

“Pinhal Novo” mais um barco para a CP

Uma nova unidade para os transportes fluviais entre as estações de Barreiro e Lisboa Terreiro do Paço, foi no passado dia 28 de Março lançado à água nos estaleiros de São Jacinto, em Aveiro, na presença do Secretário do Estado da Marinha Mercante, membros do Conselho de Gerência, bem como muitos funcionários da Empresa, individualidades civis e militares, etc..

Convidado especialmente para assistir ao baptismo, encontra-se o Presidente da Junta de Freguesia de Pinhal Novo, de cuja denominação do barco se insere no conceito de homenagem ao grande centro ferroviário existente naquela localidade.

Por parte dos Estaleiros S.

Jacinto S. A. R. L., que adjudicou o fornecimento do barco em causa, bem como do «Tunes», em fase final de acabamentos, encontrava-se presente o Administrador, Dr. Vale de Guimarães, que focou o valor da encomenda, numa fase difícil da vida daqueles estaleiros para a sobrevivência dos postos de trabalho do seu pessoal.

Por parte da Empresa, o Administrador Eng.º Almeida e Castro, congratulou-se com a construção das duas unidades naquele estaleiro.

O «Pinhal Novo», agora lançado à água, deverá entrar ao serviço ainda no decorrer do ano em curso.

Entretanto, o «Tunes» encontra-se já na fase de acaba-

mentos e poderá ser entregue ainda no próximo mês de Abril.

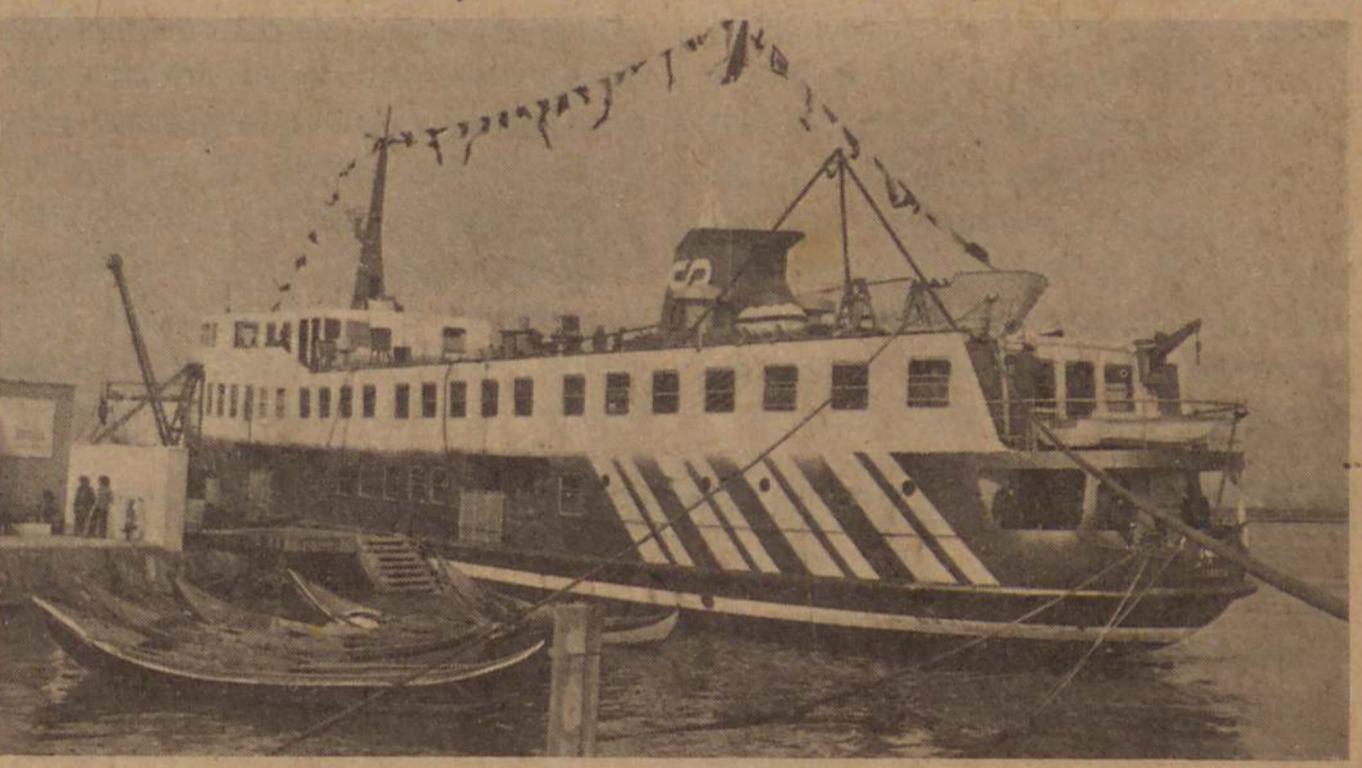
Estas duas unidades, de linhas modernas e concebidas para um total aproveitamento do seu espaço, oferecem uma melhor disposição para a movimentação dos passageiros, no seu interior, bem como nas entradas e saídas, em relação aos actuais, visto que têm 3 portálo-hidráulicos com resguardos incorporados em cada um dos seus lados.

Estão equipados com propulsor de proa — para maior facilidade de manobra — bem como com motores (principais) «MAN» tipo R8V22/30 ATL de 1280 cv a 1000 r.p.m., com redutores inversores «REINISES» WAV — 2,7:1 —.

Têm 52,80 metros de envergadura e uma capacidade para 1400 passageiros.

Com a entrada em funcionamento destas duas unidades, a frota marítima da Empresa, fi-

cará composta com 8 barcos em excelentes condições de naveabilidade, o que permitirá uma melhor garantia do serviço público, em transporte da travessia do Tejo.



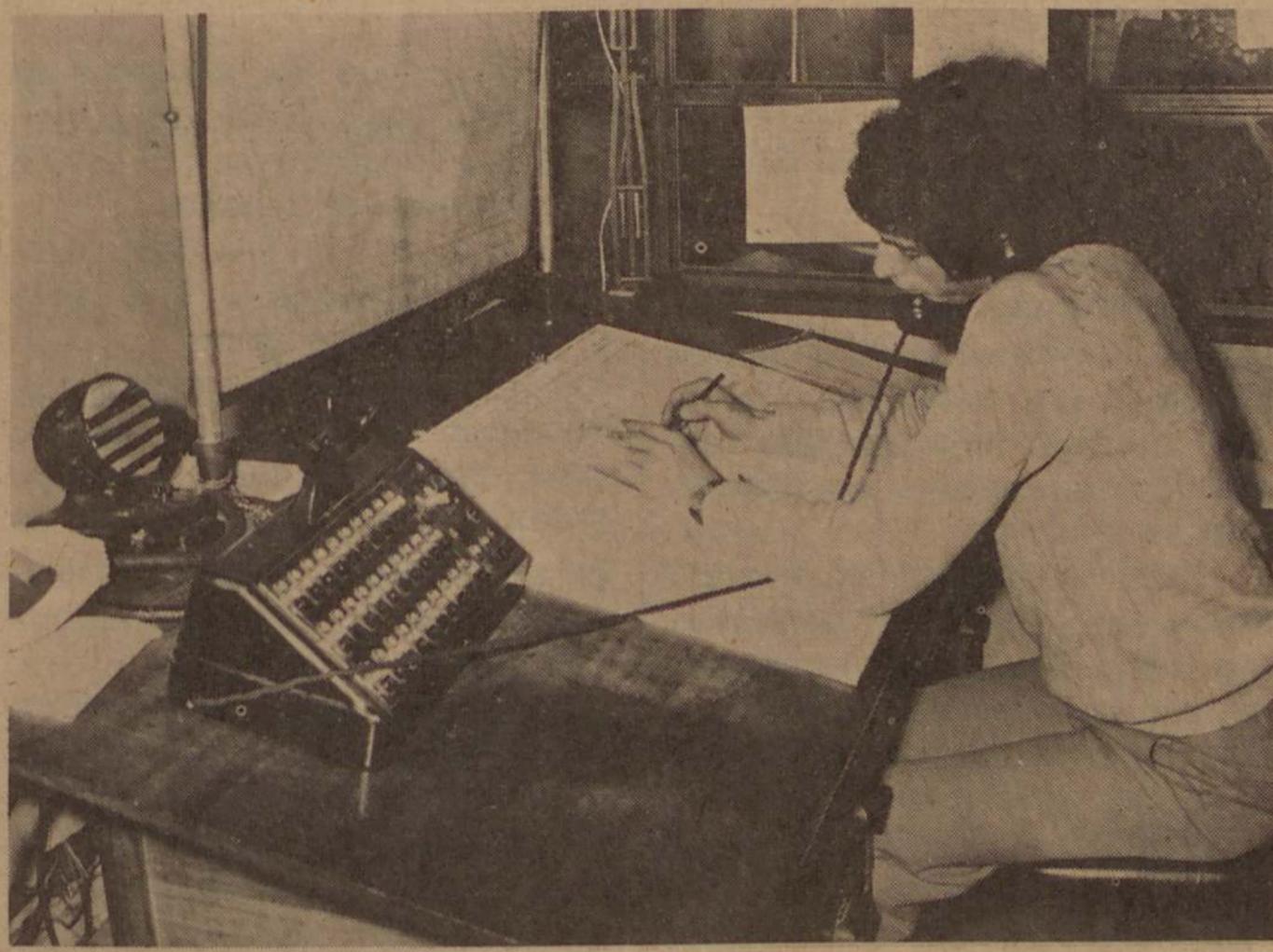
OS POSTOS DE COMANDO

Toda a incidência-base da Empresa assenta numa função essencial: Os Transportes Ferroviários.

É, pois, nesta base que toda a complexa máquina de cerca de 28 000 pessoas — que estudam, orientam, dinamizam e operam — transporta diariamente milhares de passageiros e de toneladas de mercadorias.

E dentro desta base, surgem, então, através do organograma da Empresa, aliás, em local bastante recôndito, quase desprezado, os chamados Postos de Comando que, são, afinal, o «pivot» pelo qual gira toda a gestão operacional da Empresa. Assim, supérfluo será acrescentarmos a importância que estes Postos têm em todo o movimento ferroviário, ao assegurarem não só toda a regularidade das circulações como a própria utilização do material com o seu pessoal.

Deste modo, permite-se uma melhor rentabilidade do material, através da regularidade da circulação, da dinamização do



Operador no desempenho da sua missão

índice de rotação do mesmo e de um melhor aproveitamento da rotação dos próprios comboios.

Os referidos Postos são chefiados por um agente do Serviço de Transportes Ferroviários, o qual coordena toda a

actividade dos seus órgãos que os compõem, sendo: quatro de execução operacional (Permanência, Posto Regulador, Distribuição de Material e Controlo de Vagões), um de estudo (Grupo de Circulação) e um outro de apoio administrativo

(Secção de Expediente).

A sua actuação situa-se em toda a área de cada Região, com interligação aos restantes Postos de outras Regiões, para uma colaboração conjunta nas circulações de toda a rede. Destes Órgãos, a Permanência e o Posto de Regulador funcionam ininterruptamente. Das interligações entre todos, assegura-se o rápido encaminhamento de todo o tráfego, aproveitando assim os meios de acção disponíveis nas estações e nos Depósitos.

Por outro lado, realizam também a gestão de todo o material motor e rebocado. Para tal, necessitam de estar de posse de todos os factos que possam eventualmente influenciar o seu bom funcionamento, adquirindo assim um conhecimento diário e constante da existência de todo o material, para poderem dispor deste, quando necessário, bem como terem conhecimento de quaisquer casos não previstos — os chamados casos de emergência.

Igualmente mantêm um contacto com todas as estações e Depósitos das suas áreas, através de circuitos telefónicos, com o fim de obterem todas as informações necessárias, bem como os elementos que lhes permitam controlar e ordenar as operações que se tornem vantajosas para uma boa circulação. Deste modo, determinam resguardos, cruzamentos, ultrapassagens e ainda uma boa distribuição do material rebogado, incluindo os utensílios necessários para o carregamen-

Pag. 2 →

ESTE
MÊS:



Secção Técnica pág. 2

As UTE's da série 2100 e 2150 pág. 4

As comissões executivas permanentes pág. 6

OS POSTOS DE COMANDO

to do mesmo. Isto — é claro — tendo sempre em atenção as normas de segurança e prioridades, previstas na regulamentação em vigor.

Entre o pessoal dos Postos, os operadores estabelecem os gráficos de marchas de comboios, mantendo-os permanentemente actualizados, à medida que a circulação se desenvolve. Assim, todas as manobras da circulação ou as avarias registadas no material motor são facilmente detectadas e, quando possível, corrigidas através da aplicação de medidas capazes de as minorarem, ficando ainda o Posto de posse de todos os elementos necessários para que se possa debruçar sobre as condições da execução do serviço.

Posteriormente, o Posto investiga ainda o capítulo respeitante a responsabilidades por irregularidades cometidas quanto a atrasos «crónicos» e a más condições de transporte dos passageiros. Estuda e propõe as modificações que se lhe afiguram vantajosas para uma maior eficiência do serviço, bem como para melhores condições de transporte dos passageiros e, implicitamente, para um acréscimo de produtividade.

Como é óbvio, da importância capital de um Posto de Comando, surge a necessidade dos agentes que nele desempenham as suas funções, terem uma formação profissional profunda, tal como o conhecimento de todas as linhas e estações, do material motor em circulação, das condições de trabalho respectivas, etc.. Pois, só assim, é possível ao Posto abranger e resolver, com a maior prontidão e eficiência todas as situações que se lhe deparam.

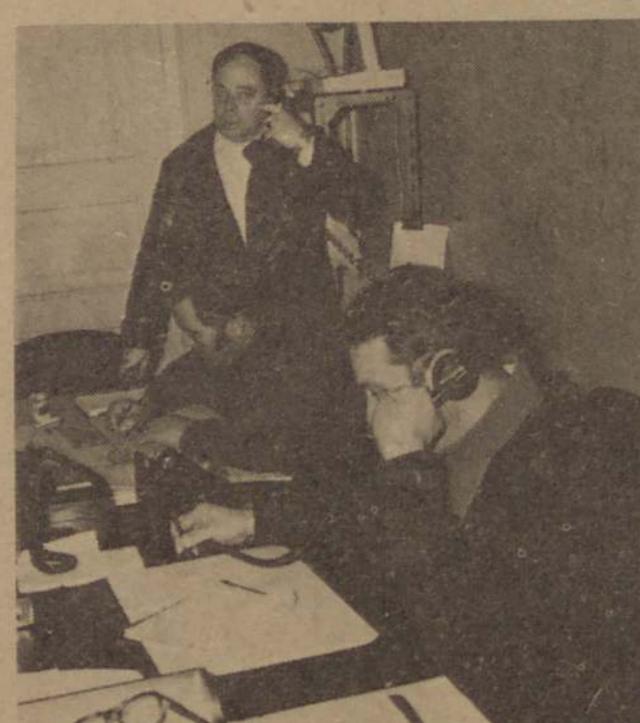


O Grupo de Circulação

Entretanto, por se tratar de um Posto de Trabalho devidamente programado e estruturado e nele surgirem constantes deficiências, quer em atrasos de circulações, quer na entrega de material rebocado, contactámos com o chefe do Posto de Comando da Região Sul, do Barreiro, para nos esclarecer das razões por que tal sucede.

Assim, pelo mesmo foi-nos observado que as causas dessas deficiências eram, na sua maioria, devidas a avarias constantes no material motor, a deficiências nas comunicações telefónicas, à falta de conhecimento profundo da utilidade do próprio Posto, por parte de pessoal mais jovem, etc.. «Isto — observou-nos ainda o aludido dirigente — sem aprofundar muitas outras causas, algumas das quais provenientes das próprias carências actuais da Empresa».

Ora, face ao exposto, uma sugestão nos permitimos formular, no respeitante àquele Posto de Comando: a necessi-



A Permanência

dade de revisão das actuais condições de trabalho, do mesmo, embora sem se entrar em linha de conta com as grandes transformações que urge serem ali operadas, incluindo certas correções de carácter urgente.

Pois, só assim será possível uma eficiência total, não só para bem do público utente como, consequentemente, da própria Empresa.



NOTA DA REDACÇÃO

Qualquer um de nós tem dos outros com quem se relaciona uma determinada ideia, sobre eles emite opiniões, em resumo, tem deles uma certa imagem.

Mas, se cada um de nós tem dos outros uma certa imagem, também os outros terão de nós, reciprocamente, uma dada imagem.

E isto, que é assim liminarmente simples e evidente para as pessoas, também não é menos verdade e simples para as empresas, para as organizações.

Em resumo, as organizações dão de si próprias, àqueles que nelas trabalham, aos que consomem os seus bens, que utilizam os seus serviços, uma determinada imagem. Todos nós temos, inconscientemente, uma imagem da C. P. como organização que é. E temos nós — trabalhadores da Empresa — e tem o grande público, não só o que anda nos comboios como até aquele que o não faz.

Ora essa imagem, não surge — passe-se a expressão — «por obra e graça do Divino Espírito Santo». Essa imagem vai-se formando ao longo do tempo, vai evoluindo.. É resultante de factores de variedade: humanos, físicos, psicosociológicos, etc., bem como da «qualidade» dos bons serviços (pusemos **qualidade** entre aspas, apenas porque, neste sentido, tanto pode significar boa como má).

Facilmente compreenderemos o significado dos factores humanos, dos factores físicos (instalações, equipamentos etc.) dos factores psicosociológicos, isto é, as políticas de relações de trabalho, de informação, etc., na formação dessa imagem.

«Rede Geral» — compreender-se-á, agora, facilmente — é um factor componente da imagem, e é-o num duplo sentido. É-o já por si próprio, pelo seu aspecto, pelo seu conteúdo, e é-o também pelo papel que desempenha: o de informar os trabalhadores sobre a vida da Empresa, não só sobre factos actuais, como também em aspectos históricos.

Elemento componente da imagem da C. P., «Rede Geral» é, simultaneamente, elemento formador dessa mesma imagem.

Ora, é ainda, por sua vez, da conjugação do elemento **Imagen**, com o elemento **Prestígio** (da organização) que sugere um terceiro elemento: a **Aceitação**. Isto é, a simpatia dos diversos públicos para com a instituição em causa.

Daqui que nos pareça fácil de compreender a importância que tem na vida de uma organização, o conseguir-se um clima de Aceitação da parte do público. Com efeito, ninguém põe em causa a utilidade do serviço público que prestamos. Serviço esse — bem entendido — que por ser público faz recair sobre todos os cidadãos os encargos necessários à sua manutenção.

Assim, a qualidade do nosso serviço deve impor-se por respeito incontestado aos utentes do Caminho de Ferro e por consideração para com todos os contribuintes. Daí, nascerá, pois, o clima de Aceitação indispensável.

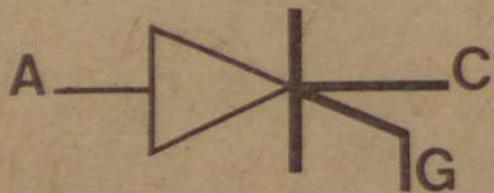
Secção Técnica: o tiristor

Com este título, iniciamos uma série de artigos nos quais, de uma forma simples, daremos uma imagem tão clara quanto possível, de cada um dos elementos mais utilizados nos circuitos eléctricos e mecânicos utilizados em veículos ferroviários.

A ordem, pela qual serão publicados os artigos, não obedece a qualquer critério especial de escolha. Simplesmente, aparecerão à medida que forem escritos, e, para iniciar, falaremos no **TIRISTOR**.

O **TIRISTOR**, é um elemento electrónico, precursor das antigas válvulas a gás designadas por tiratrões. É constituído interiormente por quatro camadas de silício dos tipos **N** e **P**, coladas alternadamente.

Este elemento tem o símbolo esquemático, idêntico ao diodo;



somente este elemento possui, além do ânodo e do cátodo, um terceiro electrodo designado «porta» ou «Gate» (em inglês).

Tal como nos diodos vulgares, este elemento proporciona a condução da corrente desde que:

— O potencial positivo esteja aplicado ao ânodo.

— O potencial negativo esteja no cátodo.

— E que no «gate» esteja aplicada uma tensão mínima (em média de 0,5 volts a alguns volts), para garantir uma corrente mínima de ignição.

Estas são as condições de condução de um **TIRISTOR** que mais vulgarmente se utiliza, embora saibamos que se aplicarmos uma tensão elevada ânodo-cátodo, ele poderá conduzir

também.

Ora, desde que o **TIRISTOR** esteja a conduzir, ele só deixará de o fazer desde que:

— A tensão ânodo-cátodo caia a um valor mínimo de manutenção (ou se anule por uns instantes que seja) e,

— a corrente de ignição caia a valores inferiores ao mínimo (ou se anule).

Estas características, fizeram com que o **TIRISTOR** ganhasse um lugar de extrema importância no ramo da electrónica industrial.

APLICAÇÕES

De uma maneira geral, o **TIRISTOR** é utilizado sempre que se queira controlar uma corrente elevada a partir de tensões bastante baixas mas com grandes velocidades de actuação (com impulsos de elevada frequência aplicados ao «gate»).

— É o caso do «flash» das máquinas fotográficas.

— É o caso do regulador de excitação dos geradores principais das locomotivas EE 1800 e onduladores de tensão.

— É o caso do sistema carregador de baterias U. T. E. (Si) e muitos outros casos.

Por estes três exemplos, verificamos as enormes aplicações deste elemento. Porém, todos estes circuitos são de baixa ou média potência (desde poucos miliwatts até alguns kilowatts).

O que se passará na utilização dos **TIRISTORES** em circuitos de potência elevada?

A resposta é difícil de dar, pois, todos os sistemas de telecomunicações, de telecomando e de sinalização poderão ser afectados, devido ao aparecimento nos circuitos controlados pelos **TIRISTORES**, de componentes de muito alta frequência (harmónicos) que se propagam através de todos os elementos do circuito, constituindo autênticos «fenómenos perturbadores» muito difíceis

de eliminar, em especial os electromagnéticos porque se propagam nas linhas de alimentação de todo o circuito e até se irradiam.

Além destes elementos perturbadores, ainda aparecem campos magnéticos poderosos, provenientes das correntes intensas controladas pelos **TIRISTORES**.

Para termos uma ideia real destas perturbações, informamos que é costume verificar-se interferências na rádio e televisão, nos contadores de impulsos dos telefones e a desgravação de fitas magnéticas dos gravadores, se acaso estiverem próximas das instalações onde existam **TIRISTORES** em circuitos de elevada potência. Porém, com auxílio de sistemas de filtragem complexos e caros, estes fenómenos podem ser bastante atenuados, mas não se pode garantir nunca uma total supressão, uma vez que, eles têm origem no próprio funcionamento do **TIRISTOR**.

Nos alvores do Caminho de Ferro

A Mala-Posta em Portugal



Antes da inauguração do Caminho de Ferro em Portugal, ou seja, antes do dia 28 de Outubro de 1856, em que, como se sabe, o primeiro troço de linha férrea construído no nosso país, entre Lisboa e Carregado, foi inaugurado pelo Rei D. Pedro V, o transporte colectivo que então imperava era, conforme também se sabe, a Mala-Posta — grande antecessor do Comboio, não só entre nós como nos restantes países.

Deste modo, logo que teve lugar essa histórica viagem do primeiro comboio que circulou em Portugal, a Mala-Posta, como é evidente, ficou, desde logo, condenada a desaparecer; isto é, à medida que, por esse país fora se iam desbravando terras para nelas serem criadas novas linhas férreas, a Mala-Posta ia agonizando a pouco e pouco até que, por alturas de 1864 acabou por desaparecer

totalmente das estradas portuguesas, dando assim lugar a uma nova era — a do carril!

Embora essas carreiras se destinasse ao transporte de passageiros e encomendas, a sua função essencial era a de carro-postal.

A primeira dessas carreiras que, entre nós, foi criada e que ligava Lisboa a Coimbra, teve o seu início em Setembro de 1798, mas os passageiros que a utilizavam eram relativamente poucos, não dando assim qualquer lucro. Segundo nos diz um livro sobre este meio de transporte, escrito por Godofredo Ferreira, só por alturas do abrir da Universidade ou das férias, a Mala-Posta da aludida carreira conseguia esgotar a lotação.

Deste modo, no período de 1800 a 1803 o prejuízo foi tal (cerca de 71 contos de réis!), que a carreira teve de ser suspensa. Em consequência disso,

as suas cinco carroagens, ao tornarem-se inúteis, foram depois entregues ao Exército, tendo os seus jogos de rodados servido, mais tarde, para carros de condução de feridos de campanha, durante as invasões francesas.

Quanto ao correio que era transportado por essa Mala-Posta, teve de voltar ao antigo sistema, isto é, à condução por meio de cavalos e peões.

Mas outras carreiras houve que se tornaram famosas e, ao contrário da de Lisboa a Coimbra, conheceram períodos de franca prosperidade, designadamente a de Vila Nova a Caldas da Rainha, nos tempos áureos daquelas Termas. O próprio Ramalho recorda-a nas suas «Farpas», com frases de louvor «à canja que o Moreira servia aos passageiros, no Cercal», bem como aos sustos que as senhoras sofriam, na perspec-

tiva de lances de aventuras quando a Mala-Posta atravessava o pinhal da Azambuja...

Depois, quando Fontes soberçou a pasta das Obras Públicas, as estradas melhoraram sensivelmente e, mercê dessas melhorias, as carreiras da Mala-Posta encurtaram de modo não menos sensível os tempos de percurso. Por exemplo, o trajecto de Lisboa ao Porto começou assim a ser possível em... 34 horas.

Como curiosidade, oferecemos aos nossos leitores o programa completo das refeições dos «mártires» viajantes dessa carreira: ceia nas Caldas da Rainha, almoço em Leiria, jantar em Coimbra, e ceia em Oliveira de Azeméis.

Havia duas classes. O passageiro de 1.º pagava 45 réis por quilómetro, e o de 2.º pagava apenas 30 réis. Quanto à diferença das classes, era a que

correspondia em ir-se instalado dentro ou fora da carruagem. Todavia, em qualquer dos casos e, segundo o regulamento, tinha-se sempre que exibir o respectivo «passaporte legal».

Entretanto, na altura em que o comboio fez extinguir o serviço da Mala-Posta — a cargo da Subinspecção Geral dos Correios — restavam, dum passado de correrias e cavalgadas através das então chamadas estradas do Reino, 18 carroagens de diversos modelos e cerca de 300 animais, distribuídos pelas diferentes «mudas», do caminho.

E pronto. Eis, resumidamente, o que foi o serviço de Mala-Posta, em Portugal, nesses tempos longínquos que antecederam os dos alvores do nosso Caminho de Ferro.

Talvez não saiba que...

... os Caminhos de Ferro estaduais da América do Norte (AMTRAK) anunciam um plano de modernização da sua rede, sobremodo ambicioso, o qual importará em cerca de 4500 milhões de dólares. Segundo o mesmo, serão criados novos comboios super-rápidos, que circularão a uma velocidade de que poderá ir até às 150 milhas por hora.

Quanto a material, além de 53 novas locomotoras, serão adquiridas 353 carroagens, equipadas com os mais modernos requisitos de conforto.

Frize-se que estes Caminhos de Ferro transportaram, durante o ano findo, cerca de 20 milhões de passageiros, o que é considerado como um «record».

Entretanto, para 1982, a AMTRAK propõe-se adquirir 50 carroagens do tipo «Metroliner Mark», destinadas aos com-

boios da linha Washington-Boston, os quais circularão a velocidades da ordem das 150 milhas horárias.

— / —

... em Koueilin, uma das mais concorridas estâncias turísticas da República Popular da China, está sendo construída uma «gare» ferroviária com a superfície de 6400 metros quadrados! Entre as suas diversas dependências contam-se, nada menos do que dez grandes salas de espera, as quais se destinam essencialmente aos turistas estrangeiros.

Entretanto, os Caminhos de Ferro Chineses encontram-se prestes a inaugurar uma segunda grande linha electrificada, na extensão de 350 quilómetros, a qual se situa na província de Chensi, a nordeste do país.

Trata-se, praticamente, de uma linha de montanha, de traçado difícil, cheio de túneis e pontes — que representam mais de 25% da extensão total da linha.

— / —

... várias redes ferroviárias europeias estão desenvolvendo, cada vez mais, o seu serviço «comboio + bicicleta». Isto é, se qualquer passageiro, ao chegar a determinada estação, quiser alugar uma bicicleta para passear e, assim, conhecer melhor a região, pode-o fazer com a maior facilidade e por um preço relativamente barato o qual, obviamente, dependerá das horas (ou dos dias) em que o passageiro tiver a bicicleta em seu poder.

Os Caminhos de Ferro Federais Alemães foram os primeiros a criar este serviço que,

actualmente, pode ser já procurado em 250 estações daquelas Caminhos de Ferro, designadamente na quadra estival.

Porém, dado o desenvolvimento que o mesmo tomou — face à sua aceitação por parte do público — outras redes europeias têm seguido o exemplo da Alemanha Federal, como por exemplo, as da França, Suíça, Áustria e, ultimamente, a da Bélgica — que conta já 90 estações onde os passageiros poderão alugar as bicicletas que desejarem.

Face ao incremento que este serviço está atingindo nas principais redes europeias, ocorrem-nos perguntas: não seria, também, uma modalidade a experimentar pelos nossos Caminhos de Ferro? O pior era se o número de clientes «coincidia» com o de ladrões de bicicletas...

Ferroviários Soviéticos visitam Portugal

Uma delegação de ferroviários da União Soviética esteve em Portugal. Chefiada por Popov Pavel do Comité Central do Sindicato dos Transportes Ferroviários da URSS, e por Sobiadev Akaki, presidente do Comité Sindical dos Ferroviários da Transcaucásia, visitou as sedes dos Sindicatos dos Ferroviários do Norte, Centro e Sul, bem como os centros ferroviários do Barreiro, Entroncamento e Campanhã e as estações de Lisboa.

A referida delegação foi recebida no dia 10 de Março pelo Presidente do Conselho de Gestão da C. P..

AS UTE'S DAS SÉRIES 2100 E 2150

No seguimento dos artigos que temos vindo a apresentar sobre o material de que a C.P. dispõe para efectuar comboios, vimos hoje falar dum tipo de material bastante recente, que foi encorregado pela C.P. à SOREFAME: as U.T.E. (Si) das séries 2100 e 2150. Pela sua ordem de fabrico, constituem a 4.ª e 5.ª fases das rames automotoras eléctricas e que mercê das suas características de funcionamento e do tipo do equipamento que as constituem, merecem uma descrição, embora resumida.

Assim, a 4.ª fase de automotoras eléctricas, as da série 2101 a 2124, foram construídas em 1970 pela SOREFAME-GROUPMENT, e a 5.ª fase que compreende as unidades 2151 a 2168. Estas (mais recentes) foram encorregadas ao mesmo grupo, em 1976, estando ainda algumas delas, na sua fase de montagem.

Como certamente os leitores já repararam, o título acima, fala-nos de U.T.E. (Si). Ora como já falámos, em número anterior da «Rede Geral», da origem da designação de U.T.E. e porque nas duas fases de automotoras que hoje descrevemos, se designam por U.T.E. (Si), podemos informar que esta designação se deve ao facto de se tratar de UNIDADES TRIPLAS ELÉCTRICAS que funcionam com corrente rectificada por diodos de SILÍCIO. Assim, estas automotoras, embora funcionando sobre a mesma linha da catenária monofásica a 25 000 volts 50 Hz, os seus motores de tracção não funcionam como motores de alimentação directa, como, por exemplo, as da série 2000, mas sim, por corrente rectificada por diodos de SILÍCIO, derivando daí a sua designação de U.T.E. (Si).

SUA CONSTITUIÇÃO

Tal como as outras rames U.T.E., estas unidades são constituídas por três veículos em chapa ondulada de aço inoxidável. Porém, como particularidade em relação às outras U.T.E., a unidade motora é colocada entre os dois reboques que contêm as cabinas de condução.

Este processo tem, entre outras vantagens, uma maior protecção desse veículo em caso de acidente e uma simetria no andamento nos dois sentidos (nota-se que, nas U.T.E. da série 2000, a unidade motora é colocada ao extremo, seguida dos dois reboques).

Estes veículos são de concepção moderna, de linhas inferiores, sóbrias e espacadas, de modo a garantir uma linha panorâmica e uma sensação de bem-estar.

Dissemos atrás, que cada cabina de condução se encontra montada nos extremos dos

reboques piloto. Porém, todas as decisões do maquinista, são decisões do maquinista, são transmitidas à unidade motora, pois é nesta que se concentra quase toda a aparelhagem de comando e controlo.

Na unidade motora que, simultaneamente, é o veículo de 1.ª classe, existe um compartimento onde está concentrada uma grande parte do material necessário ao funcionamento da unidade (relés, contactores, disjuntores, etc. e até um armário de comando electrónico).

Esta é também uma particularidade deste tipo de material, que facilita a reparação e a pesquisa de avarias.

Este veículo assenta sobre dois «bogies» motores que estão equipados com quatro motores de tracção de corrente contínua, montados em paralelo, cuja potência unitária é de 400 cavalos, cada um.

Em relação às U.T.E. da série 2000, as U.T.E. (Si) têm uma potência na tracção, superior em 300 cavalos, facto este que contribui para uma maior facilidade de circulação — 120 km/h.

OS CIRCUITOS PRINCIPAIS E O EQUIPAMENTO

A corrente eléctrica captada da catenária pelo pantógrafo, passa pelos contactos do disjuntor principal e vai ao transformador principal, escoando-se depois para a terra. Num dos enrolamentos (secundários) do transformador, por indução, aparecem tensões que irão alimentar os motores de tracção depois de passarem pelo graduador, coluna dos rectificadores de silício, bobinas de aligamento e contactores de marcha. Esta é a sequência pela qual passa a corrente eléctrica que alimenta os motores de tracção para que se processe o deslocamento da unidade.

Trata-se, pois, de um circuito complexo, no qual intervêm elementos de corrente fortes e elementos electrónicos, que controlam as motes de tracção para que se processe o deslocamento da unidade.

Escusado será dizer, que se um destes elementos não cumprir a função que lhe é pedida, já a U.T.E. não funciona ou, então, fá-lo em más condições.

Este pormenor é importante, pois assim se evitam situações de possíveis curto-circuitos no transformador e sobre-cargas enormes nos motores de tracção.

Assim, o comando electrónico de progressão, controla e admite, só na altura própria, a corrente aos motores de tracção por forma a conseguir-se o máximo rendimento, sem que as sobre-cargas sejam elevadas.

Como é sabido, estas unidades atingem velocidades de 120 km/h. Para conseguir estes valores elevados, para a exploração de comboios tipo trânsito, as U.T.E. (Si), têm um dispositivo pelo qual o campo de excitação dos motores de tracção é reduzido em dois estágios, depois de terem, no graduador, os 28 pontos de tensão. Esta operação é possível,

— Falta de isolamento nos circuitos de potência.

— Falta de isolamento nos circuitos auxiliares.

— Sobrecarga de alimentação dos motores de tracção.

— Falta de tensão de cate-

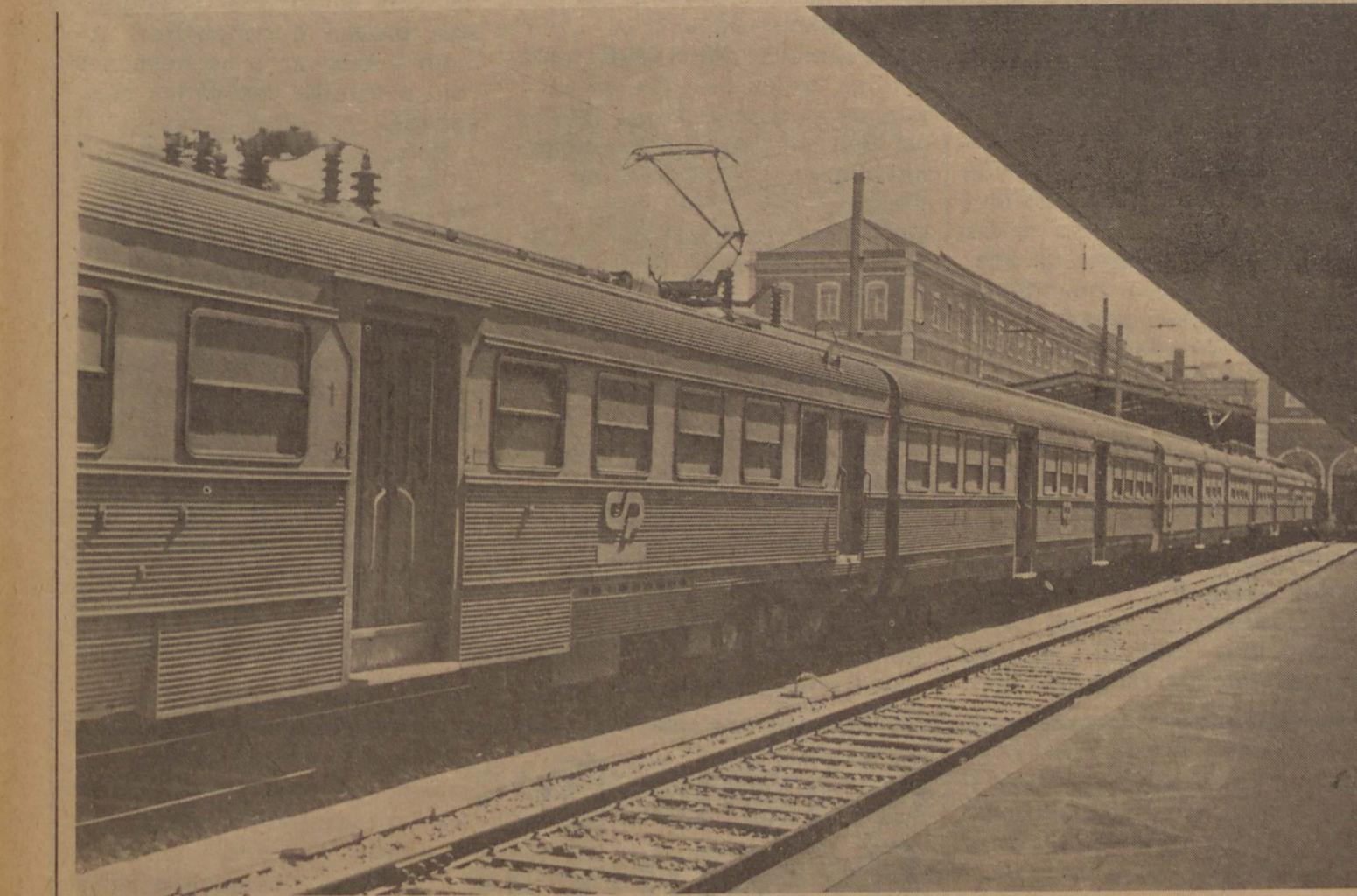
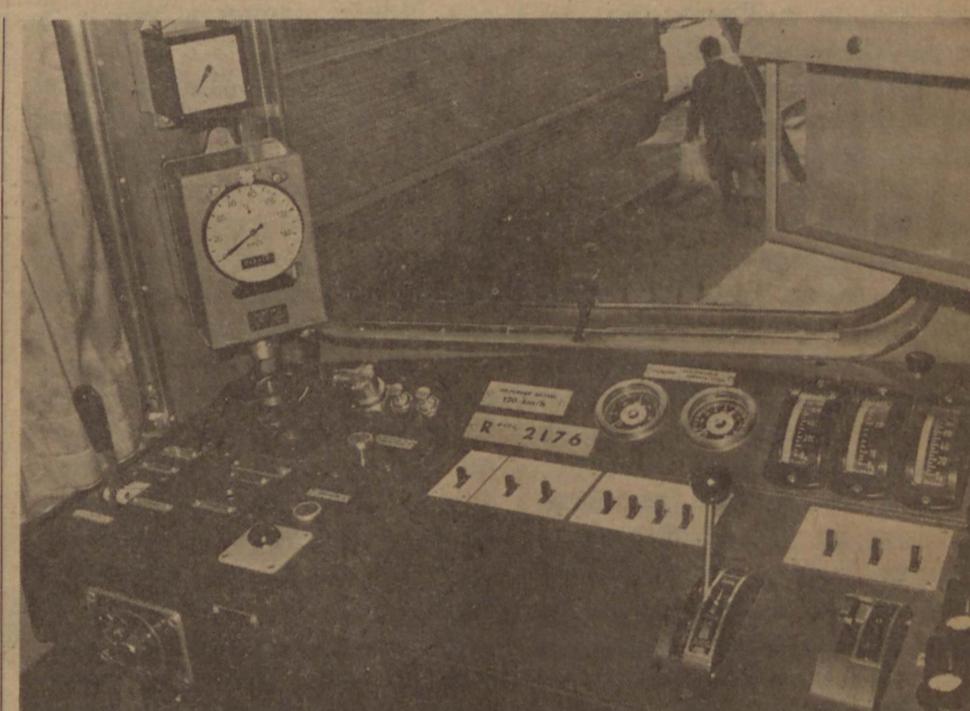
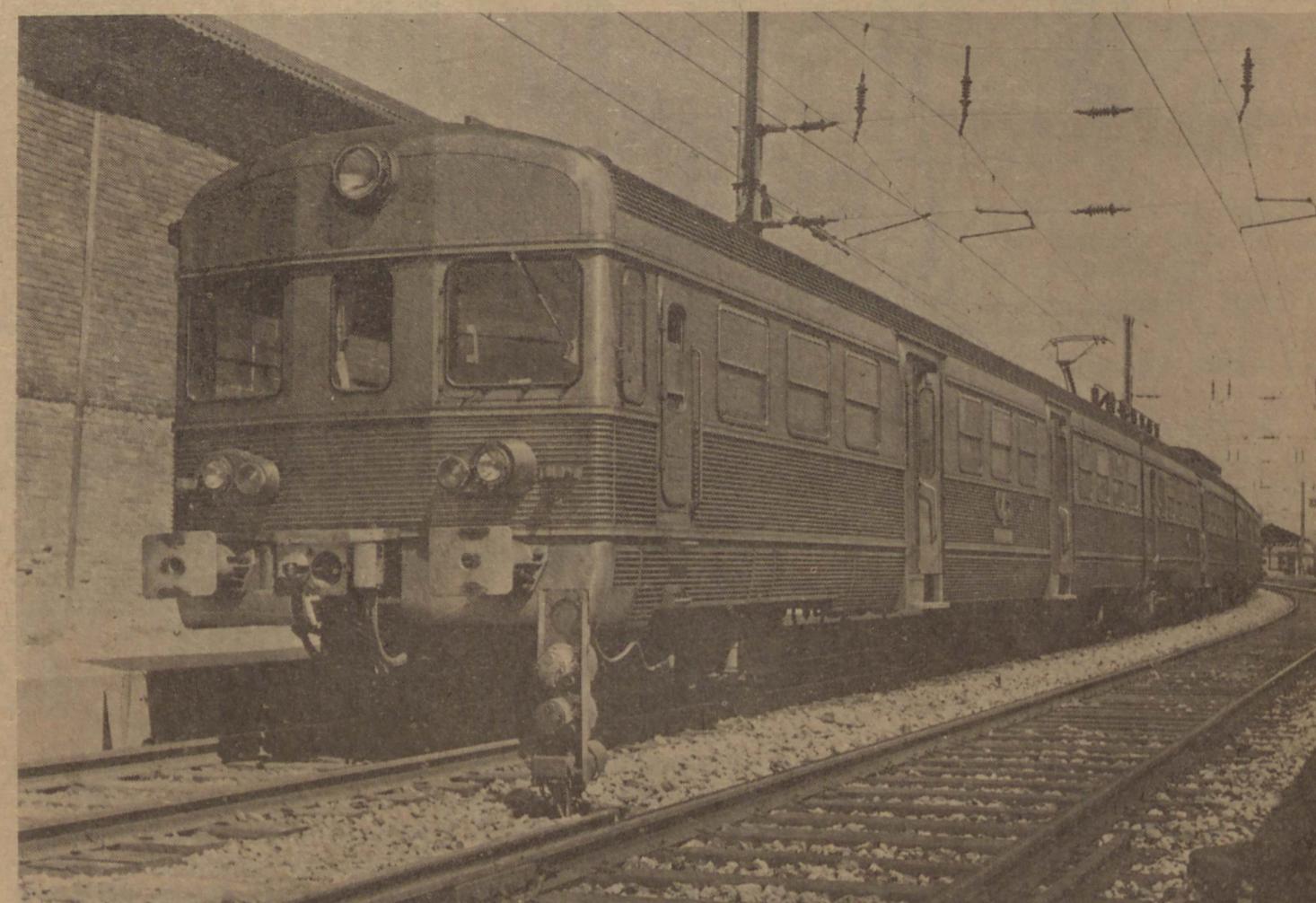
to que nos «bogies» do tipo convencional o equipamento do freio é constituído por uma timonaria que envolve uma série de alavancas, travessões, pendurais, tirantes, etc. (o que provoca uma série de antecedentes ao executarem-se as frenagens) os «bogies» motores das novas U.T.E. (Si), dispensam todo este sistema de articulações. Cada rodado está equipado com dois cilindros de freio de pequenas dimensões (um de cada lado do rodado) e que atacam directamente cada roda de cada «bogie». Assim, temos um sistema de freio bastante eficaz, sem que existam quaisquer atrasos nas frenagens por não haver desmultiplicações, uma vez que se processa o ataque directo ao rodado por um único bloco constituído pelo cilindro e cepo do freio.

Temos assim um tipo de «bogie» motor diferente, simples e eficiente.

Este sistema, foi possível ser realizado com circuitos transistorizados, os quais integram circuitos sensores, multivibradores, etc., que controlam a ignição de «tiristores».

Em princípio, temos um sistema carregador de baterias perfeito.

A semelhança das outras unidades, o sistema de freio bateria-se no mesmo princípio de



Este sistema funciona graças a um dispositivo montado no conta-quilómetros; sempre que a unidade ultrapassa a velocidade de 50 km/h, o dispositivo prepara o circuito de tal modo que, se o maquinista tiver a necessidade de efectuar uma frenagem através da válvula de emergência, a actuação dos meios é mais eficaz, e, portanto, obteremos assim um menor espaço de tempo e de percurso durante a frenagem.

É de notar, que embora as U.T.E. (Si) da série 2100 (4.ª fase), não estejam equipadas com o sistema «PBA-2», elas também possuem o dispositivo de frenagem de alta potência que funciona tal como nas U.T.E. da série 2150 (5.ª fase), logo que o maquinista accione a válvula da coluna de freio para a posição de emergência, em velocidades superiores a 50 km/h.

O INTERIOR

O interior destas U.T.E. é bastante moderno.

A disposição e comodidade dos assentos, permitem que o passageiro obtenha uma panorâmica bastante vasta, não só nos planos laterais, mas também, e sobretudo, para a frente e nos dois sentidos da marcha.

Os dois reboques piloto, que circulam aos extremos, fazem serviço de 2.ª classe, e a unidade motora colocada entre os dois reboques, destina-se aos passageiros de 1.ª classe.

O interior dos três veículos, é, como já se disse, de linhas e disposição modernas. Os assentos dos passageiros são de bom conforto e forrados «NAPA», de cores vivas, que dão o requinte final ao conjunto, salientando-se ainda a forma original das plataformas de entrada dos passageiros, que são divididas dos salões, por divisórias em vidro, proporcionando assim, uma panorâmica completa, do interior de cada veículo.

A iluminação interior, contém dois sistemas de funcionamento que permitem a iluminação dos salões, em qualquer circunstância.

O sistema normal — alimentado por um grupo turbo-ondular por veículos de 220 vts — 100 Hz — garante uma elevada capacidade luminosa no nível dos assentos dos passageiros. Estes turbo-onduladores, alimentam 14 lâmpadas fluorescentes, na unidade-motora (1.ª classe) e 17 nos reboques piloto (2.ª classe).

Além desta iluminação, existe ainda a iluminação de emergência, assegurada por 16 lâmpadas de incandescência, por veículo, alimentadas pela tensão das baterias, que éposta ao serviço quando a iluminação fluorescente estiver avariada ou quando falte a tensão de alimentação da catenária, por

um período superior a 2 minutos, e cuja transição é automática.

A SUA CONDUÇÃO

A sua condução é bastante simples.

Como já se disse, as cabinas de condução estão colocadas, como é óbvio, aos extremos dos reboques piloto, e equipadas com uma mesa de comandos, bastante moderna, comportando ainda os aparelhos de comando e controlo da unidade.

Apesar de tudo, a sua modernização trouxe, também, algumas melhorias na forma do comando, relacionando-as com as unidades U.T.E. já existentes.

Assim, a mesa de comandos compõe-se de aparelhos de medida, necessários ao controlo e vigilância dos diferentes órgãos, e dos dispositivos de comando, como sejam: o manipulo do inversor, o manipulador do comando de força e frenagem reostática e os dois manipulos do freio.

Um para a frenagem automática da U.T.E. que comando o bloco central do freio «PBA-2S»;

— Outro para a frenagem de recurso, que é utilizado no caso de avaria do freio automático.

Posto isto, a condução destas unidades é bastante simples e prática. A unidade é rápida no seu arranque, atingindo os 120 km/h. em poucos segundos.

A sua frenagem é também bastante eficiente, pois nestas unidades o maquinista já não tem a necessidade de accionar a válvula da coluna de freio, como se verifica nas U.T.E. de modelo mais antigo. No caso concreto das U.T.E. 2150, o accionamento dos freios depende, apenas, de um leve «toque» com o dedo, num pequeno manipulo que vai comandar electricamente o bloco central do freio «PBA-25», obtendo-se assim, uma frenagem mais eficiente e controlada.

Embora o seu equipamento seja bastante melhorado e modernizado (especialmente o sistema de freio), em relação às suas congêneres U.T.E. (Si) da série 2150 (5.ª fase) possam acoplar com as da série 2100 (4.ª fase), pois os sistemas de freio embora diferentes, funcionam correctamente conduzindo em unidades de uma outra série.

A condução das novas U.T.E. (Si), é também de isenção completa de poluição acústica, devido a qualquer das suas cabinas de condução se encontrarem instaladas nos reboques piloto, o que traz, portanto, uma maior comodidade durante a condução.



Bélgica, Bulgária, República Democrática Popular da Coreia, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grã-Bretanha, Grécia, Hungria, Índia, Irão, Luxemburgo, Noruega, Países Baixos, Polónia, Portugal, República da Irlanda, Roménia, Suécia, Suíça, Checoslováquia, Turquia, União Soviética e Jugoslávia.

No campo da actividade desportiva, a USIC leva a efeito, todos os anos, campeonatos de várias modalidades, tais como: andebol, atletismo, basquetebol, boxe, ciclismo, futebol, halterofilismo, luta, natação, pesca à linha, ski, tiro, ténis de mesa, ténis, voleibol e xadrez.

Aproveitamos para divulgar os campeonatos previstos para 1978 e 1979 e locais de realização:

Assim,

1978

- Ciclismo — França
- Andebol — Bulgária
- Natação — Hungria (Homens)
- Ski Alpino — Polónia
- Ski Nómico — Finlândia
- Ténis de Mesa — Checoslováquia — (Homens e Senhoras)
- Voleibol — Rep. Dem. Alema (Senhoras)

1979

- Basquetebol — URSS (Homens)
- Basquetebol — Hungria (Senhoras)
- Futebol — Rep. Fed. Alema
- Natação — Polónia (Senhoras)
- Ténis — Checoslováquia
- Voleibol — Bulgária (Homens)

No âmbito das realizações da USIC, Portugal tem estado presente com equipas de Ténis de Mesa, Basquetebol, Pesca à linha e Xadrez.

As participações desportivas dos ferroviários portugueses têm-se circunscrito às provas masculinas. Na verdade, os clubes ferroviários portugueses não têm podido dispor de atletas femininos em quantidade para formar selecções nacionais, o que é de lamentar numa Empresa com tantas trabalhadoras.

Na FISAIC, apenas, estão representadas as redes ferroviárias dos seguintes países: República Federal da Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grécia, Grã-Bretanha, Israel, Itália, Luxemburgo, Noruega, Países Baixos, Polónia, Portugal, Suécia, Suíça e Jugoslávia.

cia, Suíça e Jugoslávia.

No entanto, as associações representadas são em número de 2656 e os trabalhadores que se dedicam às diversas modalidades totalizam 165 927.

Das actividades da FISAIC salientamos: pintura, escultura, literatura, modelagem, orquestras, coros, teatro, folclore, banda magnética, fotografia, cinema (formato reduzido) canasta, bridge, esperanto, filatelia, radio-amadores, radio-teleclubes e numismática.

No âmbito da FISAIC realizam-se, todos os anos, concursos de radio-amadores, tendo-se realizado, no ano em curso, as seguintes manifestações artísticas:

- Exposição de Pintura e Escultura — França
- Festival de Cinema (formato reduzido) — Rep. Federal da Alemanha
- Exposição de Numismática — Paris
- Festival de Canto, Música e Folclore — Luxemburgo
- Manifestações previstas para 1978 e locais de realização:
- Exposição fotográfica — Paris
- Torneio de Bridge — Dinamarca
- Exposição de Numismática

tica — França.

A participação dos ferroviários portugueses, no âmbito da FISAIC, tem-se circunscrito à apresentação da Banda do Clube Ferroviário de Portugal, que já se deslocou a Karlsruhe (República Federal Alema).

Tanto a USIC como a FISAIC realizam, anualmente, além das manifestações desportivas e culturais, os respectivos Congressos. Os países organizadores dos encontros (Congressos, provas e concursos) tomam a seu cargo as despesas com a estadia das várias delegações.

Portugal tem participado não só em provas desportivas e encontros culturais promovidos por estas organizações, mas, também, nos respectivos Congressos.

Assim, no âmbito da USIC, esteve presente em SOTCHI (União Soviética), em 1974 e na RDA, em 1975.

No corrente ano, foi representado pela Dr.ª Marieta Martins, no Congresso realizado em Praga, (Checoslováquia), de 10 a 14 de Outubro.

Com o objectivo de fomentar as actividades desportivas e culturais e promover o intercâmbio entre os trabalhadores das diversas redes ferroviárias, foram criados dois organismos internacionais, respectivamente a USIC (Union Sportive Internationale des Cheminots) e a FISAIC (Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles des Cheminots).

A USIC congrega clubes representantes das seguintes redes ferroviárias: República Democrática Alema, República Federal da Alemanha, Áustria,

Reorganização DIVISÃO DE APOIO TÉCNICO-ADMINISTRATIVO DA DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO

Por deliberação do Conselho de Gerência, de 23 de Novembro de 1977 e considerando a necessidade de proporcionar ao Director da Exploração um apoio técnico-administrativo que, sem prejuízo do desejado grau de descentralização nos Departamentos e Regiões, lhe possibilite a máxima eficácia de gestão, e considerando ainda que o apoio em causa não tem hoje todo o âmbito necessário e que na parte existente está distribuído por um assistente e dois órgãos, sendo estes o Secretariado Técnico e a Secretaria da Direcção de Exploração, foi decidido extinguir o Secretariado Técnico da Direcção de Exploração e integrar na agora criada Divisão de Apoio Técnico-Administrativo, a Secretaria da Direcção de Exploração.

Basicamente cabe à Divisão de Apoio Técnico-Administrativo:

— Apoiar o Director da Exploração ou actuar por sua delegação e sob sua orientação em acções directamente a car-

go do mesmo Director.

— Dar apoio administrativo geral à Direcção.

Especificamente compete-lhe:

— Coordenar a elaboração de planos e programas sectoriais, concertados e integrados em planos globais da função Exploração, incluindo os planos-orçamentos, e acompanhar o seu desenvolvimento e as eventuais acções correctivas, designadamente no âmbito de:

Produção em geral; situação do pessoal (efectivos-necessidade - produtividade); situação do equipamento.

— Apoiar os órgãos da Direcção da Exploração no tocante ao lançamento e controlo que lhes caiba de sistemas de informação de gestão, dentro dos sistemas globais estabelecidos na Empresa;

— Apoiar o lançamento dos sistemas específicos de informação de gestão que a Direcção da Exploração necessite;

— Apoiar o Director no estabelecimento de medidas de optimização da produção;

— Analisar problemas de Pessoal que lhe sejam entregues pelo Director da Exploração assegurando, ao nível central da Direcção da Exploração, as ligações com a Direcção do Pessoal;

— Garantir e coordenar o indispensável apoio técnico-administrativo ao Director, nomeadamente no âmbito de:

Classificação do expediente corrente, com eventual preparação de decisões ou recolha de pareceres; elaboração ou obtenção de estudos e pareceres sobre problemas não especificados para outros órgãos;

— Apoiar os órgãos da Direcção no desenvolvimento de acções tendentes à implantação progressiva dum gestor automatizado e a assegurar as ligações da Direcção com a Informática

— Assistir ao Director na dinamização e no controlo da concretização das acções multidisciplinares da Direcção da Exploração.

Comissões Executivas Permanentes

Por deliberação do Conselho de Gerência têm sido criadas algumas comissões executivas, cuja finalidade é a dinamização do processo de gestão da Empresa.

Assim, foi criada em 29 de Junho de 1977 a Comissão Executiva Permanente para o Apetrechamento de Material, que desde essa data tem vindo a reunir, periodicamente, sob a presidência do Eng.º Almeida e Castro, vogal (vice-presidente) do Conselho de Gerência.

Em 8 de Março de 1978 foram criadas mais duas comissões executivas permanentes:

A Comissão Executiva para o

Incremento e Uso de Recursos Financeiros, que sob a presidência do Dr. Manuel Moura, se reunirá, tendo em vista as seguintes actividades: financiamento, gestão financeira, tarifas e preços, aquisições e contratos.

A Comissão Executiva de Produtividade e Qualidade de Transportes, que sob a presidência do Eng.º Gonçalves Ferreira se reunirá, tendo em vista as seguintes actividades: qualidade dos serviços, utilização dos recursos humanos, utilização dos recursos materiais, combustíveis e energia, e situação de infra-estruturas.

Fazer a agulha

A Imprensa vem divulgando ultimamente um número crescente de excursões de autocarro, dos mais diversos pontos do País, até Lisboa, Porto, Algarve, etc..

Bem sabemos que o turismo interno deve ser incrementado e que as duas principais cidades do País, e aquela região turística justificam claramente a deslocação de dezenas de auto-

carros pelas nossas (sobrecarregadas) estradas e talvez justifiquem mesmo um significativo consumo de combustível. E depois há ainda a acrescentar o triste rosário de desastres que ensombram as nossas estradas.

Mas, não serão excursões a mais? Ou doutra forma será que se trata mesmo de excursões? Não poderia o transporte

rodoviário desenvolver funções complementares de transporte das populações que, em muitas regiões, não dispõem nem de transporte ferroviário nem rodoviário?

Não haverá aqui um desafio apaixonante para mostrarmos do que somos capazes em qualidade de serviço prestado ao público?



AS RAINHAS DEPOSTAS

Como em Março de 1977 acabou o vapor na via larga, as locomotivas a vapor, que já foram «rainhas», re-colheram à estação de Gaia, para em

breve não passarem de sucata, com excepção, bem entendido, das consideradas peças de Museu.

Centenário da Ponte Maria Pia

As comemorações do 1.º centenário da Ponte Maria Pia, para além das cerimónias oficiais de que «Rede Geral» deu conta no seu número treze, associaram-se também os Correios e Telecomunicações de Portugal CTT, com a emissão de dois selos, um envelope e um «carimbo do dia» (4 de Novembro de 1977).

Também a Comissão de Estudo do Museu Ferroviário da C. P. editou dois postais relativos àquela efeméride.

São precisamente esses postais, envelopes e selos que a seguir se reproduzem, bem como o texto explicativo, que os CTT imprimiram.



Não foi simples o estabelecimento do Caminho de Ferro a norte do Rio Douro; vários anos de intenso trabalho e vicissitudes diversas conduziram a sucessivos êxitos na expansão ferroviária naquela zona.

Já tinham decorrido mais de 30 anos sobre a Carta de Lei de 1845, o primeiro documento oficial sobre o Caminho de Ferro em Portugal; já em 1853 tinha sido iniciada a construção do primeiro troço de Lisboa ao Carregado, quando, em 12 de Julho de 1872, D. Luís inaugurou o começo simbólico dos trabalhos no Caminho de Ferro do Minho — o primeiro a norte do Rio Douro.

Em 1875 o Caminho de Ferro já atingia a cidade de Braga. Já então o comboio ligava Lisboa a Badajoz (1863) e a Gaia (1864). Setúbal (1861), Évora (1863) e Beja (1864) já beneficiavam da ligação ferroviária.

A norte do Douro o comboio viria a atingir Valença (1886) e Barca de Alva (1887), chegando depois a Salamanca. 1875 viu também realizada a ligação do Porto à Póvoa de Varzim.

Mas toda a rede a norte do Douro exigia a sua ligação ao sul, vencendo o poderoso obstáculo do rio. Houve que lançar uma grande ponte, para a qual foi aberto concurso entre as principais casas construtoras francesas.

Foi o projecto apresentado pelo Engenheiro Eiffel, o vencedor do concurso, com um arro-

jado arco de 160 m de vão e 37,5 m de flecha.

A obra terminou em 1877, e era então o maior arco do mundo. Ainda hoje é de admirar a elegância da solução estrutural e a beleza do traçado — muito justamente a Ponte Maria Pia acaba de ser classificada «monumento nacional», no seu centenário que agora se comemora.

Cada passo desta conquista da região nortenha pelo Caminho de Ferro, foi saudado com cerimónias e manifestações de júbilo popular. Bem compreensível júbilo este, se atendermos ao progresso que tal significava para uma região de geografia acentuada e ligações difíceis.

Num painel de azulejos de Jorge Colaço, na estação de S. Bento (ela mesma notável exemplo da arquitectura ferroviária da época), mostra com eloquência a surpresa e o encanto das populações perante o novo modo de transporte, em confronto com os meios rudimentares até então em uso.



A CP NA IMPRENSA

LUGARES RESERVADOS PARA DEFICIENTES NOS COMBOIOS

Os comboios da C. P. passaram a ter, a partir do dia 20, dois lugares em cada carruagem reservados a deficientes, grávidas e acompanhantes de crianças de colo.

Segundo informação prestada à Anop pelo Gabinete de Relações Públicas dos Caminhos de Ferro Portugueses, estes lugares não poderão ficar sujeitos a marcação e serão devidamente assinalados através da colocação de pictogramas.

Numa primeira fase, a medida abrangerá apenas o material circulante que, normalmente, faz parte dos comboios internacionais, «foguetes» e rápidos, sendo posteriormente adoptada no resto material da C. P..

«Diário de Notícias»

20/3/78

C. P. REINICIA HOJE SERVIÇO DE RESTAURANTE

A C. P. reinicia, a partir de hoje, o serviço de restaurante nos comboios entre Lisboa e Porto.

Numa primeira fase o serviço será assegurado nos comboios rápidos das 8h50, entre Lisboa e Porto, e no das 18h45, entre Porto e Lisboa.

Mais tarde, este serviço será progressivamente alargado aos comboios em que a sua exigência se justificar. Será mantido, ao mesmo tempo, o serviço já existente de bares e minibares ambulantes.

«Diário de Lisboa»

25/3/78

COIMBRA — ESTAÇÃO NOVA (COM MAIS DE 50 ANOS) ATÉ QUANDO?

Observando-se do ar, vê-se facilmente quanto a chamada «Estação Nova» está a contribuir para o atrofiamento de Coimbra. Porventura aproveitável durante muitos anos (já que entre a Estação em apreço e aquela a que se chama Estação Velha se situa quase que um «descampado»), hoje é perfeitamente dispensável aquele ultrapassado casarão e respectivas gares, pois a Estação de «Coimbra-B» está já metida na cidade. Justificar-se-á, possivelmente, enquanto não se resolver, de vez, a supressão do «ramal da Lousã» (a tal «linha» que a C. P. costuma afirmar dar-lhe prejuízo, mas de que não prescinde, quiçá para contrariar — como de resto parece agradar-lhe — o «querer» dos conimbricenses).

Por outro lado, a Estação Nova, marca bem a falta de convicção, e de peso também, das sucessivas autarquias de Coimbra. Na realidade, confrange que as forças vivas dumha cidade como esta não consigam fazer valer os seus pontos de vista em frente dos interesses (neste caso «dúbios») de uma empresa.

Já todos vimos os horizontes que se poderiam rasgar, em benefício da urbe, com a eliminação daquele «ramal» e, implicitamente, da Estação que lhe serve de «términus». Mas isso não tem qualquer interesse para os próceres da empresa, hoje nacionalizada — nossa, como se costuma dizer, — apostados que estão em fazer valer a sua prepotência. Até quando?

«Diário de Coimbra»

24/3/78

LANÇADO À ÁGUA UM NAVIO PARA USO DA C. P. NO TEJO

Nos Estaleiros de São Jacinto foi ontem, ao fim da tarde, lançado à água um dos dois navios encomendados pela C. P. para o transporte de passageiros no Tejo.

Presidiu à cerimónia o secretário de Estado da Marinha Mercante, estando presentes o

chefo do distrito o subdirector da Direcção-Geral de Portos, administradores da C. P. e dos estaleiros de São Jacinto e muitas outras entidades civis e militares.

Tal como o «Tunes» que está em fase de conclusão e deverá ser entregue até ao fim do próximo mês, o «Pinhal Novo», que ontem foi lançado à água e até Junho estará igualmente acabado, a sua capacidade é para 1400 passageiros. De linhas modernas e confortáveis as duas unidades têm um comprimento de 50 metros deslocam-se a uma velocidade de 12 nós imprimida por 2 motores de 2 mil cavalos e importaram em 80 mil contos cada.

Após a bênção e o lançamento à água do «Pinhal Novo», usou da palavra o dr. Vale Guimarães, administrador dos estaleiros de São Jacinto, que se referiu à importância do contrato assinado com a C. P. num momento particularmente difícil e que, acima do seu valor económico, veio garantir a sobrevivência dos estaleiros, hoje, felizmente, já pejado com imensas encomendas.

Depois do eng.º Castro de Almeida, do Conselho de Gabinete da C. P., se ter congratulado com a construção de duas novas unidades de transportes para a sua empresa, o secretário de Estado da Marinha Mercante faria algumas considerações, começando por referir que a crise por que atravessa a construção naval é mundial, obrigando os investidores do sector a um esforço muito sério para conseguir sobreviver.

Noutro trecho da sua intervenção, o eng.º Correia Maltês, afirmou que a superação dos problemas económicos na área do mar só será viável se tivermos a capacidade de os globalizar no sentido de optimizar as capacidades disponíveis.

Sublinhando a importância do prosseguimento dos investimentos na construção naval, o eng.º Correia Maltês asseverou que, dadas as limitações financeiras por que o país atravessa se insiste numa que se deverá dar prioridade a investimentos de produtividade e não de capacidade e que «poderemos» aumentar a produção total garantindo a manutenção do nível de emprego à custa deste tipo de actuação».

Entre a volumosa carreira de encomendas na posse dos estaleiros de São Jacinto figura um contrato para a construção de seis novas unidades para a Transtejo, que assegura o movimento de passageiros entre Lisboa e a margem sul do seu estuário.

O contrato, no valor de cerca de 200 mil contos, já foi assinado e prevê a sua satisfação plena até 1980. Com 35 a 40 metros de comprimento, cada unidade terá uma lotação para 500 passageiros.

«Jornal de Notícias»

29/3/78

MARÇO 1978

Foi há 125 anos

Recorda-se o que se passou em 1852/1853, aliás, já relatado na «GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO» de 16 de Outubro de 1906, no cinquentenário do Caminho de Ferro em Portugal, por nos parecer de interesse contar aos leitores do «Rede Geral» como se iniciou o nosso caminho de ferro.

Foi uma autêntica farsa, em que fizeram participar a própria rainha, D. Maria II.

Ouçamos, pois, o que nos diz aquela velha publicação:

«A 6 de Maio de 1852 era aberto concurso para a construção da linha férrea entre Lisboa e Santarém.

O decreto foi assinado por Rodrigo da Fonseca Magalhães e Fontes Pereira de Melo, sendo o primeiro, ministro do Reino, e o segundo, ministro da Fazenda.

O prazo para entrega das propostas terminou a 31 de Julho do mesmo ano.

Foram apresentadas 3 propostas, sendo 2 postas de parte por não estarem de harmonia com as condições do concurso.

A construção da linha foi adjudicada ao terceiro concorrente, o inglez Hardy Hislop.

O projecto, estudado pelo Eng.º Thomas Rumball, foi apresentado ao Governo em 9 de Dezembro de 1852.

Depois de estudado foi aprovado, mas com modificações. A linha em vez de partir do largo do Intendente partia do Caes dos Soldados; e entre Sant'Ana e Omnia passaria ao norte do canal da Azambuja, de forma a facilitar o prolongamento em Santarém da linha até à fronteira.

A modificação do traçado fazendo o ponto de partida no Caes dos Soldados foi feita por indicações e influência de João Chrysostomo de Abreu e Souza, e de Lobo d'Ávila, que mais tarde foi agraciado com o título de conde de Valbom.

O custo da linha foi fixado em 280 000 francos por quilómetro.

Acceitas estas novas condições pelo concessionário, um decreto de 7 de Fevereiro de 1853, firmado por Fontes Pereira de Melo, fixou o prazo de quarenta dias para que a companhia se constituísse definitivamente, depois de ter provado que três quartas partes do capital estavam subscritas, e a 11 de maio era, finalmente, assinado o contrato definitivo para a construção da primeira secção da linha de Lisboa à fronteira.

Sobre as primeiras operações financeiras para a fundação dos caminhos de ferro em Portugal, ha uma série de episódios alegres que se deram com a Companhia organizada por Hardy Hislop.

Este sujeito era homem de grandes ambições, mas de poucos meios de fortuna. Um ambição abortado de Cecil Rhodes.

Um dia lera em um jornal inglez que se tratava de construir em Portugal uma linha férrea.

Metteu as poucas roupas na maleta, tomou passagem a bor-

do d'um paquete, e ei-lo sobre o salso elemento, através das brumas da Mancha, e maldizendo dos solavancos que lhe fazia sofrer o Cantábrico, a caminho de Portugal.

A tradicional benevolência dos portugueses para com os estrangeiros, facilitou-lhe relacionar-se com o mundo político de Lisboa, e considerado por uns, aceite por outros, consentido por muitos, o nosso homem foi tratando de fazer acreditar que era apoiado por um grupo de financeiros inglezes para organizar uma companhia, tendo por fim a construção dos caminhos de ferro de Portugal.

Chegadas as cousas a este ponto e aberto o concurso para a construção da linha de Lisboa a Santarém. Hislop fez a sua proposta; aceitou todas as condições, e como fosse o único nestas circunstâncias foi-lhe adjudicada a concessão.

Jubiloso passou a organizar companhia.

Esta, porém, não passou de sonho.

No entanto montou-se a secretaria, e um engenheiro foi encarregado dos estudos da linha e de apresentar o projecto.

Não está ainda bem averiguado se chegou a receber os honorários do seu trabalho.

Os empregados da secretaria, esses, nada recebiam, mas em compensação tinham comedorias abonadas no Matta, então o restaurante da moda, tinham entradas para os theatros todas as noites, e cavalos para fazerem os seus passeios.

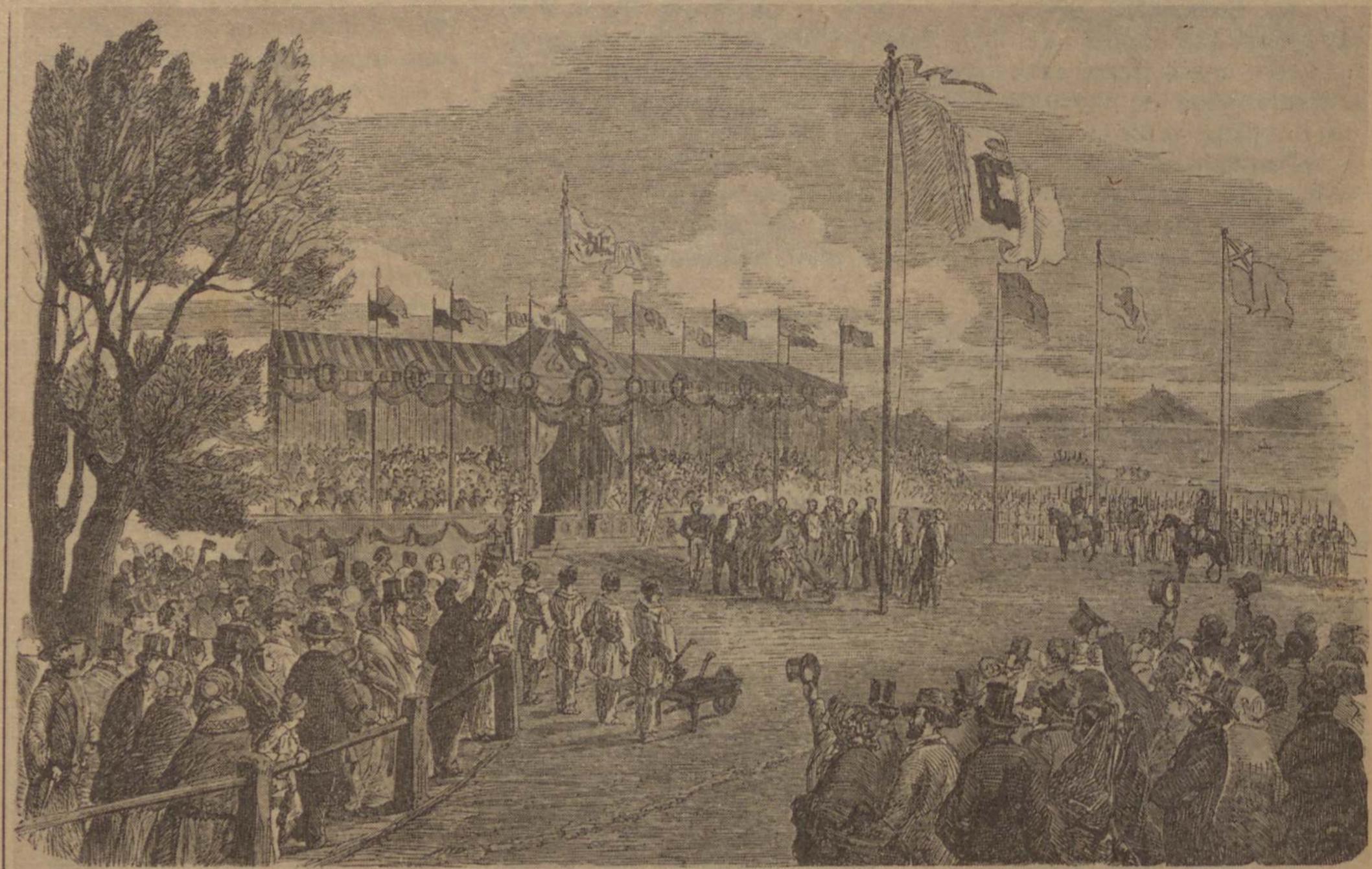
Trabalho nenhum, a não ser cumprir a recomendação de Hislop. Passar muitas vezes pelo Chiado e pelo Rocio, a galope, para fingir que iam tratar de negócios urgentes.

— Mostrem-se bastante, mas sempre atarefados.

A vida era boa, os empregados eram todos rapazes, de maneira que ninguém pensava em dinheiro. Boa mesa, theatros, e cavalos para se darem ares de gente rica e chamar as atenções, era pagá mais que suficiente para quem nada tinha a fazer.

O tempo ia passando, e o prazo marcado para o inicio dos trabalhos passava também. O governo que tinha confiado a construção à companhia fundada por Hardy para não dar o seu braço a torcer, confessando que se deixára embair imprudentemente, procurava ampará-lo e ia concedendo addiamentos de prazo, porque não havia meio de fazê-lo pagar as multas, visto Hardy não ter onde cair morto.

Por fim chegou o escândalo a tal ponto que impossível se tornava continuarem as cousas



como estavam.

Apertou o governo com Hardy para que marcasse o dia em que deviam ser inaugurados os trabalhos. O nosso homem posto entre a espada e a parede confessou num arranço de franqueza que não tinha um real.

Fontes arrepentiu-se: Rodrigo da Fonseca Magalhães deu por paus e por pedras, praguejou, mas nada disso fez com que o homem pudesse arranjar dinheiro.

Para salvar a situação, das obras públicas saíram madeiras, e deu-se princípio à construção d'um palanque para os convidados assistirem à cerimónia e d'um pavilhão destinado a receber D. Maria II e D. Fernando que deviam inaugurar os trabalhos.

Foi feito um carrinho de mão, de mogno, que a rainha devia empurrar, levando dentro uma porção d'areia e que simularia o princípio d'um aterro. Este carrinho ainda não há muito existia no Ministério das Obras Públicas.

O terreno em que deviam começar os trabalhos era uma quinta no Beato, que pertencia então a um tenente de infantaria, e ultimamente era de João de Brito. Como Hardy não tivesse dinheiro para a expropriação do terreno, foram prometidos ao tenente mundos e fundos, e este convencido de que era um bello negocio o que lhe propunham accedeu de boa mente, e o terreno para a formada inauguração dos trabalhos arranjou-se, em conta, como se vê.

Como recompensa da sua boa fé o pobre tenente foi agraciado com o hábito da Conceição de que ainda por cima teve de pagar os direitos de mercê. Foi como lhe saldaram as contas.

Mas vamos adiante. A 7 de maio de 1853 teve logar o apre-gado simulacro da inauguração dos trabalhos com a assistência da família real, dignatários do paço, ministerio, vultos influentes na política, convidados, etc.

Em seguida à cerimónia hou-

ve beberete. Foi servido pelo benemérito Matta que mais uma vez foi ludibriado porque nunca chegou a receber a importância do fornecimento.

Durante muito tempo a mão-cheia de areia que a rainha entornava no dia da inauguração foi o único trabalho feito para a construção da linha.

Como o escândalo era de monta e as satyras asseteavam o ministério, Fontes que era um devotado apóstolo da ideia dos caminhos de ferro, tomou a iniciativa de uma combinação para se constituir uma companhia portuguesa com o capital de 3 600 contos para tomar a concessão feita à Companhia Central e Peninsular.

Desses 3 600 contos, 1 200 eram tomados pelo governo, 1 200 deviam ser cobertos pelos subscritores, e os empreiteiros entravam com o material competente aos restantes 1 200 contos.

E aí começou Fontes na sua peregrinação para arranjar subscritores. Era ao tempo um importante centro de reunião a casa de D. Maria Cruz, casada com D. Pedro Brito do Rio. Aí se juntavam quotidianamente José Estevam, Rodrigo da Fonseca, o conde de Farrobo, Almeida Garrett, Nogueira Soares, etc.

Fontes Pereira de Melo fallava a uns e a outros na necessidade de cobrir a subscrição e todos mais ou menos iam subs-

crevendo com umas tantas acções.

Chegára o momento de ser preciso fazer a transferência das acções da Companhia de Hardy para a nova Companhia. Era preciso, porém, que o conselho de administração sancionasse essa transferência.

Mas como? se a famigerada Companhia ingleza não passava d'uma fantasia nascida no cérebro de Hardy.

Fosse como fosse eram precisos administradores. O arrojado inglez não se embargou com a dificuldade.

Mandou vir de Londres meia duzia de vadios, famintos, esfarrapados, e distribuiu pelos empregados da administração em Lisboa da pseudo-companhia com a obrigação de os encadernarem convenientemente para figurarem de administradores.

Alugaram-se-lhes casacas, grande jantar à custa do Matta, e os nossos homens apresentaram-se de ponto em branco devidamente ensaiados para a representação.

E apenas desempenharam o seu papel, foram postos a bom recato, até que chegou um pacote que os levou para Londres. Não fossem eles dar com a língua nos dentes.

E assim se arranjou a Companhia portuguesa para a construção dos caminhos de ferro em Portugal».

REDE GERAL

DIRECTOR: Américo da Silva Ramalho

CHEFE DE REDACÇÃO: José Viegas Soares

ARRANJO GRAFICO: Gabinete de Design da C.P.

FOTOGRAFIAS: Gonçalves Pedro

COMPOSIÇÃO E IMPRES.: FERGRAFICA—artes gráficas Ida.

TIRAGEM: 29000 exemplares

PROPRIEDADE DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Calçada do Duque, n.º 20 — Lisboa

CORRESPONDENTES:

DEPARTAMENTO DOS TRANSPORTES — Simões do Rosário

DEPARTAMENTO COMERCIAL — Torroais Valente

DEPARTAMENTO DE INSTALAÇÕES FIXAS — Ilda Martinho

DIRECÇÃO FINANCEIRA — Luís Silva

DIRECÇÃO INDUSTRIAL — Nunes Policarpo

DIRECÇÃO DE EQUIPAMENTO — Luís Beato

DIRECÇÃO DO PESSOAL — Isabel Correia

DIVISÃO DE ABASTECIMENTOS — Fernando Mota

REGIÃO NORTE — Ginestal Machado

REGIÃO CENTRO — Soares Miguel

REGIÃO SUL — Ismael Baltazar