

As novas locomotivas de via estreita

No decurso dos meses de Julho e Agosto últimos, entraram ao serviço 6 novas locomotivas diesel-eléctricas, destinadas às linhas da Via Estreita, com vista a eliminar a tracção a vapor naquelas linhas.

As novas locomotivas foram, totalmente, fabricadas e montadas em França pela Alstom e têm afinidades, ao nível de equipamento motor, com as locomotivas recentemente adqui-

ridas em Espanha, em 2.ª mão, e Brissoneau, já ao serviço na C. P.

A seguir indicamos algumas das características destas novas locomotivas diesel-eléctricas:

Características técnicas:

- Tipo de locomotiva: Bó Bó
- Comprimento entre tampões:

- 11,360 m
- Distância entre pivots: 5,85 m
- Embasamento dos «bogies»: 2,200 m
- Diâmetro das rodas: 950 mm
- Peso por eixo: 11,6 ton.

Características de tracção:

- Velocidade máxima: 70 km/h.
- Esforço de tracção máximo no arranque: 14,400 kg.
- Esforço de tracção no regime contínuo: 10,600 kg.
- Velocidade correspondente ao regime contínuo: 18 km/h.

Características do equipamento motor:

— Em linhas gerais o equipamento é constituído por um motor diesel com 12 cilindros em V, sobrealimentado; um gerador de corrente contínua 830 H e quatro motores de tracção com ventilação forçada. A excitação do gerador principal e a alimentação dos auxiliares são asseguradas por um alternador duplo, tipo «Statodyne» accionado pelo diesel e um bloco electrónico de rectificação e regulação.

A potência de utilização do motor diesel é de 1.050 cv a 1.500 rpm, sendo combinada com a do gerador principal, segundo o princípio de «Regulação Interna».

A principal vantagem do sistema é a simplicidade e a robustez.

Características Diversas:

— Estas unidades estão equipadas com freio vácuo para a composição, e de ar comprimido para as locomotivas, sendo a bomba de vácuo e compressor accionados mecânicamente pelo diesel.

Podem circular acopladas em unidades múltiplas até ao limite de 3.

Para além das protecções habituais, noutras unidades, estão previstas a protecção de sobrecarga do quadro gerador e a sobrevelocidade da locomotiva.

A segurança da circulação é auxiliada por um sistema de HM (homem - morto) baseado no tempo.

A suspensão primária é constituída por molas duplas com quatro amortecedores hidráulicos por «bogie».



cos por «bogie».

A suspensão secundária e o guiamento caixa-«bogie» faz-se por intermédio de apoios de borracha e amortecedores horizontais, «anti-lacétre», o que juntamente com a reduzida distância entre «pivots» e a lubrificação de verdugos, torna esta locomotiva apta a circular em linhas com curvas de pequeno raio.

Instalações de Conservação:

A entrada ao serviço destas locomotivas levou a ter de se encaixar a respectiva manutenção, o que implicou, naturalmente, que as instalações oficiais do Posto de Boavista (onde ocorrem) tenham de ser ampliadas e remodeladas, não só para estas unidades, como visando a próxima entrega, em 1.ª fase, de 22 UDD, que àquelas linhas se destinam.

Como é óbvio, também o pessoal deste Posto está a ser instruído, embora esta tarefa esteja de algum modo facilitada pelo conhecimento adquirido com as automotoras diesel-eléctricas ALLAN que ali já se encontram ao serviço.

As grandes reparações destas novas unidades serão efectuadas pelo 1.º Grupo Oficial Porto-(Campanhã), com excepção dos motores diesel que serão reparados no 3.º Grupo Oficial (Barreiro).

EDITORIAL

Ao ser lançado este mensário, pareceu-nos oportuno escrever algumas palavras sobre os ditames e as finalidades do mesmo.

A informação interna é de enorme importância em qualquer comunidade de trabalho.

Ela satisfaz naturais curiosidades e legítimos interesses intelectuais e afectivos; respeita direitos de cada membro como parte do todo; assegura um conhecimento generalizado e correcto dos principais aspectos e problemas, por todos, a fim de que também todos possam basear e formar os seus raciocínios e juízos, tomando consciência dos mesmos aspectos e problemas e habilitando-se a melhor contribuir para o estabelecimento de consensos e para a concretização dos objectivos que, em conjunto, devem atingir.

A C. P. — pelas suas dimensões e dispersão geográfica, pela alta importância dos serviços que presta e lhe dão razão de ser, pela polarização de atenções que incidem no Caminho de Ferro e nos seus agentes, pela dificuldade e relevância dos seus problemas — constitui caso de comunidade de trabalho em que uma boa informação interna é particularmente valiosa e necessária. E é assim não só pelo expresso atrás mas também porque toda a informação no exterior, com a compreensão e o apreço que obtiver, definirá uma imagem da C. P., mais ou menos perfeita, mas que muito pode beneficiar de uma boa informação interna.

A informação que vinha sendo praticada, na C. P., mediante folhas não periódicas e relativas apenas aos assuntos que mais as exigiam ou recomendavam, estava longe de ser adequada ou bastante.

Por isso, no seio do Conselho de Directores e com o apoio da Comissão Administrativa, veio a procurar-se definir uma política global de Informação Interna.

Daí, o aparecimento de «REDE GERAL», mensário distribuído gratuitamente a todos os trabalhadores da C. P., a complementar as informações ocasionais atrás referidas, que não perdem a sua propriedade e continuarão, portanto, a surgir como necessárias.

Ao «Boletim da C. P.», é reservado o papel de publicação mais virada para o exterior da Empresa, mantendo-se o regime de assinatura para todos os interessados.

Ao Serviço de Relações Públicas foi atribuída a inteira responsabilidade da edição de «REDE GERAL», sem submissão a qualquer visto prévio. Não aceitaríamos, de facto, algo de censório, mesmo em simples aparência que fosse. Mas também não se poderia manter «REDE GERAL» se se viesse a pretender desviá-lo dos seus válidos fins, para o tornar um factor de divisão e perturbação na C. P.

Ambos os tipos de afronta são de rejeitar.

Esperemos, pois, que este novo meio de Informação Interna desempenhe cabalmente o papel que se propõe e possa merecer tanto a confiança como o respeito de todos os Ferroviários.

Amílcar Marques

ESTE
MÊS:



- Linha de Sintra Presente e Futuro pág. 4
- Electrificação do Ramal de Tomar pág. 3
- Reorganização da C. P. pág. 2

Reorganização

Órgãos de apoio

A reorganização desenvolvida na C. P. foi já objecto de duas «Informações», que a Comissão de Apoio à Reorganização (CAR) emitiu e que foram oportunamente (a última em Maio de 1975) distribuídas a todos os trabalhadores ferroviários.

Nessas informações da CAR se dava conta do processo de arranque da reorganização e das fases em que a mesma se tem desenvolvido.

«REDE GERAL» considerou agora de interesse divulgar as funções básicas dos órgãos constituídos a partir da actual reorganização, reforçando desta forma a informação que, por via administrativa, havia sido feita de deliberações, primeiro do Conselho de Administração, depois da Comissão Administrativa.

Gabinete de Planeamento Económico

O Gabinete de Planeamento Económico, que tem o nível de Departamento, estrutura-se internamente do seguinte modo: CHEFE DO GABINETE, que tem sob o seu controlo as áreas de PROJECTIVA; PLANEAMENTO; ESTUDOS ECONÓMICOS e uma SECRETARIA.

As funções básicas deste Departamento são:

— Assessor da Comissão Administrativa no respeitante à elaboração e definição de Políticas e Objectivos Gerais, e ainda ao controlo global da situação e sua evolução, tanto interna como externa, à C. P., na parte correspondente àquelas políticas e objectivos gerais.

— Motivar, normalizar e coordenar todo o processo de Planeamento correspondente às estratégias de actuação e aos objectivos específicos, decorrentes das políticas e objectivos gerais determinados pela Comissão Administrativa, e ainda actuar como assessor económico do Conselho de Directores e Direcções, e controlar a sua execução.

— Elaborar toda a documentação constituinte dos planos globais, considerados como integração e síntese dos planos funcionais cuja elaboração e execução estão a cargo das direcções a que dizem respeito.

O Chefe do Gabinete responde directamente ao Presidente da Comissão Administrativa. Faz parte do Conselho de Directores.



Gabinete de Organização

O Gabinete de Organização, que tem o nível de Divisão, estrutura-se internamente do seguinte modo: CHEFE DO GABINETE, que tem sob o seu con-

trolo as áreas de SISTEMAS E ESTRUTURAS; PRODUTIVIDADE, RECURSOS, e uma SECRETARIA.

As funções básicas deste Gabinete são:

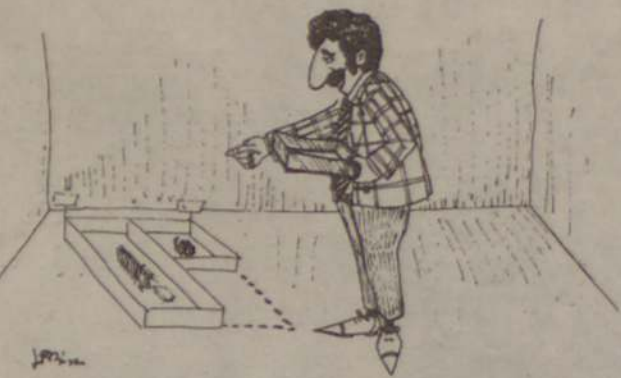
— Realizar a análise e racionalização dos sistemas na Empresa, bem como a avaliação permanente da sua capacidade e grau de utilização.

— Realizar estudos globais ou sectoriais de reorganização da Empresa.

— Elaborar estudos gerais de produtividade, colaborando em estudos sectoriais a realizar pelos diversos órgãos.

— Elaborar e formar a pedido dos órgãos, elementos respeitantes à utilização dos recursos, destinados, aos estudos preparatórios do planeamento e controlo geral.

O Chefe do Gabinete responde directamente ao Presidente da Comissão Administrativa. Faz parte do Conselho de Directores.



Centro de Informática

O Centro de Informática, que tem o nível de Divisão, estrutura-se internamente do seguinte modo: CHEFE DO CENTRO; SERVIÇO DE ANÁLISE DE SISTEMAS; SERVIÇO DE EXPLORAÇÃO DOS ORDENADORES; SERVIÇO DE CONTROLO E RECOLHA; SECTOR DE ESTATÍSTICA; e uma SECRETARIA.

As funções básicas do Centro, são:

— Propor e materializar a política de Informática que melhor se integre nos objectivos da Empresa, superiormente determinados.

— Fomentar e continuar estudos de optimização dos computadores, promovendo, para isso, a criação de grupos de estudo técnicos com representantes dos vários órgãos da Empresa.

— Obter o prazo de resposta mais conveniente à efectiva utilização das informações mecanizadas por parte dos órgãos da Companhia.

— Coordenar a actividade estatística da Empresa, garantindo a unicidade de tratamentos, a eliminação de processamentos manuais injustificados e a coordenação das informações estatísticas divulgadas no exterior.

— Criar e manter um sistema de controlo de gestão dos meios humanos e materiais associados à função informática.

— Apoiar as Empresas associadas da C. P., nas aplicações informáticas que lhes interessam, mediante condições a estabelecer para cada caso.

— Promover a formação técnica do pessoal da Informática.

O Chefe do Centro de Informática responde directamente ao Presidente da Comissão Administrativa. Faz parte do Conselho de Directores.



Gabinete de Estudos Jurídicos e Contencioso

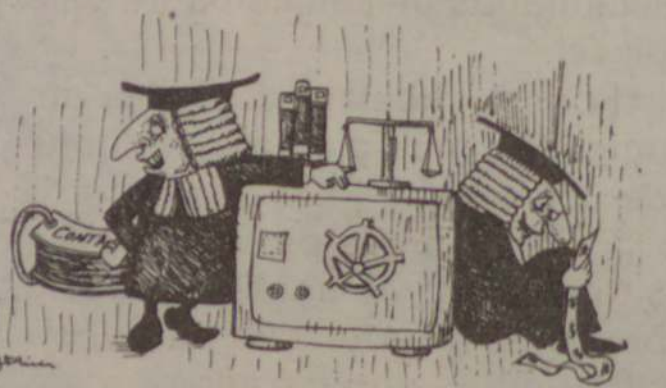
O Gabinete de Estudos Jurídicos e Contencioso, que tem o nível de Divisão, estrutura-se internamente do seguinte modo: CHEFE DO GABINETE, que tem sob o seu controlo as áreas de RELAÇÕES DE TRABALHO; APOIO JURÍDICO; e uma SECRETARIA.

As funções básicas deste Gabinete são:

— Prestar apoio jurídico a todos os órgãos da Empresa.

— Assegurar o patrocínio judiciário da Empresa, e em certos casos dos seus agentes nos processos em que sejam uma das partes um litígio.

O Chefe do Gabinete responde directamente ao Presidente da Comissão Administrativa. Faz parte do Conselho de Directores.



Serviço de Relações Públicas

O Serviço de Relações Pú-

blicas, que tem o nível de Serviço, estrutura-se internamente do seguinte modo: CHEFE DO SERVIÇO, que tem sob o seu controlo as áreas de INFORMAÇÃO INTERNA E «BOLETIM DA C. P.»; RELAÇÕES EXTERIORES; RELAÇÕES INTERNACIONAIS; PROJECTOS ESPECIAIS e uma SECRETARIA.

As funções básicas deste Serviço, são:

— Definir e executar uma política de informação sobre o Caminho de Ferro, em geral, e a C. P., em particular, quer a nível interno, quer a nível externo, dentro da ética inerente à comunicação social e à actividade de Relações Públicas.

— Coordenar a presença da C. P. na Companhia, quer através dos meios de comunicação social, quer através de acções de enquadramento na comunidade.

— Elaborar estudos de opinião pública e de Informação (Imprensa, Rádio, Televisão e Cinema), tendentes a manter a Comissão Administrativa correctamente esclarecida sobre a imagem da Empresa, quer no exterior, quer no interior da C. P.

— Colaborar em acções de formação tendentes a difundir o clima de Relações Públicas a todos os níveis da Empresa.

— Colaborar com a Direcção Comercial no desenvolvimento da política de «marketing» da Empresa.

— Assegurar as relações com a U. I. C. e outros organismos nacionais e internacionais, no domínio das Relações Públicas e Imprensa.

— Orientar e coordenar a actividade dos Adidos da Imprensa.

O Chefe do Serviço responde directamente ao Presidente da Comissão Administrativa. Faz

NOTA DA REDACÇÃO

Inicia-se hoje a publicação de um mensário, o «Rede Geral», que será distribuído a todos os trabalhadores da Empresa, na última semana de cada mês.

Elemento que se considera importante para a política de informação interna da C. P., nas suas páginas se procurará dar conhecimento de tudo aquilo que se passa desde Monção a Vila Real de Santo António.

Porque numa Empresa com a dimensão da nossa não é fácil que todos saibam o que nela se passa, procurar-se-á com esta publicação superar, em parte, tal dificuldade.

Assim, nas páginas do «Rede Geral» aparecerão mensalmente espaços dedicados aos noticiários das três Regiões (Norte, Centro e Sul) assuntos relativos a pessoal, informações, normas, regulamentos etc.; aspectos referentes a obras em curso, bem como novas obras (renovação da via, pontes e novas linhas a construir); material tractor e rebocado, tanto o existente e seus problemas básicos, como novas compras e destinos; processos de exploração, regulamentos de transportes, trabalhos das instalações fixas; actividades comerciais, financeiras, de planeamento (programas de investimentos), de organização, abastecimentos, etc..

Complementado pelo «Boletim da C. P.», cuja reaparição está prevista para o primeiro trimestre de 1977, e pelas folhas de Informação Interna, sempre que o assunto a tratar — quer pela sua urgência, quer pelo tema — mereça uma mais rápida ou individualizada divulgação, o «Rede Geral» tem importante missão a desempenhar: informar os trabalhadores da vida da sua Empresa.

É esse o trabalho a que nos propomos.

parte do Conselho de Directores.



Gabinete de Design

O Gabinete de «Design» estrutura-se internamente do seguinte modo: CHEFE DO GABINETE, que tem sob controlo as seguintes áreas: ERGONOMIA (actividade a desenvolver através de um grupo colegial com a seguinte composição: Arquitecto, Designar, Médico, Psicólogo, Sociólogo, Assistente Social e Técnicos Operacionais); «DESIGN» INDUSTRIAL; «DESIGN» GRÁFICO e uma SECRETARIA.

As funções básicas deste Gabinete, são:

— Colaborar na definição da política de «Design» da Empresa e no estabelecimento de prioridades.

— Propor, e, em certos casos executar, tarefas consequentes das consultas solicitadas pelos diversos órgãos da Empresa nos campos do «Design» Industrial e «Design» Gráfico.

— Promover a execução de acções inerentes à Ergonomia.

— Colaborar no estudo de normas que se afastem das que são preconizadas pela U. I. C., quando no seu conteúdo en-

trem elementos susceptíveis de tratamento estético.

O Chefe do Gabinete de «Design» responde directamente ao Presidente da Comissão Administrativa.



Secretariado da Administração

O Secretariado da Administração, que tem o nível de Ser-

viço, estrutura-se internamente do seguinte modo: CHEFE DO SECRETARIADO; CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO; SECRETARIA; e REPRODUÇÃO.

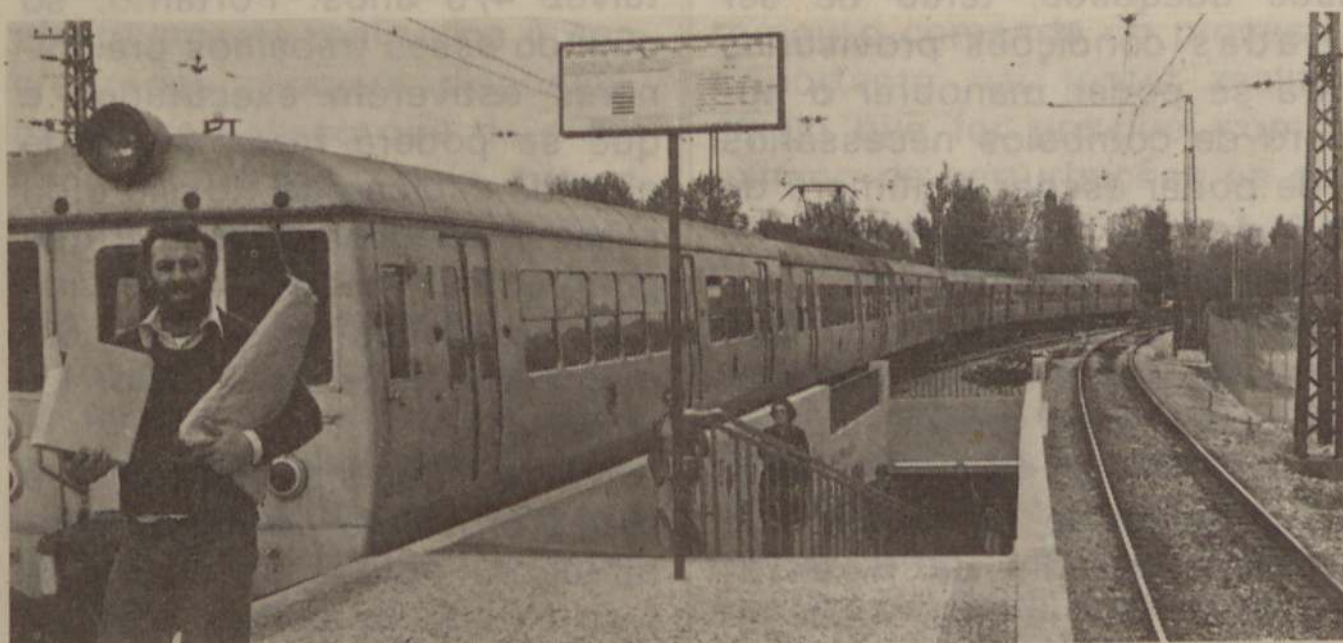
As funções básicas deste Gabinete são:
— Prestar assistência directa à Comissão Administrativa, ao Conselho de Directores e a Comissões Especiais, no que respeita a actividades de índole fundamentalmente administrativa e de Gabinete.

O Chefe do Secretariado responde directamente ao Presidente da Comissão Administrativa. ■

(continua no próximo nº.)



Passagem inferior e Estação de Algés



Dadas as deficiências da estação de Algés e o perigo iminente a que estavam sujeitos os seus utentes, na travessia da Estrada Marginal, construiu-se uma passagem inferior para peões que permite, sem perigo, passar para um e outro lado da linha e a instalação das bilheteiras e outras dependências da estação.

O acesso dos passageiros às plataformas faz-se por duas rampas que partem da passagem inferior: uma para os comboios descendentes e outra para os ascendentes. Está também prevista a implantação dos meios necessários à deslocação de pessoas deficiente-motoras até aos cais de embarque.

Além da passagem inferior e das rampas já referidas, a construção, no seu conjunto, compreende ainda modificações de

linhas, o aumento de comprimento das plataformas e também a alteração do local de estacionamento dos transportes rodoviários.

O custo total do empreendimento foi de 22,5 milhares de contos e o empreiteiro da construção civil foi a firma Teixeira Duarte, Ld.ª.

A construção civil da obra, onde se utilizou o processo de paredes moldadas, foi coordenada e dirigida pela Direcção de Equipamento — Equipa de Projectos de Construção Civil (EPCC) da C. P.

Os trabalhos iniciaram-se em Agosto de 1975 e a inauguração da passagem inferior teve lugar em Abril último, encontrando-se ainda em execução a modificação de linhas e de plataformas. ■

Electrificação do Ramal de Tomar

Entre os melhoramentos ultimamente registados na Região Centro salienta-se a electrificação do ramal de Tomar que, como se sabe, entrou em exploração no dia 27 de Setembro. É evidente que o lançamento de um novo serviço, quando é feito, pretende, de uma forma exhaustiva, responder às necessidades da área, cativando para o transporte ferroviário os serviços que são da sua vocação, tendo sempre em mira uma rentabilidade económica e o aproveitamento do material disponível. Foi o que sucedeu no ramal de Tomar, em que se tornou possível recuperar material motor diesel, para minimizar as necessidades de outras áreas. Áreas donde tinham sido já enviadas unidades diesel para a Região Norte, em substituição das máquinas a vapor que, entretanto, tinham sido abatidas.

Não se pense, todavia, que tudo está já feito. Muito há ainda a fazer. Só com um plano concertado de exploração é possível o lançamento dum serviço que contemple as preocupações básicas. A rentabilidade económica, o aproveitamento do material tractor e o rebocado dentro de parâmetros de rotação aceitáveis, boa qualidade do serviço prestado, custos de serviços de mercadorias suficientemente baixos, ligações rápidas Tomar-Lisboa são objectivos que só podem ser cabalmente atingidos depois de ela-



borado e implantado um Plano de Transportes.

Enquanto não for possível o aproveitamento total do investimento feito pelas razões atrás expostas, pretende a Região continuar a preparar as instalações do complexo do ramal de Tomar, por forma a facilitar e acelerar a entrada do referido Plano. Assim e concretamente, procedeu-se já à renovação integral da via, à electrificação do ramal, construção e melhoria em todas as estações, cais, pla-

taforma e abrigos. E está presentemente em curso um estudo da estação de Tomar, por forma a completar a electrificação das linhas secundárias inerentes às manobras, dotar a estação de plataformas cobertas e devidamente iluminadas, melhorar o Edifício de Passageiros (EP) e os cais de mercadorias. Alguma coisa — e não foi pouco — já se fez. E, como em tudo, o que custa mais é começar, o resto virá também. ■

Nova ponte ferroviária de via dupla sobre o rio Douro

Este empreendimento, designado por «Via dupla Gaia-Campanhã», compõe-se de duas partes: a ponte propriamente dita e os respectivos acessos.

Aprovados ministerialmente os actuais projectos, está em curso o lançamento do concurso da nova ponte, obra com que se inicia o referido empreendimento. Supõe a Direcção de Equipamento (DP), que a conclusão das obras se verificará por volta de 1980.

Assim, a velha ponte de D. Maria, que completará 100 anos em 4 de Novembro do próximo ano, virá a ter uma utilização

reduzida.

A nova ponte será constituída essencialmente por um arco metálico de grande vão, (238 metros) que engloba o cimbrio metálico utilizado na construção da ponte da Arrábida, e dois viadutos marginais, cada um com três vãos e cerca de 60 metros de comprimento total. O tabuleiro, em betão pré esforçado, terá uma largura aproximada de 11,5 metros, de modo a permitir a inserção das duas vias.

Este empreendimento, o mais complexo que a C. P. desenvolveu no género, tem as mais va-

riadas implicações, desde a multiplicidade de indemnizações, em termos de expropriações, até às obras de engenharia que se vão desenvolver.

Da mais elevada importância, a presente obra servirá não só toda a Região Norte como a própria economia do País, em termos de uma mais fácil ligação entre o Norte e o Sul.

É, sem dúvida, uma importante obra de utilidade pública, na qual estão empenhados todos os esforços da C. P.

Novembro/76 ■



Representando cerca de 1/3 do total de passageiros transportados pela C. P. (50 milhões de pessoas por ano) a linha de Sintra tem visto aumentar, nos últimos anos, não só o número de utentes como os seus problemas.

Sobre a linha de Sintra, os seus porquês e o que se pensa fazer, e porque esta linha é dos mais difíceis problemas ferroviários actuais, viemos ouvir o que teria para nos dizer o eng. Almeida e Castro, membro de Comissão Administrativa da C. P..

Muitos são os problemas que afectam a linha de Sintra. Gostaríamos que nos referisse quais os mais importantes e o porquê da sua existência.

O problema da linha de Sintra só acessoriamente pode ser considerado um problema técnico porque antes disso, ele é, na realidade, um exemplo de total descoordenação na urbanização e suas incidências sobre os transportes.

Como resultado de um sistema altamente especulativo que todos conhecemos, desenvolveu-se naquela zona a transferência de população para a linha de Sintra em quantidades absolutamente incomportáveis pelo sistema ferroviário que existia e que infelizmente ainda hoje continua a existir. Isto, porque foram criadas condições de habitação (que se sabe até não serem as melhores) para populações da ordem das centenas de milhares de habitantes, todas praticamente com actividades em Lisboa, sem terem sido

um limite de saturação que demos considerar insuperável, a não ser que se efectuem modificações de fundo nas infra-estruturas da linha de Sintra.

Quer dizer, o problema já não é de mais carruagens nos comboios, já não é de mais comboios por hora, uma vez que as capacidades das instalações físicas não permitem mais do que alguns ligeiros ajustamentos que, no aspecto prático, terão efeitos mínimos. Neste momento, o problema que se põe é o de mais linhas, maiores estações, atravessamentos desnivelados, etc.. É aqui que o problema começa a ser técnico, uma vez que não existindo possibilidades de se efectuarem com a rapidez indispensável os trabalhos considerados necessários (porque isso acarretaria o encerramento da linha por meses ou até por anos) — note-se que o que está em causa é efectuar a ampliação das instalações fixas, mantendo o sistema em funcionamento — as soluções técnicas que a curto prazo podem ser encaradas se-

bastante aturado, grande parte dele em condições muito más, que resultavam do estado da própria via, condições essas agora melhoradas pelos trabalhos de renovação já efectuados, mas os efeitos da circulação dessas unidades em sobrecarga e sobre uma linha em mau estado já não podem ser eliminados. Há assim unidades que, a curto prazo, terão de ser retiradas do serviço ou, na melhor das hipóteses, transferidas para outros locais onde haja menores sobrecargas e onde essas unidades possam ainda prestar alguns anos de serviço em maior «tranquilidade». Portanto, há problemas de substituição do material circulante no sentido da sua renovação. Haverá decerto que prever um aumento do parque de material circulante, mas isso só na medida em que as ampliações das instalações fixas venham a permitir que se aumente o número de carruagens por comboio e se aumente também o número de comboios por hora, particularmente nas horas de ponta. Portanto, os grandes problemas, os mais graves, os que envolvem a execução de trabalhos que vão necessariamente perturbar o funcionamento da linha — para além das perturbações já hoje existentes e que são resultantes da sua própria insuficiência, — estão nas instalações fixas.

Há que ampliar as estações, para elas poderem permitir a circulação de comboios mais compridos com maior número de carruagens. Este é um problema que se põe com particular acuidade na estação do Rossio, a qual terá de ser completamente renovada no seu interior, havendo que concomitantemente aumentar o comprimento aos cais de todas as outras estações. Há que modificar a sinalização de toda a linha e em particular do conjunto Campolide-Rossio para permitir a recepção e expedição de maior número de comboios por hora, isto é, permitir intervalos mais curtos do que os cinco minutos actualmente em funcionamento. Por tudo isto, há que previamente criar condições que permitam desviar para outras estações toda a circulação da linha de Sintra, durante os meses que levarem a efectuar os trabalhos da estação do Rossio. Até porque, simultaneamente com esses trabalhos, se terão de fazer os trabalhos de consolidação do túnel, que de há muito vêm sendo adiados e que não o poderão ser por muito mais tempo. Não é que o túnel ofereça neste momento condições de insegurança, ou que esteja iminente qualquer acidente grave, mas poderá estar iminente o aparecimento de qualquer condição que obrigue a interromper a circulação para a execução de trabalhos de consolidação da abóbada. Há infiltrações de águas, há trabalhos de estabilização da plataforma sobre a qual assentam os carris, que já de alguns anos para cá só se têm mantido através da restrição da circulação de comboios a velocidades não superiores a 40 km/hora. Tudo isso tem que ser feito, tudo isso obriga a fechar o túnel e, simultaneamente, como já referi, a conjugar esse trabalho com as grandes obras a efectuar na estação do Rossio e também a construção de uma nova oficina para manutenção do material,

LINHA DE SINTRA

Presente e Futuro

...«é um sistema auto destrutivo»:

cada vez que se melhora
vêm mais pessoas,
que anulam as
melhorias obtidas.



em substituição do actual Posto de Campolide.

Para que esse trabalho possa ser efectuado, há pois que desviar os comboios para outro local. Não existindo em Lisboa outras estações com capacidade adequada, terão de ser criadas condições provisórias para se poder manobrar o número de comboios necessários e de poder escoar o número de pessoas que viajam na linha de Sintra para locais a preparar antecipadamente na linha de Cintura. Há, por um lado, que criar condições para poder desviar para a linha de Cintura o mesmo número de comboios que actualmente vêm ao Rossio, portanto há que fazer uma bifurcação entre Sete-Rios e Cruz da Pedra, em via dupla, e com cruzamentos desnivelados. Há que estabelecer ali uma sinalização adequada, há que ampliar o apeadeiro de Sete-Rios criando condições de rápida ligação ao metropolitano e há ainda que criar um terminal no único sítio onde existe algum espaço livre, que é junto da actual estação do Rego.

Uma incógnita a considerar aqui é a capacidade do próprio metropolitano na linha de Sete-Rios, que já hoje parece esgotada...

Tudo isso são trabalhos que levarão alguns anos a efectuar, talvez 4/5 anos. Portanto, só quando esses trabalhos preliminares estiverem executados é que se poderá fazer a grande obra da estação do Rossio e do túnel. E só depois disso é que poderemos meter ao serviço mais unidades e simultaneamente unidades com maior lotação.

Neste momento, portanto, é este o problema. Se me perguntar agora porque se chegou a este estado de coisas, responder-lhe-ei que não é por a C. P. ter estado adormecida; a C. P. há muitos anos que pressentia que se haveria de chegar a esta situação; simplesmente, a nível governamental, estavam a ser feitos uns projectos relativos a um grande nó ferroviário de Lisboa, que envolvia uma série de grandes realizações que, efectivamente, por si, resolveriam o problema. No entanto, só muito

recentemente, mesmo a esse nível, as pessoas se aperceberam de que a realização desses trabalhos era incomportável com a manutenção do serviço em circulação e que por outro lado os projectos que se estavam a executar, para serem efectivamente realizados e concretizados, exigiam disponibilidades de espaço que de modo nenhum tinham sido previamente asseguradas ao Caminho de Ferro. Pelo contrário, muitos dos espaços que seriam necessários para as grandes obras do nó ferroviário de Lisboa continuaram, progressivamente e digamos talvez levemente, a ser ocupados por novas construções.

Quem viajar na linha de Sintra e olhar para um lado e para o outro, vê perfeitamente que não há neste momento, qualquer hipótese de aumentar o número de linhas na zona urbana, e quem olhar um pouco à volta na zona da linha de Cintura vê perfeitamente que não é possível, na situação actual, construir uma grande estação Central na zona do Rego, como

estava previsto anteriormente.

Agora, que todos os responsáveis se aperceberam de que as soluções que estavam a ser consideradas não eram realistas, terão de ser encontradas outras soluções. A C. P., pode dizer-se que só neste momento tomou o comando do processo e portanto vai tentar realizar aquilo que for possível com o mínimo de perturbações na circulação, já que essa é a sua principal preocupação.

Quero ainda acentuar um problema muito particular para o qual também não se vê solução a curto prazo, que é o da irregularidade na distribuição das distâncias entre paragens. A capacidade da linha poderia ser muito melhorada, o benefício da sinalização existente poderia ser maior, se as distâncias entre paragens estivessem distribuídas com maior regularidade. Sucede, no entanto, que a linha de Sintra, nasceu como nasceu, as estações e os apeadeiros nasceram em função de parâmetros não técnicos, ou não resultantes de um estudo de optimização de circulação

naquela linha, e daí resulta que em certos sítios há distâncias entre paragens muito curtas; isso acontece particularmente na zona entre Campolide e Amadora, que é exactamente a zona onde circula maior número de comboios. A distância entre paragens é, nessa zona, extraordinariamente irregular, havendo casos em que poucas centenas de metros separam os apeadeiros, o que afecta decisivamente a capacidade da linha e, mesmo que o sistema de sinalização possa ser (e sê-lo-á), melhorado um pouco, este facto não deixará nunca de pesar na capacidade da própria linha e, consequentemente, na impossibilidade de se conseguir nesta linha os mesmos resultados que sistemas semelhantes poderão conseguir em outras linhas que nasceram optimizadas, de raiz, ou o foram oportunamente.

Um aspecto importante e que advém dos problemas já referidos é o da segurança dos passageiros.

Viajar com as portas abertas, sair pela porta oposta à do cais, são situações de todos os dias. Ainda que exista regulamentação sobre o assunto, a mesma não se cumpre.

Gostaríamos que sobre este assunto se pronunciasse, incluindo na sua resposta medidas que possam ser tomadas para eliminação de tais riscos.

Na realidade, o viajar nas condições em que hoje se viaja em alguns comboios da linha de Sintra, constitui um verdadeiro perigo para os utentes. O facto é que as pessoas têm de vir para os seus empregos, os comboios não têm capacidade adequada e, portanto, sucede aquilo que sucede e que é efectivamente perigoso: viajar-se com as portas abertas e pendurado nos estribos.

Quanto à saída por portas opostas às dos cais, ao atravessamento de linhas, o problema resulta também, quanto a mim, de uma insuficiência das próprias estações. Os cais das estações não dão vazão ao número de pessoas que saem dos comboios e portanto aquelas que procuram sair com mais pressa e justamente porque os comboios dificilmente cumprem os horários, também se sentem tentados a fazer essas manobras que são, sem dúvida, altamente perigosas.

Sabe-se que a solução a curto prazo e que, permitiria, talvez, atenuar esse problema seria o do escalonamento dos horários das actividades na baixa lisboeta, pois isso permitiria distribuir melhor as pessoas pelo número de comboios oferecidos no horário e evitar assim a actual sobrecarga dos 2 ou 3 comboios que normalmente vêm nas condições indicadas. Aí estaria um primeiro alívio da situação, que não depende da C. P., mas para o qual estamos a fazer pressão. Outra solução, para evitar as tentações de sair pelo local oposto ao do cais, seria uma melhoria da capacidade de escoamento dos cais existentes. É um problema que está a ser estudado e que temos todo o interesse em melhorar, mas, entretanto, as pessoas têm de ter consciência de que estão a correr perigo e que talvez valha

a pena pensar na tal frase «mais vale perder um minuto na vida, do que a vida num minuto».

Ao longo do tempo, várias têm sido as soluções apresentadas, algumas das quais se terão concretizado, outras não.

De entre elas salientamos: — Comboios de 2 andares — Aumento da capacidade do Rossio

— Problemas de alimentação — Problemas de sinalização — Aumento do tamanho das composições

— Via quádrupla entre Campolide e Queluz, Campolide e Cacém.

Gostaríamos que nos referisse a viabilidade ou inviabilidade de cada uma delas, bem assim, como quaisquer outras possíveis.

É evidente que há várias soluções técnicas, possíveis de aplicar à linha de Sintra, exactamente porque são muitos os problemas técnicos que lá se põe. Já se disse que uma solução definitiva passa por um aumento global de capacidade, que envolve grandes obras de ampliação das estações, nomeadamente prolongamento dos cais, alargamento de alguns para permitir a circulação de maior número de pessoas e muito especialmente toda a remodelação da estação do Rossio, para aumentar o comprimento total das linhas, sem que com isso se queira dizer que o tamanho da estação vá ser aumentado, já que isso é impossível. Sabe-se, no entanto, que a remodelação daquelas linhas, reduzindo-se-lhes o seu número, mas eliminando incompatibilidades de existência de itinerários, elevando a altura

estação do Rossio. Esta é a grande obra que já referi e que permitirá uma solução do problema, que dê para largos anos.

Nada de ilusões sobre soluções definitivas, porque em suburbanos, a continuar a actual descoordenação na política de urbanização e, portanto, a continuarem a criar-se condições para o aumento indiscriminado das populações naquela linha, não há dúvida que seja qual for a obra que se faça, dentro de alguns anos ela estará outravez saturada e teremos que procurar depois outras soluções.

Aqui, o ideal será tomar consciência de que a solução técnica é uma solução a prazo e que há um problema político cuja solução só poderá ser obtida desencorajando a urbanização naquela zona para que ela não ultrapasse rapidamente os limites de saturação do Caminho de Ferro, mesmo depois de ampliado. Possivelmente, direi até impensavelmente, haverá que criar outras zonas de urbanização para onde a população se possa expandir, descongestionando assim o problema dos transportes nesta zona, mas criando então à partida condições para que não venha também a acontecer a saturação prematura do sistema de transportes dessas zonas para onde se incentivaria a urbanização.

Em torno disto, várias questões técnicas se podem pôr, tal como, por exemplo, a utilização de veículos de dois andares. A utilização de veículos de dois andares, em princípio, é aliante, uma vez que permite aumentar a capacidade dos comboios sem aumentar o seu comprimento.

Parcerá portanto que poderíamos com esta solução transportar mais passageiros, mesmo antes de se efectuar a ampliação das instalações fixas. E digo



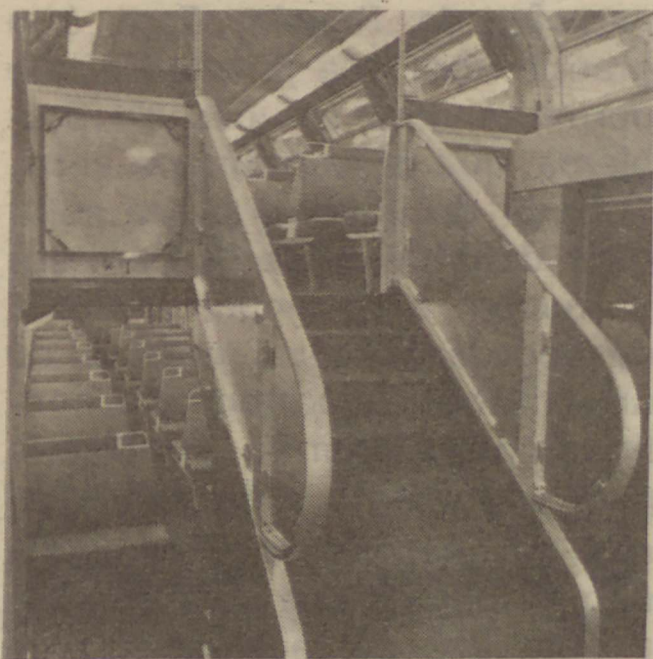
criadas simultaneamente condições ao sistema de transporte para poder arcar com as sobrecargas de transporte de passageiros que a prazo daí adviriam, especialmente concentradas nas horas de ponta, já que se trata de relações casa/emprego, que envolvem a transferência de muitos milhares de pessoas concentradas em determinadas horas do dia, nomeadamente as horas de abertura e encerramento dos locais de trabalho.

De facto, este aspecto foi sempre descuidado; quer dizer, ao Caminho de Ferro não foi dada qualquer possibilidade de expansão. Certamente, por imprevisto inicial, supunha-se que a linha existente tinha imensas reservas de capacidade. Na verdade, tinha algumas na data da sua electrificação, em 1957, mas o certo é que, não se tendo feito praticamente mais nada nas instalações fixas, desde essa data, chegou-se agora a



dos cais e possibilitando a recepção e expedição de comboios em condições mais expeditas e com maior número de carruagens, vai permitir aumentar substancialmente a capacidade, sobretudo porque, com a modificação do plano de linhas da estação, também tem que se modificar a sinalização, e nessa altura implantar-se-á um sistema de sinalização centralizada em conjunto com o túnel e a estação de Campolide, que também é um óbice grande à capacidade de funcionamento da

pareceria, porque se trata mesmo assim de uma solução que não é imediata. Mesmo que hoje a C. P. tomasse a decisão de adquirir veículos de 2 andares para a linha de Sintra, só os teria daqui a 3 anos, que é o prazo normal de fornecimento de material circulante hoje em dia em todo o mundo e também na nossa própria indústria. Há, no entanto, vários problemas, como os relativos aos tempos de entrada e saída de passageiros nas estações com veículos de dois andares e a experiência



dos autocarros de dois andares em Lisboa já nos ensinou isso mesmo: com veículos de 2 andares os tempos de paragem são prolongados, o que pode afectar sensivelmente a capacidade da linha, na medida em que, como já disse, na linha de Sintra há zonas em que a distância entre paragens é muito curta. Portanto, se não se encontrar um processo de regularizar as distâncias entre apeadeiros, o que equivaleria a mudar a localização de alguns deles e a eliminar outros, e não sabemos como reagiriam as populações a esse respeito, a utilização de veículos de 2 andares pode, e só um estudo aprofundado o dirá, por um lado retirar, por razões relativas à circulação, o aumento de capacidade que aparentemente oferece pelo aumento do número de lugares. Já sabemos que, lá fora, estas soluções existem em linhas onde as distâncias médias entre paragens são maiores, ou, onde há sistemas de exploração que permitem a sobreposição de comboios ónibus, com composições clássicas e de comboios directos a destino com um mínimo de paragens utilizando composições deste género.

Por outro lado as soluções existentes não estão ainda experimentadas na versão que nos interessaria mais, que seria a versão automotora. O que existe, é locomotiva e carruagens e, por consequência, a introdução da locomotiva vai retirar comprimento útil à composição. Assim, não temos ainda a certeza que a utilização de veículos de dois andares, no caso particular da linha de Sintra e nas condições especiais

periência com veículos deste tipo. Na situação actual não nos podemos arriscar com soluções não experimentadas.

Outra via possível de explorar, para alívio da situação, consistiria em retirar a maioria dos bancos das carruagens, aumentando a lotação à custa de maior incomodidade para os que hoje vão sentados, mas melhorando a posição suportada pelos que já agora vão de pé. Embora isso se faça em muitos países, não sei francamente qual a reacção que o público ofereceria a uma medida deste teor.

Quanto ao aumento da capacidade da estação do Rossio, já o disse, é esta a principal componente da solução que podemos considerar mais definitiva do problema da linha de Sintra. Simplesmente, a solução deste problema envolve o encerramento da estação e, portanto, envolve a preparação antecipada de soluções alternativas de transição na linha de Cintura, isto é., a criação de um terminal provisório nos terrenos anexos à estação do Rego, a ampliação do apeadeiro de Sete-Rios e a melhoria das suas ligações ao metropolitano para se poderem lançar para lá os passageiros transportados nos comboios durante o período em que a estação do Rossio teria de estar fechada. Sobre este problema, penso que não valerá a pena dizer muito mais, excepto que o aumento da capacidade da estação do Rossio não diz respeito só ao prolongamento do cais, ao aumento da capacidade das próprias linhas e ao aumento das possibilidades de manobra de recepção e expedição de maior número de comboios por hora, mas também a melhoria substancial dos acessos aos cais, que não podem continuar a ser feitos pela escada e pelos elevadores existentes.

Está previsto que os acessos aos cais sejam feitos por escadas rolantes, e como se trata de parte das obras que pode ser feita sem interferência na circulação dos comboios, não temos necessidade nenhuma de adiar essa obra que corres-

pondia em energia, já está em serviço uma nova subestação de transformação localizada na Amadora e portanto essa questão já foi por agora resolvida, isto é, a circulação na linha de Sintra já não é neste momento afectada pelas insuficiências de alimentação em energia eléctrica. Portanto, sob este ponto de vista, a linha de Sintra já está em condições de poder garantir a circulação de mais comboios. O que não está é evidentemente resolvidos os outros problemas para tornar isso possível de concretização imediata.

Quanto a problemas de sinalização, já se efectuaram alguns ajustamentos que permitem uma regularidade na exploração dos comboios com intervalos curtos. No entanto, neste momento não se foi além, até porque não interessa melhorar a sinalização enquanto o complexo Campolide-Rossio não tiver, ele próprio, condições para receber e expedir maior número de comboios. Em todo o caso, subsistirá sempre o problema das curtas distâncias entre os apeadeiros existentes na zona urbana e imediatamente suburbana que, se não for resolvido, não há sinalização que o resolva satisfatoriamente. Quanto ao aumento do tamanho das composições, como já foi dito, está limitado pelo comprimento dos cais de todas as estações da linha. Embora o aumento do comprimento desses cais da maioria das estações existentes possa parecer uma operação relativamente simples não o é, dado que uma vez aumentado o comprimento dos cais, logo surgem todos os problemas de circulação, saídas, entradas, problemas de largura desses cais, etc.

Quem conhece as estações da linha sabe que em alguns sítios isso envolve problemas muito graves. Há também problemas de atravessamento das linhas para um número aumentado de pessoas e para um intervalo muito curto entre os comboios. Isso envolve toda uma problemática de passagens desniveladas, de preferências subterrâneas.

Quanto à via quádrupla, na realidade não há espaço para a sua colocação; no entanto, julga-se que melhoradas as condições de circulação através das medidas que já referi e que ou estão em curso ou estão a ser encaradas, se tornará desnecessária a quadruplicação. De resto, a sua implantação põe problemas muitíssimo graves que nem sei se terão de considerar-se insolúveis. Quer dizer, todo o problema depende de uma orientação política aos problemas de urbanização que torne dispensável o recurso à via quádrupla, que dentro de alguns anos se teria de pôr. No entanto, parece possível — embora levante problemas muito graves, que não podem ser resolvidos a curto prazo — a implantação de mais uma via, uma 3.ª via pelo menos até à Amadora ou até Queluz, o que permitirá sobretudo resolver os problemas de interferência que sobre a linha de Sintra têm as circulações dos comboios do Oeste, e comboios de mercadorias que não é de todo possível evitar que venham a sobrepôr-se à circulação na linha de Sintra, a certas horas críticas, como princípio da manhã e fim da tarde.

Estão neste momento encomendadas à Sorefame, 18 UTE cuja data da entrega prevista é Dezembro de 1977.

Essas unidades, que virão beneficiar a linha de Sintra, destinam-se a aumentar o parque de material rolante, ou a substituir unidades mais antigas?

Estão efectivamente encomendadas, desde 1974, 18 unidades triplas eléctricas UTE, cuja data de entrega prevista é o próximo ano. Essas unidades vão entrar em serviço na linha de Sintra embora já tenha dito que sem se resolverem os outros problemas, e esses não estarão resolvidos em 1977, não será possível aumentar o número de comboios nem o número de circulações por hora.

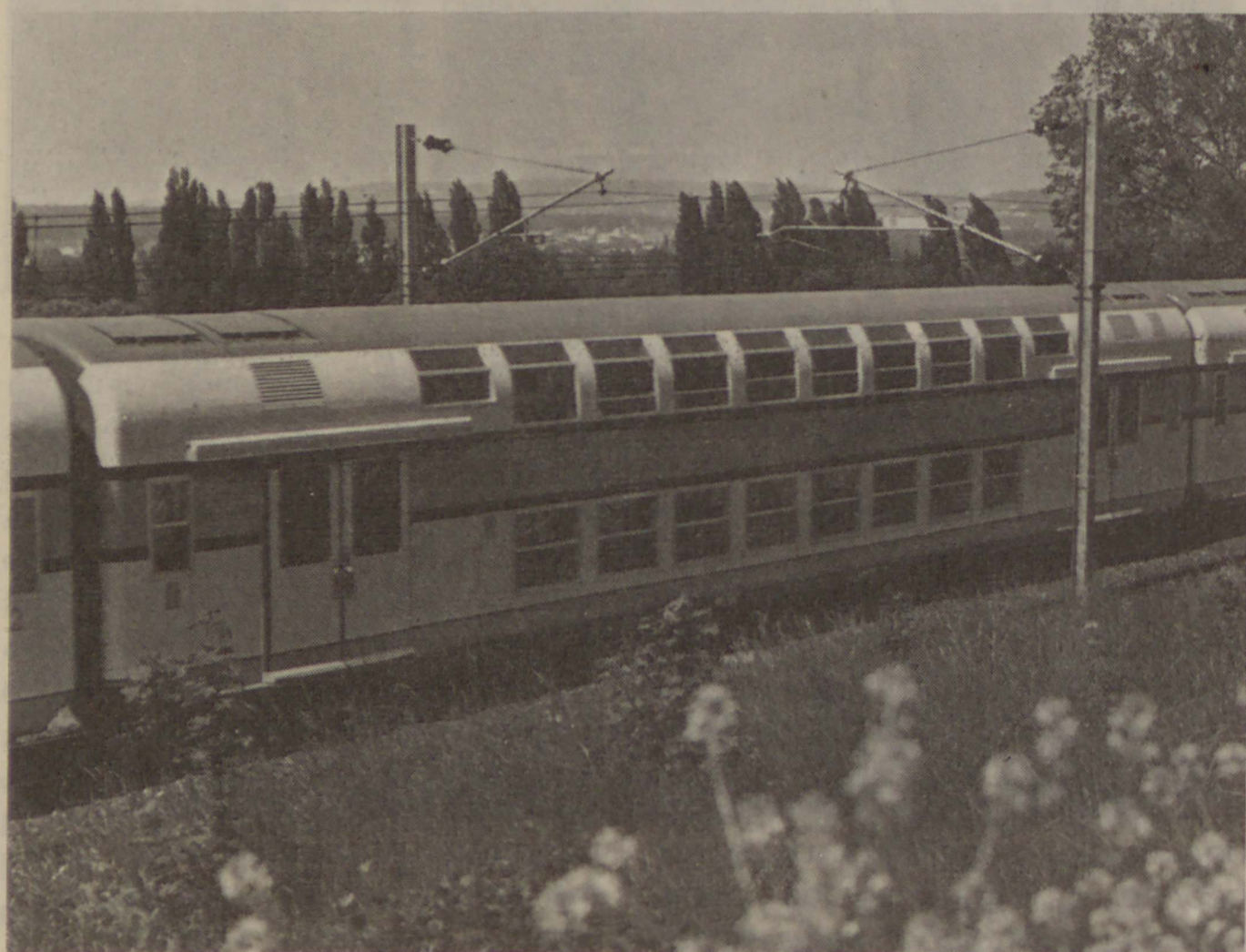
É possível, sim, através da entrada ao serviço destas unidades, aumentar as reservas, diminuir o número de avarias e retirar da circulação algumas das unidades mais fatigadas que neste momento não oferecem condições para garantir um mínimo de fiabilidade num serviço em regime de sobrecarga como este. Infelizmente a data de entrega que inicialmente devia começar em Janeiro de 1977, sofreu bastante atraso, que vai causar dificuldades à C. P., sem que disso tenha culpa.

A entrada ao serviço destas 18 UTE propiciará um certo alívio da situação, como já disse. Mas em definitivo a C. P. terá, em meados de 1979 de encomendar material de concepção inteiramente nova, para a linha de Sintra.

Nessa encomenda de material que, como é normal, terá prazos de entrega para além dos 3 anos, a C. P. ao definir as suas características terá de tomar em consideração a própria capacidade de realização das obras necessárias para resolver os outros problemas que torna-

rão possível a circulação de comboios com maior número de lugares e com intervalos mais curtos. Portanto, se vão ser unidades quádruplas ou triplas, se vão ser de um piso ou de dois pisos, tudo isso estará relacionado com aquilo que a C. P. puder realizar em instalações fixas num prazo de 4 a 5 anos.

Para terminar queria ainda referir, que é preciso não esquecer, no entanto, as características muito particulares que têm estes serviços suburbanos. São serviços que exigem uma concentração enorme de investimentos, que exigem uma capacidade muito grande de transporte, que só é utilizada em pleno uma ou duas horas por dia, em percursos relativamente curtos e que por outro lado se não for acompanhado de uma eficaz política de urbanização tem exigências sempre crescentes. Se não houver criação de estímulos à habitação para outras zonas, as pessoas continuarão a afluír a esta linha e então a própria melhoria do serviço constituirá mais um factor de saturação dele próprio. É aquilo a que chamamos um «sistema auto-destrutivo»: cada vez que se melhora vêm mais pessoas e quando vierem mais pessoas elas saturam imediatamente e anulam as melhorias obtidas. Como já entramos numa situação em que o problema não é resolvido simplesmente por carruagens ou por mais comboios, mas por maiores estações e maior número de linhas, estamos a chegar àquela fase em que seria de desejar que, para além das medidas que se vão tomar para dar soluções adequadas ao modo de transportar as pessoas, não seja de futuro demasiado incentivada a fixação de maior número de habitantes naquela zona, tentando de preferência descentralizar, descongestionar, como em outros países se faz.



da estação do Rossio, corresponda a um aumento de capacidade, que valha os riscos que se teriam de correr pela utilização de soluções ainda não largamente experimentadas em outros países. É um problema actualmente em estudo e poderemos perfeitamente acabar por concluir a utilização de automotoras de 2 andares seja uma solução admissível, mas só no dia que haja, lá fora suficiente ex-

ponde a um benefício real para os utentes, embora não seja muito significativo sem o resto da obra. Pensamos assim ter brevemente em serviço as escadas rolantes para acesso ao piso superior da estação do Rossio beneficiando desde logo todos aqueles que actualmente fazem longas bichas no elevador e se fatigam a subir as velhas escadas.

Quanto aos problemas de ali-

Passagem subterrânea junto da Estação da Damaia

O objectivo da obra em construção é a eliminação da actual passagem de nível da Damaia, acabando-se assim com o importante ponto de conflito na actual intersecção das duas vias do tráfego.

A obra, que foi adjudicada em Maio do corrente ano, à firma Teixeira Duarte, Lda. por cerca de 12 000 contos, terá a sua conclusão em Janeiro do próximo ano.

A coordenação e direcção da obra tem estado a cargo da Direcção de Equipamento — EPCC.

A obra pode vir a ser completada com uma passagem inferior para peões, na actual PN (onde se situariam as bilheteiras) se as entidades interessadas derem o seu acordo.

Novembro/76



Instalações sociais

Melhoramentos

No sentido de melhorar as instalações sociais, usadas pelo pessoal que por motivos de serviço é obrigado a pernoitar fora de casa, têm-se levado a efeito diversas obras tendentes a dar àquelas instalações as condições necessárias de utilização.

Assim, para dormitórios e de uma estimativa de 2000 contos a gastar nestas instalações, foram já utilizados 1290 contos em:

MONTEMOR

Remodelação com inclusão de instalações sanitárias e água quente.

BEJA

Colocação de tectos nos quartos, substituição de pavimento dum corredor e dos lavatórios de marmorite.

VENDAS NOVAS

Construção de duas arrecadações nos topos do corredor, rebocos, etc..

BARREIRO E SETÚBAL

Instalação de água quente no dormitório do pessoal de comboios.

SINES

Reparação dos pavimentos em quartos, caiação e pinturas.

ÉVORA

Substituição e revestimento dos pavimentos, paredes da cozinha, alargamento do WC, substituição de peças sanitárias e instalação de água quente.

MOURA

Instalação de água quente e diversas reparações no dormitório do pessoal de Trens e Revisão.

VILA VIÇOSA E REGUENGOS

Construção de instalações sanitárias e colocação de água quente no dormitório do pessoal de comboios.

FUNCHEIRA

Revestimentos dos pavimen-

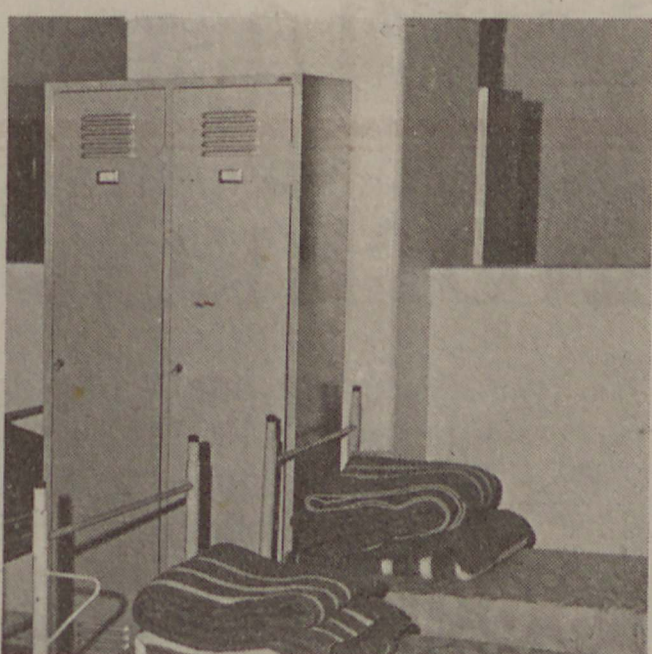
tos dos quartos a mosaicos e modificações de lareiras e das torneiras dos lavabos.

Para outros trabalhos a realizar nestes e noutros dormitórios, encontram-se em face de execução diversos projectos, cadernos de encargos e aberturas de concursos de forma a uma execução rápida dos trabalhos programados.

Também a cantina de Barreiro se encontra em fase de melhoramentos que se tornam imprescindíveis para o bom desempenho da sua função, tendo já sido colocado mosaicos antiderrapantes em toda a área da cozinha, o que permite um piso em condições de evitar os acidentes que eram ocasionados pelos mosaicos então existentes. Foram também melhorados os sanitários e vestiários, utilizados pelas funcionárias em serviço.

Neste momento, está em curso a adjudicação de um sub-tecto cuja finalidade será evitar a queda de fuligem.

Encontram-se em fase bastante adiantada os estudos para a construção dos balneários e vestiários a instalar no 3.º Grupo de Material e Oficinas, que tornará realizável uma aspiração de longos anos.



A CP NA IMPRENSA

Com esta rubrica pretendemos dar aos leitores do «Rede Geral» uma panorâmica dos principais temas ferroviários abordados pela Imprensa escrita, embora sempre que nos seja possível, tentemos sumariar referências da Rádio e da Televisão.

Tratar-se-á de uma simples transcrição com a indicação da respectiva fonte, não se lhe acrescentando quaisquer comentários mesmo que discordemos dos respectivos conteúdos. As rectificações às notícias surgidas — como será do vosso conhecimento — é feita pelo Serviço de Relações Públicas, consultados os Órgãos técnicos competentes.

Entendemos, no entanto, que este registo sem comentários permitirá aos trabalhadores ferroviários formar a sua opinião sobre a opinião dos jornais acerca da C. P.

O corredor de Sintra PRIORIDADE AOS TRANSPORTES PÚBLICOS

O Corredor de Sintra põe os problemas mais graves de acesso à cidade de Lisboa através da Zona de Benfica, Sete-Rios e Praça de Espanha, abrangendo a periferia mais populosa da capital, elevando-se a 240 000 o número de utentes dos transportes públicos.

Segundo o Plano de Transportes da Região de Lisboa, a situação naquele corredor caracteriza-se pela «saturação da Estrada de Benfica e condições inaceitáveis da circulação dos Transportes Públicos de Superfície, canalização do tráfego rodoviário dos aglomerados dos arredores (Amadora, Queluz, Cacém e Sintra)», a «capacidade insuficiente do metropolitano a partir de Sete-Rios nas horas de ponta», e «condições deploráveis de transporte na linha de Sintra», nas horas de maior afluxo de trânsito.

Em face destas anomalias, a remodelação projectada no sector de transportes implica a «utilização optimal das infraestruturas existentes» e «correções pontuais das mesmas», ao mesmo tempo que a «prioridade absoluta aos transportes públicos».

Dentre as medidas propostas pelo GEL (Grupo de Estudos de Lisboa) aos organismos interessados (CML, CARRIS, C. P., METRO) salientam-se a «separação dos transportes individuais e dos transportes públicos ao longo do corredor de Benfica entre a Amadora e S. Sebastião», a «reorganização de Sete-Rios e Praça de Espanha», e a «manutenção do serviço local aos veículos individuais pelas ruas laterais e alguns troços longitudinais». — («O DIÁRIO»)

Obras na via férrea entre Braço de Prata e Santa Apolónia

Os trabalhos de renovação de via férrea no troço Braço de Prata - Santa Apolónia deverão estar concluídos no final deste mês ou em princípios de Novembro — informa uma nota dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A obra, em curso já há algum tempo, é motivada pela infiltração de águas do subsolo que chegavam a cobrir os carris, durante a época das chuvas. «A complexidade dos trabalhos — afirma a C. P. — agravada pela grande intensidade do tráfego ferroviário e ainda pela proximidade de uma estação terminus que não permite um escoamento adequado de comboios, acarreta, de facto, graves problemas para a circulação ferroviária e implicitamente para os respectivos utentes».

A C. P., face aos problemas existentes, optou pela redução do tempo diário de execução dos trabalhos, por forma a dar resposta à circulação de comboios. — («A CAPITAL»)

MINAS DE MONCORVO

Arranque de 1,6 milhões de contos para 800 milhões de toneladas de ferro

O «PIPE-LINE» e a via férrea

Pressupondo que, segundo é constante do Plano Siderúrgico Nacional, uma nova siderurgia esteja a laborar parcialmente em 1980/81, é de concluir que nessa data estejam já em pleno funcionamento as minas de Moncorvo. Para tal, urge resolver de imediato o problema de transporte. Duas idéias foram já avançadas como as que apresentam maior viabilidade — um «pipe-line» do centro mineiro do Carvalhal até ao Pocinho e a construção de uma via férrea desta estação a Vila Franca das Naves.

Tanto quanto sabemos, estes dois projectos já foram aprovados, embora não venham incluídos nas dotações constantes do PSN. Assim, o «pipe-line», numa extensão de 20 quilómetros, será constituído por um tubo de aço especial de 25 a 40 centímetros de diâmetro. O minério vai já concentrado em pó fino, a uma décima de milímetro, pelo que só é transportável por via húmida. Pela via férrea segue o minério em pó para a peletização (concentração do ferro em pó em pequenas esferas). Haveria interesse em fazer a peletização em Moncorvo. Tal não se apresenta possível já que é necessário misturar a ferro deste teor outro minério mais puro e, sobretudo, isento

de fósforo. Ou seja: as piritas de Aljustrel. Ganha assim maior consistência a ideia de que a nova siderurgia se venha a situar em Sines, embora não seja de excluir a hipótese do Seixal. — («DIÁRIO DE LISBOA»).

Plano de transportes da Região de Lisboa

O ministro e o secretário de Estado dos Transportes e Comunicações visitaram os Serviços Centrais da Direcção-Geral de Transportes Terrestres (D. G. T. T.).

Foram particularmente analisados os projectos relativos aos corredores do Lumiar e de Benfica, política de estacionamento e de circulação nas zonas centrais de Lisboa, melhoria dos terminais do Cais do Sodré e St.ª Apolónia, ligações entre as duas margens do Tejo, tendo sido dadas instruções ao grupo de estudos para estabelecer os contactos com as outras entidades interessadas com vista a acelerar a execução das medidas programadas.

Foi ainda salientada a necessidade de modificar as relações entre os diversos intervenientes (administração pública, autarquias e operadores de transportes) para maior coordenação e rapidez de decisão. — («O PRIMEIRO DE JANEIRO»)

Um grande passo em frente nos transportes ferroviários

Entrou, de facto, em funcionamento definitivo, no pasado domingo, todo o sistema eléctrico do ramal ferroviário de Tomar. Os testes deram a garantia de que tudo estava em boas condições de movimentação.

Não houve solenidades especiais. Apenas o público se apercebeu duma sensível melhoria de serviço por parte duma organização pública que tão anacronicamente vinha servindo esta cidade e esta região.

Mas esqueçamos o passado e comecemos a viver com grandes esperanças os efeitos desta manifestação de boa vontade da C. P. para com as populações nabantinas.

Há agora mais comboios, mais comodidade, mais eficiência e mais rapidez. Tomar encontra-se em ligação mais directa com Lisboa e outras regiões do país, e turística e economicamente deu um grande passo em frente, talvez em gesto de compensação das mutilações de que tem sido vítima.

Nacionalizada, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses passou a ter responsabilidades e obrigações oficiais para com a comunidade, como instituição pública que é. Saibamos e queiramos ser dignos deste novo serviço de transportes ferroviários postos assim à nossa disposição. — («O TEMPLÁRIO»).

Escalas de Pessoal Na Região Centro

A fim de as integrar no espírito do ACT de 1976 e tendo em vista melhorar as condições de trabalho do pessoal de comboios, vem-se procedendo ao reajustamento progressivo das diversas escalas. Este reajusta-

mento, que se viu dificultado pela não existência das dotações necessárias, recebeu acentuado impulso, em face das admissões verificadas para as diferentes categorias abrangidas por estas escalas.

INSTALAÇÃO DE TELEIMPRESSOR NO DEPARTAMENTO COMERCIAL



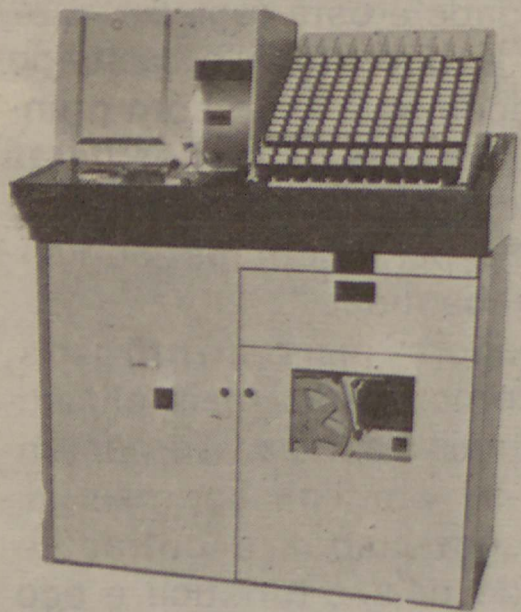
Em 1 de Outubro findo, entrou em funcionamento no Departamento Comercial, a título experimental durante 30 dias, conforme comunicado, emitido pelo nosso Serviço de Telecomunicações, a todos os postos da rede telegráfica da C. P., o posto LXP DCM 004.

Este posto, como é evidente, vem trazer à secção comercial da nossa Empresa mais um meio de comunicação com a nossa rede, de absoluta necessidade, permitindo contactos mais eficientes e permanentes, se se tiver em vista as seguintes facilidades:

1. Informações em tempo útil, via chefe de estação, a prestar aos clientes da empresa.
2. Informações em tempo útil da situação das mercadorias retiradas nas estações fronteiriças.
3. Informações gravadas, em tempo útil, aos Serviços Comerciais das Regiões e, bem assim às suas Secções Comerciais, oito das quais se situam em locais onde existem terminais de telex.

Para se poder avaliar de tal benefício para a acção comercial da Empresa, citaremos que o referido posto envolve toda a actividade do Departamento Comercial (Estudos, Passageiros, Mercadorias e Transportes Complementares).

Máquinas AUTELCA



Foram adquiridas a firma AUTELCA, S. A., Berna-Suiza, 28 máquinas impressoras de bilhetes com clichés, electrónicas e fornecedoras de dados estatísticos, para serem instaladas nas Estações de Lisboa (Rossio, Santa Apolónia e Terreiro do Paço), Barreiro, Coimbra (A e B) e Porto (S. Bento e Campanhã).

A entrada em funcionamento destas máquinas, atrasada por motivo da introdução das alterações tarifárias, está prevista para o mês de Dezembro.

PESSOAL

Embora por via hierárquica e através das folhas de Informação Interna se divulgue a todos os trabalhadores as normas que regulamentam a «função pessoal», entendemos ser de registar nesta rubrica as determinações que julgemos de mais interesse.

Legislação eleitoral Autarquias locais

Regimes de dispensa da prestação de trabalho e outras facilidades aos intervenientes no processo eleitoral.

1. Por força do Decreto-Lei n.º 701-B/76, diploma disciplinador do regime eleitoral dos órgãos das autarquias locais, são as seguintes as disposições legais que, de forma directa, regulamentam a matéria em epígrafe:

1.1. Durante o período da campanha eleitoral, os candidatos têm direito à dispensa do exercício das respectivas funções, sejam públicas ou privadas, contando esse tempo, para todos os efeitos, incluindo o direito à retribuição, como tempo de serviço efectivo (art. 5.º, n.º 4).

1.2. O direito previsto no número anterior é reconhecido aos funcionários do Estado e outras pessoas colectivas públicas e de Empresas nacionalizadas durante o mandato, se as respectivas funções tiverem carácter permanente e sem prejuízo da opção que fizerem quanto a vencimentos. Se as funções não tiverem carácter permanente, o cidadão será dispensado, nos termos do n.º 4, apenas durante o funcionamento efectivo do órgão autárquico (art. 5.º, n.º 5).

1.3. Os membros das Mesas das Assembleias ou Secções de Voto deverão ser dispensados do dever de comparecimento ao respectivo emprego ou serviço no dia seguinte ao da eleição, sem prejuízo de todas as suas regalias, incluindo o direito à retribuição, devendo para o efeito fazer prova bastante dessa qualidade (art.º 40.º).

1.4. Os eleitores nomeados para exercerem funções de membros das Assembleias de Apuramento Geral deverão ser dispensados do dever de comparecimento ao respectivo emprego ou serviço durante o funcionamento efectivo das assembleias, sem prejuízo de todas as suas regalias, incluindo o direito à retribuição. Para o efeito, deverão fazer prova bastante da sua qualidade de membros das Assembleias de Apuramento Geral (art. 95-n.º 5).

2. Nos termos do n.º 1 do art. 66.º do mesmo diploma legal, o direito e o dever (confr. art. 68.º) de sufrágio para a eleição dos órgãos das autarquias locais é exercido, em princípio directamente, pelo cidadão eleitor.

Assim considera-se justificada a ausência ao serviço durante o tempo necessário ao exercício daquele direito.

3. Por força do regime legal constante dos Decretos-Leis n.ºs 701-A/76 e 701-B/76, em conjugação com as disposições convencionais reguladoras da matéria de faltas, deverão considerar-se como faltas justificadas sem perda de retribuição, as ausências ao Serviço que resultem da incompatibilidade entre a observância do período normal de trabalho e o exercício não só de determinadas funções nos diferentes órgãos das autarquias locais como também de determinadas funções participativas no processo eleitoral.

Dentro desta óptica, a título meramente exemplificativo e sem preocupações de cobrir exaustivamente todas as hipóteses possíveis, poderemos adiantar as seguintes situações em que, como se referiu, as ausências ao serviço não implicam perda de retribuição, antes se deverão enquadrar no estatuído na alínea i) do n.º 1 da cl.º 111.º do ACT/76.

- 3.1. Assim (Decreto-Lei n.º 701-A/76):

I — QUANTO AOS ÓRGÃOS DA FREGUESIA (ar. 1.º)

A — ASSEMBLEIA DA FREGUESIA:

- a) Membros da Assembleia de Freguesia (art. 3.º), quanto à participação no acto de instalação da Assembleia de Freguesia (art. 6.º) e nas sessões ordinárias e extraordinárias da Assembleia de Freguesia (art. 10.º e 11.º).

- b) Membros do plenário dos cidadãos eleitores (art. 1.º n.ºs 2 e 3), quanto à participação no referido plenário.

- c) Membros da Comissão Administrativa da Freguesia (art. 4.º), quanto a ausências ao serviço decorrentes do exercício das suas funções.

- d) Membros da Mesa da Assembleia de Freguesia (art. 7.º) quanto ao exercício das respectivas funções.

B — JUNTA DE FREGUESIA

Membros da Junta de Freguesia, Presidente e Vogais (art. 15.º), quanto ao exercício das suas funções (art.º 17.º e 18.º reuniões ordinárias e extraordinárias da Junta de Freguesia).

II — QUANTO AOS ÓRGÃOS DO MUNICÍPIO

A — ASSEMBLEIA MUNICIPAL

- a) Membros da Assembleia Municipal (art. 21.º), quanto à participação no acto de instalação municipal (art. 23.º) e nas sessões ordinárias e extraordinárias (art.º 26.º e 27.º).

- b) Membros da Mesa da Assembleia Municipal (art. 24.º) quanto ao exercício das respectivas funções.

B — CÂMARA MUNICIPAL

- a) Membros da Câmara Municipal — Presidente e Vereadores — (art. 31.º), quanto ao exercício das suas funções (art.º 36.º e 37.º — reuniões ordinárias e extraordinárias).

C — CONSELHO MUNICIPAL (art.º 40.º e 41.º)

Nota: Ainda se não mostram definitivas a sua composição e atribuições.

- 3.2. De igual forma (Decreto-Lei n.º 701-B/76):

- a) Mandatários das listas que representem nas operações eleitorais os partidos políticos ou os grupos de cidadãos eleitores (art.º 18.º n.º 2, 23.º n.º 1).

- b) Delegados das listas de candidatos propostos à eleição e respectivos suplentes (art.º 35.º n.º 1 37.º n.º 1).

4. Convirá, por último, referir que o regime legal em apreço, após sancionamento pelo Conselho da Revolução, está ainda sujeito a ratificação pela Assembleia da República, o que lhe confere um cariz de provisoriedade.

Caso venha a ocorrer qualquer alteração com implicações no regime em epígrafe, será das mesmas dado conhecimento em tempo oportuno.

(Serviço de Estudos de DP, 18/10/1976)

Normas

Foram aprovadas e divulgadas pelo Serviço de Relações Públicas, através das «Informações Internas» n.ºs 27/76, 28/76 e 32/76, respectivamente, as seguintes Normas Provisórias de Recrutamento, Selecção e Admissão:

— Alunos e Ajudantes de Maquinista

— Cozinheiras e Ajudantes de Cozinha

— Praticantes de Desenhador.

O Serviço de Relações Públicas divulgou, ainda, (V. «Informação Interna» n.º 22/76) Regulamentação da Mudança de Carreira.

Por outro lado, a Direcção do Pessoal, divulgou Normas de Concurso referentes a Inspectores de Movimento, Inspectores de Tracção e Fiéis de Estação.

REDE GERAL

DIRECTOR: Américo da Silva Ramalho
CHEFE DE REDACÇÃO: José Viegas Soares
ARRANJO GRÁFICO: Gabinete de Design da CP
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO: Oficinas Gráficas da CP
PROPRIEDADE DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
Calçada do Duque nº 20 - Lisboa

CORRESPONDENTES:

DEPARTAMENTO DOS TRANSPORTES - Simões do Rosário
DEPARTAMENTO COMERCIAL - Torroais Valente
DEPARTAMENTO DE INSTALAÇÕES FIXAS - Hilda Martinho
DIRECÇÃO FINANCEIRA - Figueiredo e Sousa
DIRECÇÃO INDUSTRIAL - Nunes Policarpo
DIRECÇÃO DE EQUIPAMENTO - Luis Beato
DIRECÇÃO DO PESSOAL - Isabel Correia
REGIÃO NORTE - Ginestal Machado
REGIÃO CENTRO - Soares Miguel
REGIÃO SUL - Ismael Baltazar