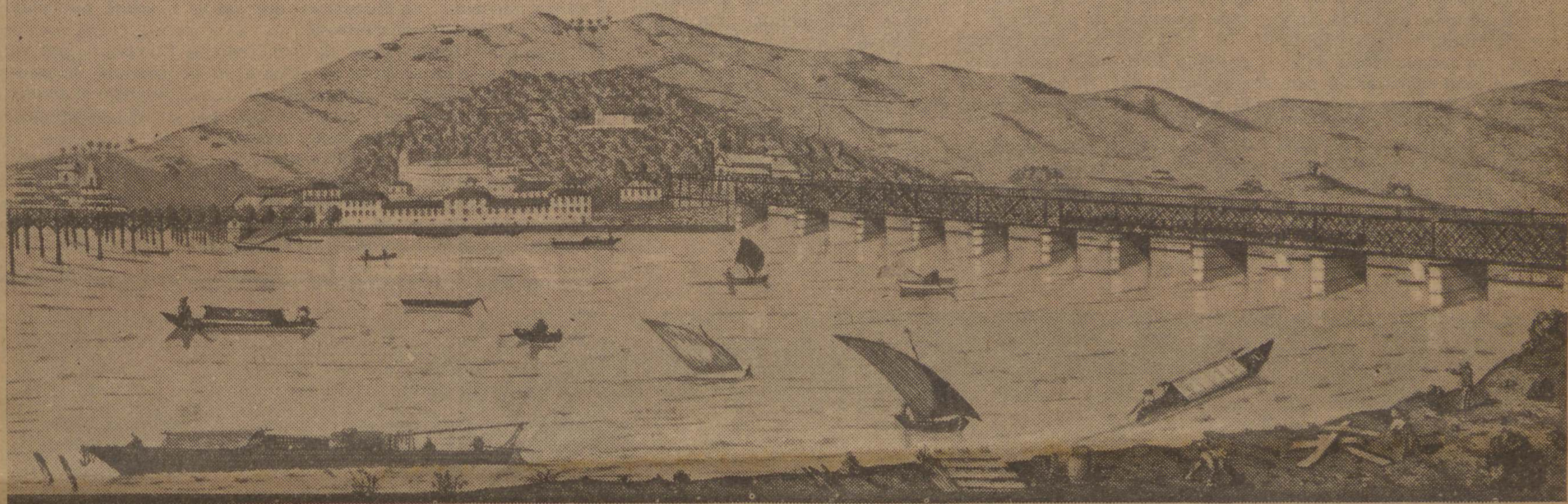


# 1.º CENTENÁRIO DO CAMINHO DE FERRO EM VIANA DO CASTELO



VIANA DO CASTELO—PONTE FERREA SOBRE O LIMA



Com uma série de actos que imprimiram o maior significado e brilhantismo à efeméride em causa, foi comemorado, no passado dia 30 de Junho, o 1.º Centenário da Ponte Metálica, de Viana do Castelo — projectada e realizada por Gustave Eiffel, e inaugurada pelo Presidente do Conselho de Ministros, de então, Fontes Pereira de Melo, e pelo ministro das Obras Públicas, Lourenço de Carvalho — e do Caminho de Ferro de Darque a Caminha.

A presença de dois membros do Governo — drs. Sousa Gomes e João Porto, respectivamente, ministro e secretário de Estado das Obras Públicas — emprestou às cerimónias a medida exacta da sua importância, as quais eram constituídas por um bem elaborado programa, aliás, sobremodo intenso, com números apropriadamente enquadrados numa comemoração deste género.

A concentração das entidades oficiais e convidados fez-se na estação de Darque, onde, além dos referidos membros do Governo, se viam: o comandante da Região Militar, general Duarte Silva; presidente da Câmara Municipal de Viana, sr.

António Cunha e restante verificação; comandantes da G.N.R., G. F., P. S. P. e Capitania do Porto de Viana do Castelo; engenheiros Almeida e Castro e Gonçalves Ferreira, do Conselho de Gerência da C. P.; eng.º Fernando Ávila, director da Região Norte; eng.º Jorge Vilaverde e eng.º técnico Armando Ginestal Machado, também da mesma Região, bem como outros funcionários dos quadros superiores da Empresa.

Entretanto, pelas 10 horas da manhã, partiu da referida estação, a locomotiva n.º 23 — a mesma que inaugurou a travessia do Lima sobre a ponte metálica e que fez a primeira viagem de ligação entre Darque e Caminha — rebocando dois salões, duas carruagens e um furgão, constituindo assim a composição do «Comboio Século XIX».

No mesmo, tomaram parte, em direcção a Viana do Castelo, todas as individualidades e membros do Governo, sem, contudo, primeiramente, o facto ser comemorado na estação de Darque, com a exibição do Grupo Folclórico da Meadela. Durante o trajecto até à Princesa do Lima, centenas de populares festejaram a passagem do comboio, lançando foguetes e dando vivas. No seu percurso até Caminha o secular comboio efectuou paragens em todas as estações e apeadeiros, onde sempre numeroso público o aguardava, acompanhado de marchas folclóricas e diversas representações da região.

Chegado a Caminha, todas as entidades que nele viajaram,

dirigiram-se ao salão nobre da Câmara Municipal, onde teve lugar uma sessão de boas-vindas, na qual usara da palavra, em representação do presidente da respectiva Edilidade, o seu vice-presidente, sr. Pereira da Silva, que se referiu ao facto do que representou e representa hoje para as populações dos concelhos de Viana e Caminha, não só as respectivas pontes, bem como o próprio caminho de ferro. Usando da palavra, seguidamente, o dr. Sousa Gomes agradeceu e dirigiu palavras de simpatia e apreço para com a sua região.

Tanto à chegada como à partida da comitiva, a banda inglesa «Church Lad's Brigade» saudou e encantou os presentes com a sua actuação.

Empreendida a viagem de regresso a Viana do Castelo, a comitiva deslocou-se junto da ponte metálica, onde, na sua escadaria de acesso, o ministro das Obras Públicas descerrou uma lápide comemorativa da efeméride, após o que teve lugar, no Hotel Afonso III, um almoço.

Depois no salão-nobre da Câmara de Viana, realizou-se uma sessão solene, onde usaram da palavra o presidente do Município, sr. António Cunha; o vereador, eng.º Dionísio Ferreira, técnico da C. P., a cargo de quem esteve a realização destas comemorações; o eng.º Almeida e Castro, do Conselho de Gerência da C. P., e, por último, o secretário de Estado das Obras Públicas, eng.º João Porto.

Seguidamente, foi inaugurada

uma exposição de arte infantil, no salão da Comissão Municipal de Turismo, organizada pelo FAOJ, Câmara Municipal e C. P., sendo os visitantes recebidos pelo sr. dr. Morais da Fonte.

Como final dos actos come-

morativos deste duplo centenário, teve lugar no Salão de Cultura, dos Antigos Paços do Concelho, uma mostra filatélica de temática ferroviária, tendo os C. T. T. de Viana do Castelo editado um carimbo comemorativo da efeméride.

## Reorganização

### Gabinete de Organização (GOR)

Por deliberação do Conselho de Gerência, de 9 de Julho, é extinto o Gabinete de Organização, devendo a consequente redistribuição de funções e pessoal processar-se até ao dia 15 de Setembro próximo, incumbindo-se das inerentes e necessárias acções um Grupo de Trabalho constituído pelos Técnicos, Eng.º Victor Biscaia, Dr. José Aleluia e Dr. Figueiredo e Sousa.

A estrutura remanescente, que será chefiada, pelo Eng.º Miguel Maria Pais de Carvalho, terá até 15 de Setembro próximo, o nível de Serviço.

### Serviço de Abonos e Descontos

O Serviço de Abonos e Descontos deixa de fazer parte da Direcção do Pessoal e passa a estar integrado na Direcção Financeira, desde 19 de Julho do corrente ano.

### Sector de Recrutamento

O Sector de Recrutamento

da Direcção do Pessoal passa a partir desta data (19 de Julho) a ficar integrado na Divisão de Gestão daquela mesma Direcção.

### Linha de Sintra

Por deliberação do Conselho de Gerência, de 26 de Julho, e tendo em conta que a Linha de Sintra representa um sector caracteristicamente diferenciado dentro da nossa rede ferroviária; que são nítidas as insuficiências e uns tantos defeitos do seu serviço, face à procura e às efectivas e crescentes necessidades sociais; que urge

Pag. 2

### ESTE MÊS:

Existe um «déficit» orçamental? pág. 3

Problemas de Segurança no Trabalho pág. 4

Novas Chefias pág. 7



## Reorganização

melhorar este serviço e aproveitar ao máximo todas as potencialidades imediatas da Linha, bem como estudar e planejar o modo de ampliá-las; que para estes fins se torna necessário assegurar preocupação e dedicação em exclusivo sobre o todo dos problemas e actividades inerentes, preparando mesmo um grau de autonomia de exploração adequado ao caso, mas a obter sem pertur-

bações ou descontinuidades, é criado a nível de Chefe de Divisão, o cargo de **Adjunto do Director da Região Centro para a Linha de Sintra**, ao qual cumprirá, apoiar, coadjuvar e representar o Director respectivo, em tudo quanto respeite à exploração e ao desenvolvimento da respectiva Linha, tendo em conta as preocupações e finalidades acima expressas. Para o desempenho do lugar foi no-

meado o Eng.º Raúl António de Sá Vilaça e Moura, que vinha desempenhando o cargo de Director do Departamento de Instalações Fixas.

### Directores Adjuntos das Regiões

Por deliberação do Conselho de Gerência foram extintos os cargos de Directores Adjuntos das Regiões

## Via dupla de Barreiro a Barreiro A

Iniciou-se, em fins de Julho, o serviço de via dupla entre Barreiro e Barreiro-A.

O troço da linha, na distância de 1000 metros, programado há longo tempo e com a via já assente também há longa data, nunca permitiu a execução do serviço, em consequência da sinalização não oferecer as condições de segurança imprescindíveis para esse fim.

Com a remodelação de toda a sinalização, na área de Barreiro criam-se as condições necessárias para a sua efectivação.

Esta remodelação, iniciada já

há bastante tempo, retardou a sua finalização, especialmente por falta de materiais e dificuldades de várias ordens, surgidas durante a sua execução, que obstaram a uma mais rápida resolução do problema.

A remodelação em causa, permitiu também a semi-automatização das P. N. da Rua Miguel Pais (Barreiro) e da de Barreiro-A.

A substituição das cancelas existentes por outras basculantes e movimentadas electricamente, é um benefício para os agentes que ali têm de executar as suas funções.

Também no aspecto de facilidade de serviço, a via dupla evitará atrasos constantes, de comboios, por esperas necessárias, quer em Barreiro, quer em Barreiro-A, para cruzamentos e, sem dúvida, uma maior segurança na sua circulação.

Os próprios utentes rodoviários que têm de utilizar as P. N. em causa, irão beneficiar deste melhoramento, pois, assim, é possível menos tempo para fecho e abertura das cancelas e, por consequência, menos espera para eles próprios.



## NOTA DA REDACÇÃO

Já aqui referimos que são sintomas de vida de um jornal as cartas anónimas que o criticam destrutivamente. Mas também dissémos que são ainda sintomas de vida as outras cartas — as assinadas — quer criticando, quer elogiando. Referimos também, e por diversas vezes, que a função última, o objectivo principal desta publicação é: **Informar**.

Informar uns e outros daquilo que se passa na vida da Empresa, daquilo que uns e outros fazem, para que uns e outros possam saber melhor da importância que todos têm na vida deste complexo humano e organizacional em que trabalham.

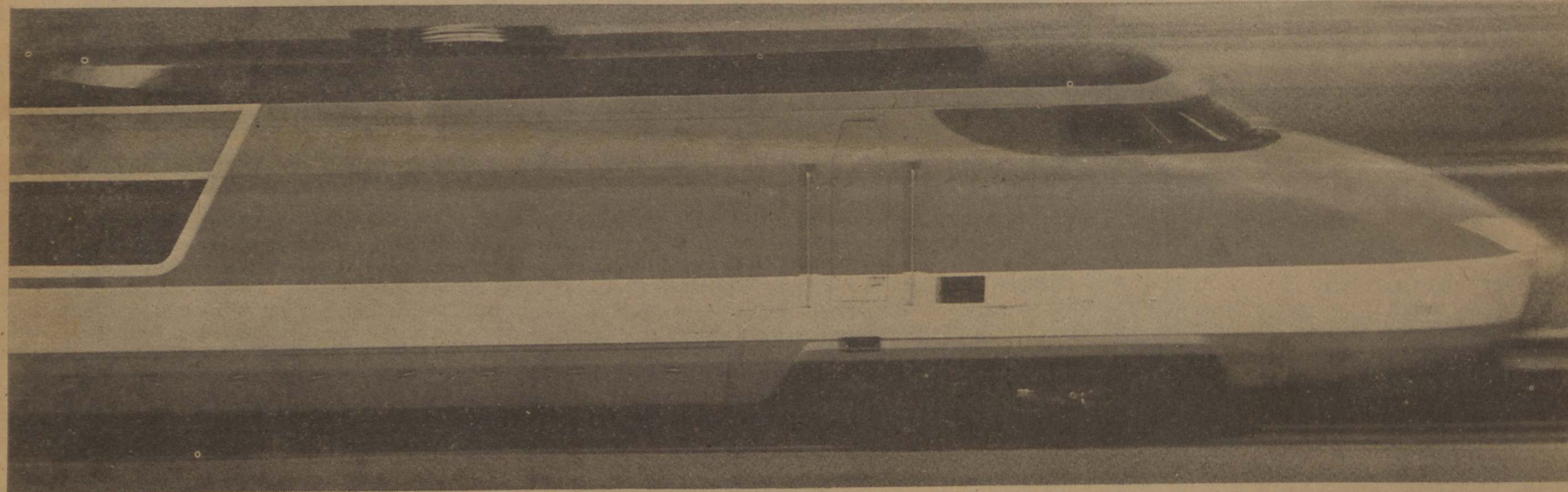
Foi por isso, para que esse dar a conhecer da vida de todos nós ganhasse uma maior riqueza, uma maior verdade, que pedimos, em Nota da Redacção anterior, a colaboração de todos os que no-la quisessem dar, ainda que competisse à Redacção a escolha das notícias publicáveis.

Temos vindo a receber algumas colaborações e muitas mais esperamos vir a receber, e delas iremos publicando as que nos parecerem de maior interesse, tendo sempre em mente o objectivo principal: a Informação, ao fim e ao cabo a nossa tarefa, dentro da complexa estrutura da Empresa.

Vem toda esta conversa a propósito, de uma das muitas, cartas recebidas na Redacção, que refere o artigo publicado sobre os Postos de Comando.

É escrita por pessoal de um Posto de Comando, que viu no artigo — escrito com a colaboração do pessoal de outro Posto de Comando — um modo de dar a conhecer a muitos colegas, de outros serviços, as tarefas que aqueles «corações» da circulação ferroviária desempenham.

Porque já uma vez o dissemos, que cada um deve assumir claramente as suas posições, sem se esconder atrás de subterfúgios, aqui fica o apontamento, que corajosamente, di-lo-emos, nos encheu de satisfação, pois é indicador de que o nosso objectivo — **Informar** — é atingido.



## Turbotrain (T. G. V.-001) o comboio mais rápido do mundo

O «Turbotrain» — sem dúvida, o comboio mais rápido do mundo — foi encomendado pelos Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F.), em Maio de 1969, a quatro grandes construtores: Alsthom, Brissoneau e Lotz, M. T. E. e Turboneca.

O «Turbotrain» T. G. V.-001 — que é accionado por força automotriz, uma vez que a forma tradicional da locomotiva rebocando carruagens não é adaptável às grandes velocidades — foi concebido, no seu início, para velocidades superiores a 250 km/h. Entretanto, a 4 de Abril de 1972 eram feitas as primeiras experiências em linha, com o novo «bólide» dos carris, e a 10 de Maio de 1972 conseguia já atingir a velocidade de 240 km/h, tendo nessa altura percorrido mais de 5 000 000 quilómetros no percurso de Paris-Caen-Cherbourg.

O «Turbotrain» baseia-se

assim no duplo propósito da **continuidade** e da **inovação**. Estes dois atributos do progresso são já tradicionais na política do aumento das velocidades que os Caminhos de Ferro Franceses têm seguido após a última Guerra, e que assim desejam prosseguir.

O ponto de partida desta evolução dista de 28 de Março de 1955, quando duas locomotivas rebocando três carruagens, atingiram, na linha das Landes, a velocidade de 330 km/h, dando assim à França o recorde do mundo da velocidade sobre carris, que ainda hoje detém.

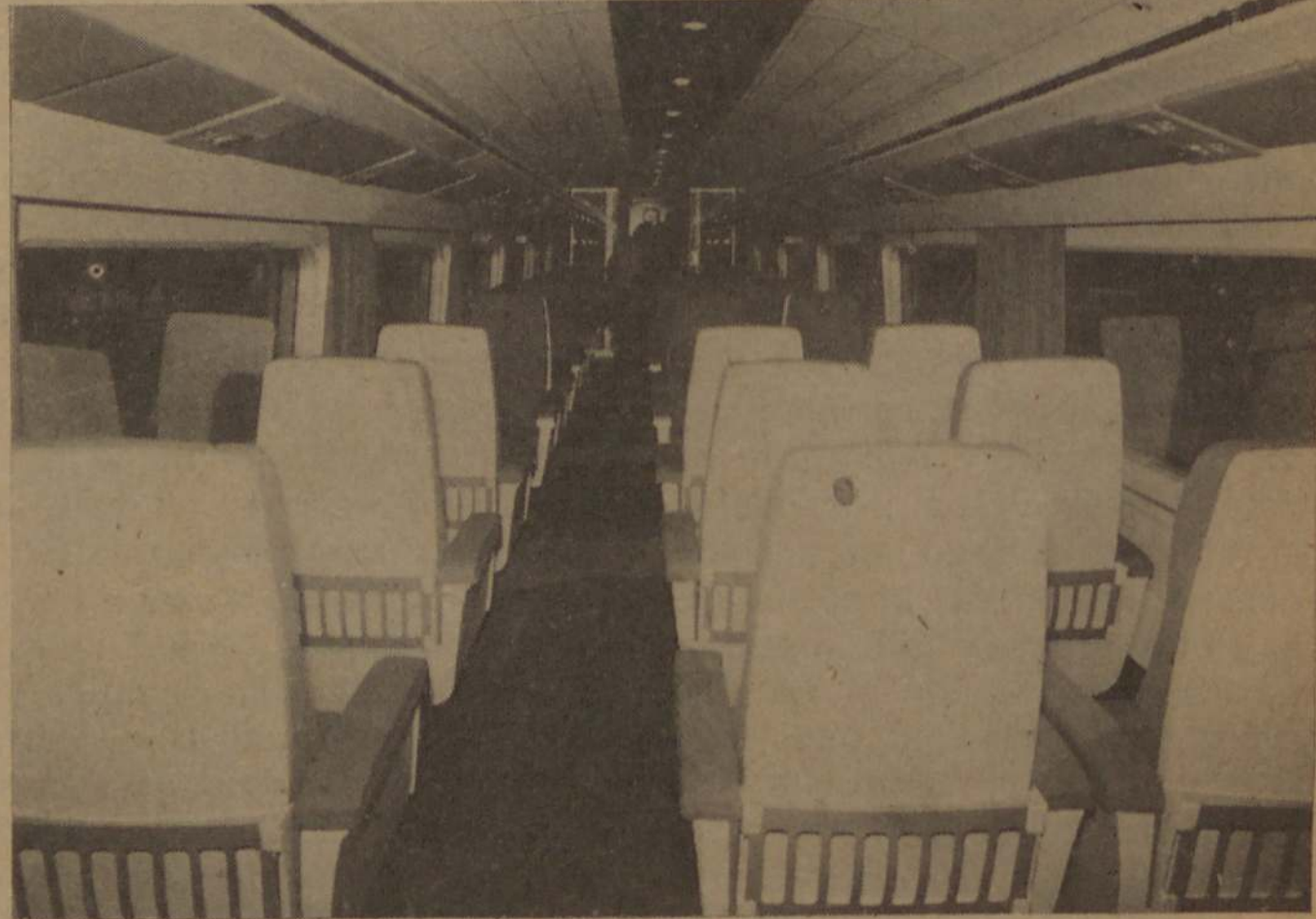
A partir desta «performance», aliás, devida aos progressos técnicos operados naqueles caminhos de ferro, tornara-se assim possível a velocidade de 200 km/h, atingida por alguns dos principais comboios franceses, designadamente o «Ca-

pitol» (entre Paris-Toulouse) e o «Aquitaine» (entre Paris-Bordéus).

A primeira série de 10 «Turbotrains» que a S. N. C. F. mandou construir, data de 1970, ficando desde logo afecta à linha Paris-Caen-Cherbourg.

### Principais características do «Turbotrain»

O «Turbotrain» (T.G.V.-001) é constituído por duas motoras e três reboques, assentes em 6 «bogies» e 2 eixos-motores. Cada motora é equipada de um grupo de tracção constituído por dois turbomotores (de turbina livre) possuindo, por sua vez, um gerador de corrente que alimenta metade dos motores eléctricos de tracção. O reboque de 1.ª classe possui 34 lugares individuais, assentes numa estrutura de plástico — «polyester», forrados de tecido



cor de laranja; e os dois restantes, destinados à 2.ª classe, dispõem, cada um, de 56 lugares, assentes numa estrutura idêntica aos da 1.ª, mas forrados em tecido escuro.

Quaisquer destes reboques

possuem ar condicionado, sendo a sua iluminação feita através de luz directa e indirecta, por processos dos mais modernos existentes nesse ramo técnico.



# Existe um "Déficit" orçamental?

No Boletim n.º 252 da A. C. P. F. C. (Associação do Congresso Pan-Americano dos Caminhos de Ferro) vem publicado um editorial, intitulado «Existe um déficit orçamental», em que se traça alguns considerando sobre as diferenças entre rodovia e a ferrovia, a nível de infra-estruturas (estradas, linhas), considerando esses que explicam de certo modo os porquês, ou alguns dos porquês, dos «déficits» das Empresas operadoras de Caminho de Ferro.

Porque o assunto que preocupa a Associação do Congresso Pan-Americano de Caminhos de Ferro, é também tema entre nós, a seguir se transcreve o referido editorial.

«Frequentemente fala-se e repete-se como lugar comum que as redes de caminho de ferro são deficitárias. Quando assim acontece não se levam em conta as distorções de forma, modalidades e condições relativas à operação da ferrovia diante de outros meios de transporte, cuja atribuição de obrigações e direitos continua idêntica à dos seus primórdios, mas com consequências aumentadas, nem se considera tão pouco a incidência do seu grau de participação no sistema de transporte, especialmente no terrestre, de acordo com as suas respectivas finalidades. O mesmo acontece com subsídios e preferências, dissimuladas ou ostensivas, que se outorgam aos outros meios, com benefi-

cios aparentes em custos e transporte.

Também se faz a abstracção da compensação pelo serviço social que presta graciosamente, que é obrigado a prestar e que se integra no que se define como benefícios sociais exigíveis. O desenvolvimento desse conceito transcende dentro das modernas concepções da Economia do Transporte merece especial consideração porque a sua compreensão permitirá corrigir as graves distorções que afectam individualmente os meios e/ou o conjunto do sistema.

É evidente que essa situação se acentuou e cresceu paulatinamente desde que foi traçado e estruturado o sistema ferroviário, que pela sua condição

de monopólio podia arcar com as obrigações e absorver as despesas dos outros meios, os quais, então incipientes, se aproveitavam dessa situação. Estes meios ao princípio complementares, actuavam assim sem maiores dificuldades no seu âmbito competitivo, o que lhes permitia facilmente realizar o transporte e promovê-lo sem limitações legislativas.

Obviamente, criam-se zonas de influência, preferindo-se estimular o paralelismo de rotas onde o transporte já estava desenvolvido ou em vias de desenvolvimento.

Os subsídios ou situações emergentes são custeados principalmente por todos os cidadãos em geral, com alguma participação dos utentes. No caso da infra-estrutura rodoviária, os automobilistas contribuem em favor do autocarro e do camião, tanto pela via de desenvolvimento da indústria, (compra de veículos) como pelas taxas que representam ou não fundos especiais derivados.

Com efeito, a grande quantidade de automóveis (um para cada dois a dez ou mais habitantes, conforme o país) contribui, principalmente com seus

consumos e respectivos impostos para favorecer, sustentar e desenvolver a infra-estrutura de que se aproveitam o autocarro e o camião sem participação correspondente.

A deterioração das estradas requer rodovias com base e campeamento de magnitude correspondente, proporcional à incidência da quarta potência do peso por eixo, conforme estudos e experiências da AASHO dos Estados Unidos da América, porquanto também se requerem rodovias específicas para tais meios e caminhos ou pistas cuja manutenção esteja a seu cargo.

Conquanto sejam conhecidas as precedentes condições de contraste na forma de custear as despesas das respectivas infra-estruturas e aspectos conexos, bem como as obrigações de serviço público e social a cargo das ferrovias, o resultado é que a maior despesa visível atribuída a estas últimas adia o seu desenvolvimento e consequentemente o seu progresso.

Por esta razão não é suficiente efectuar franca e claramente uma confrontação que leve em conta apenas as condições primárias de equiparação sendo necessário depurar as contas para obter os valores

reais de incidência social e obter um balanço que, sob condições similares, estabeleça para cada um dos meios a sua real participação.

Em muitos países foi considerada esta injusta situação através de providências, tais como, limitar a distância do transporte por automotor (Alemanha) estabelecer o «Cânone de Coincidências» (Espanha) fixar condições de superação, inclusive comercial, (França), melhorar substancialmente os serviços em velocidade e frequência (Japão), etc., mas ainda assim subsiste a desigualdade das condições de equiparação.

O desideratum é que todos os meios arquem com todas as incidências de infra-estrutura conexas e serviços sociais correspondentes em condições de equiparação, que todos fiquem isentos, em iguais condições, de arcar com tais despesas ou sejam compensados por aqueles que não podem ou não convém desagregar. É o Estado que deverá assumir todas as despesas de infra-estrutura, conexas e serviços sociais exigíveis, qualquer que seja o meio de transporte, através de sua própria implementação.

## É assim nasceu a Linha de Cascais

Segundo nos descrevem velhas publicações da época, quem quisesse — há cerca de noventa anos — deslocar-se de Lisboa a Cascais, teria de tomar (no Cais do Sodré) um pequeno vapor que, ao cabo de umas boas duas ou três horas de viagem, o deixaria naquela vila piscatória — hoje um dos centros urbanos de maior turismo dos arredores da capital. O custo da viagem (de ida e volta), era... de dez tostões e a mesma, feita, como dissemos, num pequeno vapor que permitia aos seus utentes apreciar uma série de quadros magníficos — pequenas aquarelas que se espelhavam ao longo do Tejo.

Os rendilhados do Mosteiro dos Jerónimos, a evocadora Torre de Belém, a (então) aldeia típica de Pedrouços, a pequena fortaleza de S. Julião da Barra, etc., constituíam, de facto, um delicioso atractivo para o viajante.

Pedrouços era, então, a praia da moda, uma praia de pescadores que, nos meses de verão, aparecia salpicada de gente galante, muito embora a viagem para lá, feita, aliás, em diligência e sob intensas núvens de poeira, constituísse um passeio pouco agradável, se bem que

divertido... para as meninas da época, que suportavam tudo isso com estridentes gargalhadas...

Entretanto, nos jornais de 1854 começaram surgindo os primeiros ecos sobre a existência de um projecto de construção de uma linha férrea para Cascais. Mas a verdade é que, só em Maio de 1887 — isto é, depois de mais de 30 anos decorridos — se iniciaram os estudos da projectada linha, cuja construção viria a constituir um passo decisivo para a urbanização da zona que, mais tarde, viria a chamar-se «Costa do Sol», e que hoje querem que se chame «Costa do Estoril».

Essa linha, ou antes, esse ramal — uma vez que partia de Pedrouços, e possuía, apenas, dezoito quilómetros — viu, por fim, realizada a sua inauguração no dia 30 de Setembro de 1889, à qual assistiu o Rei D. Luís, com os restantes membros da Família Real.

Porém, a ligação entre Cais do Sodré e Pedrouços era feita por meio de um vapor — «em serviço combinado» — o qual saía do Cais do Sodré uma hora antes da partida, de cada comboio, da estação de Pedrouços, fazendo o percurso em 30 minutos, sendo o preço do bilhete,

de meio tostão.

Uma vez inaugurado o troço de Pedrouços a Cascais, logo se começou a falar nas ligações a Alcântara e Santa Apolónia e, depois, a Sintra e Cabo da Roca. Todavia, só em Dezembro de 1890 a nova linha chegou a Alcântara, para onde os passageiros iam de «americano», ou de vapor, desde Cais do Sodré, sendo a via dupla da referida linha inaugurada dois anos depois.

Quanto a circulações, haviam nove comboios diários, num e noutro sentido, que gastavam cinquenta minutos no percurso.

E já agora para finalizarmos estes ligeiros apontamentos sobre a história da Linha de Cascais, diremos ainda, que aquando da sua inauguração, os preços dos bilhetes, de Pedrouços a Oeiras, por exemplo, eram de 70 réis, em 2.ª classe e de meio tostão em 3.ª. Havia também um comboio extraordinário, que saía de Cascais à uma da madrugada (espécie de comboio especial destinado à «fina flor» da época) cujo preço (único) do bilhete até Pedrouços, era de cinco tostões.

## Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

### excertos de alguns dos primeiros decretos publicados

Art.º 31.º — «Nenhum indivíduo estranho ao serviço dos caminhos de ferro, durante a construção das linhas, pode transitar e demorar-se nelas ou mesmo atravessá-las, não havendo passagens de nível ou estando estas fechadas. Aquele que praticar qualquer destes actos será imediatamente expulso da linha, autuado e entregue à autoridade competente, para ser correcionalmente punido com a multa de 3 a 300 mil réis».

§ 1.º — «Se os transgressores agravarem a contravenção com injúrias, desobediências, resistência ou violência aos guardas da linha ou agentes, quer dos empreiteiros quer do Governo, serão punidos com a pena imposta pelo Código Penal».

§ 2.º — «Se alguém arrombar a vedação ou arrombar ou abrir as barreiras nas passagens de nível, sofrerá o dobro da multa imposta no princípio deste artigo e mais a pena de 3 a 30 dias de prisão».

«Tendo a Companhia Real

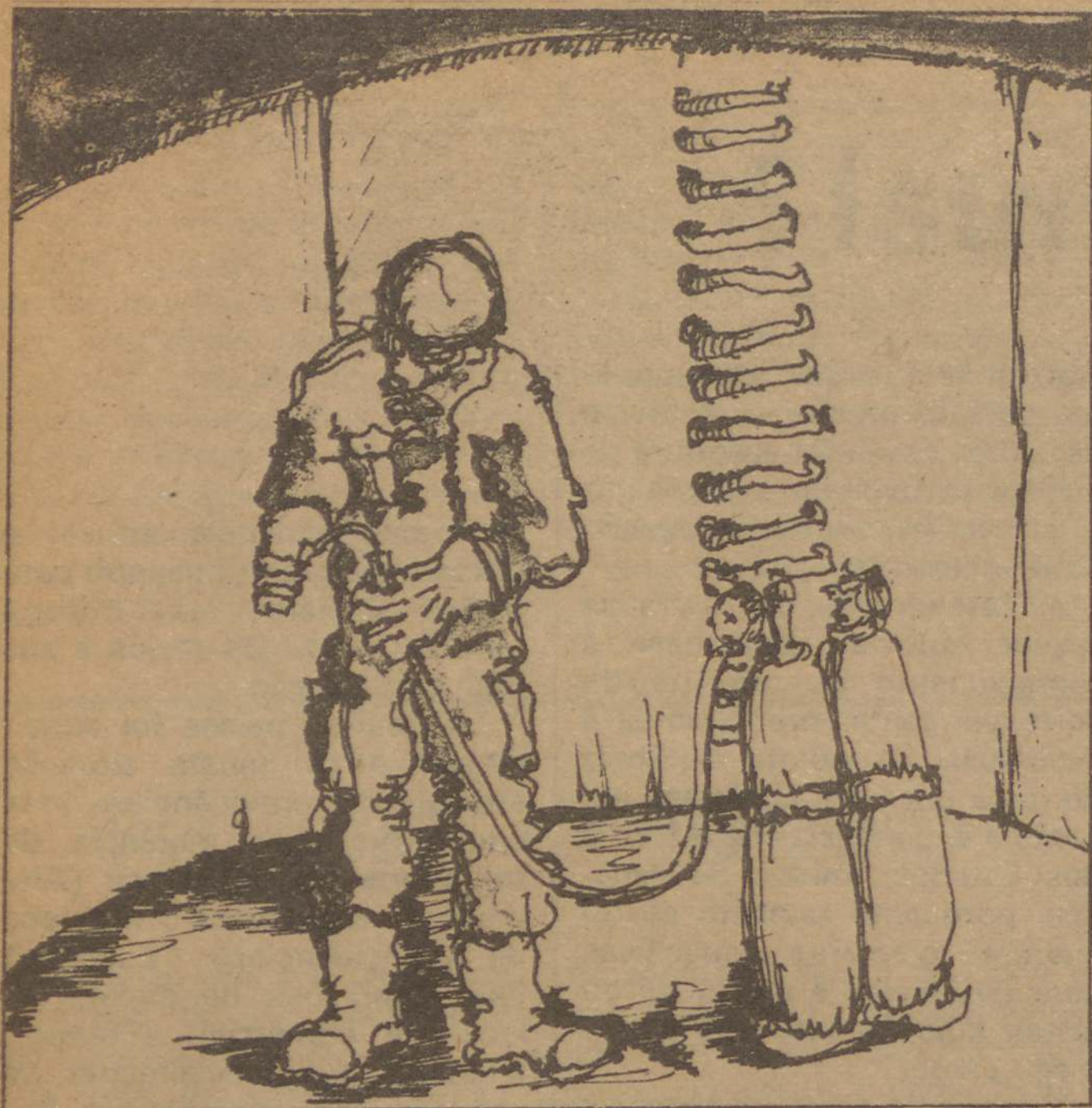
dos Caminhos de Ferro Portugueses consultado o Governo sobre se podia transportar, pelo Caminho de Ferro, cereais provenientes de Espanha, para serem conduzidos ao porto de Lisboa e daqui exportados para outras nações, foi-lhe declarado que não havia motivo para duvidar da admissibilidade do trânsito de cereais, nos termos da Carta de Lei, de 22 de Fevereiro de 1861».

—//—

Art.º 39.º — «É proibido embargar, qualquer que seja o fundamento, o meio e o requerente, as obras ou trabalhos de construção ou reparação de linhas férreas, feitas para a execução de projectos aprovados pelo Governo, e em terrenos para esse fim cedidos por particulares ou pelo Estado».

Assinado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria, João Chrysóstomo de Abreu e Sousa, no Paço da Ajuda, em 31 de Dezembro de 1864.





Se é verdade que a grande maioria dos trabalhadores da C. P. nunca ou só excepcionalmente se poderão encontrar numa situação de trabalho num local fechado, a verdade é que outros terão como tarefa tal situação.

É claro que para estes lhes é ministrada formação específica, mas como diz o povo «o seguro morreu de velho» e repetir uma vez mais não fará mal aos que já sabem e, poderá ajudar os outros, os tais que por, função nunca terão de enfrentar situações destas

Porque ao fim e ao cabo poderá interessar a todos, aqui fica o artigo sobre como trabalhar em segurança, em locais fechados.

A solução de muitos dos graves problemas que os trabalhadores encontram em locais fechados, reside no emprego de medidas preventivas adequadas, tais como a limpeza e ventilação nos recipientes, equipamentos de protecção individual, de recuperação, etc., para lhes poder fazer frente e anulá-los.

A segurança relacionada com locais fechados pode ser dividida em seis partes básicas:

- 1) Provas e controlo das diversas condições;
- 2) Purga e ventilação do local;
- 3) Isolamento do local;
- 4) Protecção do local;
- 5) Imobilização eléctrica;
- 6) Processos de recuperação.

#### PROVAS E CONTROLO DAS DIVERSAS CONDIÇÕES

Todo aquele que trabalha em locais fechados deveria: a) conhecer os perigos que podem ocorrer no seu local de trabalho; b) ser treinado no uso de equipamentos adequados para a detecção e controlo dos perigos; c) ser inquirido periodicamente para se assegurar o seu conhecimento dos métodos de provas e uso dos equipamentos.

Para isso, a tomada de medidas e a interpretação dos resultados deverá ser entregue a um higienista industrial ou alguém especialista preparado para esse fim.

Podem ser adquiridos diversos tipos de aparelhos de medida para determinar a presença de contaminantes perigosos na atmosfera. Estes aparelhos não deverão ser transportados para locais que possam conter uma atmosfera contaminada, pelo que será preferível utilizar amostras em condutas ou em recipientes para as levar ao aparelho. Nos casos em que os aparelhos tenham de ser transportados para ambientes sem

reconhecimento prévio, a actualização deve ser dirigida por pessoas competentes.

As provas para determinar a inflamabilidade, existência de tóxicos e insuficiência do oxigénio devem ser realizadas antes de entrar e, se necessário, o controlo deverá ser realizado continuamente durante a permanência do trabalhador naquele local, através de aparelhos especiais, tais como: indicadores de gás combustível (explosímetro), lâmpadas de de segurança de chama, indicador de insuficiência de oxigénio, detectores do monóxido de carbono e detector de sulfureto de hidrogénio.

#### PURGA E VENTILAÇÃO DO LOCAL

Se as provas indicam a existência de um perigo, será necessário proceder à eliminação dos gases perigosos a fim de nos assegurarmos de que uma pessoa pode trabalhar naquele local fechado. Nalguns casos consegue-se uma ventilação positiva.

A qualidade e o método de purga e ventilação poderão variar conforme os factores, tais como:

- A natureza do material existente no local;
- A natureza dos produtos em decomposição e outras alterações químicas que podem ocorrer no material;
- A quantidade de incrustações e de outros resíduos aderentes às paredes do local;
- O tamanho e o formato do local;
- O tamanho, a forma e a situação das aberturas utilizadas para entrar no local;
- A posição do local, na medida em que poderá causar bolsas de gás na parte superior e nos cantos.

Depois de o local ter sido

# PROBLEMAS DE SEGURANÇA NO TRABALHO

## Trabalho em locais fechados

todo posto à prova com o aparelho, recomendam-se os seguintes métodos para lavá-lo com água, limpá-lo e ventilá-lo e pela seguinte ordem:

1) Eliminar com uma bomba todo o lodo e sedimentos que seja possível.

2) De acordo com o local e sua utilização, devem-se empregar diversos métodos para a lavagem. Como agente, na generalidade, emprega-se a água. A operação pode consistir meramente em deitar água em abundância com uma mangueira e depois fazer a sua drenagem total. Nalguns casos deve-se manter a água no local durante 24 horas ou mais. Se o local não tem uma forma cilíndrica, é possível que a parte superior, os lados e os cantos não fiquem bem lavados por estes processos normais; quando assim for deverão ser aplicados métodos especiais.

3) A purga pode ser efectuada utilizando o vapor, nitrogénio, gás inerte, água ou ar. O ar só deverá ser usado no caso de serem de difícil aplicação os outros meios, e somente se o trabalho é precedido de uma evacuação onde se crie um espaço razoável. Nalguns casos, para desactivar algumas substâncias químicas é necessária a utilização de outros meios adicionais. Se como meio de limpeza for utilizado o vapor, este deverá ser usado durante um tempo suficientemente prolongado para elevar a temperatura do metal do local e assim, poder eliminar o material absorvido pelos poros e pelas incrustações. É importante ter em conta que não se devem vaporizar locais que tenham contido produtos, tais como sulfureto de carbono, pois poderá gerar electricidade estática.

Em caso de dúvida, deve-se consultar uma pessoa competente na utilização do produto em questão.

#### PROTECÇÃO PESSOAL DENTRO DE UM LOCAL FECHADO

Antes que qualquer trabalhador entre num local fechado, a sua atmosfera deve ser testada, de fora, utilizando os aparelhos adequados, com o objectivo de se assegurar de que não há vapores explosivos nem gases tóxicos e de que ainda existe oxigénio suficiente.

Qualquer trabalhador que en-

tre num local fechado de qualquer tipo, quer seja um silo de cimento ao nível do solo, ou numa cripta subterrânea, deve sempre contar com elementos de ajuda do exterior, incluindo a vigilância de um trabalhador bem informado. Esta segunda pessoa deve permanecer em comunicação constante com aquele que entrou e verificar a corda salva-vidas e o cabo que leva o trabalhador que está lá dentro.

Os equipamentos protectores variam segundo o tipo de trabalho, devendo incluir, porém, um aparelho respiratório adequado, roupa impermeável ou resistente a ácidos, luvas adequadas ao trabalho específico, e protecção para os olhos, cara cabeça e pés.

Também deverá ser usado um arnês adequado ligado a uma corda salva-vidas e dotado de um fecho de desprendimento rápido (tipo fecho de segurança dos cintos de automóvel). Existe no mercado uma grande variedade de cintos, cinturões, arneses, cabos e cordas salva-vidas.

É indispensável contar com uma instalação eléctrica adequada para entrar em locais isolados. Devem munir-se de lanternas ou lâmpadas portáteis. Estas últimas devem ser de baixa voltagem.

Se houver vapores inflamáveis, as lâmpadas portáteis e

as lanternas devem ser à prova de explosão e faísca.

#### PROCESSO DE IMOBILIZAÇÃO ELÉCTRICA

Todos os locais fechados com movimento — exemplo: misturadores, tambores e tanques giratórios, grandes fornos rotativos, etc. — pressupõem imediatamente grandes perigos por diversos motivos, entre os quais destacamos dois:

- a) Podem começar a sua rotação com gente lá dentro.
- b) Na sua reparação interior são usados normalmente cabos eléctricos.

Quando se trabalha com máquinas rotativas, agitadoras ou com paletas misturadoras, é absolutamente necessário observar os procedimentos de imobilização. Estas acções devem incluir o seguinte:

1) Além da permissão necessária para entrar no local, deverá ser usado um formulário especial de trabalho no qual se regulamenta a imobilização dos equipamentos eléctricos. O interruptor principal que abastece a energia eléctrica ao motor da máquina agitadora ou misturadora deve ser imobilizado na sua posição de DESLIGADO. Esta imobilização deve ser feita com o objectivo de evitar que o interruptor seja accionado acidentalmente enquanto os traba-







lhadores estiverem dentro do local de trabalho.

2) Uma das medidas aceites consiste em imobilizar o interruptor do circuito eléctrico na posição de «DESLIGADO» e dar ao trabalhador que entra, a única chave disponível. Se nos trabalhos intervierem mais trabalhadores, cada um deverá ter o seu próprio cadeado e chave, e cada cadeado deve ser colocado na caixa de controlo.

Além do uso do cadeado, deve-se estabelecer um sistema de advertência por intermédio de targetas. No entanto, a utilização exclusiva de targetas não

deve ser considerado como substituto da colocação de cadeados.

3) Muitas empresas comprovaram que a aposição de um sinal idêntico na caixa de interruptores e no local onde esta (caixa) opera, oferece algumas vantagens. Depois de se supor que alguém imobilizou o circuito na posição de DESLIGADO, deve-se efectuar sempre uma prova com a finalidade de se assegurar de que o interruptor imobilizado é, na realidade, o único que controla o motor do agitador ou misturador.

4) Como protecção adicional

pode-se travar o agitador ou misturador ou então retirar uma peça do mecanismo propulsor — por exemplo, a correia ou uma secção da corrente. Estas medidas de protecção permitem uma inspecção visual fácil para determinar se o sistema de segurança foi accionado correctamente. Também se pode evitar a entrada em movimento de uma máquina que seja pesada ou que utilize paletas, pelo efeito da força da gravidade, utilizando a técnica atrás referida, pois aquele perigo subsiste mesmo com a corrente eléctrica cortada.

5) Muitas empresas preferem imobilizar mecanicamente tudo o que transmita energia, além de colocar cadeados nos interruptores eléctricos.

#### PROCESSOS DE RECUPERAÇÃO

Os efeitos de insuficiência de oxigénio podem variar conforme o indivíduo e o esforço que estiver a fazer. Qualquer redução que aconteça, relativamente ao nível normal de oxigénio no ar (que é de 20,9 %) é indicação de que está a baixar. Não deve permitir-se a entrada em locais fechados quando o nível de oxigénio no ar seja inferior a 19,5 %, sem que se tomem as medidas de protecção necessárias, o que significa equipamento de respiração com condução de ar ou individual, uma corda salva-vidas e vigilância no exterior.

Um factor importante relacionado com este trabalho é a pressão parcial do oxigénio no

indivíduo. A quantidade de oxigénio necessária a uma pessoa varia conforme a altitude. Por uma questão prática, pode-se considerar que numa atmosfera de pressão, o ar em volume é formado por 79 % de nitrogénio e cerca de 21 % de oxigénio e cerca de 76,8 % de nitrogénio e 23,2 % de oxigénio por peso.

Cada situação requiere precauções específicas. Se o oxigénio baixa por algum motivo, é muito provável que continue a baixar durante todo o tempo da reparação. Consequentemente, é indispensável estar atento e seguir as recomendações correspondentes para a possibilidade de abaixamento da percentagem normal de oxigénio, quer isto ocorra numa mina, num túnel ou em qualquer espaço fechado de onde para escapar para lugar seguro se necessita de tempo.

A perda do conhecimento pode resultar de uma insuficiência de oxigénio ou da presença de gases tóxicos ou inflamáveis. Para se evitarem acidentes devem-se estabelecer, e pôr em prática, actuações de emergência. Entra estas devem ser incluídas as seguintes:

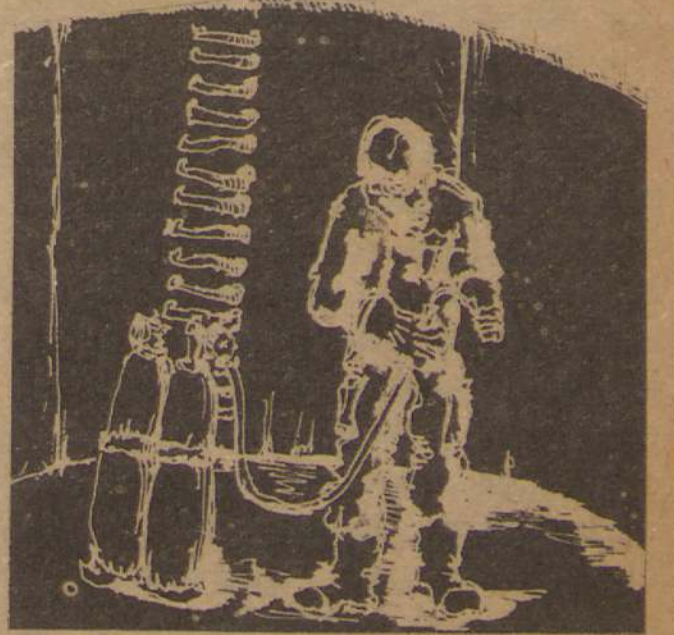
— Quando alguém estiver num local fechado, deve ser nomeado um observador para uma vigilância constante de apoio ao trabalhador que está lá dentro. Em caso de emergência, esta deverá ser comunicada imediatamente enquanto se efectua a recuperação o mais rápido possível.

— Devem-se efectuar, regularmente, treinos e exercícios de socorro para acidentes possí-

veis em locais fechados.

— Ter atenção, no sistema de socorro, à parte relativa aos meios de comunicação para obter ajuda imediata.

— Manutenção e proximidade de elementos de socorro adequados, incluindo equipamento respiratório portátil, fato com abastecimento de oxigénio por meio de tubo, cordas de reserva, uma corda com laço acolchoado para facilitar a retirada de um trabalhador inconsciente, um arnês extra, com uma corda grossa para que o socorrista possa usar o equipamento respiratório adequado, se for necessário entrar no recinto, lanternas e lâmpadas portáteis. Além disso, um socorrista não deve entrar num recinto fechado, na sua missão, sem ficar apoiado cá fora por outras pessoas para o ajudarem no que for necessário. Acontece frequentemente que uma tragédia arrasta outra, unicamente por não se seguirem as regras correctas de socorro.



# CAMPANHA ANTI-ALCOÓLICA



## Há em Portugal mais de 500 000 alcoólicos



Todos os anos a Sociedade Anti-alcoólica Portuguesa leva a efeito uma semana de esclarecimento sobre o Alcoolismo.

Tal como o ano passado, e porque o problema é uma realidade no nosso país, «Rede Geral» procurará dar a sua modesta contribuição na luta contra esta doença.

Assim, a seguir se transcreve o texto de um pequeno dobrável com que aquela Sociedade iniciou, este ano, a sua campanha.

«Todos sabemos que, regularmente, é indispensável vigiar o estado geral do nosso organismo.

Verificar o peso, medir a tensão, fazer exame à vista, analisar as urinas, etc., etc.,...

A intoxicação alcoólica é uma doença que facilmente se instala e que é aconselhável examinar também periodicamente.

Vejamos, então, como ela se pode instalar:

1 — O organismo humano tem uma certa capacidade para «destruir» o álcool. O indivíduo que tem uma grande capacidade de resistência ao álcool poderá beber mais do que os outros. É assim que os grandes bebedores se vangloriam de

aguentar muito. Mas a absorção diária ou regular de quantidades superiores às que o organismo pode «destruir», intoxica, progressivamente, o indivíduo, sem saber, pensa que pode continuar a beber impunemente.

2 — Sucede que ao fim de certo tempo a tolerância ao álcool diminui. Todos conhecemos indivíduos muito resistentes que já não precisam de beber muito, como dantes, para ficarem tontos, perturbados.

De bebedor excessivo, o indivíduo torna-se alcoólico, dependente da bebida.

A partir de então, o álcool, que funciona como droga que é, já não pode deixar de ser ingerido para manter uma certa

dose constante no sangue do bebedor-dependente.

Por mais esforços que faça, o bebedor-dependente não consegue passar sem o álcool e não adiantam conselhos, repreensões ou pressões para o fazer parar. Perdeu a liberdade de recusar o **ÁLCOOL**.

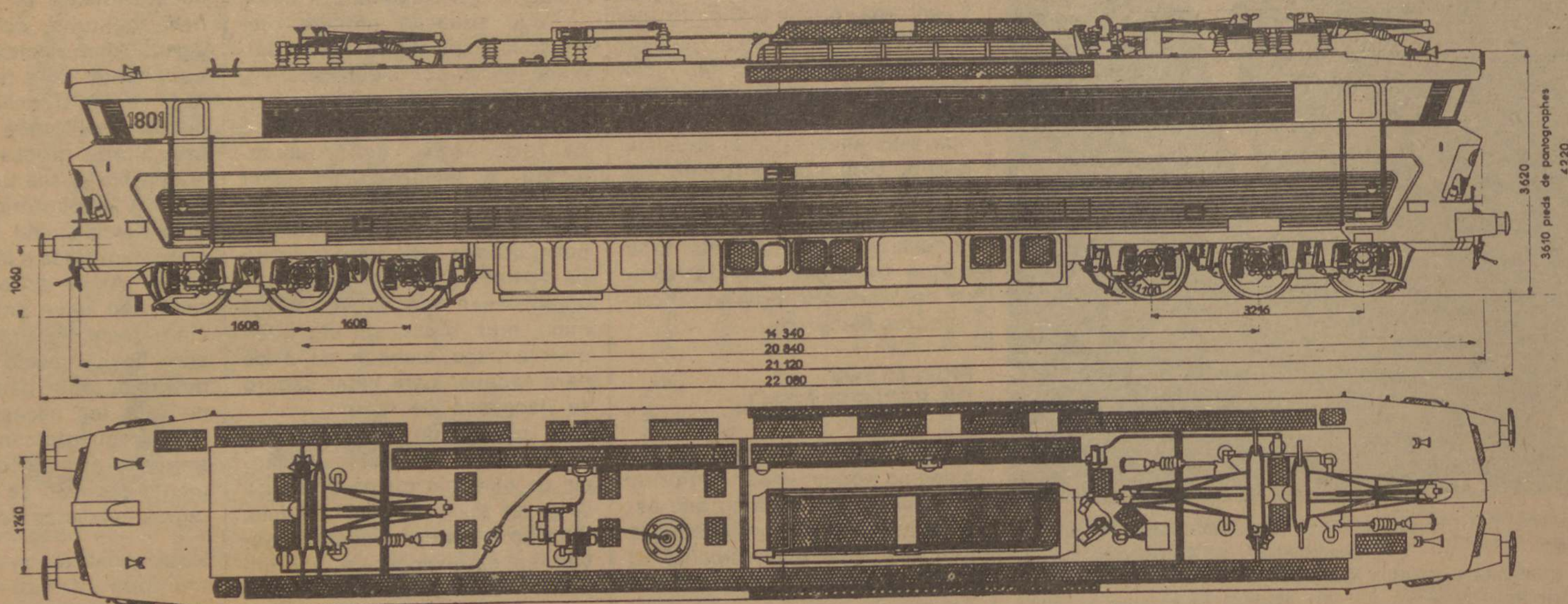
O bebedor fica prisioneiro do Alcool.

3 — O seu tratamento e recuperação é possível, mas infelizmente não temos em Portugal viabilidade de dar vazão a tantos dos cidadãos que se dirigem aos Centros de Recuperação e muito menos a tantos outros que necessitariam de fazer o mesmo. São pouquíssimos os técnicos de alcoolismo, médicos, enfermeiros, assistentes sociais, etc., etc. São restritos os serviços dos Centros e diminutas as suas instalações.

A informação e a prática da sobriedade serão, pois, das melhores armas contra o alcoolismo. «Vale mais prevenir do que remediar».



# As locomotivas quadricorrentes da série 1800 da SNCB e da série 40100 da SNCF



9

Depois de termos focado em números anteriores de «REDE GERAL», alguns aspectos da composição e funcionamento de todas as locomotivas e automotoras eléctricas ao serviço da C. P., vamos hoje dar a conhecer aos nossos leitores, aspectos da constituição e funcionamento de locomotivas eléctricas, de certo modo diferentes, no seu funcionamento, das que operam nos caminhos de ferro portugueses, locomotivas essas que são as «Quadricorrentes» da S. N. C. B. (Caminhos de Ferro Belgas), e S. N. C. F. (Caminhos de Ferro Franceses).

Mas o leitor poderá perguntar: Porquê locomotivas «Quadricorrentes» ou o que são locomotivas «Quadricorrentes»?

Pois bem. As diferentes redes de Caminhos de Ferro onde operam estas locomotivas (França, Bélgica, Alemanha Federal e Holanda), têm as suas linhas alimentadas por vários tipos de corrente de catenária, quer monofásica a 25 000 volts 50 Hz, ou 15 000 volts 16 2/3 Hz, quer em corrente contínua de 1500 ou 3000 volts, o que daí se compreende que as redes ferroviárias que exploram estas linhas, possuem locomotivas apetrechadas de modo a poderem funcionar com qualquer dos tipos de corrente atrás citados.

Encomendadas em 1971 pela S. N. C. B. (Caminhos de Ferro Belgas), à Sociedade Francesa «ALSTHOM — LA BRUGEOISE ET NIVELLS», numa série de seis locomotivas, elas vêm reforçar assim, o parque das locomotivas «Poli-corrente» Belgas, que são de 19 locomotivas do tipo CC e BB (sendo 14 quadricorrente da série 1600 e 5 tricorrente da série 1500), por forma a fazerem face ao tráfico internacional diário, cada vez mais intenso, sobre as linhas «TEE» que servem Paris, Bruxelas, Colónia e Amsterdam.

Estas locomotivas, (bem como as da série 40 100 da S. N. C. F., que se podem considerar precisamente iguais) são das mais potentes de que dispõe a S. N. C. B..

## SUA CONSTITUIÇÃO E FUNCIONAMENTO

### A CAIXA

A caixa é de um acabamento notável, realizado graças à adopção da técnica e ao emprego generalizado de aço e contém um limite elástico bastante elevado.

### OS «BOGIES»

Os «bogies» são do tipo C, mono-motor, (composto de três rodados e um motor de tracção por cada «bogie») e comportam um trem de engrenagens (Redutor) que permite dois regimes de velocidade. Um regime dito «Pequena Velocidade», para 180 km/h. e um outro, dito «Grande Velocidade», para 220 km/h..

Estes dois regimes de velocidade, não são possíveis de trocar sobre a locomotiva pelo que, os «bogies» vêm equipados da sua origem com o redutor na posição PV, 180 km/h. O regime de GV, 220 km/h., obtém-se nas oficinas por troca da árvore primária do redutor do «bogie».

### AS CABINAS DE CONDUÇÃO

O interior das cabinas de condução, foi particularmente estudado para possibilitar ao pessoal da condução um bom conforto. Assim temos:

- Disposição funcional dos órgãos de controlo e de comando na cabina;
- Grande visibilidade;
- Forma original do pára-brisas, evitando encandeamento;
- Insonorização elevada.
- Posição regulável da cadeira do maquinista;
- Aquecimento a ar pulsado com regulação automática por termostato de ambiente;
- Aquecimento dos vidros por resistência anti-embaciamento.

Estas são as características do conforto hoje em dia utilizadas nas locomotivas de tracção moderna.

### CAPTAÇÃO DA CORRENTE

A captação da corrente, responde às normas em vigor nas diferentes administrações das redes de Caminhos de Ferro intervenientes. É assegurada no mínimo por três pantógrafos

(podendo ser quatro), especiais para cada uma das correntes, (um pantógrafo para alimentação a 25 000 volts 50 Hz; outro para 15 000 volts 16 2/3 Hz e o terceiro para 1500 e 3000 volts contínuos).

Um sistema simples permite efectuar a mudança do pantógrafo em função da catenária, por pré-selecção manual.

É ainda previsto um sistema de palpagem para verificação da mudança do pantógrafo e interdição de ligação dos disjuntores em caso de falsa manobra. (Colocação em serviço de um pantógrafo não correspondente à tensão da catenária que lhe é destinada).

### O TRANSFORMADOR PRINCIPAL

Do tipo emergido e arrefecimento por circulação forçada de óleo, a sua potência total é de 5900 KVA donde 5250 KVA são para o enrolamento de tracção e 650 KVA para o enrolamento do aquecimento do comboio.

O manter da tensão nos motores de tracção, pelos dois tipos de alimentação do primário (corrente alternada de 25 000 volts 50 Hz ou 15 000 volts 16 2/3 Hz), é assegurado por uma troca de tomadas sobre o secundário de tracção.

A intensidade nominal do secundário é de 2500 Amperes, para uma tensão em vazio de 2100 volts.

### A PONTE RECTIFICADORA DE CORRENTE

Os motores de tracção, são alimentados em corrente monofásica alternada (25 000 volts 50 Hz ou 15 000 volts 16 2/3 Hz), por intermédio de uma ponte de rectificadores de silício constituída por 288 díodos ALSTHOM.

A ventilação do bloco é assegurada por um grupo motor-ventilador.

### OS MOTORES DE TRACÇÃO

Cada um dos «bogies» é equipado por um só motor de tracção. A alimentação é de 1500 volts ou 3000 volts e a potência da locomotiva necessária, depende de duas ligações eléctricas por motor: Uma ligação em série para 3000 volts

e outra ligação em paralelo para 1500 volts.

O motor de tracção TDQ-662, é portanto um motor duplo a dois induzidos montados sobre a mesma árvore. Os dois colectores encontram-se situados ao centro para uma melhor repartição da ventilação.

### O CIRCUITO DE TRACÇÃO

No caso do funcionamento sobre catenária de corrente alternada monofásica a 50 Hz ou 16 2/3 Hz, a ponte rectificadora é alimentada em tensão constante e a variação da tensão nos bornes dos motores de tracção é assegurada pelo reostato de arranque e pela utilização de dois acoplamentos.

— Acoplamento série (os induzidos estão ligados em série dois a dois).

— Acoplamento paralelo (os quatro induzidos estão ligados em paralelo).

A locomotiva é igualmente prevista, para funcionar em frenagem reostática, combinada com a manobra do freio pneumático.

### A VENTILAÇÃO

A ventilação dos motores de tracção, do transformador principal, do reostato e das bobinas de SELFF, é assegurada por circuitos distintos. O ar necessário, é aspirado do exterior através de filtros protegidos por persianas.

A fim de cumprir com os valores estabelecidos para o perfil existente na linha de 3000 volts contínuos, sobre a rampa de LIÈGE (arranque de uma rame de 360 toneladas em rampa de 30 ‰), os construtores alteraram a ventilação do reostato, aplicando motores mais potentes nos ventiladores. O ar é aspirado não só junto ao reostato, mas também do lado oposto do compartimento da aparelhagem do bloco de tracção.

### O BLOCO DE TRACÇÃO

Este bloco foi realizado em França por JEUMONT-SCHNEIDER, como para as locomotivas 40 100 da S. N. C. F.. A uma das extremidades, um compartimento transversal, contém o disjuntor de corrente contínua JRT-ALSTHOM, de comando

eléctro-pneumático.

O bloco está seguidamente separado em dois compartimentos principais. Um destes compartimentos, contém o reostato JS e as 20 caixas de resistências que são repartidas por cinco travessas, ventiladas cada uma por um ventilador accionado por um ventilador ACEC de modelo já utilizado nas locomotivas belgas das séries 1500 e 2600.

### OS AUXILIARES

A locomotiva contém duas saídas de auxiliares.

— Os auxiliares de alta tensão, utilizados por correntes monofásica e contínua, compreendem:

- Grupo motor-compressor;
- Grupo motor-ventilador dos motores de tracção, accionados por motores de 1500 volts, com colector funcionando com corrente ondulada sob catenária monofásica;
- Os auxiliares de baixa tensão, são alimentados em corrente rectificadora, por um transformador auxiliar a uma tensão de 145 volts.

### OS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA

Os dispositivos de segurança, respondem aos imperativos de circulação sobre as linhas de tráfico internacional das administrações estrangeiras de Caminhos de Ferro e compreendem:

- O dispositivo de vigilância automático (H. M.), aliado ao repetidor de sinais fechados. Este dispositivo permite parar o comboio em caso de incapacidade do maquinista;
- O dispositivo de registo automático de sinais com botão de contacto de rearme, a utilizar nas linhas da S. N. C. F., S. N. C. B. e D. B..

Estas locomotivas, estão também equipadas em cada extremo, por três faróis de luz branca e dois de luz vermelha, assim como de buzinas de duas tonalidades definidas pelas regras da U. I. C..

(Extractado da «La Vie du Rail»)



## Inspector Geral da Direcção de Exploração

Foi designado para ocupar o cargo de Inspector Geral da Direcção de Exploração—cargo, criado pela deliberação 9/78 do Conselho de Gerência, e cuja função é de apoio ao Director de Exploração na supervisão e inspecção das condições em que se efectuam os serviços — o Eng.º Américo António Azevedo Capela Batalha, que até ao momento vinha desempenhando o cargo de Director do Departamento de Transportes.

## Director-Adjunto da Direcção de Exploração

O Eng.º Victor Guilherme Rosa Biscaia foi designado para ocupar o cargo de Director-Adjunto da Direcção de Exploração, competindo-lhe também exercer a chefia da Divisão de Apoio Técnico-Administrativo da mesma Direcção. O Eng.º Biscaia desempenhava as funções de chefe do Gabinete de Organização.

## Director do Departamento de Transportes

Foi nomeado para exercer as funções de Director do Departamento de Transportes o Eng.º Luís Oliveira Santos, que desempenhava o cargo de Director da Região Sul.

## Director da Região Sul

Foi nomeado para desempenhar o cargo de Director da Região Sul o Eng.º Abílio Manuel Coelho Rodrigues, que vinha desempenhando o lugar de Chefe do Serviço de Produção e Controlo do Departamento de Transportes.

## Director do Departamento de Instalações Fixas

Foi nomeado para desempenhar o cargo de Director do Departamento de Instalações Fixas o Eng.º António Rodrigues Soares Martins Pinheiro, que vinha ocupando o lugar de Director do Gabinete de Promoção e Controlo da Segurança Ferroviária.

## Director do Gabinete do Plano Director

Foi nomeado para o cargo de Director do Gabinete do Plano Director o Eng.º Rogério Belém Ferreira em virtude de ter sido requisitado pelo Ministério dos Transportes e Comunicações o Eng.º Eduardo Zúquete, que desempenhava essas funções.

## Chefe do Serviço de Actividades Sociais

Foi nomeado para o desempenho da função, o Dr. Carlos Alberto Ferreira Gaspar, que desempenhava o lugar de Director-Adjunto da Direcção do do Pessoal.

## Chefe do Serviço de Estudos da Direcção do Pessoal

Foi nomeado para este cargo, por conveniência de serviço, o Dr. José Manuel Silveira Lopes.

## Chefe do Serviço de Gestão de Stocks da Divisão de Abastecimentos

Foi nomeado para o referido cargo, por conveniência de serviço, o Eng.º João José Gago Horta.

# Talvez não saiba que...

...com a electrificação da linha de Sevilha a Cádiz, ficam totalmente sob catenária todas as vias férreas do eixo Norte-Sul dos Caminhos de Ferro Espanhóis — verdadeira coluna vertebral da RENFE — o qual desde a fronteira francesa de Hendaiá até Cádiz, com passagem por Madrid, tem uma extensão de 1376 quilómetros, 904 dos quais são de via dupla.

Para alimentar toda esta quilometragem electrificada foram montadas sete grandes subestações, com 3000 quilovátios de potência, em: La Salud, Utrera, Las Cabezas, El Cuervo, Jerez, Puerto Real e Cádiz.

...a «gare» mais meridional da Europa, é a de Pachino, na Sicília, dos Caminhos de Ferro Italianos, de onde partem as principais vias férreas da aludida ilha (a maior de todas as ilhas do Mediterrâneo) entre as quais as de Siracusa, Ragusa, Vittória, Gela, Licata e Caltanissetta — todas elas com ligações entre si.

Além do transporte de passageiros, sobremodo intenso nas horas de ponta, vários com-

boios de mercadorias circulam diariamente em todas as linhas da ilha, sendo os frutos e legumes os principais géneros transportados — aliás, em modernos vagões frigoríficos — que seguem directamente, os primeiros, para a Alemanha, e os segundos, para a região italiana do Piemonte.

—//—

...em Portugal o número de estações abertas ao serviço de mercadorias de detalhe — cerca de 400 — é muitíssimo superior ao de outros Países, semelhantes ao nosso.

Por exemplo: Cuba tem 21; Dinamarca, 10!...

—//—

...quando a nossa Imprensa dá notícia de qualquer acidente em passagens de nível, logo se preocupa em saber se havia ou não guarda. Porém, o que não diz é se foi ou não cumprido o preceito geral do Código da Estrada: «Pare, Escute e Olhe». É que este preceito — exigido até para atravessar uma rua — sendo simples, é, tragicamente, esquecido...

## UMA NOVA PONTE EM VIANA DO CASTELO

### Comemorado o centenário da linha do Minho

O secretário de Estado das Obras Públicas, Carlos Porto, informou que se estuda a possibilidade de construir uma nova ponte sobre o rio Lima, em Viana do Castelo, como variante à actual, mas a longo prazo.

Carlos Porto, que se deslocou a Viana do Castelo para assistir à cerimónia comemorativa do centenário do troço ferroviário Darque-Caminha, na linha do Minho, respondia ao presidente do Município de Viana do Castelo, que, no seu discurso, chamou a atenção do Governo para a necessidade de substituir a velha ponte dupla (rodoviária e ferroviária) para dar à cidade melhor acesso para quem a demanda vindo do Sul, ou dela sai naquela direcção.

Aliás, o ministro da Habitação e Obras Públicas, Sousa Gomes, que regressou a Lisboa logo depois de ter descerrado, no encontro norte da ponte, uma placa comemorativa do seu centenário, tinha já afirmado aos representantes dos órgãos de comunicação social que a substituição daquela obra, estudada e construída por Gustave Eiffel, estava dependente do estudo do eixo rodoviário nacional, mas que a sua construção não seria para breve.

Recorde-se que o rio Lima é atravessado por duas pontes: a de Viana e a de Ponte de Lima e que uma outra será implantada em Lanheses, dentro de pouco tempo, pois a obra já foi adjudicada.

A comemoração do centenário do troço ferroviário de Darque a Caminha e da ponte de Viana do Castelo foi organizada pela Câmara Municipal de Viana, com a colaboração da Companhia dos Caminhos de Ferro (CP).

Um «comboio histórico», rebocado por uma velha locomotiva a carvão (ela mesmo mais que centenária) e constituído por carruagens dos fins do século passado, fez o percurso de Darque a Caminha, parando em todos os apeadeiros e estações para receber elementos das autarquias locais e os aplausos do público, entre o estrepitar de foguetes.

Na composição viajaram o ministro das Obras Públicas e secretário da mesma pasta, o representante do ministro dos Transportes e Comunicações, o governador civil de Viana do Castelo, o general comandante da Região Militar do Norte, além de outras entidades e técnicos da CP.

Nos Paços do Concelho de Caminha efectuou-se uma breve sessão de boas-vindas e os vi-

sitantes foram brindados com as exhibições da banda de música da Rochdale Batalio, de Manchester (Grã-Bretanha), em digressão pelo Minho, e de um rancho folclórico local.

De regresso a Viana, depois da sessão solene comemorativa, foram inauguradas duas exposições: uma de desenhos infantis e outra de filatelia, tendo ambas por tema os caminhos de ferro.

«Diário de Notícias»  
1/7/78

## NOVAS LOCOMOTIVAS NA LINHA DO TUA

Terminaram as experiências feitas com uma locomotiva «Diesel» na Linha do Tua. Durante o último percurso experimental, muita gente acorreu à passagem da locomotiva e, na estação de Mirandela, compareceram também alunos do liceu com dísticos de saudação. Na estação de Bragança estava à chegada, com outras individualidades, o presidente da Câmara.

Foram considerados óptimos os resultados obtidos, pois a locomotiva rebocou com facilidade 200 toneladas entre Tua e Bragança, chegando mesmo a ganhar minutos de avanço em diversos pontos do trajecto. Dizem-nos que a linha é que não se encontra em bom estado, reconhecendo-se a necessidade de serem melhoradas algumas curvas para que fique mais assegurada a segurança.

Os engenheiros responsáveis da CP farão agora os seus relatórios e, certamente, depois das reparações na via, serão postas ao serviço outras máquinas «Diesel» acabando-se de vez com as locomotivas a vapor.

«Jornal de Notícias»  
20/6/78

## BARCO DA CP ENCALHA NO TEJO COM CENTENAS DE PASSAGEIROS

Ontem, ao fim da tarde, o navio «Lagos» da CP, da Carreira Barreiro-Lisboa, para evitar abalroar uma canoa de banhistas que lhe surgiu pela frente, foi obrigado a um desvio, de que resultou o seu encalhe num baixio de areia perto do Seixal, mantendo-se várias horas nessa posição e havendo natural alarme entre as centenas de pessoas que seguiam a bordo.

O «Lagos», ao serviço da CP nos transportes do Tejo, havia largado do Barreiro pelas 18 e 30. Ao navegar, ao largo da praia do Mexilhoeiro, apareceu uma canoa, transportando seis banhistas. O piloto do navio, para evitar colhar a pequena embarcação, desviou o rumo e encalhou num banco de areia, uma vez que àquela hora a maré estava vazia.

Depois de uma certa confusão, muitos passageiros desceram para o areal e seguiram a pé até à praia do Alfeite, a cerca de dois quilómetros. Entretanto, a Polícia Marítima, alertada para o facto, foi recolher a canoa e os banhistas, que se encontravam já longe da costa.

Esta manhã, um funcionário da estação da CP do Barreiro disse-nos que o «Lagos» foi desencalhado às 2 e 20 de hoje, altura da praia-mar.

«A Luta», 21/7/78

## DESACATOS DE JOVENS QUE IAM ÀS INSPECÇÕES

### — Agrediram um revisor e um polícia

COIMBRA — Um grupo de rapazes de Esmoriz, que se deslocou a esta cidade às inspecções militares, quando viajavam de comboio entre a estação de Coimbra-B e a Estação Nova, originaram certos desacatos, pelo que foram detidos pela P. S. P. e posteriormente remetidos à Polícia Judiciária, não comparecendo assim às inspecções.

Portadores de bilhetes de 2.ª classe ao chegarem à estação velha, instalaram-se em carruagens de 1.ª classe, pelo que o revisor os convidou a transitarem para as carruagens a que os seus bilhetes davam direito; o convite foi mal aceite pelos jovens que, depois de uma violenta alteração com o funcionário da CP, o agrediram.

Perante estes lamentáveis factos, um graduado da P. S. P. que viajava na mesma carruagem tentou intervir, mas não foi melhor sucedido, sendo igualmente agredido.

O tumulto prosseguiu, ainda na estação nova, onde os manobras privaram o graduado da P. S. P. de telefonar para aquela corporação a pedir reforços; o polícia acabou por seguir a pé e chamou uma brigada móvel daquela Polícia, a qual conseguiu capturar quatro dos desordeiros.

«Diário Popular», 29/7/78

## EM OLIVEIRA DO BAIRRO DESCARRILAMENTO PROVOCA ATRASOS NA CIRCULAÇÃO

Cerca das 9 horas de ontem descarrilou no lado Norte da Estação de Oliveira do Bairro um comboio de mercadorias provocando atrasos na circulação.

Segundo nos informou a GNR local, o descarrilamento deveu-se a um engano do agulheiro de serviço.

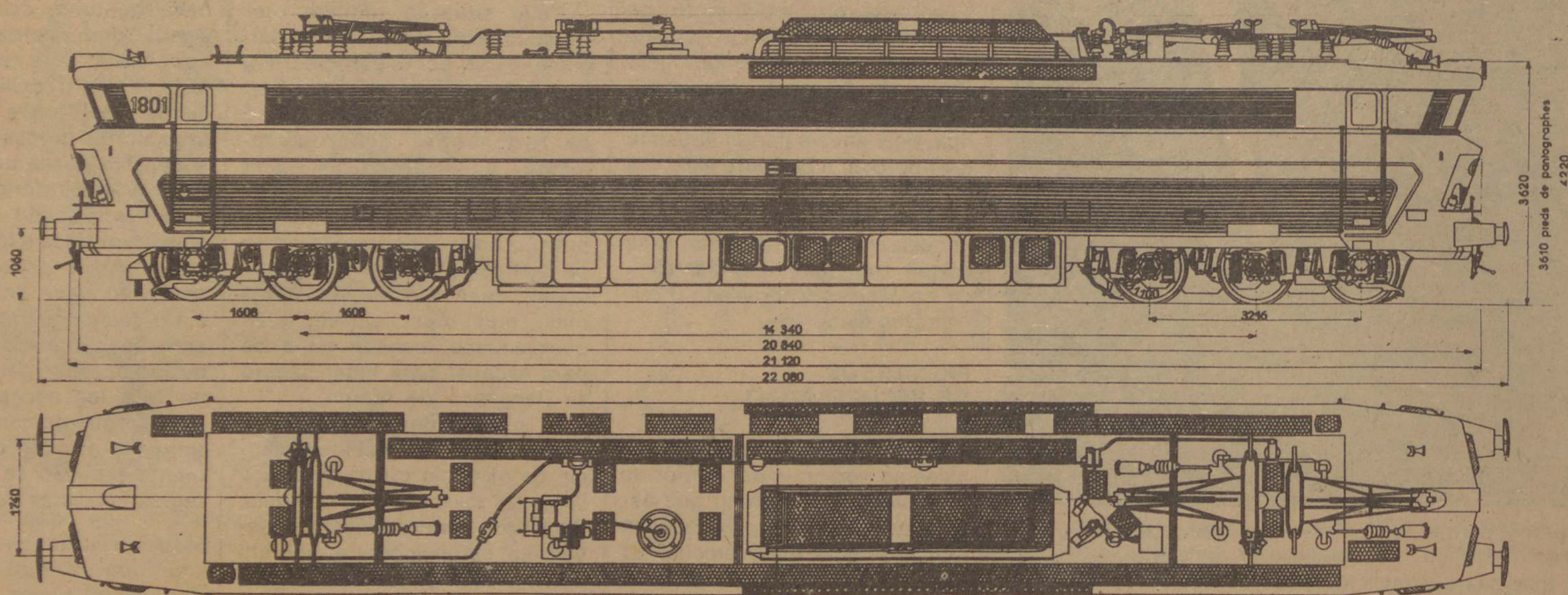
Não se registaram acidentes pessoais e os prejuízos materiais não são relevantes.

A circulação ferroviária na zona só viria a ser restabelecida depois das 1,30 horas.

«Diário de Coimbra», 21/7/78



# As locomotivas quadricorrentes da série 1800 da SNCB e da série 40100 da SNCF



9

Depois de termos focado em números anteriores de «REDE GERAL», alguns aspectos da composição e funcionamento de todas as locomotivas e automotoras eléctricas ao serviço da C. P., vamos hoje dar a conhecer aos nossos leitores, aspectos da constituição e funcionamento de locomotivas eléctricas, de certo modo diferentes, no seu funcionamento, das que operam nos caminhos de ferro portugueses, locomotivas essas que são as «Quadricorrentes» da S. N. C. B. (Caminhos de Ferro Belgas), e S. N. C. F. (Caminhos de Ferro Franceses).

Mas o leitor poderá perguntar: Porquê locomotivas «Quadricorrente» ou o que são locomotivas «Quadricorrente»?

Pois bem. As diferentes redes de Caminhos de Ferro onde operam estas locomotivas (França, Bélgica, Alemanha Federal e Holanda), têm as suas linhas alimentadas por vários tipos de corrente de catenária, quer monofásica a 25 000 volts 50 Hz, ou 15 000 volts 16 ⅔ Hz, quer em corrente contínua de 1500 ou 3000 volts, o que daí se compreende que as redes ferroviárias que exploram estas linhas, possuem locomotivas apetrechadas de modo a poderem funcionar com qualquer dos tipos de corrente atrás citados.

Encomendadas em 1971 pela S. N. C. B. (Caminhos de Ferro Belgas), à Sociedade Francesa «ALSTHOM — LA BRUGEOISE ET NIVELLS», numa série de seis locomotivas, elas vêm reforçar assim, o parque das locomotivas «Poli-corrente» Belgas, que são de 19 locomotivas do tipo CC e BB (sendo 14 quadricorrente da série 1600 e 5 tricurrente da série 1500), por forma a fazerem face ao tráfico internacional diário, cada vez mais intenso, sobre as linhas «TEE» que servem Paris, Bruxelas, Colónia e Amsterdam.

Estas locomotivas, (bem como as da série 40 100 da S. N. C. F., que se podem considerar precisamente iguais) são das mais potentes de que dispõe a S. N. C. B..

## SUA CONSTITUIÇÃO E FUNCIONAMENTO

### A CAIXA

A caixa é de um acabamento notável, realizado graças à adopção da técnica e ao emprego generalizado de aço e contém um limite elástico bastante elevado.

### OS «BOGIES»

Os «bogies» são do tipo C, mono-motor, (composto de três rodados e um motor de tracção por cada «bogie») e comportam um trem de engrenagens (Redutor) que permite dois regimes de velocidade. Um regime dito «Pequena Velocidade», para 180 km/h. e um outro, dito «Grande Velocidade», para 220 km/h..

Estes dois regimes de velocidade, não são possíveis de trocar sobre a locomotiva pelo que, os «bogies» vêm equipados da sua origem com o redutor na posição PV, 180 km/h. O regime de GV, 220 km/h., obtém-se nas oficinas por troca da árvore primária do redutor do «bogie».

### AS CABINAS DE CONDUÇÃO

O interior das cabinas de condução, foi particularmente estudado para possibilitar ao pessoal da condução um bom conforto. Assim temos:

- Disposição funcional dos órgãos de controlo e de comando na cabina;
- Grande visibilidade;
- Forma original do pára-brisa, evitando encandeamento;
- Insonorização elevada.
- Posição regulável da cadeira do maquinista;
- Aquecimento a ar pulsado com regulação automática por termostato de ambiente;
- Aquecimento dos vidros por resistência anti-embaciamento.

Estas são as características do conforto hoje em dia utilizadas nas locomotivas de tracção moderna.

### CAPTAÇÃO DA CORRENTE

A captação da corrente, responde às normas em vigor nas diferentes administrações das redes de Caminhos de Ferro intervenientes. É assegurada no mínimo por três pantógrafos

(podendo ser quatro), especiais para cada uma das correntes, (um pantógrafo para alimentação a 25 000 volts 50 Hz; outro para 15 000 volts 16 ⅔ Hz e o terceiro para 1500 e 3000 volts contínuos).

Um sistema simples permite efectuar a mudança do pantógrafo em função da catenária, por pré-selecção manual.

É ainda previsto um sistema de palpagem para verificação da mudança do pantógrafo e interdição de ligação dos disjuntores em caso de falsa manobra. (Colocação em serviço de um pantógrafo não correspondente à tensão da catenária que lhe é destinada).

### O TRANSFORMADOR PRINCIPAL

Do tipo emergido e arrefecimento por circulação forçada de óleo, a sua potência total é de 5900 KVA donde 5250 KVA são para o enrolamento de tracção e 650 KVA para o enrolamento do aquecimento do comboio.

O manter da tensão nos motores de tracção, pelos dois tipos de alimentação do primário (corrente alternada de 25 000 volts 50 Hz ou 15 000 volts 16 ⅔ Hz), é assegurada por uma troca de tomadas sobre o secundário de tracção.

A intensidade nominal do secundário é de 2500 Amperes, para uma tensão em vazio de 2100 volts.

### A PONTE RECTIFICADORA DE CORRENTE

Os motores de tracção, são alimentados em corrente monofásica alternada (25 000 volts 50 Hz ou 15 000 volts 16 ⅔ Hz), por intermédio de uma ponte de rectificadores de silício constituída por 288 díodos ALSTHOM.

A ventilação do bloco é assegurada por um grupo motor-ventilador.

### OS MOTORES DE TRACÇÃO

Cada um dos «bogies» é equipado por um só motor de tracção. A alimentação é de 1500 volts ou 3000 volts e a potência da locomotiva necessária, depende de duas ligações eléctricas por motor: Uma ligação em série para 3000 volts

e outra ligação em paralelo para 1500 volts.

O motor de tracção TDQ-662, é portanto um motor duplo a dois induzidos montados sobre a mesma árvore. Os dois colectores encontram-se situados ao centro para uma melhor reparição da ventilação.

### O CIRCUITO DE TRACÇÃO

No caso do funcionamento sobre catenária de corrente alterna monofásica a 50 Hz ou 16 ⅔ Hz, a ponte rectificadora é alimentada em tensão constante e a variação da tensão nos bornes dos motores de tracção é assegurada pelo reostato de arranque e pela utilização de dois acoplamentos.

— Acoplamento série (os induzidos estão ligados em série dois a dois).

— Acoplamento paralelo (os quatro induzidos estão ligados em paralelo).

A locomotiva é igualmente prevista, para funcionar em frenagem reostática, combinada com a manobra do freio pneumático.

### A VENTILAÇÃO

A ventilação dos motores de tracção, do transformador principal, do reostato e das bobinas de SELFF, é assegurada por circuitos distintos. O ar necessário, é aspirado do exterior através de filtros protegidos por persianas.

A fim de cumprir com os valores estabelecidos para o perfil existente na linha de 3000 volts contínuos, sobre a rampa de LIÈGE (arranque de uma rame de 360 toneladas em rampa de 30 ‰), os construtores alteraram a ventilação do reostato, aplicando motores mais potentes nos ventiladores. O ar é aspirado não só junto ao reostato, mas também do lado oposto do compartimento da aparelhagem do bloco de tracção.

### O BLOCO DE TRACÇÃO

Este bloco foi realizado em França por JEUMONT-SCHNEIDER, como para as locomotivas 40 100 da S. N. C. F.. A uma das extremidades, um compartimento transversal, contém o disjuntor de corrente contínua JRT-ALSTHOM, de comando

eléctro-pneumático.

O bloco está seguidamente separado em dois compartimentos principais. Um destes compartimentos, contém o reostato JS e as 20 caixas de resistências que são repartidas por cinco travessas, ventiladas cada uma por um ventilador accionado por um ventilador ACEC de modelo já utilizado nas locomotivas belgas das séries 1500 e 2600.

### OS AUXILIARES

A locomotiva contém duas saídas de auxiliares.

— Os auxiliares de alta tensão, utilizados por correntes monofásica e contínua, compreendem:

- Grupo motor-compressor;
- Grupo motor-ventilador dos motores de tracção, accionados por motores de 1500 volts, com colector funcionando com corrente ondulada sob catenária monofásica;
- Os auxiliares de baixa tensão, são alimentados em corrente rectificada, por um transformador auxiliar a uma tensão de 145 volts.

### OS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA

Os dispositivos de segurança, respondem aos imperativos de circulação sobre as linhas de tráfico internacional das administrações estrangeiras de Caminhos de Ferro e compreendem:

- O dispositivo de vigilância automático (H. M.), aliado ao repetidor de sinais fechados. Este dispositivo permite parar o comboio em caso de incapacidade do maquinista;
- O dispositivo de registo automático de sinais com botão de contacto de rearme, a utilizar nas linhas da S. N. C. F., S. N. C. B. e D. B..

Estas locomotivas, estão também equipadas em cada extremo, por três faróis de luz branca e dois de luz vermelha, assim como de buzinas de duas tonalidades definidas pelas regras da U. I. C..

(Extractado da «La Vie du Rail»)



# Novas Chefias

## Inspector Geral da Direcção de Exploração

Foi designado para ocupar o cargo de Inspector Geral da Direcção de Exploração—cargo, criado pela deliberação 9/78 do Conselho de Gerência, e cuja função é de apoio ao Director de Exploração na supervisão e inspecção das condições em que se efectuam os serviços — o Eng.º Américo António Azevedo Capela Batalha, que até ao momento vinha desempenhando o cargo de Director do Departamento de Transportes.

## Director-Adjunto da Direcção de Exploração

O Eng.º Victor Guilherme Rosa Biscaia foi designado para ocupar o cargo de Director-Adjunto da Direcção de Exploração, competindo-lhe também exercer a chefia da Divisão de Apoio Técnico-Administrativo da mesma Direcção. O Eng.º Biscaia desempenhava as funções de chefe do Gabinete de Organização.

## Director do Departamento de Transportes

Foi nomeado para exercer as funções de Director do Departamento de Transportes o Eng.º Luís Oliveira Santos, que desempenhava o cargo de Director da Região Sul.

## Director da Região Sul

Foi nomeado para desempenhar o cargo de Director da Região Sul o Eng.º Abílio Manuel Coelho Rodrigues, que vinha desempenhando o lugar de Chefe do Serviço de Produção e Controlo do Departamento de Transportes.

## Director do Departamento de Instalações Fixas

Foi nomeado para desempenhar o cargo de Director do Departamento de Instalações Fixas o Eng.º António Rodrigues Soares Martins Pinheiro, que vinha ocupando o lugar de Director do Gabinete de Promoção e Controlo da Segurança Ferroviária.

## Director do Gabinete do Plano Director

Foi nomeado para o cargo de Director do Gabinete do Plano Director o Eng.º Rogério Belém Ferreira em virtude de ter sido requisitado pelo Ministério dos Transportes e Comunicações o Eng.º Eduardo Zúquete, que desempenhava essas funções.

## Chefe do Serviço de Actividades Sociais

Foi nomeado para o desempenho da função, o Dr. Carlos Alberto Ferreira Gaspar, que desempenhava o lugar de Director-Adjunto da Direcção do do Pessoal.

## Chefe do Serviço de Estudos da Direcção do Pessoal

Foi nomeado para este cargo, por conveniência de serviço, o Dr. José Manuel Silveira Lopes.

## Chefe do Serviço de Gestão de Stocks da Divisão de Abastecimentos

Foi nomeado para o referido cargo, por conveniência de serviço, o Eng.º João José Gago Horta.

## Talvez não saiba que...

...com a electrificação da linha de Sevilha a Cádiz, ficam totalmente sob catenária todas as vias férreas do eixo Norte-Sul dos Caminhos de Ferro Espanhóis — verdadeira coluna vertebral da RENFE — o qual desde a fronteira francesa de Hendaiá até Cádiz, com passagem por Madrid, tem uma extensão de 1376 quilómetros, 904 dos quais são de via dupla.

Para alimentar toda esta quilometragem electrificada foram montadas sete grandes subestações, com 3000 quilovátios de potência, em: La Salud, Utrera, Las Cabezas, El Cuervo, Jerez, Puerto Real e Cádiz.

...a «gare» mais meridional da Europa, é a de Pachino, na Sicília, dos Caminhos de Ferro Italianos, de onde partem as principais vias férreas da aludida ilha (a maior de todas as ilhas do Mediterrâneo) entre as quais as de Siracusa, Ragusa, Vittória, Gela, Licata e Caltanissetta — todas elas com ligações entre si.

Além do transporte de passageiros, sobretudo intenso nas horas de ponta, vários com-

boios de mercadorias circulam diariamente em todas as linhas da ilha, sendo os frutos e legumes os principais géneros transportados — aliás, em modernos vagões frigoríficos — que seguem directamente, os primeiros, para a Alemanha, e os segundos, para a região italiana do Piemonte.

—//—

... em Portugal o número de estações abertas ao serviço de mercadorias de detalhe — cerca de 400 — é muitíssimo superior ao de outros Países, semelhantes ao nosso.

Por exemplo: Cuba tem 21; Dinamarca, 10!...

—//—

... quando a nossa Imprensa dá notícia de qualquer acidente em passagens de nível, logo se preocupa em saber se havia ou não guarda. Porém, o que não diz é se foi ou não cumprido o preceito geral do Código da Estrada: «Pare, Escute e Olhe». É que este preceito — exigido até para atravessar uma rua — sendo simples, é, tragicamente, esquecido...

# A CP NA IMPRENSA

## UMA NOVA PONTE EM VIANA DO CASTELO

### Comemorado o centenário da linha do Minho

O secretário de Estado das Obras Públicas, Carlos Porto, informou que se estuda a possibilidade de construir uma nova ponte sobre o rio Lima, em Viana do Castelo, como variante à actual, mas a longo prazo.

Carlos Porto, que se deslocou a Viana do Castelo para assistir à cerimónia comemorativa do centenário do troço ferroviário Darque-Caminha, na linha do Minho, respondia ao presidente do Município de Viana do Castelo, que, no seu discurso, chamou a atenção do Governo para a necessidade de substituir a velha ponte dupla (rodoviária e ferroviária) para dar à cidade melhor acesso para quem a demanda vindo do Sul, ou dela sai naquela direcção.

Aliás, o ministro da Habitação e Obras Públicas, Sousa Gomes, que regressou a Lisboa logo depois de ter descerrado, no encontro norte da ponte, uma placa comemorativa do seu centenário, tinha já afirmado aos representantes dos órgãos de comunicação social que a substituição daquela obra, estudada e construída por Gustave Eiffel, estava dependente do estudo do eixo rodoviário nacional, mas que a sua construção não seria para breve.

Recorde-se que o rio Lima é atravessado por duas pontes: a de Viana e a de Ponte de Lima e que uma outra será implantada em Lanheses, dentro de pouco tempo, pois a obra já foi adjudicada.

A comemoração do centenário do troço ferroviário de Darque a Caminha e da ponte de Viana do Castelo foi organizada pela Câmara Municipal de Viana, com a colaboração da Companhia dos Caminhos de Ferro (CP).

Um «comboio histórico», rebocado por uma velha locomotiva a carvão (ela mesmo mais que centenária) e constituído por carruagens dos fins do século passado, fez o percurso de Darque a Caminha, parando em todos os apeadeiros e estações para receber elementos das autarquias locais e os aplausos do público, entre o estrepitar de foguetes.

Na composição viajaram o ministro das Obras Públicas e secretário da mesma pasta, o representante do ministro dos Transportes e Comunicações, o governador civil de Viana do Castelo, o general comandante da Região Militar do Norte, além de outras entidades e técnicos da CP.

Nos Paços do Concelho de Caminha efectuou-se uma breve sessão de boas-vindas e os vi-

sitantes foram brindados com as exibições da banda de música da Rochdale Batalio, de Manchester (Grã-Bretanha), em digressão pelo Minho, e de um rancho folclórico local.

De regresso a Viana, depois da sessão solene comemorativa, foram inauguradas duas exposições: uma de desenhos infantis e outra de filatelia, tendo ambas por tema os caminhos de ferro.

«Diário de Notícias»  
1/7/78

## NOVAS LOCOMOTIVAS NA LINHA DO TUA

Terminaram as experiências feitas com uma locomotiva «Diesel» na Linha do Tua. Durante o último percurso experimental, muita gente acorreu à passagem da locomotiva e, na estação de Mirandela, compareceram também alunos do liceu com dísticos de saudação. Na estação de Bragança estava à chegada, com outras individualidades, o presidente da Câmara.

Foram considerados óptimos os resultados obtidos, pois a locomotiva rebocou com facilidade 200 toneladas entre Tua e Bragança, chegando mesmo a ganhar minutos de avanço em diversos pontos do trajecto. Dizem-nos que a linha é que não se encontra em bom estado, reconhecendo-se a necessidade de serem melhoradas algumas curvas para que fique mais assegurada a segurança.

Os engenheiros responsáveis da CP farão agora os seus relatórios e, certamente, depois das reparações na via, serão postas ao serviço outras máquinas «Diesel» acabando-se de vez com as locomotivas a vapor.

«Jornal de Notícias»  
20/6/78

## BARCO DA CP ENCALHA NO TEJO COM CENTENAS DE PASSAGEIROS

Ontem, ao fim da tarde, o navio «Lagos» da CP, da Carreira Barreiro-Lisboa, para evitar abalroar uma canoa de banhistas que lhe surgiu pela frente, foi obrigado a um desvio, de que resultou o seu encalhe num baixio de areia perto do Seixal, mantendo-se várias horas nessa posição e havendo natural alarme entre as centenas de pessoas que seguiam a bordo.

O «Lagos», ao serviço da CP nos transportes do Tejo, havia largado do Barreiro pelas 18 e 30. Ao navegar, ao largo da praia do Mexilhoeiro, apareceu uma canoa, transportando seis banhistas. O piloto do navio, para evitar colhar a pequena embarcação, desviou o rumo e encalhou num banco de areia, uma vez que àquela hora a maré estava vazia.

Depois de uma certa confusão, muitos passageiros desceram para o areal e seguiram a pé até à praia do Alfeite, a cerca de dois quilómetros. Entretanto, a Polícia Marítima, alertada para o facto, foi recolher a canoa e os banhistas, que se encontravam já longe da costa.

Esta manhã, um funcionário da estação da CP do Barreiro disse-nos que o «Lagos» foi desancalhado às 2 e 20 de hoje, altura da praia-mar.

«A Luta», 21/7/78

## DESACATOS DE JOVENS QUE IAM ÀS INSPECÇÕES

### — Agrediram um revisor e um polícia

COIMBRA — Um grupo de rapazes de Esmoriz, que se deslocou a esta cidade às inspecções militares, quando viajavam de comboio entre a estação de Coimbra-B e a Estação Nova, originaram certos desacatos, pelo que foram detidos pela P. S. P. e posteriormente remetidos à Polícia Judiciária, não comparecendo assim às inspecções.

Portadores de bilhetes de 2.ª classe ao chegarem à estação velha, instalaram-se em carruagens de 1.ª classe, pelo que o revisor os convidou a transitarem para as carruagens a que os seus bilhetes davam direito; o convite foi mal aceite pelos jovens que, depois de uma violenta alteração com o funcionário da CP, o agrediram.

Perante estes lamentáveis factos, um graduado da P. S. P. que viajava na mesma carruagem tentou intervir, mas não foi melhor sucedido, sendo igualmente agredido.

O tumulto prosseguiu, ainda na estação nova, onde os manobras privaram o graduado da P. S. P. de telefonar para aquela corporação a pedir reforços; o polícia acabou por seguir a pé e chamou uma brigada móvel daquela Polícia, a qual conseguiu capturar quatro dos desordeiros.

«Diário Popular», 29/7/78

## EM OLIVEIRA DO BAIRRO DESCARRILAMENTO PROVÓCA ATRASOS NA CIRCULAÇÃO

Cerca das 9 horas de ontem descarrilou no lado Norte da Estação de Oliveira do Bairro um comboio de mercadorias provocando atrasos na circulação.

Segundo nos informou a GNR local, o descarrilamento deveu-se a um engano do agulheiro de serviço.

Não se registaram acidentes pessoais e os prejuízos materiais não são relevantes.

A circulação ferroviária na zona só viria a ser restabelecida depois das 1,30 horas.

«Diário de Coimbra», 21/7/78



Mesmo na situação de reformado, um ferroviário autêntico nunca deixa de se interessar por tudo o que se refere a caminhos de ferro.

Comigo assim sucede, e, sem favor da minha parte, pois foi na Ferrovia e durante longos anos, que conquistei a pensão de reforma que representa hoje o bem-estar que usufruo, e da companheira que me vem seguindo na vida, há mais de meio século...

**Vivo os Caminhos de Ferro** Portugueses, com carinho no seu dia-a-dia, e desejava que eles se impusessem ao País, cada vez mais, pela eficiência dos seus serviços, cada vez melhor, cada vez mais bem acolhidos, por todos. Assim, por exemplo, gostaria de ver melhores velocidades nos comboios e em todas as linhas, que não apenas nas mais importantes (a pitoresca cidade de Miranda do Douro, lá no canto nordeste de Portugal, ou mesmo qualquer aldeia sertaneja como aquela em que eu nasci, por exemplo, é tão Portugal como é Lisboa, e isto é preciso que ninguém esqueça); uma impecável limpeza nas estações e nas carruagens, o que nem sempre se regista; uma publicidade persistente e nos vários meios de comunicação, mas que corresponda plenamente às realidades. Estamos a viver uma época de grande divulgação de objectos de consumo, e os caminhos de ferro são das coisas mais úteis que existem para benefício da humanidade, e não lhes ficaria mal, assim, se se reclamassem convenientemente, como um valiosíssimo bem público que são.

Mas agora, mais objectivamente: a fronteira de Barca d'Alva está muito mal servida. Parece até, que os que mandam, a ignoram, ou pelo menos, a procuram ocultar. O seu nome não figura sequer nos cartazes-horários relativos às relações internacionais. E não está bem porque, Barca d'Alva, é sem favor, a fronteira natural das pessoas que do norte de Portugal se dirigem para Paris, por exemplo. Ela oferece a mais curta distância a percorrer, a mais económica, portanto; deslumbra os utentes com as mais lindas vistas aquáticas e de encostas formosíssimas; é a linha que tem mais história a contar. Saiba-se ainda, por exemplo, que foram os portugueses que construíram toda a linha de Salamanca à fronteira de Portugal, para dar seguimento ao tráfego da linha do Douro, e que o traçado Fregeneda-Barca

d'Alva por si só, é um hino de louvor à técnica e à mão-de-obra dos portugueses do século XIX. É necessário que se diga ao público que Barca d'Alva existe como fronteira e tem comboios condignos para a servir. Ainda há pouco uma senhora se me queixava amargamente porque, na capital da França, desejando adquirir bilhete para a Régua por via Barca d'Alva, só lho venderam por via Vilar Formoso — Pampilhosa — Porto, com o fundamento de que, segundo o Cartaz-horário, Barca d'Alva não figurava nas relações internacionais ferroviárias luso-espanholas. Ora isto é um paradoxo, para não dizer outra coisa que muito desprestigiaria a nossa organização, e que traz prejuízos vários a quem viaja, e até

ao bom nome de Portugal.

E já agora que estamos no topo da linha do Douro e que tem potencialidades económicas e paisagísticas como nenhuma outra, sigamos por aí abaixo e detenhamo-nos a seguir à estação da Régua, e fixemos a legenda — Caldas de Moledo, cujo «de» deveria ser substituído por «do», para que a preposição ficasse correcta. É que, quando vamos tomar banho àquela estância, de milagrosas águas sulfurosas, não dizemos **vamos a Moledo**, mas sim, **vamos ao Moledo**. Não será assim? E mais abaixo ainda, já que se vem falando de águas termais, temos as de Caldas de Aregos, servidas pela estação de **Aregos**. **Caldas de Aregos**, cujo nome deveria ser acrescentado das expressões

**Santa Cruz do Douro — Tormes**, retirando-se a palavra Aregos, dado que esta estação fica situada na linda freguesia de Santa Cruz do Douro, do Concelho de Baião, e pertinho da brasonada Quinta de Vila Nova, em Tormes, que fica um pouco acima e no dorso daquela «serra bendita» que o génio de Eça de Queiroz imortalizou em «A Cidade e as Serras». Foi nesta estação que desembarcou o «Príncipe da Grã-Ventura», o famigerado Jacinto, que só nestas rudes paragens encontrou o sossego de espírito, que como super-civilizado, nunca encontrara em Paris. Só aqui, em cima dum jumento e quando trepava para o seu solar e contemplando o longo vale do rio famoso, pôde exclaimar, extasiado

«Que beleza! Que beleza!»

Direi ainda que Tormes fica a 10 km da estação de Aregos, e a 3 de Santa Cruz do Douro, e no mesmo ramal de estrada que parte da E. N. 108 (Porto-Marco-Réguia), por aí abaixo, até à estação ferroviária.

Na E. N. 108 e ao km 80 existe um amplo e interessante miradouro, por cima do solar de Tormes, e onde numa grande placa se lê, em caracteres maiúsculos, o seguinte: «TORMES, serra tão acolhedora, serra de fartura e de Paz, serra bendita entre as serras. («A Cidade e as Serras». Eça de Queiroz. Câmara Municipal de Baião)».

Se deste miradouro tirássemos uma perpendicular sobre a linha do Douro, esta iria cair um pouco acima da estação de Aregos, e bastante antes do apeadeiro de Mirão.

De Mosteirô, de Mirão ou de Ermida, também se pode ir por estrada para Tormes (todos os caminhos vão dar a Roma), mas é muito mais longe do que por Aregos.

Por estas terras ubérrimas da freguesia de Santa Cruz do Douro, muitas vezes também jornadeou Camilo Castelo Branco, que era amigo daquele José Augusto Pinto de Magalhães, e que várias vezes foi visitar à sua casa do Lodeiro, «triste e lúgubre», e onde se finou a infeliz Fany. Visitou ainda a capela do Martírio, pequeno templo barroco de Século XVIII, e que fica perto do solar do Lodeiro, e onde colheu elementos para «O Santo da Montanha». Como apontamento direi mais que, ainda há meses tive o gosto de ver na RTP uma bela reportagem das terras de Aregos, Santa Cruz do Douro e Tormes, com largos excertos de «A Cidade e as Serras», a recordar as andanças por ali, do imortal estilista que foi Eça de Queiroz.

O edifício da estação deveria também recordá-lo, e assim, na frontaria desse imóvel ferroviário ficariam bem uns painéis de azulejos artísticos representando aspectos e figuras desta região, de peregrinas belezas. E o Município de Baião, se fosse abordado, não deixaria de prestar a sua colaboração ao caminho de ferro, para este efeito divulgador.

Vamos, pois, valorizar, pela imagem e pela palavra, a nossa linha do Douro, que tão linda é?

Perdoe-se esta divagação sentimental, mas que corresponde plenamente às realidades.

António Rodrigues Coutinho



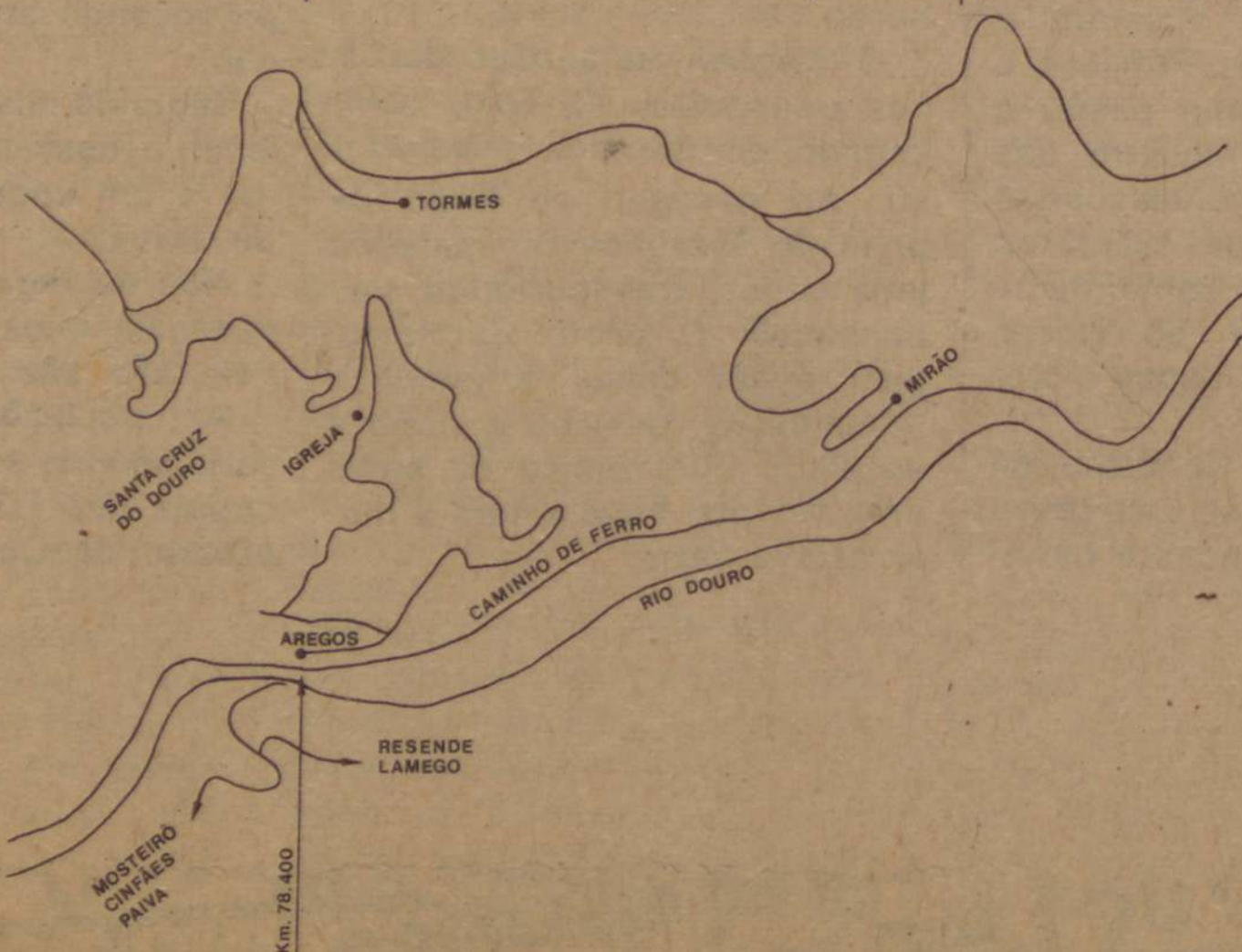
ESTAÇÃO DE AREGOS

Como legenda desta expressiva fotografia, recordamos dois nacos da preciosa prosa queiroziana, sobre a estação e o caminho até à Quinta da Vila Nova:

«... E ambos em pé, às janelas, esperamos com alvoroço a pequenina estação de Tormes, termo ditoso das nossas provações. Ela apareceu enfim, clara e simples, à beira do rio, entre rochas, com os seus vistosos girassóis enchendo um jardimzinho breve, as duas altas figueiras assombrando o pátio, e por trás a serra coberta por velho e denso arvoredado...»

«... o rio defronte descia, preguiçoso e como adormentado sob a calma já pesada de Maio, abraçando, sem um sussuro, uma larga ilhota de pedra que rebrilhava. Para além a serra crescia em córcovas doces, com uma funda prega onde se aninhava, bem junta e esquecida do mundo, uma vilazinha clara...»

## Peço a palavra



### REDE GERAL

DIRECTOR: Américo da Silva Ramalho  
CHEFE DE REDACÇÃO: José Viegas Soares  
ARRANJO GRÁFICO: Gabinete de Design da C.P.  
FOTOGRAFIAS: Gonçalves Pedro  
COMPOSIÇÃO E IMPRES.: FERGRAFICA — artes gráficas lda.  
TIRAGEM: 29 000 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 Polícarpo  
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