

BOLETIM CP

N.os 529 / 531

JULHO - SETEMBRO / 73



N.º 529/531 • JULHO-SETEMBRO DE 1973 • ANO XLIV
PREÇO 7\$50

Fundador:
Eng.º Álvaro de Lima Henriques
Director:
Eng.º José Alfredo Garcia
Editor:
Dr. Élio Cardoso
Arranjo gráfico:
Helena Salvador

Sumário

Editorial — A indústria nacional e os investimentos ferroviários	2
O ministro Rebello de Sousa visitou o complexo ferroviário do	3
Entroncamento e inaugurou o Centro de Formação Acelerada	3
Membros do Governo visitaram a Administração da C. P.	6
Reunião dos accionistas	7
Dos jornais — Caminhos de Ferro: a história	10
O eng.º Alfredo Garcia entrevistado pela Emissora Nacional	11
Novo administrador: eng.º José Augusto Fernandes	13
Congresso de Lausana — Impressões de um participante, pelo	
eng.º Francisco de Almeida e Castro	14
Encontro a nível nacional dos ferroviários católicos	26
Inaugurado o serviço diário «Auto-Expresso» entre Lisboa-Porto	27
Novas locomotivas Diesel de V. L.	28
Noticiário diverso	29
Lá por fora	30
Assinalável êxito no Porto — Uma exposição ferroviária abriu	
as festas da cidade	32
Novos cargos directivos da RENFE	34
O contrato de concessão única	34
Túnel sob a Mancha	35
Os XVII Jogos Desportivos Ferroviários realizaram-se no	
Porto, por J. Matos Serras	36
Associação do Congresso dos Caminhos de Ferro	41

Propriedade da Companhia dos
Caminhos de Ferro Portugueses
Sede: Calçada do Duque, 20 —
Lisboa — Composto e impresso
nas oficinas gráficas de Mirandela
& C.ª — Rua Vitor Cordon, 27
— Lisboa

A indústria nacional e os investimentos ferroviários

A evolução que se está processando em todos os sectores do nosso caminho de ferro envolve não só a melhoria de serviços prestados ao público, através do transporte de passageiros e mercadorias, como assegura mais amplas perspectivas ao mercado de emprego e de investimento do País.

Com efeito, não deve julgar-se o esforço de reconversão da Companhia tão somente num ângulo de empresa transportadora — que realiza como pode e lhe é permitida a sua função. A C. P. é uma empresa que emprega mais de 24 mil agentes, tem um orçamento anual de exploração superior a 3 milhões de contos e, além disso, investe em cada 12 meses, mais de milhão e meio de contos, dos quais mais de 2/3 correspondendo a pagamentos à indústria nacional. Isto significa que do seu funcionamento regular depende o desenvolvimento de algumas importantes empresas nacionais, sem referir os seus próprios grupos oficiais — de Campanhã, Entroncamento e Barreiro — com um volume de produção, nalguns casos, bastante superior ao de muitas dessas empresas.

Num país com as características do nosso, este facto assume hoje particular significado — sobretudo porque se estão criando condições a nível governamental, para que os investimentos portugueses se tornem mais rendíveis no sector industrial e possam mesmo ser competitivos com os de países economicamente mais evoluídos.

Abstraindo o material circulante construído em Portugal, só a renovação da via, por exemplo, considerada no planeamento das necessidades imediatas do País, envolve, no actual programa em execução, um investimento aproximado de dois milhões e quinhentos mil contos. Desse montante, a parcela relativa a fornecimentos assegurados à indústria nacional aproxima-se de um milhão e novecentos mil contos — com particular incidência nos valores de custo dos carris, travessas de betão, equipamentos de via, materiais de fixação e outros, tudo inteiramente de fabrico e mão-de-obra nacionais, e com as características de qualidade que em nada ficam a dever aos mesmos materiais quando produzidos no estrangeiro.

Esta clara e reflectida política de fixação à economia nacional dos investimentos ferroviários que a nossa indústria pode reter — e que figura já como a de mais elevado montante efectuado em Portugal — alcançará ainda maior projecção com os empreendimentos programados para o IV Plano de Fomento.

Ao fim e ao cabo — e diga-se o que se disser em desabono do caminho de ferro — há que reconhecer, neste ponto de vista, que uma C. P. bem organizada, com adequada capacidade de planeamento e coordenação, pode ser elemento preponderante de dinamização e incremento do País. Pelo contrário, uma C. P. insuficientemente dotada, vivendo em sobressaltos financeiros constantes, sem programas corretamente estudados e executados, não só não dá o necessário estímulo às empresas suas maiores fornecedoras, como dificulta a sua normal expansão.

Parece-nos que este importante aspecto deverá estar sempre presente em qualquer análise da conjuntura do caminho de ferro nacional. Está, pelo menos, com o espírito e os propósitos da época em que vivemos.

O Ministro Rebello de Sousa visitou o Complexo Ferroviário do Entroncamento e inaugurou o Centro de Formação Acelerada

O titular da pasta das Corporações e Previdência Social e da Saúde e Assistência, dr. Baltazar Rebello de Sousa, deslocou-se, no dia 27 de Julho, ao Entroncamento, onde inaugurou o Centro de Formação Profissional Acelerada e visitou o importante complexo ferroviário daquela vila, apreciando, em pormenor, os serviços que ali funcionam, designadamente o Centro de Formação e as Oficinas.

A deslocação fez-se em comboio especial, sendo o ministro Rebello de Sousa acompanhado pelo dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração da C. P.; administradores, brigadeiro de engenharia Almeida Fernandes, coronel Ferreira Valença, eng.º Alfredo Garcia e dr. Ventura Mateus; dr. Cid Proença, director-geral do Trabalho; drs. Luís Morales e Cipriano Miranda, respectivamente, diretores, do Fundo de Desenvolvimento de Mão-de-Obra e do Serviço de Formação Profissional Acelerada; dr. Mariz Graça, presidente da Caixa de Previdência e Abono de Família dos Ferroviários, dirigentes sindicais e numerosos funcionários dos quadros superiores do Ministério das Corporações e da C. P.

No Entroncamento, o dr. Rebello de Sousa e as individualidades que o acompanhavam, eram aguardadas pelo governador civil de Santarém, presidente da Câmara Municipal — o ferroviário Eugénio Poitout — e outras entidades. Após troca de cumprimentos, o titular da pasta das Corporações iniciou a sua visita pelo posto de manutenção de material motor, seguindo-se a oficina de motorizados, o Centro de

Formação Profissional Acelerada — que inaugurou — e, por fim, as principais instalações do Centro de Formação da C. P. Entretanto, no anfiteatro do pavilhão gimnodesportivo, teve lugar uma sessão solene, durante a qual o dr. Neto de Carvalho proferiu as seguintes palavras:

«Começo por exprimir a muita satisfação que temos com a visita de Vossa Excelência às instalações da C. P. no Entroncamento, satisfação que deriva quer do muito interesse que Vossa Excelência sempre manifestou por todos os problemas relativos ao pessoal ferroviário, quer pela acção que, na pasta das Corporações, tem vindo a desenvolver em prol de um significativo e mais ajustado equilíbrio social, o que merece todos os encómios.

No que se refere à C. P., permito-me salientar o apoio permanente que, do Ministério das Corporações e Previdência Social, temos recebido sempre que está em causa a melhoria da situação do pessoal ferroviário. Assim sucedeu, por exemplo, com as facilidades concedidas para integração dos ferroviários no esquema geral da Previdência, com a concessão de vultoso subsídio para a construção de casas para agentes nossos e com a instituição do centro de formação profissional acelerada, hoje inaugurado.

Em Junho de 1971, concedeu-nos Vossa Excelência um empréstimo de 21 600 contos para a construção de casas de pessoal no Entroncamento, Barreiro e Campanhã. Infelizmente, a efectiva aplicação desse empréstimo só agora vai poder concretizar-se, pois os terrenos onde os prédios irão ser construídos pertencem ao

domínio público e as formalidades de desafectação revelaram-se demoradas. O problema encontra-se facilitado com a recente assinatura do novo contrato de concessão e esperamos, por isso, que as obras possam começar dentro em breve. São ao todo, cem fogos que deste modo poderemos construir, indo beneficiar outras tantas famílias de ferroviários.

Quanto ao centro de formação profissional acelerada, esta iniciativa integra-se no plano geral de formação da empresa e nos programas em curso no Ministério das Corporações.

Como é do conhecimento de Vossa Excelência, em 1969 foi inaugurado o Centro de Formação do Pessoal onde nos encontramos. Obra sem dúvida do maior relevo, englobando um edifício residencial com 200 quartos individuais, com casa de banho privativa, salas de jogo e de convívio; três edifícios com 16 salas de aulas; 5 oficinas moduladas; um outro edifício para a direcção e serviços administrativos; e um pavilhão gimnodesportivo com sala anexa de sessões.

O fulcro da modernização da C.P.

Esta preocupação com a formação do pessoal, juntamente com o início dos trabalhos de renovação da via, constituíram o fulcro da efectiva concretização da modernização da C. P., em execução do III Plano de Fomento. Na verdade, se a actualização das infra-estruturas e do material circulante são indispensáveis a um caminho de ferro moderno, são-no igualmente a qualificação profissional do pessoal, a todos os esca-

lões, e uma mentalidade aberta e receptiva aos novos métodos de gestão.

Apesar da sua dimensão, cedo se tornou patente que o Centro não poderia, só por si, responder às necessidades da Empresa. Deste modo, continuam a existir outros núcleos de formação em Campanhã, Barreiro, Campolide e Santa Apolónia, funcionando embora em condições menos satisfatórias.

Para dar uma ideia do trabalho que se fez, referirei que, em 1972, se realizaram aqui 126 cursos, com uma frequência de 1685 agentes.

Nos outros núcleos, tiveram lugar, no mesmo ano, 194 cursos, com a frequência de 2623 agentes.

A Companhia tem ainda, em funcionamento, três escolas de aprendizagem, destinadas a preparar serralheiros e electricistas para os três grupos de material e oficinas, as quais funcionam no Entroncamento, Campanhã e Barreiro e, em conjunto, tiveram, no ano lectivo de 1971/72, uma frequência de 116 alunos.

Constitui preocupação nossa a oficialização dos programas de estudos seguidos pelos aprendizes e, dentro desta orientação, vamos procurar: reestruturar os programas dos cursos; fomentar a melhor preparação do pessoal docente; e acompanhar os estudos que decorrem nos Ministérios das Corporações e da Educação Nacional, acerca dos problemas de aprendizagem.

A criação de secções de formação profissional acelerada

Como tudo isto se revelou insuficiente, no período de carência de mão-de-obra que atravessamos, e atenta, também, a necessidade de operar a reconversão de agentes nossos para funções de maior interesse, pôs-se ao Ministério das Corporações o problema da criação, no Entroncamento, de quatro secções de formação profissional acelerada, duas de ajustagem e outras duas de electromecânica.

Encontrámos, para tanto, a melhor compreensão da parte de Vossa Excelência, Senhor Ministro, e daí que, posto o problema em Setembro de 1970, fosse possível, em meados de 1971, dar



começo à construção do pavilhão, ao equipamento das secções e à aquisição de material de consumo para os primeiros cursos.

Paralelamente, o Fundo de Desenvolvimento de Mão-de-Obra procedeu à selecção e formação dos futuros monitores, de modo a tornar possível o início dos cursos, uma vez terminadas as obras e concluído o fornecimento do equipamento indispensável.

Assim, os primeiros cursos de ajustagem tiveram início em Junho de 1972 e os de electromecânica em Agosto seguinte.

Creio, Senhor Ministro, que andámos com brevidade. Deste modo, com os cursos em pleno funcionamento, podemos hoje assinar o acordo de cooperação entre o Fundo de Desenvolvimento de Mão-de-Obra e a C. P., o qual será seguidamente homologado por Vossa Excelência.

A preocupação da Companhia com os problemas da formação profissional é constante e, deste modo, estamos empenhados na elaboração de planos mais amplos já para 1974, incluindo a preparação sistemática do pessoal superior e do escalão intermédio, a alfabetização de algum pessoal que ainda carece de uma acção desta natureza (de modo a poder melhorar a sua situação e produtividade) e o aumento da frequência das nossas escolas de aprendizagem, aspecto este para o qual muito agradeceria também a colaboração do Ministério das Corporações, o que desde já solicito.

A nossa acção no campo das necessidades do pessoal — tal como sucede com tantas outras empresas portuguesas — encontra-se extremamente dificultada devido não só à emigração, mas

ainda ao próprio facto do desenvolvimento económico com a criação de novas empresas em sectores altamente produtivos que vão buscar facilmente grande parte do seu pessoal às empresas já existentes. Creio ser este um dos problemas mais difíceis que o País tem a resolver no imediato — e que, como todos sabem, começa por afectar os próprios serviços públicos — pois sem gente suficientemente preparada para realizar as diferentes tarefas que o crescimento económico implica, não há capitais que possam frutificar.

Daí o esforço que, por nosso lado, estamos tenazmente tentando levar a cabo, embora sem qualquer segurança quanto ao seu bom resultado.

Termino, apresentando a Vossa Excelência, Senhor Ministro, ao Senhor Secretário de Estado do Trabalho e Previdência e ao Fundo de Desenvolvimento de Mão-de-Obra os melhores agradecimentos da Administração e do pessoal da C. P. por todo o apoio que lhes tem sido concedido, apoio que constitui um passo de grande relevo no caminho da promoção social de todos quantos aqui trabalham.

Renovo, igualmente, o meu muito obrigado pela visita de Vossa Excelência, ao mesmo tempo que formulo os melhores votos pelas felicidades pessoais de Vossa Excelência e pelos bons resultados da acção política que vem desenvolvendo nas suas elevadas e importantes funções.»

Em resposta, o dr. Rebello de Sousa começou por afirmar:

«É também com muita satisfação que visito hoje as instalações da C. P. no Entroncamento, onde, ao mesmo tempo que posso homo-

logar formalmente o acordo estabelecido entre o Ministério das Corporações e a Empresa, no âmbito da formação profissional, tenho a oportunidade de tomar contacto com realizações já em curso, ou projectadas, não só naquele domínio mas também noutras campos da acção social.

Simultaneamente com o gigantesco esforço desenvolvido pela C. P., com o decidido e vultoso apoio do Governo, no sentido da actualização das infra-estruturas e do material circulante, é-me grato registar, Senhor Presidente, o empenho de Vossa Excelência e dos seus colaboradores, na acção que paralelamente urge levar a cabo com vista à valorização e dignificação dos seus quadros de pessoal.

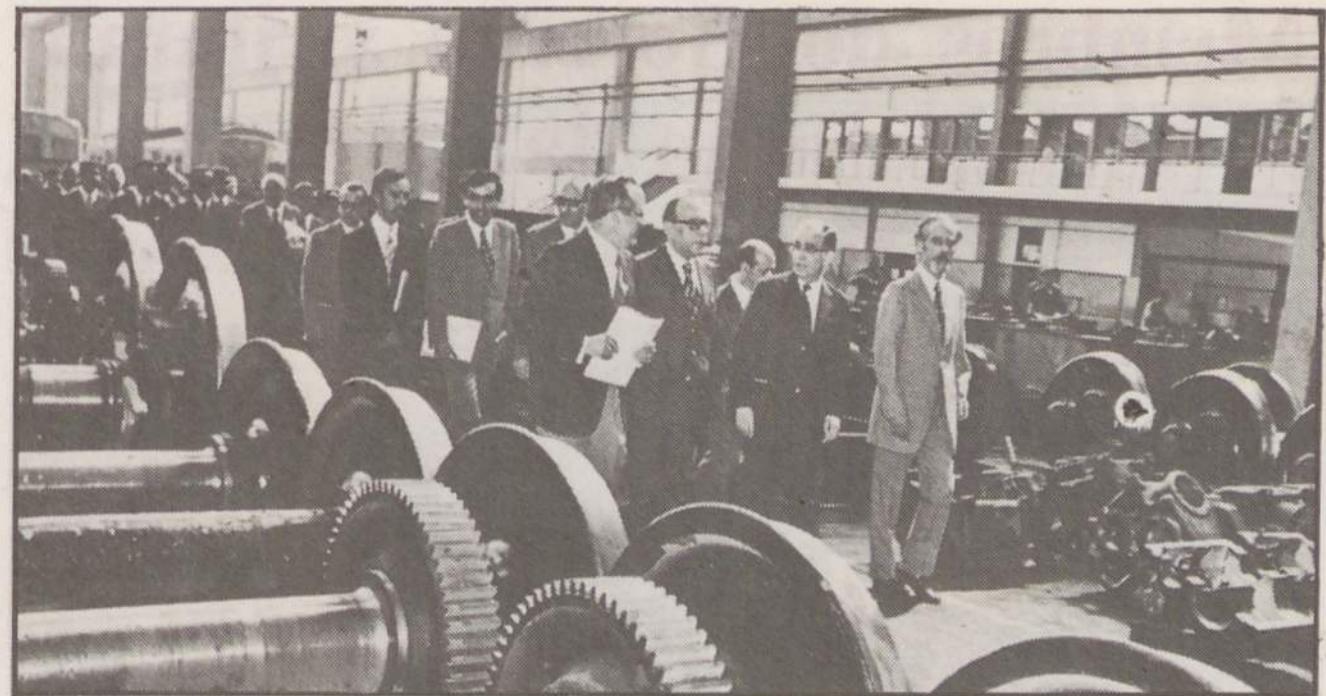
O «espírito ferroviário» tradicionalmente tão vivo entre vós e tão radicado neste concelho, cujo sentido de verdadeira comunidade familiar não deve ser postergado, há-de enriquecer-se com um esquema moderno de relações de trabalho, de formação e aperfeiçoamento profissional, de bem-estar social — correspondendo à linha directriz que preside à edificação efectiva do Estado Social, em que todos estamos não apenas interessados, mas comprometidos.

A minha presença pretende, assim, sublinhar o mérito do complexo de iniciativas que com tal finalidade têm vindo a ser desenvolvidas, num testemunho de dinâmica actividade que cumpre gos-tosamente assinalar.

Desse complexo farei avultar quanto respeita ao Centro de Formação Profissional Acelerada do Entroncamento, primeiro pretexto para esta minha visita e cujo protocolo de constituição agora se oficializou.

Insere-se este Centro no âmbito das acções de cooperação externa do Fundo de Desenvolvimento da Mão-de-Obra que, nos termos daquele protocolo, suporta os encargos com a construção e aperfeiçoamento de duas secções de ajustagem e duas de electromecânica, além das relativas a material de consumo e aos vencimentos dos monitores, cabendo, em contrapartida, à C. P. os restantes encargos.

Embora só agora o protocolo tenha sido assinado e homologado, como Vossa Excelência referiu,



foi-se avançando sem detença na concretização do projecto, tendo sido abonadas entretanto, pelo Fundo de Desenvolvimento da Mão-de-Obra, verbas que totalizam já cerca de 9 mil e 500 contos, o que permitiu proceder-se à construção dos pavilhões e à aquisição do necessário equipamento e materiais. E assim se pôde efectuar o arranque do Centro, nos termos e com os resultados de que já foi dada notícia.

De ora avante, institucionalizadas as nossas relações, espera-se que o rendimento do Centro venha a corresponder, por inteiro, às intenções que nos animam e aos recursos investidos.»

Aproveitando a oportunidade, o aludido membro do Governo, explanou pormenorizadamente o que tem sido a actividade dos serviços de Formação Profissional, bem como os horizontes que se lhes descontina, e terminou as suas palavras, acentuando:

«Quero significar a V. Ex.^a, sr. presidente, e a todos que tão gentilmente me receberam com desvanecedoras manifestações de apreço, a minha muita gratidão».

E a concluir: «Desejaria ainda, e a terminar, que este encontro se tornasse como paradigma do elevado espírito que nos anima e da grandiosa obra que nos empolga, neste como nos restantes sectores do País, em pleno entendimento do Estado, Empresas e Trabalhadores, no afã do Desenvolvimento e na senda da Justiça Social, pela via livre do Progresso em Paz».

Para termo da visita, foi servido no refeitório da C. P. um almoço, a que assistiram todas as individualidades convidadas, tendo, aos brindes, usado novamente da pala-

vra, o dr. Neto de Carvalho e, seguidamente, o presidente da União dos Sindicatos Ferroviários, Olímpio Pereira, que disse:

«As minhas simples palavras têm somente a finalidade de pedir a V. Ex.^a, sr. Ministro, a gentileza de nos permitir que, em nome de todos os ferroviários nossos representados lhe ofereçamos o emblema de ouro da nossa União. Nesta simples e modesta oferta vai a gratidão e o anseio de todos os ferroviários pela justiça que lhes tem sido feita nos últimos anos e que decreto continuará, porque sendo os ferroviários uma das classes mais numerosas do País, têm o orgulho de jamais terem deixado de cumprir o seu dever em todos os sectores e em todos os momentos».

Por fim, o ministro Rebello de Sousa aproveitou o ensejo para agradecer as saudações do dr. Neto de Carvalho e dos dirigentes sindicais, e anunciar a concessão de um importante subsídio correspondente a metade do custo da construção do «Lar Ferroviário».

Antes de tomar o comboio de regresso, o ilustre membro do Governo visitou ainda o novo complexo residencial que a C. P. possui naquela vila, bem como os terrenos destinados a novas construções, sendo vivamente saudado pelos ferroviários e suas famílias, que se aglomeraram nos arruamentos percorridos pelo ministro e sua comitiva.

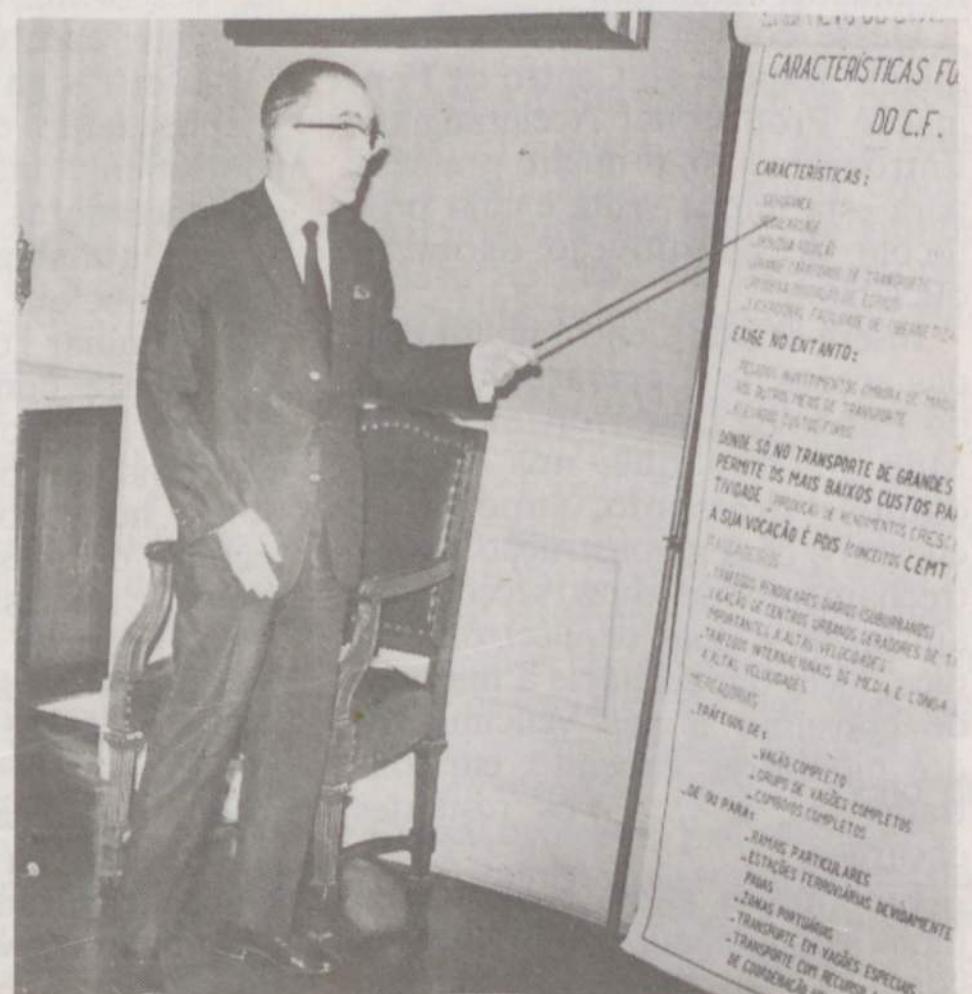
Membros do Governo visitaram a Administração da C. P.



Os Ministros das Obras Públicas e Comunicações, eng.º Rui Sanches, das Finanças e Economia, dr. Cotta Dias, e os Secretários de Estado do Orçamento, dr. Augusto Vitor Coelho, do Tesouro, dr. José Luís Sapateiro, das Comunicações e Transportes, eng.º Oliveira Martins, visitaram a Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, na sequência da assinatura do novo contrato de concessão, recentemente firmado entre o Estado e a C. P., a fim de se inteirarem de aspectos fundamentais à vida da Companhia e à renovação do nosso caminho de ferro.

Foram recebidos pelos Administradores da Companhia e por alguns funcionários superiores, tendo-se seguido uma sessão de trabalhos.

O presidente do Conselho de Administração da C. P., dr. Neto de Carvalho, fez uma larga análise da situação da Companhia, com particular incidência no que respeita à sua evolução futura — sobretudo na perspectiva do contexto do IV Plano de Fomento — o que deu oportunidade a uma ampla troca de impressões e à prestação de esclarecimentos complementares àqueles membros do Governo.



Reunião dos accionistas da C. P.



Em Assembleia Geral foram aprovados o Relatório e Contas de 1972 e a eleição dos novos corpos gerentes

Sob a presidência do prof. Afonso Rodrigues Queiró, secretariado pelos drs. José Tomás Antas Megre e Arnaldo Pinheiro Torres, realizou-se no dia 26 de Junho, na sala de reuniões do Conselho de Administração, a Assembleia Geral Ordinária da Companhia.

Estavam presentes 34 accionistas representando o capital de 9897 contos, duma totalidade de 20 000 contos.

Por parte do Conselho de Administração compareceram o dr. Neto de Carvalho, presidente; eng.^{os} brig. Almeida Fernandes, Brito e Cunha e José Alfredo Garcia e o dr. Mário Murteira. Viam-se ainda os eng.^{os} cor. Augusto Fernandes e Belém Ferreira, director e director-adjunto, respectivamente, de Produção e Equipamento, bem como outros dirigentes da Empresa.

Do Conselho Fiscal estavam presentes o eng.^o José Miranda Coutinho, como presidente e Armando Bastos e Silva, como vogal.

Na mesa da Imprensa, acompanhados pelo dr. Élio Cardoso, chefe do Serviço de Relações Públicas encontravam-se os representantes dos principais jornais diários, que ao acontecimento dedicaram circunstanciadas reportagens.

Da Ordem do Dia constava:

- 1 — Apreciação do Relatório e Contas de Gerência do Conselho de Administração, no exercício de 1972.
- 2 — Preenchimento das vagas existentes nos Corpos Gerentes, nos termos estatutários, e eleição da Comissão a que se refere o art.^o 29.^o dos Estatutos.

Abertos os trabalhos e antes da Ordem do Dia, fez uso da palavra o dr. Neto de Carvalho, que disse:

«O relatório do exercício relativo ao ano de 1972, oportunamente distribuído para apreciação nesta assembleia geral, reporta-se a um período anterior à assinatura do novo contrato de concessão, e traduz ainda, por consequência, uma situação de profundo desajustamento entre a realidade da Companhia e o estatuto jurídico por que se tem vindo a reger,

acarretando dificuldades de vária ordem, nomeadamente financeiras, a que importava urgentemente pôr cobro.

Por isso mesmo o Governo, depois de estudo aprofundado do problema, resolveu celebrar novo contrato com a Companhia, cerimónia que teve lugar ontem, precisamente.

Quanto às orientações seguidas neste diploma, a elas tive oportunidade de me referir na assembleia geral extraordinária do dia 10 de Abril, pelo que me dispenso, neste momento de voltar ao assunto, em pormenor.

Salientarei apenas que, dentro do novo esquema, o saldo devedor da conta de ganhos e perdas transitou para encargo do Estado; deixou de ser exigível à Companhia a restituição das quantias que lhe haviam sido atribuídas a título de subsídios reembolsáveis; e o Estado suportará os encargos de juros e de amortização dos empréstimos contraídos no passado para financiamento dos investimentos de modernização das infra-estruturas ferroviárias de longa duração.

Nestas circunstâncias, os resultados financeiros do relatório em apreço deixaram de ter significado, encontrando-se em curso os trabalhos para urgente efectivação destas medidas, bem como para concretização da orientação a adoptar para futuro, no campo dos investimentos e da exploração.

Um caminho de ferro modernizado e actual

Não posso deixar de renovar, nesta assembleia geral, os agradecimentos ao Governo pela forma realista como abordou e resolveu estas questões, numa ampla e rasgada perspectiva de um futuro onde o caminho de ferro terá de estar largamente presente, mas um caminho de ferro modernizado e actual, capaz de prestar contributo válido ao desenvolvimento do País.

Durante o ano de 1972, a acção da Companhia continuou fundamentalmente virada para os programas da reconversão, no âmbito do III Plano de Fomento, cujos resultados positivos começam a evidenciar-se, fazendo renascer nova confiança na nossa capacidade de realização.

Assim, apresentarei como nota mais saliente do relatório em apreço o facto de, também durante o



ano de 1972, termos dado cabal realização à programação feita, quer no campo da reestruturação da orgânica e dos métodos de trabalho da empresa, quer no domínio da renovação da via e do material circulante, com um dispêndio global de um milhão quatrocentos e sete mil contos. No total do hexénio do III Plano de Fomento, tendo em conta o modo como decorrem os trabalhos, teremos também cumprido a parte que nos toca, com um dispêndio global de cerca de seis milhões de contos. O grau de realização pode considerar-se bom e, tomando como ponto de referência o sector dos transportes, comunicações e meteorologia, a C. P. situa-se entre as empresas e organismos que apresentam maiores coeficientes de concretização para os projectos de investimento do III Plano de Fomento.

Conforme o relatório refere, o que se fez mostra que a empresa progrediu consideravelmente no domínio dos métodos de direcção e gestão, e as realizações em curso e programadas asseguram que, dentro em breve, teremos atingido uma situação largamente satisfatória neste campo.

Para além da execução do que nos cumpriu no hexénio que finda em 31 de Dezembro próximo, temos estado largamente empenhados na preparação do IV Plano de Fomento e definição de metas de acção futura.

Para tanto, tivemos de nos lançar num trabalho aturado de estudo e de clarificação de situações que, felizmente, se aproxima do seu termo — ao menos nesta fase — e nos permite ter uma visão bastante mais clara de quais as opções a fazer. No entanto, as verbas a mobilizar são bastante elevadas, por implicarem a indispensável recuperação de um prolongado atraso ocorrido em decénios de declínio por carência de investimentos. Por isso, muitas das opções a fazer são-no mais do País do que da empresa, cabendo ao Governo decidir com os elementos colocados ao seu dispor.

A acção desenvolvida pelos Sindicatos

Em todas estas tarefas temos sido secundados pelo trabalho árduo e interessado, e pela dedicação e vivo empenhamento da generalidade do pessoal da empresa, a quem, por isso mesmo, dou testemunho de todo o meu apreço. Quero referir também,

com especial ênfase, a acção desenvolvida pelos Sindicatos representativos do nosso pessoal, com os quais temos procurado trabalhar no mais estreito contacto e que se têm revelado altamente interessados na reconversão em curso, conscientes como se encontram de ser este o processo mais seguro da promoção social de quantos connosco trabalham.

No decurso do último ano, quis o Senhor Presidente do Conselho honrar-nos com a sua visita às instalações ferroviárias do Entroncamento, facto que desejo assinalar com particular relevo. Acompanharam-no nesta visita os Senhores Ministro das Obras Públicas e Comunicações e Secretário de Estado das Comunicações e Transportes, o que muita satisfação nos deu.

No decurso do mesmo ano, tivemos a infelicidade de deixar de contar com a colaboração do dr. Miguel Sequeira Braga, que tão devotado e entusiástico esforço deu aos problemas da reconversão dos caminhos de ferro. Perdemos um óptimo colaborador e, por isso, aqui lhe deixo uma palavra de sentida homenagem.

Em sua substituição, juntou-se-nos, há pouco tempo, o dr. Augusto Ventura Mateus, cuja capacidade profissional e as suas altas qualificações vão ser preciosas para as pesadas tarefas que ainda temos à nossa frente.

Também o doutor Mário Murteira, administrador por parte do Estado há vários anos, termina hoje o seu mandato, não desejando ser reconduzido, a fim de melhor se poder dedicar às suas funções universitárias. É uma outra e importante perda que vamos sofrer e que muito lamento. Neste momento, desejo exprimir ao doutor Mário Murteira o meu agradecimento por toda a colaboração prestada, com o testemunho da minha muita amizade.

São estes os aspectos de maior relevo para os quais me pareceu vantajoso chamar a atenção de VV. Ex.^{as} e que com maior pormenor se encontram referidos no relatório que ides apreciar.»

Após a intervenção do dr. Neto de Carvalho, levantou-se para fazer uso da palavra o accionista Manuel Chaves Caminha, que enalteceu a acção desenvolvida pelo Conselho de Administração,



focando particularmente a assinatura do novo contrato de concessão entre o Estado e a C. P.. Disse, ainda, ter constatado — como utente — assinalada melhoria dos serviços ferroviários, e realçou o valor do Relatório do Exercício, que classificou de «trabalho brilhante e diferente, prestando-se — acen-tuou — à compreensão dos mais profanos na matéria em causa».

A seguir falaram os accionistas António de França Oliveira, que se referiu a pormenores técnicos de contabilidade, constantes no Relatório; Adriano Gomes, que enalteceu a «obra ferroviária feita pelo Conselho de Administração», e, por último, o eng.^º Luís Sousa Coutinho, que abordou, entre outros assuntos, o da próxima construção da nova ponte sobre o Douro, entre Gaia e Campanhã.

Novamente usou da palavra o dr. Neto de Carvalho, que respondeu, em conjunto, aos referidos accionistas, sobre os assuntos focados.

O administrador cessante, dr. Mário Murteira prestou também vários esclarecimentos sobre problemas de gestão contabilística levantados pelo accionista França Oliveira.

Por fim e após serem aprovados, por unanimidade, o Relatório e Contas do Exercício de 1972 e, por aclamação, um voto de louvor ao Conselho de Administração, pelo muito zelo e eficiência demonstrados, bem como ao Conselho Fiscal, pela sua meritória actuação, procedeu-se à eleição para os cargos vagos nos Corpos Gerentes, nos termos estatutários, com os seguintes resultados:

Conselho de Administração: Reeletivo o administrador eng.^º João de Brito e Cunha e eleito o dr. Augusto Ventura Mateus.

Assembleia Geral: Eleito o vice-presidente, dr. Guilherme Braga da Cruz e reeleitos o vice-presidente Rui de Abreu Marques e o secretário, dr. José de Antas Megre.

Conselho Fiscal: Reeletos o presidente, eng.^º José Miranda Coutinho, o vogal, dr. Fernando de Azevedo Moreira e o suplente, dr. Joaquim Diniz Ferreira.

Comissão a que se refere o art.^º 29.^º dos Estatutos: dr. Afonso Rodrigues Queiró e Arnaldo Pinheiro Torres.

Caminhos de Ferro: à História

Na Assembleia Geral Ordinária da C. P., o dr. Mário Murteira, que deixa as funções que vinha desempenhando na empresa para se dedicar exclusivamente ao trabalho docente universitário, salientou que a fase pré-histórica da C. P. estava a acabar. De facto, o mesmo se depreende das palavras proferidas no mesmo acto pelo dr. Neto de Carvalho e do facto de se ter assinado recentemente o novo contrato de concessão da Companhia com o Estado. Os Caminhos de Ferro Portugueses atravessam uma fase de renovação digna de realce, já sensível na forma como estão a operar em algumas linhas.

No plano financeiro, as perspetivas agora criadas são promissoras: o saldo devedor da conta de ganhos e perdas transitou para o encargo do Estado: deixou de ser exigível à Companhia a restituição de quaisquer quantias que lhe haviam sido atribuídas a título de subsídios reembolsáveis; o Estado suportará os encargos dos juros e de amortizações dos empréstimos contraídos no passado para financiamento dos investimentos de modernização das infra-estruturas ferroviárias de longa duração.

Por outro lado, um breve balanço do trabalho realizado durante o ano findo, através de alguns indicadores mais expressivos, dá-nos conta da trajectória percorrida: em 1972 deu-se cabal concretização à programação feita, tanto no referente à reestruturação da orgânica e dos métodos de trabalho da empresa como no domínio da renovação da via e do material circulante, com um dispêndio de um milhão e quatrocentos e sete mil contos. Pelo

modo como os trabalhos se processam não é arriscado vaticinar que no total do hexénio abrangido pelo III Plano de Fomento, a C. P. terá cumprido a missão que lhe fora atribuída, com um gasto total de seis milhões de contos.

É claro que a renovação do nosso caminho de ferro impõe várias opções e levanta problemas que só em bloco podem resolver-se. O comboio precisa de infra-estruturas próprias, requerendo, por isso, elevados investimentos. A sua eficiência, como foi salientado pelo dr. Neto de Carvalho, está dependente de uma ampla gama de complementaridades, incluindo a via, catenária, sinalização, telecomunicações, material circulante, sistemas complexos de informação e adequada qualificação do pessoal. Só a via, de per si, tem exigências múltiplas de carácter técnico, sem o que o transporte ferroviário não atinge o desejado nível.

A par disto, há toda uma política tradicional de transporte por via férrea a rever. Tradicionalmente, o caminho de ferro vivia uma situação monopolística, da qual decorriam as características primaciais da sua actividade. Hoje essa política foi revista, ou está a sê-lo, à luz de novas realidades. Pela orientação já desenhada, com firmeza e decisão, não será temerário afirmar que os caminhos de ferro vão entrar, entre nós, em nova era. Em suma, a C. P. carriou, saiu do «túnel» e entrou na história. E já não era sem tempo...

de «A Capital»

O Eng.º Alfredo Garcia entrevistado pela Emissora Nacional



O convívio que se estabelece entre o pessoal estagiário do Centro de Formação do Entroncamento tem-se revelado extremamente proveitoso para as boas relações entre os ferroviários e para a vida da empresa.

Após a honrosa visita do ministro Baltazar Rebelo de Sousa ao complexo ferroviário do Entroncamento, em 9 de Julho, para inaugurar o Centro de Formação Acelerada da C. P., quis a Emissora Nacional ouvir o administrador eng.º José Alfredo Garcia, responsável pelo pelouro do pessoal e um dos mais entusiásticos e dinâmicos impulsionadores do Centro de Formação Profissional do Entroncamento, criado em 1969, sob a égide do III Plano de Fomento.

Reproduzimos a seguir a entrevista feita pelo conhecido técnico Mário Menier, transmitida no programa «Momento 73» daquela importante estação de radiodifusão.

M. M. — Senhor engenheiro, como e quando nasceu o Centro de Formação do Pessoal da C. P.?

A. G. — Para responder a essa pergunta, tenho de fazer um pouco de história. Na realidade, a formação na C. P. sempre existiu, mas existiu em condições um pouco precárias, na medida em que ela estava entregue ao interesse exclusivo dos dirigentes dos vários órgãos. Esse interesse é obviamente variável: há pessoas que se dedicam bastante por este aspecto, há outras que não se interessam. Os métodos de ensino eram métodos tradicionais, de tipo escolar, pouco adaptados à formação de adultos. As instalações eram extremamente precárias, não se prestando mesmo à aplicação

da metodologia moderna de ensino. Havia mesmo sectores da Companhia onde essa formação era extremamente deficiente, e casos houve até de agentes da Companhia de determinadas classes, por exemplo, maquinistas, tomarem eles próprios a iniciativa de criar centros ou escolas de formação, facultando-lhes a Empresa os instrutores. Eu próprio fui instrutor de maquinistas no Entroncamento. Mas, repare-se: conseguir pessoal com uma aptidão suficiente para trabalhar nas complexas tarefas da reconversão da C. P. que foram previstas no III Plano de Fomento, não era possível com uma formação deste tipo. Houve, portanto, que começar a dedicar à formação profissional um interesse organizado e, para o efeito, a Companhia, em 1964, criou, pela 1.ª vez, um órgão que tinha a seu cargo as tarefas de formação. Esse órgão foi um Serviço que hoje já não existe — pois as coisas evoluíram — chamado Serviço de Organização, Métodos e Formação. Através dele se procedeu a um exame das actividades de formação em toda a Companhia, e se fez depois um estudo em que participou um consultor especializado, que nos aconselhou nesta matéria. Tivemos como primeira preocupação alterar os métodos de ensino então seguidos e criar instalações apropriadas, onde pudéssemos utilizar os métodos modernos de formação. Para o efeito, socorremo-nos dumas ins-

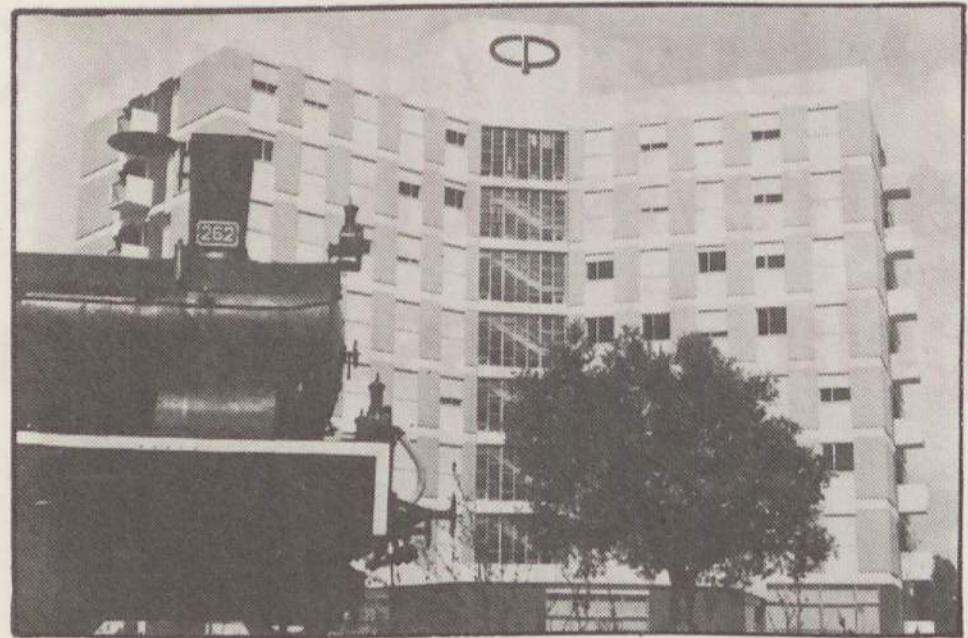
talações que existiam no Entroncamento, junto às Oficinas modernas que lá temos. Fizemos uma adaptação desse edifício. Aí começámos a ensaiar novos métodos de ensino, destinados sobretudo ao pessoal operacional, ao pessoal da via, ao pessoal de oficinas e ao pessoal de estações. Foi uma experiência aliciante que nos permitiu realizar então um estudo destinado à criação de um Centro de Formação no Entroncamento. Esse estudo foi processado em colaboração com o consultor contratado. Obtivemos o concurso de um arquitecto para se incumbir do projecto, e adquiriu-se um terreno nos subúrbios da vila com cerca de 15 hectares. Depois, enfim, procedeu-se ao concurso e à construção num tempo recorde, de uma obra que importou em cerca de 40 mil contos, executada no prazo de um ano. E foi assim que em 1969 o Centro começou a funcionar.

M. M. — Gostaríamos agora de saber qual o tipo de actividades desenvolvidas pelo Centro.

A. G. — Hoje no Centro fazemos formação de aprendizes e formação de adultos.

A formação de aprendizes já se fazia anteriormente, mas hoje dispomos de instalações com muito melhores condições para fazer a formação dos rapazes.

Na formação dos adultos, temos uma formação especificamente ferroviária, pois é ministrada ao pessoal que já está ao serviço da Companhia e temos a formação profissional acelerada, que é exactamente aquela que o senhor Ministro das Corporações e Previdência Social visitou nesta altura e que permite a preparação de operários em tempo relativamente



reduzido. Quer dizer, em 6 meses podemos converter — e já o fizemos — operários de profissões de que não temos grande necessidade, noutros de especialização procurada. Por exemplo, pedreiros, podemos transformá-los em serralheiros. Isto permite-nos também recrutar mão-de-obra qualificada, indiferenciada, que, mediante esta preparação intensiva, ao fim de um certo tempo, está habilitada a fazer trabalhos de serralheiro-ajustador ou de montador-electricista.

M. M. — *A continuar esta conversa, poderíamos agora abordar um outro tema: De que meios dispõe o Centro de Formação da C. P. para servir o pessoal estagiário?*

A. G. — O Centro dispõe hoje de instalações adequadas. Já foi projectado tendo em vista modernos métodos de ensino, pois nós recorremos fundamentalmente aos meios áudio-visuais. Fazemos projeções, recorremos a quadros e a filmes, adoptamos todos estes processos modernos que facilitam o ensino. Para além das instalações, há um aspecto muito importante a referir, que é o do pessoal docente. Nisso, pusémos realmente um cuidado muito excepcional, e estou convencido que hoje as pessoas que lá estão são pessoas de grande mérito, quer no campo profissional, quer mesmo nos aspectos pedagógicos, porque os monitores de formação foram seleccionados mediante exames psicotécnicos bastante rigorosos. Foram submetidos a cursos de preparação em matéria de pedagogia dos adultos e foram seleccionados dentro da Companhia, entre gente que conhecia bem a sua profissão. Por consequência, os resultados que temos obtido

através da acção destes instrutores mostram que realmente eles foram bem seleccionados.

M. M. — *Quais foram os motivos que levaram a C. P. a adoptar cursos de formação profissional acelerada?*

A. G. — Como se sabe, existe hoje uma crise enorme, no País, de mão-de-obra. Na C. P., também sofremos esta situação e temos muita dificuldade em recrutar operários, particularmente, operários já preparados, que praticamente não existem no mercado. Por consequência, se queremos operários, teremos que arranjar uma mão-de-obra ainda não preparada, e adaptá-la dentro da Companhia.

Essa preparação tem que se fazer com eficiência e rapidez. Ora, exactamente uma formação profissional acelerada permite estas duas coisas:

Eficiência no ensino — realmente, as pessoas que já se formaram no Centro de Formação Acelerada da Companhia demonstraram ficar extremamente aptas —, e por outro lado, alcançarmos esse desiderado num tempo relativamente curto, ou seja, à volta de 6 meses. É claro que posteriormente a estes 6 meses, os alunos fazem um estágio nas Oficinas onde vão ser colocados mas, de qualquer maneira, saem da Escola já com uns conhecimentos que de outra maneira levariam imenso tempo a aprender.

M. M. — *Já agora, e para finalizar, gostaríamos também de conhecer qual a atitude do pessoal perante as actividades do Centro?*

A. G. — Nós fazemos uma coisa: a todos os participantes dos cursos no centro é distribuído um impresso que eles preenchem se quiserem, — mas normalmente

preenchem, — assinam se entenderem, ou não assinam. Nesse impresso, é-lhes solicitado que se manifestem acerca do ensino ministrado, se acharam que realmente as coisas foram suficientemente esclarecidas, se o monitor lhes pareceu pessoa com qualidades, se a alimentação é satisfatória, se as instalações tinham alguma deficiência, enfim, convídamos a criticar tudo o que se passa dentro do Centro durante a sua estadia. Surgem naturalmente críticas de varia natureza. Procuramos, assim, através da análise desses questionários averiguar quais são as carências que porventura existam, pois haverá, uma vez por outra, anomalias que procuramos corrigir. Posso afirmar que, de um modo geral, o pessoal fica surpreendido pelo resultado e pela maneira como passa o seu tempo no Centro. É claro, nós temos a preocupação, não só de nos interessarmos pelos aspectos relacionados com a formação, mas também com a ocupação dos tempos livres desses homens no Entroncamento, porque o Centro, em primeiro lugar, está afastado da vila, e portanto as pessoas normalmente não se deslocam.

Após as aulas — depois das 17.30 — até ao outro dia de manhã, os estagiários aborrecer-se-iam certamente. Por isso, no edifício residencial, onde existem 200 quartos todos iguais (seja para o engenheiro como para o servente) existem várias salas de convívio. Dispõem de televisão e de música. Os que querem ler têm revistas ou jornais diários à sua disposição. Enfim, têm ao seu alcance todas essas coisas que permitem as pessoas distrair-

Novo Administrador da C. P.

-se. Há também um pequeno bar, um café, bilhar, jogos e outras actividades recreativas, um pavilhão ginnodesportivo — pois os mais novos, os aprendizes, gostam de fazer a sua ginástica, jogar os seus jogos. E temos uma sala de projecção de cinema, onde passamos filmes.

Procuramos, verdadeiramente, que as pessoas ali passem o tempo o mais agradavelmente possível. Há um outro aspecto muito importante ainda a focar: é o do convívio que se estabelece entre o pessoal não só das várias regiões do País, assim como de várias categorias profissionais da Companhia. Este convívio tem-se revelado extremamente proveitoso para as boas relações entre os ferroviários e para a vida da Empresa.

Julgo assim que tudo isto contribui poderosamente para que o pessoal que passa pelo Centro de Formação do Entroncamento guarde uma grata e indelével recordação do seu estágio.



Foi designado administrador da Companhia o coronel de engenharia José Augusto Fernandes, que exercia as funções de director de Produção e Equipamento.

O novo administrador, que foi empossado em 9 de Agosto, continua no exercício do cargo de director de Produção e Equipamento.

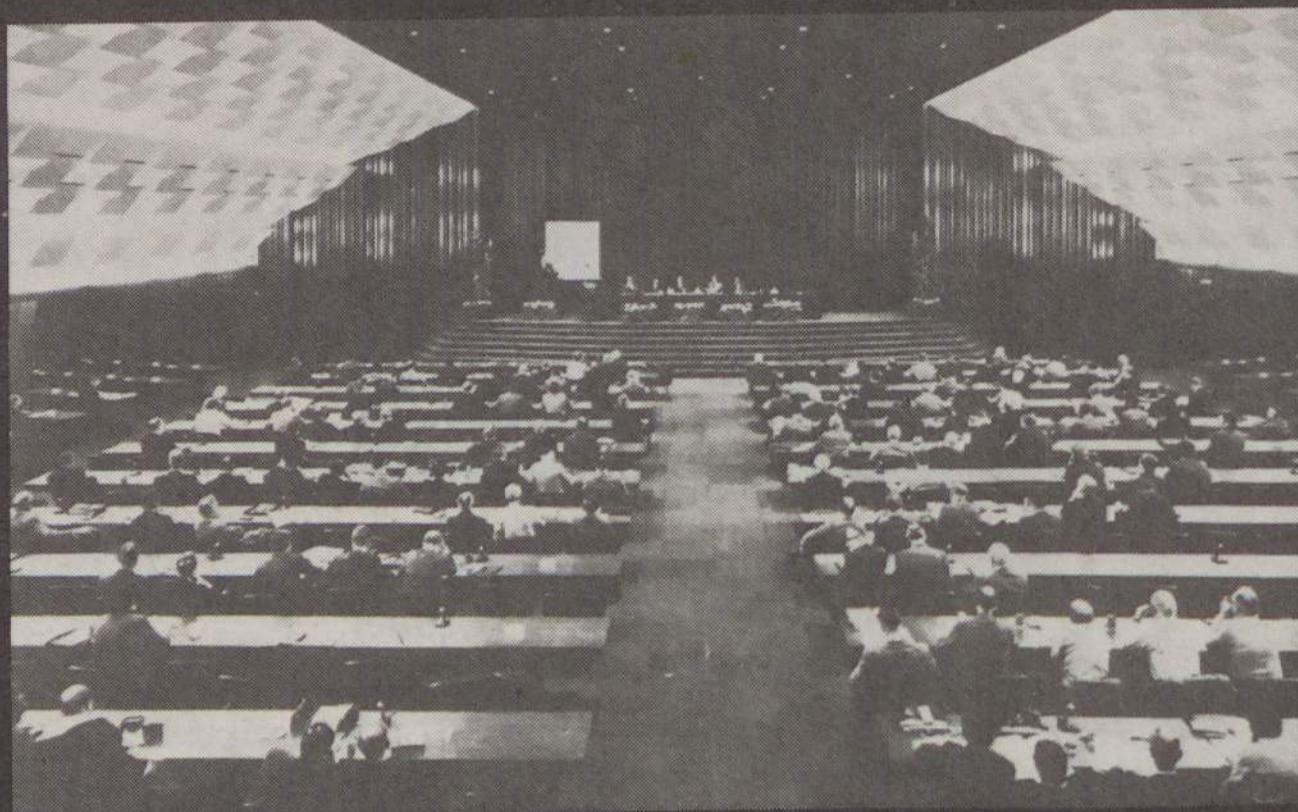
«Boletim da C. P.» endossa ao eng. Augusto Fernandes as mais cordiais saudações com os melhores votos de pleno êxito no desempenho da sua elevada função.

Congresso de Lausana

O Caminho de Ferro nos transportes públicos de passageiros das grandes concentrações urbanas

Impressões de um participante

*pelo eng. Francisco de Almeida e Castro
Director Adjunto da Administração*



A convite da Confederação Helvética e dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, a Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro (AICCF), realizou em Lausana, de 3 a 9 de Junho do corrente ano, a X Reunião do seu Comité de Gestão.

Este certame organizado em colaboração com a U.I.C. foi consagrado ao tema da participação da via férrea nos transportes públicos de passageiros das grandes zonas urbanas.

Presentes, membros da AICCF e da U.I.C., membros de governos, dirigentes ferroviários e técnicos das esferas industrial e universitária mundiais.

Sobre o tema em causa foram apresentadas cerca de trinta importantes comunicações.

O próximo Congresso AICCF/UIC foi marcado para Bolonha, de 22/9 a 3/10 de 1975.



Secção I

PLANEAMENTO GERAL

Comunicações apresentadas 7, pelos seguintes autores:

Frybourg (francês), Hausman (belga), Keen (inglês), Ingram (americano), Wolf e Stertkamp (alemães), Stott (inglês) e Rosciszewski (polaco).

Pontos mais salientes das comunicações e da discussão:

— O fenómeno da concentração urbana é irreversível, mesmo nos países do Leste Europeu. O Caminho de Ferro pode resolver os problemas que daí decorrem com o mínimo de ocupação de espaço e de prejuízo para o ambiente, quando comparado com o transporte automóvel, seja este privado ou colectivo.

— Os encargos que resultam da manutenção e desenvolvimento do tráfego suburbano devem ser compensados pela Colectividade, não só as despesas com as infra-estruturas mas também os custos de exploração, na parte em que não possam ser cobertas pelas receitas. Esta compensação é fundamental, para evitar que o sector comercial da exploração ferroviária venha a ser sobre carregado com os encargos do serviço público, perdendo competitividade.

— O serviço público suburbano não deve ser gerido como um fardo, mas sim com uma preocupação de qualidade, para além das constantes adaptações de capacidade exigidas pela procura sempre crescente. Este serviço, com efeito, não é inteiramente destituído de interesse comercial: a sua maior ou menor pontualidade, as características do material utilizado, a melhor ou pior eficiência dos meios de informação e acolhimento do público constituem uma imagem de marca do Caminho de Ferro incidindo sobre um número elevado de clientes potenciais do chamado «sector comercial».

— Pontos importantes de qualidade são: a facilidade de acessos às estações incluindo o estacionamento de automóveis, uma velocidade

comercial razoável (da ordem dos 50 km/h), uma elevada frequência de circulações (por vezes mais importante que a velocidade), uma elevada proporção de lugares sentados (tanto mais alta quanto maior for o tempo de viagem) e um mínimo de exigências de transbordo.

— Alguns intervenientes manifestaram-se a favor da proibição pura e simples da circulação de automóveis particulares no centro das cidades; outros porém acham que não se deve ir tão longe. Não só para algumas profissões (por exemplo médicos) o uso do automóvel é essencial mas também é de crer que, em muitas cidades, se fosse estabelecida tal proibição os transportes colectivos não estariam em condições de dar satisfação às necessidades. Recomenda-se assim que sejam criados sistemas válidos antes de impor limitações.

— O público espera grandes coisas dos transportes colectivos, especialmente do Caminho de Ferro, talvez mais do que será razoável esperar, donde uma forte corrente de opinião a favor do seu desenvolvimento. Há que aproveitar esta corrente com toda a cautela pois se o público se sentir defraudado ou desapontado poderá criar-se forte reacção contrária.

— As empresas ferroviárias devem ser chamadas a participar no planeamento dos transportes das grandes aglomerações urbanas, não apenas na fase final mas se possível desde o seu início. A experiência acumulada pelo Caminho de Ferro é preciosa e não pode ser desprezada evitando muitos erros que mais tarde serão irremediáveis.

— As empresas ferroviárias em qualquer caso não devem aguardar que as autoridades as consultem. Devem pelo contrário tomar iniciativas e propor soluções, mesmo à custa de serem consideradas intromissivas nos processos de planeamento regional e urbano.

— Os principais obstáculos a vencer não são de ordem técnica mas sim de natureza psicológica e institucional. O mais difícil é

conseguir que aos níveis adequados sejam tomadas as decisões necessárias. Os políticos são geralmente inclinados a favorecer as soluções tradicionais.

— O que está em causa é a criação dum ambiente em que se possa viver (a framework to living). Uma cidade é um organismo vivo e assim o resultado final depende sempre da consideração a tempo de factores psicológicos. É importante que o público seja claramente informado sobre as possibilidades que a técnica ferroviária hoje oferece (usar a imprensa, a rádio e a TV).

— O planeamento urbano deverá ser muito cuidado nas áreas envolvendo o acesso às estações ferroviárias, não só quanto ao aspecto estético mas também no aspecto funcional, evitando sujeitar os utentes do caminho de ferro a atravessamentos perigosos ou demorados, a subidas ou descidas fatigantes, a prolongadas exposições ao frio, chuva ou sol e envolvendo as vias de acesso pedestre por atractivos que tornem a circulação a pé mais um prazer e menos um sacrifício (montras, arranjos florais, boa iluminação, etc.). Os centros das cidades devem ser cada vez mais adaptados por forma a estimular a circulação pedestre; cuidar porém que as pessoas não sejam obrigadas a caminhara pé mais do que algumas centenas de metros — 1000 metros já é excessivo! É importante não esquecer também que o Caminho de Ferro só exerce a sua função se estiver convenientemente interligado com os outros meios de transporte urbano: autocarros, eléctricos, metropolitano.

— Segundo estatísticas americanas, numa base passageiros/km, o Caminho de Ferro é ainda o meio de transporte mais seguro: 0,04 mortos por 100 milhões de PK, contra 0,12 nos autocarros, 1,20 nos automóveis e táxis e 0,10 nos aviões (carreiras regulares). Notar que as auto-estradas também não são tão seguras quanto se julga: uma contagem especial revelou uma taxa de 0,63 mortos por PK — há efectivamente menos acidentes que nas outras estradas, mas são quase todos mortais. Se a esta-



tística tivesse sido feita na base de passageiros embarcados, em vez de PK, a posição do Caminho de Ferro perante o avião apresentar-se-ia ainda melhor.

— Para estimular o proprietário dum automóvel a utilizar o comboio é preciso oferecer um mínimo de frequência de circulações. Este mínimo é variável com a distância a percorrer. Para distâncias de 10 a 35 km do centro, o intervalo entre comboios sucessivos não deverá ir além de 20 minutos; para distâncias inferiores a 10 km o intervalo máximo deverá baixar para 10 minutos. Psicologicamente, sente-se que só com intervalos da ordem de 15 minutos ou menos é que o utente potencial adquire uma sensação de disponibilidade.

— Não se aconselha em caso algum abandonar linhas que conduzam ou atravessem os centros das cidades. Mesmo que a sua exploração de momento seja deficitária ou socialmente pouco útil, convém retê-la pois não só a evolução dos custos de exploração tenderá a favorecer no futuro mais o caminho de ferro como ainda o crescimento da população pode aumentar a utilidade social da linha dentro de alguns anos.

— A circulação «misturada» de comboios suburbanos e de longo curso sobre uma mesma linha é um factor de perturbação bastante sensível; uma solução relativamente económica consistiria no estabelecimento, entre estações, de vias suplementares de ultrapassagem — limitando a sua implantação aos troços mais carregados pelo horário.

— Nos cálculos de rentabilidade social não esquecer que o Caminho de Ferro não beneficia unicamente os seus utentes mas igualmente todos aqueles que são incomodados pelos excessos da circulação rodoviária. Fazer igualmente notar que os investimentos ferroviários parecem sempre maiores do que realmente o são quando comparados com os rodoviários, pois estes últimos nunca incluem o respectivo material circulante.

— O facto de os serviços suburbanos serem rentáveis para a colectividade e deficitários para o explorador não deve surpreender, dado que neste caso o maior valor do transporte é de natureza social; aliás o próprio automóvel é também subsidiado pela colectividade — do que o público geralmente não se apercebe. Poderá até pensar-se em serviço gratuito; é bom em teoria mas conduz a abusos que são dispendiosos sem contrapartida de utilidade. Aliás os países que a si próprios se consideram na vanguarda do progresso social não o praticam.

— Os serviços suburbanos da região parisiense a cargo da SNCF (1000 km de linhas, 320 estações, 420 milhões de passageiros/ano) funcionam com 2 programas de investimentos:

- a) *Normal*: renovações, extensões de capacidade, melhorias nas instalações existentes. A cargo da SNCF, por meio de amortizações e empréstimos públicos e também cobertos com o excedente das receitas do imposto especial sobre as empresas da região (lei de 12/7/71);
- b) *Especial*: realização de infra-estruturas novas ou grandes trabalhos de ampliação. A cargo do Estado e das autarquias locais.

Secção II QUESTÕES ECONÓMICAS

Comunicações apresentadas

5, pelos seguintes autores:

Vaney (suíço), Baumgartner (suíço), Boecker e Pertzsch (alemanes), Diffenderfer (americano) e Fioc (francês).

Pontos mais salientes das comunicações e da discussão:

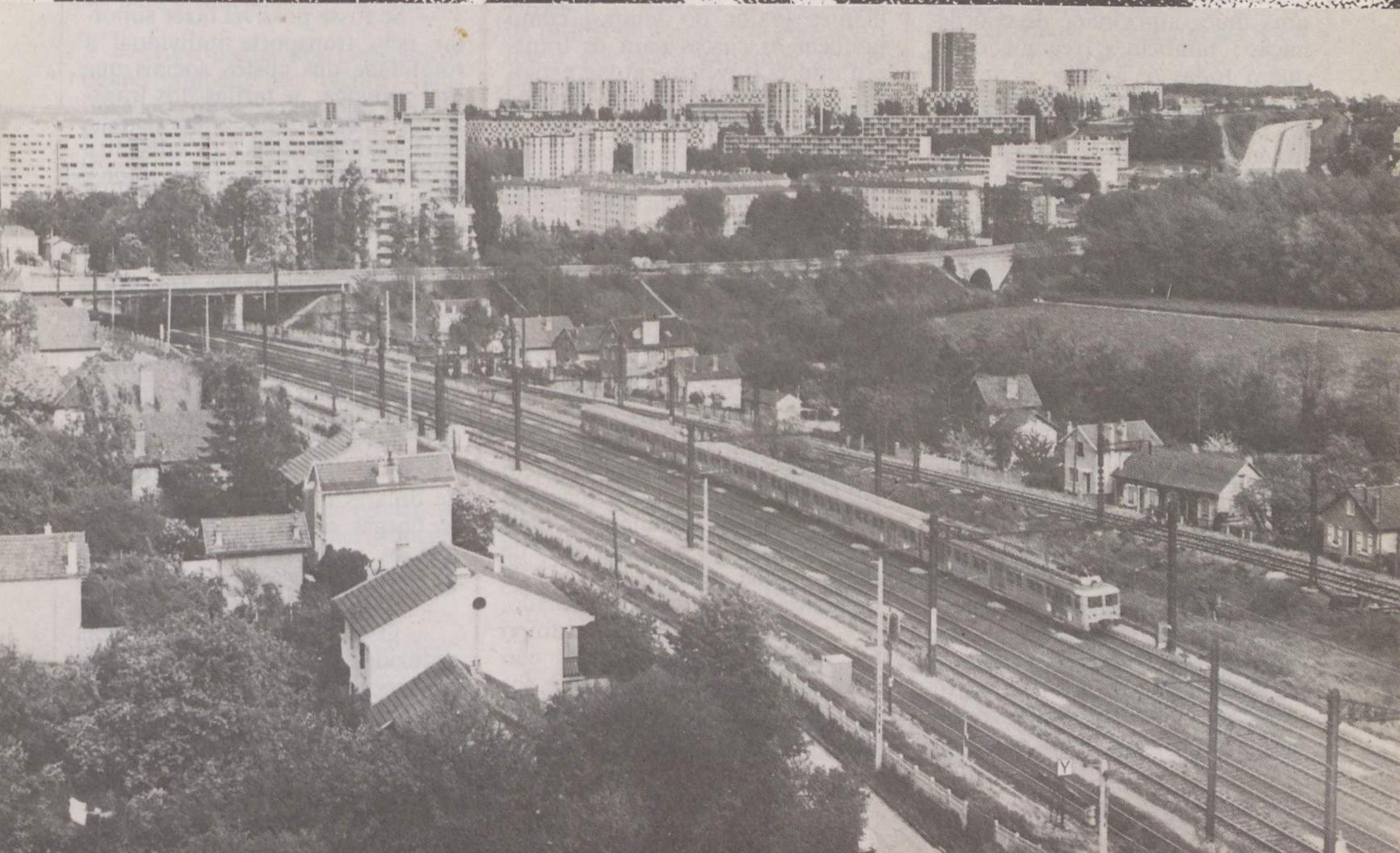
— A estrutura tarifária óptima depende da estrutura espacial da área em questão mas deriva também duma análise detalhada das correntes de tráfego. Assim nas urbes monocéntricas as correntes são orientadas centripetamente com intensidade crescentes e as pontas são em cada momento tipi-

camente função do sentido da deslocação; nas aglomerações policéntricas as diferentes correntes de tráfego são menos intensas e mais compensadas.

— O transporte de passageiros nas grandes aglomerações pode melhorar bastante o seu rendimento não apenas por meio duma colaboração tarifária de todas as empresas abrangidas (caminhos de ferro, metropolitano, eléctricos, autocarros, etc.), mas também por uma valorização comunitária das prestações e uma eficaz coordenação dos investimentos tendo em vista o funcionamento integrado dos diferentes sistemas constituintes.

— Nos Estados Unidos a população duplicou nos últimos 50 anos mas o parque automóvel decuplicou no mesmo período. Há hoje em média um veículo por cada 1,9 habitantes. O cidadão médio utiliza normalmente o automóvel para as deslocações casa-emprego; daí resulta que a ocupação média de cada veículo nas horas de ponta é apenas de 1,1 a 1,5 passageiros/automóvel. As consequências negativas desta situação são tremendas: engarrafamentos monstros, poluição intolerável, custos elevados para as colectividades encarregadas de manter as vias rodoviárias, etc. Esta política de promoção do transporte automóvel, acrescida das enormes somas despendidas pelos poderes públicos a favor dos aviões e dos aeroportos, acabou por arruinar as empresas ferroviárias.

— Uma via que está agora a ser explorada nos E. U. A. para garantir o funcionamento dos serviços suburbanos é a aquisição ou o aluguer pelas autoridades locais de certas infra-estruturas ferroviárias. As empresas ficam com o direito de usar as linhas para o tráfego de mercadorias e de passageiros interurbano mas a autoridade regional fica com o encargo da exploração dos serviços suburbanos que lhe interessa assegurar. Noutros casos foram estabelecidos subsídios compensatórios dos custos totais do serviço, ficando a autoridade regional com direito às receitas apuradas.



— O C. F. é o sistema menos poluente que se conhece: uma locomotiva diesel de 2800 CV lança para a atmosfera menos poluentes do que 6 autocarros (potência total 2400) e 20 vezes menos do que 150 automóveis, além de que a capacidade de transporte é muito maior. O consumo de energia também é sensivelmente inferior: um automóvel produz 2,5 PK por litro de gasolina enquanto um comboio diesel transporta 16,5 PK com um litro de gasóleo.

— Dado o hábito enraizado nos E. U. A., de utilizar o automóvel é necessário que as estações dos subúrbios sejam equipadas com amplos parques de estacionamento e que estes sejam facilmente acessíveis a partir das auto-estradas e estradas principais da região que servem. É necessário um lugar de «parking» por cada 1,2 a 3 passageiros, dependendo das carreiras de autocarros existentes e da densidade do «habitat». As taxas de estacionamento não deverão ser proibitivas.

— Quando várias empresas são responsáveis pelos transportes colectivos duma dada aglomeração é desejável que se estabeleça uma única autoridade de coordenação; também é recomendável que a todas se aplique o mesmo sistema de normalização de contas e de financiamento dos investimentos. Por outro lado é indispensável que se estabeleçam sistemas de tarificação ligados a uma unidade comum, para que todas as tarifas evoluam simultaneamente e segundo regras previamente acordadas.

— Os sistemas de tarificação devem ser simples para permitir a mecanização e o controle eficaz. Não se deverá gastar mais dinheiro na contabilização do que em assegurar o próprio serviço!

— Um dos mais relevantes elementos de preparação de decisões sobre projectos ou programas de investimento e exploração é o balanço económico resultante duma detalhada análise custo-benefício. Este balanço deve procurar respostas a questões como:

justificação económica (vale a pena? tem utilidade?) da operação; data óptima de realização; escolha entre alternativas ou variantes e hierquização de soluções.

— Nas análises custo-benefício trata-se de decidir sobre operações a realizar no futuro, portanto nela devem entrar unicamente as vantagens futuras e os custos futuros, mas em termos diferenciais futuros; quer dizer só intervêm as vantagens e os custos que são susceptíveis de ser modificados pela decisão a tomar.

— Na maioria dos casos é preciso ir mais além da simples consideração do Caminho de Ferro como empresa (simples relação entre receitas e despesas contabilizáveis) e procurar conhecer o balanço económico da operação sob o ponto de vista da colectividade. Neste caso as vantagens ou benefícios incluem: o valor psicológico global e as vantagens externas (por exemplo contribuição para uma política de ordenamento do território, taxa de acidentes reduzida, meio ambiente, economias de escala, factores de estímulo doutras actividades económicas, etc.). Os custos a considerar são não só os custos para os utentes (valor do tempo) como também os custos para os transportadores (investimentos e exploração) e igualmente os custos externos (por exemplo ruídos e vibrações, poluição atmosférica, erosão do solo, prejuízos sobre a flora ou a fauna, distribuição de locais históricos, etc.). Tudo deve procurar contabilizar-se em termos monetários.

— Toda a análise custo-benefício pode ser uma arma terrível quando nas mãos de grupos de pressão interessados, podendo introduzir-se fortes distorções. Porém se as análises não forem feitas pelos interessados mas sim por consultores remunerados também se correm riscos por falta de sensibilidade aos problemas, ou tendência a complicar demasiado. Na verdade o que neste campo for demasiado simplificado não oferece confiança, mas o que for muito complicado dificilmente será utilizável.

— Um dos elementos mais difíceis de contabilizar é o valor psicológico do transporte, envolvendo uma descrição completa dos parâmetros que influenciam a escolha do utente e a sua valorização. Depende em especial do rendimento pessoal do utente, da sua escala de preferências e da qualidade do serviço oferecido.

— O valor psicológico global (também chamado «valor social» ou «utilidade colectiva») não é objectivamente mensurável e é sempre superior às receitas percebidas pela Empresa; só o não seria se cada passageiro pagasse pelo seu transporte o máximo que ele próprio estivesse disposto a pagar. Encarou-se a sua determinação por inquéritos e sondagens, mas os resultados deixam muito a desejar, pois as pessoas interrogadas receiam ter de pagar mesmo segundo a sua própria estimativa. Uma aproximação, por vezes aceitável, consiste em supor que cada pessoa estaria disposta a pagar por um determinado transporte uma fração bem determinada dos seus rendimentos; a soma dos valores unitários em questão daria uma estimativa do valor psicológico global.

— Se fosse possível fazer suportar pelo transporte individual a totalidade dos custos sociais que este provoca, as tarifas dos transportes colectivos poderiam ser bastante mais elevadas e os «deficits» seriam diminuídos ou eliminados. Veja-se a comunicação do americano Diffenderfer que refere os custos e os inconvenientes duma evolução centrada no transporte individual. Esta comunicação devia ser lida por todas as entidades responsáveis pelas aglomerações urbanas europeias para evitar que aqui se cometam os mesmos erros. Nos E. U. A. dispenderam-se, desde 1946, 327 biliões de dólares em auto-estradas para se chegar agora à conclusão de que os problemas da circulação só se têm agravado cada vez mais.

— O estabelecimento de tarifas reduzidas fora das horas de ponta foi experimentado em França mas não deu resultado; pensando bem até pode vir a estimular o aumento

dos utentes nas horas de ponta, agravando assim o problema ainda mais.

Secção III EXPLORAÇÃO E AUTOMATIZAÇÃO

Comunicações apresentadas 6, dos seguintes autores:

Papworth e Maxwell (ingleses), Jeanneret (suíço), Sitzman (alemão), Kitahara (japonês), Charles, Meyer, Ralit e Gabillard (franceses).

Pontos mais salientes das comunicações e da discussão:

— O problema da 1.ª classe nos suburbanos é muito discutível. Alguns países praticam a classe única, com bons resultados; outros acham que há uma certa clientela (10% a 20%) que só viaja se tiver maior probabilidade de lugar sentado — o que constitui a única vantagem da 1.ª classe. Certos países, como a Suíça, têm as 2 classes porque não dispõem de material circulante especializado só para suburbanos.

— O problema dos passageiros de pé também não recolhe unanimidade de soluções. Nos E.U.A. entende-se que para viagens acima de 25 km todos devem ter lugar sentado; no Japão julga-se que para transportar grandes massas a única possibilidade é admitir 70 a 75% de passageiros em pé. Em Inglaterra acha-se razoável que um passageiro não permaneça de pé mais de 10 minutos. Na Europa, duma maneira geral, julga-se recomendável não exceder uma relação de lugares em pé para sentados da ordem de 1:1.

— Foi mencionado de passagem que o transporte de mercadorias de detalhe na Suíça utiliza o transbordo nas gares de concentração. Com este sistema só 38% das remessas é que seguem directamente de origem a destino sem transbordo; 18% das remessas são transbordadas 2 vezes, 42% uma vez.

— Uma cadência de 2 minutos permite transportar até 36 000 passageiros por hora num só sentido. Contudo esta cadência não se pode manter muito tempo pois as inevitáveis perturbações que ocorrem na circulação obrigam a reduzir esta capacidade ao fim de 2 horas no máximo. A composição máxima não deverá ir além dos 1200 a 1300 lugares (sentados e de pé, na razão de 1:1).

— Ao comparar as capacidades de diferentes sistemas é indispensável, referir o nível de conforto. Com elevadas proporções de passageiros em pé, os japoneses conseguem de facto oferecer grandes capacidades, mas tal situação não seria aceitável pelo público na maioria dos países europeus. As carruagens de 2 pisos oferecem muito mais lugares sentados, mas a capacidade global é inferior à dos veículos normais e os embarques são mais demorados; deve tomar-se em linha de conta as distâncias a percorrer ao fixar o nível de conforto a oferecer.

— Com todos os passageiros sentados é possível transportar confortavelmente 5 pessoas por metro linear de comboio (veículos de um só piso). Na prática porém chegam a verificar-se ocupações da ordem de 15 pessoas por metro linear em casos extremos, o que pressupõe portanto um número elevado de passageiros viajando de pé — situação tolerável se não exceder para cada um 10 a 15 minutos.

— Em certas estações o número elevado de passageiros que entram ou saem constitui factor de demoras importantes que afectam a regularidade e a potência real do transporte. Os cais devem ser altos e o número de portas das composições deve ser aumentado — este factor no entanto resulta inevitavelmente uma diminuição da percentagem de lugares sentados. Nalguns casos também se poderão desdobrar as vias de cada cais para reduzir os intervalos entre comboios.

— A introdução na exploração de comboios directos ou semidirectos é um factor de redução de capacidade, a não ser que se

implantem vias suplementares de ultrapassagem que são caras.

— Não havendo estas, a capacidade máxima obtém-se com marchas paralelas. Devem evitar-se cortes de itinerários nas bifurcações, pois constituem pontos singulares de estrangulamento.

— Os veículos de 2 pisos oferecem mais lugares sentados mas têm de ser rebocados por locomotivas, donde menores acelerações. Só interessam para os percursos mais longos e maiores distâncias entre paragens. Numa exploração por zonas talvez interessem desde que se resolva o problema da inversão nos terminais. Atenção porém às maiores demoras exigidas pelo embarque e desembarque dos passageiros.

— A extensão dos cantões deve ser reduzida ao mínimo compatível com a velocidade máxima dos comboios e a respectiva potência de frenagem, para permitir o caudal máximo. Quando coexistam, na mesma linha, comboios suburbanos com outros de longo curso, especialmente rápidos e directos, o problema é mais complicado mas é possível por um método iterativo com auxílio de computadores encontrar uma solução óptima para a implantação dos sinais; praticamente 3 a 4 tentativas bastam.

— Quando se aumenta o caudal dumha linha os maquinistas e os agulheiros não são em geral muito mais solicitados no seu trabalho. A maior carga recai sobre os agentes reguladores, pois a proximidade da saturação aumenta a probabilidade de perturbações e amplia as suas consequências. As primeiras medidas a tomar constarão portanto em estabelecer um sistema de auxílio eficaz à tarefa do regulador. É aqui que deve intervir em primeiro lugar o computador, associado a captadores colocados na via para assinalar a presença dos comboios e a sua identificação.

— A informação captada deve chegar ao regulador por forma clara e sintética. Um processo será a projecção em pequeno «écran» dum gráfico real da situação (extrapolada para os 15 a 20 minu-

tos que se seguem). A informação sobre os atrasos deverá atingir uma precisão da ordem da dezena de segundos.

— A transmissão de ordens aos comboios, para além do telemando dos sinais de plena via e das estações poderá ainda ser suplementada, nas zonas mais críticas, por sinais especiais de «fluidificação» que comandam reduções ou aumentos de velocidades destinados a reduzir ao mínimo os efeitos de qualquer perturbação eventual.

— A comunicação rádio entre maquinista e posto não deve ser encarada como um meio «normal» de regulação. Serve principalmente para a transmissão de instruções específicas a um comboio em caso de avaria ou de instruções gerais e informações ao público no caso de perturbação maior afectando o conjunto do serviço (acidentes, faltas de corrente, interrupções de via, etc.).

— Um modo de facilitar a tarefa do maquinista para que ele se concentre mais na segurança e na condução propriamente dita consiste em montar na cabina um equipamento que afixa em cada momento a diferença entre a hora real e a hora que corresponderia à tabela em cada local. Assim, o maquinista sabe permanentemente o atraso que tem para recuperar; a precisão deste equipamento é da ordem dos 10 segundos.

— A condução automatizada não é para dispensar o homem, mas sim para melhorar as suas possibilidades de actuação—menor fadiga, atenção mais concentrada na segurança, consumo mínimo de energia, precisão dos locais de paragem, máximo aproveitamento das possibilidades dos veículos, etc.

Secção IV INSTALAÇÕES FIXAS

Comunicações apresentadas 5, dos seguintes autores:

Kaukas (inglês), Heise e Wehner (alemães), Breyer e Banermeister (austriacos), De Heer (holandês), Lefebure e Depaemelaere (belgas).

Pontos mais salientes das comunicações e da discussão:

— A captação de corrente com pantógrafo a grandes velocidades, dadas as grandes potências necessárias pode fazer-se perfeitamente nos sistemas de 25 KV, menos bem nos de 15 KV, mas com muita dificuldade nos de 3 KV (corrente contínua). Nos serviços suburbanos a dificuldade consiste na divisão da potência por um grande número de pantógrafos sucedendo-se a intervalos muito apertados.

— A solução mais económica para a maioria das Administrações ferroviárias quanto ao parque de locomotivas consiste em adoptar um número mínimo de tipos; de preferência um só, combinando o máximo potência prevista e uma transmissão adaptada à máxima velocidade que se deseje praticar.

— A escolha da velocidade máxima e da aceleração é a procura dum equilíbrio económico entre o ganho de tempo possível e a energia necessária. Com locomotivas e automotoras equipadas de comando por téristores as «pontas» de energia são reduzidas em igualdade de aceleração. Esta vantagem é importantíssima.

— Do ponto de vista económico a potência específica contínua recomendável seria de 12 KW/tonelada. Como, por outras razões, se desejam acelerações no arranque de pelo menos 1,0 m/seg.² a potência a instalar terá então de ser da ordem dos 15 a 18 KW/tonelada. A potência na catenária, para um troço de 5 km com os comboios espaçados de 1 minuto e meio corresponde à potência de aceleração dum comboio (incluindo as perdas) multiplicada por 1,6. Isto dá para comboios de 450/500 toneladas cerca de 19 000 a 24 000 KVA.

— Os cais devem ser à altura do pavimento das carruagens para permitir um rápido escoamento dos passageiros compatível com tempos de paragem da ordem dos 20 segundos. É igualmente indispensável assegurar uma boa distribuição dos passageiros ao longo do comboio, pelo que os cais deverão ter acessos e saídas nas

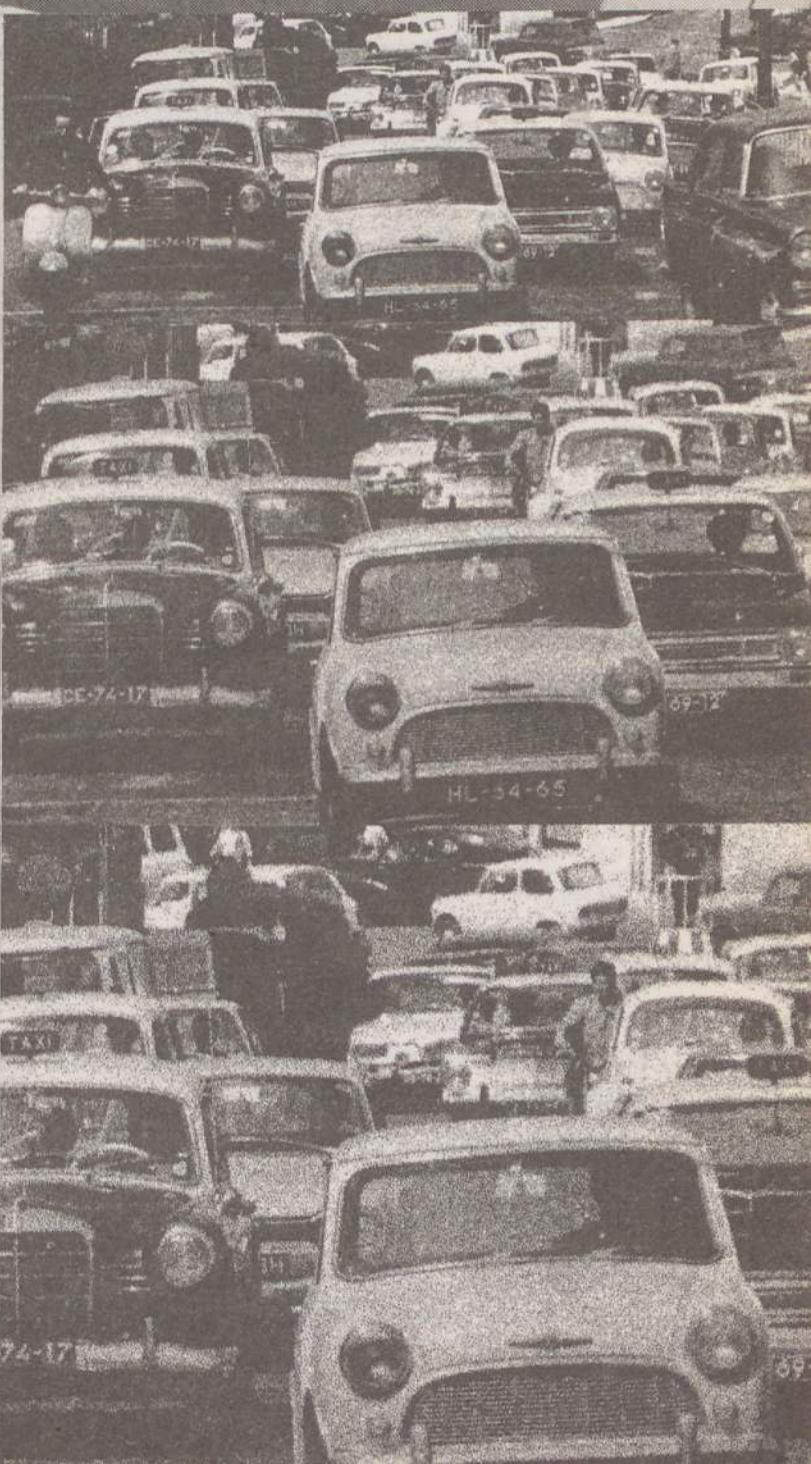
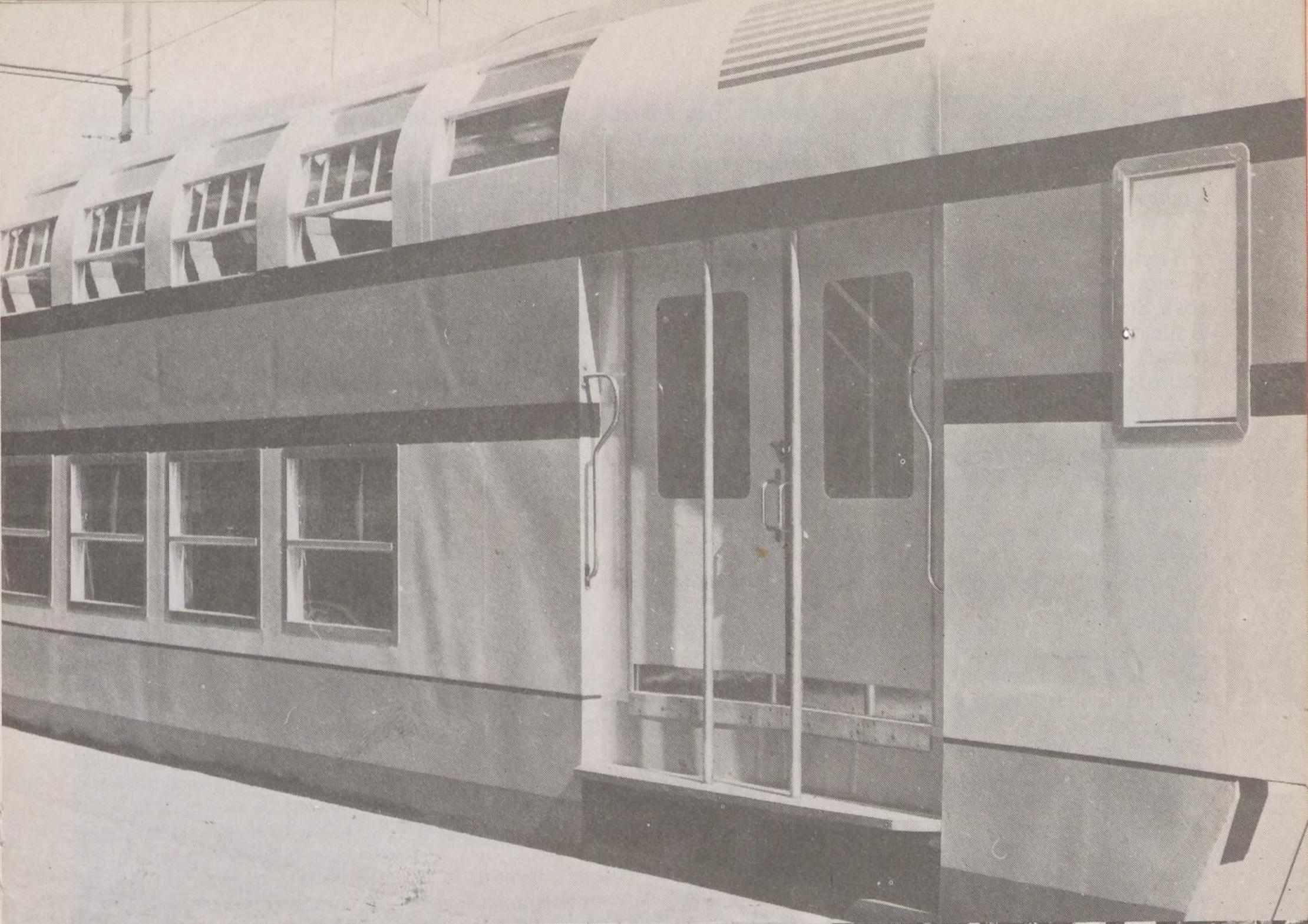
2 extremidades e, no caso dos cais mais longos, também a meio.

— A densidade óptima da corrente de peões é de 0,5 a 0,7 por metro quadrado. Quando aumenta muito, a velocidade de deslocação diminui e consequentemente a capacidade de escoamento é muito afectada.

— Nas estações ou apeadeiros muito frequentados, além do desdobramento das linhas de cais para que um comboio parado não ocupe um cantão de via, pode convir separar inteiramente a corrente dos passageiros que entra da dos que saem; nestas condições deverá haver um cais de cada lado da linha, um para embarque, outro para desembarque.

— As estações «park-and-ride» (munidas de parque de estacionamento para automóveis) não têm uma zona de influência circular, pois o automobilista em princípio não circulará com o seu carro em contra-corrente para chegar à estação. Convém também notar que as estações deste género só deverão situar-se na zona de transição entre a cidade e os arredores quando de facto o comboio seja mais rápido que o automóvel na zona urbana ou quando no centro da cidade haja fortes restrições à circulação (por exemplo áreas reservadas só para peões, etc.). Neste tipo de estações o percurso a pé do utente desde o automóvel até ao comboio não pode ser muito longo nem desabrigado.

— Mesmo sem condução automatizada pode obter-se um apreciável efeito de economia de energia e regularidade nas marchas dos comboios implantando os chamados «coasting boards» nas linhas em que só circule um tipo de comboio. Trata-se de sinais fixos indicadores dos locais em que os maquinistas deverão desligar a força, iniciando a marcha em deriva (coasting) até ao início da frenagem.



Secção V MATERIAL CIRCULANTE

Composições apresentadas
7, dos seguintes autores:

Taylor e Maguire (ingleses), Winter, Weber e Germanier (suíços), Stelter (alemão), Portefaix e Boileau (franceses), Bechtcheva (russa), Giovanardi e Cardini (italianos) e Zeevenhooven (holandês).

Pontos mais salientes das comunicações e da discussão:

— Estudos efectuados sobre a fadiga provocada pelo transporte entre as populações das maiores cidades da URSS revelou que um aumento de 10 minutos na duração duma viagem suburbana (para além da média) implica uma perda de produtividade entre 1,5 e 4 %. Neste país 70 a 80 % da população migrante faz deslocações durando até 45 minutos, 10 a 15 % entre 45 e 65 minutos, 5 a 3 % entre 65 e 75 minutos e só 2 a 4 % excedem os 75 minutos por deslocação. Em cada deslocação 35 a 40 % do tempo correspondente ao transporte público propriamente dito, 15 a 20 % é tempo de espera e 35 a 40 % correspondem aos percursos terminais.

— Nas grandes cidades dos países industrializados calculou-se que o automóvel particular transportando 30 % dos passageiros ocupa 90 % da superfície total da rede viária urbana. Na URSS o automóvel apenas serve 3,5 % do tráfego, estimando-se que 1990 venha a servir 10 a 12 % conforme a categoria das cidades. O volume total de tráfego a assegurar pelos transportes públicos e suburbanos aumentará de 2 a 2,5 vezes nos próximos 20 anos.

— A capacidade normal dum Caminho de Ferro suburbano situa-se nos 40 000 a 50 000 passageiros por hora em cada sentido. Se for possível suprimir paragens muito frequentes, atingindo correntemente velocidades acima dos 110 km/hora a capacidade unidireccional poderá chegar até 60 000 passageiros/hora.

— Fora das horas de ponta as

composições deverão ser reduzidas o que pressupõe a existência duma engatagem automática, embora de modelo aligeirado, e igualmente a provisão dum número suficiente de linhas de estacionamento convenientemente localizadas.

— Os grandes investimentos públicos exigidos pelo aumento de capacidade dos serviços suburbanos e pela elevação da velocidade comercial dos comboios são largamente justificados pela forte expansão do potencial de mão-de-obra que proporcionam.

— Tanto os BR como a SNCF já têm experiência com carruagens de 2 andares; os ingleses ofereciam 138 lugares sentados em cada veículo, mas os franceses conseguiram 164, dado que em França as carruagens são mais compridas (23 metros contra 20 em Inglaterra).

— Os veículos de 2 pisos têm grandes inconvenientes que não aconselham o seu uso generalizado. Em primeiro lugar tornam mais demorados os embarques e desembarques nas estações; por outro lado não permitem instalar qualquer equipamento motor, pelo que têm de ser rebocados por locomotivas o que diminui a utilização comercial do comprimento total do comboio e também não permite atingir as acelerações que se praticam com automotoras; finalmente, como são mais altos põem problemas de «gabarit» nas linhas electrificadas a 25 KV. Oferecem, no entanto por metro linear uma capacidade em passageiros francamente maior (+ 40 a 50 %) que as composições automotoras de um só piso.

— Para distâncias entre paragens até 3000 metros o factor predominante na celeridade do serviço é o poder de aceleração no arranque e a rapidez dos embarques e desembarques. Quando a distância entre paragens seja normalmente superior a 5000 metros já intervém como factor mais importante a velocidade máxima. A utilização criteriosa da marcha com a força cortada (deriva) pode reduzir ligeiramente a velocidade média (4 a 5 %) mas proporciona

substanciais economias de energia (15 a 35 %), dependendo da distância média entre paragens.

— A utilização do comando por tiristores é cada vez mais considerada nos projectos próximo-futuros dos principais Caminhos de Ferro (franceses, alemães, russos, suecos) quer pela redução das pontas de corrente quer pela possibilidade de efectuar frenagem com recuperação quer ainda pela sua elevada fiabilidade. O único problema a resolver diz respeito a possíveis perturbações nos circuitos de sinalização e telecomunicações — incluindo os da rede pública.

— A suspensão pneumática é considerada ideal para as composições suburbanas; maior conforto, particularmente sensível, pelos passageiros em pé, características de rolamento insensíveis a grandes variações de carga, alta fiabilidade, fácil ajustamento da altura dos pisos às plataformas das estações e grande simplificação na possibilidade de regulação do esforço de tracção e da potência de frenagem em função da carga. Além destas vantagens verifica-se ainda que este tipo de comando ajusta-se melhor aos dispositivos calculadores de atrasos que a SNCF já montou em alguns comboios.

— O número de portas ideal é de 3 por veículo; duas são insuficientes para um rápido escoamento dos passageiros e quatro enfraquecem demasiado a estrutura do veículo, além de prejudicar o número de lugares sentados. As três portas porém deverão ser bem distribuídas ao longo do veículo.

— As taxas de avarias provocando atrasos de pelo menos 5 minutos são, nos suburbanos de Londres, da ordem de 45 incidentes por milhão de quilómetros na chamada «zona interior» onde as paragens e os arranques são mais frequentes. Na «zona exterior» a taxa média é apenas de 13 avarias por milhão de quilómetros. Estes números referem-se às automotoras de corrente alterna que percorrem em média 80 000 km/ano na zona interior e 155 000 km/ano na zona exterior.



— A construção de veículos em ligas leves suscita dúvidas quanto ao seu comportamento em caso de acidentes. Também o uso excessivo de materiais plásticos dá lugar a receios pelo perigo de incêndios — inflamabilidades, emissão de fumos tóxicos; a este respeito considera-se de excluir rigorosamente a espuma de «latex». O aço inoxidável é considerado um material seguro; a SNCF praticamente unificou o parque de suburbanos neste tipo de construção.

— As regras de cálculo das caixas dos veículos suburbanos são as mesmas que UIC prescreve para o tráfego internacional. Conta-se porém na carga máxima, para além dos lugares sentados, com mais 10 passageiros por metro quadrado de soalho em plataformas e corredores. Como fator dinâmico admite-se um agravamento de 30% sobre a carga

estática total.

— Foi sugerido que todos os factores em torno dos quais se constitui consenso unânime fossem incluídos em futuras fichas técnicas da UIC constituindo recomendações a ter em conta por todos os Caminhos de Ferro membros desta organização.

VISITAS TÉCNICAS

Coube-me visitar as instalações do Instituto Técnico de Transportes da Escola Politécnica Federal de Lausana.

Este Instituto fundado em 1964 emprega actualmente 35 pessoas e gera um orçamento de um milhão e meio de francos suíços por ano (cerca de 12 000 contos).

Foram explicados os métodos de investigação usados pelo Instituto na resolução de problemas de equipamento, exploração e ges-

tão dos sistemas de transporte, nomeadamente através dos seguintes exemplos:

- Modelos de planificação de sistemas de transporte;
- Estudo por simulação da capacidade duma linha ferroviária;
- Gestão integrada da conservação de vias férreas;
- Selecção de investimentos.

Pelo que me foi dado observar fiquei convencido de que seria extremamente útil para a C. P. o envio de agentes qualificados seus para efectuarem estágios neste Instituto. Este, inclusivamente, organiza cursos chamados de «3.º ciclo» para diplomados o que poderia ser uma modalidade de alternativa ou de complemento aos referidos estágios, que franca-mente recomendo.

Na Colónia de Férias de Valadares

Encontro a nível nacional dos ferroviários católicos



Em princípios de Maio cerca de meio milhar de agentes da Companhia (a todos os níveis) reuniram-se na Colónia de Férias de Valadares para o V Encontro dos Ferroviários Católicos — o primeiro com verdadeiro nível nacional.

No primeiro dia, na estação de Gaia, concentraram-se os participantes no Encontro, procedentes dos mais diversos pontos do País, e que depois se dirigiram em autocarros da Companhia para as instalações sociais de Valadares.

O jantar desse dia terá servido como apresentação, como primeiro contacto entre os participantes — logo cimentado pela palestra proferida pelo rev. P. Marcelino que, em palavras simples mas repletas de significado, falou dos objectivos do Encontro, para de seguida abordar o primeiro tema previsto: «Diálogo entre pais e filhos».

A jornada terminou com missa, celebrada na capela privativa da Colónia.

Foi de intenso trabalho o segundo e último dia do Encontro. A anteceder a celebração da Eucaristia (pelos 12,15 horas), o inspector João Simões e o agente técnico de engenharia Costa Gaspar abordaram, respectivamente, os temas «Humildade e fraternidade na profissão» e «Apostolado na empresa» — um e outro seguidos de animado colóquio.

Da parte da tarde, após o almoço, apresentaram comunicações o dr. Cardoso Moniz, e o P. dr. Januário Torgal Ferreira. Os temas focados foram, pela ordem indicada para os oradores, «A Igreja e o trabalho» e «O Casamento Católico» — um e outro plenos de actualidade, a suscitarem vivo interesse e generalizado debate.

Pelas 17 horas foram lidas as conclusões do Encontro, procedendo-se, seguidamente, ao seu encerramento.

Reunião frutuosa a verificada neste V Encontro de Ferroviários Católicos — mormente pelo interesse dos problemas debatidos e pela elevação com que foram abordados.

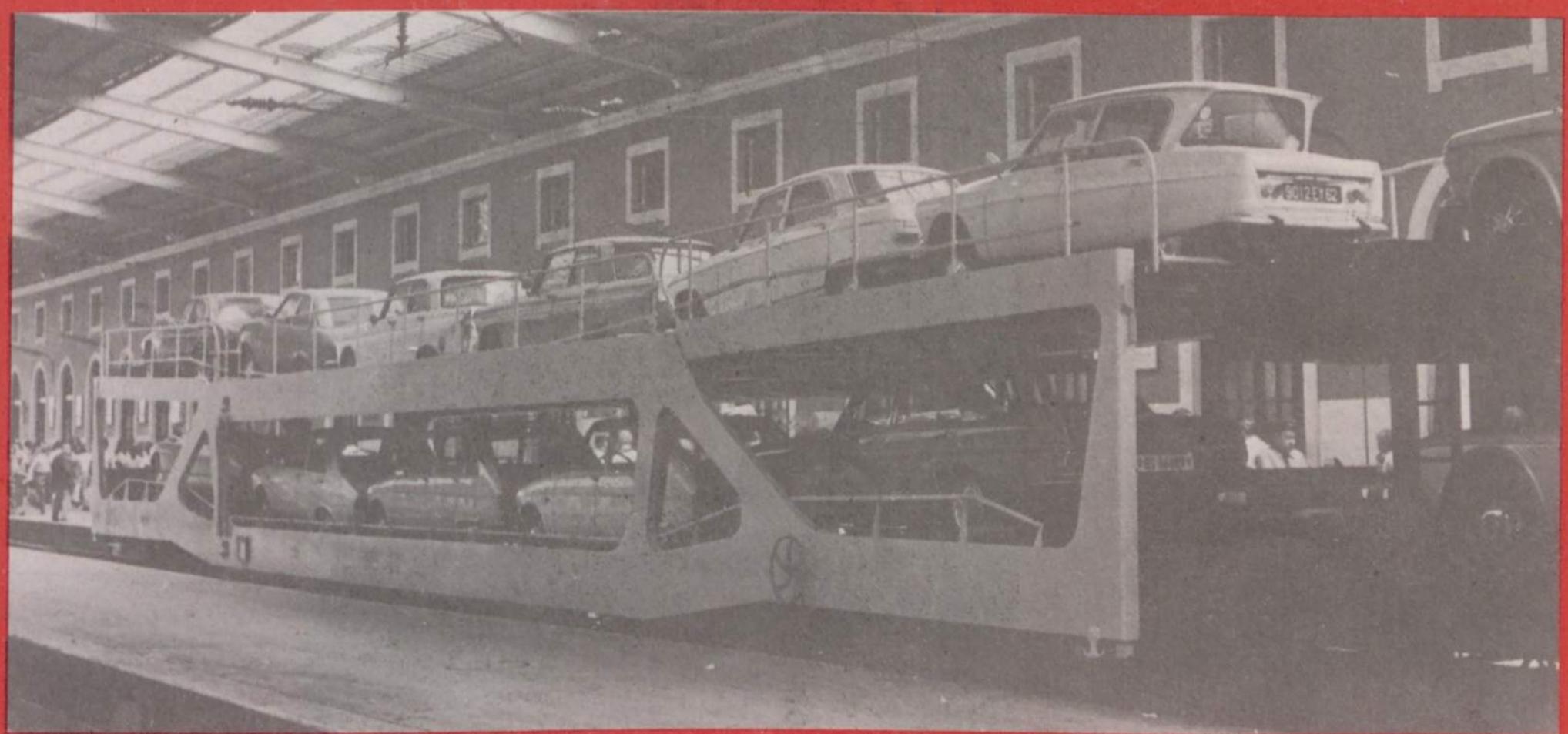
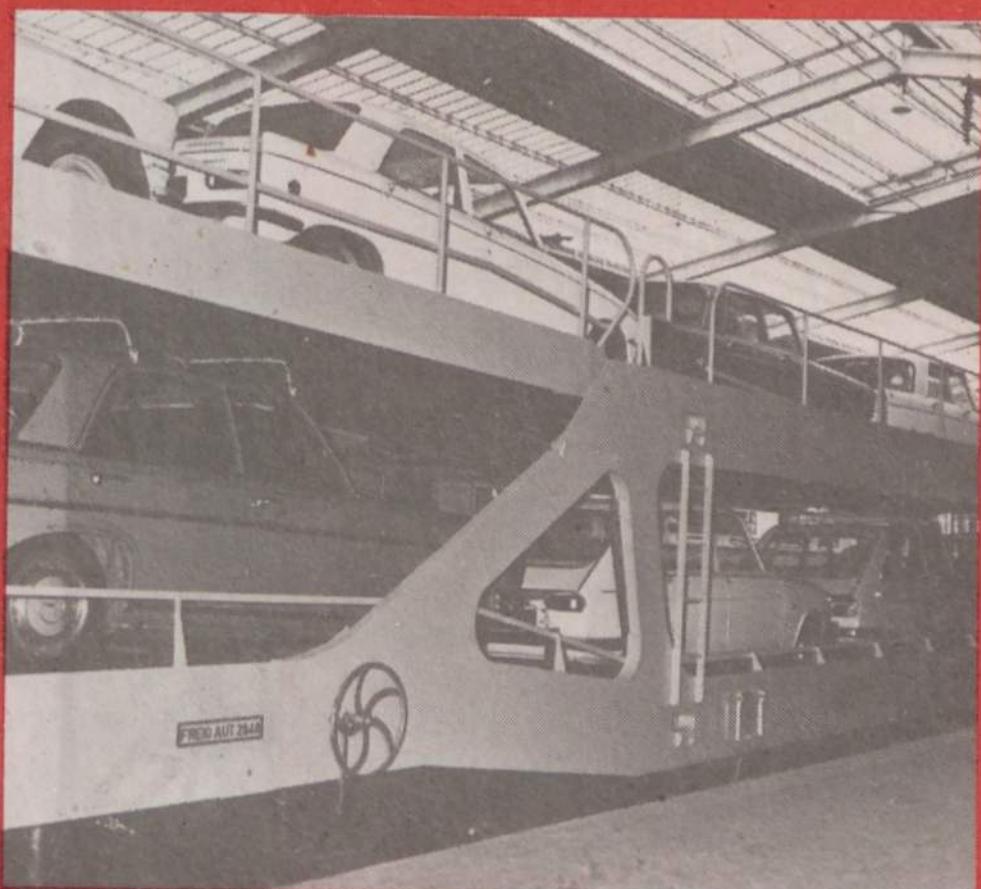
Inaugurado o serviço diário «Auto-Expresso» entre Lisboa-Porto

A actual fase de modernização dos Caminhos de Ferro Portugueses tem em vista pôr à disposição do público serviços ajustados às necessidades actuais, quer em transporte de passageiros e de mercadorias, quer em prestações de outro tipo que a tecnologia moderna do caminho de ferro permite.

Essa preocupação de bem-servir já permitiu que a C. P. oferecesse aos seus utentes adequadas facilidades nos terminais das viagens. No caso específico do transporte de viaturas-automóveis de passageiros utilizando o caminho de ferro já estão abrangidos os percursos Lisboa-Madrid-Lisboa e Lisboa-Paris-Lisboa.

Assim, e à semelhança do que já acontece noutras países europeus, inaugurou-se em 23 de Agosto o primeiro serviço interno de «Auto-Expresso», no sentido Lisboa-Porto, e no dia seguinte no sentido Porto-Lisboa. Os passageiros podem agora fazer seguir pelo caminho de ferro os seus automóveis nas deslocações entre as duas cidades.

Com este novo serviço ferroviário na rede nacional pretende a Companhia ir ao encontro das necessidades do público permitindo-lhe dispor dos seus carros nos terminais da viagem, eliminando por outro lado as preocupações de cansaço e segurança que a circulação rodoviária hoje apresenta.



Novas locomotivas Diesel de V. L.

Integradas no programa de valorização do parque de material circulante da Companhia, chegaram em 3 de Setembro, procedentes do Canadá, a bordo do cargueiro dinamarquês «Leinster-Bay», as 3 primeiras locomotivas diesel-eléctricas, de uma encomenda de 20, feita à firma MLW Industries, de Montreal.

As novas unidades, de via larga, para tracção em linhas de longo curso, designadamente a da Beira Alta, e desenvolvendo uma potência de 2000 H.P., vão permitir a libertação de outras locomotivas diesel actualmente em serviço naquela linha e que serão transferidas para o Minho e Douro. Estas, por seu turno, substituirão algumas máquinas a vapor, na via larga daquela zona, contribuindo assim para a eliminação gradual, que se pretende, a todo o transe, da obsoleta e dispendiosa tracção a vapor.

A encomenda total cifra-se em sete milhões e seiscentos e dez mil dólares.

Prevê-se a chegada próxima das restantes 17 locomotivas, num só barco, e a entrada ao serviço de todas as unidades, após os ensaios de recepção, no Entroncamento, o mais tardar, no final deste ano.



Noticiário

— O Cinema Londres, de Lisboa, ao estrear e manter no cartaz durante o mês de Agosto o filme checo «Comboios Rigorosamente Vigiados» apresentou no seu «foyer» uma interessante exposição de material ferroviário pertença do nosso futuro Museu. A exposição mereceu encómios do público — e da crítica cinematográfica.

— Ainda sobre filmagens: numa produção espanhola vão rodar-se em Lisboa algumas cenas do filme «La Chica Del Molino Rojo», abrangendo aspectos locais das estações do Rossio e de Santa Apolónia. Intérpretes: Marisol, Mel Ferrer e Renaud Verley.

— O Conselho de Administração designou o administrador eng.º José Augusto Fernandes para presidente da Comissão Especial de Oficinas.

— O Conselho de Administração designou o médico dr. João Lopes de Carvalho para fiscalizar a qualidade dos géneros frescos (carnes, peixes, hortaliças, ovos, etc.) a servir nas cantinas de Lisboa.

— Mais dois blocos habitacionais, para agentes da C. P., vão ser construídos no Entroncamento e no Barreiro.

— O Departamento de Finanças e Contabilidade passará a ter um órgão especializado para se ocupar dos problemas relacionados com a preparação e acompanhamento dos contratos firmados com empreiteiros e fornecedores da Companhia.

— Pelo decreto-lei n.º 379/73 foi elevado para 700 mil contos o limite de obrigações que a C. P. estaya autorizada a emitir.

— A Companhia abriu concurso para a admissão de assistentes de viagem (hospedeiras) e de mulheres-factor.

— Reúne-se em Lisboa, em 1975, a Associação Internacional dos Museus de Transportes. Foi formulado convite para a C. P. nela participar.

— Conta-se receber em meados do próximo ano 6 locomotivas diesel destinadas às linhas da Póvoa e de Guimarães. Esta aquisição, completada com 20 unidades automotoras a receber mais tarde, vai eliminar totalmente, nesta linha, a tracção a vapor.

— Prosseguem os trabalhos de inventariação e restauro do material destinado ao futuro Museu Ferroviário a construir no Entroncamento. Numa primeira fase o antigo Depósito de Máquinas daquela vila servirá, após obras de adaptação, a arrecadação dos materiais destinados ao Museu.

— Iniciou-se em 3 de Setembro a renovação integral da linha do Sul, rumo ao Algarve, no troço de Casa Branca a Beja (64 km). Prevê-se uma duração de 90 dias para a execução destes importantes trabalhos. Seguir-se-á o troço Casa Branca-Vendas Novas (34 km), por forma a completar-se em meados de 1974 a beneficiação total de 1598 km da nossa rede, dos quais 916 com renovação integral, 448 com balastragem e reaplicação de carris e 234 só balastragem.

— Por proposta do Serviço de Relações Públicas foi designado membro da Comissão Organizadora do Museu Ferroviário o chefe do Sector Administrativo da Região Norte, Armando Ginestral Machado.

— A Comissão Organizadora do Museu Ferroviário vai proceder à emissão de 6 coleções de postais coloridos para venda ao público, sobre o «Comboio Histórico».

— Fixou-se o período de 8 a 13 de Outubro para a realização em Génova, do XXI Convénio Internacional da Comunicação. Tema do ano: o problema da energia nas comunicações e nos transportes. Tema permanente: o progresso e independência das comunicações e dos transportes.

Lá por fora

NOVOS TEE

No serviço ferroviário internacional previsto para o período de 1973/74 será criada a ligação Haia-Munique, assegurada por um TEE (Trans Europ Express) que tomará o nome de «Erasmo» em homenagem ao grande humanista holandês do século XVI. Por outro lado, a ligação Dusseldorf-Paris perderá a actual designação de «Ruhr» para ser rebaptizada como «Molière».

POLUIÇÃO SONORA

A fim de reduzir os efeitos sonoros da circulação dos comboios na linha de Shin Kansen os Caminhos de Ferro Japoneses estão a encarar a hipótese de construir troços de muros anti-ruído ao longo da referida linha.

COMBOIOS ATRAENTES

A Comissão de Transportes Públicos da Nova Gales do Sul, na Austrália, examina a possibilidade de dar novas cores (azul e branco) à totalidade dos seus comboios, autocarros e barcos. Esta medida destina-se a tornar mais atractivos os transportes públicos de forma a merecerem maior interesse por parte dos seus utentes.

SEGURANÇA NA CIRCULAÇÃO

O Serviço de Pesquisas dos Caminhos de Ferro do Canadá estão a colocar em determinadas triagens mini-computadores em

ligação com computadores gigantes que irão permitir a obtenção de uma informação mais útil e menos dispendiosa. O novo sistema está já a funcionar nas triagens de Edmenton e de Toronto e em vias de ser instalado em Montreal e Moncton.

CARRUAGENS-HOSPITAIS

Seis carruagens sanitárias concebidas como verdadeiros hospitais rolantes saíram das oficinas da sociedade austríaca Semmering-Graz-Pauker. Este material, encomendado pelo Irão, destina-se a prestar socorros rápidos em casos de acidente. As referidas carruagens correspondem às condições técnicas ferroviárias intercionais e podem circular a 160 km/h. Inteiramente climatizadas, cada uma delas compreende 20 camas, um gabinete reservado ao médico, uma cozinha, um compartimento reservado às enfermeiras, uma farmácia e um bloco operatório inteiramente equipado.

AUTOMATIZAÇÃO APLICADA AO TRÁFEGO FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS

Durante os dez últimos anos, o Centro de investigação técnica dos Caminhos de Ferro Britânicos em Derby, tornou-se conhecido em todo o mundo, devido aos seus estudos sobre o transporte por caminho de ferro. Um resultado tangível desses estudos é o «Advanced Passenger Train», capaz de percorrer a 200 km/h as linhas convencionais já existentes e a 400 km/h as linhas especiais a construir para o efeito.

Menos conhecida, no entanto, é a investigação dos Caminhos de Ferro Britânicos sobre o projecto denominado «Autowagon». Embora utilizando técnicas já anteriormente estabelecidas para outros fins, o autovagão abre novos horizontes ao funcionamento do caminho de ferro, fornecendo uma rede de vagões não atrelados, totalmente automatizados, suscetíveis de encontrar a via a que se destinam, pelos seus próprios meios.

A versão aprovada pelos Cami-

nhos de Ferro Britânicos é um vagão contentor, de carga e descarga automática. Cada autovagão sem condutor, transportando um contentor, escolherá automaticamente a sua via de destino correspondente e desfilará através de uma grua automática, que elevará o contentor, deixando o vagão livre para voltar de novo ao sistema, até receber outra carga.

A TRACÇÃO DIESEL NA CHINA

Os Caminhos de Ferro da República Popular Chinesa, segundo informa «Rail International» da U. I. C., vão passar a ter, muito em breve as primeiras locomotivas diesel. Trata-se de um fornecimento de 50 máquinas construídas em França, do tipo CC, de 23 m, com a potência de 4000 H.P. e o peso de 138 toneladas. Velocidade máxima: 100 km/h.

RECORD DE TRÁFEGO NO JAPÃO

Em 6 de Maio deste ano foi estabelecido um novo máximo na linha «Shin Kansen» Tóquio-Osaka-Iokoama (Nova linha Tokaido + primeira secção da nova linha de San Yo). Nesse dia, transportaram-se 640 000 passageiros. A título complementar: de 28 de Abril a 6 de Maio deste ano, esta grande artéria de alta velocidade transportou 3 340 000 passageiros!

LOCOMOTIVAS DA «SKODA»

Os Caminhos de Ferro da Checoslováquia procederam a uma série de ensaios com uma locomotiva protótipo construída na conhecida fábrica «Skoda», com vista a um futuro lançamento em série. No decurso das experiências de linha, foi de 205 km/h a velocidade atingida.

CAMINHO DE FERRO E POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA

A pedido do Ministério dos Transportes dos Estados Unidos, o Instituto de Tecnologia de Massachusetts elaborou um relatório referente a todos os sistemas de transporte utilizados durante a década de 1960 a 1970 para assegurar a vida e o progresso económico da nação. Este relatório, recentemente publicado, trata igualmente da poluição atmosférica provocada pelos diversos tipos de veículos utilizados em matéria de transporte.

Para o ano de 1970, os técnicos avaliaram em 130,4 milhões de toneladas a massa de gases poluidores, mais ou menos tóxicos (óxidos de carbono, de azoto, de enxofre, hidrocarbonetos) espalhados na atmosfera e atribuídos aos meios de transporte, das quais 101 milhões de toneladas são unicamente de óxido de carbono.

A estrada, só à sua parte, é responsável por 86,2% da poluição criada pelos transportes, com 112,5 milhões de toneladas de gás emitido; o avião produz 2,6% da poluição, com 3,4 milhões de toneladas. Quanto ao caminho de ferro, que é o transportador n.º 1 de mercadorias nos Estados Unidos (1121 biliões de toneladas por quilómetro em 1970, ou seja, um terço do tráfego total da nação), a sua responsabilidade na poluição causada pelos meios de transporte é apenas de 0,4% com 500 000 toneladas de gás emitido pelas locomotivas — Diesel na sua quase totalidade.

Assim, além-Atlântico, o caminho de ferro é quatro vezes menos poluidor do que a navegação interior, sete vezes menos do que o avião, vinte e quatro vezes menos do que os veículos não rodoviários (tractores agrícolas, máquinas de terraplanar, etc.) e... duzentas e vinte e cinco vezes menos do que a estrada!

Sobre o plano geral da nação americana, para o ano de 1970, a massa de gases poluidores lançados em todos os ramos de actividade (transporte, indústrias de todos os tipos, centros urbanos, etc.) foi avaliada em 240 milhões de toneladas. Os transportes, no seu conjunto, são portanto res-

ponsáveis por 54% da poluição registada na atmosfera americana. A estrada contribui com 46,8% enquanto que o caminho de ferro não pode ser acusado senão de 0,2% da poluição do «ar nacional».

COMBOIOS CÉLEBRES

Em colaboração com a Associação Internacional dos museus de transportes (AIMT), a União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC), inaugurou uma exposição sobre comboios célebres. Apresentou-se uma vintena de ampliações fotográficas de comboios antigos e modernos que estarão presentes no decurso dos próximos meses nos diversos museus da Europa, depois de terem sido exibidos no Museu dos Caminhos de Ferro britânicos de Clapham e na Casa Suíça dos Transportes em Lucerna. A exposição esteve patente ao público, durante o mês de Julho, na Sociedade Industrial, em Mulhouse.

Uma outra exposição, consagrada ao caminho de ferro moderno, está já preparada para 1975, ano em que os Caminhos de ferro britânicos comemorarão o centésimo-quinquagésimo aniversário do 1.º comboio de passageiros.

NOVAS ADESÕES À UIC

Reunido recentemente em Paris, o Comité de gerência da UIC, aprovou a admissão de três novas redes: os Caminhos de ferro do Alaska, os Caminhos de ferro da Irlanda do Norte e o Caminho de ferro da Sociedade Hamersley Iron, na Austrália. Por um acaso que pode tomar o valor de um símbolo, estas três redes encontram-se disseminadas por três continentes diferentes e correspondem a três vocações diversificadas.

— Os Caminhos de ferro do Alaska (Alaska Railroad) são propriedade do Governo dos E. U. A. e são explorados pelo Ministério Federal dos Transportes (DOT) em Washington.

Com 840 km de linhas,

esta rede emprega 815 agentes e possui 52 locomotivas, 63 carruagens e 1955 vagões.

— O Caminho de ferro da Companhia Hamersley Iron (Hammersley Iron Railway) assegura exclusivamente o transporte de minério de ferro. A sua linha estende-se por 393 km. 33 locomotivas e 1825 vagões transportam, em cada ano, 24 milhões de toneladas de minério.

— Os Caminhos de ferro da Irlanda do Norte (Northern Ireland Railways ou N. I. R.) detêm o transporte de passageiros e de mercadorias num percurso de 327 km. Efectuam um tráfego internacional com a rede CIE (República da Irlanda) e estão em ligação marítima com os caminhos de ferro britânicos.

A admissão definitiva destas três redes será submetida à próxima assembleia geral da UIC, que contará então 83 membros repartidos pelos 5 continentes.

UM TÚNEL FERROVIÁRIO DINAMARCA-SUÉCIA

A Dinamarca e a Suécia encaram a hipótese de construir, em colaboração, um túnel ferroviário submarino ligando os dois países pelo estreito de Oresund. A obra ligará Helsingør (norte da Dinamarca) a Helsingborg (sul da Suécia). De tipo submarino, este túnel será construído em terra antes de ser imerso.

O percurso efectuar-se-á em 12 minutos sobre uma via única, alternadamente em cada sentido.

O encargo financeiro do projecto será suportado, em partes iguais, pelos dois países, devendo os trabalhos estar concluídos em 1985.

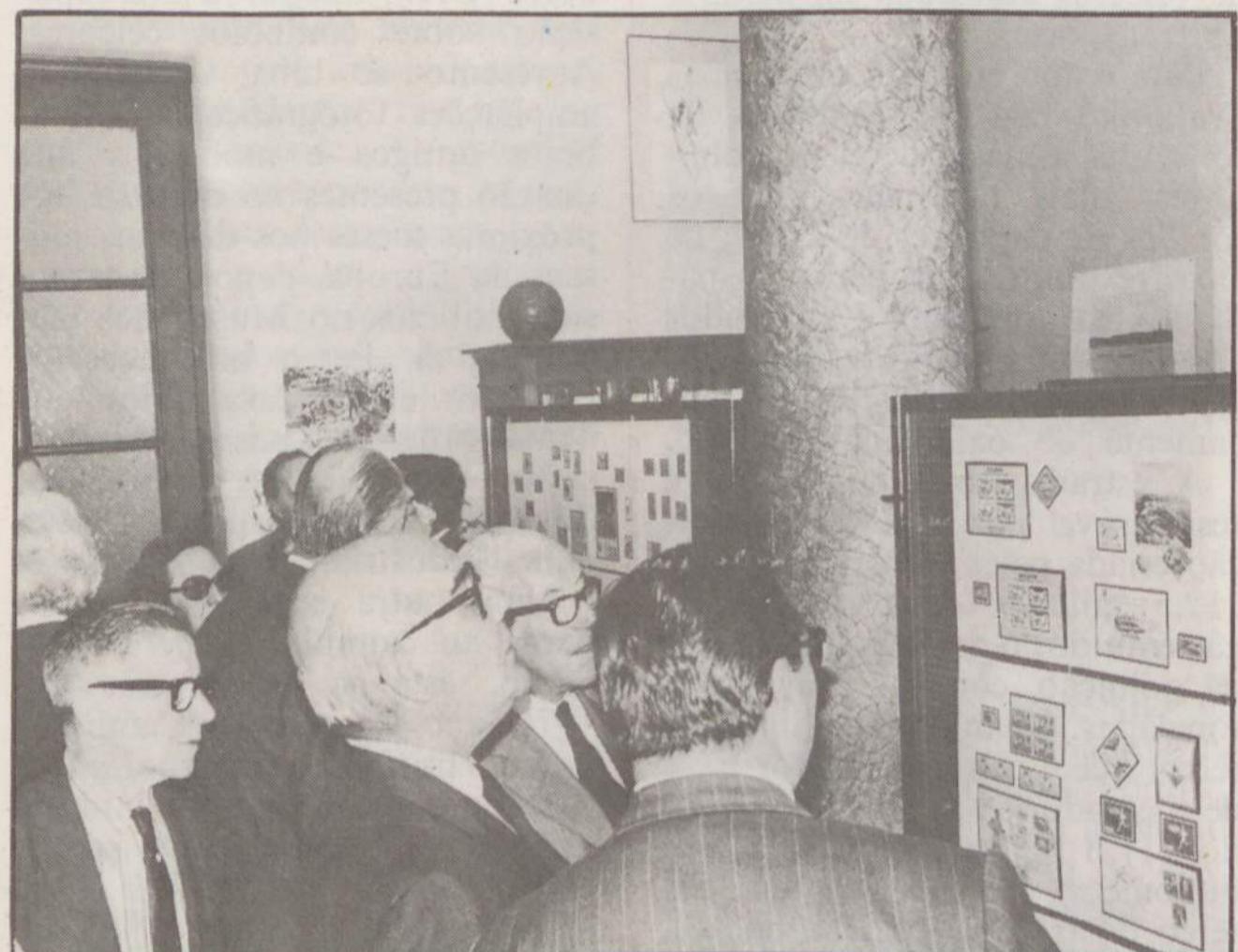
Este túnel ferroviário servirá de complemento ao conjunto de 19 km de comprimento, ponte/túnel, que a Suécia deve construir entre Malmö e Copenhague, o qual se espera ver concluído dentro de 10 anos.

Assinalável êxito no Porto uma Exposição Ferroviária abriu as Festas da Cidade

Foi uma exposição ferroviária que abriu as Festas da cidade do Porto — e o acto deve considerar-se significativo e honroso... se bem que nunca de favor. Assim o viu o Município da capital nortenha, consciente de quanto a cidade e os seus arredores devem ao caminho de ferro, olhando em volta e verificando que a «família ferroviária» atingirá no Porto cifras que talvez ultrapassem os vinte milhares de pessoas. Daí que a Comissão das Festas da Cidade houvesse acedido, imediatamente, à assimilação dos XVII Jogos Desportivos Ferroviários no programa das manifestações que complementaram, oficialmente, o tradicional S. João tripeiro.

Inauguraram-se os XVII Jogos Desportivos Ferroviários justamente com a Exposição de Filatelia, Filumenismo e de Fotografia cuja temática foi o Desporto, e que durante seis dias esteve patente numa sala do rés-do-chão do edifício principal da estação de Campanhã.

Ao acto inaugural compareceram os srs. Hugo Rocha, jornalista e vereador municipal, na qualidade de presidente da Comissão das Festas da Cidade; dr. Andrade da Silva, chefe da Repartição dos Serviços Culturais e de Turismo da Câmara e também elemento da citada Comissão; arq. Cândido de Brito, director da Escola Superior de Belas Artes do Porto, e dr. Pinto Ferreira, director do Gabinete de História da Cidade, entre outras individualidades; altos funcionários da C. P., de entre os quais destacamos os srs. eng.^{os} João de Brito e Cunha e Francisco Bernardo, respectivamente, administrador e chefe da Região Norte e dirigentes



do Grupo Desportivo Ferroviário de Campanhã, promotor dos XVII Jogos, tendo à frente o sr. eng.^o Celso de Vasconcelos, presidente da Direcção. Encontraram-se ainda presentes, elementos de Grupos Filatélicos e Filumenísticos.

Um certo «vírus»... ferroviário

A cerimónia de inauguração contou com discursos proferidos pelos srs. eng.^o João de Brito e Cunha, Ginestal Machado e Hugo Rocha.

O eng.^o Brito e Cunha, num brilhante improviso, agradeceu à Câmara Municipal a integração dos Jogos Desportivos Ferroviários nos festejos sanjoaninos oficiais, salientando que quer a mostra então aberta ao público, quer os Jogos, propriamente ditos, re-

presentavam actividades complementares do afã diário dos funcionários da Companhia, em prol da sua valorização física e espiritual.

Por sua vez, Ginestal Machado, entusiasta organizador da Exposição, afirmou:

«Esta exposição simboliza a FRATERNIDADE. Com ela se faz a abertura dos XVII Jogos Desportivos Ferroviários, disputados numa das cidades mais ferroviárias do País.

São muitas as estações e os apeadeiros que a servem, os carris atravessam-na e os túneis perfuram-na, para permitir que os comboios cheguem ao centro da cidade.

Aos milhares de ferroviários do Norte vieram juntar-se umas centenas de atletas, também ferroviários, que representam todos os Grupos Desportivos.

Mas a fraternidade a que me

referi não diz só respeito aos ferroviários no activo, mas igualmente aos reformados e também aos filhos e demais parentes.

E assim posso afirmar que há um vírus que a todos ataca, mas para bem do caminho de ferro.»

Hugo Rocha, que encerrou a série de discursos, agradeceu aos organizadores da mostra o contributo, a valorização que haviam ofertado às Festas da Cidade de 1973 com uma manifestação de alto valor cultural, tecendo encomiásticas referências ao certame.

Seguiu-se uma visita guiada pelos próprios expositores.

Enorme interesse para colecionadores

A mostra continha colecções de três expositores: Aires Pereira (Filatelia), um nome com projeção mundial, com uma parte da sua importantíssima colecção da temática obrigatória — a restante encontrava-se, simultaneamente, em exposição em Lisboa; Cândido Poças Martins Pedrosa (Filumenismo) que, para além de outras colecções (por exemplo a brasileira, dedicada ao Campeonato do Mundo de Futebol de 1962) continha uma curiosíssima, de carteiras da série «Desportistas» autografadas pelos próprios atletas; e Gonçalves Pedro (Fotografia), com uma bela série de 16 instantâneos a focarem toda a emotividade e a estética do Desporto.

Na sala existia, ainda, uma vitrina com alguns dos galardões, principalmente taças, conquistados pelo Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã ao longo dos seus 43 anos de existência (destacando-se uma taça

em ouro), havendo, ainda, uma parede decorada com galhardetes oferecidos àquele clube ferroviário.

Do interesse filatélico, filumenístico ou fotográfico da exposição fala o grande número de colecionadores que a visitaram. Interessados na mostra e no carimbo de «primeiro dia», apostou durante os seis dias do certame (num posto dos correios que ali funcionou), no catálogo, em postais (com um desenho de Isolino Vaz representando a estação de Campanhã) especialmente editados para o certame e em sobrecritos também alusivos.

A exposição foi igualmente vista por elevado quantitativo de pessoas — interessadas ou não — principalmente por passageiros que na estação aguardavam transporte e que preenchiam tempos vazios na descoberta de algo que antes nunca os interessara, mas que, por certo (pelo menos em alguns dos casos) passará a merecer-lhes atenção.

Este um dos aspectos mais importantes da mostra: a sua acessibilidade foi o grande veículo de divulgação cultural que dela se esperava. Porque não há dúvida de que a Filatelia, o Filumenismo e a Fotografia têm hoje de ser considerados como instrumentos de cultura.

Os ferroviários sentiram-se honrados com a integração dos seus XVII Jogos Desportivos nas Festas da Cidade do Porto. Mas os festejos oficiais também saíram valorizados com tal assimilação.

Carlos Alberto Pinto — comboios e pintura

A um canto da sala de expo-

sições, um jovem que passava despercebido mas que era, no entanto, convidado de honra, um símbolo — motivo das palavras pronunciadas pelo sr. Ginestal Machado. Carlos Alberto Pinto, finalista do Curso de Pintura da Escola de Artes Decorativas Soares dos Reis (Porto), representava, ali, o «vírus ferroviário», o amor, o elo indeligável transmitido através das gerações.

— Tinha que apresentar um trabalho, na minha tese, e resolvi-me por um cartaz (também pode ser capa de catálogo) de uma exposição ferroviária organizada pela C. P. Porque o fiz? Bem... Sabe, eu sou filho de ferroviário... Depois, no ano findo, vi a exposição que estava aqui patente. Vi-a várias vezes, enquanto que esperava o comboio para ir para casa. E gostei. No fundo, ainda que bem modesto, também sou filatelista. Gosto de selos. Talvez disso tudo conjugado tenha nascido o meu trabalho.

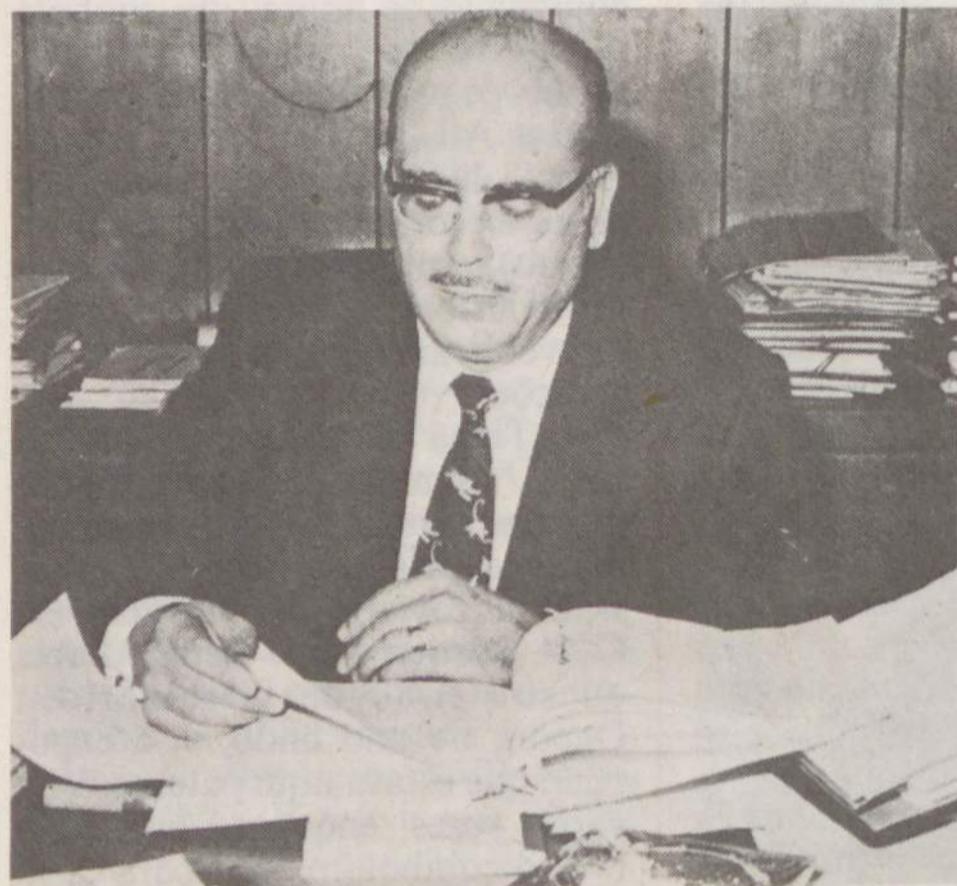
... Trabalho altamente classificado que se encontrava patente, em lugar de honra, no recinto da exposição. Trabalho de ferroviário pelo coração, do jovem que viaja diariamente de comboio, que chega a casa, junto da via férrea, e ouve nas conversas do quotidiano falar dos mais diversos problemas ligados à Companhia, que até para a escola leva o motivo ferroviário.

Carlos Alberto Pinto foi muito felicitado pelo seu trabalho. Quer pela composição, quer pela técnica de execução. E as palavras de aplauso que ouviu serão importante incentivo para o prosseguimento na sua carreira, no próximo ano como aluno da Escola Superior de Belas-Artes.

Novos cargos directivos da Renfe

O Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro Espanhóis designou o eng.º D. Antonio Carbonell Romero para director-geral da RENFE, em substituição do eng.º D. Salvador Sánchez-Térán, recentemente nomeado subsecretário de Estado das Obras Públicas.

Na mesma reunião do Conselho efectuaram-se também as seguintes outras designações: eng.º D. António Debesa Romero e dr. D. José Luís Santiago de Merás, para directores-gerais adjuntos; drs. D. Alejandro Rebollo Alvarez-Amandi, como secretário-geral, e D. Ignacio Bayon Marine para director adjunto da presidência.



D. Antonio Carbonell Romero, nascido em Util (Valencia) em 1922, ingressou na RENFE com 28 anos de idade, com a categoria de engenheiro praticante. A 4.ª zona foi o local das suas primeiras experiências ferroviárias. Dirigi esta zona desde 1963. Dois anos mais tarde é promovido a director da região sul, em Madrid (com categoria de subdirector da RENFE); em finais de 1966 ascendeu a director adjunto, cargo que, nessa altura, representava uma nova criação na estrutura da RENFE.

O eng.º Carbonell efectuou numerosos estudos sobre a técnica e exploração do transporte ferroviário, destacando-se, entre eles os correspondentes à segurança da circulação, freio automático, altas velocidades, comboios basculantes e racionalização de linhas secundárias.

Pertence ao Comité Nacional Espanhol da Conferência Mundial da Energia e é membro permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro. D. Antonio Carbonell, além da sua evidente e profunda experiência ferroviária possui várias condecorações entre as quais se destacam a Comenda da Ordem de Mérito Civil, concedida pelo Chefe de Estado, e a Grande Cruz de Mérito Militar com distintivo branco.

O contrato de concessão única

O «Diário do Governo» publicou em 17 de Agosto o texto do contrato de concessão da rede ferroviária metropolitana à C. P., documento assinado, como já noticiámos, em 25 de Junho passado. O prazo da concessão termina no último dia do ano 2000.

Segundo o contrato, a C. P. obriga-se a explorar a rede ferroviária segundo métodos actualizados de gestão comercial privada e de acordo com as exigências do progresso técnico e as oportunidades comerciais evidenciadas pelo mercado, sem prejuízo das obrigações de serviço público estabelecidas. Designadamente, a Companhia é obrigada a ter o material fixo e circulante necessário para assegurar a execução do serviço, com a indispensável regularidade, eficácia e segurança.

De notar que as obrigações impostas à C. P. serão revistas ou objecto de compensação adequada, por acordo entre o Estado e a concessionária, quando não se mostrem equiparadas às que impendem sobre as restantes empresas que com ela concorrem no mercado dos transportes. Passam, aliás, a constituir receitas de exploração da Companhia, entre outras, as compensações financeiras a atribuir pelo Estado em resultado de despesas e perdas de receita provenientes, nomeadamente, da obrigação de fazer transportes em condições incompatíveis com uma exploração comercial lucrativa; da prática forçada de preços de transporte inferiores aos que resultariam da consideração dos custos de produção e das características do mercado; do adiamento, por motivos de política geral, da entrada em vigor de alterações tarifárias justificáveis à luz de uma exploração comercial lucrativa; da obrigação de ter ao serviço pessoal que excede as necessidades da empresa, etc.

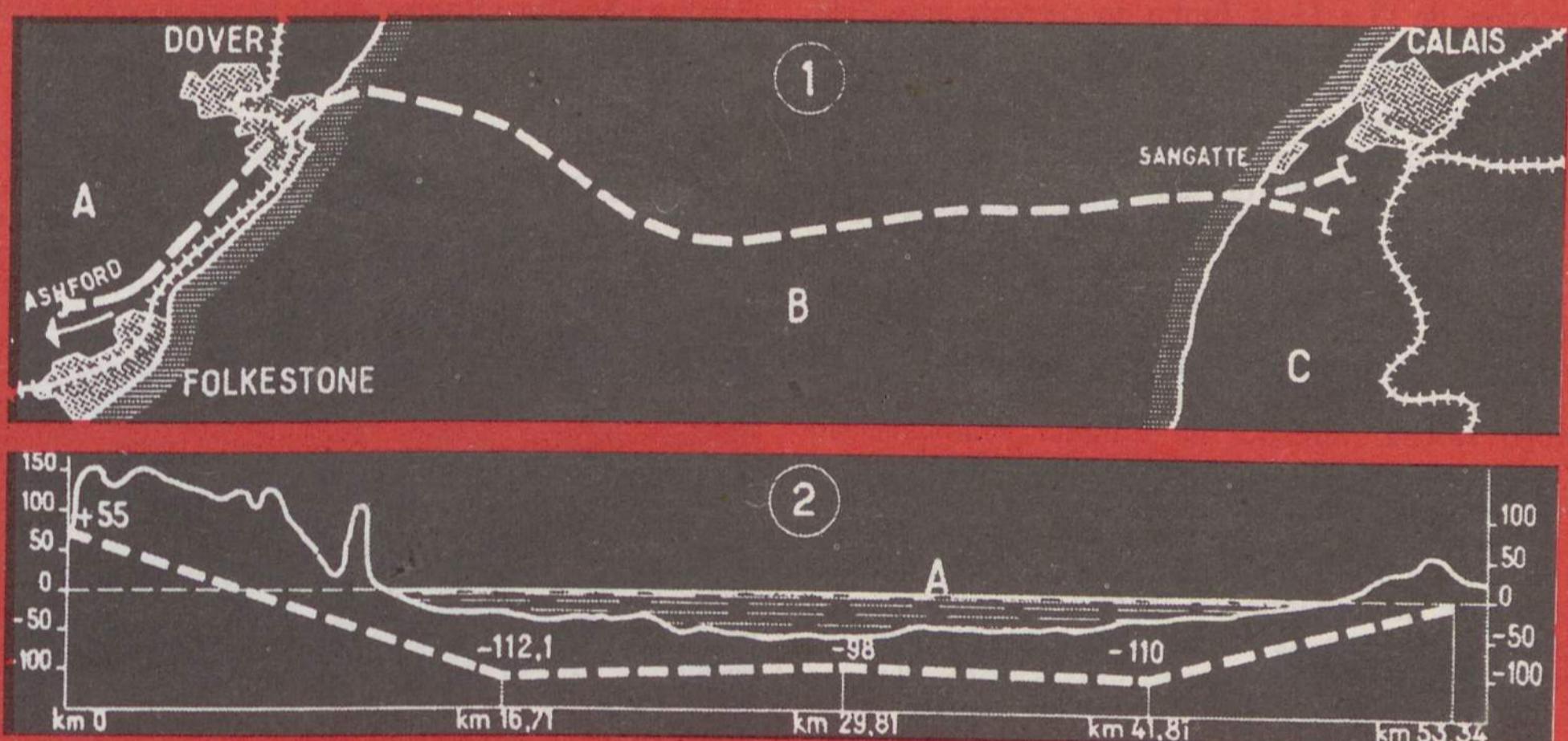
Encerramento de linhas

Uma vez obtida autorização do Ministério das Comunicações, a C. P. poderá cessar, temporária ou definitivamente, parcial ou totalmente, a exploração de linhas ou ramais que não se revele comercialmente viável nem justificável por superiores motivos de interesse público.

Sempre que a Companhia seja autorizada a cessar, total ou parcialmente, a exploração de linhas férreas ou ramais, deverá estabelecer directa ou indirectamente serviços de transporte de passageiros e mercadorias por estrada, por forma a assegurar as necessidades públicas e a dar satisfação às exigências de desenvolvimento da região em causa. Quando se mostre estar a região suficientemente servida por meios de transporte que assegurem a satisfação das necessidades públicas até então dependentes do transporte ferroviário, poderá a Companhia ser dispensada do cumprimento dessa obrigação.

O contrato de concessão prevê, por outro lado, que será revista, dentro de um ano, a legislação vigente sobre preços e condições de transporte ferroviário.

Túnel sob a mancha



A Grã-Bretanha e a França aproximam-se lentamente da decisão final sobre a construção do túnel de caminho de ferro sob o canal da Mancha.

O Governo britânico irá publicar um livro branco oficial, fornecendo as últimas estimativas de custos.

Segundo se afirma em círculos governamentais, o custo de 43 quilómetros de túnel, desde um ponto próximo de Folkestone, na costa Sueste da Inglaterra, até um outro próximo de Sangatte, no Norte da França, oscilará entre 820 e 850 milhões de libras.

O desenvolvimento das novas ligações de caminho de ferro, em ambos os lados do canal, elevará o total das despesas acima dos mil milhões de libras.

Se os dois Governos derem o seu acordo em breve, a construção iniciar-se-á ainda este ano e o túnel poderá ser aberto ao tráfego em 1980-81.

Tanto a Grã-Bretanha como a França concordaram, em princípio, em se reunirem para a construção do túnel. E fizeram-no através de um acordo

assinado em 1966 pelos primeiros-ministros britânico e francês — nessa altura Harold Wilson e Georges Pompidou.

O túnel sob o canal será constituído por três túneis separados.

Dois túneis principais serão escavados sob o estreito de Dover, medindo cada um cerca de oito metros de diâmetro e servindo para a passagem de comboios em ambas as direcções.

Entre eles existirá um túnel de serviço para manutenção, ventilação e possível evacuação de passageiros numa emergência.

Comboios eléctricos de dois pisos, para passageiros, veículos e carga, atravessarão o túnel — nas horas de ponta, apenas com intervalo de quatro minutos. Cada um poderá transportar até 260 automóveis.

Prevê-se que o túnel seja utilizado por 9 milhões de passageiros sem automóveis, 6 milhões de automóveis e 4,5 milhões de toneladas de carga.

Os XVII Jogos Desportivos Ferroviários realizaram-se na cidade do Porto

Reportagem de J. Matos Serras

A 17.ª edição dos Jogos Desportivos Ferroviários decorreu de 18 a 23 de Junho do corrente ano. Pela primeira vez o certame teve por cenário a cidade do Porto. A sua organização foi confiada ao Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã, contando com o patrocínio da Companhia e da F.N.A.T. De assinalar o facto de estes Jogos fazerem parte do programa das Festas da Cidade do Porto.

Na manhã do dia 18, na estação de Porto-Campanhã foi inaugurada uma interessante exposição de filatelia, filumenismo e fotografia, subordinada ao tema Desporto. Presentes, o administrador da C. P. eng.º Brito e Cunha, que saudou os visitantes, Hugo Rocha, vereador da Câmara Municipal do Porto e outras entidades, assim como funcionários superiores da Empresa.

Antecedendo o primeiro prélio de basquetebol procedeu-se à abertura solene dos Jogos, cerimónia de que se desempenhou o chefe de Serviço Manuel Mota, presidente da União Desportiva dos Ferroviários de Portugal.

A seguir damos nota do que se passou, sob o aspecto competitivo, em todas as modalidades englobadas na prova.

Basquetebol

Este torneio decorreu no pavilhão do Académico e nele participaram portuenses, barreirenses, lisboetas, figueirenses e entroncamentenses. Os locais apresentaram uma prometedora equipa, recheada de jovens (com realce para os manos Correias) e sagraram-se campeões, o que não sucedia desde 1964, quebrando assim a supremacia do Barreiro, traduzida em 8 títulos consecutivos.

Os resultados dos encontros foram os seguintes:

Figueira-Entroncamento	...	38-22
Campanhã-Lisboa	...	71-19
Barreiro-Lisboa	...	50-22
Campanhã-Figueira	...	79-39
Campanhã-Entroncamento	...	77-25
Barreiro-Figueira	...	56-39
Lisboa-Figueira	...	34-25
Barreiro-Entroncamento	...	91-33
Lisboa-Entroncamento	...	36-28
Campanhã-Barreiro	...	79-42

A arbitragem esteve confiada aos juízes João Cardoso, Serafim Oliveira, Artur Norberto e Eduardo Cabral.

Classificação:

	J.	V.	D.	M.	P.
1.º - CAMPANHÃ	4	4	-	306-125	6
2.º - Barreiro	4	3	1	239-173	5
3.º - Lisboa	4	2	2	111-174	4
4.º - Figueira	4	1	3	141-191	3
5.º - Entroncamento	4	-	4	108-242	2



A equipa vencedora apresentou a seguinte constituição: José Viseu, José Correia, Perfeito Correia, Manuel Silva, Joaquim Morgado, Manuel Moreira, Jorge Correia, Paulino Moreira, António Azevedo e Augusto Leal.

Os melhores marcadores foram:

J. Correia (Campanhã), 118 pontos;
J. Valente (Barreiro), 75 pontos;
Duarte (Figueira), 69 pontos;
M. Jorge (Barreiro), 67 pontos;
J. Viseu (Campanhã), 65 pontos.

Atletismo

As provas realizaram-se no Estádio Salazar, da F.N.A.T. Desta vez não houve salto em altura, mas em velocidade correram-se 100 e 200 metros planos.

Nos 100 metros participaram 12 atletas, sendo eliminados Pavão (Figueira), Filipe, Ratinho e Jorge (Lisboa), Moreira (Sernada) e Costa (Campanhã). Corona repetiu o triunfo do ano anterior.

1.º - CORONA (Barreiro)	11,3 s.
2.º - Gaspar (Entroncamento)	12,2 s.
3.º - Roque (Figueira)	12,4 s.
4.º - Moreira (Entroncamento) ...	12,5 s.
5.º - Bandílio (Barreiro)	13,5 s.
6.º - Figueiredo (Campanhã)	13,6 s.

Os 200 metros tiveram 16 concorrentes, sendo eliminados Costa, Figueiredo e Raposo (Campanhã), Pavão (Figueira), Jorge, Oliveira e Saldanha (Lisboa), Mendes (Barreiro) e Santiago e Correia (Sernada). Corona venceu à vontade.

1.º - CORONA (Barreiro)	23,1 s.
2.º - Gaspar (Entroncamento)	24,5 s.
3.º - Moreira (Entroncamento) ...	24,5 s.
4.º - V. Moreira (Sernada)	25,1 s.
5.º - Roque (Figueira)	25,2 s.
6.º - Domingos (Campanhã)	25,8 s.



Só 13 corredores completaram os 1500 metros, ganhos por Caroço, do Entroncamento, no tempo de 4 m. 26,5 s.

Ordem de chegada:

- 1.º - CAROÇO (Entroncamento)
- 2.º - Raposo (Barreiro)
- 3.º - Nunes (Entroncamento)
- 4.º - Mendes (Barreiro)
- 5.º - Barros (Campanhã)
- 6.º - Moura (Entroncamento)
- 7.º - Pinto (Figueira)
- 8.º - Ferreira (Barreiro)
- 9.º - Domingos (Campanhã)
- 10.º - Simões (Barreiro)
- 11.º - Moreira (Campanhã)
- 12.º - Girão (Figueira)
- 13.º - Santiago (Sernada)



Os barreirenses Bandílio, Ferreira, Simões e Corona venceram a estafeta de 4 x 400 metros.

Classificação:

1.º - BARREIRO	3 m. 53,2 s.
2.º - Entroncamento	3 m. 54,1 s.
3.º - Campanhã	3 m. 56 s.
4.º - Figueira	3 m. 57 s.

No corta-mato, na distância de 3000 metros, classificaram-se:

- 1.º - NUNES (Entroncamento)
- 2.º - Barros (Campanhã)
- 3.º - Caroço (Entroncamento)
- 4.º - Pinto (Figueira)
- 5.º - Raposo (Barreiro)
- 6.º - Mendes (Barreiro)
- 7.º - Moura (Entroncamento)
- 8.º - Moreira (Campanhã)
- 9.º - Ferreira (Barreiro)
- 10.º - Correia (Sernada)

O vencedor obteve o tempo de 8 m. 47,4 s.

No conjunto das provas de atletismo a classificação ficou assim ordenada:

1.º - ENTRONCAMENTO	6 pontos
2.º - Barreiro	5 pontos
3.º - Campanhã	4 pontos
4.º - Figueira	3 pontos
5.º - Sernada	2 pontos

Individualmente, os melhores atletas foram:

1.º - NUNES (Entroncamento)	18 pontos
2.º - Caroço (Entroncamento) ...	18 pontos
3.º - Barros (Campanhã) ...	15 pontos
4.º - Raposo (Barreiro) ...	15 pontos
5.º - Corona (Barreiro) ...	14 pontos

Pesca

Na margem esquerda do rio Douro, junto à ponte da Arrábida, decorreu o concurso de pesca

desportiva, em que o portuense Bernardo Ferreira bisou o êxito de 1972.

Ordem classificativa:

- 1.º – BERNARDO FERREIRA (Campanhã)
- 2.º – Luís Pinto (Campanhã)
- 3.º – Donaciano Santos (Entroncamento)
- 4.º – Hernâni Ferreira (Campanhã)
- 5.º – Delfim Roque (Entroncamento)
- 6.º – Manuel Horta (Entroncamento)
- 7.º – António Freire (Campanhã)
- 8.º – Guilhermino Rodrigues (Entroncamento)
- 9.º – António Rodrigues (Figueira)
- 10.º – Manuel Ferrão (Figueira)
- 11.º – Manuel Frade (Lisboa)
- 12.º – José Cruz (Lisboa)
- 13.º – Pedro Durão (Lisboa)
- 14.º – António Capelo (Lisboa)
- 15.º – Joaquim Castanheira (Barreiro)
- 16.º – Ramiro Santos (Barreiro)
- 17.º – José Monteiro (Barreiro)
- 18.º – António Santos (Figueira)

Por equipas:



1.ª – CAMPANHÃ	6 pontos
2.ª – Entroncamento	5 pontos
3.ª – Figueira	4 pontos
4.ª – Lisboa	3 pontos
5.ª – Barreiro	2 pontos

O prémio para o exemplar de maior peso foi conquistado por Hernâni Ferreira (Campanhã).

Remo

A prova de remo (Yolle de 4 com timoneiro) foi disputada no rio Douro, entre a ponte da Arrábida e o cais da Alfândega. Competiram lisboetas e figueirenses e os primeiros adregaram desfarrar-se da derrota sofrida no ano passado. Tripulação vencedora: José Marques, António Mendes, Filipe Junceiro, José Neto e Acácio Ferreira (timoneiro).

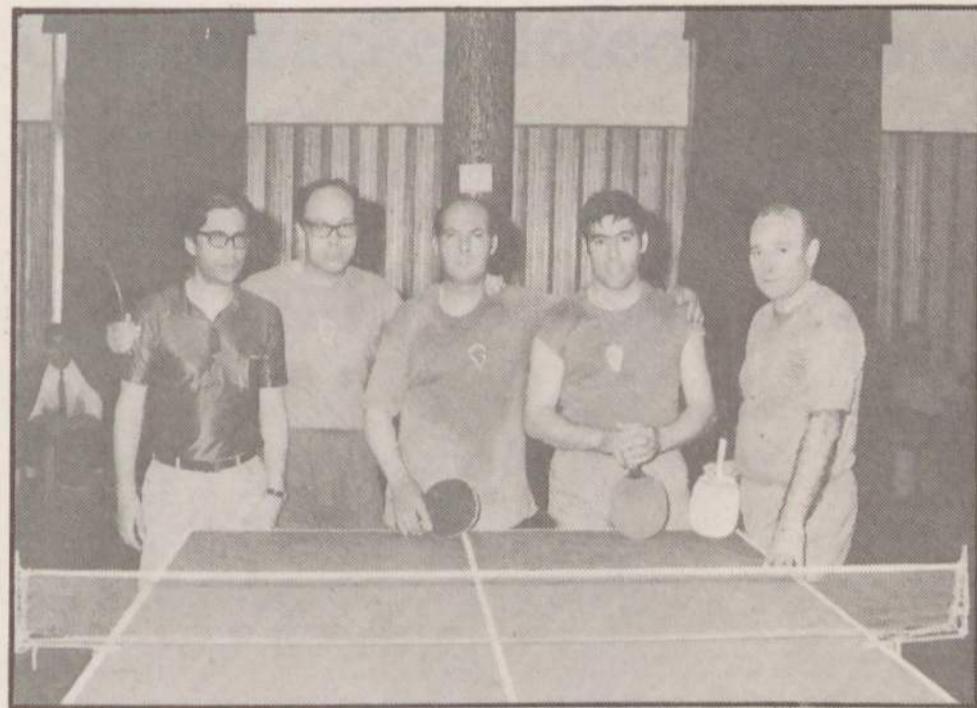


Ténis de mesa

Este torneio processou-se na sala de festas da sede dos Sindicatos Ferroviários do Norte.

Resultados da prova masculina:

Entroncamento – Campanhã	5-0
Lisboa – Sernada	5-0
Sernada – Barreiro	5-2
Lisboa – Entroncamento	5-1
Lisboa – Campanhã	5-0
Entroncamento – Barreiro	5-2
Entroncamento – Sernada	5-0
Campanhã – Barreiro	5-3
Lisboa – Barreiro	5-0
Campanhã – Sernada	5-1



A equipa lisboeta (eng.º Batalha Jardim, Fernando Bandeirinha, Diogo Silva e Francisco Saragoila) sagrou-se campeona, o que não acontecia desde 1969.

Classificação:

	P.	V.	D.	J.	P.
1.ª – LISBOA	4	4	–	20- 1	6
2.ª – Entroncamento	4	3	1	16- 7	5
3.ª – Campanhã	4	2	2	8-14	4
4.ª – Sernada	4	1	3	6-17	3
5.ª – Barreiro	4	–	4	7-20	2

Resultados da prova feminina:

Campanhã – Entroncamento	5-1
Lisboa – Entroncamento	5-4
Lisboa – Campanhã	5-3



Pela quarta vez consecutiva as lisboetas foram campeona, actuando com Maria Irene Bandeirinha, Maria Camila e Maria José Vilela.

Classificação:

	P.	V.	D.	J.	P.
1.ª – LISBOA	2	2	–	10- 7	6
2.ª – Campanhã	2	1	1	8- 6	5
3.ª – Entroncamento	2	–	2	5-10	4

No torneio individual masculino competiram Saragoila, Diogo, Bandeirinha e eng.º Jardim (Lis-

boa); Morais, Lignelo, Santarém e Nunes (Entroncamento); Horta, Sim Sim, Cabaço e Figueiredo (Barreiro); Antero, Alfredo e Santos (Sernada); e Novais, Magalhães, Araújo e Vieira (Campanhã). Na final Saragoila venceu Morais e repetiu a proeza de 1969.

No torneio individual feminino participaram Maria Cândida, Maria de Fátima e Maria Luísa (Campanhã); Maria Irene Bandeirinha, Maria José Vilela e Maria Camila (Lisboa); e Suzete Maria e Maria Piedade (Entroncamento). O embate derradeiro pôs frente a frente as portuenses Maria Cândida e Maria de Fátima, vencendo a primeira.

Em pares-homens chegaram à final Lignelo-Morais (Entroncamento) e Bandeirinha-Saragoila (Lisboa), triunfando os primeiros. O duo lisboeta não conseguiu assim repetir o êxito de 1972.

Em pares-senhoras o título foi deridido entre Maria Camila-Maria Irene Bandeirinha (Lisboa) e Maria Cândida-Maria de Fátima (Campanhã), ganhando as lisboetas.

Em pares-mistas triunfaram Lignelo-Maria Piedade (Entroncamento), que na final derrotaram o duo de Lisboa, constituído por eng.º Jardim-Maria Camila.

Classificação final

No conjunto de todas as modalidades a classificação final foi a seguinte:

1.º – CAMPANHÃ	25 pontos
2.º – Lisboa	25 pontos
3.º – Entroncamento	22 pontos
4.º – Figueira	15 pontos
5.º – Barreiro	14 pontos
6.º – Sernada	5 pontos

Os atletas, dirigentes e técnicos ficaram instalados na excelente colónia de férias que a Companhia possui em Valadares. O transporte para os locais das competições foi feito em autocarros da C. P.

No dia 20 a manhã foi reservada a um passeio turístico à região minhota, com passagem por Santo Tirso, Guimarães, Famalicão, Ofir e Póvoa de Varzim.

De assinalar, igualmente, uma visita efectuada a uma das Caves do Vinho do Porto, situada em Vila Nova de Gaia, onde houve oportunidade de apreciar as várias fases por que passa o famoso néctar.

Para encerramento dos XVII Jogos realizou-se um festival desportivo no parque eng.º Sousa Pires, que incluiu um encontro de futebol amistoso entre ferroviários de Campanhã e do Entroncamento, prélio que terminou com a igualdade a dois tentos. No intervalo exibiu-se uma classe de ginástica constituída por aprendizes das oficinas de Campanhã.

Seguiu-se a distribuição dos prémios instituídos, os quais foram entregues pelo administrador eng.º Brito e Cunha; eng.º Augusto Fernandes, director de Produção e Equipamento; eng.º Francisco Bernardo, chefe da Região Norte; eng.º Duarte Silva,

chefe da Divisão de Oficinas; eng.º Celso de Vasconcelos, chefe do 1.º Grupo de Material e Oficinas; e eng.º Sousa Pires. Além de muitas medalhas foram ainda atribuídas as seguintes taças:



Campanhã — «Eng.º José Alfredo Garcia», «Câmara Municipal do Porto», «1.º G. M. O.», «Vinho do Porto», «Ranito», «A. Borges do Amaral», «Ar Líquido», «Marcob» e «Universal».

Lisboa — «Governador Civil do Porto», «Região Norte», «Tintas Barbot», «Foncar» e «Tintas C.I.N.».

Entroncamento — «Eng.º Almeida Fernandes», «Eng.º Sousa Pires», «Castolin Demoustier e Maquil», «Flexocol» e «Romar».

Barreiro — «Eng.º Brito e Cunha», «Cor. Ferreira Valença» e «Brown Boveri».

Figueira da Foz — «Dr. Neto de Carvalho».



Por fim teve lugar o almoço de confraternização dos desportistas ferroviários, a que presidiu o eng.º Brito e Cunha, ladeado pelo dr. Guilhermino Teixeira, delegado do I. N. T. P. e pelo dr. Ferreira Coelho, em representação da F. N. A. T. Aos brindes usaram da palavra o dr. Guilhermino Teixeira e o eng.º Brito e Cunha, tendo o administrador da Companhia agradecido à Câmara Municipal do Porto o facto de os Jogos Desportivos Ferroviários deste ano haverem sido incluídos nas Festas da Cidade, terminando por dizer da sua satisfação por assistir a tão agradável convívio da família ferroviária.



Organizações Internacionais

A Associação do Congresso dos Caminhos de Ferro

História

A Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro (AICCF) foi fundada em Bruxelas em 1885, no decorrer de uma reunião plenária científica, consagrada para festejar o quinquagésimo aniversário da inauguração do primeiro caminho de ferro belga, e constituída então por delegados dos governos e das principais redes ferroviárias existentes. Nessa reunião discutiam-se, em conjunto, determinados problemas que eram, nessa época, objecto das preocupações dominantes da maior parte das entidades exploradoras da ferrovia e tomava-se conhecimento das soluções adoptadas por cada uma delas, das dificuldades encontradas e dos resultados obtidos.

O sucesso alcançado foi tal, que se aprovou uma moção exprimindo o desejo de que outras reuniões análogas se efectuassem periodicamente, tendo sido logo decidido, para a sua organização, criar um centro permanente em Bruxelas.

Os estatutos foram fixados no congresso de Milão em 1887. Os congressos seguintes tiveram lugar em Paris (1889), S. Petersburgo (1892), Londres (1895), Paris (1900), Washington (1905), Berna (1910), Roma (1922), Londres (1925), Madrid (1930), Cairo (1933), Paris (1937), Lucerna (1947), Roma (1950), Londres (1954), Madrid (1958), Munique (1962), Paris (1966) e Londres (1971).

Realizaram-se entretanto outras reuniões mais restritas em Bruxelas (1935 e 1939), Lisboa (1949), Estocolmo (1952), Scheveningue (1956), Nova Deli (1959), Bruxelas (1960), Dublin (1964), Viena (1968) e Lausana (1973).

Objectivos

A Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro tem por fim promover o desenvolvimento dos transportes ferroviários, intensificando o intercâmbio de experiências entre as redes aderentes, por todos os meios necessários, e designadamente por:

- 1) Realização periódica do Congresso e de outras reuniões de participação mais restrita, quer de carácter geral, quer de carácter especializado.

- 2) Comunicação às redes membros de informações sobre problemas particulares
- 3) Publicação de revistas técnicas.

Estas actividades são orientadas no mais estreito espírito de cooperação com os outros organismos ferroviários internacionais, designadamente a U.I.C.

Membros

A Associação, a cujos membros incumbe facilitar as reuniões, bem como as tarefas dos seus diversos órgãos, está aberta:

- 1) Às Administrações ferroviárias que explorem, sob qualquer forma jurídica, serviços de transportes terrestres — de superfície ou subterrâneos — nos Estados abrangidos pela Associação.

Para fazer parte da Associação, as Administrações devem explorar serviços de transportes de interesse público com uma extensão mínima de 100 km, e devem ter realizado nos últimos três anos uma receita média de, pelo menos, dois milhões de francos-ouro.

- 2) Aos Estados abrangidos pela Associação.
- 3) Aos organismos, instituições ou sociedades de vocação internacional essencialmente ferroviária, bem como às Uniões nacionais agrupando administrações de caminhos de ferro não membros da Associação e explorando ou um mínimo de 5000 km de via, ou uma quilometragem pelo menos igual a 10% do conjunto da rede do Estado a que pertencem.

A Associação do Congresso conta com membros aderentes em todos os continentes. Engloba actualmente 33 nações, 15 organismos e 94 redes ferroviárias, dispondo de 600 000 km de linhas.

Direcção

É representada por um Comité de Gestão, composto actualmente de 64 membros, que reúne uma vez por ano, no intervalo dos Congressos. Fora destas reuniões o Comité delega os seus poderes ao «Bureau» composto por 7 membros (presidente, dois vice-presidentes e quatro membros).

Actividades

A tarefa essencial da Associação consiste na organização de congressos periódicos, no decorrer dos quais são estudados e discutidos problemas de ordem técnica, administrativa e social, tendentes a incrementar o progresso e desenvolvimento do caminho de ferro.

Os trabalhos de cada sessão são preparados pelo Comité de Gestão. A lista e o texto dos problemas a discutir resultam de uma consulta geral às redes aderentes, as quais propõem os assuntos mais dignos de interesse. O Comité de Gestão designa os técnicos encarregados de apresentar um relatório na sessão, o qual é publicado pela Associação na revista «Rail Internacional», cuja edição, em colaboração com a União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC), constitui outro elemento bastante importante da sua actividade.

Publicações

A) «Rail Internacional»: A associação publica regularmente, em colaboração com a UIC, uma revista mensal cujos títulos são:

- em francês e inglês: «Rail International»;
- em alemão: «Schienen der Welt».

No sumário desta revista figuram:

- um artigo de fundo redigido por uma eminente personalidade do mundo ferroviário, focando um problema importante, quer nacional quer internacional, com vista a esclarecer o público externo sobre a política geral do caminho de ferro;
- documentos técnicos relativos às reuniões organizadas pela Associação e órgãos de estudo da UIC;
- artigos técnicos originais, abordando todos os ramos da actividade ferroviária, incluindo os problemas económicos, financeiros e sociais;
- informações sobre as actividades da Associação e da UIC;
- reproduções, em tradução, de artigos de particular interesse publicados noutras revistas técnicas;

- comunicações do Bureau de Investigação e Ensaio (ORE);
- breves notícias sobre a actividade e progresso do caminho de ferro.

B) Resumo de documentação ferroviária internacional:

Em plena colaboração com a União Internacional dos Caminhos de Ferro, a Associação publica igualmente uma revista intitulada:

- «Abrégé de Documentation Ferroviaire Internationale»;
- «Selection of International Rail Documentation»;
- «Auszüge aus der Internationalen Eisenbahn-Dokumentation».

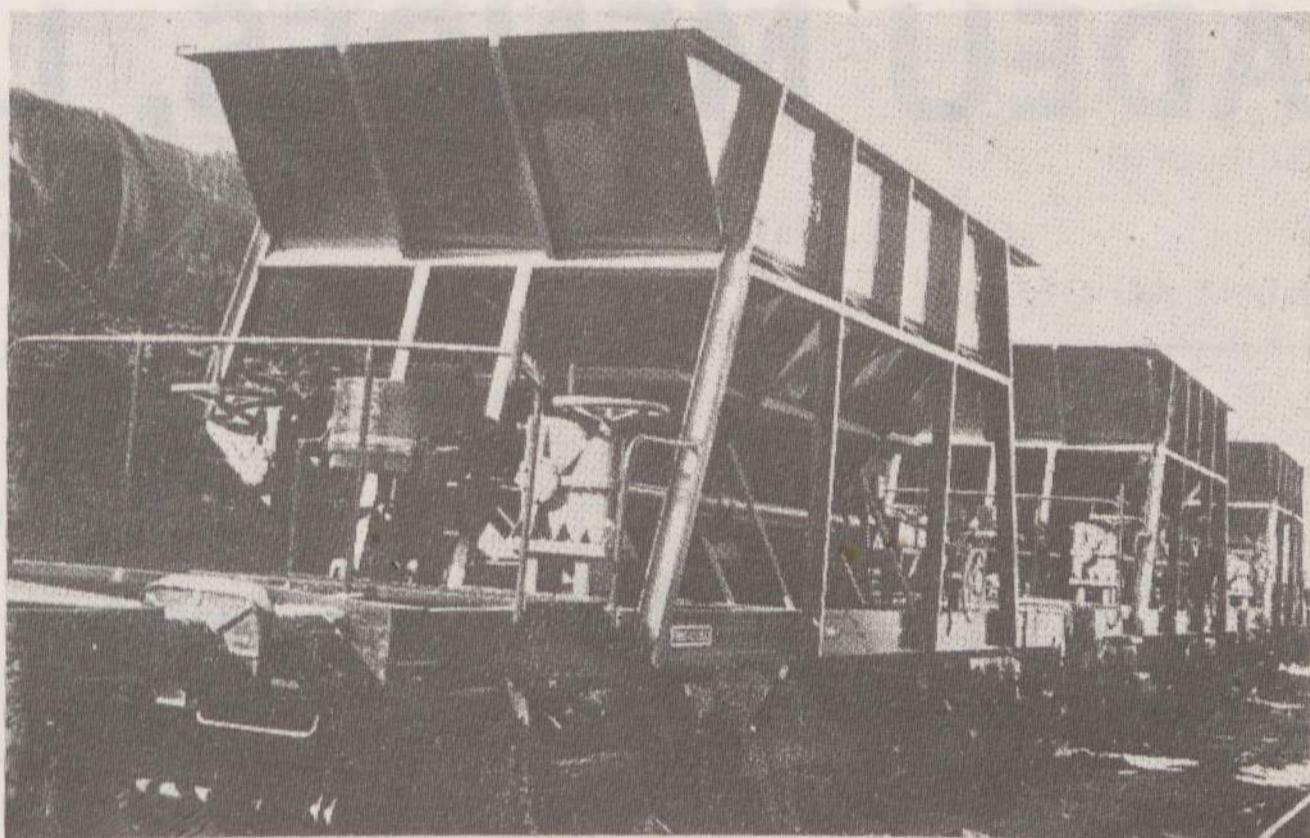
Esta revista é semestral e cada número contém cerca de 120 análises de artigos publicados na imprensa ferroviária internacional e ainda as seguintes rubricas:

- a)* programa de pesquisas das diferentes redes ferroviárias;
- b)* descrição de centros de documentação;
- c)* lista de traduções;
- d)* calendários das principais reuniões internacionais não ferroviárias;
- e)* lista de filmes importantes;
- f)* índice dos autores (uma vez por ano).

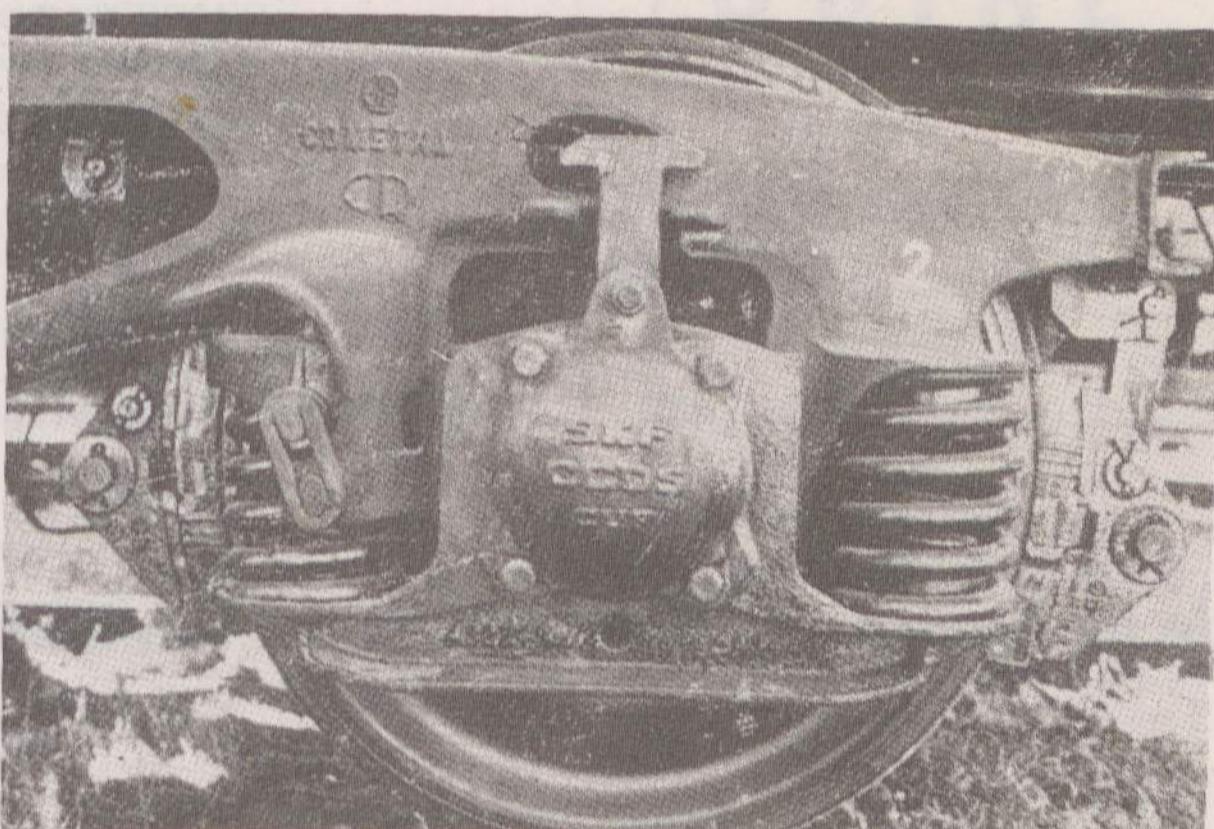
C) Edição russa: Uma edição de «Rail International» publicada em língua russa, em Moscovo, é assegurada pelos caminhos de ferro soviéticos para os seus serviços internos.

Biblioteca

A Associação possui ainda, na sua sede, uma biblioteca consagrada às obras relativas à ciência do caminho de ferro, na qual figuram os principais periódicos dos diversos países do Mundo, sobre problemas de engenharia civil e técnica ferroviária.



MAIS UMA PARTICIPAÇÃO DA **SKF** NO FORNECIMENTO
DE MATERIAL ROLANTE PARA OS 330 NOVOS VAGÕES
ESPECIAIS FORNECIDOS À CP PELO CONSÓRCIO COMETNA,
CUF, L'D'ARGENT E SOREFAME



SOCIEDADE **SKF** LIMITADA
LISBOA — PORTO

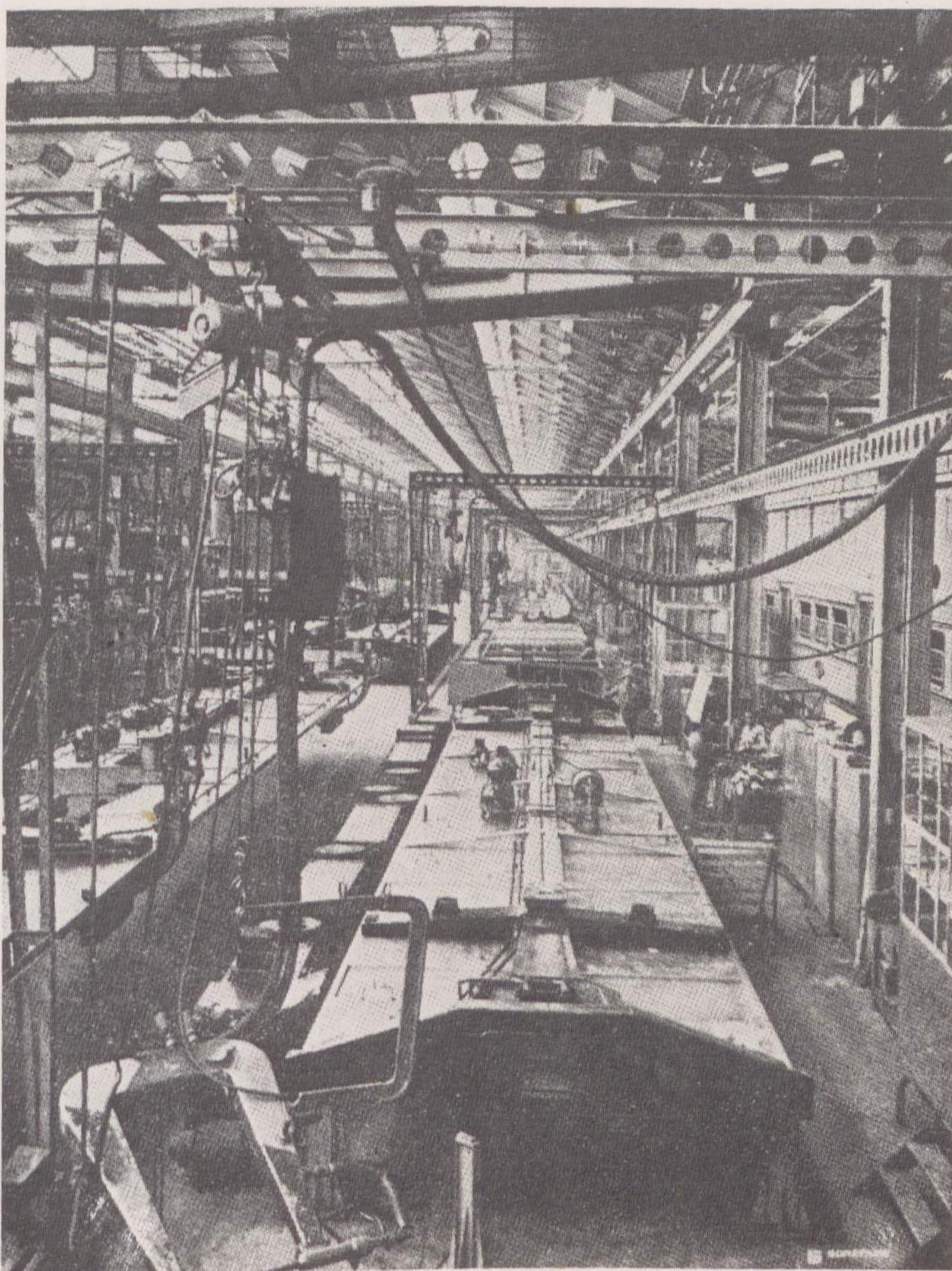
AÇO E LAMINADOS NACIONAIS
NOS CARRIS DAS VIAS RENOVADAS DA C.P.



SIDERURGIA NACIONAL, S.A.R.L.

RUA BRAAMCAMP, 7 * LISBOA * Tel. 53 31 51 a 53 31 59

EM ESTREITA COLABORAÇÃO COM A C.P.,
A SOREFAME CONTRIBUI PARA A RENO-
VAÇÃO DO PARQUE NACIONAL
DE MATERIAL CIRCULANTE



SOREFAME

LOCOMOTIVAS — AUTOMOTORAS — CARRUAGENS
DE PASSAGEIROS — FURGÕES — VAGÕES ESPECIAIS
GABINETES DE ESTUDOS E FÁBRICAS EM AMADORA — PORTUGAL