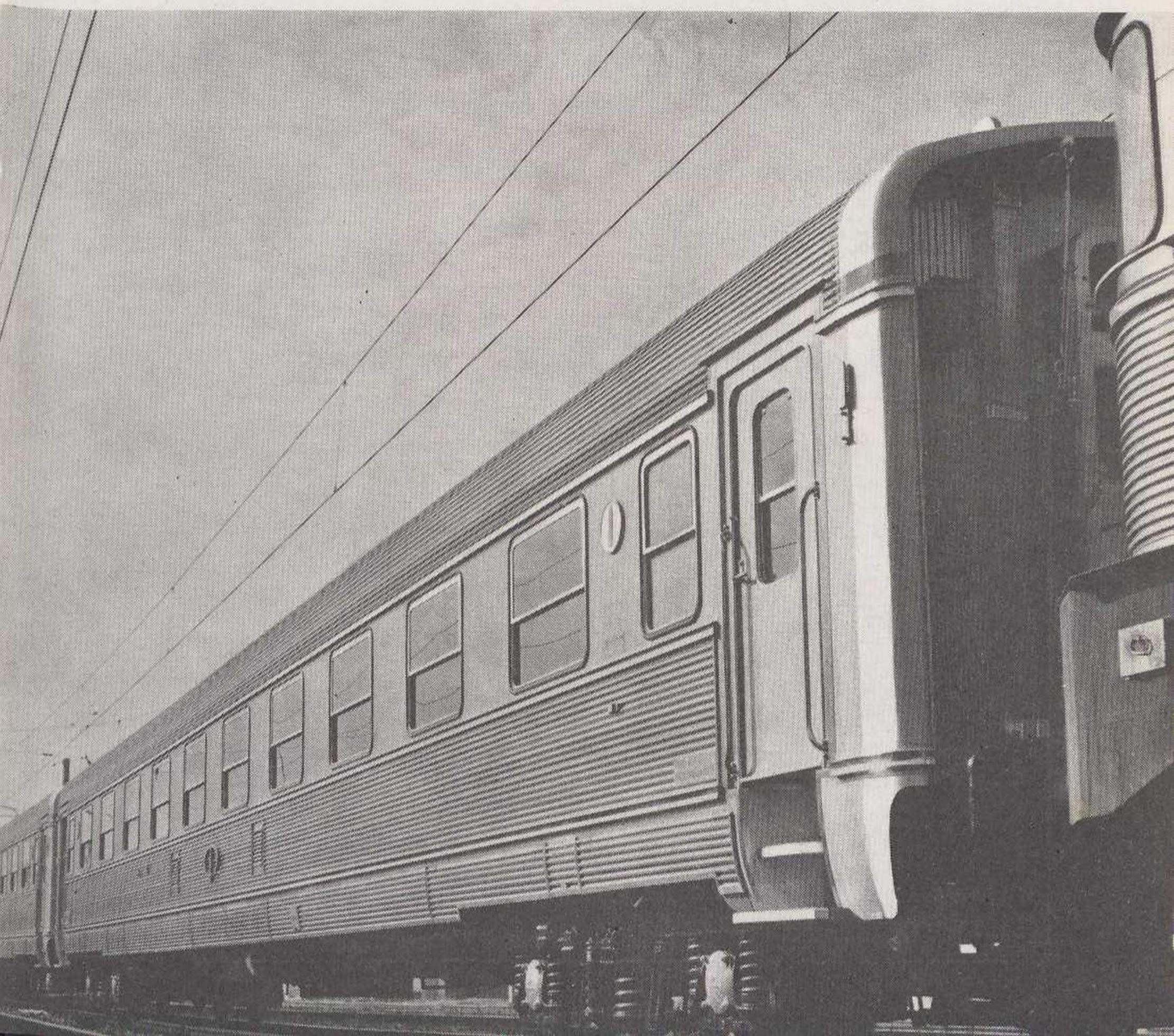


Bole tim



514 · ABRIL/72





FUNDADOR:

ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR:

ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA

EDITOR:

DR. ÉLIO CARDOSO

ASSISTENTE GRÁFICO:

ALFREDO THEODORO

N.º 514 • Abril de 1972 • ANO XLIII

PREÇO 2\$50

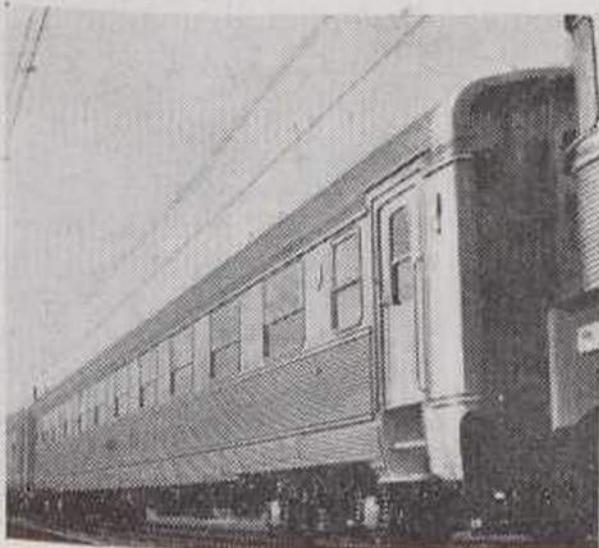
PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Agradecimento	4
O dr. Manuel Henriques Gonçalves é o novo presidente do Fundo Especial de Transportes Terrestres	5
Ecos do «Rally de Press» na véspera dos Jogos Olímpicos — <i>por Francisco Ribeiro Soares</i>	6
Temas técnicos — A liberalização do mercado dos transportes — <i>pelo dr. Manuel José Guerreiro</i>	11
Em busca das amendoeiras floridas — Sete centenas de «pioneiros» do jovem caminho de ferro — <i>por Fernando Martins</i>	16
Linhas ultramarinas — O Caminho de Ferro do Amboim — <i>por Vasco Callixto</i>	19
Concurso das estações bem cuidadas	21
A C. P. e o Dia do Turista	24
Reuniões internacionais — A Conferência F. H. P. M. no Estoril	25
O caminho de ferro suburbano na região de Paris	27
Pessoal — Nomeações e promoções	31
Pessoal — Admissões	35
Pessoal — 40 anos de serviço	36

Moderna composição
do parque nacional



AGRADECIMENTO

Na tarde de 6 de Abril, representantes da União dos Sindicatos dos Ferroviários estiveram no Palácio de S. Bento a apresentar cumprimentos ao Presidente do Conselho e a manifestar-lhe, em nome de todos os agentes abrangidos pelo novo Acordo Colectivo de Trabalho firmado com a C. P., a sua congratulação pelas regalias concedidas através do mesmo diploma corporativo. Particularmente, desejaram agradecer ao Governo o interesse com que acompanhou as negociações entre a Empresa e os organismos sindicais.

À audiência com o prof. Marcelo Caetano compareceram os presidentes do Conselho Geral e da Direcção da União dos Sindicatos, respectivamente, Mário Rosa Mendonça e João Moitas Dinis, e os restantes membros da referida direcção que presidem aos vários sindicatos nela integrados, assim como o dr. António Homem de Melo, assistente corporativo da União.



O dr. Manuel Henriques Gonçalves

é o novo presidente do Fundo Especial de Transportes Terrestres

Pelo decreto-lei n.º 488, de 9 de Novembro de 1971, foram lançadas as bases para a reorganização dos serviços do Ministério das Comunicações, sendo uns extintos, outros reestruturados e criados alguns novos, com o propósito de melhor corresponderem às exigências hodiernas da Nação.

Nesta revisão da orgânica do Ministério — que abrange os sectores dos transportes e os dos portos — foi reorganizado o Fundo Especial de Transportes Terrestres, que anteriormente a funcionar integrado na Direcção-Geral de Transportes Terrestres, desde 1 de Janeiro último passou a organismo autónomo.

O Fundo tem por objectivo prestar assistência financeira à política de desenvolvimento e coordenação dos transportes terrestres, competindo-lhe facilitar operações financeiras para a construção, exploração e reconversão dos caminhos de ferro; suportar encargos de operações de crédito; financiar instalações de coordenação de transportes terrestres, tanto de passageiros como de mercadorias, designadamente estações centrais de camionagem, parques de estacionamento de automóveis, gares rodoviárias de mercadorias, estações centrais ferroviárias e terminais portuários ou aeroportuários de coordenação; comparticipar na construção e grande reparação de vias de acesso às estações de caminho de ferro e às instalações de coordenação de transportes terrestres; comparticipar as obras de supressão de passagens de nível e a automatização das mesmas passagens; facultar financiamentos às empresas de transportes terrestres; adquirir e construir imóveis para a instalação de serviços públicos de viação e transportes, bem como custear os encargos com a sua manutenção; financiar iniciativas tendentes a promover a melhoria da segurança e das condições do trânsito rodoviário; conceder financiamentos para outros fins específicos de fomento dos transportes interiores, especialmente quanto à concentração e reorganização das empresas, etc.

Para assumir tais compromissos e alcançar tais objectivos, o organismo conta com várias fontes de receita, especialmente provenientes do imposto ferroviário, de circulação, de camionagem e de compensação, bem como com a realização de operações financeiras.

Para desempenhar as funções de presidente do Fundo foi designado o dr. Manuel Henriques Gonçalves, antigo chefe de Gabinete do ministro das



Comunicações e que até agora exerce o cargo de presidente da Junta Central dos Portos.

No recente acto de posse dos directores-gerais de Transportes Terrestres, Viação e Portos, o ministro das Obras Públicas e Comunicações, eng. Rui Sanches, referiu-se ao novo presidente, nos seguintes termos:

«Por mera questão de técnica legislativa, a investidura do dr. Manuel Gonçalves neste novo alto cargo foi por lei efectuada com dispensa de todas as formalidades, incluindo a posse.

O Fundo Especial de Transportes Terrestres passou a ser um organismo de apoio fundamental à política de desenvolvimento e coordenação dos transportes terrestres e por isso foi agora dotado de personalidade jurídica e de autonomia administrativa e financeira e colocado na dependência directa do ministro das Comunicações.

Muito se espera das possibilidades que ao Fundo estão conferidas e das qualidades bem conhecidas do seu ilustre presidente, a quem agradeço a forma franca e entusiástica como se dispôs a assumir estas novas responsabilidades.»

Ao dr. Manuel Henriques Gonçalves, a quem os Caminhos de Ferro Portugueses devem inúmeras atenções aquando do exerceíço do seu alto cargo de chefe de Gabinete do ministro Carlos Ribeiro, apresenta o *Boletim da C. P.* os seus melhores cumprimentos, com votos de êxito na nova e importante missão em que foi investido.

ECOS DO "RALLY DE PRESSE"

*na véspera dos
jogos olímpicos*



MUNIQUE — aspecto nocturno

**REPORTAGEM
DE
FRANCISCO RIBEIRO SOARES
do Jornal «OBSERVADOR»**

DE COMBOIO

A pergunta surgiu naturalmente, como surgiria a qualquer visitante da cidade olímpica, construída perto de Munique, num terreno onde outrora se estendia um campo de aviação: «E o parque de estacionamento, onde é?» Não há, muito simplesmente. Impossível dispor de espaço para os automóveis particulares, que atravancariam tudo, que tornariam impossível a circulação do milhão e tal de pessoas que este Verão são esperadas na capital da Baviera. Para os jogos.

Há, sim, uma estação de autocarros, que não estacionam, porque vêm e vão; e há, do lado oeste, a «Olympiastadion», gare de caminho de ferro especialmente construída para os jogos. Uma vez mais a estrada se anula, por excesso de movimento; e uma vez mais o comboio é solução para um problema complicado de transporte. Pelo pouco espaço ocupado pela via, que permite ir até onde se pretende, pela quantidade de passageiros transportados, pela indiferença às condições do tempo.

O CONFORTO É PROBLEMA

E, no entanto, não se pode dizer que seja especialmente cômodo viajar de comboio, *a partir de determinadas distâncias*. Os jornalistas portugueses que participaram no Rally de Imprensa (20 a 25 de Fevereiro), promovido pela União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC) com a colaboração das administrações ferroviárias e da Companhia dos Wagons-Lits, fizeram a experiência: em horas de comboio, foram 26 nos primeiros dois dias, 10 no terceiro e, com quatro horas de intervalo, 36 nos três últimos. Nem o convívio, suficientemente louco para ser interessante, nem a incomparável cozinha francesa, nem mesmo as bebidas de boa marca chegaram para fazer esquecer a sensação de engaiolamento rolante, o banho que se não podia tomar, o pequeno almoço com o café com leite a saltar do copo, a barba só possível com máquina eléctrica. Oportunas, portanto, as palavras do prof. Oeftring, primeiro presidente do caminho de ferro federal alemão, na conferência de imprensa dada em Munique no dia 22 de Fevereiro. «Assiste-se mesmo à participação dos médicos e psicólogos do caminho de ferro nos problemas relativos ao conforto.» Porque é ainda problema o conforto.

ONDE OS COMBOIOS CHEGAM A HORAS

No itinerário distribuído aos jornalistas pelas Relações Públicas da C. P., a chegada a Munique estava prevista para as 17.12. Perante o espanto geral (o facto foi apontado como curiosidade rara), eram exactamente 17.12 quando a composição parou. Será assim tão difícil?

A capital da Baviera é uma cidade onde tudo funciona, onde o tradicional gregarismo germânico aparece colorido, onde as lojas irresistivelmente atraem os marcos (mesmo parcisos) do visitante.

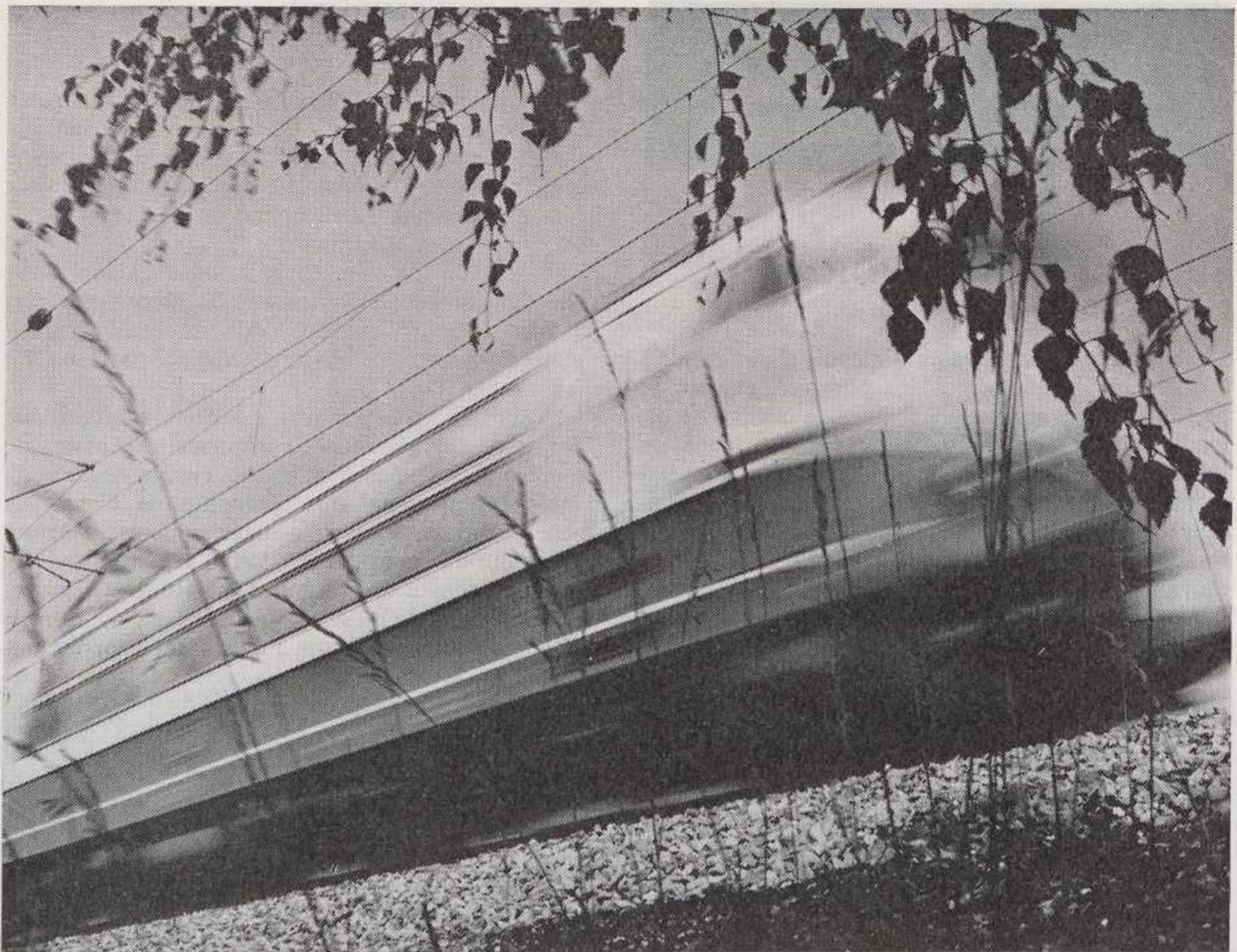
Num ápice, estávamos no Hotel Bayerischer Hof, para a conferência de imprensa que assinalou o início das comemorações do cinquentenário da União Internacional dos Caminhos de Ferro. Na mesa de honra ocupava o lugar principal o actual presidente da União, K. Rodonyi, vice-ministro das Comunicações e dos Correios da Hungria. Presentes jornalistas de quase todos os países da Europa Ocidental e Central e um funcionário superior dos caminhos de ferro japoneses, que este ano comemoraram o seu primeiro centenário.

A UIC TEM 50 ANOS

... e o caminho de ferro século e meio. Que aconteceu nos 97 anos que separam a inauguração (em 1825) da primeira linha com tracção a vapor para serviço público, entre Stockton e Darlington, na Inglaterra, e a criação de uma União Internacional dos Caminhos de Ferro com sede em Paris, que inicia em 1922 as suas actividades?

O ceticismo geral não foi, na primeira metade do século passado, obstáculo menor para os ferroviários do que os rios e as montanhas. Por isso passam algumas dezenas de anos antes que se esboce uma rede com características internacionais. Transportar fronteiras não era menos complicado do que ultrapassar obstáculos naturais, e só em 1872 se reúne a Conferência Europeia dos Horários, para possibilitar as correspondências; o acordo então estabelecido ainda hoje está em vigor. Havia, no entanto, que regular as ligações contínuas de um país para outro, evitando os transbordos de passageiros: o problema resolve-se numa outra conferência internacional. Quanto a mercadorias, uma conferência europeia regula o seu transporte desde 1924. Estavam ganhas as primeiras batalhas contra a burocracia.

Restava unificar a via. E é a ideia de uma bitola comum que leva o Governo suíço a convocar, em Berna (em 1882), uma conferência para a unidade técnica do caminho de ferro. Na Europa só hoje fazem excepção, com bitolas mais largas, Portugal, a Espanha e a União Soviética, estando o problema teóricamente resolvido pelo recurso a veículos com eixos telescópicos, adaptáveis a bitolas



Altas velocidades — nova dinâmica da reconversão ferroviária germânica

com pequenas diferenças (233 milímetros é a diferença da bitola ibérica para a europeia).

Harmonizada a técnica, persistia o problema jurídico. Data de 1890 a Convenção Internacional sobre o Transporte de Mercadorias, a primeira legislação internacional ferroviária, que continua em vigor apesar de algumas alterações. Em 1923 foi adaptada aos passageiros e às bagagens. A partir de 1902, a tarefa fora entregue a uma comissão internacional de transportes por caminho de ferro.

Parece óbvio que o direito internacional, em matéria de transportes, diga respeito a passageiros e às respectivas bagagens, e não às carruagens e vagões que as transportam. Mas a administração que empresta material a uma outra quer naturalmente reavê-lo. A criação, depois da guerra de 1870 de duas uniões internacionais para a permuta de material constituiu uma primeira resposta; era todavia complexo o sistema resultante, facto que levou o caminho de ferro italiano a convocar os representantes das administrações ferroviárias, em Stresa (1921); da reunião nasce a União Internacional de Carruagens e Furgões, que estabeleceu dois regula-

mentos (RIV, *Regolamento Internazionale Veicoli* e RIC, *Regolamento Internazionale Carrozze*) cujas designações ainda hoje subsistem.

Faltava uma organização superior, capaz de enfrentar, no conjunto, os problemas ferroviários na sua dimensão internacional. O problema é solucionado pelo Tratado de Versalhes, com a decisão de que resulta a actual UIC.

A primeira tarefa da União foi criar condições que permitissem a interpenetração das redes ferroviárias de países contíguos. Surgem as comissões incumbidas de decidir sobre a normalização da exploração, o financiamento do material e equipamento ferroviário, a criação dos grandes comboios internacionais.

Em 1951, a UIC conclui um acordo com organismos especializados para coordenar e impulsionar a vida ferroviária internacional: começava a tomar forma a ideia de integração europeia, pela primeira vez materializada através dos caminhos de ferro. Em 1959 a União deixa de ter obrigatoriamente um presidente de nacionalidade francesa: a presidência torna-se rotativa. Em 1963, a estrutura da União

permite-lhe já ocupar-se de problemas de gestão comercial e exploração, investigação prospectiva, material, tracção, via e obras, abastecimento e pessoal; outras tarefas são entregues a grupos especializados: é o caso do *management*, da cibernética, da estandardização, do engate automático, do futuro do tráfego, da carruagem-modelo internacional, do conforto máximo para o passageiro.

OS COMBOIOS E OS JOGOS

Na manhã do dia 23 de Fevereiro, na estação principal de Munique, realizou-se uma segunda conferência de imprensa, desta vez sobre as comunicações ferroviárias entre os diversos países europeus e Munique, para os Jogos Olímpicos de 1972, que se realizam de 26 de Agosto a 10 de Setembro.

Os caminhos de ferro da Alemanha Federal viram-se a braços com duas importantes tarefas:

— Um serviço de grandes linhas, cujo número de comboios aumenta geralmente durante manifestações deste tipo, com comboios de desdobramento e especiais, provenientes da sua própria rede e do estrangeiro, e com ligações interurbanas rápidas no Sul da Alemanha.

— Dirigir, nas linhas da rede expresso a pequena distância, as correntes de tráfego urbanas e regionais, directamente para o local dos Jogos.

Nas horas de grande afluência (abertura e encerramento dos Jogos, desafios de futebol, provas de atletismo) os caminhos de ferro alemães transportarão nada menos do que cerca de 25 000 passageiros por hora.

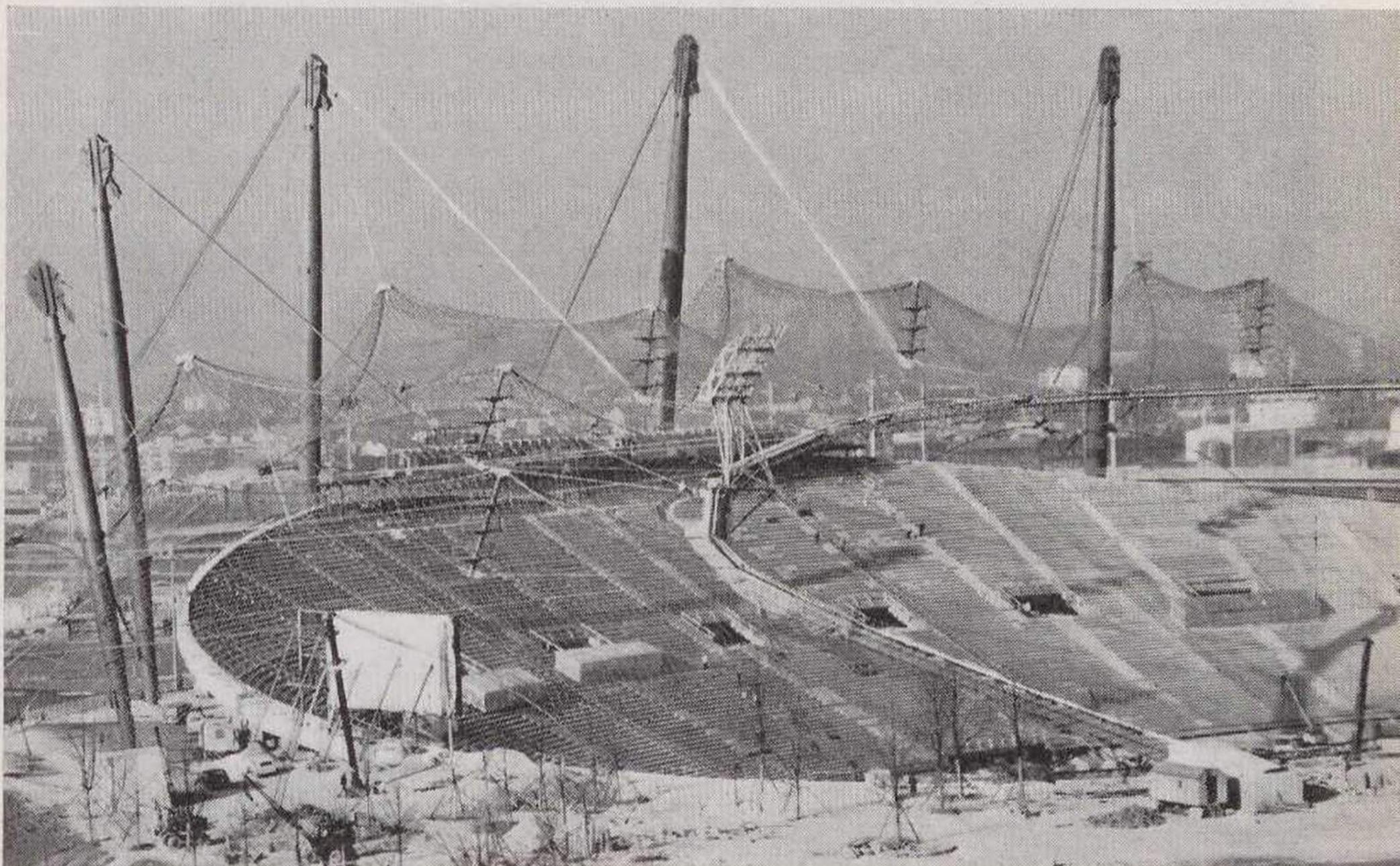
Foi construída uma nova gare — a «Olympiastadion» — que dista cerca de um quilómetro do estádio principal. A nova estação assegura ligação com as principais gares ferroviárias de Munique.

Para os atletas, jogadores e acompanhantes circularão comboios especiais, com partida do local dos jogos para Augsburgo, onde se realizam provas náuticas, e também para Ulm, Goppingen, Boblingen, Ingolstadt, Nuremberga, Regensburg e Passau, onde se disputam os quartos-de-final e as meias-finais de andebol e futebol.

Este serviço especial, a que se chama «aldeia olímpica rolante», proporcionará aos atletas o necessário conforto — vagões-restaurante, carruagens-cama com compartimentos para massagens, por exemplo — e assegura o regresso rápido ao local dos jogos.

Foi decisivo na escolha de Munique para os Jogos Olímpicos deste ano o facto de se tratar de um grande centro ferroviário: passam pela capital da Baviera (depois de Berlim e Hamburgo, a mais importante cidade da Alemanha Federal) 6 grandes linhas internacionais e 7 de importância regional.

Estádio olímpico



Os «Jogos Olímpicos do caminho curto» — as palavras são do burgomestre de Munique — vão implicar a circulação diária de mais uma centena de comboios, a acrescentar aos 108 que diariamente transportam algumas dezenas de milhares de passageiros para a capital bávara.

Sem o caminho de ferro seria possível a afluência à cidade dos 1,2 milhões de pessoas (previstas) que vão assistir aos XX Jogos Olímpicos?

Uma das grandes cervejarias
da capital da Baviera



TEMAS TÉCNICOS



Pelo dr.
Manuel José Guerreiro

A liberalização do mercado dos transportes

Na organização social e económica em que vivemos a circulação de pessoas e bens é uma das necessidades cuja satisfação é de tal maneira imperiosa que transforma o sistema de transportes em que a mesma se apoia numa peça fundamental daquela organização.

Dai as preocupações que este sistema merece e as consequências perniciosas quando o seu funcionamento não satisfaz, qualquer que seja o aspecto sob o qual for considerado.

Dai, também, as opções que a organização política terá de fazer em ordem a satisfazer as necessidades da colectividade a que diz respeito e a sua frequente recorrência à teoria económica, como um dos fundamentos dessas opções.

Neste campo um dos caminhos susceptíveis de serem seguidos é o da liberalização. Considerando-a baseada em duas posições diferentes, a do «laissez-faire» e a da «gestão económica óptima», apresentou o eng. João de Oliveira Martins, actual secretário de Estado das Comunicações e Transportes, um trabalho em que esquematiza o conteúdo dessas posições e deduz as consequências da sua aplicação ao sector dos transportes e em particular às empresas ferroviárias. Apoando-se nesse trabalho a seguir se apresenta um breve apontamento em que se foca o significado da liberalização, as características especiais do sector dos transportes e os condicionalismos que impõe à liberalização do respectivo mercado e a posição das empresas ferroviárias em face desta liberalização.

A intenção é apenas a de estruturar uma pequena ideia sobre o assunto que em qualquer dos seus múltiplos aspectos poderia ter o desenvolvimento que a sua complexidade merece.

O significado da liberalização

Por liberalização do mercado de transportes entende-se o conjunto de medidas cujo objectivo é deixar actuar o mais livremente possível as forças que naturalmente nele se manifestam.

Essas forças resultam:

do desejo dos consumidores

comprar serviços da melhor qualidade, pelo mais baixo preço e na quantidade requerida para a máxima satisfação das suas necessidades;

e do desejo dos empresários

produzir serviços na qualidade e quantidade e em vendê-los pelos preços que maximizem a satisfação dos objectivos com que organizam a produção.

A actuação destas forças depende do tipo de organização do mercado:

concorrência	da oferta
oligopólio	e/ou
monopólio	da procura

A liberalização procura, pois, através da cooperação voluntária, aproximar a organização do mercado da concorrência perfeita.

Num mercado de concorrência perfeita verifica-se que:

- cada bem produzido é susceptível de definição exacta;
- cada comprador e cada vendedor conhece exactamente o preço ao qual os outros compram e vendem;
- todo o comprador compra ao vendedor que oferece a preço mais baixo e todo o vendedor vende ao comprador que paga o preço mais elevado;
- os preços praticados no mercado são considerados por cada comprador e por cada vendedor como dados.

Existindo a concorrência perfeita verificam-se as seguintes igualdades:

$\text{custo marginal} = \text{receita marginal}$
(lucro máximo do produtor)

custo marginal = custo médio
(mínimo custo de produção)

preço = custo marginal
(máxima satisfação do consumidor)

preço = custo médio
(condição de equilíbrio financeiro do produtor)

Ao modelo de concorrência perfeita são apontados vantagens e inconvenientes:

VANTAGENS

- será impossível, produzindo em maior quantidade o bem A e em menor o bem B, melhorar a satisfação de um consumidor sem piorar a de outro;
- a produção atingirá o seu máximo, no sentido de que não é possível, com uma quantidade de factores considerada como um dado, produzir em maior quantidade um bem sem diminuir a quantidade de um dos outros bens;
- as empresas atingirão a sua dimensão óptima, isto é, atingem a dimensão na qual o custo médio de produção tem um valor mínimo.

INCONVENIENTES

- não ficará garantida a produção dos bens mais vantajosos para os consumidores senão quando estes saibam repartir judiciosamente as suas despesas pelos diferentes tipos de bens;
- não ficará assegurado que os consumidores paguem integralmente os bens consumidos ou os produtores paguem integralmente os factores utilizados; há benefícios e custos dificilmente contabilizáveis e que não entram no jogo do mercado;
- não ficará assegurada uma repartição judiciosa dos rendimentos gerados pela produção.

A concorrência perfeita é um modelo económico, portanto, uma representação teórica e simplificada da realidade.

Esta difere do modelo porque:

- os bens ou serviços produzidos pelos diferentes produtores de uma mesma categoria industrial são geralmente heterogéneos;
- as informações de que dispõem os compradores e vendedores sobre os preços aos quais os outros compram ou vendem, são, em geral, insuficientes;
- as diferenças reais ou imaginárias e a insuficiência de informação fazem com que os compradores não se dirijam aos vendedores que vendem mais barato e os vendedores não se dirijam aos compradores que compram mais caro;
- a aceitação dos preços como dados não se verifica senão quando existe grande número de compradores e de vendedores.

Constatando, então, todos estes desvios por que razão utilizar este modelo para fins que não sejam teóricos?

Algumas correntes do liberalismo económico ligadas ao «laissez-faire», assentando em que ao Estado deve ser atribuído um mínimo de funções e defendendo o mínimo de coacção e o máximo de cooperação voluntária, encontram no modelo da concorrência perfeita o suporte económico de opções políticas previamente tomadas. E isto reconhecendo de antemão a prática inviabilidade de realização colocando, portanto, o modelo numa situação de referência, como orientação à actuação concreta no domínio da política económica.

Já é diferente a posição das correntes liberais contrárias ao «laissez-faire», baseadas na teoria do óptimo

económico e na indispensabilidade da acção complementar do Estado.

Partindo daquela teoria, gestão óptima de uma economia ou estado de rendimento social máximo é o correspondente a uma situação em que:

dadas as condições de estrutura (demografia, equipamento, técnicas de produção, psicologia dos agentes económicos, distribuição da propriedade, etc.) não é possível aumentar a satisfação de certos indivíduos sem diminuir automaticamente a satisfação de outros.

Considerando dois sectores produtivos completamente distintos:

Sector diferenciado

que engloba as unidades de produção (sentido físico) em que a dimensão óptima se obtém pela justaposição de várias unidades distintas, permitindo o exercício da concorrência

Sector indiferenciado

que engloba as unidades de produção (sentido físico) em que a dimensão óptima só se obtém através de uma única unidade, o que não permite o exercício da concorrência

então, numa economia de tipo qualquer, a condição necessária e suficiente para que se realize a gestão óptima da economia é que exista explícita ou implicitamente um sistema de preços equivalente ao que existiria numa economia de trocas caracterizada:

- pela livre escolha dos indivíduos;
- pela concorrência perfeita entre as empresas dos sectores em que a concorrência é fisicamente possível (sector diferenciado);
- pela minimização dos custos de produção e pela venda ao custo marginal pelas empresas dos sectores em que a concorrência é fisicamente impossível (sector indiferenciado).

Isto mostra que para qualquer estrutura da economia a melhor organização será aquela a que corresponda um sistema de preços idêntico ao que se obteria numa economia de concorrência perfeita, razão porque este modelo constitui um sistema de referência insubstituível.

Simplesmente a gestão óptima da economia não parece possível sem a intervenção dos Poderes Públicos (excluindo pura e simplesmente o «laissez-faire») porque:

- é compatível com múltiplas situações de distribuição da riqueza e dos rendimentos;
- é incompatível com situações de monopólio em indústrias do sector diferenciado;
- é incompatível com uma gestão das empresas do sector indiferenciado guiada pelo princípio do máximo lucro;
- exige uma neutralidade monetária incompatível com economias em inflação ou deflação para além de dados limites.

Desta maneira entende-se que a concorrência é possível mas não é nem espontânea nem automática e não pode existir senão organizada no quadro da lei.

Por outro lado este planeamento concorrencial opõe-se tanto ao «laissez-faire», onde a acção económica é completamente livre, como ao planeamento autoritário, onde todo o sistema de produção e consumo é regulamentado, porque se funda numa descentralização das decisões económicas onde a autonomia da gestão das empresas e o mecanismo da lei da oferta e da procura jogam no quadro dum a economia de mercado com uma estrutura planificada.

As características especiais do sector dos transportes

Importa considerar algumas características especiais deste sector antes de nos debruçarmos sobre a liberalização do respectivo mercado:

- a prestação do serviço de transporte está muito longe de constituir um produto homogéneo — o transporte é por essência um bem intermediário;
- o transporte não é susceptível de armazenamento, esgota-se à medida que é produzido;
- a procura de transporte apresenta flutuações acentuadas e contínuas e os períodos de ponta nem sempre são previsíveis;
- a procura global de transporte, considerando o conjunto dos meios disponíveis, apresenta elevada rigidez relativamente aos preços praticados;
- a procura sectorial de transportes apresenta elevada elasticidade em relação aos preços praticados;
- a oferta de transporte é em geral rígida relativamente aos preços por ser difícil modificar a capacidade dum momento para o outro;
- a oferta de transporte desloca-se permanentemente no espaço dada a natureza móvel dos meios de transporte;
- as condições tecnológicas impõem uma acentuada diferenciação na estrutura das empresas;
- no conjunto dos meios de transporte coexistem os sectores diferenciado e indiferenciado, o mesmo acontecendo dentro de alguns modos de transporte;
- no sector dos transportes verifica-se a existência dum apreciável capacidade de transporte fixada e controlada por agentes pertencentes a outros sectores;
- existe no sector um conjunto de condições artificiais que determinam uma desigualdade nas aptidões de concorrência entre os diferentes modos de transporte;
- existem casos nítidos de divergência entre os custos e benefícios privados e os custos e benefícios sociais.

Dentro do sector dos transportes as empresas ferroviárias apresentam ainda algumas características específicas:

- gestão integrada das infra-estruturas e das prestações do transporte;
- dimensão óptima da empresa correspondendo a uma empresa única explorando a totalidade da rede;
- existência de rendimentos crescentes para os níveis de produção mais elevados (nos domínios das infra-estruturas e da prestação de serviços);
- oferta de transporte consideravelmente inelástica em relação aos preços;
- existência de pesados condicionalismos jurídico-económicos devidos à longa tradição de monopólio.

Para a análise do problema da liberalização em causa é importante considerarmos de forma independente as infra-estruturas e a prestação de serviços. De facto, com exceção do caso ferroviário, as primeiras são geridas pelos Poderes Públicos enquanto as segundas o são pelas empresas transportadoras. Por outro lado há diferenças assinaláveis, do ponto de vista económico, entre as infra-estruturas e as prestações de serviços. Assim, nas primeiras, constatamos que:

- são constituídas por instalações fixas de longa vida económica;
- apresentam indivisibilidades acentuadas;
- a sua produção não é homogénea;
- existem interdependências acentuadas entre as infra-estruturas dos diferentes modos de transporte e entre os diferentes troços da infra-estrutura de um mesmo modo de transporte.

Condicionamentos à liberalização do mercado dos transportes

INFRA-ESTRUTURAS

As características especiais destas levantam problemas importantes:

devido à Longevidade Económica

- encontram-se dificuldades sérias na decisão de investir motivadas pela quantificação de custos e benefícios futuros;
- a capacidade de tráfego existente num dado momento é um dado do passado;
- verificam-se dificuldades de imputação de custos de utilização, consequência da inflação e do progresso técnico.

devido à Indivisibilidade Económica

- os aumentos de capacidade são desproporcionados em relação aos aumentos de tráfego que os originaram;
- os factores de produção apresentam rendimentos crescentes como consequência da sobrecapacidade existente;
- o resultado financeiro da gestão das infra-estruturas será forçosamente negativo.

como consequência da Produção Heterogénea

- a determinação de custos de utilização para efeitos de imputação só pode fazer-se com aproximações mais ou menos grosseiras.

mercê da Interdependência das diferentes Infra-Estruturas

- a coordenação de decisões relativas à construção, conservação e vigilância das mesmas assume uma relevância extraordinária.

Daqui se conclui, pois, que é indispensável uma centralização de decisões respeitantes às infra-estruturas:

- quer em matéria de investimentos;
- quer em matéria de preços a praticar na sua utilização.

Então o domínio das infra-estruturas constitui um obstáculo muito sério à liberalização do mercado dos transportes, tanto mais quanto as soluções adoptadas se forem repercutir sobre a produção dos mesmos.

Prestação de serviços de transporte

Atendendo às características especiais do sector, a consequência provável da liberalização do respectivo mercado seria o aparecimento de alguns fenómenos que não se coadunam com o modelo da concorrência perfeita:

- incongruência da escolha dos utentes;
- ruína das empresas que operam no mercado;
- deficiência de qualidade dos serviços oferecidos;
- abuso de posições dominantes.

Incongruência da escolha dos utentes

Verifica-se esta incongruência quando os utentes optam livremente pela utilização dos meios de transporte que sendo os mais favoráveis para si o não são para a colectividade.

As causas são várias:

- a heterogeneidade dos serviços prestados que difi-

- cultando a definição do objecto de troca, falseia o jogo do mercado pela carência de elementos de apreciação dos diferentes serviços o que pode impedir a afectação dos recursos produtivos às produções mais vantajosas;
- o *aviltamento dos preços* na medida em que estes não estabelecendo a devida relação com a qualidade dos serviços prestados se tornam em indicadores errados e falseiam o seu papel básico no edifício liberal;
 - a *diferenciação de empresas* existentes no mercado uma vez que com a pulverização de empresas rodoviárias resultante da inteira liberdade da iniciativa privada o mercado deixa de ser transparente quanto a preços e condições dos serviços viciando, portanto, as consequências colectivas da liberdade de escolha dos utentes;
 - as *divergências entre custos e benefícios privados e custos e benefícios sociais* o que acontece quando o utente opta por um transporte a preço mais baixo e nesse preço não estão incluídos todos os custos mas apenas os contabilizados pelo empresário;
 - as *condições artificiais de concorrência* quando os regimes sociais, fiscais, de utilização das infra-estruturas, de obrigações de serviço público, etc., incidem desigualmente sobre as empresas de transporte e geram encargos que alteram as diferenças entre os custos que naturalmente surgiram por força das tecnologias utilizadas.

Ruína das empresas que operam no mercado

Entende-se por tal a impossibilidade dos produtores assegurarem por mais tempo a oferta de serviços, sendo condição suficiente para que isso aconteça a existência prolongada de défice não compensado por subsídios ou quaisquer outras transferências de rendimentos.

Na indústria ferroviária este défice tanto pode ser consequência da venda aos custos marginais (com minimização do custo médio) como resultante de encargos anormais (sociais, de infra-estrutura, etc.) ou de obrigações de serviço público (explorar toda a rede, transportar todos os passageiros ou todas as mercadorias, tarifas especiais, etc.).

Em particular nas empresas rodoviárias esta situação resultará, sobretudo, do aviltamento dos preços que poderá ter origem em:

- *sobrecapacidade*, a qual é consequência do dimensionamento do equipamento para os períodos de ponta devido à impossibilidade de armazenamento; da oferta em qualquer local resultar do equipamento aí existente acrescido do que aí termina a prestação; do grande número de empresas com a dimensão mínima que entram no mercado; da existência de grande capacidade de transporte por conta própria;
- *elasticidade da procura sectorial*: devido à grande sensibilidade em relação aos preços alguns decréscimos de tráfego podem provocar violenta e ruinosa luta pela sobrevivência;
- *gestão integrada das empresas ferroviárias* que pode proporcionar subvenções internas diminuindo o preço dos serviços com muita concorrência e compensando-os pela elevação dos preços naqueles em ou muito próximo do regime de monopólio.

Deficiência na qualidade dos serviços oferecidos

Verifica-se este fenómeno quando a tecnologia da produção não corresponde ao que seria de esperar do progresso técnico mais actual. Daí que a oferta de serviços não satisfaça integralmente do ponto de vista qualitativo.

As causas são variadas destacando-se:

- a *existência de défices* que originam a supressão de circulações, envelhecimento de equipamento, etc.;

- a *rigidez da oferta* que torna tecnicamente impossível satisfazer as variações de gostos dos consumidores;
- a *pulverização das empresas rodoviárias* que torna difícil assegurar os níveis de qualidade possíveis pelos aperfeiçoamentos técnicos aplicáveis.

Abusos de posições dominantes

Pode encontrar-se esta situação quando as empresas estão em condições de poderem manipular os preços de transporte conforme os seus interesses de momento.

Isto é susceptível de acontecer, na indústria rodoviária, em regiões em que exista apenas um empresário a explorar o serviço de transporte.

Por parte da empresa ferroviária pode acontecer o mesmo tanto em zonas em que esteja na posição de único produtor como relativamente a certos tipos de serviços.

Verificamos, assim, que mesmo no domínio das prestações de serviço a liberalização é difícil uma vez que o jogo dos mecanismos do mercado resultantes daquela provavelmente darão origem aos fenómenos apontados atrás.

Então a política de liberalização ou é justificada por motivos diferentes dos da teoria da utilização óptima dos recursos ou só é aceitável na medida em que diminuam as possibilidades das quatro ocorrências descritas.

Neste último caso podemos então aceitar que a liberalização do mercado dos transportes, no domínio da prestação de serviços, pode ser efectuada. O essencial é que o seja de modo progressivo e prudente. Para isso deverá promover-se:

- a transparência do mercado;
- a harmonização das condições de concorrência;
- a eliminação de possibilidades de abuso de posições dominantes ou de concorrência antieconómica;
- a adopção de medidas restritivas quando a situação da economia o exigir.

A posição das empresas ferroviárias em face da liberalização

Quais as consequências, para as empresas ferroviárias, da liberalização do mercado dos transportes? A resposta tem de ter em conta a natureza do processo de liberalização: tanto pode corresponder a um abstencionismo geral do Estado na vida económica como resultar de uma política centrada na obtenção da gestão económica óptima no sector.

«Laissez-faire»

Se fosse esta a opção política a empresa ferroviária apareceria, como qualquer outra empresa, livre na sua ação. Os seus objectivos seriam da mesma natureza dos das outras empresas e os processos de gestão teriam de ser completamente remodelados.

Sem obrigações de serviço público os serviços deficitários seriam suprimidos e os preços seriam fixados de acordo com os critérios de economia de empresa. Provavelmente as grandes características deste novo quadro seriam:

- o abandono da noção de rede ferroviária e sua substituição por uma série de itinerários com tráfego intenso e uniforme;
- o encerramento de grande número de estações e o abandono de muitas instalações;
- o desenvolvimento dos serviços suburbanos nos arredores das grandes cidades;
- a diminuição drástica dos efectivos de pessoal;
- uma mentalidade completamente diferente por parte do pessoal;
- a forma de sociedades privadas por parte das empresas ferroviárias.

Gestão económica óptima

Segundo esta política seriam eliminados os factores artificiais que deformam as condições de concorrência (regime social, fiscal, de obrigações de serviço público, de utilização de infra-estruturas) e por a exploração ferroviária pertencer ao sector indiferenciado seria obrigada a:

- dar resposta adequada às solicitações dos utentes em resultado da liberdade de escolha destes;
- praticar preços iguais aos custos marginais;
- obter custos mínimos.

Tudo isto teria consequências importantes. Por exemplo a obtenção dos custos mínimos implicaria a procura e aplicação da técnica de exploração e da organização administrativa que minimizassem os custos médios de produção. Como os preços deverão ser iguais aos custos marginais e como estes são função dos custos médios logo numa primeira implicação seria o abaixamento dos preços. Como a procura é função destes logo esta teria um aumento que se repercutiria sobre os custos médios por um novo abaixamento.

Contudo, como nos caminhos de ferro os custos marginais são inferiores aos custos médios, a venda aos custos marginais provocaria défice. Isto daria origem a uma série de problemas:

- como deve ser coberto o défice?
- como seleccionar os serviços a prestar?
- qual o clima psicológico dentro e fora da empresa?
- qual a estrutura jurídica da empresa compatível com o défice?

Possivelmente as respostas seriam do género:

- o défice deve ser coberto pelo Estado através de impostos gerais, cobrados de forma a não falsearem o jogo normal da concorrência;
- os serviços devem ser seleccionados através de estudo sistemático comparando técnicas alternativas e os respectivos custos;
- o clima psicológico será bom se o pessoal ferroviário e a opinião pública compreenderem que o défice se justifica no benefício da colectividade;
- as empresas ferroviárias deverão passar a empresas públicas já que a existência de défice é incompatível com a presença de capital privado no seu capital social.

No entanto não são estas as únicas dificuldades para uma empresa funcionando segundo as regras do óptimo económico. Por exemplo: como determinar os custos marginais indispensáveis para a fixação dos preços? Será possível introduzir todos os factores de forma a se conseguir um cálculo correcto para cada serviço prestado?

E a estas e outras grandes dificuldades que a execução de uma política de liberalização traria à gestão ferroviária ainda lhe poderíamos juntar os perigos de subvenção interna e de abuso de posições dominantes o que mostra ter de haver muita prudência na avaliação dos resultados que tal política proporcionaria ao subsector ferroviário. Não falando já na quase impossibilidade de uma modificação tão radical de actuação uma vez que as empresas de caminho de ferro se orientam por objectivos completamente diferentes. Além de que se poderá ainda correr o risco de custos sociais elevadíssimos se não se harmonizarem previamente as condições de concorrências no mercado dos transportes!

CONCLUSÕES

Como resultado de tudo quanto foi dito atrás pode concluir-se o seguinte:

1 — a liberalização do mercado dos transportes é um conjunto de meios de acção relativos à organização do mercado de que se pode servir a política geral de transportes.

2 — o estudo dos meios de acção mais aconselháveis a qualquer política económica não deve ignorar as conclusões da teoria económica.

3 — a liberalização pode fundamentar-se:

- numa posição política caracterizada pelo abstencionismo generalizado do Estado na vida económica («laissez-faire»);
- como «produto acabado» da teoria da aplicação óptima dos recursos (gestão económica óptima).

4 — no domínio das infra-estruturas a liberalização não é desejável e talvez nem seja possível.

5 — no domínio das prestações de transporte é indispensável uma certa intervenção do Estado dado que existe:

- uma tendência natural e irreversível para a integração num sistema único de todos os meios de transporte;
- uma manifesta desigualdade nas condições artificiais de concorrência;
- uma divergência sensível entre os custos sociais e privados e os benefícios sociais e privados.

6 — esta intervenção é compatível e mesmo necessária pois que por ela se cria o quadro legal e institucional exigido pela liberalização.

7 — a liberalização da prestação dos serviços de transporte pressupõe:

a) harmonização das condições artificiais de concorrência:

- obrigações de serviço público;
- fiscalidade;
- regulamentação social do pessoal;
- imputação dos encargos de infra-estrutura.

b) selecção adequada dos empresários nos sectores onde se torne necessário;

c) difusão generalizada da informação quanto aos preços praticados e demais condições de transporte;

d) controlo permanente do Estado sobre as condições de funcionamento do mercado.

8 — a execução da liberalização deve ser prudente e progressiva devendo percorrer três etapas fundamentais:

- harmonização das obrigações de serviço público;
- harmonização das condições de utilização das infra-estruturas;
- harmonização dos regimes sociais.

9 — a fixação destas etapas é imposta pelas características da gestão ferroviária para libertar os respectivos transportes de fórmulas antiquadas (do tempo do monopólio).

10 — a tendência liberal no domínio das prestações de transporte é reversível e terá de ter em conta:

- períodos de revisão económica;
- zonas de mercado onde se manifestem sintomas de concorrência antieconómica;
- zonas de mercado onde se notem indícios de abuso de posições dominantes.

*em busca
das amendoeiras floridas*

Sete Centenas de «Pioneiros» do Jovem Caminho de Ferro

por Fernando Martins

FALA-SE, amiúde e com propriedade, na vocação hodierna do caminho de ferro. Na era da tecnologia, quando poderia parecer que o transporte sobre carris (mormente no percorrer de grandes distâncias) estava ultrapassado, desco-

bre-se que o ferroviário está ao serviço do futuro, da segurança, da comodidade e do prazer. Quando é um facto universal o congestionamento rodoviário dos centros das grandes urbes, surge o comboio como via rápida de escoamento para as peri-



A esfuziante alegria dos estudantes num momento da sua jornada ferroviária

ferias; no momento em que, nos quatro cantos do globo, se escrevem com sangue as assustadoras estatísticas dos acidentes na estrada, aparecem composições onde não existe, sequer, um passageiro que ocupe por segundos o espírito com a possibilidade de desastre. Porque, jovem de 150 anos, só agora o transporte ferroviário encontra o seu verdadeiro caminho... de ferro e lançado para diante.

Há não muitos anos, quando alguém pretendia aludir ao atraso deste ou daquele indivíduo, desta ou daquela região, dizia que aquele (ou os habitantes daquela) jamais havia visto o mar... ou um comboio. Porque, naturalmente, as regiões menos evoluídas eram as do interior, mais distantes do oceano. E porque o comboio não pode deixar de ser tido como um veículo de comunicação-progresso. Hoje, custa acreditar — mesmo como sinônimo de estagnação — que haja quem desconheça o mar e o caminho de ferro. Mas é verdade que muita, muita gente jovem, jamais viajou de comboio: é certo que empreender uma jornada sobre carris é novidade aliciante para rapazes e raparigas. E já sem significado de atraso — antes um facto a definir os nascidos no seio de classes económicas que podem considerar-se privilegiadas; a marcar a juventude do caminho de ferro, dia após dia a ser descoberto e a conquistar adeptos. Simpatizantes que já ouviram falar de poluição, que vêem nos jornais as cifras que gritam acidentes, que apreciam o conforto a que sempre foram habituados e que, num mundo ao qual imprimem velocidade dia a dia maior, sentem necessidade de, pelo menos enquanto viajam, espreiar os olhos pela paisagem.

Existem jovens que nunca andaram de comboio. Sem jamais me ter debruçado sobre essa hipótese, apercebi-me do facto quando, há pouco mais de um mês, cerca de 700 alunos do Liceu Nacional de Garcia de Orta, do Porto, fizeram, com professores, uma digressão a terras de Torre de Moncorvo. De comboio, para melhor poderem apreciar as amendoeiras floridas.

Saíram, manhã cedo, da estação de S. Bento, noite cerrada, ainda. Para talvez duas dezenas, o sabor da aventura, a novidade de uma viagem ferroviária. E quando a cidade ficara há muito para trás, os primeiros alvores iluminaram, quase irrealmente, o Douro esmagado no fundo de encostas.

Fora esquecida a vida de bulício, o correr em motoretas — capacete protector e para dar nas vistas na cabeça. Olvidaram-se, durante horas, salas de aula, pontos e chamadas. Só camaradagem sã, o comboio e a Natureza.

Quilómetros e quilómetros de automotora — até ao Pocinho. Depois, a composição puxada por locomotiva a vapor — fonte para a fértil imaginação dos jovens. Um deles, entusiasmado, perguntava a uma professora, em determinada altura do percurso:

— A sr.^a dr.^a tem mesmo a certeza de que além, naquela curva, nos não vão surgir os índios ou uma quadrilha de mascarados?

Encostas e encostas rosadas por flores de amendoeiras. Merendeiros que se desdobraram em pitéus que a viagem tornou mais saborosos. Vivência que também constitui escola — a sedimentar conhecimentos didácticos. E o regresso, sem esmorecimento, com a alegria que inundou a gare da Baixa portuense já cerca da meia-noite.

A receber os jovens passageiros e os seus professores, o chefe do Sector Comercial da Região Norte e inspectores do seu serviço. E, na breve troca de cumprimentos, o reitor do estabelecimento de ensino, sr. dr. Vasco Rodrigues, declarava:

— Foi uma jornada admirável com a qual os jovens beneficiaram muito. Alguns deles nunca tinham andado de comboio. E ficaram entusiasmados. Tanto que já me perguntaram quando seria a próxima viagem... que pretendem seja feita pelo mesmo meio de transporte.

Da viagem de estudo dos jovens do Liceu de Garcia de Orta fala, também, a redacção que publicamos de um dos mais jovens elementos da caravana: o Rui Jorge da Silva Moura. E também ele jamais viajara de comboio; também ele foi pioneiro desta descoberta do transporte do futuro.



A MINHA VIAGEM POR TERRAS DE TRÁS-OS-MONTES

Para ver as amendoeiras floridas

Eram cerca de 7 horas da manhã, e tudo estava em alvoroço em minha casa. Tudo isto porque eu e a minha irmã estávamos ansiosos que chegassem

as 7 e meia. O meu pai, com muito custo, visto que estava bastante ensonado, foi-nos levar à estação de S. Bento, de onde partíramos para Moncorvo.

As ruas principais da cidade estavam ainda adormecidas. Os primeiros raios, embora um pouco esbatidos, faziam-nos acreditar que o tempo melhoraria. Enfim... chegámos à tão desejada estação, e já lá havia grande azáfama. A maior parte dos meus colegas já estava dentro das carruagens, pois todos queriam um lugar sentado.

Eu estava ansioso que partíssemos, porque nunca tinha andado de comboio.

Uns empoleirados, outros de pé, abarrotávamos o comboio. Até que finalmente o chefe da estação deu o sinal de partida, e o comboio lá foi muito devagarinho, através das terras do Alto Douro.

O rio serpenteava através das montanhas e a paisagem tornava-se cada vez mais encantadora. As amendoeiras em flor embelezavam ainda mais aquela fascinante paisagem que se deparava aos nossos olhos.

No comboio havia brincadeira, grande animação e, acima de tudo, excelente convívio entre alunos e professores. Em Moncorvo, fomos recebidos por um sol radioso. Almoçámos, brincámos e visitámos monumentos.

Bem... o que é bom dura pouco, e portanto tivemos que regressar à estação do Pocinho, onde estivemos bastante tempo à espera do comboio, para regressarmos ao Porto. Mas o entusiasmo e a boa disposição continuaram.

A noite, a brincadeira no comboio foi maior ainda. Foi uma pândega.

23 horas e eis-nos de regresso à estação de S. Bento. Que grande recepção: pessoas da nossa família, amigos, colegas, fotógrafos e jornalistas que registaram as nossas opiniões. Foi um dia inesquecível e um passeio maravilhoso. Nunca tinha andado de comboio e gostei muitíssimo. Porém, o cansaço, à chegada, era tanto que a única coisa que nos apetecia era dormir.

Parabéns, Liceu de Garcia de Orta pela feliz iniciativa. Por mim e pela minha irmã, muito obrigado.

RUI JORGE DA SILVA MOURA
(13 anos)

SEM MUDAR AGULHAS

- Único estabelecimento de ensino liceal misto do Porto, o Liceu de Garcia de Orta, em funcionamento-piloto, vem sendo considerado como das mais válidas experiências pedagógicas, a nível nacional. Imperando nele o sistema da liberdade-responsabilidade, compete aos alunos a gestão de muitas das actividades extra-escolares. No salão-convívio, alunos e professores acamaradaram a todo o momento, derrubadas as distâncias convencionais.

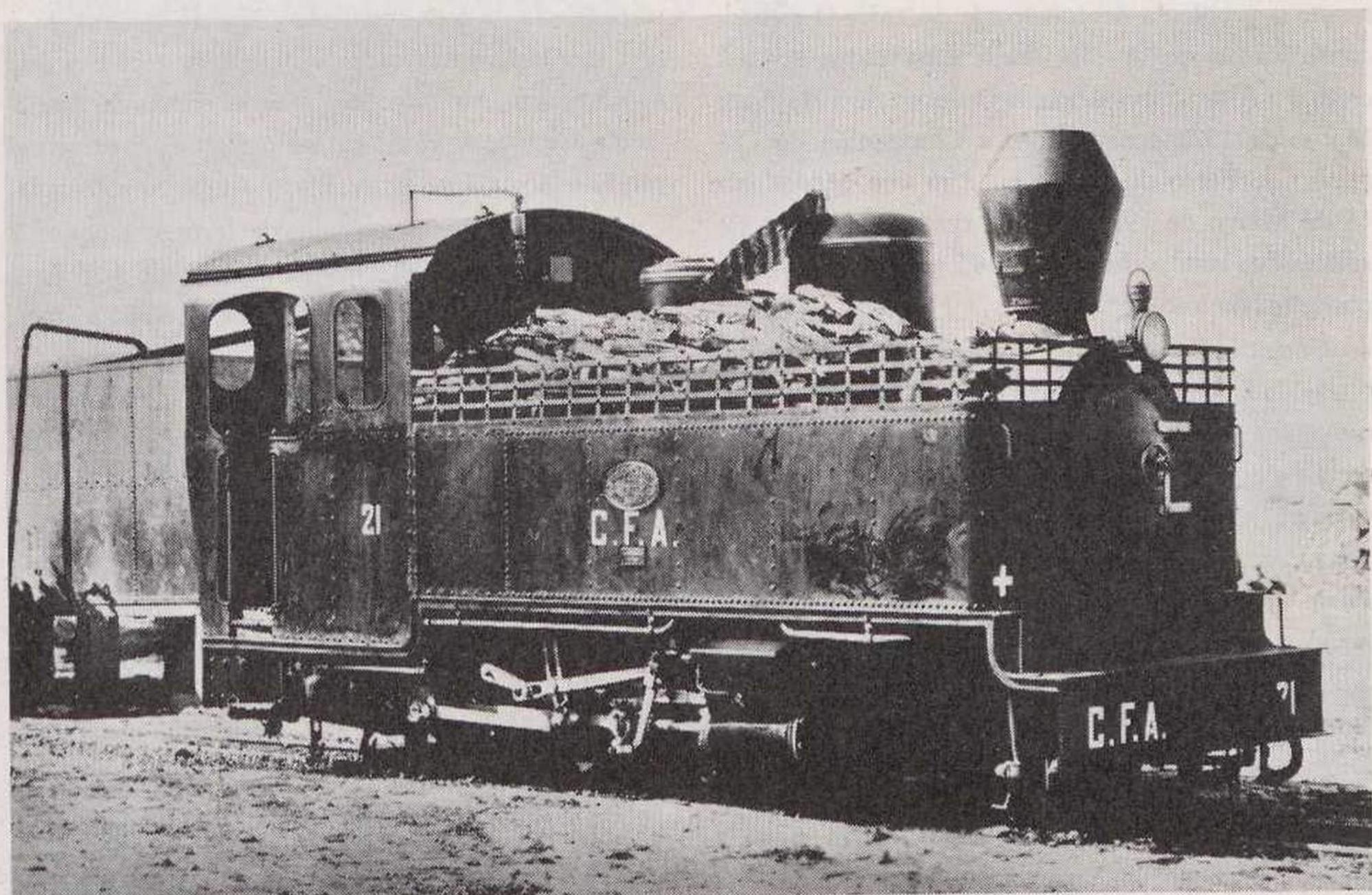
- Para além de alunos e professores daquele liceu, viveu todos os momentos do tão convívio entre os jovens o cônsul dos Estados Unidos na capital do Norte, que pediu ao reitor do estabelecimento de ensino permissão para integrar-se na caravana.

- Em determinado momento da viagem... um vidro partido numa das carruagens. O citado membro do corpo diplomático prontifica-se a efectuar o pagamento do prejuízo. Não o consente o dr. Vasco Rodrigues, com a única razão (e válida) de que pretende que os alunos do seu liceu se tornem integralmente responsáveis por todos os seus actos. Ver diminuída a talvez não grande mesada é sacrifício salutar.

- À chegada a S. Bento, afirmava uma jovem: *Qual automóvel qual quê? No comboio até se pode dar um passeio para esticar as pernas... E não vamos preocupados. Podemos ver à vontade a paisagem, sem a preocupação de que vá acontecer isto ou aquilo, sem irmos todo o caminho a travar em seco.*

LINHAS ULTRAMARINAS

o caminho de ferro do amboim



A Companhia do Caminho de Ferro do Amboim explora a mais curta via férrea que existe em Angola. São apenas 123 quilómetros de linha, desde o porto de Porto Amboim até à nova cidade de Gabela, no planalto, e a razão de ser da sua construção foi o excelente café da região, que necessitava ser transportado para o litoral, a fim de seguir para os diferentes mercados mundiais.

Foi por volta de 1920 que o problema do transporte do café do Amboim começou a ser encarado mais seriamente. A região possuia óptimas qualidades naturais para a cultura intensiva e produção

Por Vasco Callixto

de grandes quantidades de bom café, mas o seu aproveitamento era afectado pela falta de transporte, das colheitas para o litoral. As estradas existentes eram poucas e más, mais não sendo do que difíceis «picadas» de terra batida, que no tempo das chuvas se transformavam em intransitáveis lamaçais.

Homens com larga experiência ultramarina e bons conhecimentos económicos, tomaram então a iniciativa de construir um caminho de ferro a partir de Porto Amboim, de modo a resolver eficazmente o problema do transporte do café. O estudo, construção e exploração foram autorizados por decreto do Alto-Comissário em Outubro de 1921 e em Março de 1922 constituiu-se a Companhia do Caminho de Ferro do Amboim. Um ano depois, em 16 de Março de 1923, foi outorgado o contrato de concessão, com a duração de 95 anos, terminando, portanto, no ano de 2018.

Começara, entretanto, a construção da linha, na bitola de 0,60 metros, por troços, inaugurados separadamente. Os trabalhos realizaram-se sob a direcção de um técnico de reconhecida competência, o eng.º Artur Torres, que a Companhia decidiu homenagear, dando o seu nome ao primeiro apeadeiro. Em 25 de Janeiro de 1925 foi aberto à exploração o primeiro troço da nova via férrea, com 80 quilómetros de extensão, de Porto Amboim a Carlaongo, actual Boa Viagem.

Concluída esta primeira fase dos trabalhos, estavam esgotados os recursos financeiros postos à disposição da iniciativa. Por este motivo, a construção além do quilómetro 80 prosseguiu morosamente, chegando a estar algumas vezes interrompida, enquanto se aguardava o auxílio pedido ao Estado. Concedeu este à Companhia, por fim, financiamentos no montante de 30 000 contos e uma garantia de juro anual de 17 325\$00 por quilómetro explorado e foi com este auxílio que a construção da linha prosseguiu em ritmo normal.

A escalada da serra foi, porém, difícil e as obras de arte que se impuseram exigiram uma esclarecida visão técnica para levar por diante o traçado. Finalmente, em 8 de Setembro de 1941 a linha atingiu a então vila de Gabela, de onde o Caminho de Ferro do Amboim não passou, embora o plano dos

fundadores fosse prosseguir além Gabela e alcançar as terras férteis dos planaltos de Ebo e Cela.

Em Abril de 1953 foi inaugurada a ponte metálica de Porto Amboim, com 124 metros de comprimento, que serve de testa à linha e substituiu a primitiva ponte-cais de madeira.

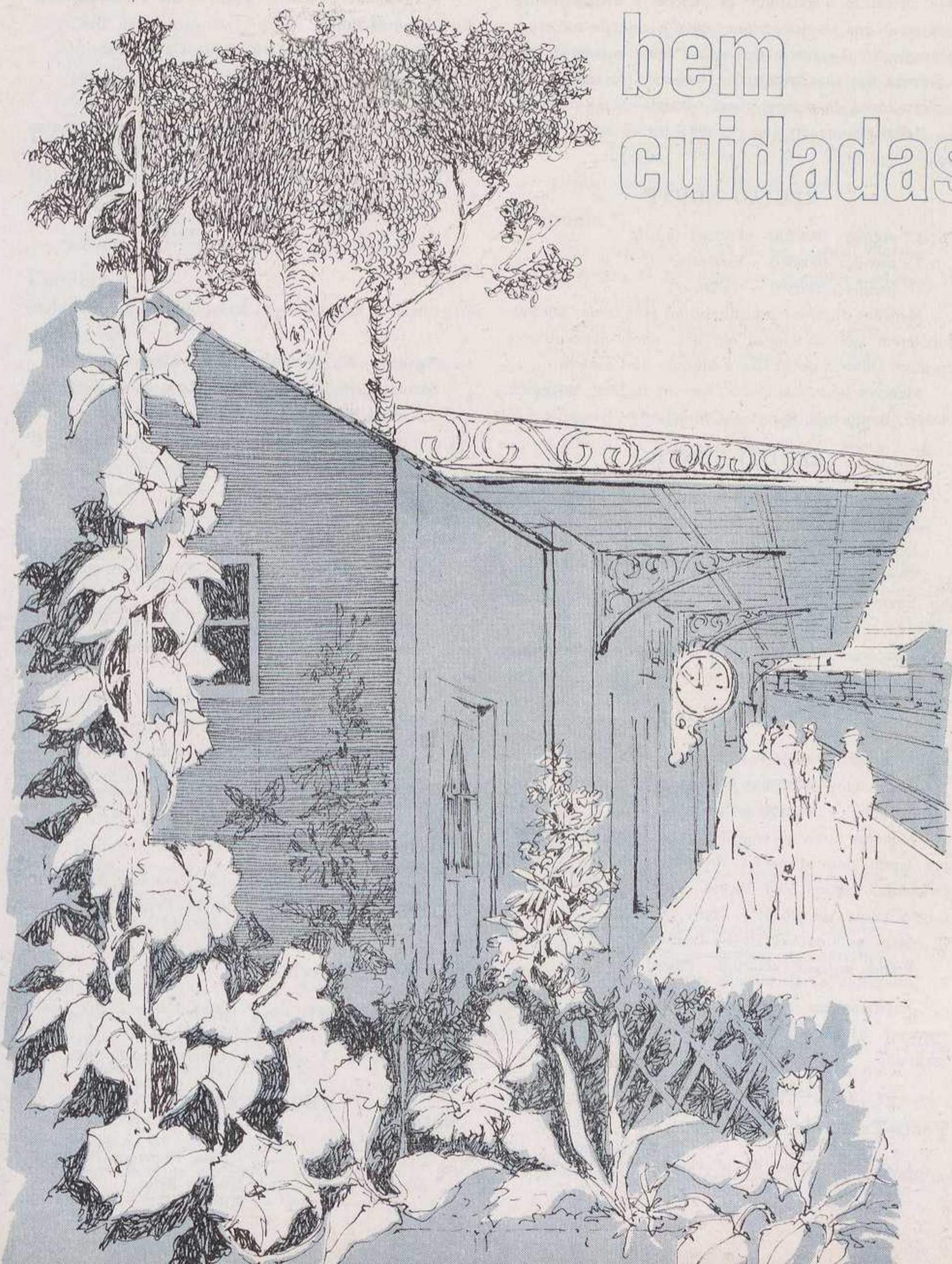
O traçado desta linha férrea é muito sinuoso, com constantes curvas e contracurvas, sendo muitas de raio mínimo de 50 metros, com rampas que excedem os 3 por cento. Algumas das secções, principalmente o troço de Lacetes, são consideradas das mais trabalhosas de todas as linhas férreas de Angola e têm merecido justificados elogios aos técnicos que as apreciam. Ao longo da linha estendem-se vastíssimas roças e o café, naturalmente, é o principal produto do tráfego entre Porto Amboim e Gabela.

O desnível deste caminho de ferro é superior a 1000 metros, pois parte duma altitude de 5 metros, em Porto Amboim, para alcançar a de 1054 metros, na Gabela. O primeiro apeadeiro, ao quilómetro 56, é o de Torres, como já se referiu, ao qual se segue o de Quirimbo, vindo depois a também já citada estação de Boa Viagem, ao quilómetro 80 e já a 256 metros de altitude. Em 7 quilómetros, a linha sobe então para 425 metros, em Lacetes, e, subindo sempre, alcança os 539 metros no apeadeiro de Gongá, os 755 metros no apeadeiro de Chindinde e os 935 metros na penúltima estação, a de Boa Entrada, ao quilómetro 114, a 9 quilómetros, portanto, do término.

O Caminho de Ferro do Amboim encontra-se apetrechado para servir eficazmente a região e os passageiros dispõem de dois «automóveis de linha» e seis carruagens, em serviço combinado com os aviões de carreira que escalam Porto Amboim. A Companhia explora comercialmente o porto, como determina o contrato, tendo ali construído amplos armazéns, quase todos dotados até ao interior por linhas férreas. Na ponte-cais, com dois guindastes, circulam vagões, rebocados por modernas locomotivas «diesel».

Como último apontamento, registam-se os números respeitantes ao Caminho de Ferro do Amboim, relativos a 1970: 11 876 toneladas de carga e 25 439 passageiros transportados e 2153 contos de receita.

CONCURSO DAS ESTAÇÕES bem cuidadas



PRÉMIOS DE 1971

A exemplo do que sucedera em 1970 a Companhia voltou a promover o «Concurso das estações bem cuidadas», destinado a galardoar as estações e apeadeiros da rede geral que revelem maior gosto e cuidado na ornamentação floral e sua manutenção e ainda melhor arranjo e limpeza das suas instalações, incluindo as sanitárias e os dormitórios do pessoal quando integrados no conjunto.

Relativamente ao ano de 1971 foram atribuídos os seguintes prémios:

REGIÃO NORTE

- 1.º prémio: 5000\$00 — Porto-Trindade.
- 2.º prémio: 4000\$00 — Estarreja.
- 3.º prémio: 2000\$00 — Valença.

Menções honrosas com direito ao prémio de 2000\$00, por terem sido atribuídas em dois anos consecutivos: Pocinho, Oliveira de Frades e Macedo de Cavaleiros.

Menções honrosas: Covas, Arco de Baúlhe, Amarante, Pinhão, Barqueiros, Barcelos e Mondim de Basto.

REGIÃO CENTRO

- 1.º prémio: 5000\$00 — Sintra.
- 2.º prémio: 4000\$00 — Santarém.
- 3.º prémio: 2000\$00 — Castelo de Vide.

Menções honrosas com direito ao prémio de 2000\$00, por terem sido atribuídas em dois anos consecutivos: Coimbra e Barquinha.

Menções honrosas: Covilhã, Bombarral, S. Martinho, Mouriscas, Mercês, Miranda do Corvo, Setil e Pombal.

REGIÃO SUL

- 1.º prémio: 5000\$00 — Pinhal Novo.
- 2.º prémio: 4000\$00 — Olhão.
- 3.º prémio: 2000\$00 — Portimão.

Menções honrosas com direito ao prémio de 2000\$00, por terem sido atribuídas em dois anos consecutivos: Grândola, Pégões, Vila Viçosa, Vila Nova da Baronia, Castro Verde-Almodôvar e Tavira.

Menções honrosas: Évora, Lagos, Albufeira e Fuseta.

Prémio especial: 4000\$00 — Pinhal Novo.

Relativamente a cada conjunto premiado monetariamente, os agentes que entram na distribuição são os seguintes:

REGIÃO NORTE

Porto-Trindade

Chefe de estação de 1.ª classe, António Rodrigues Silva;

Factor de 2.ª classe, Abelânio Augusto Silva; Capataz de 1.ª classe, José Ribeiro; Serventes de 1.ª classe, Manuel Teixeira, António Pimenteiro Júnior, Francisco Couto e Adriano Pinto; Serventes de 2.ª classe, João Rocha e Adelino Augusto Filipe; Auxiliar feminina, Maria Otília Cabral Ribeiro.

Estarreja

Chefe de estação de 2.ª classe, Adriano Sousa Castro; Agulheiro de 2.ª classe, João Maria Marques; Serventes de 1.ª classe, Domingos Leite Oliveira, José de Oliveira, Adriano Barros, Manuel Augusto Valente e João da Silva Soares.

Valença

Chefe de estação de 3.ª classe, Emílio Alfredo Monteiro; Agulheiro de 3.ª classe, Manuel Álvares Freitas; Serventes de 1.ª classe, José Maria B. A. Carvalho, Abel Macário de Sousa, Manuel Augusto G. Esteves, Deocleciano G. Lopes e Manuel A. Teixeira Mendes.

Pocinho

Chefe de estação de 1.ª classe, José Augusto Saraiva; Chefe de estação de 3.ª classe, Eduardo Augusto Macedo; Agulheiro de 1.ª classe, Álvaro Augusto Pinto; Agulheiro de 2.ª classe, Alcino Alberto Poturnilho e Manuel Jesus Amaro; Serventes de 1.ª classe, João Baptista Polido, Aureliano Polido, Fernando A. Barbaroxa, Fausto José Pires, Luis Manuel Matias, Carlos Alberto Amaral, Joaquim Caçador Cláudio, Acácio A. Barandas e Adolfo Eduardo Morra.

Oliveira de Frades

Factor de 1.ª classe, Hermínio Fernandes Santos; Serventes de 1.ª classe, Custódio Fernandes e Manuel Rodrigues Almeida.

Macedo de Cavaleiros

Chefe de estação de 3.ª classe, Heitor Freire Seabra; Servente de 1.ª classe, Manuel José; Servente de 2.ª classe, Vitorino Pinto da Silva.

REGIÃO CENTRO

Sintra

Chefe de estação de 2.ª classe, Francisco Paulino; Servente de 1.ª classe, António Belo;

Serventes de 2.ª classe, António Guerra Calado, Francisco Bento Pereira, Joaquim Maria Dias Sérvelo e Manuel Rodrigues Oliveira.

Santarém

Chefe de estação de 1.ª classe, Armando Matos André;

Servente de 1.ª classe, Alfredo Santos Ventura; Auxiliar feminina, Maria Nazaré Ferreira.

Castelo de Vide

Chefe de estação de 3.ª classe, Alexandre Bravo;

Serventes de 1.ª classe, Manuel Dores Palmeiro e Joaquim Matos Nunes;

Servente de 2.ª classe, Pedro Alegria Filomeno.

Coimbra

Chefe de estação de 1.ª classe, Francisco Castro Noval;

Chefe de estação de 2.ª classe, Luiz Vaz Oliveira;

Chefe de estação de 3.ª classe, Manuel André;

Serventes de 1.ª classe, Joaquim Ferreira Antunes, António Miranda Madeira, Manuel Amado e Hilário Rodrigues;

Serventes de 2.ª classe, José dos Santos Gaspar, Joaquim Torres Rasteiro e Manuel Pereira Soares.

Barquinha

Chefe de estação de 3.ª classe, Alcínio Lourenço;

Serventes de 1.ª classe, João Lopes Valente, Joaquim M. Alexandre, Armindo Matos Esteves e Eduardo Santos Caetano.

REGIÃO SUL

Pinhal Novo

Chefe de estação de 1.ª classe, Mário Oliveira;

Serventes de 1.ª classe, José Francisco Menor, João Camacho, Manuel Guerreiro, Alexandre Alves e José C. Guerreiro;

Serventes de 2.ª classe, Joaquim T. Dias, José do Nascimento, António M. Arcângelo, Alexandrino P. Santos e Martinho A. R. Silva.

Olhão

Chefe de estação de 2.ª classe, Armando Guifão;

Agulheiro de 2.ª classe, Ernesto R. Alho;

Serventes de 1.ª classe, António S. Bexiga, Henrique Valente, João R. O. Valente, José Graciano, Francisco X. L. do Vale, Florindo C. Cabrita e José C. Gomes;

Servente de 2.ª classe, António L. Varela.

A importância de 4000\$00 correspondente ao 2.º prémio será distribuída do seguinte modo:

— 500\$00 ao chefe de estação;
— 460\$00 ao servente José Graciano;
— 380\$00 a cada um dos restantes agentes.

Portimão

Chefe de estação de 2.ª classe, José Amaro Cabrita;

Agulheiro de 2.ª classe, José Francisco C. Farrobinha;

Serventes de 1.ª classe, António Brito Guerreiro, Filipe Xavier Calado, José Viegas, Manuel A. Cristo, Florival N. Santos, Rui C. Neves e José Manuel J. Figueira;

Auxiliar feminina, Catarina R. Cabrita.

Grândola

Chefe de estação de 3.ª classe, Manuel Mateus;

Agulheiros de 2.ª classe, José Barradas e Manuel M. Canhestro;

Servente de 1.ª classe, Adão M. P. Guedes;

Servente de 2.ª classe, Joaquim F. Isménio.

Pégões

Factor de 1.ª classe, João J. Marques;

Agulheiro de 2.ª classe, Leonildo A. Bento;

Servente de 1.ª classe, Joaquim Nunes;

Servente de 2.ª classe, Francisco J. Polido.

Vila Viçosa

Chefe de estação de 3.ª classe, José C. Martins;

Serventes de 2.ª classe, Rui Manuel B. Camões, Domingos B. Guidões e Raul José Botas.

Vila Nova da Baronia

Servente de 1.ª classe, Eduardo José B. Lebre;

Serventes de 2.ª classe, João Francisco Marques e Manuel J. P. Cançado.

Metade do prémio será distribuída ao servente João Francisco Marques e a outra metade distribuída em partes iguais pelos dois outros agentes.

Castro Verde-Almodôvar

Chefe de estação de 2.ª classe, Bernardino M. Oliveira;

Agulheiro de 2.ª classe, Manuel J. Lagarto;

Servente de 1.ª classe, António A. Custódio;

Servente de 2.ª classe, Manuel Barba Florêncio.

Tavira

Chefe de estação de 3.ª classe, Manuel C. A. Porto;

Agulheiro de 2.ª classe, António Guerreiro;

Agulheiro de 3.ª classe, Manuel Francisco Mendes;

Serventes de 1.ª classe, José da Silva e Francisco Paulo Faleiro;

Serventes de 2.ª classe, Sebastião D. Silva e José do C. J. Silva.

A C. P.

e o dia do turista



Como já vem constituindo tradição, comemorou-se no passado dia 20 do corrente mês, em diversos pontos do País, o Dia do Turista, uma espécie de homenagem para cerca de 12 mil visitantes estrangeiros que se encontravam entre nós. Houve distribuição de flores, provas de vinhos, excursões.

A C. P. colaborou, uma vez mais, na iniciativa — de autêntica promoção turística — com a decoração floral das suas estações de Santa Apolónia, Rossio e Terreiro do Paço e com a organização de dois circuitos no Tejo, no barco *Estremadura*. A bordo, durante os passeios, em que participaram centenas de turistas estrangeiros e representantes dos órgãos da informação, houve exibições por ranchos folclóricos e provas de vinhos.

a conferência F.H.P.M. no estoril

De 25 a 27 do corrente, realizou-se no Estoril, a convite da C. P., a Conferência F. H. P. M. (Franco-Hispano-Portuguesa-Marroquina), sobre temas de exploração ferroviária relativos à circulação de comboios internacionais e a assuntos comerciais das redes intervenientes. Trata-se de uma importante reunião anual que sucessivamente tem lugar em cada um dos quatro países das Administrações ferroviárias que dela fazem parte.

Nesta Conferência, presidida pelo eng. Charles Vignier, da S. N. C. F., e que decorreu no Hotel Estoril Sol, participaram cerca de 30 delegados e

teve a presença de representantes da Wagons-Lits, da Rede Transmediterrânea, da TRANSFESA (agentes transitários) e da SEMAT (transportes ferroviários de automóveis).

A delegação portuguesa, chefiada pelo eng. José Montoya, director do departamento do Movimento, era constituída pelo dr. Torroais Valente, engs. Abílio Rodrigues, Simões do Rosário e Coelho Rodrigues e dr. Reis Martins. O ramo nacional da Wagons-Lits era presidido pelo conde de Penalva d'Alva, director da Representação em Portugal.

A chegada a Santa Apolónia de um grupo de delegados





O eng. Almeida e Castro, director da Produção e Equipamento, saúda os delegados num dos convívios realizados em Sesimbra

Na abertura dos trabalhos, o eng. José Montoya formulou votos pelo êxito da reunião, expressando a sua satisfação por receber, uma vez mais, em Portugal, os delegados estrangeiros, mais directamente ligados aos assuntos da exploração e do sector comercial das redes dos caminhos de ferro influentes no tráfego da Península Ibérica.

Na Ordem do Dia, os principais problemas ventilados, respeitaram ao estudo da evolução do tráfego internacional de passageiros e de mercadorias, no ano findo, e às suas particulares tendências; às realizações de cada rede em 1971/72 e aos programas futuros de curto prazo com incidência no tráfego; ao exame das acções coordenadas sobre promoção do tráfego e qualificação de serviço e à regularidade das circulações.

No sector de relações internacionais de passageiros, focou-se com especial relevância a ligação do Sud-Express, a necessidade da sua aceleração e as perspectivas de melhor serviço público. Na mesma perspectiva se analisou a ligação do Lusitânia-Expresso.

No concernente ao tráfego internacional de mercadorias, além do melhor serviço peninsular a conseguir, abordaram-se os aspectos do tráfego de contentores e o da redução do tempo de permanência de comboios na fronteira de Irun, devido às manobras por mudança de bitola de via.

Estudou-se igualmente o serviço de transporte de automóveis (auto-expressos) entre Paris-Madrid e Paris-Lisboa, e bem assim a intensificação do serviço de *couchettes* especialmente nas relações peninsulares.

A concretização de algumas importantes reso-

luções desta Conferência terá lugar em reunião próxima, a nível de Serviços, a efectuar em Madrid.

Ficou aprazada a realização de nova Conferência em Marrocos, de 3 a 5 de Maio de 1973.

No programa social com que o Serviço de Relações Públicas obsequiou os delegados estrangeiros e suas famílias constou um jantar oficial no Casino do Estoril, um passeio turístico à Serra da Arrábida com almoço no Hotel do Mar, em Sesimbra, e um jantar no Hotel Palácio do Estoril, oferecido pela Companhia dos Wagons-Lits.

A representação da C. P. à Conferência F. H. P. M.



O CAMINHO DE FERRO suburbano na região de Paris

Em todos os países, o caminho de ferro se revela o meio de transporte mais apto a assegurar, em boas condições, as trocas maciças e quotidianas de passageiros entre as grandes cidades e os seus arredores. Isto manifesta-se, em França, com particular evidência, nos subúrbios parisienses, onde a S.N.C.F. transportou 390 milhões de passageiros em 1970, contra 363 em 1965 e 318 em 1960. Por isso a S. N. C. F., em parte ajudada pelo Estado e pelo Distrito da Região Parisiense, consagra uma parte crescente dos seus investimentos ao equipamento e à modernização das linhas e das estações dos arredores parisienses assim como à aquisição de material apropriado: os créditos destinados pela

S. N. C. F. aos arredores de Paris elevar-se-ão, em 1972, a 300 milhões de francos, contra 200 em 1971, o que exprime claramente o esforço desenvolvido naquele sector.

O programa de electrificação está em fase de acabamento: a secção St.-Cyr/Plaisir-Grignon ficará electrificada no fim de 1972 e a linha Noisy-Gretz-Tournan, cerca de um ano mais tarde. O esforço principal incide agora na aquisição de material circulante e no estabelecimento ou modernização das estações.

I — O MATERIAL SUBURBANO

A S. N. C. F. atribui, no entanto, 60 % do seu



Zona suburbana de Paris

orçamento de equipamento à compra de material circulante. Entre essas aquisições, ocupa lugar de relevo a compra de material para serviço suburbano, quer para reforço do parque (que assim permitirá a entrada em serviço de comboios mais numerosos) quer para eliminar ano a ano a parte mais antiga do material em serviço. O esforço desenvolvido pode medir-se pelos seguintes números: no decurso dos dez primeiros meses de 1971, a S. N. C. F. tomou posse de 90 novos veículos suburbanos; 403 veículos estão em construção ou encomendados, dos quais 205 entraram em serviço nos dois últimos meses de 1971 e no decorrer de 1972. As encomendas, no ano de 1971, respeitam a 20 composições automotoras e 60 reboques, ou seja, no total, 140 veículos. A S. N. C. F. prevê encomendar, em 1972, 20 composições automotoras quádruplas, 10 composições duplas e 105 reboques, ou seja, 205 veículos, entre os quais, 80 serão veículos com um andar.

O material para os arredores do Norte, Leste e St.-Lazare

As automotoras destinadas a estes sectores são concebidas para corrente monofásica a 25 KV e pertencem a duas séries: as Z 6100 (arredores do Leste e Norte) e as Z 6300 (arredores de Paris-St.-Lazare); são acompanhadas de dois reboques, constituindo deste modo composições triplas. Trinta composições 6100 (ou 90 veículos) foram postas ao serviço nos arredores do Norte no decurso dos dez primeiros meses de 1971. Os subúrbios do Norte receberão, além disso, até fins de 1972, 48 carruagens, destinadas a formar os comboios rebocados por locomotivas eléctricas. Sessenta reboques, destinados aos subúrbios de St.-Lazare, já estão encomendados e 30 deles entrarão ao serviço em 1972.

Outros 60, destinados aos subúrbios do Leste, Norte e St.-Lazare devem ser encomendados dentro em breve e 25, em 1972, para os do Leste. No decurso de 1972, propõe-se encomendar igualmente 10 composições automotoras duplas para iniciar a renovação do material mais antigo dos subúrbios de St.-Lazare (linhas de St.-Cloud, Versalhes-Rive Droite e St.-Nom-la Bretèche). Encomendará também 80 carruagens com um andar, de novo modelo, destinadas a aumentar a capacidade e o conforto de certos comboios dos arredores do Norte e do Leste. Essas carruagens disporão cada uma de 164 lugares sentados (em lugar de 80 a 90 nas carruagens ordinárias suburbanas e de 122 nas carruagens com um andar, de tipo antigo, em serviço nos subúrbios de St.-Lazare).

O material para os subúrbios do Sudoeste, Sudeste e Montparnasse

As recentes automotoras para os serviços suburbanos, as quais utilizam corrente contínua a 1,5 KV,



Comboio suburbano da linha Paris-Creil (zona Norte de Paris)

pertencem todas à série Z 5300. Estas são composições quádruplas, constituídas por uma automotora engatada a três reboques, de que já circulam, nas linhas do subúrbio do Sudoeste, 61 composições desse modelo, 4 das quais compostas únicamente de 3 veículos e que asseguram um serviço de longo curso entre Paris, Orleães e Tours.

Duzentos e dez veículos da série 5300 estão em construção (48 composições quádruplas, 4 composições duplas e 10 reboques), entre as quais 80 veículos (20 composições quádruplas), que tinham sido encomendados em 1971. Até ao fim de 1972, 102 veículos desta série ficarão ao serviço, principalmente, no subúrbio do Sudeste. Está previsto encomendarem-se mais 80 (20 composições quádruplas) durante o ano de 1972.

Os progressos do automatismo a bordo das automotoras

As automotoras, sobretudo as da série 5300, são, desde há alguns anos, campo de aplicação de diversos aperfeiçoamentos técnicos com base eletrónica, que visam melhorar a produtividade e a qualidade deste material. As automotoras Z 5300 foram equipadas com um dispositivo de antipati-

nagem que lhes permite puxar três reboques (enquanto que as outras automotoras suburbanas não podem rebocar senão dois), o que aumenta em um terço o número de lugares oferecidos.

Outros dispositivos destinam-se a tornar a condução cada vez mais automática. As automotoras Z 5300, as mais recentemente encomendadas, serão equipadas com dispositivos de condução por programação. O papel do condutor destas automotoras limitar-se-á à observação dos sinais e às funções de vigilância. O programa de marcha, registado em banda perfurada, assegurará a paragem num ponto preciso de cada estação e garantirá, com um consumo mínimo de energia, uma observação fiel da marcha traçada: à partida de cada estação, o dispositivo automático calculará o tempo disponível para atingir o fim do percurso e regulará, em função desse tempo, a aceleração, a frenagem e o esforço de tracção. Estes dispositivos permitirão, melhorando a regularidade da circulação, aumentar a frequência dos comboios em troços muito sobre-carregados, tais como Paris-Juvisy, e distanciar a data em que a construção de novas linhas se tornará necessária.

Aumento da frequência dos comboios suburbanos

O esforço intenso desenvolvido, desde há anos, para a aquisição de novo material de serviço suburbano, permite à S. N. C. F. rejuvenescer pouco a pouco o seu parque e ainda aumentar a frequência dos comboios. Na maior parte das ligações com os arredores mais próximos, é já obtida, nas horas mortas, a cadência de um comboio por quarto de hora, por exemplo nas ligações de:

- Paris a Aulnay, Villiers-le-Bel e Ermont-Eaubonne;
- Paris a Cormeilles e Maisons-Laffite;
- Paris a Villeneuve-St.-Georges.

Nas ligações mais distanciadas (cerca de 25 km em redor de Paris), o serviço é agora assegurado na cadência de um comboio em cada meia-hora. Circulam já, todos os dias, nas linhas dos arredores de Paris, mais 236 comboios do que há um ano. Esse esforço prosseguirá em 1972. A frequência de um comboio por quarto de hora, em horas mortas, será particularmente atingida nas ligações Paris-Juvisy e Paris-Pont Rungis; esta última estação, que já serve o «Marché d'Interêt National», será, em 1972, chamada a servir, além daquele, o Aeroporto de Orly, muito próximo, por meio de frequentes autocarros de ligação entre a estação de Pont de Rungis e os principais pontos de embarque do aeroporto. Com esse fim, está a arranjar-se um parque de estacionamento para autocarros por cima

da estação de Pont de Rungis. A frequência das ligações entre Paris-Orsay e Pont de Rungis, nos dois sentidos, será de, pelo menos, um comboio por quarto de hora.

II — OBRAS EM ESTAÇÕES E VIAS

Criação de estações e de pontos de paragem

O desenvolvimento da urbanização em certos sectores dos arredores determina o estabelecimento de novos pontos de paragem para melhoria do serviço dos grandes conjuntos imobiliários. Entre 1950 e 1970, entraram em serviço 20 novas estações na região parisiense. Em 1971, acabaram-se as instalações definitivas de Boussi-St.-Antoine (arredores do Sudeste) e de Val d'Argenteuil (arredores de St.-Lazare). Além disso, passou a utilizar-se uma nova estação entre Noisy-le-Sec e Rosny-sous-Bois: a estação de Rosny-Bois Perrier.

Devem vir a poder entrar em serviço, em 1972, duas novas estações, a de Garibaldi, em St.-Ouen, na linha de Paris-Norte a Ermont, via Gennevilliers (esta nova estação ficará situada nas proximidades da estação de «metro» do mesmo nome, com a qual estabelecerá fácil ligação) e a estação de Plaisir-les-Clayes, na linha de St.-Cyr, em Plaisir-Gigny, em vias de electrificação, nos arrabaldes de Montparnasse.

Durante esse mesmo ano de 1972, começarão os trabalhos de construção de duas outras estações: Les Boulleaux e Les Richardets, situadas dum lado e do outro da estação de Villiers-sur-Marne, na linha de Paris-Leste a Gretz.

Melhoria das estações de Paris

Está a processar-se nas estações parisienses, com grande intensidade, a melhoria das ligações entre a rede da S. N. C. F. e a da R. A. P. T.⁽¹⁾. Na estação de St.-Lazare, a S. N. C. F. vai passar a dispor de 15 escadas rolantes entre o início de 1972 e Junho de 1973. Em 1972 serão igualmente instaladas, na Gare du Nord, 3 escadas rolantes e 2 na Gare de l'Est. Finalmente, após o fim de 1972, todas as grandes estações de Paris serão dotadas de distribuidores automáticos de bilhetes suburbanos.

Melhoramento das estações suburbanas

Prosseguiram ou foram empreendidos em 1971, ou vão sê-lo em 1972, numerosos trabalhos nas estações suburbanas:

- para aumentar a segurança dos passageiros: passagens subterrâneas em Taverny, Le Bourget, Orly, Meaux, Epinay-Villetaneuse,

⁽¹⁾ — Abrev. de «Régie Autonome des Transports Parisiens».



Estação de Garges-Sarcelles na zona suburbana Norte de Paris

Maurecourt, Massy-Palaiseau, Juvisy, Vert-de-Maison, Viry-Châtillon, Evry e Ris-Orangis;

- para melhorar os acessos e as saídas das estações;
- para renovar os edifícios das estações : 64 estações foram abrangidas por estas obras em 1971. Em 1972, o edifício de passageiros de Fontenait-le-Fleury será reconstruído e os de Villiers-sur-Marne, Emerainville e St.-Cyr serão quase inteiramente. Realizaram-se, em 45 estações, trabalhos de reconstrução de cais, abrigos ou instalações de iluminação;
- para modernizar a sinalização destinada aos passageiros (apresentação de cartazes pela T. V., sonorização)...;
- para melhorar a entrega dos bilhetes (500 distribuidores automáticos devem estar instalados em 1972 nas estações suburbanas).

Trabalhos de via e de sinalização

Para permitir a utilização, se necessária, das vias de grande linha para circulação dos comboios suburbanos, estão em curso adaptações na linha de Paris a Creil. Estes trabalhos estarão acabados em 1972. Na linha de Paris a Nantes, serão efectuadas, em 1972, as aquisições de terreno necessárias para o assentamento de uma 4.ª via entre Maisons-Laffitte e Achères. Também serão efectuadas obras com vista à sextuplicação das linhas entre Versalhes-Chantiers e St.-Cyr e à construção de uma estação para melhor serviço na nova cidade de St.-Quentin-en-Yvelines. Na linha de Paris a Juvisy, serão efectuados trabalhos de sinalização e diversos arranjos para permitir que se tire partido da futura utilização das automotoras de condução programada, a qual permitirá aumentar sensivelmente o débito da linha. Finalmente, em 1972, estudar-se-á a realização da ligação ferroviária entre as duas estações de Paris-Invaldes e Paris-Quai d'Orsay, operação que asseguraria a junção das linhas dos arrabaldes Oeste e Sudoeste.

Nomeações e promoções

A contar de Outubro do ano findo

A AGENTES DE MÉTODOS DE 2.ª CLASSE — os Inspectores de tracção, Perfeito Correia Vieira, Lourenço Martins da Silva, Júlio Carlos Soares Cadete e José Batista Rocha.

A AGENTES DE MÉTODOS DE 3.ª CLASSE — os Contramestres principais, Manuel José Faustino, Renato Gaspar da Fonseca e António Santiago; e os Inspectores de secção de exploração, Domingos Martinho Pereira Pires e José Mendonça dos Santos.

A ANALISTAS DE TRABALHO DE 1.ª CLASSE — o Contramestre principal, Manuel Romão Correia; e os Contramestres de 1.ª classe, Albino da Conceição Barão e Fernando dos Reis Teixeira.

A ANALISTAS DE TRABALHO DE 2.ª CLASSE — os Contramestres de 2.ª classe, João Eugénio Militão Soares, Manuel Rodrigues Gregório, José Rodrigues Lopes Grácio e Manuel Ferreira de Lima.

A ANALISTA DE TRABALHO DE 3.ª CLASSE — o Contramestre de 2.ª classe, Custódio da Silva Ferreira.

A ANALISTAS DE TRABALHO AJUDANTES — os Fiscais do pessoal de trens, Paulino Martins e Joaquim Pereira Nicolau; o Revisor de bilhetes de 1.ª classe, Aníbal Caetano da Silva Relvas; o Chefe de brigada, Fernando Pereira Fernandes e o Electricista de 1.ª classe, José Joaquim Ribeiro Maia Falua.

A ESCRITURÁRIO DE 1.ª CLASSE — o Escriturário de 2.ª classe, Alberto Pacheco Moreira.

A ENCARREGADOS DE APEADEIRO DE 3.ª CLASSE — os Serventes de 1.ª classe, António Marcelino da Silva e Joaquim de Sousa Pinto; e os Serventes de 2.ª classe, Luís da Rosa Mendes Bernardes, António Sabóia Mestre e Joaquim Silvestre Gonçalves.

A contar de Novembro do ano findo

A ENGENHEIRO DE 3.ª CLASSE — o Engenheiro praticante, António Oliveira Moniz Barreto.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 3.ª CLASSE — o Agente técnico de engenharia praticante, Leopoldo Joaquim Medeiros Rabaçal.

A GUARDA-FREIOS DE 2.ª CLASSE — o Servente de 1.ª classe, Eduardo Cortes Lima; e os Serventes de 2.ª classe, Hildebrando Pinto de Carvalho, Manuel Gonçalves de Oliveira e José Pinto Rodrigues Faria.

A contar de Dezembro do ano findo

A CHEFE DE DEPÓSITO — o Subchefe de depósito, António Girão de Seiça.

A SUBCHEFES DE DEPÓSITO — os Chefes de maquinistas, José Joaquim Cipriano, Alberto Rodrigues Horta e Laurentino Ferreira de Pinho.

A CONTRAMESTRE PRINCIPAL — o Contramestre de 1.ª classe, António Lopes.

A REVISOR DE MATERIAL DE 1.ª CLASSE — o Revisor de material de 2.ª classe, João da Silva Gomes.

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

A REVISOR DE MATERIAL DE 3.ª CLASSE — o Servente de 1.ª classe, José Rodrigues de Paiva.

A GUARDA-FREIOS DE 2.ª CLASSE — os Serventes de 1.ª classe, Serafim Vieira de Sousa, João Santos Marques, João Bento Maurício, António da Cunha, António da Conceição Mendes Narciso e Eliseu Fernandes Pires; os Serventes de 2.ª classe, José Júlio Teixeira de Carvalho, Artur Brás de Oliveira Araújo, Jaime Augusto Brilhante, António Alves da Costa, José Rodrigues Lopes e José Joaquim Bartolomeu; e os Assentadores de 2.ª classe, Manuel Ribeiro Craveiro e António Serafim de Jesus.

A contar de Janeiro do corrente ano

A ECONOMISTA PRINCIPAL — o Economista de 1.^a classe, dr. José Júlio Ferreira Amado.

A ECONOMISTA DE 2.^a CLASSE — a Economista de 3.^a classe, dr.^a Margarida Maria da Cunha Ferreira Arantes.

A ENGENHEIRO DE 2.^a CLASSE — o Engenheiro de 3.^a classe, José Manuel Pereira Torres.

A ENGENHEIRO PRATICANTE — o Engenheiro estagiário, Arménio Jerónimo Martins Matias.

A AGENTES TÉCNICOS DE ENGENHARIA DE 2.^a CLASSE — os Agentes técnicos de engenharia de 3.^a classe, Mário Manuel Domingues Fernandes e José António Aguiar Moreira de Carvalho.

A ASSISTENTE SOCIAL CHEFE — a Assistente social, Ana Bela Mansinho Frade Assis Ferreira.

A TÉCNICO DE 3.^a CLASSE — o Adido técnico principal, António Eusébio Comprido.

A ADIDOS TÉCNICOS PRINCIPAIS — os Contramestres principais, João Ferreira Agostinho e Deolindo Aires Rodrigues.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 1.^a CLASSE — os Contramestres de 1.^a classe, Manuel Henriques, Mário de Sousa Mano, Manuel Francisco Areias e Joaquim da Costa Vital.

A ADIDO TÉCNICO DE 2.^a CLASSE — o Contramestre de 2.^a classe, Armando Saraiva de Almeida.

A ADIDOS TÉCNICOS AJUDANTES — o Chefe de estação de 2.^a classe, Josué de Matos Ferreira; o Chefe de estação de 3.^a classe, Álvaro Freire Lopes; o Condutor principal, Francelino da Ponte e o Factor de 1.^a classe, Júlio Dias de Carvalho.

A ADIDO COMERCIAL DE 1.^a CLASSE — o Adido comercial de 2.^a classe, António Nascimento Pinto.

A ADIDOS COMERCIAIS DE 2.^a CLASSE — os Adidos comerciais de 3.^a classe, António Domingues Lima, Manuel André das Dores Matias e José Pinheiro Rodrigues.

A ADIDOS COMERCIAIS DE 3.^a CLASSE — os Adidos comerciais ajudantes, António Maria Cascalheira, João José da Silva Júnior, António Pires, Germano Coelho Veiga, Manuel João Gonçalves e José da Costa Fernandes.

A ADIDOS ADMINISTRATIVOS DE 2.^a CLASSE — o Adido administrativo de 3.^a classe, António Joaquim Gouveia e o Subchefe de escritório, Manuel Taborda de Oliveira.

A ADIDO ADMINISTRATIVO DE 3.^a CLASSE — o Adido administrativo ajudante, Júlio Chaves Araújo.

A CHEFE DE SECÇÃO — o Escriturário de 1.^a classe José Gonçalves da Silva Guerreiro.

A ESCRITURÁRIOS DE 1.^a CLASSE — os Escriturários de 2.^a classe, José Fernando Araújo e Cunha Batista e Nelza Maria Aleixo Madeira.

A ESCRITURÁRIO DE 3.^a CLASSE — o Praticante de escritório, Maria Luísa Gonçalves Baleiras Proença.

A ESCRITURÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Escriturários de 3.^a classe, Maria da Vitória Guimarães da Silva Teixeira, Rosa Maria Inácio, Ermelinda de Moura Pais e Maria Clara de Jesus Maia Ramos Mareco.

A CONTRAMESTRE PRINCIPAL — o Contramestre de 1.^a classe, Acácio Fernando Cardoso Ferreira.

A CONTRAMESTRES DE 2.^a CLASSE — os Chefs de brigada, Aníbal Tomé Beja, José Fernando Aparício, João Simões Ribeiro de Lima, Ângelo Pires Marques, Jacinto Manuel O. Damas Mineiro, Manuel Matias Mendes, Delfim de Matos Roque, José Lopes Ermitão, Martinho Serra de Oliveira, Vasco Lopes Soares, Augusto de Matos Serrano, Diamantino Lopes Timóteo, António Maia da Fonseca, Francisco Monteiro, Fernando Augusto Nestor Cegarra, João Ferreira de Araújo, José Maria Gonçalves Lopes, João de Oliveira Matos, António Joaquim Borrelho, José de Jesus Ribeiro Alves, Manuel Jacinto Martins Graça, Orlando Marques Gomes de Oliveira, Alfredo Pereira Samora, João Pereira Marques, José Sobreira Torres, António Marques Lourenço, Joaquim Tanginho Marques, João Marques Baltazar, Daniel dos Santos Inácio, Manuel Gonçalves Faguinha, António Gomes Nogueira, Nelson Pinto Loureiro, Augusto Pereira de Oliveira, Benigno Matos Gonçalves, Adérito de Sousa Santos, Benedito Francisco da Silva, José de Jesus Simões Coutinho, Rogério Mendes da Cruz, João Pama dos Reis e José Mário Pais Correia Dias.

A CHEFES DE BRIGADA DE 1.^a CLASSE — os Operários qualificados, Raimundo Horácio de Sousa, Vitorino Pratas Machado, Joaquim Inácio Mateus, Manuel José Anacleto, António Bernardino Clérigo Máximo e Manuel Firmino Coelho Jones; os Operários de 1.^a classe, Manuel Moreno da Graça, Jaime Luís Maia, Guilherme Marques Filipe, Fernando Henrique de S. Honório, Carlos Manuel de O. Caetano, Virgílio da Cruz Mineiro, Crisógeno Ferreira Lopes, Francisco Simões Cadjão, Francisco Simões da Clara, Carlos Constantino Pires, Frederico Lopes Soares, Raul Antunes Sardinha, José Marques Maia, Francisco Carvalho Subtil, Manuel Brás, César Filipe Alcobaça Vítor, Francisco Maria Duarte, José Rosa Moreira, Manuel Antunes Júnior, António Maria Rodrigues, Ludgero Ribeiro Soares, Mário de Sousa Abreu, Bernardo dos Santos Ferreira, Serafim Alves da Rocha, Ângelo Magalhães Cardoso, Norberto Augusto Silva, Mário Jesus Macau, Ilídio das Dores Joaquim, José Romano Zacarias, Francisco Marques Rodrigues, António da Rosa Felício, Jesuvino de Jesus Marques Mouco, Francisco José Ferreira, Lúcio da Graça Correia, António Domingos de Oliveira Macau, José Joaquim Bandeira, Arnaldo Nogueira Tomaz, José António Guerreiro, João Luís da Costa, Bento Dionísio Rosa, João Torrão da Silva, Eduardo Correia, Alberto de Moura, Zeferino Martins, Agostinho Rodrigues Luís e Augusto Gertrudes Guerreiro; os Operários de 2.^a classe, Sebastião Manuel Cansado Cabrita, Abel Estêvão de Oliveira, José Jorge Valente, José Guerreiro Malveiro, José da Costa Damião, Manuel Zambujo Ouregão, Faustino Inácio Mestre, Paulo Fernandes Palma, António Maurício Coelho Goulão, João Arménio Rodrigues Ribeiro, António Sousa Magalhães, Simão de Jesus, António Nunes Ribeiro, Miguel Lourenço Gomes, António José Rôxo, João de Matos Serrano, Rui Manuel Martins Rafael, Manuel Gonçalves dos Santos, Manuel Salvador, Manuel Graes Gomes, António da Graça Vital, Manuel Maia, Eugénio Duarte Machado, Alberto de Deus Alves Pestana e António Ferreira Pedro; e os Operários de 3.^a classe, José António Dias Mesquita e Simplicio António G. Torres.

A CHEFES DE ELECTRICISTAS DE 1.^a CLASSE — os Operários qualificados, João Santo Subtil e Custódio Joaquim B. Chora Lavado; os Electricistas de 1.^a classe, Orlando Basto G. Mendes, José Augusto Ráposo, Norberto de Moura Alves Calado, António Ferreira Farto, João António Paiva Geraldo, Fernando Lopes Pépio, Olímpio do Alpendre Cordeiro, José Suzano Dias, Amadeu de Oliveira Trindade, Artur Nunes Viegas e Francisco Gaspar Marreiros; os Electricistas de

2.ª classe, Vital Rodrigues da Silva, António Francisco Rodrigues, João de Jesus Farto, António das Dores Sobreira, António Vicente Bernardino, José de Jesus Maia e Manuel Faria da Silva; e os Electricistas de 3.ª classe, José Maria Firmino e Ilídio de Assunção Silva.

A ELECTRICISTAS DE 1.ª CLASSE — os Electricistas de 2.ª classe, João Carlos Oliveira Santos, Joaquim Patrício Manso, Manuel José Ferreira, António Valentim Gonçalves, António Filipe Bernardo, Manuel de Matos Lopes, Mário Pompeu dos Santos, José Simões dos Reis, Manuel Coelho Rosa, Luís Fernandes Trindade, Joaquim Gomes da Costa, Ilídio Castanheira Monteiro, José Augusto Nunes, António Queirós Baldaia, António Joaquim de Sousa Barbosa, Alberto da Silva e Abílio dos Santos Ferreira.

A ELECTRICISTAS DE 2.ª CLASSE — os electricistas de 3.ª classe, Miguel Teixeira e Silva, José Cruz Coelho, José Luís Rodrigues, José Manuel Lopes da Silva, Feliciano Augusto de Matos Lopes, Artur Florindo Lopes, Manuel José Lopes Pereira, António Lopes Caldeira, José Carlos da Silva Lopes, Isidro da C. Abelho Baldeiras, Alírio Serras Maia, José Francisco Basso Oliveira, António José Rodrigues Alves, João Fernandes Ribeiro, Manuel R. Lopes das Neves, José Santa Narciso, Diamantino Gonçalves C. Cândido, António Falcão da Costa, Manuel A. Dionísio Moraes, Manuel Cheles Vaz, António M. A. Rodrigues Joaquim, José Mateus Janeiro, João Augusto Barreto Coelho, António Travassos Rama, António Marques Ferreira, Manuel Alves de Matos, Alexandre Gaspar Gabriel, Manuel Angélico Lourenço, António Rodrigues Esteves, Francisco Carvalho Farto, Manuel André Esteves, Adelino Marques Ribeiro, Ilídio Tomaz Pereira, Valdemar Virgílio Galvão, Dorvalino Aires Andrade, Norberto Rosa Matias, Francisco João Pereira, Francisco José Morgado Aparício, José da Luz Simão, António da Silva Neves e António Carapeto Artur.

A CHEFE DE ARMAZÉM DE 2.ª CLASSE — o Fiel de armazém de 1.ª classe, António da Luz David Cunha.

A FIEL DE ARMAZÉM DE 1.ª CLASSE — o Fiel de armazém de 2.ª classe, António Marques Saramago.

A FIEL DE ARMAZÉM DE 2.ª CLASSE — o Fiel de armazém de 3.ª classe, Jaime Teresa Rodrigues.

A FIEL DE ARMAZÉM DE 3.ª CLASSE — o Servente de 1.ª classe, António Semedo Pereira.

A OPERÁRIO DE 1.ª CLASSE — o Operário de 2.ª classe, José Duarte.

A OPERÁRIOS DE 2.ª CLASSE — os Operários de 3.ª classe, Joaquim Manuel E. Pires, José Augusto Duarte Quintas e António Mendes.

A OPERÁRIOS DE 3.ª CLASSE — o Servente de 1.ª classe, Joaquim Mendes de Queirós; e os Serventes de 2.ª classe, João António Manuel de Sousa, António da Conceição Correia, José de Oliveira Lopes, José Campos Martins, José da Cruz São Pedro, António Amieiro Ferreira, Alcino Monteiro Soares, Joaquim José Vieira Marreiros e Evaristo Moura Sobral.

A REVISORES DE MATERIAL DE 2.ª CLASSE — os Revisores de material de 3.ª classe, Manuel Mendes, António Luís e Augusto Marques Praia.

A REVISOR DE MATERIAL DE 3.ª CLASSE — o Servente de 2.ª classe, Aquiles dos Santos.

A MAQUINISTAS DE 3.ª CLASSE — os Fogueiros de 1.ª classe, Manuel de Jesus Pinto, Domingos Ferreira de Almeida, José da Silva Teixeira, António Pinto Monteiro, Mário Augusto Cepeda, António Figueiredo de Carvalho e José Alberto Ferreira de Araújo; e os

Fogueiros de 2.ª classe, António Augusto Nunes de Sousa, Reinaldo Rato Queijo, Manuel Pegas, Joaquim da Silva Miranda, Fernando Pereira, Manuel Calado da Silva, Albertino Afonso Moreirinha e José Pereira de Figueiredo.

A CONDUTOR PRINCIPAL — o Condutor de 1.ª classe, Mário Augusto Teixeira Malheiro.

A CONDUTOR DE 1.ª CLASSE — o Condutor de 2.ª classe, Ernesto Pinto Moraes.

A CONDUTORES DE 2.ª CLASSE — os Guarda-freios de 1.ª classe, Ângelo Joaquim Ribeiro Monteiro, Augusto da Fonseca Mendes e Joaquim da Silva Catarino.

A GUARDA-FREIOS DE 1.ª CLASSE — os Guarda-freios de 2.ª classe, Adelino das Dores Cunha, José Maria Martins, António Pimentel e José Bruno Dores.

A REVISORES DE BILHETES DE 3.ª CLASSE — o Guarda-freios de 1.ª classe, José Domingos de Oliveira; os Guarda-freios de 2.ª classe, José António Batista, António Rodrigues Mamede Gonçalves, Manuel da Graça dos Santos, Raul Martins Carvalho, António Julio de Moraes Castanheira, José da Costa Inácio e João Teixeira; o Conferente de 2.ª classe, António José Marcellino Branco; os Agulheiros de 2.ª classe, António Joaquim Gonçalves Ribeiro e Afonso Pereira Mesquita; o Operário de 3.ª classe, Ricardo de Jesus Rodrigues; o Assentador de 1.ª classe, Manuel Augusto Prazeres; os Assentadores de 2.ª classe, Adelino Maria Guerreiro e António Matos Gamito; os Serventes de 1.ª classe, António da Costa Dias, João Moreira Formigo, Saul Monteiro Couto de Almeida, António Ângelo Filipe, Luís de Jesus Mateus, António Ferreira Antunes e Alexandre Figueiredo Simões Jorge; e os Serventes de 2.ª classe, Albino Belém Simões, Amândio António Sá Ferreira, João Manuel Cardoso Fernandes, Zeferino Macedo da Costa, Manuel das Neves Silva e Manuel Jorge de Sousa Ribeiro.

A CHEFE DE DISTRITO — o Subchefe de distrito, Manuel Gomes Romeira.

A SUBCHEFE DE DISTRITO — o Assentador de 1.ª classe, José Félix Pimentel.

A ASSENTADORES DE 1.ª CLASSE — os Assentadores de 2.ª classe, Vítor Manuel de Jesus, António José Neves e Manuel Pereira.

A SERVENTES DE 1.ª CLASSE — os Serventes de 2.ª classe, João Gil Baltazar, Apolinário Dias Filipe Catarino, Manuel Ferreira de Magalhães, José Pinto, Francisco Chasqueira Nabais, Luís Carvalho Figueira, António Maria Arcângelo, Fernando Teixeira, Valdemar Eurico Afonso, Armando César Ginja, José Maria Martins de Sá, Joaquim Alves de Azevedo, José Figueiredo de Oliveira, Tomás Francisco Ferreira Maltês, Diamantino Marques Pescada, António Lucas de Paiva, Lume-lino dos Santos Estrela Cardoso, Alfredo Duarte Bonifácio, Casimiro dos Santos Coutinho, Joaquim Pinto Gomes, Ramiro dos Santos, Augusto Lopes Ferreira, Manuel Francisco Caldeira, José Farinha Velez, Joaquim Valente Chasqueira, Joaquim Moraes Lopes, Manuel da Conceição Andrade, António Joaquim Pereira Cardoso, Pedro de Alegria Filomeno, Joaquim Silvestre Gonçalves, António Xavier Guerreiro Dias, António Fernandes, Adriano Augusto Pereira, José Monteiro de Sousa, Casimiro Soares Pereira e Manuel Mesquita Marques.

A GUARDA DE P. N. DE 1.ª CLASSE — a Guarda de P. N. de 2.ª classe, Mabília da Assunção Costa.

A GUARDAS DE P. N. DE 2.ª CLASSE — as Guardas de P. N. de 3.ª classe, Delfina Neves da Silva e Senhorinha Silva Pires.

A contar de Fevereiro do corrente ano

A TÉCNICOS SUPERIORES DE 1.ª CLASSE — os Técnicos superiores de 2.ª classe (contratados), drs. António José Sequeira de Almeida Coragem e Luís Fernando Pinto Basto da Fonseca; e José Manuel Ludovice Santa Bárbara.

A GEÓGRAFO DE 1.ª CLASSE — o Geógrafo de 2.ª classe, dr. José Capão Farinha.

A TÉCNICOS SUPERIORES DE 2.ª CLASSE — o Técnico superior de 3.ª classe, dr. Rabindranath Valentino Aleixa Capela de Sousa e o Bibliotecário-arquivista de 3.ª classe, dr. Miguel de Abreu Sotomaior Ataíde.

A ECONOMISTA DE 2.ª CLASSE — o Economista de 3.ª classe, dr.ª Maria Manuela Jorge dos Santos Silva.

A ENGENHEIRO DE 2.ª CLASSE — o Engenheiro de 3.ª classe, João Manuel da Cruz Gonçalves.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 3.ª CLASSE — o Agente técnico de engenharia praticante, Hélder Nunes Ângelo da Silva.

A ADIDO TÉCNICO DE 1.ª CLASSE — o Contramestre principal, Acácio Fernando Cardoso Ferreira.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 2.ª CLASSE — os Adidos técnicos de 3.ª classe, António Germano Bravo Niza, Américo Mota Rodrigues e José João Cardoso; e os Contramestres de 2.ª classe, Henrique Gustavo Libânia e Mário Franco da Costa.

A ADIDO TÉCNICO DE 3.ª CLASSE — o Adido técnico ajudante, António da Costa Aires Rodrigues.

A MONITORES DE FORMAÇÃO AJUDANTES — os Chefes de lanço de 1.ª classe, José Gil, José António dos Santos e Manuel José Alves; e o Chefe de lanço de 2.ª classe, Joaquim M. Pinto.

A VIGILANTE DE TRACÇÃO — o Maquinista principal, Manuel Joaquim Monteiro Rato.

A ADIDO ADMINISTRATIVO DE 3.ª CLASSE — o Adido administrativo ajudante, Manuel da Encarnação Romão.

A CHEFE DE ESTAÇÃO PRINCIPAL — o Chefe de estação de 1.ª classe, Augusto Ferreira da Santa.

A ESCRITURÁRIOS DE 3.ª CLASSE — os Praticantes de escritório Maria Emilia Pereira Mendes, Maria de Lourdes Ascensão, Maria José Fernandes Vilela, Maria Helena Soares Lopes, Ilda Rosa Ribeiro Clemente, Maria Helena da Conceição Pirão, Vitália Antónia Custódio, Deolinda Maria Pires Monteiro, Ana Elisa Freitas Marta e Maria Fernanda da Conceição Lopes de Oliveira.

A CONDUTOR DE 1.ª CLASSE — o Condutor de 2.ª classe, Armando de Jesus.

A CONDUTOR DE 2.ª CLASSE — o Guarda-freio de 1.ª classe, José Correia Martins.

A GUARDA-FREIOS DE 1.ª CLASSE — os Guarda-freios de 2.ª classe, António Gaspar de Oliveira e Orlando Vítor Fialho.

A CHEFES DE LANÇO DE 1.ª CLASSE — os Chefes de lanço de 2.ª classe, Manuel da Assunção e Manuel Domingues Júnior.

A CHEFES DE LANÇO DE 2.ª CLASSE — os Chefes de distrito, Ventura Cabrita Belchior e António Jácinto.

A ASSENTADOR DE 1.ª CLASSE — o Assentador de 2.ª classe, Joaquim Abrantes.

A ELECTRICISTA DE 2.ª CLASSE — o Electricista de 3.ª classe, José Luís Martins Horta.

A OPERÁRIOS DE 3.ª CLASSE — o Servente de 1.ª classe, José Dionísio Pita e o Servente de 2.ª classe, Vítor Manuel Oliveira Lopes Mota.

A GUARDA DE P. N. DE 1.ª CLASSE — a Guarda de P. N. de 2.ª classe, Georgina da Silva Campos.

A GUARDAS DE P. N. DE 2.ª CLASSE — as Guardas de P. N. de 3.ª classe, Maria Marques Fernandes e Maria da Glória Salvaterra dos Santos.

A contar de Março findo

A ENGENHEIROS DE 3.ª CLASSE — os Engenheiros praticantes, António José Carrapico Ferreira Pomba e Carlos Vasco da Cunha Mancelos Ferraz.

A ADIDO COMERCIAL PRINCIPAL — o Adido comercial de 1.ª classe, José Valente.

A ADIDOS COMERCIAIS DE 1.ª CLASSE — os Adidos comerciais de 2.ª classe, José Francisco Matos Franco do Carmo e Bernardo Miguel Pires Lavado.

A CHEFES DE ESCRITÓRIO — os Subchefes de escritório, Verotídio Rodrigues Garcez e António Gonçalves Oliveira.

A ESCRITURÁRIOS DE 3.ª CLASSE — o Factor de 3.ª classe, Eugénio Nunes Cipriano e o Praticante de escritório, Maria Manuela Rosa Caldeira.

A ADIDO ADMINISTRATIVO DE 3.ª CLASSE — o Chefe de secção, João Rascão.

A ADIDO ADMINISTRATIVO AJUDANTE — o Verificador de receitas, Francisco de Matos Rosendo.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 3.ª CLASSE — o Chefe de secção, José Augusto Ismael Baltasar e os Escriptu-

rários de 1.ª classe, Maria Duarte Basílio Alexandre e Maria Vitória da Palma Matias Filipe de Almeida.

A VIGILANTES DE TRACÇÃO — o Operário de 1.ª classe, Viriato Moreira Mourinha e o Operário de 2.ª classe, Manuel Joaquim dos Santos.

A INSPECTOR DE OBRAS METÁLICAS DE 1.ª CLASSE — o Contramestre de 1.ª classe, Luís de Sousa Vasconcelos.

A REVISOR DE BILHETES DE 2.ª CLASSE — os Revisores de bilhetes de 3.ª classe, Martinho Pires Valente e José Constâncio de Matos Gaspar.

A CONDUTOR DE 2.ª CLASSE — o Guarda-freio de 1.ª classe, Gonçalo de Matos.

A TELEFONISTA PRINCIPAL — o Operário de 2.ª classe, Joaquim Máximo.

A FISCAL DE CAMIONAGEM — o Motorista de autocarros de 2.ª classe, Fernando da Silva Coelho.

A MOTORISTAS DE AUTOCARROS DE 1.ª CLASSE — os Motoristas de autocarros de 2.ª classe,

Amadeu Fernando Pereira Matias, Horácio da Silva Martins e Manuel Soares Vieira.

A CONTRAMESTRE PRINCIPAL — o Contramestre de 1.ª classe, António Miguel de Oliveira Capelo.

A CONTRAMESTRES DE 1.ª CLASSE — os Contramestres de 2.ª classe, Alexandre António Larião, Joaquim Francisco Castanheira e Augusto Joaquim Rendas.

A CONTRAMESTRES DE 2.ª CLASSE — os Chefe de brigada, Benjamim Vieira de Sá e Armando da Conceição Ferreira.

A CHEFE DE BRIGADA DE 1.ª CLASSE — o Operário de 2.ª classe, José Duarte Nogueira.

A OPERÁRIO QUALIFICADO DE 2.ª CLASSE — o Operário de 1.ª classe, António de Oliveira e Silva.

A OPERÁRIOS QUALIFICADOS DE 3.ª CLASSE — os Operários de 1.ª classe, Artur da Conceição Pereira, António Mendes da Silva, Joaquim José Saraiva de Jesus, António dos Santos Guerreiro Patrício, Joaquim Marques de Jesus, Vítor Agostinho Ramalho, João Lu-

dovico Valente, Francisco dos Santos Gonçalves e Raul Américo Aparício Mendes; os Operários de 2.ª classe, Manuel Fernando Horta Alfaro, Arnaldo Augusto Barbosa Dias, Joaquim da Silva Leal, Fernando Rosa Marques Pio, José Luís Monteiro, Augusto António dos Santos e Carlos Cardoso Zuzarte; e os Operários de 3.ª classe, Mário de Matos Rodrigues e José António Marques Curto.

A CHEFE DE ELECTRICISTAS PRINCIPAL — o Chefe de brigada, Raul Pina Rodrigues.

A CHEFE DE ELECTRICISTAS DE 1.ª CLASSE — o Electricista de 2.ª classe, Francisco Lourenço.

A ELECTRICISTAS QUALIFICADOS DE 3.ª CLASSE — os Electricistas de 1.ª classe, José Maria Francisco, Joaquim Fernandes Caetano, Lucílio Maria Lopes e José Manuel Vieira da Cunha Camelo; e o Electricista de 2.ª classe, Domingos Bernardino Teixeira Miranda.

A ELECTRICISTA DE 2.ª CLASSE — o Electricista de 3.ª classe, Paulino de Oliveira Fernandes.

Admissões

No mês de Outubro do ano findo

AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA ESTAGIÁRIO — Fernando Trindade Pereira dos Santos.

No mês de Dezembro do ano findo

ENGENHEIROS ESTAGIÁRIOS — Jaime da Silva Carneiro Leal e António Ângelo de Sousa Prado.

No mês de Fevereiro do corrente ano

TÉCNICO SUPERIOR DE 2.ª CLASSE (contratado) — Eng. Miguel Maria da Fonseca Paes de Carvalho.

ENGENHEIRO DE 3.ª CLASSE (contratado) — António Pedro Barosa de Oliveira Duarte.

TÉCNICO DE 3.ª CLASSE (contratado) — Luciano Lopes de Mendonça Vargues.

AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA PRATICANTE — Manuel Carlos Costa Faria.

SERVENTES DE 2.ª CLASSE — Manuel José Nunes Pereira, José Manuel de Sousa, Domingos de Andrade Rodrigues, José Ribeiro Moraes, José de Matos e António da Silva Honório.

No mês de Março findo

TÉCNICOS SUPERIORES DE 3.ª CLASSE (contratados) — Eng. Elisabete Antunes Abeillard e dr. Jaime Guerreiro Cavaco.

TÉCNICOS SUPERIORES PRATICANTES — Manuel Bernardino Marques Pego e eng. Carlos António Garrudo dos Santos Silva.

ENGENHEIRO PRATICANTE — Frederico José Gaspar da Costa.

SERVENTE DE 2.ª CLASSE — António de Almeida Simões Pinto.

40 anos de serviço



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *João Rodrigues Beleza*, inspector de contabilidade; *Jorge Belo de Almeida*, contramestre de 1.ª classe; *Virgílio Sérgio Cabral dos Reis*, chefe de estação principal; *Aureliano Dias*, subchefe de escritório; *Manuel Gameiro*, desenhador de 1.ª classe e *José Dias e Silva*, chefe de secção.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Raul Augusto de Oliveira*, chefe de secção; *António Alves Teixeira*, chefe de lanço principal; *Carlos Nogueira dos Santos*, escriturário de 1.ª classe; *Adelino Ventura dos Santos*, chefe de brigada; *Joaquim António*, chefe de lanço de 1.ª classe e *Arnaldo Lemos de Almeida Gil*, escriturário de 2.ª classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim Bernardino Constantino*, *José Gonçalves* e *Manuel Carlos Pereira Almeida*, operários de 1.ª classe; *Arménio Pinto Ribeiro*, *António da Silva Godinho* e *José Ferraz*, chefes de distrito.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Manuel Martins* e *Jaime da Conceição Santos*, subchefes de distrito; *Manuel Carlos Carvalho* e *Francisco Pinto*, serventes de 1.ª classe; *Ana Florinda do Nascimento* e *Lucinda dos Anjos*, guardas de P. N. de 1.ª classe.