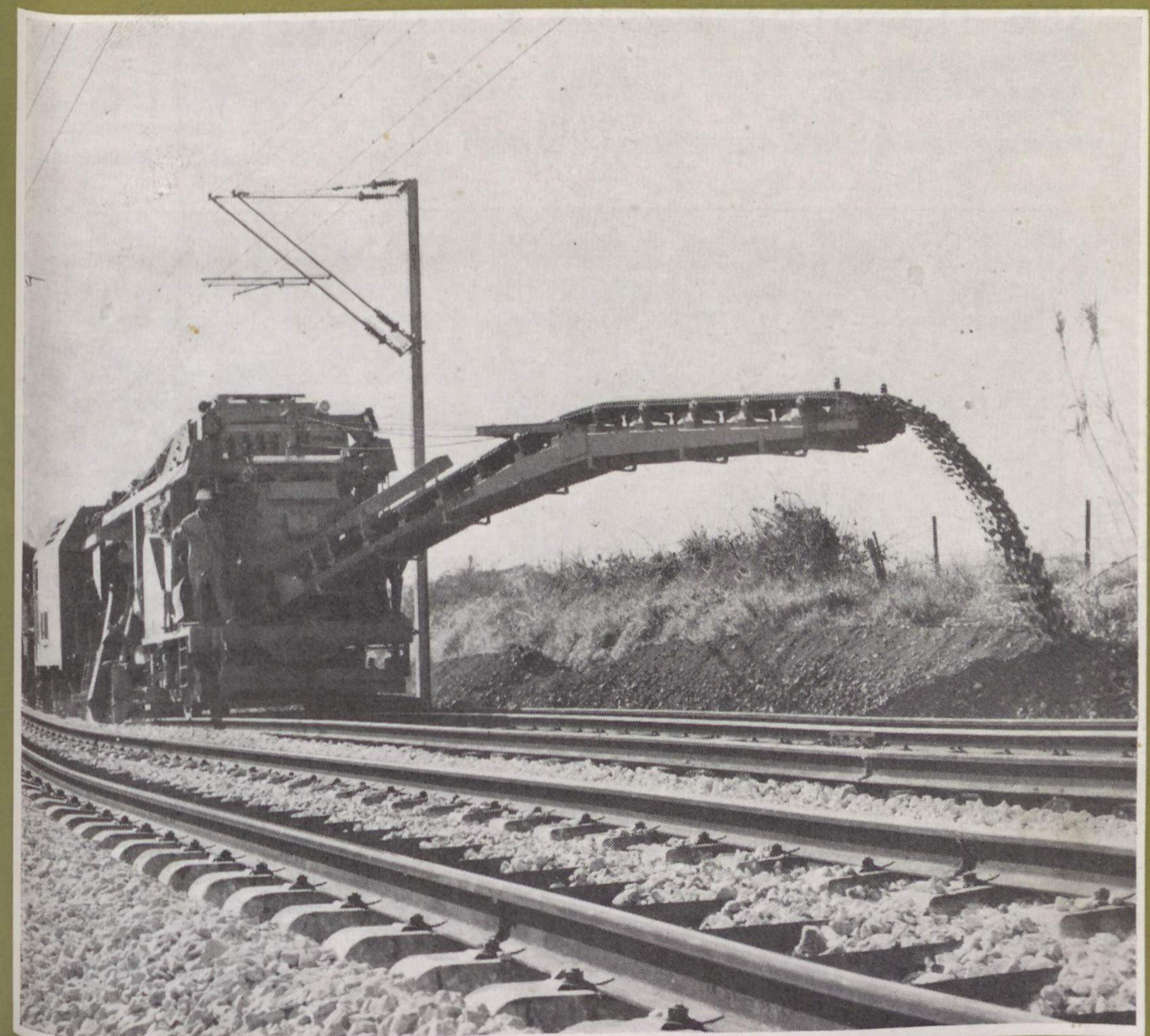


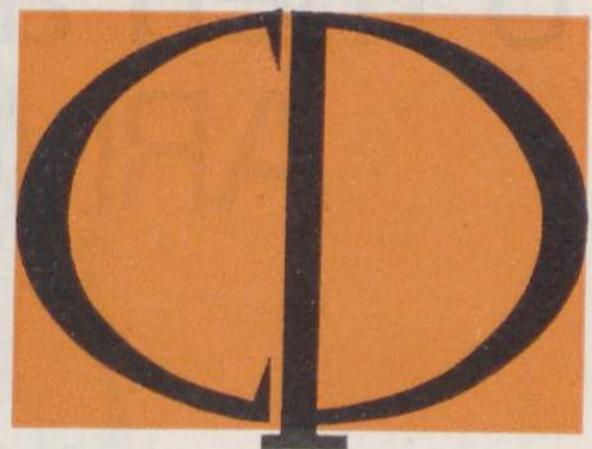
Bole tim



508 · OUTUBRO/71



Bole tin



FUNDADOR:

ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR:

ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA

EDITOR:

DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses • Sede: Calçada do Duque, 20 — Lisboa • Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

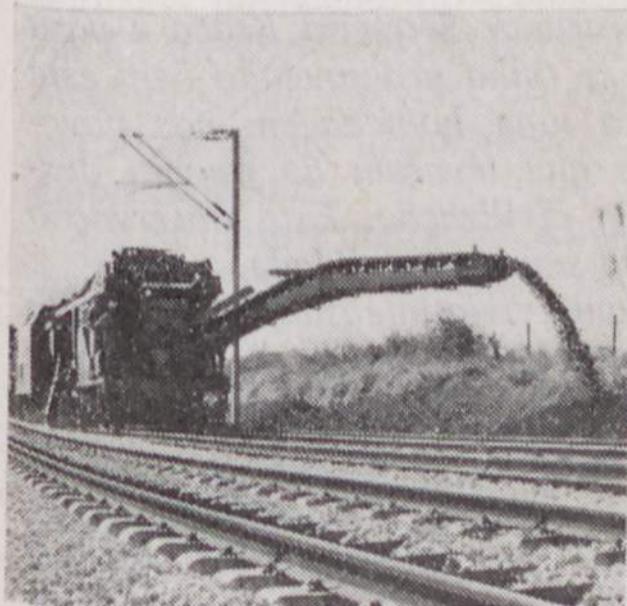
N.º 508 • Outubro de 1971 • ANO XLIII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL

Sumário

Uma depuradora de balastro em plena actividade



O meu amigo Armand — pelo Eng. Roberto de Espregueira Mendes	4
Inaugurada no Estoril uma estátua a Fausto de Figueiredo Fausto de Figueiredo, o primeiro português a pensar no turismo como indústria — pelo Eng. António Branco Cabral	5
A reunião da U. I. M. C. realizou-se este ano em Lisboa	10
Renovação integral da via — pelo Eng. Óscar Amorim	12
O «Plano Leber» em marcha — por George Leber	16
Um ferroviário português premiado na «7.ª Exposição Internacional dos Ferroviários Filatelistas»	20
Uma exposição de cartazes turísticos de Salvador Dali realizada em Lisboa	21
Portugal no Congresso da U. S. I. C.	21
Pessoal — Nomeações e promoções	23
Pessoal — Admissões	24

o meu amigo ARMAND

pelo Eng. Roberto de Espregueira Mendes
Director-Geral Honorário da Companhia

Louis Armand faleceu na noite de 29 para 30 de Agosto fulminado por uma crise cardíaca.

A Administração da C. P. solicitou de mim algumas palavras, neste nosso «Boletim», sobre a personalidade e a obra do eminentemente desaparecido o que eu faço com profunda emoção, comovidamente.

Não me vou ocupar do saber, da cultura, da inteligência de Louis Armand — essa inteligência que Daniel Rops, seu colega na Academia definiu, no dia da sua entrada para a dota agremiação, como a primeira de França.

O pensador esclarecido, o homem de cultura variada, o humanista prospectivo, para ser verdadeiramente apreciado necessita de muito espaço e conhecimento da sua obra nestes últimos vinte anos. Não é esse o objectivo. Ferroviário, só quero referir-me a Louis Armand ferroviário, mister que significava permanentemente elevando às maiores alturas a ciência de fazer comboios e o gosto de os utilizar. Sobretudo quero testemunhar o muito que lhe ficou devendo a C. P.

Durante a guerra desempenhou com o maior risco missões de resistente, de extraordinária ousadia e valor, nessa «bataille du rail» que o levou à prisão e quase ao fusilamento. Este exemplo da iminência do sacrifício duma personalidade como Louis Armand, ilustra bem o que as guerras podem destruir de valores insubstituíveis.

A sua carreira na S. N. C. F. foi explosiva como o foi em tudo que tomou interesse. A seguir à guerra foi nomeado director do Serviço Central do Material, em 1946 era já director-geral adjunto e em 1949 director-geral, acabando por ser presidente do Conselho de Administração em 1955.

Quando as tropas francesas entraram na Alemanha encontraram na Floresta Negra traços das experiências que os alemães estavam fazendo no domínio dos caminhos de ferro. Chamado Louis Armand descobriu que se tratava da aplicação da corrente industrial (50 Hz) à tracção ferroviária. Transferiu essas experiências para uma linha em França entre Annecy e La Roche-sur-Fourou e animou-as de forma a pôr em prática um sistema de tracção mui eficiente e económico.

Quando a C. P. se decidiu a electrificar as suas linhas, o secretário-geral engenheiro Branco Cabral visitou com Louis Armand as experiências de Annecy e o subdirector engenheiro Brion assistiu a um simpósio onde foram discutidos os resultados

finais. Armand interessou-se então pelo nosso projecto, deu-nos conselhos, quer em Paris, quer em Lisboa e foi ele quem reunindo os construtores franceses, suíços e alemães, conseguiu deles condições imbatíveis no concurso da electrificação.

Encontrava-me com Louis Armand mais de uma vez por ano nas reuniões da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.) e tanto eu como os outros membros da União trazíamos os ouvidos cheios de ciência certa, sempre nova, actualizada, nos mais variados ramos da nossa profissão, ensinamentos proveitosos.

A ele se devem os célebres simpósios sobre o emprego da cibernética aos caminhos de ferro, realizados em Paris e em Tóquio, fontes de modernização duma técnica que se tinha rotineiramente deixado distanciar do seu concorrente mais científico: a aviação. Nunca deixou um dia de pensar nos caminhos de ferro, ele que era solicitado por mil e um interesses a que se dava com um ardor exuberante.

O meu ilustre Amigo passou duas semanas de férias em Portugal em 1956 e tive a honra de o receber em Viana do Castelo. A sua passagem na minha casa é uma saudade pungente para mim, agora que ele desapareceu.

Era amigo de muita gente mas dedicou particular estima aos ferroviários portugueses e a Portugal, talvez porque Portugal teve a coragem de pôr em prática a técnica nova da electrificação que ele especialmente desenvolvera. Fomos uma espécie de «cobaia» a que ele ficou sempre grato.

Numa das últimas reuniões da U. I. C. a que assisti tratou-se da admissão de Taiwan na organização. Quando apresentou o problema em certa altura disse preferir chamar-lhe Formosa e virando-se para o administrador Sequeira Braga e para mim perguntou-nos se tinha pronunciado bem este lindo nome que era uma homenagem aos navegadores portugueses que levaram ao mundo desconhecido uma nova civilização. Esta observação era bem um traço da sua personalidade.

Homem deste século vivia intensamente o século que se aproxima, esperançando sempre na ciência que dá ao homem melhor certeza do seu valor e da sua força.

Grande e dilecto Amigo! Vai ser por todos nós sentida a falta da sua superior convivência e da luz do seu espírito.

inaugurada
no estoril
uma estátua



a fausto de figueiredo

O Grande Pioneiro do Turismo Nacional foi Presidente do Conselho de Administração da C.P.

Fausto de Figueiredo, o criador do Estoril e um dos maiores pioneiros do turismo nacional, que foi, também, presidente do Conselho de Administração da C. P., tem com devido jus, desde o dia 17 de Setembro, nas Arcadas do Estoril, uma estátua a perpetuar a sua impressionante figura, dinâmica e empreendedora.

À cerimónia inaugural, extraordinariamente concorrida, presidiu o Chefe do Estado, almirante Américo Thomaz.

Presentes, o subsecretário de Estado do Trabalho e Previdência, dr. Nogueira de Brito; o chefe de gabinete do ministro das Comunicações, em representação deste; o governador civil de Lisboa, dr. Afonso Marchueta; o eng. Álvaro Roquete, director-geral do Turismo; os presidentes das Câ-

maras Municipais de Lisboa, Cascais e Oeiras, e muitas outras individualidades gradas da sociedade portuguesa. Por parte da C. P. estavam presentes o dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração, e o dr. Élio Cardoso, chefe do Serviço de Relações Públicas e editor do «Boletim da C. P.».

A receber o Chefe do Estado encontravam-se os filhos do homenageado, entre os quais o dr. Amaral de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da Sociedade «Estoril».

No uso da palavra, o dr. Amaral de Figueiredo, depois de agradecer a presença do Presidente da República e das demais individualidades, agradeceu igualmente às entidades públicas que tornaram possível a homenagem, referiu-se ao lançamento da



O dr. Amaral de Figueiredo proferindo o seu discurso.

primeira pedra do futuro bairro Fausto de Figueiredo, para ferroviários, e salientou que a homenagem mais válida que poderia ser prestada à obra do seu Pai seria a de «prosseguir no seu desenvolvimento e na sua actualização».

E a terminar o orador acentuou: «Permito-me repetir um apelo ao sr. ministro das Obras Públicas para que acrescente mais um passo a este passo decisivo que acaba de dar para a actualização do Estoril. Para que o Estoril de amanhã possa ser, enfim, o Estoril virado para o mar.

O mar é, com certeza, um dos primordiais motivos de atracção do Estoril. O mar e esta maravilhosa baía de Cascais. Encontrou-os o nosso Pai ao chegar aqui. O resto transformou-o ele.

Fica a olhá-lo, em bronze, para sempre.

De hoje em diante, mesmo que pareça um paradoxo, é certo que o Estoril passa a contar com a Presença do Grande Ausente».

Falou a seguir o dr. Bustorff Silva, na qualidade de amigo do homenageado, que começou por elogiar o trabalho do escultor Leopoldo de Almeida, autor da estátua acabada de inaugurar. Recorrendo, depois, com vibração, a vida de Fausto de Figueiredo, os seus princípios humildes, o seu tra-

balho, a sua tenacidade, o seu espírito empreendedor e dinâmico, a sua capacidade de realizar, disse:

«Com pouco mais duma dezena de anos, Fausto de Figueiredo avançou do poiso familiar do Braçal, caminho de Lisboa, trazendo consigo umas poucas mudas de roupa e o ideal modesto de conseguir o curso de farmácia.

Por mais paradoxal que pareça, a verdade é que, ao lançar-se à vida, o Homem enorme que temos diante de nós em estátua, limitava as suas ambições e os seus sonhos a esse pouco...

O resto — a aspiração criadora de um verdadeiro turismo nacional — esse revelou-se mais tarde.

Dispunha o rapazote de meios materiais acaanhados; mas fortalecia-o uma Fé que encheria o Mundo, apoiado numa tenacidade de aço. Destacava-o, ainda, um nome eufónico, destes que ficam no ouvido para não mais esquecer: Fausto de Figueiredo. Um nome e um apelido que se gravavam na memória, e continham, insitos, predestinações de êxitos retumbantes».

E mais adiante:

«Nos primeiros tempos conseguiu o lugar de praticante numa farmácia ali para os lados do Conde Barão e quarto e refeições económicas próximo do actual Museu de Artilharia. Concluída a labuta diária, fechada a loja, havia que palmilhar diariamente aqueles alongados quilómetros que o apartavam do agasalho e do repouso.

Durante as horas da labuta, que começava cedo e se prolongava pela noite adiante — estudava, estudava, instruia-se para os exames que ia vencendo com sucesso, aproximando-o do alvo cobiçado.

Viu coroados de êxito os seus esforços.

Rapazote já maduro, empregou-se numa farmácia na Rua dos Fanqueiros, cerca do Largo dos Torneiros — a Farmácia Alberto Veiga, creio que há muito desaparecida.

No andar superior estavam instalados os escritórios do grande agricultor de S. Tomé, Ferreira do Amaral. Um irmão deste, sr. Padre Amaral, aparecia na farmácia para o cavaco da tarde ou da noite. Notou o rapaz. Admirou-lhe os méritos. Aproximou-o do Chefe da Casa. E ainda não vencera os 30 anos e já Fausto de Figueiredo ganhara a confiança do afamado capitalista, ouvia os seus desabafos e orientava-o com as suas sugestões — ao ponto de que foi delegado para participar numa assembleia geral dos obrigacionistas da C. P. que se realizaria em Paris para debater interesses da maior relevância para Ferreira do Amaral, ao tempo portador se não do mais vultuoso, pelo menos de um dos mais importantes lotes de obrigações da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, existentes no nosso País.

O que foi essa aventura, a viagem a Paris, os apuros do uso de uma língua que Fausto de Figuei-

redo ainda, então, mal praticava e a entrada em liça contra dezenas de obrigacionistas reunidos na capital de França — esse espectáculo que não é difícil imaginar como teria decorrido — arrancava ao nosso querido Amigo gargalhadas de jubilosa emoção.

Presidia o velho Kergall, que nós ainda conhecemos, e fazia-o brandindo uma campainha enorme, espécie de sino adestrado a abafar, pelo ruído, os protestos dos contestatários, como se diz hoje... Fausto protestava, bradava num amalgamado português-afrancesado, ou francês-aportuguesado que levava o Kergall a lamentar-se: «*mais je ne comprends pas ce qu'il dit*». Mas Fausto não desistia. E o resultado final excedeu todas as previsões.

A ascensão prosseguiu em perfeita vertigem.

Decorrido pouco tempo, Fausto de Figueiredo desempenhava já funções cimeiras nos caminhos de ferro nacionais.

A política veio ao encontro do seu sonho.

Fausto, acompanhou a experiência, tão inditamente malograda, desse Português ilustre que foi João Franco.

As portas do mundo dos negócios escancaram-se de par em par para o criador de riquezas que Fausto de Figueiredo já revelara que viria a ser.

Caiu a Monarquia. Instalou-se a República.

À confusão e à desordem aniquiladoras de todo o trabalho útil, tentou dar remédio a intervenção de Afonso Costa, no intento de sanear as contas públicas.

Fausto de Figueiredo passou a apoiar decisivamente essa tentativa que, afinal, também falhou.

Entrementes — e não façam os que me escutam questão da boa ordem cronológica dos acontecimentos que apressada e tumultuariamente estou resumindo — entrementes e já em ligação com o extinto Banco Português e Brasileiro e outro importante banco nacional, Fausto de Figueiredo lançava a operação da compra do «Diário de Notícias».

Veio o 19 de Outubro. A morte procurou-o, perseguiu-o, já muito de perto, e só o não imolou por vergonha da infâmia enorme que se iria consumar.

Com o Estado Novo e o sacrifício super-humano de Salazar em prol da salvação da Pátria, a ordem — essa ordem indispensável para que a Obra de Fausto de Figueiredo pudesse prosseguir, restabeleceu-se. Mais uma vez, a colaboração do nosso homenageado se manifestou sem restrições.

E, foi assim, em sobressaltos contínuos de mutações de regimes e ministérios numa agitação febril onde governos, posições políticas e económicas, factos e acontecimentos se atropelavam e sucediam convulsiva, desaustinadamente, que Fausto de Figueiredo descobriu, delineou e realizou — o Estoril».

E após uma pausa o orador prosseguiu:

«Rememoremos, ao acaso, um ou outro exemplo do que afirmo. E começo pelo fim.

Fausto assumiu um dia a Presidência do Conselho de Administração da C. P. Reuniu engenheiros, chefes de serviço, graduados, numa síntese: todos os que exerciam funções de mando. E naquele à vontade quase agarotado que sabia pôr nas falas que pretendia que chegassem bem ao âmago do coração dos seus ouvintes, dirige-lhes emotivas palavras de elogio para os seus antecessores e de estímulo para os que passavam a servir sob as suas indicações.

Recorda-lhes o período difícil que a Empresa atravessava, a necessidade e as vantagens de todos numa colaboração permanente, pertinaz, nunca desmentida, e conclui: «os Srs. não deixem passar um dia, um só que seja, sem fazer qualquer coisa nova. Façam-na, ainda que receiem que seja asneira. As asneiras emendam-se, corrigem-se. O nada é que não tem correcção». Efectivamente a apatia, essa é que é pecado que não pode ter perdão de Deus!



Um aspecto da assistência na tribuna presidencial, vendo-se, à direita, o Chefe do Estado, acompanhado de sua Esposa.

Em meia dúzia de palavras e numa frase que não esquece, definiu-se o Homem e desenhou-se um programa. Não foi necessário mais.

Fazendo minhas as expressões do grande Ricardo Jorge acrescentarei que o Português de eleição e professor ilustre que foi o dr. Ruy Ulrich — inúmeras vezes exaltou Fausto de Figueiredo como dotado de «uma actividade intelectiva que se elevara ao máximo, e onde as riquezas da ideação se não esgotavam nunca».

Um exemplo apenas, destacado de inúmeros outros:

Em 1945 foi promulgada uma Lei 2008 que se propunha abrir novas perspectivas na organização e funcionamento dos transportes ferroviários portugueses. A ideia do resgate das companhias nacionais passa a preocupar todos os espíritos. O deputado engenheiro Araújo Correia, usa da palavra na sessão da Assembleia Nacional em 14 de Junho daquele ano para discutir as bases da Lei e nega-se a perfilar a ideia da nacionalização dos caminhos de ferro porque implicaria o resgate e, consequentemente, o desembolso pelo Estado de somas avultadas que deveriam ascender a dois milhões de contos independentemente de outros e múltiplos encargos.

A C. P., gravemente afectada pelo projecto, reune uma assembleia geral, à qual presido. Producem-se discursos sobre discursos, qual deles mais pessimista; elege-se, por fim, uma Comissão com o encargo de estudar o problema, da qual faço parte com o meu tão grande amigo, professor doutor Fernando Emídio da Silva e o falecido ilustre coronel de engenharia, sr. Tamagnini Barbosa.

Deliberamos ouvir a opinião de Fausto de Figueiredo. Encarregam-me de recolher as suas sugestões.

Durante 4 ou 5 noites, até alta madrugada, trabalhamos em colaboração; «folheio-o», colho elementos de inatacável valimento.

Pela Base 1.^a da Lei o Governo deveria estabelecer o plano da substituição de todas as concessões de linhas férreas por uma concessão única, abrangendo as próprias linhas do Estado.

Imaginam-se sem dificuldade as reacções que esta medida provocaria tanto pelos encargos de ordem material que iria acarretar, como pela decapitação, digamos, das posições políticas ou de comando de que em cada empresa faziam questão os grupos dos seus maiores accionistas.

Fausto apontou remédio eficaz para todos os embaraços.

Elaborou-se um relatório que dissecou exaustivamente as múltiplas facetas da questão e concluiu perfilhando o seu parecer; relatório que mereceu a aprovação unânime dos concessionários.

E sem resgates, nem onerosas compensações materiais, tudo se harmonizou e arrumou, alcançando-se a almejada concessão única».

No prosseguimento do seu discurso, o dr. Bustorff Silva afirmou a breve trecho:

«Foi a esta personalidade rica de méritos, contradições e complexos que Portugal ficou devendo o toque de clarim que abriu a marcha do grande turismo nacional».

E mais adiante:

«Fausto de Figueiredo, voando nas alturas em que só as águias abrem as asas, logo compreendeu que o plano não seria exequível sem um caminho de ferro que assegurasse transportes rápidos, códigos e económicos; ou desligado de entendimentos com as concessionárias das linhas férreas que ligavam Portugal aos países estrangeiros que facilitassem a atracção de visitantes aos milhões, sedentos das excitações aliciantes do jogo e das comodidades e distracções habituais nas estâncias de além-fronteiras.

Para isso, o arrendamento à C. P. foi um facto a curto prazo, logo seguido da electrificação da linha; os acordos turísticos sucederam-se; e por toda a parte brotaram alicerces para estabelecimentos termais, hotéis, casinos, construiram-se campos de ténis e de golfe, abriram-se avenidas, ajardinando-se a primor os terrenos para tal preferidos.

Numa actividade vertiginosa, para a qual só uma autêntica força da natureza teria capacidade, Fausto de Figueiredo ensaiou contratos com grupos estrangeiros, ligou-se aos belgas da Sofina, recebeu, sem desânimo, a renúncia destes quanto a obras que não fossem as da exploração dos caminhos de ferro, suportou as inclemências e perturbações da Guerra de 14, viu-se forçado a criar uma Sociedade Estoril separada da Estoril Plage, encarou a hipótese do loteamento dos terrenos, chegou, mesmo, a financiar ou a facilitar as construções de moradias para particulares.

De dia ou de noite, em todo o momento, caso ou local em que se tornasse necessário colmatar uma brecha — Fausto de Figueiredo lá estava!»

E o orador terminou, dizendo:

«O caminho, agora, é já livre!

Tomemos nas mãos o facho que Fausto de Figueiredo nos passou e, sem tibiez, caminhemos para a frente, cada vez mais fortes, cada vez melhor».

Seguidamente, acompanhado pelos filhos do homenageado, o sr. almirante Américo Thomaz desceu da tribuna de honra e procedeu ao descerramento da estátua, que se encontrava coberta por duas bandeiras nacionais, entre os aplausos da assistência.

No Palácio Hotel do Estoril foi oferecido, a terminar a cerimónia, um beberete.

FAUSTO DE FIGUEIREDO

o primeiro português a pensar no turismo como indústria

pelo Engenheiro António Branco Cabral
Secretário-Geral da Companhia, reformado

Creio que se menospreza a memória e a obra de Fausto de Figueiredo quando se fala do «sonho» do «Estoril» obra de visionário.

Turismo foi durante muito tempo sinónimo de paisagem e, infelizmente, ainda o é para muita gente da nossa terra.

A primeira pessoa que pensou no turismo como indústria foi Fausto de Figueiredo, pensamento de grande valor prospectivo naquela época distante. O seu mérito consistiu em ter criado o «Estoril» no seu espírito, trabalhando-o para ser obra acabada conforme um plano estudado até aos pormenores. O «Estoril» foi alicerçado, com todos os dados do problema em equação, como um chefe de indústria constrói uma fábrica ou um financeiro cria um banco. Nada foi tratado à ligeira, mas a guerra em 1914 destruiu — como é próprio das guerras — os estudos, os planos e os programas de realização.

Estavam as obras em início, segundo projecto do arquitecto Martinet, autor de Hendaye-Plage, quando a guerra deflagrou. A falta de comunicações com a França, a alta dos custos dos materiais e da mão-de-obra levaram à paralisação dos trabalhos, deixando os embriões do casino, do hotel e do estabelecimento termal a fazer concorrência às ruínas do foro romano...

O «Estoril» não foi um «sonho» mas tornou-se um «pesadelo».

Todos os esforços de Fausto de Figueiredo para prosseguir a obra esbarravam na incompreensão dos governantes e na ignorância dos homens de influência. Apenas se conservou a seu lado, solidário, seu cunhado Augusto Carreira de Sousa. Mas não desistiu. Carácter de granito beirão, duro e sólido, a sua perseverança estava ao nível do seu carácter. Lutou, lutou muito. Sou testemunha, por conhecimento directo, das diferentes tentativas com que procurou terminar o «Estoril». E directamente assisti aos revezes, às angústias e à vitória final.

Ficámos amigos íntimos desde que trabalhámos juntos na C. P.; uma amizade fraterna que não ilude a justiça com que o aprecio, justiça que se deve aos vivos e mais ainda aos mortos.

Fausto era um homem de extremos. Violento por vezes no trato, podia, contudo, ter aberturas de coração sensível. Inteligência privilegiada, fulgurante, sobretudo na apreciação das coisas que tocam o económico. Era na aparência um triste, caminhando a olhar para o chão onde tinha os pés bem assentes, mas vivendo obsecadamente o mundo das ideias que preludiam a acção. Realista, o passado saudosista não o detinha, vivia no presente, construindo o futuro. Não tinha distrações, a não ser aquelas afectivas que lhe davam os filhos, objectos duma ternura muito especial e excessiva.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses ficou a dever a Fausto de Figueiredo muitos serviços.

Esforçado lutador contra a rotina que na C. P. vinha do tempo do monopólio dos transportes, tentou dar aos serviços uma consciência comercial. Procurou dinamizar a orgânica e os funcionários. São notáveis os esforços despendidos para coordenar serviços de comboios e camionagem, perfeita a realização da concentração das redes dispersas por várias empresas, e eficiente a orientação que me deu para as negociações com os credores estrangeiros que permitiram liquidar em 1947 a situação concordatária em que a C. P. vivia desde 1894. As suas qualidades de homem de acção foram brilhantemente postas à prova na actividade ferroviária.

Fausto de Figueiredo teve alguns amigos incondicionais, os que puderam conhecer os primores do seu convívio e do seu coração aberto, mas teve muitos inimigos condicionais sobretudo entre aqueles invejosos do mérito e do êxito que tão exuberantemente medram na nossa terra.

Quando foi chamado, por direito próprio e voto dos seus pares, à presidência do Conselho de Administração da C. P., alguém, altamente colocado, afirmou o seu desgosto por ver no primeiro lugar da primeira empresa portuguesa um homem de negócios. Vivi intimamente, diariamente, com Fausto de Figueiredo, cerca de quarenta anos. Pois atesto que nunca, de perto ou de longe, pressenti qualquer acto, nem sequer pensamento, que pudesse levar à suspeita de benefício pessoal. Homem de acção foi simultaneamente homem de bem, dualidade que nem sempre se conjuga.

A obra de turismo seria obra morta sem publicidade. As Casas de Portugal nasceram na mente de Fausto de Figueiredo. A Casa de Portugal em Paris, cobaia das restantes, foi inteiramente obra sua. Foi inicialmente um organismo semioficial, com a participação da C. P., da Sociedade «Estoril», do Instituto do Vinho do Porto e outras entidades. Foi primeiro presidente do seu Conselho de Administração o dr. Francisco António Correia, director-geral dos Negócios Comerciais do Ministério dos Negócios Estrangeiros, e Fausto, e eu próprio, fizemos parte desse Conselho. A campanha de propaganda brotando no centro de Paris por força da Casa de Portugal — que António Ferro mais tarde ampliou e oficializou — era indispensável para o conhecimento da indústria de turismo nascente. Ali se começou a vender o nosso sol e o nosso clima.

O monumento que hoje se inaugura no Estoril, obra do insigne mestre Leopoldo de Almeida, é o preito de gratidão que o Estoril consagra ao seu criador. Mas uma dívida fica em aberto, a de todo o País, desde a Madeira às ribas do Douro, ao imaginativo, eficiente iniciador do Turismo Nacional: — manancial de benesses e graças.

(Do *Diário de Notícias*, de 17 de Setembro de 1971)

«MEETINGS» INTERNACIONAIS



a reunião da U.I.M.C. realizou-se este ano em Lisboa

De 22 a 24 de Setembro, realizou-se pela primeira vez em Portugal — no Hotel Mundial, em Lisboa — a reunião anual do «Bureau» e do «Comité» Permanente dos Serviços Médicos da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. M. C.).

Presentes, delegados e pessoas de suas famílias, da Alemanha Federal, Áustria, Bélgica, Checoslováquia, Espanha, França, Finlândia, Holanda, Hungria, Inglaterra, Japão, Polónia, Portugal, Suécia e Suíça e ainda dos Transportes de Londres.

A representação portuguesa esteve a cargo do dr. Alfredo Franco, chefe dos Serviços Médicos da C. P. e cardiologista de grande renome nacional.

A sessão inaugural, tal como as anteriores — em que foram abordados importantes problemas atinentes ao exercício da medicina ferroviária, designadamente, acidentes de trabalho e sua prevenção, condições gerais de aptidão física e psíquica dos agentes ferroviários, sobretudo dos ligados à condução — foi presidida pelo dr. Joseph Bouckaert, médico-chefe dos Caminhos de Ferro Belgas.

Após a primeira sessão de trabalhos, e a solicitação da Emissora Nacional, o dr. Alfredo Franco, prestou as seguintes declarações ao microfone da nossa estação oficial de Radiodifusão:

«A U.I.M.C. é uma organização que reúne os Serviços Médicos das empresas de caminhos de ferro. O seu «Comité» Permanente reúne este ano, pela primeira vez, em Portugal. Nestas reuniões estudam-se as múltiplas condições que os agentes ferroviários devem possuir para que estejam aptos ao desempenho dos seus lugares. Interessa-nos sobremodo o estudo do factor humano — em regra o grande responsável pelos acidentes. À medida que os comboios marcham a velocidades cada vez maiores, maior importância adquirem, óbviamente, os Serviços Médicos, para o indispensável conhecimento das exigências físicas e psíquicas que essas grandes velocidades requerem, sobretudo aos maquinistas dos comboios».

O programa social de recepção aos delegados e suas famílias — a cargo do Serviço de Relações Públicas — constou de várias cerimónias, entre as quais, uma elegante recepção, oferecida pela Câmara Municipal de Lisboa, na Estufa Fria e um passeio turístico à Serra da Arrábida e Sesimbra, seguido de um almoço no Hotel do Mar, da referida praia. Porém, no primeiro dia, todos os delegados e suas famílias foram obsequiados com um jantar, no restaurante «Folclore», o qual foi presidido pelo administrador da C. P., eng. José Alfredo Garcia. Durante a recepção realizada na Estufa Fria, o vereador Manuel Casimiro, em nome

do Município lisboeta, deu as boas-vindas a todos, congratulando-se pela presença na nossa capital — disse — «de tão categorizados e distintos visitantes». A agradecer, respondeu o dr. Joseph Bouckaert, que disse encontrarem-se todos os delegados encantados com o acolhimento recebido.

Entretanto, aos brindes, no almoço realizado no Hotel do Mar, o dr. Alfredo Franco, em nome da representação portuguesa proferiu as seguintes palavras:

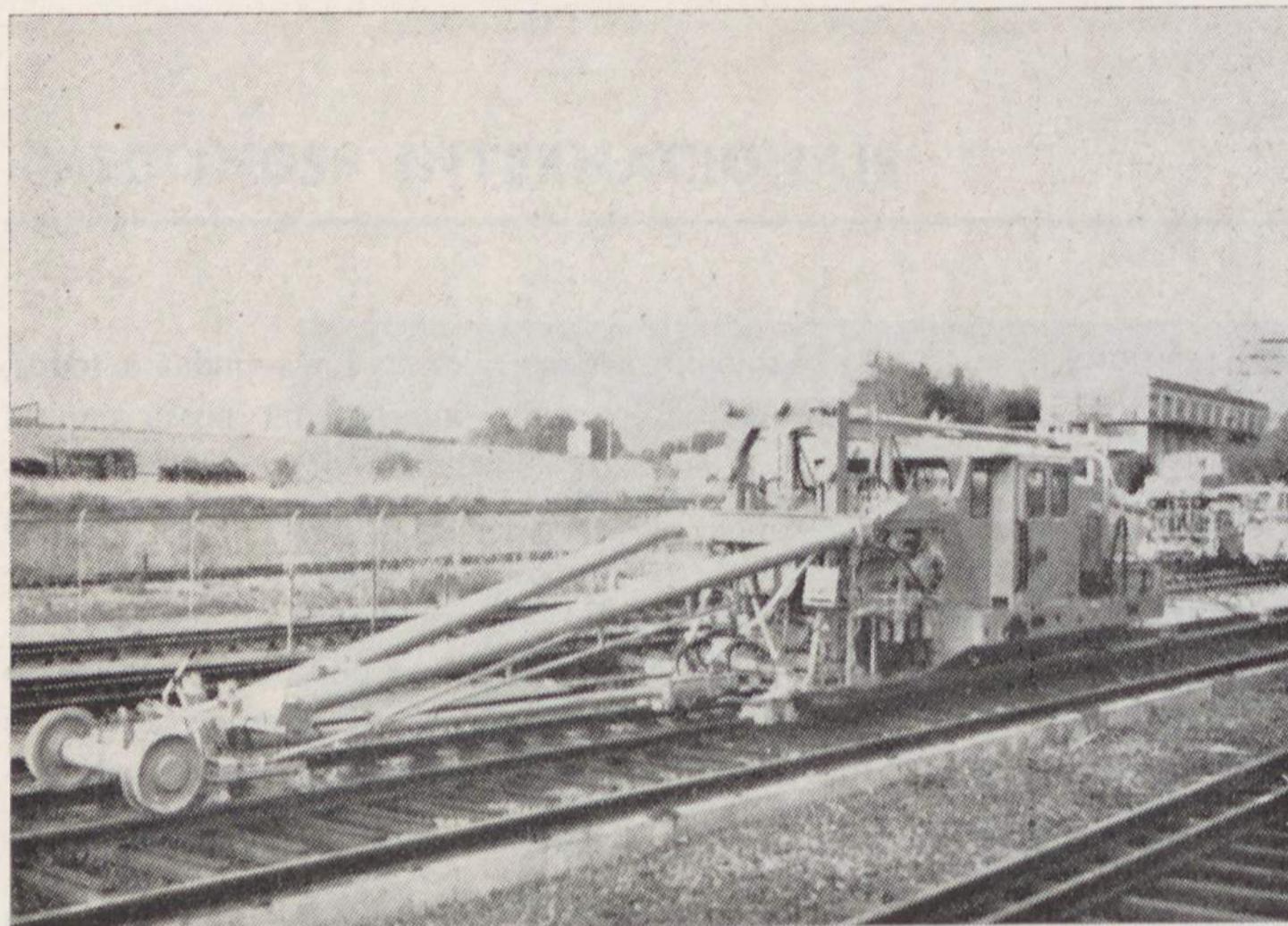
«Chegámos ao fim desta agradável jornada. Em linguagem ferroviária diremos que o comboio teve para nós, portugueses, a marca incomparável da amizade dos nossos colegas de viagem — os distintos delegados do «Comité» Permanente por um lado, e a distinção e gentileza das senhoras que nos acompanharam, por outro.

A inteligência do dr. Bouckaert, o nosso presidente, contribuiu bastante para o sucesso dos trabalhos e também para o prazer destes dias de familiaridade. Chegámos ao momento triste das despedidas. Assim, desejamos-lhes, minhas senhoras e meus senhores, um bom regresso e asseguramo-lhes que deixarão entre nós as melhores recordações.

Esperamos, entretanto, que voltem um dia, em conjunto ou pessoalmente, podendo estar certos de que serão sempre bem vindos e acolhidos com alegria. Bom regresso! Boa viagem!».

Em resposta, o dr. Joseph Bouckaert agradeceu todas as gentilezas proporcionadas pela C. P. acen-tuando que tanto os delegados como suas famílias partiam encantados com o acolhimento dispensado pelos Caminhos de Ferro Portugueses e com a hospitalidade de que foram alvo durante a sua permanência em Portugal.

Esta foi efectivamente, uma jornada de trabalhos e de contactos pessoais que muito dignificaram os serviços ferroviários e honraram as tradições do País.



renovação integral da via

pelo Eng. Óscar Amorim

Director do Gabinete de Modernização
de Infra-Estruturas

Passei uns dias de férias numa cidade em que as suas «gentes» além de se sentirem justificadamente orgulhosas por possuirem uma praia com válidos encantos turísticos, têm ainda arreigado, por tradição, vincado espírito ferroviário.

É a Figueira da Foz, onde também nós iniciámos na Via e Obras da extinta B. A., as nossas andanças ferroviárias especialidade em que, com entusiasmo nos lançámos e fixámos.

Durante esses dias, fomos variadíssimas vezes interrogados sobre os trabalhos da renovação da via, e uma pergunta quase sempre aparecia:

O que é a BNRI-80?
Porquê, BNRI-80?

Desde o início dos trabalhos da renovação da via, é uma pergunta que frequentemente me tem sido formulada, mesmo por ferroviários; ocorreu-me então durante tal «folga», alinhavar esta nota esclarecedora, embora presentemente a silhueta e trabalho de tal máquina se tenha já tornado familiar, e...

até incomodativa, por pouco silenciosa, nos troços das linhas já tratadas.

★

Vamos tentar resumir:

Tanto na conservação como na renovação duma via, há sempre as duas operações de *nivelamento* e *alinhamento*. Estas operações podem-se executar separadamente, mas qualquer que seja a ordem da sua execução, quase com certeza a segunda compromete os resultados obtidos na primeira.

Se começarmos por alinhar a via, a sua qualidade é posteriormente deteriorada com o ataque e nivelamento.

Este risco é agravado no caso das barras longas soldadas (b. l. s.), pelas importantes tensões que nelas se desenvolvem.

Se invertermos a ordem das operações, executando primeiro o ataque e nivelamento, e posteriormente o alinhamento, este arrasta uma desconsolidação das camadas subjacentes da banqueta,

diminuindo a sua resistência transversal, degradando a qualidade do nivelamento obtida anteriormente.

Para obviar aos inconvenientes expostos, foi concebida uma máquina que permita efectuar simultâneamente os «ataques-nivelamento e ripagem» aparecendo então, (da fábrica MATISA) as BNRI-80, cuja sigla corresponde a:

B (bourreuse)	atacadeira
N (niveleuse)	niveladora
RI (riepuse)	ripadoura
80	tipo da máquina

Permitem estas máquinas:

- a) — um rendimento elevado de trabalho, entre 500/600 m/h e, com chassis múltiplo, até 1000 m/h;
- b) — qualidade e precisão no trabalho;
- c) — funcionamento automático;
- d) — elimina o apoio sobre as espaldas do balastro, suprimindo as sujeições relativas ao «gabarit» (cercea) lateral;
- e) — graças ao dispositivo registador do estado da via, determina a importância das ripagens e medição de flechas;
- f) — é independente nas suas deslocações, podendo marchar a 80 km/h nas duas direcções;
- g) — para comandar o ataque e nivelamento dispõe dum sistema «rádio-comando», que assegura a ligação a distância entre o operador da luneta e a «BNRI-80»;
- h) — está equipada com um sistema de iluminação que permite trabalhar de noite. Faróis orientáveis, iluminam os órgãos de nivelamento e alinhamento.

Analizando as operações a efectuar teremos:

ATAQUE (B) — Para executar esta operação existe um chassis móvel com 4 pares de «pás de ataque» animados de movimento de vibração, que actuam simultaneamente, por compressão e vibração sobre o balastro. A pressão exercida por cada «pá» é proporcional à resistência que encontra. Há ainda a possibilidade de, em cada caso, seleccionar a altura do ataque e regular a pressão do aperto. Duração da compressão 1/6^s. Um conjunto de circuitos eléctricos que actuam sobre os distribuidores do sistema hidráulico, permitem coordenar automaticamente as acções de, avanço e paragem junto das travessas a atacar, penetração das «pás», número de golpes

recomendáveis ao nivelamento, etc. Antes de ligar o dispositivo de automação o operador fixa as características do ataque, que poderá ser alterado por sua intervenção sem interromper o ciclo escolhido, e quando ela cesse, a automação é espontaneamente restabelecida.

NIVELAMENTO (N) — Neste campo há a considerar o nivelamento longitudinal e o transversal. Para tal fim dispõe-se dum equipamento com um dispositivo de medida, que determina automaticamente os defeitos dos nivelamentos longitudinais e transversais, e desencadeia as correcções necessárias.

Para o nivelamento longitudinal, há um estabilizador no plano vertical e longitudinal, que permite executar esta operação em planimetria e altimetria de acordo com o traçado da via. Com um sistema de luneta-rádio-comando controla-se sobre uma mira alterando, se necessário, os valores das elevações.

Um sistema de elevação para cada fila permite levar a via à altura necessária, que se mantém durante o ataque.

Este sistema de elevação «MATISA», é realizado por um «arco de fixação» (arc-boutement) sobre uma base de apoio com 14 m, entre a articulação da viga do arco e o eixo dum bissel posterior. Ele garante uma eficaz ancoragem da via no balastro.

Quanto ao sistema que comanda e controla o nivelamento transversal apesar da sua complexidade, podemos talvez resumir: Na parte posterior da máquina, numa zona não influenciada pelos movimentos de lacete, nem pelos do ataque, há um pêndulo hidráulico que comanda a inclinação sobre a horizontal, dando-nos a medida da escala. Este comando é transmitido a um sistema de balanceiro que fixa as inclinações correspondentes à escala desejada.

Um quadro, que indica ao operador a escala fixada, tem um botão de correcção e um manípulo que pode bascular à direita e à esquerda. Todo o golpe sobre o manípulo traduz-se por uma variação de escala de 0,5 m/m, indicado pela agulha do mostrador, sempre em relação à fila alta. O valor da escala indicado é confirmado num segundo quadro.

ALINHAMENTO (RI) — Estas máquinas são providas dum sistema de alinhamento constituído por:

- um dispositivo de medida, que em relação à referência base (estaca de piquetagem) calcula as correcções de alinhamento a efectuar;
- um dispositivo para ripar a via (dispositif force);
- um dispositivo coordenador, que subordina o de ripagem ao de medida.

O defeito da via, detectado pelos apalpadores do dispositivo de medida, é traduzido sob a forma dum sinal eléctrico, que comanda o cerval-distribuidor hidráulico, e actua sobre os macacos do dispositivo de ripagem, com o valor e o sentido desejado.

O método é o mesmo em curva e alinhamento recto. Um duplo sistema de regulação permite o operador efectuar quer em altimetria, quer em planimetria, as correcções indispensáveis referenciadas às estacas de piquetagem.

As correcções introduzidas referenciadas à estaca da frente, são também utilizadas quando do alinhamento das concordâncias parabólicas. Um ábaco dá os valores destas correcções em função do raio da curva e da extenção da concordância.

A máquina pode ainda estar equipada com um dispositivo registador, permitindo controlar à vontade os valores seguintes:

— importância da ripagem para obter uma via perfeitamente alinhada;

- flecha, em verdadeira grandeza, sobre uma corda de 10 m;
- escala da via.

Este equipamento pode ser utilizado independentemente da operação de alinhamento ou simultaneamente com ela.

★

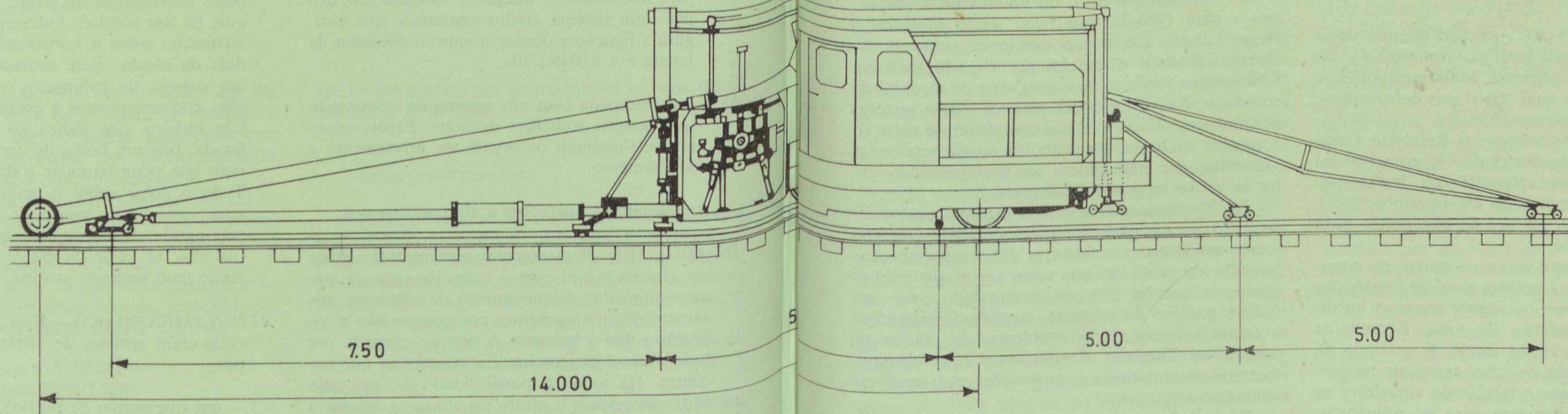
Julgamos ter assim elucidado, para que serve esta máquina e porquê designada por «BNRI-80».

A descrição dos seus sistemas operacionais, por muito sintetizados, são certamente vagos, mas existindo curiosidade de maior pormenor, qualquer álbum «MATISA» os pode dar.

Para terminar, anotamos que, incluindo o «charriot» do sistema de alinhamento e medição de flechas, e as vigas do «arco de fixação» do sistema de elevação, tem a máquina, em posição de trabalho, o comprimento de 23,80 m e peso total de 24,50 t.

Em marcha, recolhe o «charriot» de alinhamento e as vigas do sistema de elevação.

MATISA — BNRI 80



O «PLANO LEBER» EM MARCHA

por George Leber

Ministro Federal dos Transportes da
República Federal Alemã

Nota de Abertura: — *O Governo da Alemanha Ocidental deu um passo decisivo e deliberado no sentido da integração planificada dos transportes, quando sancionou o «Plano Leber» em 1967.*

Fazendo o balanço dos 4 anos já decorridos desde então, o autor sente-se satisfeito em verificar que tendências que nessa ocasião se mostravam abertamente perigosas — tais como o desequilíbrio entre a estrada e o carril no tráfego de mercadorias — tenham podido ser detidas e restringidas nos seus efeitos.

As nossas condições de vida, bem como a nossa economia e ambientação geral (environnement), são em larga medida influenciadas pelos transportes; é este um facto com o qual todos nos defrontamos, na nossa existência diária.

Estas palavras prefaciaram o Relatório Geral do Ministério dos Transportes do Governo Federal referente a 1970, que apresentei ao Parlamento Federal (Deutsche Bundestag) em Dezembro/1970; nelas se insere a nossa política de transportes, para os anos mais próximos.

Em vista deste facto, temos de tomar em consideração até que ponto a política geral de transportes poderá vir a influenciar, ou sequer mesmo a modificar, o nosso «standard» de vida, durante as décadas que temos à nossa frente. E partindo da situação presente, temos de saber examinar em profundidade os problemas e tarefas de amanhã e os meios de que necessitaremos para as solucionar; neste propósito haverá que encarar o problema do transporte como um todo, e estar convicto de que a rede de transportes é essencial para o progresso da sociedade.

Com estas considerações em mente, elaborei

uma análise crítica do panorama geral dos transportes na Alemanha, quando ascendi ao cargo de ministro federal dos Transportes, em Dezembro/1966. Este meu estudo tornou bem patente que os muitos e intrincados problemas inerentes aos transportes não poderiam continuar a ser resolvidos isoladamente, tomando em exclusiva conta as funções ou carreiras específicas no exercício desta ou daquela modalidade de transporte. Tornava-se imperiosa a necessidade de uma visão global de conjunto, de uma política de transportes harmónica e coerente, a longo prazo.

O «Programa Geral da Política de Transportes» — para 1968-72 (que ficou sendo chamado o Plano Leber), que tive o ensejo de submeter ao Governo Federal e que foi por ele adoptado em 8/Novembro/1967, contém uma série de medidas de coordenação a empreender para os vários sectores de transporte. Estas medidas completam-se entre si; e tomam em linha de conta as interdependências existentes, que não podem ser negligenciadas, entre os vários modos de transporte.

Tal Programa deu origem a vigorosa controvérsia, não só da parte daquelas entidades directamente envolvidas na indústria dos transportes mas também da parte de um vasto sector do público utente; o que foi por nós interpretado como um indício positivo do interesse, largamente expandido à escala nacional, pelos problemas da política de transportes. Também não deixámos de receber numerosos comentários e contribuições esclarecedoras vindas do estrangeiro.

Resumindo, poder-se-á dizer que nunca houve controvérsia sobre a orientação geral do «Programa», no seu conteúdo intrínseco, mas tão somente se levantaram divergências quanto às medidas específicas a tomar, respeitantes aos vários modos de transporte. Algumas destas medidas en-

contraram mesmo tenaz oposição; mas isso não é, nem de surpreender, nem de censurar ou sequer lastimar, porquanto os interesses públicos e privados nem sempre podem harmonizar-se.

Avaliada a situação ao fim dos primeiros dois anos, já por essa altura tínhamos conseguido estabelecer os fundamentos legais, económicos e estruturais necessários à implementação do nosso Programa; além disso os nossos conceitos tinham-se mostrado seguros e sólidos, e o rumo que seguíramos, o mais adequado. Se bem que um certo número de medidas empreendidas sejam de execução a longo prazo e não possam portanto surtir ainda efeitos em tão curto lapso de tempo, o certo é que os resultados até agora conseguidos são já encorajadores. Fomos por exemplo capazes de deter, ou pelo menos de atenuar, uma certa tendência na economia dos transportes que há alguns anos vinha a mostrar-se alarmante; e isso nos permitiu lançar as bases de uma reorganização dos transportes, a longo prazo.

Problema de fundo

Antes de entrar na discussão, em detalhe, das medidas e dos consequentes efeitos do programa da política de transportes, particularmente as suas implicações no binómio carril-estrada, gostaria eu de corrigir possíveis incompreensões.

O Programa inclui medidas tendentes a corrigir inconvenientes nas correntes de desenvolvimento do tráfego, nas políticas a curto prazo (tais como as condições de competição entre o carril e a estrada), assim como nos projectos a longo prazo — políticas de investimento para a modernização das infra-estruturas.

Nas discussões travadas acerca das disposições previstas neste Programa, eram as medidas a empreender a curto prazo que maior controvérsia levantavam, muitas vezes não levando em conta o facto de que, diferentemente do que se passa com as acções a longo prazo, aquelas estavam normalmente sujeitas a ser mais afectadas pela situação económica geral.

Tenho com frequência sido acusado de manifestar uma certa aversão pelo transporte rodoviário de mercadorias. Sobre este ponto gostaria eu de tornar perfeitamente claro que as acções de coordenação e controle, previstas no Programa, não foram de modo algum concebidas com vista a restringir ou a estrangular a capacidade de reboque por estrada, mas tão sómente obedeceram à preocupação de evitar uma excessiva e desordenada expansão deste tipo de tráfego, especialmente no que diz respeito aos transportes rodoviários de mercadorias por conta própria, que na Alemanha não estão sujeitos a qualquer limitação ou controle de capacidade de carga.

O «Programa Geral da Política de Transportes» é o primeiro documento normativo em grande

escala que aborda este problema abandonando deliberadamente o tratamento parcial e individualizado do desenvolvimento das correntes de tráfego peculiares a cada modo de transporte. Põe pelo contrário em especial relevo a situação global de todo o sistema de transportes da nação; e confere particular importância ao incremento da cooperação inter-sistemas de transporte, tendo em vista, como principal objectivo, o aumento do rendimento global do sistema tomado no seu conjunto e a redução do custo dos serviços de produção do transporte.

Os exemplos mais salientes desta política geral de transportes são o surto de desenvolvimento conferido aos serviços de transporte combinado — «carril-estrada» — como o dos transcontentores, e a preparação de um programa federal integrado de modernização de infra-estruturas, extensivo a todas as modalidades de transporte.

Tudo isto está intimamente relacionado com uma política de transportes que se vai tornando progressivamente mais e mais sistematizada na medida em que o planeamento e a selecção de métodos e recolha de dados científicos têm vindo a assumir uma importância crescente.

Pode apontar-se, como exemplo do que afirmamos, a aplicação dos «métodos do caminho crítico» às operações de planeamento das extensões e construção de novos traçados de estradas federais para o período de 1971 a 1985, tendo o resultado da aplicação de tais métodos sido aprovado pelo Parlamento Federal em Maio deste ano; técnicas idênticas foram também aplicadas na preparação do programa de integração das modernas infra-estruturas federais. Outro exemplo a citar será o da aplicação das análises de concentração e redução dos custos de produção como meio de auxiliar a tomada de decisões, para todos aqueles investimentos de maior vulto no sector dos transportes.

Objectivos específicos

Logo desde o início se me tornou evidente que o caminho de ferro tinha de ser um dos pontos centrais do «Programa Geral da Política de Transportes». A sua vocação específica, que não poderá ser satisfeita por qualquer outra modalidade de transporte, torna essencial que a sua base económica fique devidamente assegurada.

O rendimento económico do caminho de ferro terá de ser melhorado através de medidas de reconvertimento, i. e. mediante uma concentração, racionalização, modernização e reorganização.

A D. B. tem pois de aperfeiçoar os seus serviços nos aspectos comercial, técnico e de exploração (ou operacional) a fim de conseguir reganhar, pela competição normal, aqueles dos seus clientes que em dada altura — quaisquer que fossem as suas razões — se inclinaram de preferência para outros modos de transporte.

Com este objectivo final foram tomadas as seguintes medidas, até ao momento presente:

- reorganização da estrutura administrativa, mediante a eliminação de 6 gabinetes de circunscrições ou centros regionais, que se tornou efectiva a partir de 1/Jan./1971;
- estabelecimento de agências centrais de serviço combinado, tais como o «Gabinete Central de Promoção de Vendas», que iniciou a sua actividade em Frankfurt, no dia 1/Fev./1970, com as múltiplas finalidades de concentrar e coordenar as acções determinadas pela prospecção dos mercados, planeamento de vendas, melhoria dos custos do transporte bem como a das vendas; e ainda o «Gabinete Central de Promoção do Tráfego» que começou a actuar em Mayence, a 1/Jan./1971, no intuito de permitir concentrarem-se as tarefas mais ligadas à exploração;
- ampliação dos sistemas de transportes por contentores e por reboques ou semi-reboques rodoviários transportados pelo carril (serviço «piggy-back»), mediante o estabelecimento de uma rede de uns 50 terminais de carga, previstos para permitir executar todos os tipos de transporte «carril-estrada»;
- criação de comboios rápidos de mercadorias a longas distâncias especialmente adequados ao «transporte carril-estrada» (comboios especiais de transporte de contentores circulando à noite, etc.);
- reorganização das expedições de remessas de detalhe a partir de 1/Junho/1970, reduzindo de 3000 para 1000 o número de estações que promovem este tipo de expedições a fim de limitar as despesas de transporte, e interessando em seu lugar, na captação deste tipo de tráfego e sua distribuição, as empresas particulares de transporte rodoviário, de modo a instituir uma rede mais densa e rentável de serviços de mercadorias;
- expansão em larga escala dos comboios de passageiros a altas velocidades, em especial dos expressos T. E. E. e Inter-City (I. C.); a ter início já este mês — Set./1971 — foi lançado um novo tipo de transportes extra-rápidos «inter-city», ligando entre si 31 das maiores cidades do país a intervalos de duas horas, 8 vezes por dia, por comboios circulando a velocidades médias comerciais de 120 a 140 km/h;
- introdução de uma política de «marketing» para regulamentação do custo do transporte

de passageiros, por forma a imprimir uma variação no tráfego de passageiros susceptível de conseguir uma melhor utilização da capacidade de transporte disponível, às horas mortas, ou de fraca densidade de tráfego;

- construção e ampliação dos sistemas de caminhos de ferro urbanos, nas maiores cidades e aglomerados populacionais mais densos.

Mudança na atitude mental dos responsáveis

Uma outra consequência importante da nova política geral de transportes reside talvez na circunstância de que, com o decorrer do tempo, e em última análise, o caminho de ferro tem vindo a abandonar aquela sua característica maneira de pensar «monopolista» ou «concentracionista» no que respeita à captação do tráfego, e tem progressivamente adoptado uma atitude mental de maior flexibilidade e económica mais defensável.

Bem sei que para muitos funcionários superiores de empresas ferroviárias não seria fácil pôr de parte, em curto lapso de tempo, essa arreigada mentalidade orientada no sentido de lutar pela preservação do monopólio no campo dos transportes, tradicionalmente conferidos ao caminho de ferro; mas a nossa confiança numa lenta mudança de atitude tem sido recompensada. Um novo espírito dinamizador tem tomado o lugar da inércia e do conservantismo; e uma das maiores forças que contam no activo das nossas esperanças no futuro está nesse reganhar de confiança em si mesmos, de que os homens do caminho de ferro estão dando provas.

Já hoje poderemos dizer que os esforços conjugados da D. B. e dos governantes no Ministério dos Transportes, têm sido coroados de êxito, redundando numa considerável melhoria da estrutura orgânica e do rendimento económico dos Caminhos de Ferro Federais Alemães; e que estes se encontram a caminho de virem a tornar-se numa grande empresa comercial de serviço público, com tomada de capital entre largos sectores do público.

Tarefas a realizar a longo prazo

Partindo deste desenvolvimento positivo já hoje alcançado, será possível começar a atacar aquelas tarefas cuja realização se prevê a mais longo prazo, e que são designadamente:

- conseguir uma maior autonomia para a D. B. no seu «management» económico-financeiro, acompanhada de uma progressiva redução na interferência estadual;
- reorganização dos laços de relação financeiros entre o Governo Federal e a D. B.; isto significa, em primeiro lugar, que o Governo

Federal tomará à sua conta aquela responsabilidade do Caminho de Ferro, assumida perante os altos investimentos que lhe foram outorgados nos anos da reconstrução do «post-guerra».

Não poderemos menosprezar um facto basilar. — Os Caminhos de Ferro são uma indústria de serviço público com alto índice de mão-de-obra; donde, as despesas de mão-de-obra representam para cima de 70 % dos custos totais de produção. Se bem que possamos admitir que, muito especialmente no transporte por via férrea, as possibilidades de progresso técnico estão ainda longe de poder considerar-se esgotadas, é também evidente que a considerável mão-de-obra põe um limite às medidas de racionalização. Por consequência, muito haverá ainda que fazer neste domínio.

Uma rede ferroviária perfeitamente montada, só poderá ser mantida mediante políticas que envolvam todos os modos de transporte. Por isso a reestruturação e reorganização dos Caminhos de Ferro Alemães foi afecta de medidas complementares no domínio dos transportes rodoviários.

Em 1/Jan./1969 foi lançado um imposto sobre a camionagem incidindo sobre o transporte de mercadorias a longas distâncias por estrada, particularmente aplicável aos transportes de conta própria dos camionistas privados; isto no intuito de restringir a intensificação da concorrência entre a estrada e o carril, enquanto o caminho de ferro estiver empenhado no prosseguimento das acções de reorganização. Este imposto surtiu o efeito para que fora criado, porquanto o transporte de conta própria das empresas de camionagem, de pesada mercadoria, não só se não expandiu como até decresceu, em algumas regiões.

Os mesmos objectivos estão na base do programa de auxílio instituído pelo Governo Federal, no seu plano de investimentos para a promoção do transporte combinado, e dos ramais particulares servindo várias indústrias. Tal programa está em curso de execução, de 1969 a 1972, e foi constituído com uma soma anual de 250 milhões de D. M.

Veio ele substituir a interdição de transportar por estrada, a longas distâncias, certas cargas pesadas e a granel, interdição que estava originalmente compreendida no programa geral da política de transportes; os mesmos resultados foram porém atingidos com este instrumento oficial, disciplinador da economia do mercado de transportes; e com ele um considerável volume de tráfego denso, de pesada mercadoria, pôde ser desviado da estrada para o carril.

Estas medidas oficiais, que a princípio tomaram um mero carácter de incentivo a uma melhor coordenação dos transportes «carril-estrada», experimentaram uma reacção tão francamente positiva da parte das empresas transportadoras que se tornou mesmo necessário, em 30 de Abril de 1970,

impôr uma paragem nas suas aplicações (vide «Railway Gazette International», de Maio findo).

Ao mesmo tempo foram introduzidas emendas no documento oficial em questão — Acto ou decreto de transportes rodoviários — de forma a introduzir uma maior flexibilidade no controle da capacidade de tráfego, e condições regulamentares melhoradas com um novo sistema de fixação dos preços de transporte para os serviços de transporte rodoviário a pequenas distâncias.

O objectivo a atingir, a longo prazo, é o de introduzir também no transporte por rodovia, um sistema que permita conferir e regulamentar o acesso à procura de transportes no mercado e a uma evolução de preços, em obediência aos princípios económicos do mercado livre.

No entanto, os passos a dar conducentes a este objectivo final terão de ser cuidadosamente escolhidos e moderadamente aplicados, tendo sempre em plena consideração os legítimos interesses dos outros modos de transporte, e os condicionamentos impostos pela economia nacional, em geral.

Integração dos transportes

O «Programa Geral da Política dos Transportes» veio trazer importantes melhorias e um progresso decisivo a outros ramos de economia dos transportes, tendo daí resultado uma sensível modernização das infra-estruturas do transporte em geral, designadamente para a rede de navegação interior.

Ultrapassaria o âmbito deste artigo se eu viesse entrar em pormenores para todos os diversos modos de transporte, pretendendo examinar os reflexos que sobre cada um deles tem exercido o aludido programa de política geral de transportes. Desejo apenas acentuar, uma vez mais, um ponto que tenho por muito importante: — a cooperação íntima entre todos os sistemas de transporte, tanto no que toca ao transporte de mercadorias como ao de passageiros, está a assumir uma importância crescente.

Na estrutura económica nacional, esta tarefa impende em primeiro lugar sobre os transportes combinados «carril-estrada» como o tráfego «piggy-back» (reboques rodoviários transportados por via férrea), em que cada uma das modalidades de transporte desempenha aquela parte da operação de conjunto para a qual se encontra melhor apetrechada, com isto se aumentando o rendimento económico global do transporte.

Mas uma vez que, na indústria dos transportes, vamos estando habituados a pensar em termos mais amplos, igualmente teremos de encarar formas de cooperação internacional que vão eventualmente mais além das actualmente existentes, com mira na futura integração dos transportes, à escala supranacional.

Neste contexto, já isto podemos afirmar: não pode haver dúvidas de que os Caminhos de Ferro Europeus podem contar no seu activo com uma

frutuosa tradição de cooperação internacional, que remonta ao passado. Isto é confirmado por grande número de acordos que se têm firmado inter-redes de várias Administrações ferroviárias, e que vão desde a rede ferroviária multi-nacional—T.E.E.—, à coordenação de horários, aos planos de construção das carroagens de grande linha tipo «standardizado» U.I.C., e aos planos de introdução, nas redes europeias, da engatagem automática.

Mas só este tipo de cooperação técnico-operacional não basta, actualmente. Terá ele de ser completado pela cooperação nos campos da política de transportes e da economia geral de transportes, ultrapassando os limites das nossas estreitas fronteiras nacionais. E assim haverá que considerar se as actuais formas de cooperação internacional estarão em condições de defrontar todo este conjunto de objectivos, ou se para tanto haverá que ir para a frente no caminho da integração.

Rede Ferroviária Europeia

Exprimindo a ideia mais clara e concretamente: — temos que ponderar se será porventura aconselhável criar um «pool», ou seja, uma comunidade europeia de redes ferroviárias nacionais, tomadas estas então como empresas regionais dentro de uma vasta confederação ou estrutura ferroviária unificada, em moldes bem definidos.

Foi já este o teor de uma exposição apresentada perante os meus colegas da Comunidade Económica Europeia. No seguimento desta minha recomendação, o Conselho das Comunidades Europeias deu um primeiro passo neste sentido, a 7/Dezembro/1970, votando uma resolução segundo a qual as Administrações ferroviárias nacionais dos países-membros eram consistentemente solicitadas a esforçar-se por conseguir uma coordenação e cooperação sempre progressivamente mais íntimas entre os seus respectivos sistemas de transporte, tanto nos campos técnico e operacional como no comercial.

RECAPITULANDO :

As medidas a curto prazo, preconizadas no «Programa Geral da Política de Transportes» têm quase todas sido levadas a efeito com bom êxito; e os projectos a longo prazo têm também progredido, durante os últimos 4 anos. Novas medidas têm entretanto sido apensas a este Plano, para estender a sua acção, completando-a em todos os domínios do transporte. Tais recomendações estão contidas no Relatório Geral dos Transportes do Governo Federal, para 1970.

Não pretendemos ter resolvido com isto todos os problemas e removido todas as dificuldades, que tão vasto sector da economia nacional suscita; mas temos podido deter, ou pelo menos atenuar nos seus efeitos, algumas das tendências e orientações marcadamente perigosas que vinham a manifestar-se no nosso sistema de transportes.

Esta é a base em que assentam os nossos futuros esforços, a linha de rumo segundo a qual pretendemos levar por diante a nossa tarefa: pôr ao serviço do público um sistema eficiente e competitivo de serviços de transporte, que entre si harmoniosamente se conjuguem, e ao mesmo tempo proteger esse mesmo público contra os riscos crescentes do tráfego moderno.

Foi já dentro deste espírito que se situaram as disposições tomadas no mês de Dezembro/70, permitindo a criação de um sistema geral de transportes que, sem deixar de ser competitivo, será contudo doravante «integrado», e no qual cada um dos sectores individualizados concentrará os seus esforços naquelas actividades que lhe são específicas. Ao mesmo tempo foram tidos em conta factores sociais que levaram a tomar medidas económicas tendentes a delimitar o alcance de actividades susceptíveis de contrariar o interesse geral, contribuindo por outro lado para a expansão de outras que não levantam tais inconvenientes.

(Da *Railway Gazette International*,
de Setembro de 1971)

FILATELIA NA SUÉCIA

Um ferroviário português premiado na 7.ª «Exposição internacional dos ferroviários»

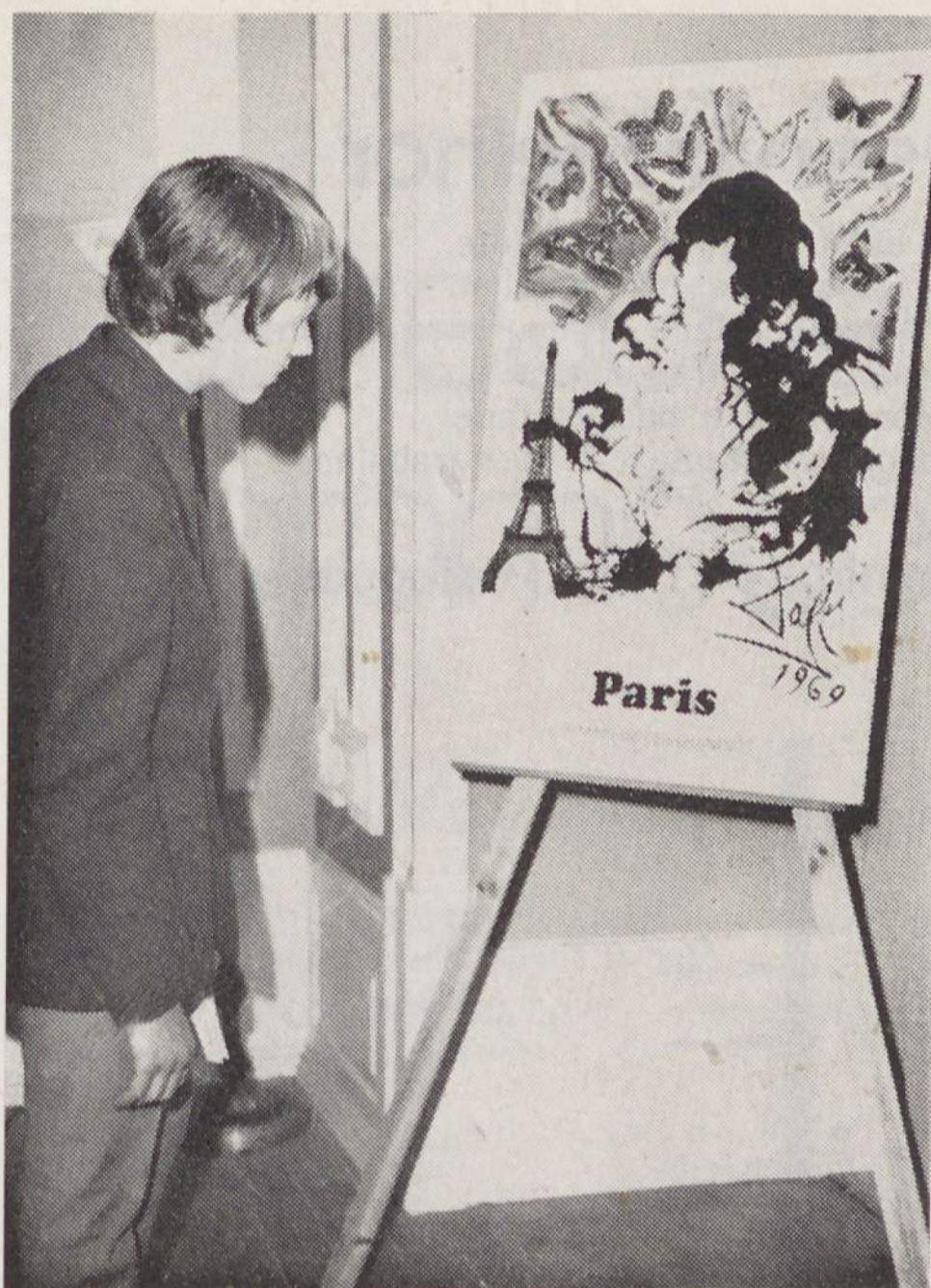
Realizou-se, durante os meses de Julho a Setembro deste ano, em Estocolmo, a 7.ª «Exposição internacional dos ferroviários filatelistas», denominada «PRO-PHIL 71», à qual concorreu o ferroviário português, António do Nascimento Pinto, adido comercial de 2.ª classe.

A colecção deste agente esteve patente no Museu Postal de Estocolmo, durante dois meses.

Os prémios atribuídos foram 3 medalhas de ouro, 3 de prata e 3 de bronze, tendo o júri concedido uma das medalhas de bronze ao concorrente português.

A exposição decorreu sob o signo da FISAIC e a inscrição foi feita através do Serviço Social Ferroviário.

O Caminho de Ferro inspira Salvador Dali



UMA ATRAENTE EXPOSIÇÃO DE CARTAZES TURÍSTICOS REALIZADA EM LISBOA

Organizada pela «Société Nationale des Chemins de Fer Français» e com o patrocínio da «Alliance Française» e «Institut Français», de Lisboa, teve lugar, no dia 26 de Outubro, nas instalações daquela primeira instituição, uma exposição de gravuras do mais surrealista dos pintores surrealistas, o consagrado e exótico Salvador Dali. Trata-se de uma série de cartazes — focando imagens dos Alpes, Paris, Alsácia, Auvergne e outros locais da França — destinados a afixar nas estações francesas e outros pontos de propaganda turística, e concebidos pela inspiração delirante do célebre pintor espanhol.

Entre esses atraentes «affiches», sobressai um de gosto particularmente original, focando a «gare» de Perpignan, à qual Dali dedica um amor muito especial.

Os trabalhos expostos — pintados, aliás, em 1969 por encomenda dos Caminhos de Ferro Franceses — demonstram bem o regresso do consagrado pintor a uma das fases mais sugestivas da sua pintura — tão «sui generis». A fidelidade ao surrealismo puro, a que se junta uma técnica impecável e uma imaginação exuberante, mostram bem o génio estável de Dali, mesmo muito mais estável do que deseja parecer.

A aludida exposição serviu de pretexto para um simpático encontro de portugueses e franceses, obsequiados com um elegante «cocktail», com a reprodução de um cartaz (em miniatura) e com as palavras amáveis de boas-vindas dos directores da «Alliance Française» e do «Institut Français», e, naturalmente, do representante geral em Espanha e Portugal da «Société Nationale des Chemins de Fer Français», M. Nordrest.

Alguns documentos fotográficos de particular interesse, enriqueceram ainda a atraente e significativa exposição.

Numerosos funcionários superiores da C. P. contavam-se entre os convidados.

PORTUGAL NO CONGRESSO DA U. S. I. C.



Alguns dos participantes no Congresso da U. S. I. C., vendo-se no primeiro plano o delegado português, referenciado pela bandeira do nosso País

Queremos servir melhor

Utilizando novas técnicas estamos presentemente a renovar as nossas principais linhas. O objectivo é facultar-lhe, no futuro, uma regularidade e segurança maiores. E proporcionar-lhe, assim, melhores transportes. Contamos com a sua compreensão e boa vontade para os possíveis incómodos resultantes desses trabalhos.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Relações Públicas



Nomeações e promoções

A contar de Agosto do corrente ano

A ENGENHEIRO PRATICANTE — o Engenheiro estagiário, António Oliveira Moniz Barreto.

A CHEFE ADMINISTRATIVO — o Adido administrativo principal, Manuel Vieira.

A CHEFES DE SECÇÃO — os Escriturários de 1.ª classe, Veríssimo Maria Cunha Silva e Costa, Joaquim Veríssimo, Manuel Lourenço dos Santos e Eurico Ferreira.

A contar de Setembro findo

A ENGENHEIROS DE 1.ª CLASSE — os Engenheiros de 2.ª classe, Manuel António Ferreira Veiga e António Gonçalves Ferreira.

A ENGENHEIRO DE 2.ª CLASSE — o Engenheiro de 3.ª classe, Manuel dos Santos.

A TÉCNICO SUPERIOR DE 1.ª CLASSE — o Técnico superior de 2.ª classe, Rui Manuel de Sousa Fernandes.

A TÉCNICO SUPERIOR DE 3.ª CLASSE — o Técnico superior praticante, dr. Antonino Rodrigues Afonso.

A AGENTE DE MÉTODOS DE 2.ª CLASSE — o Agente de métodos de 3.ª classe, António Marcelino Machado.

A AGENTE DE MÉTODOS DE 3.ª CLASSE — o Contramestre principal, Abílio dos Santos Rodrigues.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 1.ª CLASSE — os Adidos técnicos de 2.ª classe, Fernando Carvalho Magalhães, Sebastião Jacinto Pássaro, José Paulo e Armando da Silva Bento Cruz.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 2.ª CLASSE — os Adidos técnicos de 3.ª classe, João Luís Anacleto da Fonseca e Francisco Rodrigues Neto.

A INSPECTORES PRINCIPAIS — os Inspectores de secção de exploração, Américo Sebastião Coelho e Manuel dos Santos Martins.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 1.ª CLASSE — os Chefes de estação de 2.ª classe, Bernardino Manuel de Oliveira, José Ferreira Neto e Manuel Gonçalves Ramos de Faria.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 2.ª CLASSE — os Chefes de estação de 3.ª classe, José Bernardino Capela

Marques, Manuel Ferreira, José Rodrigues Falcão, António Mateus Pimenta e Amadeu dos Santos Mineiro.

A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 3.ª CLASSE — os Factores de 1.ª classe, Jorge Pereira de Sá, Luís Lopes Maia Cadete, Manuel Lopes, António de Matos Pentieiro, Sérgio Amabélio dos Santos, Manuel Augusto da Silva Moutinho e José da Conceição Folgado.

A FACTORES DE 1.ª CLASSE — os Factores de 2.ª classe, João Caldeira Rufino, Sebastião Monteiro Soares, José Pinto Henriques, José Duarte, David Augusto Marques, Augusto de Sousa Miranda, João Vilela, Casmiro Contreiras Simão, António Lima Rebola, Eugénio Marques Serras, Agostinho Guerreiro Lima, João Pires Fernandes, António Pereira Antunes e José de Jesus Ferreira.

A ENCARREGADO DE APEADEIRO DE 1.ª CLASSE — o Encarregado de apeadeiro de 2.ª classe, Abel Pinto da Silva.

A ENCARREGADOS DE APEADEIRO DE 2.ª CLASSE — os Encarregados de apeadeiro de 3.ª classe, António Duarte Vila, Valdemar Humberto Lopes, José Adelino Ferreira, António Machado Dias, António Fernando Ferraz, Sabino da Silva Pacheco e Agostinho José de Sousa Gomes.

A REVISOR DE BILHETES PRINCIPAL — o Revisor de bilhetes de 1.ª classe, Vasco Simões Veloso.

A REVISOR DE BILHETES DE 1.ª CLASSE — o Revisor de bilhetes de 2.ª classe, Adolfo Augusto Fernandes.

A CONDUTORES DE 2.ª CLASSE — os Guarda-freios de 2.ª classe, José Lopes Pinheiro e Joaquim Gonçalves.

A GUARDA-FREIOS DE 1.ª CLASSE — os Guar-

da-freios de 2.ª classe, Manuel Piedade Guimarães e António da Silva Grilo.

A CHEFE DE LANÇO PRINCIPAL — o Chefe de lanço de 1.ª classe, Cirilo Lopes Claro.

A CHEFES DE LANÇO DE 1.ª CLASSE — os Chefes de lanço de 2.ª classe, Manuel Marciano e Júlio António.

A CHEFES DE LANÇO DE 2.ª CLASSE — os Chefes de distrito, Manuel Festas Pereira e José Eugénio Sinceridade Sengo.

A CHEFES DE DISTRITO — os Subchefes de distrito, Honorato José Martins, José Maria Guerreiro Miguel, António Rodrigues Carreira e Joaquim Primo Candeias.

A SUBCHEFES DE DISTRITO — os Assentadores de 1.ª classe, Salustiano Maria Constança, José Pitacas Grossinho, Vasco Alberto do Nascimento, Américo do Nascimento Pereira e António Gaspar Anselmo.

A ASSENTADORES DE 1.ª CLASSE — os Assentadores de 2.ª classe, José Mendes Marques, Manuel Rodrigues Marques, José Maria Gaspar, José Bernardo Lopes, José de Almeida e Camilo Julião.

A ASSENTADORES DE 2.ª CLASSE — os Serventes de 2.ª classe, Joaquim Mendes Pereira, António Honorato Espingardeiro Lopes, Álvaro Soares de Almeida e Joaquim Pereira Cardoso.

A CHEFE DE BRIGADA — o Operário de 1.ª classe, Fernando Alves Horta.

A OPERÁRIO DE 2.ª CLASSE — o Operário de 3.ª classe, Jerónimo Alves Salgado.

A REVISOR DE MATERIAL DE 2.ª CLASSE — o Revisor de material de 3.ª classe, Augusto Pinto de Matos.

A REVISOR DE MATERIAL DE 3.ª CLASSE — o Servente de 2.ª classe, Abílio da Conceição Simões.

A SERVENTES DE 1.ª CLASSE — os Serventes de 2.ª classe, João da Rocha, José Henriques Marques, João Pina Vaz, António Magalhães Ribeiro, José Paulino Vitorino, João Moreira Formigo, Arlindo de Jesus Rodrigues, Graciano Fernandes Lopes Pereira, José Dória Palma, Manuel Vieira Carrasquinho, António Fonseca, João Miguel Vaz, José Rodrigues de Paiva, José Paulo Vilariça, Manuel Francisco Morgado Gomes e José Moita Caeiro da Mata.

A SERVENTE DE 2.ª CLASSE — o Eventual, António Amaral de Carvalho.

A GUARDAS DE P. N. DE 1.ª CLASSE — as Guardas de P. N. de 2.ª classe, Raquel Rodrigues Sapage e Maria da Purificação.

A GUARDAS DE P. N. DE 2.ª CLASSE — as Guardas de P. N. de 3.ª classe, Leopoldina dos Prazeres e Ana da Conceição Dinis.

Admissões

No mês de Setembro findo

ENGENHEIRO DE 1.ª CLASSE (contratado) — Luís Manuel de Jesus Antunes.

ENGENHEIRO DE 2.ª CLASSE (contratado) — Manuel André de Almeida Fernandes.

TÉCNICO DE 2.ª CLASSE (contratado) — Dr. Manuel Augusto Leal Rosa.

TÉCNICO SUPERIOR PRATICANTE — Manuel Joaquim Lopes Marques.

ELECTRICISTAS DE 3.ª CLASSE — Vítor Manuel Marques Lopes e Miguel Vassalo Pintassilgo.

PRATICANTES DE ESCRITÓRIO — Maria Manuela Rosa Caldeira, Maria Noémia Tomás Marques, Judite Serra Jesus Caetano Domingos, Maria do Carmo Henriques Coelho Veiga, Maria Leonor Abreu Borrelho Zarco Vinagre, Maria Rosa de Almeida Rodrigues, Maria Isabel Gonçalves Garcia, Maria Aurélia Silva Gonçalves, Maria Bernardete Marçal dos Santos, Luísa Maria Rodrigues da Silva, Maria Isabel Pais de Almeida Henriques e Maria da Graça Dias Gomes.

MARINHEIROS DE 2.ª CLASSE — Francisco Manuel de Oliveira e António Louro Belo.

SERVENTES DE 2.ª CLASSE — Fernando Valdemar Moreira, Abílio da Silva Santos, Silvério Fernandes Branquinho, Carlos Manuel Costa, Fernando António da Conceição Gomes, Manuel Pedro Lopes da Silva, Francisco dos Santos Silva, Manuel Pinho da Costa, Marco-lino Conde Prucha, João Rodrigues Lopes, José Francisco, Dino Afonso Redondo, José Borges Martins, Manuel Faustino da Conceição Pereira, António Ferreira Guedes, Joaquim Manuel Rosa, José Maria Nobre Matias, Manuel Tomé Rodrigues, Valdemar Ferreira de Sousa, Joaquim Laranjeira dos Bois, José da Costa Diogo, Fernando Carvalho Ferreira, João Ribeiro Gois, Manuel António Estriga Maia, António Rebola Mimoso, Manuel Francisco dos Santos Palrinhas, José Maria Valério Real, José Marques da Silva, Sílvio de Jesus Silva, Mário Carraca Soares, Mário Luís de Sousa, Joaquim Inácio Brilha Faritas, António Cabral Baptista, Ramiro Carvalho Figueira, José Manuel Serra Martins, António Fernandes Paiva da Silva, Joaquim Aires Pereira e António Santos Silva Carita.

GUARDAS DE P. N. DE 3.ª CLASSE — Maria Joaquina Sousa Canelas e Maria Emilia Gaspar Jorge.