algumas redes, então devem preparar-se as condições para o fazer — o mais rapidamente possível.

- 2.º — *Convirá desenvolver, de preferência, os temas ferroviários que sejam comuns ao mundo inteiro.*

Depois da electrificação, da dieselização e da via contínua, os temas comuns a todas as redes, como a aplicação de novas técnicas no caminho de

ferro — a electrónica, a automatização, a cibernética — constituem poderosos motivos facilmente aceites e compreendidos pelo público, e que garantem à via férrea rasgadas e promissoras perspectivas de valorização no porvir, ao mesmo tempo que atestam a sua vitalidade e vigor presentes e futuros.

São igualmente susceptíveis, esses temas comuns, de criar emulações no enquadramento internacional, benéficas em cada país de «per si» — já que ninguém é profeta na sua terra... — pois através das vitórias e dos sucessos noticiados pelos outros, poder-se-á lograr, muitas vezes, dos Governos, por sistema de vasos comunicantes, a aprovação de planos de melhorias de vincada projecção, no tempo e no espaço.

E Armand esclareceu melhor a subtileza desta sua tese: os grandes financiamentos conseguidos para a renovação das linhas Paris-Lião e Florença-Roma, foram obtidos à custa da divulgação dos êxitos da linha do Tokaido...

Seguiram-se os trabalhos constantes da «Ordem do Dia», que sucintamente passamos a enunciar, nos seus aspectos mais salientes:

Serviço noticioso por Agência

Para substituir a revista *Les Dernières Nouvelles* fundamentalmente editada para a imprensa internacional o Centro criou, em Agosto último, uma agência noticiosa — a «FERINFOR» — que recebendo comunicados e informações de cada rede, imediatamente os difunde directamente pelas redacções dos jornais indicados por cada país.

O sistema está já a vigorar, com razoável êxito, com uma excepção para Portugal e Espanha, pela dificuldade de aceitação de textos estrangeiros pela imprensa peninsular. Assim, são as Relações Públicas da C. P. e da Renfe, que recebendo da U. I. C. os textos em francês, os traduzem e adaptam, distribuindo-os depois por todos os órgãos da informação e demais entidades interessadas. Pode dizer-se que todo o noticiário respeitante ao caminho de ferro europeu, publicado nos diários portugueses, é proveniente daquela Agência da U. I. C.

Ficha de documentação para redacções de jornais

Estuda-se a possibilidade, com a colaboração de uma agência especializada, de fornecer aos jornais documentação permanente e eficaz sobre os grandes problemas da política, da economia e da técnica dos transportes.

Essa documentação seria facultada sob a forma de fichas catalogáveis, a permitirem uma actualização constante dos assuntos nelas inseridos.

A ideia da sua criação partiu de pedidos recebidos de jornais franceses e suíços.

Projecto de jornal ferroviário

O Centro lançou a ideia de se estudar o projecto de um jornal a distribuir pelos passageiros dos grandes comboios internacionais, designadamente os TEE e os comboios da «Wagons-Lits», assim como pelos restaurantes das estações e hotéis.

Um grupo de trabalho ocupa-se presentemente da realização desta ideia, dos pontos de vista técnico e financeiro.

Revista ou Jornal — o «EUREXPRESS», como será chamado — e que seria editado em várias línguas, inserirá larga colaboração literária, que poderá ser de qualificados dirigentes da via férrea, além de artigos ferroviários ou não, e de informações de imediata utilidade para os passageiros.

Publi-reportagens

Conhecendo-se as dificuldades de serem aceites pelos jornais todas as informações que as Administrações ferroviárias desejariam publicar, no país ou no estrangeiro, o Centro pediu a uma agência de publicidade para estudar as condições de difusão de reportagens públicas, por forma a tornarem-se conhecidas as teses essenciais do caminho de ferro ou dar-se garantia às campanhas de publicidade dos serviços comerciais.

Distribuição de jornais do dia nos comboios de longo curso

Deu-se conta dos resultados logrados com a distribuição gratuita e a título experimental, durante os últimos meses, nos comboios «Cisalpin» e «Leman», de jornais do dia, pelos passageiros. A experiência teve a aceitação do público. Nestes comboios, são oferecidos à partida de Paris, jornais suíços e, à partida de Génève, jornais franceses. É aliás uma prática já seguida em alguns comboios da «Wagons-Lits» em França, e na Itália.

Foi aconselhada a maior generalização possível desta ideia.

Entre nós, já há largos meses que são distribuídos graciosamente jornais do dia aos passageiros dos comboios TER, descendentes, logo à partida de Arroyo. O serviço é assegurado nesses comboios pelas nossas Assistentes de viagem, à semelhança do procedimento adoptado pela Renfe.

Vai alargar-se este sistema ao «Lusitânia-Expresso», distribuindo-se jornais espanhóis do dia à partida de Lisboa e no sentido inverso, jornais

portugueses à partida de Madrid, nas carruagens da «Wagons-Lits».

Comboio-salão itinerante

Por ocasião do cinquentenário da U. I. C., a comemorar em 1972, desejam tornar-se merecidamente conhecidas do grande público as numerosas actividades e realizações do importante organismo internacional.

Os caminhos de ferro suecos apresentaram a sugestão de ser criado um comboio especial, alusivo ao acontecimento, para atravessar a Europa no decurso do ano comemorativo. Seria constituído por carruagem-salão de conferências, outra de exposição e outra ainda de cinema.

Tanto pelo avultado dispêndio — a subsidiar por todos os membros das Administrações — como pela impossibilidade do comboio poder circular nas linhas de bitola mais larga da rede peninsular ibérica, a ideia foi substituída pela da simples circulação de uma carruagem-salão, em sistema de exposição itinerante.

Quanto a Portugal e a Espanha, realizar-se-ão exposições fixas em locais a designar — certamente, entre nós, Rossio e São Bento — com material e documentação directamente enviados para o efeito, pela U. I. C.

Livro para a juventude escolar

Foi dado como terminado o projecto da brochura «O caminho de ferro não tem fronteiras», impresso na Suíça, em edições de 8 línguas, destinado à propaganda do caminho de ferro junto das populações escolares do ensino superior, médio e secundário.

O livro, de excelente aspecto gráfico e profusa ilustração fotográfica, documenta o resultado da colaboração internacional das linhas férreas europeias nos campos científico e tecnológico, patenteando, à escala continental as mais espectaculares realizações do caminho de ferro.

Há uma edição em língua portuguesa que já começámos a distribuir largamente pelo país.

Livro para crianças

Sob proposta dos Caminhos de Ferro Holandeses vai publicar-se uma brochura para crianças, subordinada inteiramente ao tema do comboio. Obviamente à base de imagens, a obra terá a colaboração fotográfica de todas as redes da U. I. C.

Destinar-se-á, de preferência, a ser fornecida aos professores das escolas primárias e das escolas secundárias mais elementares, como instrumento de recreação e de ensino.

Viagens de jornalistas

Foi recomendada a intensificação de viagens internacionais de jornalistas — os «rallyes» de imprensa — promovidas pelas Administrações ferroviárias, com vista a documentar «in loco», os homens da informação, sobre melhorias introduzidas no serviço público inter-redes.

Representantes de vários países relataram as suas experiências e resultados.

Entre nós, em colaboração com as Relações Públicas da Renfe, foi organizado, em Abril do ano passado, um «rally» de imprensa, integrado na campanha de promoção turística, através do comboio TER, «Primavera em Espanha» e «Primavera em Portugal». Um grupo de duas dezenas de representantes dos órgãos da informação de ambos os países da península, deslocaram-se, a Lisboa e a Madrid, por altura da inauguração do serviço de assistência aos passageiros nos comboios TER, tendo contactado em cada capital com os principais responsáveis pelos departamentos oficiais do transporte, do turismo e da imprensa.

Este intercâmbio jornalístico peninsular foi extremamente proveitoso para a C. P. e para a Renfe, pela atenção e destaque com que os órgãos da informação de ambos os países, durante mais de uma semana, distinguiram o caminho de ferro e a colaboração e amizade luso-espanhola.

Programa de televisão

Foi comunicado que a Televisão francesa prepara um programa de 45 minutos, consagrado ao papel da cibernética na exploração futura dos caminhos de ferro. Terá a participação de Louis Armand.

A concepção do programa foi feita de molde a interessar o grande público.

Foi pedido a cada Administração ferroviária para recomendar a atenção das redes de TV nacionais para esta produção francesa, que será entregue, em breve, à Eurovisão.

Nas Relações Públicas da Companhia tem-se seguido, no dimensionamento muito confinado dos recursos disponíveis, toda esta política válida e construtiva «de manter e desenvolver no espírito do público, a ideia do caminho de ferro», tanto no plano nacional como internacional.

Organizou-se um serviço de resposta pronta às reclamações, críticas ou alvitreiros inseridos na Imprensa; publicam-se artigos de informação ou simples prestígio em jornais e revistas nacionais e estrangeiros de grande tiragem; editam-se livros e cartazes para divulgação do caminho de ferro português no estrangeiro; promove-se a realização de documentários para o cinema e TV; estuda-se,

(Continua na página 31)

noticiário diverso

Realiza-se este ano em Lisboa, provavelmente em Outubro, a reunião do Comité de Estudos Económicos da União Internacional dos Caminhos de Ferro, de que é presidente o sr. dr. Werner Hennig, dos Caminhos de Ferro Federais Alemães.

A delegação portuguesa será presidida pelo sr. eng. Francisco de Almeida e Castro, estando a organização da Conferência a cargo das Relações Públicas da Companhia.

Em 2 de Dezembro, realizou-se em Irun uma conferência ferroviária luso-espanhola para estudo da recepção aos trabalhadores portugueses que afluem àquela estação fronteiriça na quadra do Natal. Por parte da C. P. estiveram presentes os srs. drs. Cândido dos Reis e Élio Cardoso e o inspector sr. Fernando Garcia. Os pormenores do encaminhamento dos passageiros ali tratados permitiram efectuar um serviço, que embora sem poder ser perfeito mereceu lisonjeiras referências da imprensa portuguesa, particularmente de artigos desenvolvidos nos jornais *Diário de Lisboa* e *Portugal Popular* e na revista *Flama*.

Mais tarde, em plena época de ponta, deslocaram-se a Irun, para superintender nas operações de organização de comboios os srs. dr. Cândido dos Reis e eng. Azevedo Batalha.

Em prova laboratorial, foi apresentado à Comissão Executiva, nos estúdios da Ulisseia Filmes, o documentário cinematográfico *Formação de Ferroviários*, encomendado pela Companhia. O filme realizado pelo dr. Fernando Garcia e produzido por Ricardo Malheiro, tem planificação e texto do dr. Élio Cardoso. Destinado aos cinemas do País — metrópole,

ilhas e ultramar — e ao circuito da União Internacional dos Caminhos de Ferro, através de versões em língua francesa, a película desenvolve o aliciente tema da formação profissional dos ferroviários e particularmente a acção do Centro do Entroncamento.

Tanto este filme, como o anterior — *Expressos Lisboa-Madrid* — reflectem o propósito da Administração, através das Relações Públicas da Companhia, de divulgar junto do grande público, por intermédio do cinema, os renovados esforços de modernização do caminho de ferro nacional.

Segundo Relatório dos Serviços Sociais, estagiaram na Colónia de Férias da Praia das Maças no Verão do ano transacto 1138 crianças, filhas de ferroviários, repartidas por 4 turnos (601 rapazes e 537 raparigas).

Na Colónia de Férias de Mangualde, a frequência foi de 102 crianças, num só turno (63 rapazes e 39 raparigas).

Crianças filhas de funcionários da Sociedade «Estoril» como da E. G. T. integraram-se nesses turnos.

A C. P. aderiu ao contrato firmado entre a U. I. C. e a firma UNICUPLER, com vista à obtenção dos direitos de fabrico de engatagem automática na rede portuguesa. A participação da Companhia, considerando a montagem dos engates automáticos num parque de 1000 vagões será de 57 581,66 marcos alemães, (Esc. 452 016\$10) a liquidar em 3 prestações.

Para a comemoração das festas do Natal nos diferentes Grupos Desportivos da Companhia, a Administração atribuiu, no final do ano transacto, um subsídio global de 32 000\$00.

Após quase 54 anos de serviço efectivo passou recentemente à reforma o chefe principal da estação de Porto-Campanhã, sr. Lourenço Barbosa Leão.

Foi alvo de uma significativa homenagem do pessoal daquela estação a que se associaram numerosos funcionários superiores da Região Norte.

À firma portuense «The Portuguese Exporter», foi alugada uma carruagem para organização de uma «Exposição Itinerante» pelo País.

Os promotores tencionam organizar esse certame, para o qual contam com o apoio de numerosas firmas portuguesas ligadas ao comércio da exportação, na Primavera e no Verão do corrente ano.

Anuncia-se uma vistosa cerimónia, no Porto, no acto inaugural desta interessante exposição.

Com base numa selecção feita pela «CORTE» foi nomeado Director do Pessoal da Companhia o sr. dr. Alberto Correia Vicente, que entre outras funções exerceu o cargo de Director do Pessoal na ACTA — Actividades Eléctricas Associadas — e na Metalúrgica Duarte Ferreira.

O sr. dr. Correia Vicente substitui assim o sr. dr. Lobo Alves nas elevadas funções de Director do Pessoal da C. P.

No G. E. P. T. foi constituído um grupo de trabalho para estudar os problemas das passagens de nível nos seus diversos aspectos técnicos, jurídicos e administrativos.

A C. P. estará representada pelo sr. eng. Alves Ribeiro e complementarmente pelo sr. eng. Faria Areias.

O conselho de administração propôs que o aumento mensal de 200\$00 nas retribuições, resultante do novo A. C. T., seja também extensivo a todo o pessoal da Companhia não abrangido pelo Acordo, designadamente o pessoal superior.

O sr. dr. Álvaro Lobo Alves, anterior Director do Pessoal, foi nomeado para fazer parte do Gabinete Técnico e de Coordenação, recentemente criado junto da Administração.

Nos termos da cláusula 210.^a do capítulo IX do novo A. C. T., foi designado para presidir à Comissão Central de Segurança, o administrador sr. brigadeiro Almeida Fernandes.

Como representantes da Companhia na Junta Autónoma dos Portos de

Barlavento do Algarve, para o triénio de 1969/71, foram reconduzidos os srs. engs. Fernando Lopes Guerra e António Mateus Venceslau, respectivamente como vogal efectivo e vogal substituto.

Para serviço nos comboios «Lisboa-Expresso (TER)», que circulam diariamente entre Lisboa e Madrid, a Companhia tenciona admitir mais duas assistentes de viagem.

Foi colocado no Gabinete Técnico e de Coordenação, da Administração, o sr. eng. André Navarro, que prestava serviço na Direcção da Exploração.

O conselho de administração resolveu extinguir o cargo de Director-Geral da Companhia, dado que a actual estrutura da Empresa, orientada num

duplo sentido de descentralização e da superintendência directa dos Administradores em departamentos fundamentais, retirou já à Direcção-Geral a sua configuração inicial.

Foi também decidido que o Serviço do Contencioso passe a depender directamente da Administração.

Após 45 anos de publicação — apenas interrompidos durante os anos da II Guerra Mundial — deixou de existir o «Boletim da U. I. C.». O seu último número é de Dezembro de 1969. Com ele desaparecem igualmente os Boletins da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro (A. I. C. C. F.) e do Centro de Pesquisas e Ensaios da U. I. C. (ORE). Estas publicações serão substituídas por uma só revista editada em comum pela U. I. C. e pela A. I. C. C. F. com o título «RAIL INTERNATIONAL», em francês e em inglês e «SCHIENEN DER WELT», em alemão.

NOVO DIRECTOR DO BOLETIM DA C. P.

O Conselho de Administração designou para exercer as funções de director do *Boletim da C. P.* o eng. José Alfredo Garcia, director do Departamento de Organização e Planeamento.

Figura conceituada na Companhia pelas suas qualidades morais e profissionais, o eng. Alfredo Garcia sucede a dois prestigiosos directores — os únicos ao longo dos quarenta e um anos ininterruptos da vida do *Boletim* — que sempre dedicaram carinho, simpatia e compreensão invulgares a esta publicação de ferroviários para ferroviários, animando-a, nos momentos de mais rude caminhada como impedindo-a nas épocas de maior crise, de sossobrar puramente, como aconteceu a outras edições congéneres. Efectivamente, tanto o director-geral eng. Álvaro de Lima Henriques, corajoso fundador do *Boletim*, como o director-geral, eng. Espregueira Mendes, recém-reformado, que garantiu superiormente a sua continuidade, souberam sempre resistir, com mestria, a todas as vicissitudes que têm limitado a acção e ameaçado até a própria existência da nossa Revista.

Estamos convictos de que será na mesma vincada linha de rumo trilhada por esses dois prestigiosos directores que se irá inculcar a acção do eng. Alfredo Garcia em prol da continuidade e da valorização do *Boletim da C. P.*

Saudamos, pois, muito cordialmente o novo director a quem desejamos os maiores êxitos no desempenho do seu novo cargo.

O EDITOR

N. R. — Já depois de escrita esta notícia, recebemos a comunicação de ter sido designado administrador da Companhia o eng. Alfredo Garcia. Congratulamo-nos com esta honrosa nomeação que só vem confirmar as nossas referências. Ao facto dedicaremos, no próximo número, o devido realce.

lá por fora

coordenação de **António Gouveia**

A «Ponte terrestre»: realidade próxima ou mera promessa?

A ideia tão debatida da «ponte terrestre», ainda há poucos meses particularmente familiar aos meios transportadores e expedidores, parece agora mais problemática que prometedora.

Inicialmente, previa-se o encaminhamento de importante volume de mercadorias carregadas em contentores que, partindo do Extremo-Oriente (especialmente do Japão), atravessassem o Pacífico, depois o território dos E. U. A., em «comboios-bloco» rápidos, especializados, embarcados depois em navios na costa oriental, rumo à Europa do Norte e ao Reino Unido. Estava igualmente previsto o encaminhamento de um volume menor de mercadorias no sentido Este-Oeste. Este itinerário oferecia, na opinião dos partidários da «ponte terrestre», uma economia de tempo em relação aos transportes exclusivamente marítimos, efectuados por navios porta-contentores, pela rota do Canal do Panamá.

Hoje, os meios ferroviários americanos mostram-se muito menos optimistas quanto à importância desse tráfego, parcialmente efectuado por terra.

O defensor mais acérrimo de tal sistema é ainda, talvez, o Caminho de Ferro de «ATCHINSON, TOPEKA & SANTA FÉ»; os peritos em prospecção de mercados daquela rede pensam, com efeito, que a «ponte terrestre» se desenvolverá quando o movimento de tráfego que a mesma ocasionará for combinado com os movimentos de importação e exportação por meio de contentores, com destino e proveniência nos E. U. A.

Pertinentes interrogações se levantaram acerca das economias reais que a «ponte terrestre» permitiria obter. Perguntou-se, sobretudo se as economias globais de tempo logradas, tendo em atenção as estadias nos portos, seriam suficientes por si próprias, para compensar o acréscimo de despesas derivadas de um transporte de tempo ligeiramente mais longo, através do Canal do Panamá.

Na verdade, o transporte por via férrea e as manutenções portuárias ocasionam despesas que é necessário ter em conta, considerando que os tarifários marítimos e ferroviários são bastante diferentes. Os dirigentes do «Santa Fé» pensam que a utilização de um «comboio-bloco» rápido, de contentores, que acesse os Estados Unidos, será a solução do problema e, baseando-se em inquéritos obtidos junto de alguns dos seus clientes acham que este tráfego pode incrementar-se a nível exponencial.

Outros responsáveis ferroviários receiam, pelo contrário, que a aplicação de tarifas especiais a estes comboios-bloco conduzam outros expedidores americanos a exigir reduções de preços para um tráfego interior similar, o que se traduziria numa perda sensível de receitas ferroviárias. Estes adversários da «ponte terrestre» argumentam ainda que só um «expedidor único» poderá utilizar com vantagem as tarifas aplicáveis ao comboio-bloco; afirmam ainda que a utilização do comboio aumentará o preço do transporte de retorno. A isto respondem os dirigentes do «Santa-Fé» que é possível resolver o problema, entabulando negociações tanto com os caminhos de ferro

como com as companhias de navegação.

Um categorizado porta-voz ferroviário sublinha que os japoneses tencionam utilizar navios porta-contentores que navegarão entre os dois oceanos, através do Canal do Panamá, e que servirão tanto os portos do Japão como da Europa. (Ainda não adoptaram, aliás, a utilização de tais navios para o tráfego entre o Japão e a costa oriental dos Estados Unidos).

Entretanto, a «Sociedade Mc Kinsey» que se tem dedicado a profundos estudos económicos sobre o conceito da «ponte terrestre», resume deste modo a situação: «Previmos um desenvolvimento lento da «ponte terrestre» entre o Extremo-Oriente e a Europa, porque entra em jogo um certo número de factores bastante contraditórios. Razões económicas fundamentais, relativas ao preço do retorno, opõem-se ao itinerário da «ponte terrestre» nos E. U. A., e as companhias de navegação interessadas, mais que os caminhos de ferro, assegurarão, provavelmente o encaminhamento desse tráfego. Mas existe ainda a possibilidade do estabelecimento de outros itinerários, tal como um que partindo do Japão zarpe em Hong-Kong e contorne a África do Sul se, entretanto, o Canal do Suez reabrir à navegação.

Esta ideia reveste-se de uma certa importância, dado que entre o Reino Unido e a Austrália se utilizam já navios porta-contentores e que um movimento de mercadorias, com escala pelo Japão, pode ser logicamente considerado como a próxima etapa.

Devemos igualmente examinar o problema da «ponte terrestre» em

relação à União Soviética, embora as primeiras experiências nesse percurso não tenham sido satisfatórias. É preciso frisar que as distâncias são ali bastante mais longas que as da «ponte terrestre» que os E.U.A. oferecem. Esta última está, pois, numa posição assás vantajosa em relação aos outros itinerários esquematizados sobre o globo, seja por via marítima, como por via terrestre através da URSS.

Identificação automática do material circulante ferroviário

O melhoramento da rotação dos veículos ferroviários, especialmente dos vagões de mercadorias, e a prevista introdução de processos modernos de gestão centralizada do tráfego, estão em grande parte associados à identificação automática dos veículos, incluindo as locomotivas.

Um sistema de identificação automática, compreende, em princípio, postos fixos de leitura, cuja localização é determinada em função das necessidades da gestão automática do tráfego, e de aparelhos «informadores» aplicados no exterior de cada veículo, que fornecem, directamente ou em código, o seu número e as suas características. A captação da informação verifica-se à passagem do vagão ou da locomotiva diante do posto fixo que, geralmente, é o único órgão do sistema de leitura.

O «informador» reage à solicitação do posto e «comunica-lhe» em linguagem convencional (código binário), os sinais que identificam o veículo. A informação obtida pode, então, ser utilizada directamente, armazenada em memória magnética ou, uma vez decodificada, transmitida pelo sistema de tele-impressão.

A União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC) auxiliada pela Organização de Pesquisas e Ensaios (ORE), em colaboração com alguns países de Leste agrupados no OSJD (organização que agrupa os ministros responsáveis de doze nações socialistas da Europa Oriental e do Extremo-Oriente, com vistas ao desenvolvimento do tráfego internacional e à pesquisa científica e técnica no domínio dos transportes ferroviários e rodoviários, empreendeu importantes experiências de identificação automática de veículos, que actualmente se efectuam num ramal experimental, perto de Praga. Estas experiências são efectuadas de acordo com dois processos diferentes e competitivos:

- O processo SIEMENS (reflexão electro-magnética), utilizando micro-ondas;
- O processo SYLVANIA (refle-

xão óptica) adoptado nos Estados Unidos.

As experiências práticas efectuam-se em quarenta aparelhos de vagões e dois de leitura, de cada um dos processos. A velocidade máxima dos vagões é de 100 km/h; todavia, uma locomotiva munida de «informadores» faz uma viagem a velocidade superior a 120 km/h, chegando a atingir nalguns troços 200 km/h, devendo o aparelho de leitura funcionar correctamente até 160 km/h.

Experiências complementares de laboratório serão ainda realizadas com dois aparelhos de vagões e um de leitura de cada processo, para apreciar a velocidade de leitura, os limites de temperatura, a posição correcta dos «informadores» e os efeitos da trepidação. Os «informadores» deverão poder funcionar a temperaturas compreendidas entre -50° e $+70^{\circ}$ C., e a margem de erros admissível é de um erro, aliás improvável, em 10 000 leituras.

A Associação dos Caminhos de Ferro Americanos iniciou já o equipamento das grandes triagens nacionais e canadianas com aparelhos de leitura do processo SYLVANIA, bem como uma importante parte do parque de vagões com aparelhos «informadores». O total deste parque, com 1 800 000 veículos, deve estar totalmente equipado com estes aparelhos, em fins de 1970.

A engatagem automática no caminho de ferro: necessidade humana, técnica e económica

Na era das grandes velocidades ferroviárias, da sinalização electrónica, das locomotivas eléctricas de tensão regulada por «thyristores», da aparição da turbina a gás, da adopção de sistemas cibernéticos destinados a revolucionar os princípios em que assenta o tráfego de mercadorias, um imperdoável anacronismo domina ainda a exploração dos caminhos de ferro: a engatagem automática dos veículos.

Qual o passageiro que não assistiu já, estupefacto, à velha e rotineira operação da engatagem da locomotiva do comboio que vai tomar? Um homem que desliza perigosamente entre dois veículos, erguendo pesados ganchos, esforçando-se sobre um esticador de rosca, juntando dois tubos, esquivando-se ao embate de dois pára-choques que um erro de cálculo pode tornar fatal... Contudo, desde a origem do caminho de ferro impera este sistema rudimentar de formação das composições ferroviárias, que obriga o engatador a efectuar uma tarefa ultrapassada e perigosa.

A engatagem manual custa anualmente, em média, quatro mortos e quinze feridos por cada 100 mil agentes do serviço activo da via férrea! A operação de engatagem requer cerca de um minuto; assim, numa rede como a do Caminho de Ferro Federal Alemão, onde são efectuadas 700 mil engatagens por dia, o uso da engatagem manual redundaria numa perda de tempo da ordem de 10 mil horas diárias!

A engatagem convencional oferece, além disso, uma resistência à tracção, incompatível com a formação de comboios pesados. O reboque de uma tonelagem de 2500 a 3000 ton. é excepcional na Europa mas muito frequente na URSS e nos Estados Unidos, nações cujos veículos ferroviários são apetrechados com engatagem automática, e onde já se conseguiu efectuar, pelo menos nos E.U.A., «comboios-blocos» que atingem 45 mil toneladas, com 6,5 km de comprimento, com 500 vagões a óleo e seis locomotivas.

Para que serviriam, num futuro próximo, o equipamento de triagem em sistemas de identificação automática de vagões, o emprego de ordenadores seleccionando os elementos de informação em fracções de segundo, se a formação de um comboio de mercadorias requer uma hora e vinte minutos? É contra este empirismo, esta técnica ultrapassada, que luta há largos anos a União Internacional dos Caminhos de Ferro. Sob a sua direcção foi concebido um sistema aperfeiçoado de engatagem automática, que ultrapassa em eficácia os processos utilizados na URSS, no Japão e nos E.U.A., pois permite a acopulação simultânea de órgãos de tracção dos veículos, de condutores de ar comprimido necessário para as travagens e de canalizações eléctricas; permite, por outro lado, a engatagem de um vagão equipado com este sistema de engatagem a um veículo munido de engatagem soviética, de disposição diferenciada.

As experiências levadas a cabo nas diferentes redes europeias, em condições atmosféricas por vezes muito duras (neve e gelo), obtiveram resultados bastante satisfatórios. Por esse motivo o Comité de Gerência e a Assembleia Geral da UIC, reunidos em Paris em 9 e 10 de Dezembro de 1969, confirmaram a previsão das datas estabelecidas para o equipamento do parque de material circulante dos caminhos de ferro europeus: esta operação deverá começar em 1976 e terminar em 1980, se para tal for obtido o acordo dos Ministros dos Transportes dos diferentes países interessados — entre os quais se inclui Portugal.

Um relatório efectuado pela UIC

foi, aliás, apresentado em 1968 a Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT), salientando particularmente os aspectos económicos do problema. Quanto aos processos de financiamento a adoptar, foram os mesmos recentemente apresentados aos membros da referida CEMT pelo professor OEFTERING, presidente do Caminho de Ferro Federal Alemão e presidente da EUROFIMA (Sociedade Europeia para Financiamento de Material Ferroviário) e por LOUIS ARMAND, secretário-geral da UIC. A EUROFIMA poderia, com efeito, desempenhar um papel de primeiro plano no financiamento das operações de transformação do processo de engatagem do material ferroviário de 18 países, entre os quais Portugal, pertencentes à CEMT, cujo custo, repartido por cinco ou seis anos seria da ordem de 8 milhões de francos franceses (ou seja de esc. 41 600 000\$00).

Essa despesa é, aliás, perfeitamente razoável e amplamente justificada pelas vantagens que a engatagem automática trará aos transportes ferroviários de amanhã, tanto em relação ao homem, que libertará de uma tarefa indigna do seu valor humano e tão perigosa, como no campo económico, dado que a sua aplicação permitirá a formação acelerada de comboios cada vez mais pesados e cada vez mais rentáveis, portanto.

Nas tarefas de modernização do caminho de ferro, que actualmente preocupam todas as redes ferroviárias, europeias ou não, a engatagem automática constitui uma pedra de toque.

É realmente inadmissível conceber a automatização da gestão do tráfego, principalmente do tráfego de mercadorias, mantendo-se a engatagem manual. Nunca os processos adoptados na era de Stephenson podem fazer sentido na era da informática...

Homem ou Robot?

A subcomissão de estudos «Tracção Eléctrica», dependente da União Internacional dos Caminhos de Ferro, acaba de efectuar um estudo sobre a concepção de uma locomotiva inteiramente cibernética. As conclusões desse estudo levantam de novo o problema do homem e da máquina, face ao estado actual da cibernética aplicada.

Se, presentemente, numerosas locomotivas comportam ou vão comportar um certo número de processos automáticos de condução (arranque, regulação da velocidade ou da aceleração, travagem, etc...) nenhuma delas está, por ora, apta a ser telecomandada de um posto fixo.

O condutor continua a ser a única autoridade a bordo. Os automatismos introduzidos são para ele simples auxiliares, destinados a aliviá-lo nas suas tarefas, operando mais fielmente do que ele em determinadas operações de cálculo, ou substituindo-o apenas no caso de falta de cumprimento de alguma regra de segurança.

Num sistema inteiramente cibernético, a locomotiva receberá do exterior, ou através do seu próprio computador, ordens que não serão interpretadas nem exercidas pelo condutor, não tendo este, então, senão de vigiar, controlar e intervir, em caso de falha do sistema de comando.

Esta concepção de uma locomotiva obedecendo a ordens recebidas do exterior, só poderá, pois, ser realizada por etapas graduais. Os equipamentos deverão, realmente, ser progressiva e longamente experimentados, e posta à prova a sua eficácia. No decorrer destas etapas transitórias e intermédias, a locomotiva deverá obedecer, por um lado, a ordens emanadas directamente do exterior, por outro, a ordens que necessitam ainda da intervenção do condutor, o qual em muitos casos será apenas o executante de um automatismo mais ou menos forçado, como por exemplo o dispositivo de «velocidade fixa», que equipa já numeroso material.

Quer estejamos, pois, num estágio definitivo, quer intermédio, e sem pretendermos prognosticar qual o sistema de comando que será adoptado, temos de admitir que todas as ordens, ou pelo menos algumas delas, emanarão de um calculador central e serão coligidas por captadores instalados a bordo da locomotiva. Esta deverá comportar um instrumento «intermediário» que transformará as ordens recebidas em operações executáveis pela sua aparelhagem clássica (tracção, travagem, etc...). Seja qual for o nome dado a esse intermediário (tradutor, programador, cérebro), ele será, sem dúvida, diferente do equipamento clássico. Será constituído por uma «caixa» mais ou menos complexa, cuja estrutura interna será evidentemente, ao mesmo tempo, função do sistema de comando e do equipamento. Quer isto dizer que se o sistema de comando for estudado por especialistas da cibernética e o equipamento por especialistas de «material», a concepção geral da «caixa» exigirá uma estreita colaboração entre estes diversos especialistas.

Feita esta separação no interior do próprio veículo — a elaboração das ordens pela «caixa» e a sua execução pelo equipamento — poder-se-ia concluir que o equipamento de uma locomotiva ciberne-

tizada seria o mesmo que o de uma locomotiva moderna, actual? Pois parece que não.

Com efeito, a «caixa» não comandará o equipamento, como o fazia o condutor. Este conhece a via, sabe em que ponto se encontra e para onde se dirige; sabe que certos desacertos na velocidade serão corrigidos pelo próprio perfil do terreno, e assim economizará determinadas manobras.

A «caixa», pelo contrário, pode não controlar o equipamento. Se o controlo do esforço da tracção afectar certos órgãos mecânicos, há o perigo do desgaste; se o controlo for descontínuo, surge a instabilidade. Pode, portanto, perguntar-se se a substituição do condutor por um «programador» (seja num posto fixo, seja a bordo) não requer o emprego de locomotivas com controlo permanente do desgaste, sem manobras mecânicas, para verificação da tensão dos motores ou da corrente, contínua ou monofásica.

Tal facto parece justificar o emprego de «thyristores» para o controlo automático da regulação da tensão, a bordo das locomotivas cibernéticas.

A automatização também não controlará os órgãos da travagem, pois a eles terá de recorrer mais vezes ainda que o condutor e, sobretudo, exigir-lhes-á respostas mais rápidas e variadas. A cibernética parece, pois, necessitar do emprego de um travão de comando eléctrico e não pneumático.

No caso de avaria num elemento do circuito de potência, um condutor apercebe-se do facto e age em conformidade. A automatização, pelo contrário, arrisca-se a continuar o seu curso com cega obstinação e, por consequência, a agravar o mal. Os dispositivos de controlo e protecção deverão ser, pois, multiplicados e concebidos de acordo com estas necessidades.

Assim, a «máquina-robot» se não pertence já ao domínio da utopia, continua, no entanto, submetida a regras técnicas muito precisas. O seu emprego na Europa necessita igualmente de um sistema de comando à distância, que falta ainda concretizar bem, assim como da definição de um sistema europeu de sinalização.

Por tudo isto, durante algum tempo ainda, continuaremos a ver o homem com o seu cérebro e a sua consciência profissional, no comando das nossas locomotivas, ajudado embora, nas suas tarefas, pelas últimas conquistas da electrónica. O «robot» estará a bordo, sim, mas como criado vigilante, auxiliar escrupuloso, deixando ao seu amo toda a iniciativa, e não hesitando em substituí-lo, no caso de ele falhar.

(Comunicados da U. I. C.)

O desporto no caminho de ferro

pelo eng. José Luís Batalha Jardim

FUTEBOL

Campeonato Nacional da III Divisão

Continua a disputar-se com a habitual regularidade o Campeonato Nacional da III Divisão, no qual a equipa dos Ferroviários do Entroncamento tem vindo a efectuar um nível de exhibições muito agradável. Não fora um período de menos acerto no qual o grupo perdeu alguns pontos preciosos e a sua pontuação, que é bastante boa, poderia ainda ter melhorado um pouco.

Ao fim das 11 primeiras jornadas os grupos encontram-se ordenados como segue:

ZONA C

	J	V	E	D	BOLAS	P
1. ^{os} União de Leiria	11	7	3	1	24-5	17
Estoril Praia	11	8	1	2	28-12	17
3. ^{os} Desportivo Portalegrense ..	11	8	—	3	20-12	16
Sacavenense	11	7	2	2	14-9	16
5. ^{os} FERROVIÁRIOS	11	4	5	2	19-15	13
Estrela de Portalegre	11	5	3	3	17-14	13
Odivelas	11	5	3	3	21-14	13
8. ^{os} Naval 1. ^o de Maio	11	4	3	4	16-13	11
Caldas Sport Club	11	5	1	5	18-13	11
«Os Nazarenos»	11	5	1	5	16-10	11
11. ^o União de Almeirim	11	4	2	5	13-16	10
12. ^o Casa Pia A.C.	11	3	2	6	10-10	8
13. ^o Alcanenense	11	4	—	7	11-28	8
14. ^{os} Calipolense	11	1	3	7	10-25	5
Alhandra	11	1	3	7	13-23	5
16. ^o Benfica e Castelo Branco	11	—	2	9	7-38	2

Breve resumo dos últimos jogos em que participou o grupo dos Ferroviários do Entroncamento:

10.^a JORNADA — FERROVIÁRIOS, 3-ESTRELA DE PORTALEGRE, 1.

Jogo no Campo Bairro Camões. Árbitro: Faro Cal, de Lisboa.

FERROVIÁRIOS — Farto; Pedro, Mamude, Tavares e Sequeira; Lucílio e Cardoso; Ferreira, João Domingos, Lourenço e Jaime.

Ao intervalo: 2-0.

Golos: aos 8 m e 22 m por Lourenço, aos 58 m por Gomes (Portalegre) e aos 75 m por João Domingos.

Vitória justa da equipa da casa que jogou com maior determinação, muito especialmente na primeira parte.

11.^a JORNADA — FERROVIÁRIOS, 2-NAVAL 1.^o DE MAIO, 1.

Jogo no Campo Bairro Camões.

FERROVIÁRIOS — Farto; Alvito, Sequeira, Tavares e Mamude; Lucílio e Cardoso; Ferreira, João Domingos, Lourenço e Jaime.

Ao intervalo: 0-1.

Os golos da equipa ferroviária foram obtidos por Mamude e João Domingos.

A vitória da equipa do Entroncamento foi de certo modo facilitada pela inferioridade numérica do adversário, que sofreu duas expulsões.

Campeonato de Juniores da A. F. Santarém

A três jornadas do final do torneio a equipa junior dos Ferroviários do Entroncamento encontra-se isolada na posição de «leader», com 2 pontos de avanço sobre o seu adversário mais directo. Nessas três jornadas, a equipa jogará em casa contra as turmas de Fátima e Matrena, e fora contra o grupo de Alcanena. Salvo qualquer imprevisto, que é aliás um dos principais aliciantes do desporto de competição, os Ferroviários do Entroncamento têm grandes probabilidades de confirmar o favoritismo de que são naturalmente credores.

Breve resumo dos últimos jogos efectuados:

9.^a JORNADA — DESPORTIVO DE TORRES NOVAS, 0-FERROVIÁRIOS, 0.

Jogo efectuado em Torres Novas.

FERROVIÁRIOS — Ildefonso; Izidro, Barrela, Pinheiro e Frederico; Azevedo e Jorge; Amoroso, Heitor, José Manuel e Luís Augusto.

Bom empate conseguido fora de casa frente a uma das equipas adversárias mais seriamente candidatas ao título.

10.^a JORNADA — FERROVIÁRIOS, 4-SPORTING DE ABRANTES, 0.

Encontro efectuado no Campo Bairro Camões, em Entroncamento.

FERROVIÁRIOS — Inês; Izidro, Pinheiro, Pinhão e Frederico; Azevedo e Jorge; Ferreira, Heitor, José Manuel e Luís Augusto.

Os golos foram obtidos por José Manuel (3) e Jorge. Resultado ao intervalo: 2-0.

A vitória surgiu naturalmente, dada a superioridade da equipa da casa em todos os aspectos do jogo.

11.^a JORNADA — UNIÃO DE TOMAR, 0-FERROVIÁRIOS, 1.

Jogo realizado no campo de Tomar.

FERROVIÁRIOS — Inês; Pinheiro, Barrela, Pinhão e Frederico; Azevedo e Jorge; Izidro, Heitor, José Manuel e Luís Augusto.

O golo foi obtido por José Manuel, já no 2.^o tempo.

Jogo muito difícil em que a equipa do Entroncamento conquistou uma vitória preciosa no campo do adversário.

Classificação geral:

	J	V	E	D	BOLAS	P
1. ^o FERROVIÁRIOS ..	11	8	3	—	29-7	19
2. ^o Torres Novas	11	7	3	1	31-6	17
3. ^o União de Tomar ...	11	8	—	3	22-8	16
4. ^o Tramagal	11	5	3	3	23-15	13
5. ^o Alcanena	11	2	4	5	9-28	8
6. ^o Fátima	11	1	4	6	11-20	6
7. ^o Matrena	11	1	3	7	6-23	5
8. ^o Abrantes	11	1	2	8	7-31	4

BASQUETEBOL

Torneio Distrital Corporativo de Lisboa

O torneio regional de Lisboa em 1.^{as} categorias, que se vem processando com grande irregularidade, dada a eliminação de um dos concorrentes — o Laboratório Nacional de Engenharia Civil — e o facto de o calendário não ser funcional para um tão reduzido número de equipas em prova (apenas quatro) prosseguiu com a disputa do encontro entre a Cidla e os Ferroviários de Lisboa, que terminou com a vitória da primeira por 58-32.

A classificação geral, após este jogo, é a seguinte:

	V	D	BOLAS	P
1.º Cidla	7	—	363-148	0
2.º Espírito Santo	4	1	138-139	1
3.º Regina	3	3	151-202	3
4.º FERROVIÁRIOS	2	4	140-292	4

Ao contrário do que se passa em 1.^{as} categorias, o campeonato regional de 2.^{as} categorias tem decorrido com bastante interesse, estando a ser disputado por 13 equipas.

Torneio Distrital Corporativo do Porto

Após a 6.^a jornada, a classificação geral do torneio regional do Porto encontra-se assim ordenada: 1.º, Banco Borges & Irmão, 0 p.; 2.º, C. T. T., 2 p.; 3.º, Douro Leixões, 4 p.; 4.º, FERROVIÁRIOS DE CAMPANHÃ, Metalúrgica da Longra e Câmara Municipal de Matosinhos, 6 p.; 7.º, Banco Português do Atlântico, 10 p.; 8.º, Tranquilidade, 12 p.

Nos seus jogos correspondentes à 5.^a e 6.^a jornadas, os Ferroviários de Campanhã foram derrotados pelo grupo da C. M. Matosinhos por 41-43 e venceram a equipa da Metalúrgica da Longra por 58-41.

TÊNIS DE MESA

Campeonato Individual (Senhoras) da Associação de Ténis de Mesa de Lisboa

Realizou-se já a fase preliminar deste campeonato, que registou 19 inscrições, em representação de 6 colectividades (Benfica, Sporting, Paço de Arcos, Ateneu, Recordação Apolo e Ferroviário).

As concorrentes foram agrupadas em 2 sub-séries disputando entre si uma «poule» para apuramento de 6 finalistas em cada sub-série. Representaram o Clube Ferroviário de Portugal as seguintes atletas: Nelza Madeira, Eulália Raposeira, Romana Freitas, Maria Irene Bandeirinha e Maria Camila Marques.

Ficaram apuradas para a final as seguintes concorrentes:

Sub-série A: Ana Bela Luciano (Benfica), Gilberta Ferreira (Benfica), Berta Silva (P. Arcos), Octávia do Valle (P. Arcos), Romana Freitas (Ferroviário) e Eduarda Lopes (Rec. Apolo).

Sub-série B: Anabela Marques (P. Arcos), Ana Filomena (P. Arcos), Elena Settimelli (Benfica), Leonor Caddillon (Benfica), Albertina Miranda (Benfica) e Maria Girão (Rec. Apolo).

Campeonato Individual Distrital Corporativo de Lisboa

Este campeonato, que reuniu a inscrição de 55 concorrentes representantes de 15 Centros de Alegria no Trabalho, decorreu com o maior entusiasmo, dado o grande equilíbrio entre a maioria dos participantes.

Após uma fase preliminar em que foram apurados 18 finalistas, 3 C. A. T. se evidenciaram: Bayer (cujo representante António Tavares desde logo se mostrou o mais sério candidato ao título), Carris e Ferroviários de Lisboa (ambos tendo conseguido levar à final a totalidade dos seus representantes).

Disputada a finalíssima, foi a seguinte a classificação geral dos primeiros 15 concorrentes:

- 1.º — António Tavares (Bayer), 1 derrota.
- 2.º — Mata da Silva (Individ.), 2 derrotas (desist. em 1968/9).
- 3.º — Gentil Oliveira (Carris), 4 derrotas (4.º em 1968/9).
- 4.º — António Martins (Olaio), 5 derrotas (6.º em 1968/9).
— José Antunes (Ourique), 5 derrotas (10.º em 1968/9).
- 6.º — Joaquim Correia (Caselas), 6 derrotas (elimin. em 1968/9).
- 7.º — Batalha Jardim (FERROVIÁRIOS), 7 derrotas (11.º em 1968/9).
— Fernando Pereira (Regina), 7 derrotas (elimin. em 1968/9).
- 9.º — Joaquim Cabral (Telefones), 8 derrotas
— Gastão Machado (Olaio), 8 derrotas (elimin. em 1968/9).
- 11.º — Virgílio Salgado (Carris), 9 derrotas (5.º em 1968/9).
- 12.º — António Castro (Seguros), 10 derrotas (13.º em 1968/9).
- 13.º — F. Bandeirinha (FERROVIÁRIOS), 11 derrotas (15.º em 1968/9).
- 14.º — Manuel Antunes (Cadast.), 12 derrotas (elimin. em 1968/9).
- 15.º — António Duarte (FERROVIÁRIOS), 13 derrotas (elimin. em 1968/9).

Será atribuída uma taça ao vencedor e medalhas aos 10 primeiros classificados.

A título de curiosidade apresentou-se também entre parêntesis a classificação obtida pelos finalistas na época de 1968/1969.

Campeonato Distrital Corporativo de Lisboa por Equipas

Com a participação de 16 equipas, principiou a disputar-se o torneio regional de Lisboa da modalidade. Os concorrentes foram distribuídos por duas séries, a saber:

Série A — Fábrica de Material de Braço Prata, Bairro de Caselas, Bairro de Carenque, Móveis Olaio, Lab. Nac. Engenharia Civil, Inst. Geográf. Cadastral, S. T. Equip. Tractores e Fábrica de Munições.

Série B — Banco Borges & Irmão, Montepio Geral, Telefones, FERROVIÁRIOS DE LISBOA, Companhia Carris, Fábrica Regina, Bairro de Santa Cruz e Inst. Nac. de Investigação Industrial.

De cada série serão apurados os quatro primeiros classificados, sendo o título disputado entre os 8 finalistas numa «poule» a duas voltas.

Campeonato Individual Distrital Corporativo de Santarém

Encontram-se já apurados para as meias-finais do distrital de Santarém em ténis de mesa, organizado pela F. N. A. T. os seguintes pingueponguistas: Carlos Manuel Mendes Fernandes, da Casa do Povo de Rio de Moinhos; Francisco Seragoila, do C. A. T. dos FERROVIÁRIOS DO ENTRONCAMENTO; Luís Filipe Mendes dos Santos, da Casa do Povo de Riachos; Vítor Manuel Alexandre, do C. A. T. da Câmara Municipal de Santarém; Carlos Flávio Fonseca, do C. A. T. da RARET.

A inauguração do serviço de carros eléctricos no Porto

(seis anos antes de Lisboa)

por Vasco Callixto

Muito boa gente ignorará, por certo, que o Porto conheceu a tracção eléctrica, seis anos antes de Lisboa. Com efeito, quando na Baixa lisboeta ainda o alfacinha se transportava em carros de tracção animal, já o portuense ia da Cordoaria a Massarelos em cómodos e elegantes «carros americanos movidos a electricidade», como então passaram a ser conhecidos os novos meios de transporte. Mas contemos a história da inauguração do serviço de carros eléctricos na Cidade Invicta.

As carreiras públicas no Porto, com carros puxados a mulas, começaram em 1870, com o estabelecimento da linha até à Foz do Douro, a qual, dois anos volvidos, foi prolongada até Leça. Foi seu concessionário o barão de Trovisqueira, que em 1873 passou os seus direitos para Tavares Bastos e Melo e Faro, inaugurando-se então um ramal para Massarelos, até à Cordoaria, subindo a rua da Restauração. Assim surgiu a «Companhia Carril Americano do Porto à Foz e Matosinhos». Entretanto, formava-se a «Companhia Carris de Ferro do Porto», fundada pela parceria Vieira de Castro-Neves Pinto, que construiu as linhas de Campanhã à Boavista e daqui a Matosinhos e obteve em 1878 autorização para substituir a tracção animal pela tracção a vapor, com utilização de pequenas locomotivas com duas chaminés, que podiam levar atrelados dois «americanos». Em 1893 deu-se a fusão das duas Companhias e a rede de transportes tornou-se extensiva às zonas de Paranhos, Costa Cabral e São Roque.

Recrutando técnicos e contratando pessoal habilitado, a nova Companhia envidou os necessários esforços para dotar o Porto de um novo e revolu-

cionário sistema de tracção, que os portugueses ainda não conheciam: a tracção eléctrica.

A estação central foi instalada na Arrábida e ali se construiu um grandioso edifício, onde se montaram quatro máquinas a vapor e os respectivos dínamos geradores de electricidade, pesando o volante de cada máquina cinco toneladas, com um diâmetro de 5,60 metros. O gerador de vapor tinha a força de 150 cavalos, situando-se sob o pavimento do salão principal o poço que fornecia água para o condensador.

Cada carro eléctrico pesava 6 mil quilos e comportava 30 passageiros, possuindo na parte inferior dois motores de 25 cavalos cada um, além de outro maquinismo. Tal facto, dava origem a que os carros fossem altos, pelo que dispunham de estribos com três degraus. Todos possuíam pára-raios e tinham três lâmpadas eléctricas no interior e duas no exterior. E tudo estava previsto, pois, «se por qualquer motivo faltasse a luz, ficava a iluminação de estearina, como nos carros antigos».

Substituídos os velhos carris por carris de aço, mais sólidos, e procedendo-se a modificações nas curvas de linha, as primeiras experiências oficiais de tracção eléctrica no Porto realizaram-se em 7 de Setembro de 1895, indo aos travões do primeiro carro o engenheiro Frank Ross, especialmente contratado para tal serviço. A estas experiências assistiu um grande número de convidados, fazendo-se também uma visita à estação da Arrábida. Foi enorme a aglomeração de curiosos, visto toda a gente desejar ver em circulação o novo meio de transporte. O eléctrico experimental, conduzido por mão de mestre, foi até à Cordoaria, subiu e desceu

duas vezes a rampa da Restauração e alcançou velocidades que regulavam entre os 5 e os 25 quilómetros horários, provando assim, como refere a Imprensa da época, o seu magnífico andamento. Segundo se afirmava, «não se podia exigir mais segurança e mais docilidade». No final deste ensaio, que marcou um passo decisivo na história dos transportes portuenses, como era então hábito em circunstâncias idênticas, foi servido «um delicadíssimo lanche» a todos os convidados.

A inauguração para o público teve lugar cinco dias mais tarde, ou seja, a 12 de Setembro desse já longínquo ano de 1895, a uma quinta-feira. O primeiro carro eléctrico, da carreira Cordoaria-Massarelos, saiu da estação às 6 horas da manhã e durante todo o dia os passageiros não faltaram, andando os carros sempre com a lotação completa. Não se registou a mínima alteração da ordem. No entanto, convirá referir que, certamente para o que desse e viesse, como é costume dizer-se, «cada carro levava uma escolta policial, composta por quatro agentes».

Assim se inaugurou no Porto e em Portugal a tracção eléctrica, já lá vai quase um século. Lisboa teve que aguardar até 1901 pelo útil melhoramento, cabendo depois a vez a Coimbra.

com firma especializada, um plano de utilização de montras de agências de viagens, em temática exclusivamente ferroviária; projecta-se uma mais intensa presença da C. P. em «stands» de exposições de nomeada, de aquém e de além fronteiras, etc., etc. Cumulativamente dá-se cumprimento a todo o restante programa de Relações Públicas.

Os resultados já atingidos, em menos de 2 anos de acção — são francamente consoladores. Nota-se uma diminuição considerável da crítica agressiva e violenta dos jornais e um conhecimento maior, por parte do público, da situação real da Companhia — dos seus esforços e canseiras para vencer vicissitudes e rotinas e das suas constantes porfias de renovação e progresso.

É porém óbvio que nenhuma programação de Relações Públicas — por mais perfeita que seja — poderá resistir a serviços mal executados. É princípio axiomático que nenhuma rede ferroviária poderá atrair novas correntes de tráfego, ou conseguir sequer a simpatia dos utentes, se o seu funcionamento não for impecável, se não dispuser de equipamentos melhorados, preços competitivos e serviços rápidos.

As Relações Públicas não são «a arma secreta» capaz de convencer o público a aceitar o «mau» como «bom» — ou a panaceia miraculosa que alivia todas as enfermidades...

LOUVORES

O Conselho de Administração, em sessão de 30 de Dezembro, deliberou louvar, no momento das suas passagens à reforma, os seguintes funcionários superiores:

— O sr. eng. *Roberto de Espregueira Mendes*, director-geral, «pela inextinguível dedicação à Empresa de que deu provas ao longo da sua vida profissional, pelo exemplo de espírito de bem servir que proporcionou a todos quantos trabalharam na Empresa e pela competência demonstrada no exercício das suas funções, prestando à causa do caminho de ferro em Portugal assinalados e relevantes serviços. E ainda conceder-lhe o título de director-geral honorário».

— O sr. eng. *Júlio José dos Santos*, director da Exploração, «pela forma excepcionalmente dedicada como serviu a Empresa, desempenhando todas as funções de que foi investido ao longo da sua vida na Companhia com comprovada competência».

— O sr. eng. *Carlos dos Anjos Joyce Dinis*, chefe do Serviço de Coordenação e Controlo do Movimento, «em reconhecimento pelos importantes serviços prestados à Companhia, durante a sua longa carreira de ferroviário».

— O sr. *João Carlos Saldanha Almada Quadros e Figueiredo*, chefe do Serviço da Tesouraria, «em reconhecimento pela dedicação demonstrada no desempenho das funções de tão grande responsabilidade, em que esteve investido durante mais de 21 anos».

— O sr. *António Gonçalves Ribeiro*, chefe do Serviço de Armazéns de Viveres, «em reconhecimento pela dedicação e competência demonstradas no desempenho das funções em que se acha investido».

Nomeações e promoções

A contar de Janeiro corrente

A DIRECTOR DA EXPLORAÇÃO — o Engenheiro Rogério Belém Ferreira.

A DIRECTOR DA EXPLORAÇÃO ADJUNTO — o Engenheiro José Olaia Lopes Montoya.

A ENGENHEIRO CHEFE DE REGIÃO — o Engenheiro principal, Joaquim Vicente Duarte das Neves.

A ENGENHEIRO CHEFE DE SERVIÇO — o Engenheiro principal, Abílio Gaspar Rodrigues.

A ENGENHEIROS PRINCIPAIS — os Engenheiros de 1.^a classe, Américo António Capelo de Azevedo Batalha e João Carlos Marques Bela.

A ENGENHEIROS DE 1.^a CLASSE — os Engenheiros de 2.^a classe, Fausto Saraiva Pereira da Fonseca, Rui Manuel Leitão Marques, José Manuel Dziezaski de Andrade Gil, Virgílio Campilho Leal da Silva e Armando Meireles Ferreira Augusto.

A ENGENHEIROS DE 2.^a CLASSE — os Engenheiros de 3.^a classe, Raul António de Sá Vilaça e Moura, Vítor Manuel Cabral de Carvalho e Fernando Luís Campilho Gomes.

A ECONOMISTAS CHEFES DE SERVIÇO — os Economistas principais, drs. Fernando Vassalo Namorado Rosa e Tomás de Aquino Jorge da Silva.

A ECONOMISTA PRINCIPAL — o Economista de 1.^a classe, dr. José do Vale Rodrigues Coelho.

A ECONOMISTAS DE 1.^a CLASSE — os Economistas de 2.^a classe, drs. Hipólito Lopes Fernandes, João Paulo Basto Pereira Forjaz e Cândido Avelino Ribas Pacheco.

A ECONOMISTA DE 2.^a CLASSE — o Economista de 3.^a classe, dr. José Júlio Ferreira Amado.

A SECRETÁRIO DA DIRECÇÃO-GERAL — o Secretário da Direcção-Geral Adjunto, Manuel Esteves.

A CHEFES DE SERVIÇO — os Chefes de Serviço Adjuntos, Álvaro Martins Baptista e David Tavares da Silva.

A CHEFE DE SERVIÇO ADJUNTO — o Pagador, Calisto Cardoso.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA PRINCIPAL — o Agente técnico de engenharia de 1.^a classe, José Teixeira da Graça.

A AGENTES TÉCNICOS DE ENGENHARIA DE 1.^a CLASSE — os Agentes técnicos de engenharia de 2.^a classe, Vítor Manuel Gomes Custódio e Eduardo Dinis Alves Fernandes Madeira.

A AGENTES TÉCNICOS DE ENGENHARIA DE 2.^a CLASSE — os Agentes técnicos de engenharia de 3.^a classe, Fernando Alegria Mota, João da Costa Pires e Amílcar Manuel Aurélio Coelho.

A TÉCNICO PRINCIPAL — o Técnico de 1.^a classe, António Gonçalves Ferreira.

A TÉCNICO DE 1.^a CLASSE — o Técnico de 2.^a classe, Antero Martins Colarinha.

A TÉCNICO DE 2.^a CLASSE — o Técnico de 3.^a classe, Fernando Gonçalves.

A TÉCNICO DE 3.^a CLASSE — o Agente de métodos de 3.^a classe, João São Pedro Lopes.

A PROMOTOR DE FORMAÇÃO DE 2.^a CLASSE — o Promotor de formação de 3.^a classe, Cipriano António de Sousa.

A AGENTE DE MÉTODOS DE 1.^a CLASSE — o Agente de métodos de 2.^a classe, Porfírio Rodrigues.

A AGENTE DE MÉTODOS DE 2.^a CLASSE — o Agente de métodos de 3.^a classe, Luís António Coelho.

A MONITORES DE FORMAÇÃO DE 2.^a CLASSE — os Monitores de formação de 3.^a classe, Luís Marques da Silva, Manuel Martins da Pomba e Joaquim da Costa Andrade.

A MONITORES DE FORMAÇÃO DE 3.^a CLASSE — os Monitores de formação ajudantes, Manuel Anita Félix Ribeiro e Alfredo Simões.

A PROGRAMADOR MECANOGRÁFICO DE 1.^a CLASSE — o Programador mecanográfico de 2.^a classe, Edmundo de Oliveira Santos Costa.

A ANALISTA DE TRABALHO DE 1.^a CLASSE — o Analista de trabalho de 2.^a classe, Francisco Mariano das Neves.

A ANALISTAS DE TRABALHO DE 2.^a CLASSE — os Analistas de trabalho de 3.^a classe, Artur de Oliveira e Fernando Farinha Bandeirinha.

A ANALISTA DE TRABALHO DE 3.^a CLASSE — o Analista de trabalho ajudante, Ildefonso Duarte.

A ENCARREGADOS DE SEGURANÇA DE 2.^a CLASSE — os Encarregados de segurança de 3.^a classe, José dos Santos Beco e Armando de Almeida Ferreira da Silva.

A ENCARREGADO DE SEGURANÇA DE 3.^a CLASSE — o Encarregado de segurança ajudante, Armando Rafael de Campos.

A PAGADOR — o Fiel de tesouraria de 1.^a classe, Fausto Félix Ribeiro.

A CHEFES DE ESCRITÓRIO — os Subchefes de escritório, João José Nicolau dos Santos, Armando José Macedo, Virgílio Dias Lopes, Manuel Ferreira Purgatório Júnior, Luís António Vasconcelos Marques, João Cabrita Cristino, Joaquim Fernando Lorigo Lopes, José Pita Pires, João Carlos Leiria, João Pereira Coutinho Salgado, João Camilo Rocha Pargana, Humberto Lazana, Albertino Simão e António Alberto Afonso de Sousa.

A SUBCHEFES DE ESCRITÓRIO — os Chefes de secção, António Bernardo Figueiredo, José Vicente Ferreira, Aureliano Dias, José Maria Pereira Gomes, Vítor Dias de Carvalho, Vasco Duarte Vaz, António Gomes Júnior, Mário Dias Rodrigues da Silva, Fernando Américo Rodrigues Marques, Arnaldo Pinto Carvalho, Manuel Taborda de Oliveira, Alberto dos Santos Cruz e Manuel Rodrigues Fernandes.

A CHEFES DE SECÇÃO — os Escri-turários de 1.^a classe, Estanislau Miguel, Luís Eugénio Poitout, Má-río Pinto de Moura, José Gaspar, Carlos Nunes de As-sunção, João de Oliveira Nunes Policarpo, Evaristo Fran-cisco Pinto Soares, Raul Augusto de Oliveira, Rui Lobão da Silva Sanches, José Frederico Santos Roque, Manuel Valente Esteves, António da Silva Freitas, Custódio Bas-tos, José Nunes Chicharo, António Joaquim Gouveia, António Alexandre Pinto Castanheira e José Luís de Freitas Maia.

A ESCRITURÁRIOS DE 1.^a CLASSE — os Escri-turários de 2.^a classe, Diamantino G. Fernandes Ramos, Manuel Martins Lontro, Maria Helena V. S. Machado, Joaquim António Coelho, Américo Martins, Aristides das Neves Pimenta, José Carlos de C. Freire, Ernesto Serrão, Américo Machado M. Marcelino, Miguel de Matos Ca-lhas, António Cândido Segadães, João Rodrigues Guio-mar, António Sanches Cruz, José Dias Mendes, José César F. Cardigos, Ilda F. Rosa Fernandes, Maria Ado-sinda M. A. Baião, Albertina Adélia M. Silva, Maria Luisa C. dos S. Correia e Maria Amélia T. D. Murta das Neves.

A ESCRITURÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Escri-turários de 3.^a classe, Maria Isabel Graça Correia, José Vieira Leitão, Maria Cristina da C. Ferreira, Gregória Maria da S. A. F. Vicente, Camila Pires Pisco, Mavilde Felicidade Francisco, Celeste de Oliveira Matos Gadeiro, Isabel de Jesus Ramos, Adélia Maria Guerreiro, Maria Fernanda Branco Alves, Maria Isabel Fidalgo Bernardes, Maria dos Anjos da C. Bento, Joaquim Afonso, Maria Elisabete de A. O. S. Pessanha, Narcisa da Conceição F. Ferreira, Maria Adelaide R. Benido, Maria Leopoldina D. J. Rita, Maria do Rosário P. M. Delgado, Beatriz da Conceição Silva, Arlete Maria M. C. P. dos Santos, Ma-ria Antonieta Cabrita Correia, Nair Odete Alves da Costa, Maria Helena G. das Neves, José da Visitação Oliveira Júnior, António Mário da Silva, Eduardo de A. Soares Rodrigues, Armando Simões, Armando Gomes da Silva e Maria José Mendes Lopes.

A DESENHADORES PRINCIPAIS — os Desenha-dores de 1.^a classe, João António Maia, Joaquim Aurélio dos Santos, João Filipe e Joaquim Roberto Alexandre.

A DESENHADORES DE 1.^a CLASSE — os De-senhadores de 2.^a classe, Américo Mota Rodrigues, Vir-gílio Valente Ferreira, Eduardo Baptista Lindo, Manuel Gameiro, Eugénio do Carmo Baptista, António F. da S. Bento da Cruz, Francisco Manuel Rodrig. Cardoso, João Manuel Freire Vital, José João Cardoso e Gervásio Brito Guerreiro.

A DESENHADORES DE 2.^a CLASSE — os De-senhadores de 3.^a classe, Leonel Rodrigues da Silva, Francisco da Gama Henriques, António Marques Can-tante Simões, José Júlio Castanheira de Brito e Doménico Bragadesto Antunes.

A ENFERMEIRO-GERAL — o Enfermeiro princi-pal, António Monteiro Soares da Costa.

A ENFERMEIRO PRINCIPAL — o Enfermeiro de de 1.^a classe, Carlo Marques Simões.

A ENFERMEIROS DE 1.^a CLASSE — os Enfer-meiros de 2.^a classe, Zélio da Silva e Alberto Eduardo de Sousa Santos.

A 2.^o PREPARADOR DE ANÁLISES CLÍNICAS

— a Ajudante de preparador, Alcina Leolina Gameiro Xarepe Duarte.

A INSPECTORES REGIONAIS — os Inspectores principais de secção de exploração, Júlio Baptista Mar-tins e Gaspar Rodrigues Torres.

A INSPECTORES PRINCIPAIS DE SECÇÃO DE EXPLORAÇÃO — os Inspectores, João Augusto Aze-vedo Santos, Ricardo Júlio de Almeida, Manuel José Pi-res, José Franco Camocho, Armando de Araújo, Raul Joaquim de Carvalho e Aires da Silva Branco.

A INSPECTORES DE SECÇÃO DE EXPLORAÇÃO — os Subinspectores, Francisco Serrano, Joaquim Pires Cipriano, António Narciso e Alexandre Oliveira Gomes.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 1.^a CLASSE — os Chefes de estação de 2.^a classe, José Marques dos Santos, Américo Coelho, Alfredo Dias Lapa, António Rodrigues de Almeida e Luís da Silva.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 2.^a CLASSE — os Chefes de estação de 3.^a classe, Adriano de Sousa e Cas-tro, José Joaquim, João Ribeiro dos Santos, Luís Ferreira Júnior, José Luís Simões, Cipriano Antunes Micael, Emí-líio Alves Taborda, João Cordeiro Júnior, Joaquim Al-berto Abrantes Benido e Manuel Marques Aleixo.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 3.^a CLASSE — os Factores de 1.^a classe, José Mateus Ferreira, José Lou-renço, António Grancho Riscado, António da Silva Cam-pos, José Ferreira da Silva, José Augusto de Oliveira Diogo, José do Nascimento, Amândio Dias da Silva, António Vieira, Joaquim Ferreira Pimentel, João Bernar-des, Domingos Gonçalves, Francisco Lopes Farto, Ân-gelo José Gomes, Ernesto Marques, Fernando Pereira dos Santos, José Firmino Cabrita, Mário Pombo Ribeiro e António Martins.

A FACTORES DE 1.^a CLASSE — os Factores de 2.^a classe, Agostinho Pires São Pedro, Arménio Lopes Morgado, João Baptista Ferreira, Pedro Morgado, Hen-rique da Conceição Martins, Manuel Marques, Custódio Manuel Branco Caldeirinha, Gregório Duarte Vitória, Rui de Oliveira Geral, José Bonito Francisco Neves, João Eduardo Cabrita, Joaquim Rezinho Carrilho, Fer-nando José Angelino, António Belo Senhorinho, Alfredo Bernardo do Nascimento, Manuel Calado Ferreira, Ma-nuel Joaquim Bessa, Manuel Inocência Vitorino, Marti-nho de Oliveira Neto e José Luís.

A FACTORES DE 2.^a CLASSE — os Factores de 3.^a classe, José da Cunha Ferreira, António Estanqueiro de Brito, Manuel da Silva Ferraz, José Eduardo Moreira de Matos, Jacinto Álvaro Godinho Valente, Vitorino Freire Pinto, Armando Conceição Pereira, Antero de Sousa Monteiro, Vitálico Manuel Lopes Costa, Joaquim José Ribeiro de Magalhães, Fernando de Sousa Grácio, Armando Emanuel Carrilho Vieira, Bernardino Monteir Gonçalves, Manuel João Martins, Augusto Baptista Lei-tão, Manuel Francisco da Conceição Clérigo, Arnaldo de Jesus Costa, Manuel Gil Gonçalves Barateiro, Fernando Manuel de Matos Fernandes, Aires Gaspar Simões, An-tónio Maria Rodrigues e Rogério Penha da Silva.

A FIÉIS DE CAIS — os Conferentes de 1.^a classe, Mário Rebelo, José Fernandes de Abreu, Joaquim Ilde-fonso de Brito Crujo e José de Matos Xavier.

A CONFERENTES DE 1.^a CLASSE — os Confe-rentes de 2.^a classe, Sebastião Leite Gonçalves, Joaquim Nunes Infante, José da Cunha, Abel Pinto da Silva, José Augusto Macedo e Floriano da Silva Lagarto.

A CONFERENTES DE 2.^a CLASSE — o Guarda-freios de 2.^a classe, Arménio Antunes; e os Serventes de 2.^a classe, Joaquim António Galante Caneta, Fran-cisco Pereira da Silva e Américo Frágoso Pires.

A CAPATAZES DE MANOBRAS DE 2.^a CLASSE — os Agulheiros de 2.^a classe, Manuel Lopes Macieirinha, Horácio Nunes Cabrita, Joaquim Mendes, Mário da Silva Gomes, José Paulo Capão, António José de Almeida, António de Sousa Ribeiro, Mário Pereira Jorge, Gregório do Carmo Pereira, José Moreira de Sousa, Joaquim Pires Dias, Carlos Aurélio Dias, António Tavares de Oliveira, José Ferreira Bessa e Humberto de Oliveira Leitão.

A AGULHEIROS DE 2.^a CLASSE — os Agulheiros de 3.^a classe, José Rodrigues Fernandes Gandarez, Orlando Augusto Teixeira Ribeiro, Francisco Pires Mendes, Domingos da Conceição Marques de Oliveira e António Luciano Gonçalves.

A FISCAL DO PESSOAL DA REVISÃO DE BILHETES — o Revisor de bilhetes principal, António Duarte.

A REVISORES DE BILHETES PRINCIPAIS — os Revisores de bilhetes de 1.^a classe, Manuel Domingues Paiva e Francisco Botico Borralho.

A REVISORES DE BILHETES DE 1.^a CLASSE — os Revisores de bilhetes de 2.^a classe, José Barbosa de Araújo, Joaquim dos Santos, Manuel Maria, Francisco da Silva Alegria Braz e Francisco António Masmorra.

A REVISORES DE BILHETES DE 2.^a CLASSE — os Revisores de bilhetes de 3.^a classe, Luís Taborda Chasqueira, José Joaquim Teixeira, José Augusto das Neves, Manuel Alves, Manuel Mendes, Francisco Ferreira Mendes, Francisco Bessa da Fonseca e Joaquim Inocêncio Salvado.

A REVISOR DE BILHETES DE 3.^a CLASSE — o Servente de 2.^a classe, Josué Pereira Rosa.

A CONDUTOR PRINCIPAL — o Condutor de 1.^a classe, João Afonso.

A CONDUTORES DE 1.^a CLASSE — os Condutores de 2.^a classe, Dionísio de Sousa Pinheiro, João Martins, José do Carmo Nunes, José de Matos, Francisco Dias, Jerónimo Moreno Simões, Joaquim Alexandre Rossa e António da Luz Arez.

A CONDUTORES DE 2.^a CLASSE — os Guarda-freios de 1.^a classe, Júlio Pereira d'Almeida, Joaquim Custódio Quinteiro, Bazílio Monteiro, Armando Carlos Magalhães, João de Oliveira Lourenço, António Dias de Carvalho, José Augusto Alves, José Ribeiro da Silva Matos Xavier, Francisco Pereira, Manuel Nogueira Coelho, José da Costa Araújo, Abílio da Silva, Domingos Monteiro, João Ferreira de Oliveira, João Meira da Silva, Bernardino José, José dos Santos, Manuel de Almeida e João São Pedro Ferreira.

A GUARDA-FREIOS DE 1.^a CLASSE — os Guarda-freios de 2.^a classe, António Simões Roseiro, António Martins Simões, Manuel das Neves, José Simões, Henrique Soares, Germano de Moura, Arnaldo da Silva Guilherme, Abel Pinto, Alberto Fernandes Tinoco, Domingos Faísca de Oliveira, Manuel Ribeiro da Silva Matos, Arlindo Pereira da Silva, António Ferreira de Almeida, José Vieira da Silva, António José dos Santos, Joaquim Canais, Joaquim de Sousa, Serafim José de Oliveira, Álvaro de Matos, Joaquim Gonçalves Duarte, Jaime Gonçalves Neves, Joaquim Nascimento Gonçalves, Ângelo Pereira da Silva, Álvaro da Silva, Manuel Marques de Miranda, José Nunes da Conceição Ferreira, António Jacinto Balão Fernandes, Francisco Fernandes e António Maria Candeias.

A ELECTRICISTAS DE TELECOMUNICAÇÕES DE 3.^a CLASSE — o Operário de 4.^a classe, Manuel Catorze Cavaca.

A GUARDA-FIOS DE 1.^a CLASSE — o Guarda-fios de 2.^a classe, José Brás.

A CHEFE DE ARMAZÉM DE 1.^a CLASSE — o Chefe de armazém de 2.^a classe, Manuel Mendes.

A CHEFE DE ARMAZÉM DE 2.^a CLASSE — o Recebedor de materiais de 2.^a classe, Bento Pereira.

A RECEBEDOR DE MATERIAIS DE 2.^a CLASSE — o Fiel de armazém de 1.^a classe, Isaias Beirão.

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

A FIEL DE ARMAZÉM DE 2.^a CLASSE — o Fiel de armazém de 3.^a classe, Manuel António Gonçalves.

A FIEL DE ARMAZÉM DE 3.^a CLASSE — o Servente de 1.^a classe, Álvaro Sequeira de Oliveira.

A REVISORES DE MATERIAL DE 2.^a CLASSE — os Revisores de material de 3.^a classe, Joaquim Arrojado Nunes e António da Silva Costa.

A REVISORES DE MATERIAL DE 3.^a CLASSE — os Ajudantes de revisor de material, Fernando da Costa Henrique, Manuel Vieira, Abílio de Alcobia, Agostinho Jacinto Réquio, Joaquim Lourenço Gonçalves, José Martins Chorão, Porfírio Rodrigues Cosinheiro, António Gomes, Manuel Ferreira Tarrafa, António Silvério Ratinho, Manuel Pires Silveiro, Ernêlindo Esteves Diniz, José da Cruz Vilela, João Boavida Nunes, Paulo Gregório Neves, José Ventura Pereira, José Maria Joaquim, Júlio dos Ramos Cavaco e Adelino da Assunção Arvelos.

A AJUDANTES DE REVISOR DE MATERIAL — o Servente de 1.^a classe, António da Silva Aleixo; os Serventes de 2.^a classe, José Gonçalves Marreiros Rijo, Leonel Cordeiro, Anísio de Almeida e António Pinheiro Romão; e os Serventes de 3.^a classe, Luís Ribeiro Pires e João Paiva Carvalho.

A MESTRE DE VIA FLUVIAL — o Marinheiro de 1.^a classe, José Luís Anastácio.

A FOGUEIRO DE VIA FLUVIAL DE 1.^a CLASSE — o Fogueiro de 2.^a classe, João David de Oliveira.

A MARINHEIROS DE 2.^a CLASSE — os Marinheiros eventuais, José Louro Pereira Carrilho, Abílio Nunes Guerreiro, César Marques Simões, Joaquim Claudino Baião e António Manuel Cabrita.

A INSPECTOR DE RECEITAS DE 1.^a CLASSE — o Inspector de receitas de 2.^a classe, José Baptista.

A INSPECTOR DE RECEITAS DE 2.^a CLASSE — o Verificador de receitas, Abílio Soares Fernandes Barreiros.

A VERIFICADOR DE RECEITAS — o Factor de 1.^a classe, Clemente da Rosa Moura.

A INSPECTOR DE INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS — o Contramestre de 1.^a classe, Ernesto de Oliveira Lúcio.

A INSPECTOR DE OBRAS METÁLICAS — o Contramestre de 1.^a classe, Joaquim dos Santos Lopes.

A CHEFE DE CANTÃO DE OBRAS METÁLICAS DE 1.^a CLASSE — o Chefe de cantão de obras metálicas de 2.^a classe, Manuel da Costa Isidoro.

A CHEFE DE CANTÃO DE OBRAS METÁLICAS DE 2.^a CLASSE — o Operário de 1.^a classe, João Coimbra.

A ENCARREGADO GERAL DE OBRAS DE 1.^a CLASSE — o Encarregado geral de obras de 2.^a classe, Henrique Marques Serafim.

40 anos de serviço



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Fernando Pereira Garcia e João da Fonseca*, inspectores de receitas de 1.^a classe ; *Teodósio Marques Carrilho, Alberto Justino Soares e Aires da Silva Branco*, inspectores de secção de exploração ; e *Joaquim da Cunha Pereira*, agente de tráfego de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José Marques Júnior e Mário de Oliveira*, chefes de estação de 1.^a classe ; *Luís Jesus Ferreira*, chefe de secção ; *Marcelino Macau, Manuel José de Carvalho e Afonso Francisco dos Santos Júnior*, chefes de estação de 2.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim Almeida Fazendeiro, Francisco Vicente da Silva, António Santos, Octávio Faustino Gomes e Augusto Gomes Trindade*, chefes de estação de 2.^a classe ; e *César Rodrigues Martins*, chefe de estação de 3.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Óscar Hermes Penha Delca, Manuel Marques Aleixo e António de Oliveira Sousa*, chefes de estação de 3.^a classe ; *Manuel Gabriel Paginha*, fiscal do pessoal da revisão de bilhetes ; *Joaquim da Fonseca*, chefe de lanço de 1.^a classe ; e *Manuel Pereira Maia*, factor de 1.^a classe.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Rosa Esteves, José Maria, José Isidoro e Joaquim Firmino Dias*, assentadores de 2.^a classe; *António Baptista Dias*, servente de 3.^a classe e *João Gaiato Serrano*, eventual — louvados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da linha, por motivo do desabamento de uma trincheira ao Km 14,300 — Lousã.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Ramiro Cruz, Manuel Campizes, José Esteves, António Campizes Marques, Albano Coelho dos Santos e Licínio Mendes*, eventuais — louvados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da linha, por motivo do desabamento de uma trincheira ao Km 14,300 — Lousã.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Alberto Ferreira Gonçalves, Joaquim Carraca Pimentel Paredes, Álvaro Dias Marques, José Lemos, José Augusto Galante e Gabriel Carvalho Esteves*, eventuais — louvados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da linha, por motivo do desabamento de uma trincheira ao Km 14,300 — Lousã.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Laurindo Morais Henriques*, chefe de distrito e *Anibal da Cruz*, assentador de 1.^a classe — elogiados porque, ao terem conhecimento de que ao Km 3,041 — Dão se encontrava um carril partido e não obstante estarem de folga, prontamente se dirigiram ao local e promoveram a substituição do carril; *Augusto Soares Leite*, subchefe de distrito, *Germano Queirós*, assentador de 1.^a classe, *Nascimento Correia da Silva*, servente de 3.^a classe e *Basilio Fernandes Teixeira Mendes*, eventual — elogiados porque, ao terem conhecimento de que ao Km 12,900 — Minho se encontrava um carril partido e apesar de estarem de descanso, prontamente se dirigiram ao local e procederam à substituição do carril.