

boletim da CP



boletim da CP

N.º 502 • Abril • 1971 • ANO XLII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL



Trecho de via renovada na rede nacional

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Arranjo gráfico: MARIA MANUELA X. CORREIA

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sede: Calçada do Duque, 20 — Lisboa

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sumário

Nota de abertura — O futuro do caminho de ferro nacional	1
Conferência de Imprensa — Renovação da via na linha de Sintra	3
Reunião internacional ferroviária em Lisboa	9
Reforma do dr. Carlos de Albuquerque	10
Novos cargos directivos — Posse do chefe dos Serviços de Inspeção	11
Reforma do eng. Zeferino Bernardes Pereira	13
Concurso das estações bem cuidadas	14
Noticiário diverso	16
Distribuição de casas ao pessoal — Esclarecimentos a-propósito duma desocupa- ção coerciva	18
Museu ferroviário — Escolhido o local para a sua construção — <i>por Eduardo O. P. Brito</i>	19
Seguro ferroviário	20
330 novos vagões fornecidos à C. P. pela indústria nacional	21
Louvor ao adido administrativo, José de Matos Serras	22
Reorganização de Serviços — Gabinete do tráfego de contentores	23
Uma iniciativa da U. I. C. — Férias em regime de permuta	24
Quando se construiu o metropolitano de Paris encontraram-se vestígios da Bas- tilha e de outros edifícios e monumentos históricos — <i>por Vasco Callixto</i> ..	25
Lá por fora	26
Pessoal — Nomeações e promoções	29
Pessoal — Admissões	32

Queremos servir melhor

Utilizando novas técnicas estamos presentemente a renovar as nossas principais linhas. O objectivo é facultar-lhe, no futuro, uma regularidade e segurança maiores. E proporcionar-lhe, assim, melhores transportes. Contamos com a sua compreensão e boa vontade para os possíveis incómodos resultantes desses trabalhos.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Serviço de Relações Públicas



O futuro do caminho de ferro nacional

Numa pormenorizada análise sobre os transportes colectivos rodoviários de passageiros, objecto de decreto recente visando aumentar a produtividade das empresas de camionagem e simplificar a execução de tarefas a cargo da Administração Pública, o secretário de Estado das Comunicações e Transportes, eng. João Oliveira Martins, referiu-se aos complexos problemas que condicionam a exploração ferroviária e à reconversão do caminho de ferro, em curso.

Sobre os factores dominantes nas dificuldades financeiras da ferrovia nacional, aquele membro do Governo disse :

«Falar nos transportes ferroviários é, para o comum das pessoas, pensar desde logo na crise financeira, mais ou menos crónica, de que sofrem por todo o lado, agora até no reduto inexpugnável que pareciam ser os Estados Unidos da América do Norte. Também todos sabemos que a exploração ferroviária em Portugal, no seu conjunto, sofre do mesmo mal. Refiro-me ao conjunto da exploração porque, se desagregarmos o transporte ferroviário nos diferentes tipos de serviços homogéneos, verifica-se que alguns deles se apresentam lucrativos, embora com escassas margens.»

E mais adiante :

«Não se duvida que, as dificuldades financeiras da exploração ferroviária seriam menores com uma utilização mais intensiva do caminho de ferro, sobretudo no transporte de mercadorias, dado que a produção ferroviária se situa em níveis de custos decrescentes com o aumento de tráfego.

Houve mesmo quem pensasse — e escrevesse em texto do «Diário do Governo» já lá vão 20 anos — que essa utilização mais intensiva, aliada à concentração das empresas ferroviárias, à sua administração diligente e severa e à modernização do seu equipamento, teria como resultado uma exploração lucrativa. Talvez fosse razoável essa previsão, no tempo em que foi elaborada e com os elementos que lhe serviram de base, muito embora, já então, vozes autorizadas a tivessem contestado. Todavia, o problema põe-se hoje em termos muito diferentes. Sabe-se que as dificuldades financeiras das empresas ferroviárias sobre-vêm de outros factores que, em síntese, se podem enunciar da seguinte forma : persistência de certas obrigações contratuais que vêm do tempo do monopólio ; inadequação dos métodos de financiamento utilizados nos investimentos ferroviários ; e colapso do regime financeiro adoptado, desde o fim do século passado, para execução dos esquemas de previdência do pessoal, postos em prática a partir dessa longínqua época.

São problemas complexos. Da sua solução dependerá o futuro dos caminhos de ferro que, deverão desempenhar um papel fundamental no terço final deste nosso século.»

Logo a seguir, abordando o tema do futuro dos caminhos de ferro, o secretário de Estado afirmou :

«Tanto quanto é possível apercebermo-nos pela evolução da tecnologia e da economia da produção dos transportes ferroviários, esse futuro aponta para uma selecção dos serviços actualmente prestados. Essa selecção, fundamentada na análise da evolução qualitativa dos tráfegos e no conhecimento da rentabilidade social da respectiva exploração, traduzir-se-á numa concentração da produção dos transportes ferroviários nos seguintes tipos de serviços :

a) *Transportes de passageiros :*

— *Na movimentação dos tráfegos pendulares do tipo suburbano, que representam já hoje 45 % dos pass.-km transportados e com um papel de serviço público básico ;*

— *Nos deslocamentos, dentro do espaço metropolitano, entre polos geradores de tráfego (tráfegos pesados entre cidades e a elevadas velocidades), como rede básica da mobilidade interurbana das camadas sociais ainda não motorizadas (a taxa de motorização em Portugal é de 30 %, quando nos países do Mercado Comum é já de 170 %) ;*

— *Nos transportes internacionais de longa distância, no espaço europeu em apoio a afluxos concentrados de pessoas, por motivos da mobilidade da mão-de-obra ou turística ;*

b) *Transportes de mercadorias :*

— *No encaminhamento de grandes massas, a médias (transportes interiores) e longas distâncias (transportes internacionais, nomeadamente por contentores) e a elevadas velocidades, de preferência em regime de vagão completo e de comboios-blocos directos, em muitos casos com recurso à utilização de vagões especiais e transporte a granel, em condições de custo normalmente mais favoráveis do que as que a rodovia poderá proporcionar.*

Como é evidente, — acentuou — a concentração da exploração ferroviária nestes tipos de serviço põe a uma nova luz o problema da extensão geográfica da rede ferroviária actualmente concedida. O desenvolvimento e a modernização dos serviços seleccionados obriga a conferir prioridade a certos investimentos e a determinadas melhorias de organização da produção.»

E a este propósito, o eng. Oliveira Martins, referiu-se às linhas de reduzido tráfego, nos seguintes termos :

«Em que medida poderão então subsistir certas linhas de reduzido tráfego (real ou potencial)? Eis uma questão para que se busca resposta adequada e que, em alguns casos já detectados, vai obrigar a rever posições tradicionais. Sendo assim, dado que é imperioso garantir a satisfação das necessidades de transporte público seja qual for a região do País, deverão os transportes colectivos de passageiros por estrada, para além da natural expansão da sua actividade, fornecer o complemento necessário à satisfação daquelas necessidades, como deverão inserir-se em quadro legal as acções dos empresários rodoviários com vista à sua participação no programa de reconversão ferroviária.»

O conjunto de medidas enunciadas para o sector rodoviário, num esquema de coordenação racional com a ferrovia, constitui eloquente demonstração de confiança do Governo nos destinos do caminho de ferro. E confirma, plenamente, a política realista de reorganização e de reapetrechamento humano e material da Empresa, em prol de um caminho de ferro melhor e de uma profissão mais dignificada, no acerto de passo da hora europeia.

As palavras encorajadoras e oportunas do secretário de Estado, vêm pois, ao encontro do sincero desejo dos ferroviários. Todos as sentimos e aplaudimos, sem reservas.

CONFERÊNCIA DE IMPRENSA

Renovação da via na linha de Sintra

Por motivo dos trabalhos de renovação integral da linha de Sintra, realizou-se, no dia 19 de Março, uma Conferência de Imprensa, para esclarecimento público, através dos órgãos de Informação, deste importante programa.

A cerimónia, que teve lugar na sala do Conselho de Administração, foi presidida pelo administrador brig. Almeida Fernandes, estando presentes: o administrador cor. Ferreira Valença e os engs. Almeida e Castro, director de Produção e Equipamento; Belém Ferreira, director de Exploração; Óscar Amorim, director do Gabinete de Modernização de Infra-Estruturas e Ferrugento Gonçalves, chefe da Divisão de Estudos e Planeamento; dr. Élio Cardoso, chefe do Serviço de Relações Públicas; engs. Abílio Rodrigues, chefe do Serviço de Movimento e Tracção; Eduardo Zúquete, chefe do Serviço de Estudos da Exploração e Azevedo Batalha, adjunto da Região Centro.

Dos órgãos de Informação estavam presentes 24 jornalistas, dos principais jornais e revistas portuguesas, além de equipas de reportagem da Radio-televisão, Emissora Nacional, Rádio Clube Português e Rádio Renascença.

Após ter saudado os jornalistas, cuja presença agradeceu, o brig. Almeida Fernandes iniciou a sua exposição acerca do programa a executar.

O caminho de ferro e os transportes suburbanos de passageiros

A começar, aquele administrador disse:

«A linha de Sintra faz parte das infra-estruturas

ferroviárias da região de Lisboa ou melhor, do complexo ferroviário vulgarmente designado, pelos técnicos da especialidade, por «Nó ferroviário da região de Lisboa».

Trata-se, como todos sabem, de uma linha férrea suburbana, isto é, de uma linha que assegura a movimentação de um tráfego pendular de passageiros, de tipo suburbano.

Encontramo-nos, portanto, em presença de um transporte de características muito especiais, envolvendo grandes massas de passageiros, com pontas quotidianas muito acentuadas, de manhã e à tarde, e exigindo meios dotados de elevada capacidade,



O administrador brig. Almeida Fernandes num momento da sua exposição



Outro aspecto da Conferência de Imprensa

circulando com grande regularidade e — na medida do possível — a uma velocidade média, tanto maior, quanto mais afastado estiver o aglomerado a servir.

Tudo isto resulta do facto de o desenvolvimento da actividade industrial e comercial, o aumento da população e do seu nível de vida, a melhoria das comunicações rodoviárias e ferroviárias e a crescente dificuldade de alojamento na capital terem levado à criação de novas unidades residenciais muito para além dos limites administrativos da cidade, sem que previamente se tivessem tomado medidas que permitissem dar cabal satisfação ao aumento de procura de transporte, daí resultantes».

Um desafio aos transportes suburbanos

E prosseguindo o brig. Almeida Fernandes, afirmou:

«Criaram-se assim, ao longo dos tempos, novas aglomerações urbanas, nos arredores de Lisboa, as quais surgiram muitas vezes espontaneamente, com carácter explosivo e não ordenado, dando origem a migrações pendulares quotidianas das respectivas populações. Autêntico desafio aos transportes suburbanos a que nem sempre tem sido possível dar a tempo resposta adequada.

Ora, a verdade é que as características próprias do caminho de ferro lhe conferem hoje, por toda a parte, no âmbito dos transportes suburbanos de passageiros, uma aptidão especial para o desempenho deste papel de serviço público fundamental.

Entre essas características citam-se:

- a sua elevada capacidade de transporte;
- grande velocidade comercial;
- regularidade de circulação;
- fraca ocupação do solo;

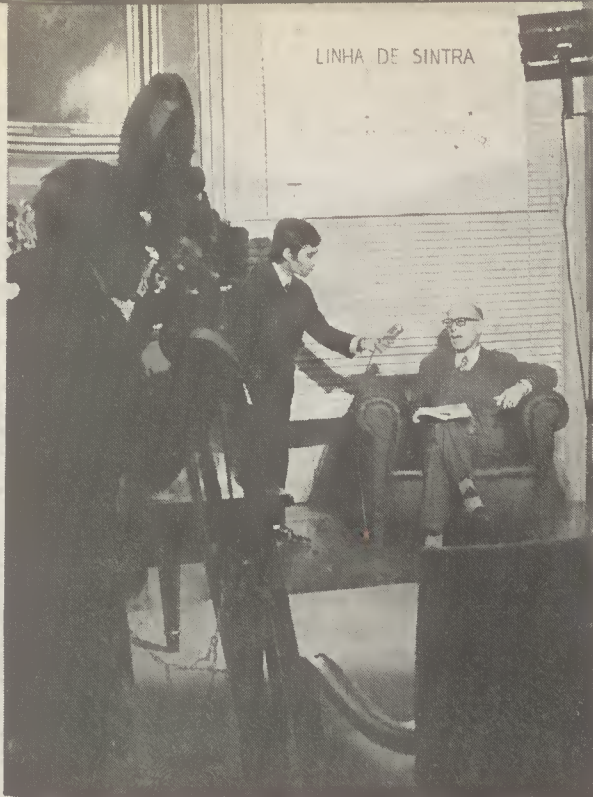
a par de um baixo custo para os utentes e de um notável poder de penetração no interior dos grandes aglomerados urbanos.

A fim de adaptar a exploração ferroviária às flutuações deste tráfego adoptam-se as seguintes medidas:

- fraccionar, sempre que necessário, as suas composições, em particular as de tracção eléctrica, por forma a poder variar



Alguns dos representantes dos órgãos da Informação presentes à Conferência de Imprensa



O administrador brig. Almeida Fernandes ao ser entrevistado para a R. T. P.

o número de lugares oferecidos, ao longo do percurso, em função do número de utentes;

- lançar comboios semidirectos, para estações intermédias a partir das quais o serviço passa a ónibus, parando os comboios, daí em diante, em todas as estações e dando-se o inverso com as marchas que se dirigem à cidade;
- escalonar as partidas das estações de origem, por forma que as marchas directas não sejam prejudicadas pelas dos comboios ónibus;
- e efectuar as marchas dos comboios ónibus, nas horas de ponta, por ciclos ou rajadas de marchas paralelas, segundo ritmos ajustados à afluência dos passageiros».

A aptidão do caminho de ferro no transporte das grandes massas

«Para além destas medidas — continuou — são ainda de assinalar os esforços feitos pelo caminho de ferro, nos últimos decénios, para a constante melhoria do seu equipamento, das suas infra-estruturas e da própria técnica de exploração, a fim de poder corresponder, da melhor forma possível, às crescentes solicitações do tráfego suburbano.

Regista-se em especial:

- o aperfeiçoamento do material circulante, tractor e rebocado (maior capacidade e velocidade das composições, reversibili-

dade das circulações, acelerações mais elevadas, etc.);

- o reforço e renovação da via;
- a melhoria da sinalização e das telecomunicações.

Tudo isto aconselha portanto a que no planeamento da ocupação suburbana se procure, de futuro, tirar o maior partido possível do transporte ferroviário, dada a sua aptidão para a rápida movimentação das grandes massas de passageiros às horas de ponta e para o estabelecimento de uma perfeita coordenação com os transportes urbanos, em especial o metropolitano.

Factor este que se considera essencial para facilitar a dispersão dos passageiros suburbanos no interior da cidade».

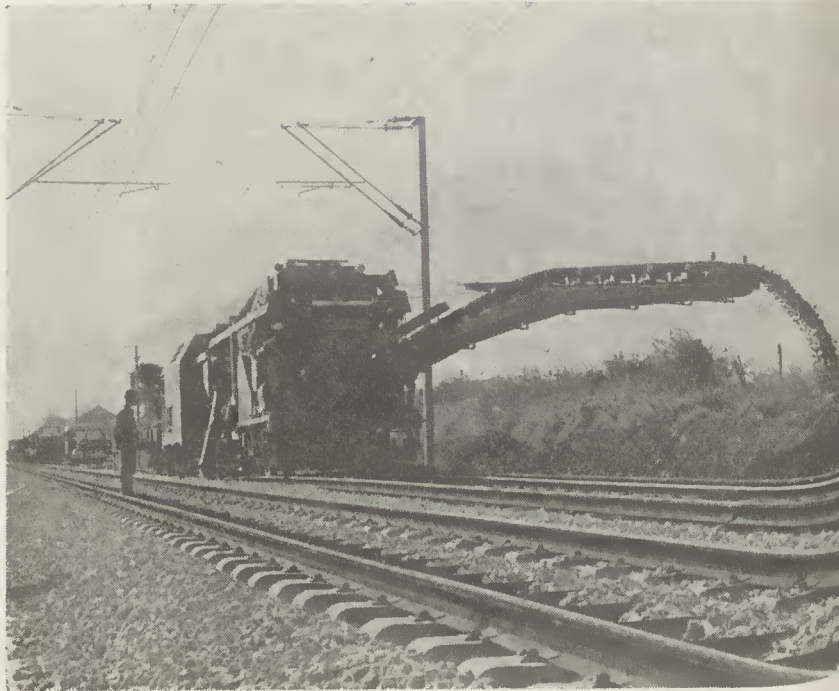
Os trabalhos de renovação da via

E após uma ligeira pausa, o orador prosseguiu:

«Postas estas considerações muito gerais que têm estado presentes na programação da acção desenvolvida pela Administração da C. P., com vista a uma futura melhoria dos transportes ferroviários suburbanos de passageiros, analisemos agora mais pormenorizadamente os problemas específicos relacionados com os trabalhos de renovação da via,



Fase de trabalhos de renovação da via



Uma depuradora de balastro em plena actividade

integrados no III Plano de Fomento e presentemente em curso nas nossas linhas.

A operação denominada *renovação integral da via*, que a C. P. está a promover no eixo fundamental Braga-Faro e linhas e ramais afluentes, por onde se escoam mais de 75 % do tráfego global, obedece ao programa geral de trabalhos seguinte:

a) *Renovação integral* — consiste na substituição do balastro, das travessas, dos carris e dos aparelhos de via, entre Braga e Tunes, numa extensão total de 916 km de linha.

A nova via está sendo equipada com barras longas soldadas, constituídas por novos carris de 54 kg/m, tipo U. I. C., travessas de betão bibloco — RS-SL — com pregação duplamente elástica, e aparelhos de via. Estes trabalhos implicam correcções de traçado que o tornem compatível com a prática de velocidades máximas da ordem dos 140 km/h e mais tarde dos 160 km/h.

b) *Renovação de balastro com reaplicação de material recuperado* — consiste no tratamento da plataforma e na substituição do balastro, das travessas e dos carris.

As travessas e os carris são obtidos dos materiais levantados das linhas que sofreram renovação integral, mediante escolha adequada.

As travessas são recondiçionadas e os carris reperfilados numa moderna instalação, recentemente montada, para esse fim, nos estaleiros fixos do Entroncamento.

Também neste caso se prevêem correcções de traçado. A extensão de linha interessada é de 448 quilómetros, assim discriminada:

Linha de Oeste — Cacém a Caldas da Rainha
Linha do Douro — Ermesinde a Marco de Canavezes

Linha do Minho — Âncora a Valença
Ramal de Alfarelos — Alfarelos a Figueira da Foz

Ramal de Tomar — Lamarosa a Tomar
Linha do Leste — Entroncamento a Abrantes
Linha da Beira Baixa — Abrantes a Barca da Amieira

Linha de V. Novas — Setil a V. Novas
Linha do Sul — V. Novas a Beja

c) *Renovação de balastro*

Compreende a simples substituição do balastro em 234 quilómetros de linha, a saber:

Linha do Leste — T. das Vargens a Elvas
(em conclusão)

Linha da Beira Alta — Mortágua a Guarda
(em curso)

O programa geral de trabalhos

Em termos gerais, o programa de trabalhos afecta cerca de 1600 quilómetros de linha férrea, dura 5 anos e meio, envolve pesados investimentos

— nos quais a mão-de-obra e a indústria nacional participam com mais de 60 % — e exige a aquisição e colocação das seguintes quantidades de materiais:

- 1 750 000 m³ de balastro de brita
- 100 000 t de carris
- 1 325 000 travessas de betão
- 155 000 travessas de madeira
- 1 200 aparelhos de mudança de via
- 10 830 000 fixações elásticas de carris

O transporte destes materiais é assegurado por 400 vagões construídos especialmente para o efeito.

A execução dos trabalhos de renovação integral, de renovação de balastro com reaplicação de material recuperado e de simples renovação de balastro estão a cargo do CONSÓRCIO Somafel-Borie-Dehé, que para o efeito utiliza a moderna técnica francesa seguida pela SNCF e fornece materiais, maquinaria e material circulante.

Para a execução dos trabalhos, utilizam-se dois tipos de estaleiros: fixos e móveis. Os *estaleiros fixos* são dois:

— *O estaleiro de Alcântara-Mar* onde se recebem os carris e barretas vindos da Siderurgia Nacional, procedendo-se em seguida à sua soldadura em barras de 144 metros, após o que são carregados em vagões especiais, a seguirem nos comboios de serviço para o estaleiro móvel, na linha;

— *O estaleiro do Entroncamento* que é o estaleiro fixo mais importante e compreende as seguintes actividades:

- manutenção do pequeno material;
- preparação dos aparelhos de via;
- desmonte da via velha;
- escolha do material a recuperar;
- recuperação das travessas de madeira;
- reperfilagem e soldadura dos carris a recuperar.

Os *estaleiros móveis* têm por missão efectuar a substituição do balastro, das travessas, dos carris e dos aparelhos de via e executar as valetas e os passeios e pistas para circulação do pessoal de vigilância. Estes trabalhos são completados com correcções da catenária e da sinalização.

Nestes últimos estaleiros utilizam-se as grandes máquinas como as desguarnecedoras, as niveladoras-ripadoras-alinhadoras, o conjunto de pórticos para elevação dos troços de via velha e colocação das novas travessas e bem assim, vagões especiais para o transporte de carris, travessas e balastro.

Os trabalhos da catenária, a cargo do «Groupe-

ment», têm também nestes estaleiros os seus vagões-plataforma e todo o restante equipamento.

Os trabalhos de renovação realizam-se alternadamente em cada uma das vias, sendo entretanto a outra via explorada em regime de *via única temporária* (V. U. T.). Isto é: durante os períodos destinados aos trabalhos, as circulações normais fazem-se, apenas, em regime de via única, pela via que não está sendo renovada, restabelecendo-se diariamente a circulação nas duas vias, no final dos trabalhos. Por motivos de segurança, as circulações terão de respeitar a limitação de velocidade de 30 km/h, em cada troço de 3 km renovado, até se obter um perfeito ataque e nivelamento».

A renovação da via na linha de Sintra

«Na programação dos trabalhos de renovação da via — continuou — deu-se prioridade aos troços suburbanos da região de Lisboa, na margem Norte do Tejo. Esta prioridade teve como objectivos, por um lado, beneficiar imediatamente alguns dos percursos mais sobrecarregados da rede, por outro, sanear as condições deficientes de exploração do tráfego suburbano de Lisboa, que tem aumentado num ritmo muito acentuado. A urgência do empreendimento, as limitações financeiras, e os estreitos condicionamentos da linha de Sintra impediram que se encarasse, de momento, a totalidade dos melhoramentos de que essa linha carece — moderniza-



Composição U. T. E da linha de Sintra

ção de estações e da sinalização, ampliação de resguardos, etc.

A renovação da linha de Sintra será feita a partir da estação de Campolide (exclusive) nas duas vias. No túnel do Rossio, a renovação da via só poderá ser efectuada depois de concluídas importantes obras de drenagem e de beneficiação que nele vão ser realizadas.

Os trabalhos começarão no próximo dia 22 do corrente, na via descendente, em Sintra, prolongando-se até ao Outono próximo. Lança-se a renovação da via, nesta altura, para se poderem aproveitar, além dos melhores meses do ano, o período das férias do Verão, de menor incidência do tráfego.

A natureza muito especializada desta tarefa, aliada aos problemas diários de exploração da linha de Sintra, obrigaram à adopção de um horário de características especiais que apenas vigorará durante o período da renovação.

Ao elaborar esse horário, teve-se em vista, sem prejuízo do ritmo normal dos trabalhos, garantir aos passageiros da linha de Sintra:

- condições de segurança da circulação idênticas às actuais;
- e um número semelhante de circulações nas horas de ponta.

Tomaram-se, ainda, medidas para minimizar, na medida do possível, os atrasos decorrentes dos condicionamentos impostos pelos trabalhos a realizar.

A C. P. conta com a boa compreensão de todos para os inevitáveis incómodos que tarefas desta complexidade ocasionam».

Esquemas de trabalhos

«Consumir-se-ão nos trabalhos, aproximadamente 72 000 metros cúbicos de balastro, 26 000 travessas de betão e 56 000 travessas de madeira, mais pesadas do que as normais. A existência, numa curta extensão de 24 quilómetros, de numerosas estações e passagens de nível, bem como de diversas curvas de pequeno raio, impede o uso generalizado de barras longas soldadas sobre travessas de betão, as quais só irão ser aplicadas nos troços seguintes:

Portela de Sintra – Mercês
Barcarena – Queluz
Reboleira – Benfica
Benfica – Cruz da Pedra

ou seja, em cerca de 30 % da extensão total».

Melhorias a atingir

«As consequências imediatas da renovação da via, na linha de Sintra, traduzir-se-ão:

- na eliminação dos incidentes provocados pela via e na menor ocorrência de avarias no material circulante e na sinalização, portanto menor probabilidade de atrasos;
- e num ligeiro aumento da velocidade máxima permitida, que poderá ser elevada para 100 km/hora.

Do ponto de vista de serviço, assumem maior importância os dois primeiros benefícios, visto que a capacidade de transporte, numa linha suburbana, depende muito mais da regularidade das circulações e da aceleração das unidades motoras do que da velocidade máxima permitida.

Chama-se mais uma vez a atenção para o facto destes trabalhos não constituírem, por si só, a solução para todas as dificuldades com que neste momento nos debatemos na linha de Sintra. Eles são, no entanto, um primeiro passo, bem decisivo, para a melhoria imediata da regularidade do serviço e para uma maior comodidade dos passageiros, assegurando um rolamento das composições muito mais suave.

É evidente que é pela via que devemos começar. Ela condiciona tudo o mais. Grande parte da actual irregularidade do serviço é devida ao mau estado da via. Sem uma boa via férrea, não poderá haver bom serviço ferroviário.

Em segundo lugar, esclarece-se que, para além da renovação da via, outros elementos concorrem, evidentemente, para a melhoria da situação presente. Refere-se de um modo especial:

- a consolidação da plataforma da via, no túnel do Rossio, pela construção de uma nova soleira, logo que concluídos os estudos geológicos em curso, com a assistência do L. N. E. C.;
- o aumento do parque de material circulante (tractor e rebocado);
- a melhoria da sinalização e das telecomunicações;
- a construção de uma nova subestação de alimentação de energia eléctrica privativa da linha de Sintra;
- a modernização dos edifícios das estações e respectivas plataformas, incluindo a própria estação do Rossio;
- e, finalmente, os novos horários.

Todos estes problemas são hoje objecto das preocupações da Administração da C. P. e dos Serviços. Mas não podem ser resolvidos imediatamente, pois acarretam pesados encargos.

Isso porém, em nada impede, antes aconselha, a que se tomem desde já algumas medidas de menor amplitude, mas que poderão contribuir para uma apreciável melhoria do serviço, a saber:

- Tornar a linha de Sintra, tanto quanto

possível, independente das restantes linhas da nossa rede ferroviária;

- Autonomizar a responsabilidade da sua gestão;
- Estudar um novo tipo de horário, a entrar em vigor após os trabalhos de renovação e que tenha em conta os resultados das sondagens efectuadas;
- Realizar nos edifícios das estações da linha de Sintra todas aquelas pequenas melhorias que as necessidades do serviço impõem;
- Dotar as principais estações com bilheteiras automáticas.

Outras medidas, da maior importância, serão objecto de estudos e projectos que se espera venham a ser iniciados, ainda no corrente ano, a saber:

- aumento da capacidade da estação do Rossio;

- melhoria do atravessamento da estação de Campolide;
- nova estação de Palhavã;
- passagem a via quádrupla, da actual via dupla entre Campolide e Cacém.

— *Em conclusão*, a linha de Sintra está nas nossas preocupações.

Os trabalhos de renovação da via que se vão iniciar são um primeiro passo, da maior importância, para a melhoria do serviço.

Outras medidas, porém, não menos importantes, haverá que tomar, mesmo a curto prazo.

A Administração da C. P. e os Serviços têm plena consciência desse facto e estão firmemente decididos a realizá-las, à medida que as circunstâncias o forem permitindo».

No final o administrador brigadeiro Almeida Fernandes e os demais técnicos presentes responderam a perguntas formuladas pelos jornalistas.

Reunião internacional ferroviária

Realizou-se em Lisboa — no Hotel Mundial — nos dias 10 e 11 de Março, uma reunião internacional destinada a estabelecer a programação de serviços especiais de comboios para o transporte de emigrantes, no próximo período de Verão.

Nesta reunião estiveram presentes representantes dos caminhos de ferro da Alemanha Federal, da França, da Espanha e de Portugal, e bem assim de agências de viagens, nacionais e estrangeiras, que estudaram, em comum, os problemas ligados à criação de novos horários ferroviários internacionais para facilitar o transporte de emigrantes que no período das férias de Verão se deslocam em massa aos seus países de origem.

Os delegados analisaram, pormenorizadamente, a evolução do tráfego de emigrantes, cujo crescimento tem sido bastante acentuado. Assim, acordou-se aumentar em todas as redes representadas, o

número de comboios especiais, reforçando os regulares, e melhorando, na medida do possível, a qualidade do material circulante utilizado. Os indicadores estatísticos da C. P. e da RENFE, registaram que, no período estival do ano transacto, foram transportados 51 500 trabalhadores, distribuídos por 41 comboios especiais. Para este ano, e para igual período, as previsões são de 57 000 passageiros e 47 comboios especiais. A grande massa de trabalhadores portugueses transportados procede da França, Alemanha e Luxemburgo.

A delegação portuguesa foi presidida pelo eng. Abílio Rodrigues, chefe do Serviço de Movimento e Tracção.

O programa social da recepção aos delegados e suas famílias — em número de 35 pessoas — que abrangeu visitas turísticas a Lisboa e arredores, esteve a cargo do Serviço de Relações Públicas.

REFORMAS



DR. CARLOS DE ALBUQUERQUE

Por ter atingido o limite de idade, passou recentemente à situação de reforma, o dr. Carlos de Albuquerque, economista director do Departamento Comercial.

O Conselho de Administração conferiu-lhe, por isso, um expressivo louvor, cuja exacta transcrição constitui, o melhor elogio à sua carreira de mais de quatro décadas de bons serviços:

«Ao serviço do caminho de ferro há mais de 42 anos, com uma distinta carreira praticamente centrada na complexa e ingrata função comercial, viveu e entregou-se com exemplar entusiasmo, competência e dignidade à difícil e tantas vezes inglória, quando não incompreendida, missão de aproximar a exploração ferroviária do que lhe pede o mercado e do que lhe impõe a colectividade. Numa Empresa, como a nossa, em que o serviço público tende a prevalecer sobre o espírito comercial, e em que as exigências da produção e as possibilidades da tecnologia quase se convertem em fins exclusivos de toda a gestão, soube lutar, sem desfalecimentos, com notável elegância de atitudes e sentido de disciplina, não raramente isolado, por uma maior valorização do caminho de ferro ao longo destas quatro décadas em que profundas mutações se verificaram no sector dos transportes.

Colaborador leal nas tarefas que lhe foram cometidas, conquistou o respeito e a estima de superiores e subordinados; permanentemente insatisfeito, sempre disponível e atento à revisão crítica das orientações e dos processos de trabalho, devotou-se, já no termo da sua carreira, à profunda reorganização do «Comercial» e à sua revitalização no âmbito

da reconversão geral do caminho de ferro recentemente lançada. A causa ferroviária foi enriquecida com os seus sacrifícios de toda uma vida de verdadeira entrega ao caminho de ferro».

O dr. Carlos de Albuquerque ingressou na C. P., como comercialista diplomado, em 1928. Nomeado subchefe do Serviço do Tráfego em 1942 e chefe do mesmo Serviço em 1947, passou a dirigir, a partir de 1955, o novo Serviço Comercial e do Tráfego da Companhia, que concentrava o estudo e a apreciação da generalidade dos problemas de natureza comercial e tarifária, inclusive os de camionagem combinada, coordenação de transportes e publicidade. Em Maio de 1969, com a reorganização de serviços da C. P., foi nomeado director do Departamento Comercial, ficando incumbido, desde logo, da estruturação dos respectivos Serviços e quadros dentro do esquema aprovado e a cujo estudo dera a sua colaboração.

Foi editor do *Boletim da C. P.*, de 1931 a 1947.

Em representação da C. P. participou em alguns congressos e colóquios nacionais e estrangeiros ligados aos Transportes e ao Turismo, em reuniões internacionais ferroviárias de índole comercial, particularmente ao nível da União Internacional dos Caminhos de Ferro, e em vários grupos de trabalho, de carácter governamental. Foi vogal do Conselho Superior de Transportes Terrestres, desde 1959.

Na sua matrícula estão averbados diversos louvores.

No último dia do seu serviço activo — 15 de Março — os seus colegas e subordinados promoveram-lhe uma simpática homenagem de despedida.

Posse do chefe dos serviços de inspecção

O presidente do Conselho de Administração, dr. Neto de Carvalho, conferiu posse, no dia 11 de Março, perante administradores e funcionários superiores da Companhia, do cargo de chefe dos Serviços de Inspeção, ao dr. Álvaro Libânio Pereira, que exercia as funções de chefe do Serviço de Transportes Complementares do Departamento Comercial.

Na cerimónia, o dr. Neto de Carvalho disse :

«A necessidade da criação dos Serviços de Inspeção — em cuja chefia se encontra investido agora o sr. dr. Libânio Pereira — surgiu há mais de um ano, pouco depois da minha vinda para a Companhia, e foi-se acentuando à medida que o tempo ia decorrendo».

E mais adiante, depois de referir casos de flagrante mau funcionamento dos serviços da Empresa, o presidente acentuou:

«Sabe-se que a Companhia dispõe, felizmente, de um pessoal, constituído, na sua grande maioria, por agentes cumpridores e dedicados. É, porém, igualmente, do conhecimento geral, que há uma minoria de elementos cujo comportamento suscita as maiores reservas. A sua existência nefasta afecta gravemente não só o bom nome e até por vezes a dignidade do conjunto do pessoal, como ainda a imagem da Companhia perante o público».

Reportando-se a alguns exemplos que referiu, abrangendo más execuções dos serviços e do pessoal, o dr. Neto de Carvalho, disse:

«As situações deste género terão que passar, consequentemente, a ser sistemática e cuidadosamente examinadas pois não é possível permitir a



O dr. Neto de Carvalho no uso da palavra

continuação deste estado de coisas. Doutro modo, chegaríamos a um ponto — de que talvez não estivéssemos longe — em que as ordens seriam ou não cumpridas consoante cada um quisesse. E não faltariam razões apresentadas como ponderosas para justificar o que quer que fosse».



O novo chefe dos Serviços de Inspeção num momento do seu discurso

O problema dos Abastecimentos

«Outro tipo de situações que importa considerar diz respeito a todo o problema dos Abastecimentos.

Esta Empresa efectua, em cada ano, compras cujo valor ultrapassa os 600 mil contos. Imagine-se, pois, as economias ou os desperdícios que podem resultar de uma boa ou má orientação nas compras e na administração dos *stocks*.

É com esta preocupação que se está a reorganizar a Divisão de Abastecimentos e, nessa mesma linha, se transferiram aqueles serviços, a título de experiência, da Direcção de Produção e Equipamento para a superintendência directa da Comissão Executiva.

A Divisão de Abastecimentos tem instruções da Administração para proceder a uma completa revisão de métodos, no seu âmbito de acção, em colaboração com os diversos sectores da Empresa que funcionam como seus clientes, podendo afirmar-se que são favoráveis os resultados já obtidos até ao presente e que se espera se acentuem substancialmente no futuro».

E continuando:

«Mas além de actuar no campo das compras, é preciso acompanhar a utilização do material. Pro-

curaremos estabelecer uma contabilidade industrial que nos permita fazer um controlo mais seguro. Mas temos também de ter outros meios para evitar situações de abusos.

Para já, tenho de pedir a todos quantos exercem funções de chefia que se preocupem especialmente com estes problemas. Para sua ajuda existe a Divisão de Abastecimentos e, a partir de agora, os Serviços de Inspeção».

Mobilização de esforços

E prosseguindo no seu discurso, o dr. Neto de Carvalho afirmou:

«Pretendemos seguir uma política de valorização sistemática das nossas receitas e de controlo permanente dos dispêndios, de modo a podermos, como há pouco referi, evoluir o mais rapidamente possível na melhoria da nossa situação, com particular preocupação por tudo quanto se refere ao pessoal.

Neste sentido se mobilizam todos os esforços. Mas aqui, como em tudo o mais, só com o empenho permanente de todas as chefias poderemos chegar a resultados favoráveis. E esse empenhamento, onde ele porventura não exista, espero que venha a ser um facto, pois se a Administração não pode estar em toda a parte, os chefes podem — e devem — representá-la em todos os escalões, dentro das orientações que lhes forem dadas, tratando dos interesses comuns como se seus fossem».

Os novos Serviços de Inspeção

«De acordo com a especificação de funções dos novos Serviços, cabe à Inspeção:

- Exercer uma acção geral de carácter preventivo e formativo, no que respeita ao cumprimento das disposições normativas em vigor, designadamente das disciplinares, em estreita ligação com as chefias dos diversos órgãos da Companhia;
- Realizar o apuramento de factos delituosos que se verifiquem.

Duas ideias fundamentais ressaltam daqui. Primeiro, os Serviços de Inspeção devem trabalhar em estreita ligação com os diferentes órgãos da Companhia. Segundo, a sua acção será, tanto quanto possível, de carácter preventivo e formativo.

Isto significa que os Serviços de Inspeção, embora directamente dependentes da Comissão Executiva, se destinam a dar apoio aos diferentes sectores e não a fiscalizá-los. Trata-se de um órgão de utilização comum da Companhia, e depende das demais chefias aproveitá-lo ou não nesse sentido.

Por outro lado, a actuação preventiva resultará

de inspecções ordinárias ou extraordinárias a realizar pela forma que se julgue mais conveniente, nomeadamente a solicitação de qualquer sector. Mas derivará, ainda, das lições a tirar dos casos particulares que ocorram, pois estes, quando atentamente observados, patentearão os pontos fracos da organização que se devem corrigir ou superar, de modo a evitar faltas semelhantes no futuro».

O perfil do novo chefe

Referindo-se ao novo chefe dos Serviços de Inspeção, o dr. Neto de Carvalho afirmou, a terminar:

«Precisamente porque se quer que estes Serviços exerçam uma acção altamente moralizadora e largamente preventiva e formativa, escolheu-se para a sua chefia o dr. Libânio Pereira, um dos funcionários mais antigos, competentes e experientes da Companhia e que é, ao mesmo tempo, exemplo de dedicação aos caminhos de ferro, de honestidade e de apurado sentido de justiça.

Quero agradecer ao dr. Libânio Pereira a anuência que deu ao convite que lhe formulei para dirigir os novos Serviços, embora conhecendo a delicadeza da tarefa. O modo como se colocou ao dispor da Administração para exercer as funções que fossem julgadas de maior interesse para a Empresa, revela mais uma vez o seu espírito de bem servir que muito me apraz pôr em destaque.

Sob sua orientação, não tenho dúvidas de que a acção formativa e moralizadora que se pretende levar a cabo será uma realidade, como a acção de

investigação, sempre que as circunstâncias a impuserem, será exercida com o espírito de justiça e de objectividade que todos desejamos.

Em contrapartida, conta o dr. Libânio Pereira com todo o apoio da Administração para levar a cabo a sua tarefa. E espero que contará, também, com toda a compreensão e apoio de todos quantos servem devotadamente a Companhia, na certeza de que a todos estamos a procurar criar melhores condições de vida e de satisfação profissional no seu trabalho».

Seguiu-se no uso da palavra o empossado, que agradecendo as referências a si dirigidas, afirmou que tudo fará para aproximar do ideal que inspirou a criação dos Serviços de Inspeção, as tarefas a seu cargo, e a terminar, disse:

«Não desfalecendo ante as dificuldades que possam deparar-se-nos, esforçar-nos-emos sempre por averiguar os factos tanto quanto seja possível, na sua realidade, na certeza de que assim procedendo contribuiremos para que sejam tomadas as decisões mais justas. E desta acção não-de surgir, assim o esperamos, mais clarificados os sentimentos do dever e da disciplina, factores essenciais para um trabalho melhor e mais produtivo, que é mister se pratique para engrandecimento da Companhia, e para satisfação espiritual e melhoria material de todos».

A cerimónia findou com os cumprimentos dos presentes ao novo chefe dos Serviços de Inspeção.



ENGENHEIRO
BERNARDES PEREIRA

Por ter atingido o limite de idade, passou à situação de reforma o eng. principal Zeferino Bernardes Pereira, que desde Julho de 1968 se encontrava prestando serviço no Departamento de Pessoal (Sector de Segurança do Trabalho).

Admitido ao serviço, como engenheiro praticante, no depósito de máquinas de Campolide, em 20 de Setembro de 1927, ascendeu sucessivamente a várias categorias, tendo sido promovido a engenheiro de 1.ª classe em Julho de 1960, e a engenheiro principal adjunto de Divisão, em 1 de Janeiro de 1967.

Da sua matrícula consta um louvor do Conselho de Administração, pela proficiência e entusiasmo com que apoiou a campanha de «Formação e Produtividade», promovida pela Companhia.

O *Boletim da C. P.* expressa ao eng. Zeferino Pereira os melhores votos na sua situação.



Estação de Barcelos — 1.º prémio da Região Norte

Concurso das estações bem cuidadas

Prémios de 1970

Destinado a galardoar as estações e apeadeiros da rede geral que revelem maior gosto e cuidado na ornamentação floral e sua manutenção e ainda melhor arranjo e limpeza das suas instalações, incluindo as sanitárias e os dormitórios do pessoal quando integrados no conjunto, a Administração da Companhia criou desde o ano passado, o «Concurso das estações bem cuidadas», o qual obedece a normas já publicadas nesta revista.

A iniciativa que ressurgue em maior escala o antigo concurso do S. N. I. das «Estações Floridas», integra-se na nova imagem de reconversão da Empresa que se pretende denodada e legitimamente alcançar. Uma valorização das

estações, nos seus aspectos agradáveis e atractivos para os passageiros que as demandam ou que por elas passam, a formar um conjunto bem conforme ao «slogan» turístico de País de jardins à beira-mar plantado.

Paralelamente, um estímulo ao arranjo das estações e apeadeiros, do pessoal da linha, através de prémios convidativos e honrosos, que bastante entusiasmam a classe ferroviária.

Este primeiro ano de vigência do novo concurso comprovou já o enorme êxito da iniciativa que importa prosseguir pelos anos fora. Assim, relativamente a 1970, foram atribuídos os prémios seguintes, que serão entregues na

grandiosa festa ferroviária de Julho próximo, a realizar no Centro de Formação do Entroncamento:

REGIÃO NORTE

- 1.º prémio (5000\$00).. BARCELOS
2.º » (4000\$00).. PINHÃO
3.º » (2000\$00).. ARCO DE BAÚLHE
Menções honrosas ... VALENÇA
BARROSELAS
PAÇO-VIEIRA
PORTO-TRINDADE
COVELINHAS
POCINHO
MACEDÃO DE CAVALEIROS
MOGADOURO
OLIVEIRA DE FRADES
S. JOÃO DA MADEIRA

REGIÃO CENTRO

- 1.º prémio (5000\$00).. S. MARTINHO DO PORTO
2.º » (4000\$00).. COVILHÃ
3.º » (2000\$00).. MERCÈS
Menções honrosas ... SANTA COMBA
CELORICO
SANTARÉM
COIMBRA
TORRE DAS VARGENS
BARQUINHA

REGIÃO SUL

- 1.º prémio (5000\$00).. PINHAL NOVO
2.º » (4000\$00).. OLHÃO
3.º » (2000\$00).. LAGOS
Menções honrosas ... GRÂNDOLA
TORRE VÃ
PÉGÕES
FRONTEIRA
CABEÇO DE VIDE
VILA VIÇOSA
VILA NOVA DA BARONIA
CASTRO VERDE
TAVIRA
PORTIMÃO

PRÉMIO ESPECIAL
(4000\$00) BARCELOS

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

REGIÃO NORTE

BARCELOS

- Chefe de estação de 2.ª classe, Justino Pereira da Costa Reis;
Serventes de 2.ª classe, José Martins Amorim Linhares, José Figueiredo Faria e Francisco Simões Gomes de Sousa.

PINHÃO

- Chefe de estação de 2.ª classe, Abel Guilherme Oliveira;
Capataz de 2.ª classe (Gaia), Manuel Lopes Macieira;

rinha, (encarregado dos alfobres para o arranjo floral);

- Servente de 1.ª classe, António Pereira Branco;
Serventes de 2.ª classe, Carlos Monteiro, José João Camelo, Bernardo Rodrigues, Manuel Nunes Cardoso, António Fernando Pinto, António P. Ribeiro Júnior e Manuel Nogueira.

ARCO DE BAÚLHE

- Factor de 1.ª classe, Abílio Carvalho Duarte Guedes;
Factor de 2.ª classe, Adão Pinto Couto Barbosa;
Servente de 1.ª classe, João Moreira;
Serventes de 2.ª classe, António Sousa Pinto e Luís Gomes Gonçalves.

REGIÃO CENTRO

S. MARTINHO DO PORTO

- Chefe de estação de 3.ª classe, António Joaquim Gonçalves;
Serventes de 1.ª classe, António Carreira e José Duarte Júnior;
Servente de 3.ª classe, Manuel Abreu Trindade.

COVILHÃ

- Chefe de estação de 2.ª classe, João Ribeiro dos Santos;
Servente de 1.ª classe, Joaquim Miguel;
Servente de 2.ª classe, José da Costa Tavares.

MERCÈS

- Factor de 1.ª classe, António Alves Raposeiro;
Factor de 2.ª classe, José Cordas;
Servente de 1.ª classe, Manuel Batalha Guerreiro;
Servente de 2.ª classe, Manuel Ferreira Carneiro.

REGIÃO SUL

PINHAL NOVO

- Chefe de estação de 1.ª classe, Mário Oliveira;
Serventes de 1.ª classe, José Francisco Menor, João Camacho, Manuel Guerreiro e Alexandre Alves;
Serventes de 2.ª classe, José C. Guerreiro, António Bernardo, Adelino M. Rosa e António Maria Arcangelo;
Serventes de 3.ª classe, João T. Dias, José do Nascimento, Alexandre P. Santos e Martinho A. R. Silva.

OLHÃO

- Chefe de estação de 2.ª classe, Armando Gueifão Belo;
Serventes de 1.ª classe, Henrique Valente e José Graçiano;
Servente de 2.ª classe, Florindo do Carmo Cabrita.

LAGOS

- Chefe de estação de 2.ª classe, Josué Matos Ferreira;
Agulheiro de 1.ª classe, José Domingos;
Servente de 1.ª classe, Manuel dos Anjos;
Servente de 2.ª classe, José Joaquim Marques.

noticiário diverso

— O «Diário do Governo» publicou um decreto-lei que autoriza o ministro das Finanças a conceder um subsídio extraordinário, não reembolsável, ao Fundo Especial de Transportes Terrestres, até ao montante de 65 mil contos, para activação dos investimentos da rede ferroviária nacional.

— O dr. John Favre, director-geral dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, foi nomeado director do «Office Central», organismo intergovernamental que tem por missão a aplicação e permanente actualização das Convenções C. I. M., C. I. V. e outras afins, a que a C. P. está associada.

— A U. I. C. comemora em 1972 o cinquentenário da sua fundação. Os festejos iniciar-se-ão em Dezembro deste ano e compreendem até final de 1972 entre outros actos oficiais um festival de filme ferroviário, cunhagem de moeda, emissão de selos, publicação de livro de ouro, concursos de redacção para estudantes, concursos fotográficos, «rally» de imprensa, exposições itinerantes, reuniões de técnicos ferroviários, exibição do filme comemorativo em todos os grandes cinemas do Mundo, etc.

— Dentro da política de incremento social dos seus agentes a Companhia vai proceder ao fornecimento e montagem do equipamento destinado à cozinha da nova cantina da estação de Campanhã. Custo aproximado: 700 contos.

— Desloca-se em breve a Portugal, segundo uma viagem ferroviária que abrange quase todos os países da Europa, uma reportagem da Rádio Suíça. Fará um programa local sobre os grandes itinerários do turismo europeu pelo caminho de ferro.

Tanto a C. P. como a Wagons-Lits concederão as facilidades precisas para o bom desempenho da missão desta equipa da rádio helvética — que é a de maior audiência no seu país.

— O Conselho de Administração decidiu autorizar a localização do futuro Museu Ferroviário do Entroncamento, nos terrenos que se destinavam a campos de jogos do Centro de Formação. A construção destes já não se justifica uma vez que o município local vai erguer um estádio municipal, perto da estação, que servirá simultaneamente os atletas da C. P. O Ministério das Obras Públicas e Comunicações já participou com parte da verba necessária à construção do aludido estádio.

— A Companhia procedeu à instalação de quadros indicadores de chegadas e partidas de comboios nas estações de Lisboa (Santa Apolónia) e Porto (S. Bento), comandados electricamente. A encomenda feita à firma Electrotécnicos Reunidos, L.^{da} importou em cerca de 1900 contos.

— Efectua-se em Lisboa, de 22 a 24 de Abril, a reunião anual dos chefes da Publicidade da União Internacional de Caminhos de Ferro. Será presidente o dr. Francesco Gianni, director do Centro de Publicidade da U. I. C., assistindo, como convidado o dr. William Wenger, director do Centro de Relações Públicas da U. I. C. A delegação portuguesa é formada pelos drs. Francisco Cândido dos Reis, antigo chefe do Serviço de Promoção do Tráfego, dr. Élio Cardoso, chefe do Serviço de Relações Públicas e técnico superior de 2.^a classe, escultor Santa Bárbara.

A organização desta reunião e do seu programa social está a cargo das Relações Públicas da C. P.

— Efectua-se em Roma, em 15 e 16 de Abril, a reunião da Comissão Jurídica da U. I. C.. A C. P. será representada pelos drs. Tinoco de Faria e Oliveira Monteiro, do Departamento de Estudos Jurídicos e Contencioso.

— O primeiro-presidente dos Caminhos de Ferro Federais da Alemanha, prof. Heinz Maria Oeftering, foi galardoado pelo presidente Pompidou com a comenda da Legião de Honra. Com esta distinção, raramente concedida a estrangeiros, o governo francês quis pôr em relevo os méritos do prof. Oeftering, em prol da corporação dos caminhos de ferro europeus.

— A União Internacional de Caminhos de Ferro vai editar, em Maio próximo, através do seu Centro de Relações Públicas, uma brochura consagrada ao principal tema do Congresso U. I. C. — A. I. C. C. F. de Londres. Título «Progressos nos transportes ferroviários de mercadorias de viação completo, face à utilização dos grandes contentores».

A C. P. distribuirá, oportunamente, exemplares em francês desta obra.

— Foi criado na Região Sul o lugar de adjunto do chefe da Região. Para o desempenho destas funções, o Conselho de Administração, designou o eng. António Mateus Venceslau, que exercia o cargo de chefe do Serviço de Construção do Departamento de Via e Obras.

— Por iniciativa da revista *Mamãs e Bebés*, realizou-se em 17 do corrente, no Teatro Monumental, de Lisboa, a eleição do «Bebé de Portugal», certame para o qual a C. P. contribuiu com o prémio de diversas viagens. Do Júri fez parte o dr. Élio Cardoso, Chefe do Serviço de Relações Públicas.

— O ministro alemão dos Transportes e Comunicações, Georg Leber, apresentou à Assembleia Geral da U. I. C. em Dezembro último, uma importante exposição sobre os problemas do futuro dos caminhos de ferro. Uma edição francesa dessa comunicação será em breve distribuída pelo Centro de Relações Públicas da U. I. C. a todas as Administrações ferroviárias, para distribuição em cada país, pelas entidades interessadas.

— Realizou-se em Paris, de 29 de Março a 2 de Abril, a reunião do «Grupo Permanente de Contabilidade e Fiscalização das Receitas». A C. P. esteve representada pelo chefe do Serviço da Fiscalização das Receitas, dr. Fialho Bertão.

— Realiza-se de 3 a 5 de Junho em Innsbruck, na Áustria, a reunião anual do «Bureau Internacional do Filme dos Caminhos de Ferro». A maioria das Administrações ferroviárias apresentará os seus filmes produzidos em 1970 e 1971. A C. P. está inscrita com os seus dois filmes «Formação de Ferroviários» e «Expressos Lisboa-Madrid», em versão francesa, ambos estreados em 1970, no cinema Império.

— Um grupo de alunos finalistas do 6.º ano de Electrotecnia da Faculdade de Engenharia do Porto visitou, em 4 de Março, as instalações eléctricas fixas da Região Norte, na estação de Campanhã, e a subestação de tração de Travagem. Foram acompanhados pelos professores engs. Carlos Carvalho e Ramos de Carvalho.

— A U. I. C. vai publicar no mês de Maio duas brochuras ilustradas sobre «Os investimentos nas infra-estruturas de transporte» e «O caminho de ferro internacional». A primeira, destina-se aos órgãos do governo, câmaras do comércio e indústrias, professores universitários, etc. Apresenta ideias e teses do «Comité de Estudos Económicos da U. I. C.» A segunda, destina-se ao grande público e aos jovens, em particular. Dá a conhecer a U. I. C. e a colaboração internacional.

A C. P. receberá edições em francês de ambas estas publicações

— Reúne-se em Lisboa, de 29 de Junho a 2 de Julho próximo, a reunião anual dos Directores Comerciais da U. I. C. Cerca de 70 delegados e seus familiares estarão presentes na capital, para cumprimento dum programa organizado pelas Relações Públicas da C. P.

— Por resolução antiga do Conselho de Administração as praças dos três ramos das Forças Armadas (Exército, Marinha e Aeronáutica), as praças da Guarda Nacional Republicana, da Guarda Fiscal, da Polícia de Segurança Pública, Cruz Vermelha Portuguesa e os alunos do Colégio Militar e dos Pupilos do Exército, usufruem a redução de 50 % nos preços dos bilhetes de 2.ª classe na linha do Norte e nas que nesta entroncam.

— De 30 de Março a 2 de Abril realiza-se em Nuremberga (Alemanha Federal) a Conferência relativa às tarifas internacionais de mercadorias 9127 (Tráfego entre a Alemanha e Espanha/Portugal) e 1925 (Tráfego entre a Suíça e a Espanha/Portugal). A C. P. estará presente através do adido comercial do Serviço de Estudos Comerciais, Manuel Dores Matias.

— Pela J. A. E. vão ser em breve eliminadas duas passagens de nível na linha do Minho, nos percursos Barcelos-Braga e Barcelos-Famalicão. A obra, comparticipada pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, compreende a construção de uma variante às estradas nacionais n.ºs 103 e 204, próximo de Gamil, no distrito de Braga. Custo total da empreitada: 9000 contos.

— Vão ser instituídos no Centro de Formação do Pessoal da Companhia, no Entroncamento, cursos de formação profissional acelerada para pessoal operário (serralheiros-ajustadores, electromecânicos e electricistas). Estes cursos, que terão o patrocínio do Ministério das Corporações, funcionarão em instalações adequadas a construir pela C. P.

— Terá lugar em Madrid, de 14 a 18 de Junho, a conferência internacional da «International Cargo Handling Coordination Association» em que participará, pela Companhia, o eng. Gonçalo da Silva Cunha, chefe do Gabinete do Tráfego de Contentores.

Distribuição de casas ao pessoal

Esclarecimentos a-propósito duma desocupação coerciva

A Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 7/70, ao pôr em vigor o Regulamento para distribuição e gestão das residências do pessoal, chama expressamente a atenção para o facto de as habitações se destinarem a ser ocupadas, a título precário, com prioridade na distribuição relativamente às funções operacionais.

As referidas disposições são coerentes com as cláusulas 43.ª e 240.ª do A. C. T. de 1 de Janeiro de 1970 e traduzem um processo de aplicação natural e inevitável considerando:

- a) Que a empresa não tem obrigação legal de fornecer casas aos seus agentes e, quando o faz, não é de forma alguma a título de arrendamento;
- b) Que mesmo quando distribuir habitação a algum que, pela natureza das suas funções deva residir nas proximidades do local de trabalho, a ocupação não pode deixar de ter carácter precário e de cessar quando o agente *mude de local* e situação (e mais claramente quando por motivos disciplinares e de promoção de pessoal), pois, se não for assim, dado o grande número de efectivos e antiguidade da empresa, será necessário dispor-se de um número inoportável e sempre crescente de habitações, que nesta altura, aliás, já atinge a ordem dos seis mil, ou sacrificar injustamente aqueles que, pela natureza das suas funções, mais estão indicados para ocupá-las;
- c) Que, aliás, a ocupação precária de habitações fornecidas aos respectivos agentes em outros sectores de actividades é prática corrente. Tal é, por exemplo, o que se passa com a magistratura e outros funcionários judiciais, com agentes de ensino, com militares, funcionários de serviços agrícolas e florestais, empregados de empresas hidroeléctricas, da Junta Autónoma de Estradas, etc.;

- d) Que é sabido da existência de um grave problema de habitação no País, mas a sua solução, mesmo no âmbito restrito dos ferroviários, não pode, evidentemente, ser da responsabilidade da empresa. Aliás, como se enuncia na aludida Ordem Geral n.º 7/70 do Conselho de Administração, é intenção da Companhia contribuir, para o efeito, actuando junto das entidades oficiais, o que se encontra inscrito nos programas em causa no Serviço Social Ferroviário. Mas isto, apenas dentro dos limites das suas possibilidades que se sabe não serem largas, e fora das restrições antes mencionadas.

No entanto verificou-se, recentemente, que um factor da Região Centro, resolveu resistir ao abandono da habitação que ocupa em determinada estação, quando, por motivo de promoção, foi colocado noutra, demonstrando assim com a sua actuação, que não só se alheia dos prejuízos que com essa atitude causa a terceiros, como se torna passível de sanção disciplinar.

Em tal conformidade, foi superiormente determinado, como acção imediata:

A Região Centro

- Suspender o agente;
- Providenciar para que lhe seja instaurado o respectivo processo disciplinar.

Ao Departamento de Estudos Jurídicos e Contencioso

- Mover a respectiva acção de despejo, utilizando os meios e procedimentos mais sumários ao dispor.

As considerações e critérios de procedimento antes indicados devem ser aplicados automaticamente e, por rotina, em todos os casos de resistência do pessoal, à aplicação das disposições em vigor, sobre casas.

MUSEU FERROVIÁRIO



A locomotiva a vapor, símbolo dum passado glorioso num mundo ferroviário que será cada vez mais um mundo sem fumos!...

Escolhido o local para a sua construção

No nosso último artigo sobre a criação do futuro Museu Ferroviário, dissemos que este importante empreendimento prosseguia em «plena marcha», quanto à sua concretização E, de facto, essa «marcha» tem continuado a processar-se sem qualquer «perda de tempo». Antes pelo contrário. Mercê da actividade da sua esforçada Comissão Organizadora — cada vez mais empenhada na complexa missão de que se encontra investida — essa «marcha» tem prosseguido não só sem qualquer «perda de tempo» como até disposta a antecipar as horas de «chegada da tabela»...

De facto, os componentes daquela dinâmica Comissão — que, como se sabe, é presidida pelo administrador, eng. José Alfredo Garcia, e secretariada pelo dr. Élio Cardoso, chefe do Serviço de Relações Públicas — encontram-se cada vez mais interessados em conseguir, dentro do mais curto prazo, dotar a Companhia e o próprio País do seu Museu Ferroviário, um museu que corresponda inteiramente ao valor e à grandeza histórica dos nossos caminhos de ferro.

Assim, a par de muitas outras diligências, esses

componentes deslocaram-se já ao Entroncamento, onde, «in loco», escolheram o terreno onde irá ser erguida essa futura retrospectiva da nossa ferrovia. Podemos, entretanto, acrescentar que esse local mereceu já a inteira concordância do Conselho de Administração da Companhia, que assim, ao debruçar-se sobre o assunto, deliberou conceder o seu beneplácito à escolha feita. Trata-se de um amplo terreno situado junto às actuais instalações do Centro de Formação do Pessoal, de grande acessibilidade para o público e que estava destinado à construção de um parque desportivo. Porém, como a Câmara Municipal do Entroncamento, segundo o seu Plano de Urbanização, projecta construir, em breve, um estádio municipal, a ideia do parque de jogos, da C. P., foi, obviamente, posta de lado; e assim aproveitado para a construção do museu, o terreno que, primeiramente, estava destinado ao parque desportivo.

Portanto, uma vez escolhido — e aprovado superiormente — o local do projectado museu, é, pois, de prever que a concretização deste, se aproxime, cada vez mais, do campo das realidades. E daí a

razão do nosso optimismo, ao afirmarmos que o futuro Museu Ferroviário prossegue numa «marcha» célere.

Quanto às características do imóvel que virá albergar as principais relíquias dos nossos caminhos de ferro, não nos encontramos ainda devidamente habilitados a fornecê-las aos nossos leitores. Todavia, quaisquer elas sejam, o certo é que terão a amplitude suficiente a poder albergar, entre muitas outras antiguidades da nossa ferrovia, alguns espécimes mais representativos da que será, afinal, a grande «vedeta» do museu: a locomotiva a vapor!

Entre esses históricos espécimes, poderão os visitantes do futuro museu admirar as nossas «venerandas» locomotivas: n.º 1 (D. Luís), 004 («Ratinha»), 005, 070, 02049 e 550.

E já que falamos nestas relíquias, que é como quem diz, na velha máquina a vapor, vejamos alguns dos principais dados históricos da sua «biografia»:

Com os seus antecedentes em remota época — Heron, matemático e físico de Alexandria, na Antiguidade, Leonardo da Vinci, na Renascença e mais próximo, Dinis Papin, no século XVII, e com as suas experiências mais aperfeiçoadas da força da expansão do vapor de água, experiências aproveitadas e desenvolvidas por James Watt, que conseguiu aplicar essa força à movimentação das rodas de um veículo, e por Guilherme Stephenson que inventou a biela horizontal para a primeira locomotiva a circular sobre carris — com os seus antecedentes em remota época, dizíamos, o caminho de ferro, pròpriamente dito, viu, em 1804, a sua primeira

locomotiva, aliás, concebida por Trevithick e Vivian, a qual percorreu as nove milhas que separam Penydarran e Albergynon, no País de Gales, em quatro horas e cinco minutos. Porém, em 1825, a Inglaterra inaugurou a sua primeira linha férrea, e, com ela, o primeiro serviço regular, de caminho de ferro, entre Stockton e Darlington; e três anos mais tarde, coube a vez à França de inaugurar a sua primeira linha regular, unindo Andrézieux a Saint-Etienne. Todavia, só em 1830 é que o engenheiro inglês, Jorge Stephenson, resolveu *completamente* o problema da tracção a vapor. Com a sua célebre locomotiva «La Fusée de Stephenson», conforme os técnicos franceses lhe chamaram, aquele engenheiro britânico conseguiu percorrer 30 milhas em 2 horas e 6 minutos, atingindo, por vezes, a velocidade de 39 km/hora, o que naquela época representava um prodigioso «record», logo pulverizado, cinco anos após, com o aparecimento da não menos célebre locomotiva de Sharp e Roberts, que conseguiu ser a primeira do Mundo, a atingir a velocidade de 100 quilómetros horários, no caminho de ferro de Liverpool a Manchester.

Como dentro em breve teremos o nosso Museu Ferroviário, achámos, portanto, não só de interesse como da maior oportunidade terminarmos o presente artigo com este resumo «biográfico» da que será, como dissemos, a grande «vedeta» desse futuro mostruário evocativo dos nossos caminhos de ferro — a locomotiva a vapor, símbolo dum passado glorioso num mundo ferroviário que será cada vez mais um Mundo sem fumos!...

EDUARDO O. P. BRITO

SEGURO FERROVIÁRIO

Para se poder ter uma ideia concreta dos benefícios do «Seguro Ferroviário», feito através da União dos Sindicatos, a quem os interessados naquele Seguro podem dirigir-se, solicitando esclarecimentos, dá-se nota das importâncias pagas em Dezembro de 1970 e Janeiro de 1971 pela Companhia Seguradora: 1 280 267\$20, correspondendo a 6 casos de morte e 14 de incapacidade.

Os valores pagos nos casos de morte variaram entre 110 e 189 contos.

As famílias de três ferroviários falecidos no desastre de Bobadela, em 11 de Dezembro de 1970, receberam 122 400\$00, 131 400\$00 e 147 000\$00, sendo de referir que dois dos pagamentos foram efectuados ainda no próprio mês da morte.

330 novos vagões fornecidos à C.P. pela indústria nacional



Na Administração da C. P. assinou-se em 17 de Março um importante contrato com um consórcio para material ferroviário destinado ao fornecimento de 330 vagões pelo valor global de 132 mil contos.

Os vagões, na sua maior parte especializados, compreendem os seguintes tipos:

- 80 vagões de bogies para transporte de minérios
- 100 vagões para transporte de cereais
- 30 vagões para transporte de automóveis
- 120 vagões-plataforma de bordas baixas, especialmente equipados para o transporte de contentores.

A encomenda insere-se no III Plano de Fomento. Como se sabe constitui preocupação dominante da Companhia que a sua reconversão faculte uma

maior diversificação do tipo de mercadorias transportadas, atenuando assim os efeitos de concorrência que tem vindo a sentir. Esta aquisição — especialização de vagões — vem pois ao encontro das aspirações do nosso caminho de ferro — dum caminho de ferro redescoberto e revalorizado que satisfaça as necessidades do Mundo hodierno — de produções industrializadas para consumos de massa e de populações urbanizadas em crescente mobilidade. É aliás, dentro destas linhas que se orienta, basilarmente, o Plano de Reconversão da Companhia, recomendado pelo Governo.

O consórcio é constituído pelas firmas nacionais COMETNA, C.U.F., L. D'ARGENT e SORE-FAME. A sua junção derivou da necessidade de, pela primeira vez em Portugal, se ir fabricar material ferroviário deste género, e de uma coordenação das possibilidades das diversas indústrias me-

talo-mecânicas portuguesas para um plano de reequipamento, a longo prazo, do parque de material circulante da Companhia.

De salientar, nesta importante encomenda, a preferência crescente concedida pelo caminho de ferro português à indústria nacional, não obstante, por vezes, o maior encargo que tal apresenta relativamente às aquisições operadas no mercado estrangeiro.

Todos os vagões obedecem às normas definidas pela União Internacional dos Caminhos de Ferro. Em especial, destaca-se a possibilidade de circular a 100 km/hora, de virem a receber a engatagem automática, frenagem de ar comprimido e eixos intermutáveis exigidos pela mudança de bitola entre a via normal europeia (1,435 m) e a via larga existente nos caminhos de ferro portugueses e espanhóis (1,668 m).

O fornecimento deste material inicia-se nos próximos 11 meses (a partir de Março) e completa-se dentro de 24.

A aquisição destes vagões insere-se num programa de medidas tendentes a aumentar a eficiência do transporte de mercadorias. Ao anunciar esta aquisição, a Empresa reafirma publicamente os seus propósitos de trabalhar afincadamente para que o transporte de mercadorias pela via férrea atinja, quer em qualidade quer em quantidade, um nível adequado aos superiores interesses do País e às necessidades específicas da sua clientela.

A sessão de assinatura deste contrato, realizou-se na sala do Conselho de Administração e foi presidida pelo dr. Neto de Carvalho, assinando o contrato, como outorgantes do caminho de ferro, os administradores cor. Ferreira Valença e eng. Alfredo Garcia.



LOUVOR

Nos termos do art. 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, foi louvado o adido administrativo, José de Matos Serras, do Serviço de Relações Públicas.

O louvor foi-lhe consignado pela competência e dedicação que tem demonstrado na execução das tarefas a seu cargo, e nas quais tem evidenciado qualidades de trabalho, dinamismo e devoção ao serviço da Empresa, que o creditam, na sua categoria, como funcionário de mérito exemplar.

REORGANIZAÇÃO DE SERVIÇOS



Pela sua mobilidade e facilidade de manutenção, o contentor é o meio que melhor se adapta a um sistema de tráfego combinado carril-estrada-ar-mar

Gabinete do tráfego de contentores

Em sessão do Conselho de Administração, de 4 de Junho transacto, foi criado, no Departamento Comercial, o Gabinete do Tráfego de Contentores, para se ocupar dos problemas de ordem comercial derivados da participação da Companhia na «Société Internationale pour le Transport par Trans-containers», abreviadamente denominada «INTER-CONTAINER», e da sua representação para Portugal.

A «INTERCONTAINER», que é uma sociedade cooperativa de direito belga, com a sua sede social em Bruxelas, estabeleceu a sua direcção-geral em Basileia, na Suíça, e dela fazem parte presentemente 19 Administrações ferroviárias europeias, a saber :

— Alemanha Ocidental — DB
— Alemanha Oriental — DR
— Áustria — OeBB

— Bélgica — SNCB
— Dinamarca — DSB
— Espanha — RENFE
— França — SNCF
— Jugoslávia — JZ
— Grécia — CEH
— Holanda — NS
— Hungria — MAV
— Inglaterra — BR
— Irlanda — CIE
— Itália — FS
— Luxemburgo — CFL
— Noruega — NSB
— Portugal — CP
— Suécia — SJ
— Suíça — CFF

Está em curso a adesão da Finlândia.

Para elucidação dos Serviços interessados foi publicada a Circular do Departamento Comercial, C. 1/71, de 18 de Janeiro findo, na qual são pormenorizadas as respectivas funções.

Para chefiar o Gabinete do Tráfego de Contentores foi designado o *eng. Gonçalo da Silva Cunha*. Foi também colocado no mesmo Gabinete, o técnico, *António Farinha Ferreira*, o qual, tendo em vista a sua preparação, estagiou na direcção-geral da «INTERCONTAINER».

Para a prospecção do tráfego internacional de mercadorias contentorizadas foram programadas visitas aos principais agentes transitários, agências de navegação marítima, armadores, importadores e exportadores, cuja assistência o Gabinete tem prestado, quer através de informações quer através do fornecimento de preços de transporte.

Procura-se solucionar o estabelecimento de terminais ferroviários em Lisboa e Porto por forma a

poder movimentar-se, com eficiência, o tráfego internacional e nacional de transcontentores. Estes terminais deverão dispor dos meios necessários indispensáveis de equipamento e de manutenção por forma a permitir o porta-a-porta, visto que a vantagem da utilização do grande contentor normalizado é, justamente, poder ser transportado por comboio, camião ou navio, indistintamente, em qualquer sequência, e poder ser também transferido de um meio de transporte para outro, por intermédio de equipamento igualmente normalizado.

Para o tráfego disperso de transcontentores de e para outras estações da nossa rede, encara-se a solução da aquisição de meios de manutenção mais ligeiros mas de grande flexibilidade de utilização, que permitirão atingir o mesmo objectivo, ou seja, como é evidente, transportar um contentor desde as instalações do expedidor até às do destinatário.

UMA INICIATIVA DA U. I. C.

FÉRIAS EM REGIME DE PERMUTA

Aprendam a conhecer os vossos colegas dos outros países!

Com a cooperação das diversas revistas privadas dos caminhos de ferro europeus, acaba de ser organizado pela União Internacional dos Caminhos de Ferro (Centro de Relações Públicas) um serviço de permuta internacional entre ferroviários e famílias de ferroviários, a vigorar nos períodos de férias.

Qualquer agente, masculino ou feminino, que deseje tomar contacto com um colega estrangeiro para lhe oferecer hospitalidade no seu próprio país durante as férias — quer a uma família de ferroviários, quer só aos filhos — em troca da mesma hospitalidade no país visado, pode dirigir o seu pedido à redacção do «Boletim da C. P.» sob a forma de um anúncio.

Indiquem portanto, o vosso nome, a idade, o endereço, a tarefa em que se ocupam na Companhia e o número de pessoas de família. Pormenorizem o tipo de casa em que vivem e as comodidades de que

dispõem. Digam o país que vos interessa conhecer e a região em que preferem efectuar essa troca com outro ferroviário.

O «Boletim da C. P.» providenciará para que o vosso anúncio apareça, sem qualquer encargo para vós, na revista ferroviária do país que escolhesteis. Depois, ficarão a cargo dos interessados todas as demais formalidades respeitantes à permuta em causa.

Países membros da U. I. C., com publicações ferroviárias:

Áustria	Holanda
Bélgica	Noruega
Dinamarca	Portugal
Finlândia	Espanha
França	Suécia
Grã-Bretanha	Suíça
Itália	Alemanha Federal
Luxemburgo	

Quando se construiu o metropolitano de Paris

encontraram-se vestígios da Bastilha e de outros edifícios e monumentos históricos

por Vasco Callixto

Os comboios subterrâneos, chamados vulgarmente «metropolitanos», datam de há pouco mais de um século. Londres foi a primeira cidade a inaugurar esse então revolucionário sistema de transportes urbanos, pondo a funcionar em 1863 o seu metropolitano de comboios a vapor. Seguiu-se Paris, que em 1900 inaugurou a sua primeira linha, construindo-se depois, entre outros, os «metros» de Berlim (1902), Nova Iorque (1904), Hamburgo (1912) e Moscovo (1935). Lisboa, como será oportuno recordar, inaugurou o primeiro troço de via férrea subterrânea em 31 de Dezembro de 1959.

A construção do metropolitano de Paris, conhecido de tantos portugueses que visitam a capital francesa, revestiu-se de grande interesse, uma vez que pôs a descoberto os restos de diversos edifícios e monumentos ligados à história de França e da Europa.

Vivia-se em plena «belle époque». As artérias mais movimentadas da Paris do tempo dos nossos avós eram percorridas por trens e fiacres, se bem que já aparecesse nos «boulevards» alguma bizarra viatura a que se chamava automóvel. O metropolitano parisiense surgiu como um meio de locomoção diabólico, que muito boa gente olhou com desconfiança e com receio. No entanto, dez anos depois da inauguração, a quilometragem da rede subterrânea estava sextuplicada. Pena é, não poderemos dizer o mesmo do «metro» de Lisboa.

Os trabalhos de construção do metropolitano de Paris começaram em 1898, sendo o melhoramento logo nesse ano declarado de utilidade pública. A primeira linha foi inaugurada solenemente em 19 de Julho de 1900, ligando a «Porta Maillot» à «Porta de Vincennes», numa extensão de 13 quilómetros. Em 1905 aquele número subiu para 32 quilómetros e em 1910 para 75 quilómetros, até que em 1925 se ultrapassou a centena, passando a rede subterrânea a dispor de 108 quilómetros. Quando em 1939 começou a segunda guerra mundial, o «metro» de Paris cobria 159 quilómetros, construindo-se logo a seguir ao termo do conflito mais 10 quilómetros. Em 1962 a rede compreendia 15 linhas, servindo 351 estações, com 15 500 empregados. O número de viajantes elevava-se já a cerca

de 1200 milhões, com a cifra máxima de 4 milhões de passageiros num só dia. Por outro lado, a partir de 1955 foram modernizadas diversas estações, como as da «Ópera», de «Chaussée d'Antin» e outras, inaugurando-se em 1957 a estação «Franklin Roosevelt», como homenagem de Paris ao falecido Presidente dos Estados Unidos, estação essa que marcou o início duma arte nova, com a sua decoração luminosa de «gemmaux», reproduzindo uma série de quadros célebres.

Durante a construção do metropolitano parisiense, que se prolongou por mais de meio século, como já foi dito, foram encontrados vestígios de edifícios e monumentos históricos. Um desses edifícios, cujos restos as escavações puseram a descoberto, foi a célebre «Bastilha», a fortaleza que simbolizava o poder real, demolida havia cem anos pela população da cidade. E «Bastilha», naturalmente, foi o nome dado à estação que se construiu no local. Da «Prisão do Templo», onde a rainha Maria Antonieta esteve encarcerada, encontraram-se as fundações da porta sobre pilares.

Também em «Strasbourg-Saint Denis», na «Praça da República» e no «boulevard Beaumarchais» se descobriram restos duma cerca que data dos fins do século XIV. Na estação de «Jussieu», na linha 10, apareceram ruínas de uma antiga abadia galo-romana, com um cemitério merovíngio. Por sua vez, diante da colunada do «Louvre», a abertura do túnel da linha 7 fez aparecer as fundações do palácio «Bourbon», arrazado em 1527.

O metropolitano de Paris está também ligado aos últimos acontecimentos vividos pela grande cidade. Durante a segunda guerra mundial, quando se travaram os combates de Agosto de 1944, para libertação da capital francesa, os subterrâneos foram utilizados para ligações entre os diferentes centros da Resistência. Diversas lápidas dedicadas à memória das vítimas destas jornadas foram mais tarde colocadas nas estações «Pasteur», «Porte d'Ivry», «Gare de Lyon» e «Chateau de Vincennes», estando os heróis de 1914-1918 recordados no monumento que se construiu na estação «Richelieu-Drovote».

lá por fora

Noticiário do Centro de Informação da U. I. C. (FERINFOR)

Os caminhos de ferro e as despesas de infra-estruturas

No âmbito de um estudo realizado pela comissão de estudos económicos da U. I. C. sobre os princípios e métodos de cálculo de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária pelas diferentes categorias de tráfego, os peritos dos estudos de custos publicaram um relatório no qual se realça representarem os encargos de infra-estruturas a média de 27 % dos encargos totais, o que é assaz considerável porquanto, ao contrário dos outros meios de transporte, o caminho de ferro suporta em geral, a totalidade dos seus gravames. Por outro lado, a parte de encargos de infra-estruturas dependentes do tráfego, é reduzida: da ordem dos 13 a 15 %. A importância da parte fixa é que explica ser o caminho de ferro um modo de transporte de rendimento crescente; é aliás uma conclusão tirada dos dois estudos realizados pelas seis Administrações ferroviárias dos países membros da Comunidade Económica Europeia.

O problema da imputação dos encargos de infra-estruturas aos utentes, é provavelmente um dos mais complexos no plano da teoria económica. Duas ideias se defrontam: a da obtenção de rendimentos,

suficientes para fazer face às despesas — o chamado princípio do equilíbrio orçamental — e a da tarifificação de fundo marginal obtida numa base de suplemento de custos por novos utentes. E até agora, não foi possível encontrar uma solução de compromisso aceitável tanto para os teóricos como para os práticos. Uma outra dificuldade é a avaliação dos encargos segundo as diferentes categorias de utilizadores.

É sabido que o maquinismo mais pesado e mais lento provoca maiores despesas, mas em que proporção?

Sobre este ponto as opiniões não convergem.

Velocidades ferroviárias no Japão

Os Caminhos de Ferro Japoneses estão a ultimar a construção da primeira secção da nova linha de San-Yo, Shin Osaka-Okayama (162 km). Nesta linha os comboios circularão à velocidade de 250 km/h o que leva os técnicos a debruçarem-se sobre o problema da deslocação de ar ocasionado pela passagem das composições nas estações, a tão elevada velocidade.

Mercê dos ensaios efectuados nos cais de certas estações da nova linha de Tokaido, os especialistas ferro-

viários estabeleceram que a passagem de um comboio de 400 metros de comprimento circulando a 250 km/h (70 m/s) provoca uma abalo violento correspondente, a 3 metros da margem do cais, a uma deslocação de ar de 7 metros por segundo. A dois metros, a velocidade deste «vento» atinge 12 m/s (ou seja 43 km/h); a um metro e meio, 17 m/s (ou seja 61 km/h). É quase uma tempestade que se sente a 1,30 m do bordo do cais, uma vez que a velocidade do ar deslocado atinge 20 m/s, ou seja 72 km/h.

Foi por este motivo que, aquando da construção de novas estações da linha de San-Yo, em que os comboios passarão a grande velocidade, foi previsto um espaço mínimo de 3,50 m entre a margem do cais e os diversos acessos subterrâneos, passagens, salas de espera, etc.

Rail Europ Júnior: Maiores possibilidades de viajar

Em 1 de Novembro de 1969 foi posto à venda pela primeira vez no continente europeu o cartão RAIL EUROP JÚNIOR que prevê a redução de 25 % sobre o preço normal das viagens internacionais em Caminho de Ferro feitas pelo menos entre duas redes das 8 Administrações que até essa altura tinham

decidido a criação do cartão: Bélgica, Espanha, França, Itália, Luxemburgo, Holanda, Portugal e Suíça.

De futuro, este cartão será igualmente válido nas linhas dos Caminhos de Ferro Jugoslavos e até 30 do corrente, nos Caminhos de Ferro Federais da Alemanha.

Salienta-se que este cartão pode ser outorgado a qualquer jovem de idade compreendida entre os 10 e os 21 anos. A redução é válida para viagens em 1.^a e 2.^a classes de ida simples, de ida e volta ou circulares. Excepcionalmente não é aplicável nos comboios TEE (Trans-Europa-Expressos).

Japão: Novo plano financeiro dos Caminhos de Ferro Japoneses

A rede ferroviária do Japão não compreende apenas, evidentemente, a famosa linha de Tokaido, que no seu extremado modernismo colhe o maior êxito em todos os aspectos. Existem muitas outras linhas menos rentáveis cuja situação levou o Governo japonês, em Novembro do último ano, a tomar drásticas medidas económicas para restabelecer o equilíbrio da exploração ferroviária nipónica.

Eis algumas das medidas preconizadas:

- Redução, até 1978, de 120 mil ferroviários nos efectivos de pessoal (actualmente de 470 mil).
- Aumento em cerca de 10 % das tarifas de passageiros e de mercadorias, em períodos trienais (1972, 1975 e 1978).
- Cobertura pelo Estado e pelos organismos locais interessados do «deficit» das linhas secundárias.
- Ampliação da assistência financeira do Estado, particularmente sob a forma de subvenções reembolsáveis com juro.

Este plano será ainda submetido à apreciação do senado nipónico, devendo, em caso de aprovação, passar a vigorar a partir de Abril corrente.

Futuros comboios «intercidades» alemães

* Está prevista para 26 de Setembro próximo a criação da rede «A», nos Caminhos de Ferro Federais da Alemanha, com comboios rápidos «intercidades». Quatro itinerários ligarão 31 cidades germânicas principais numa extensão de 3700 km.

Linha 1 — Hamburgo, Bremen, Munster, Dortmund, Essen, Colónia, Mayence, Mannheim, Estugarda, Munique.

Linha 2 — Hanover, Dortmund, Wuppertal, Colónia, Wiesbaden, Wurzburg, Munique.

Linha 3 — Hamburgo, Hanover, Bebra, Francfort, Mannheim, Bâle.

Linha 4 — Bremen, Hanover, Fulda, Wurzburg, Nuremberga, Augsburg, Munique.

De duas em duas horas, nos dias úteis, e três vezes por dia, aos sábados e domingos, os passageiros terão à sua disposição um comboio «intercidade». Estas unidades facultarão ao público um conforto semelhante ao dos TEE, actualmente ao serviço; serão rebocadas por locomotivas eléctricas da série E.103 com possibilidades de atingirem 200 km/h, o que assegurará às circulações, velocidades comerciais da ordem dos 120 a 140 km/h.

Os caminhos de ferro alemães afectarão ao serviço da rede «A» 60 locomotivas E.103 e 130 carruagens climatizadas de primeira classe do tipo «Rheingold». Os passageiros disporão de 465 ligações possíveis entre 31 cidades.

Para 1972 prepara-se uma segunda rede, de «intercidades», a rede «B», cujos comboios com 1.^a e 2.^a classes, ligarão três vezes por dia, 42 cidades da Alemanha Federal no percurso total de 4030 km.

Nas 8 linhas da rede «B» serão praticadas velocidades comerciais de 90 a 110 km/h que poderão ser melhoradas com o maior comprimento das secções de linhas preparadas para uma velocidade de 160 km/h. Estão igualmente previstos 10 itinerários de ligação entre certas cidades das redes «A» e «B».

Após entrarem em actividade as redes «A» e «B», um quarto do

comprimento das linhas da Alemanha Federal será integrado no serviço «intercidades», permitindo ligar, em frequência elevada, 73 cidades importantes do território germânico. Este sistema de ligações interurbanas, ao englobar certos TEE e comboios rápidos (F-Züge), num conjunto sem precedentes no Mundo, oferecendo aos passageiros maior pontualidade, rapidez, conforto e segurança, constituirá um sério concorrente para o automóvel particular, e até aos 500 km, para as linhas internas de navegação aérea.

Desgaste das estradas pelos transportes de grande peso

A comissão de estudos económicos da União Internacional dos Caminhos de ferro (U. I. C.) examinou a evolução do custo das infra-estruturas rodoviárias em diferentes países. No relatório anual de 1970, relativo à avaliação destes custos, acentuou-se que um estudo teórico da Escola Politécnica Federal de Zurich relativo às consequências do simples aumento do peso por eixo de 12 para 13 toneladas demonstrou — com base em resultados de experiências levadas a cabo há alguns anos nos E. U. A. — que uma estrada construída para durar 20 anos ficaria intransitável apenas em 34 meses.

Coordenação de transportes

Da exposição apresentada recentemente à assembleia geral da União Internacional dos Caminhos de Ferro, pelo ministro dos Transportes da Alemanha Federal, Georg Leber, destacam-se os seguintes passos:

«As múltiplas possibilidades que oferece a cooperação entre os diferentes meios de transporte não estão ainda suficientemente aproveitadas, tanto no transporte de pessoas como no de mercadorias. A cooperação terá de assentar na confiança mútua entre os transportadores. É preciso que os responsáveis o compreendam. Presentemente oferecem-se amplas possibilidades ao transporte combinado carril-estrada, designadamente por meio de contentores, cuja utili-

zação se torna igualmente bastante vantajosa tanto para o Estado como para os camionistas (menor desgaste das estradas, redução de acidentes, maior facilidade de tráfego, economia de carburante, aumento de produtividade das infra-estruturas rodoviárias). Pode obter-se idêntica comprovação nos ramais ferroviários particulares ou nas vias industriais.

A concorrência avião-comboio em curtas e médias distâncias

O director-geral da «Air France» num simpósio recente que reuniu dirigentes de vários aeroportos, realizado em Kioto, no Japão, referiu-se, com notável objectividade, à concorrência entre o transporte aéreo e o caminho de ferro, em curtas e médias distâncias.

Disse, em certo passo:

«... Um outro elemento relativamente novo vem pesar no futuro dos transportadores aéreos, pelo menos no que diz respeito aos transportes em curtas e médias distâncias: com efeito, de ora avante, em percursos de algumas centenas de quilómetros, certos meios de transporte de superfície podem fazer, com vantagem, concorrência ao avião. Neste país, foi dado um primeiro exemplo com o «Hikari» que liga Osaka a Tóquio. A velocidade de 200 km/h é também regularmente atingida nalguns troços de linhas dos caminhos de ferro europeus. Comboios de tracção eléctrica com energia motriz a produzir-se a bordo por turbina, dotados de possibilidades elevadas de aceleração e de frenagem, permitem hoje obter velocidades médias elevadas, mesmo em linhas relativamente medíocres. Em vias novas e adaptadas para o efeito, comboios desta natureza poderão atingir velocidades da ordem dos 300 quilómetros/hora. Existem já vários projectos nesse sentido. Ligadas às vias já existentes na proximidade

dos grandes centros urbanos, a fim de permitirem a penetração dos comboios até às gares actuais, isto é, até ao próprio coração das cidades, redes desta natureza servidas por comboios de frequência elevada, de hora a hora ou de meia-hora em meia-hora, constituirão competidores temíveis para o avião, não só no que respeita aos tempos globais do percurso mas igualmente aos preços. Com efeito, para os caminhos de ferro, o custo de exploração do veículo é muito inferior ao do avião: um comboio moderno que proporciona a utilização de 180 milhões de lugares/quilómetro, por ano, isto é, tanto como um B 727-200, custa metade do preço deste avião, podendo amortizar-se em 20 anos e as despesas directas de exploração não atingem 10 dólares por 1000 PKT. Além disso, as despesas com a equipagem técnica de tal comboio são oito a dez vezes menores que as dos nossos aviões. Sem dúvida que esta vantagem é francamente reduzida em caso de necessidade de construção de uma nova via, mas numa linha de frequência bastante elevada, a vantagem económica poderá continuar a pertencer, mesmo assim, ao caminho de ferro...»

Hospedeiras atraentes nos comboios americanos

Para elevar a eficiência dos comboios «Metroliners» que circulam entre Nova-Iorque e Washington, a administração federal dos caminhos de ferro estadunidenses, dependente do Ministério dos Transportes, propõe-se introduzir naquelas ligações diversos melhoramentos ao gosto «yanque»:

- Serviço complementar de refeições, incluído no preço dos bilhetes;
- Assistência aos passageiros, por jovens e atraentes hospedeiras;
- Redução de tarifas nos períodos fora das horas de ponta;

- Serviço «Metrobus» entre os hotéis e a estação central «Union», em Washington;
- Abertura duma nova estação de «Metroliners» em Woodbridge (Nova Jersey);
- Sinalização especial em todas as estações para os passageiros dos «Metroliners»;
- Melhoramento do serviço telefónico de informações, reserva de lugares e venda de bilhetes;
- Aumento do número de empregados no serviço «Metroliner»;
- Possibilidade de utilização de cartões de crédito na aquisição de bilhetes ou nas despesas a efectuar nas estações de trânsito;
- Bilheteiras privativas nas estações principais com delegações no centro das cidades;
- Salas de espera especiais e acessos privados aos comboios, nas estações.

Novo comboio TEE Alemanha-Áustria

Na conferência europeia dos horários dos comboios de passageiros que se efectuou em Praga em fins de 1970, decidiu-se a criação de um novo Trans-Europ-Express-(TEE) Bremen-Viena.

Esta ligação assegurará, na Alemanha Federal, boas correspondências em Wurzburg (para e de Colónia e Dortmund) e em Hanover (para e de Hamburgo). O horário previsto será em princípio o seguinte:

- Bremen: 12.21 h — Viena: 22.45 horas
- Viena: 7.15 h — Bremen: 17.32 horas

A velocidade comercial praticada será de aproximadamente 98 km/h. Segundo todas as probabilidades, os comboios terão o nome de: «Prinz-Eugen» e serão lançados no próximo Inverno de 1971-72.

Nomeações e promoções

A contar de Fevereiro do corrente ano

A **GEÓGRAFO DE 2.^a CLASSE** — o Geógrafo de 3.^a classe, dr. José Capão Farinha.

A **FISCAL DO PESSOAL DA REVISÃO DE**

BILHETES — o Revisor de bilhetes principal, Mário de Oliveira Santos.

A **REVISOR DE BILHETES PRINCIPAL** — o Revisor de bilhetes de 1.^a classe, António Henriques.

A contar de Março findo

A **ENGENHEIRO PRINCIPAL** — o Engenheiro de 1.^a classe, Rui Mendes Ferreira.

A **ENGENHEIRO DE 1.^a CLASSE** — o Engenheiro de 2.^a classe, Carlos Vítor Macieira dos Anjos.

A **ENGENHEIROS DE 2.^a CLASSE** — os Engenheiros de 3.^a classe, Luís Cabral da Silva, Henrique Jorge Cabral da Silva e Maria de Lourdes Runa Sequeira de Limpo Salvada.

A **ECONOMISTA DE 2.^a CLASSE** — a Economista de 3.^a classe, dr.^a Luciete Sancho de Sousa Chita Rodrigues Santos de Figueiredo e Sousa.

A **AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 2.^a CLASSE** — o Agente técnico de engenharia de 3.^a classe, Rui Manuel Rocha da Costa Cabral.

A **TÉCNICO DE 3.^a CLASSE** — o Inspector comercial principal, Fernando Pereira Garcia.

A **CHEFES DE SECRETARIA** — o Adido comercial de 1.^a classe, Humberto Pires dos Santos e o Chefe de escritório, Daniel Ferreira.

A **CHEFES DE ESCRITÓRIO** — os Subchefes de escritório, Alberto dos Santos Cruz, Amadeu Augusto Soares, Arménio Raia e Silva e Francisco Fernandes Ângelo.

A **ESCRITURÁRIOS DE 1.^a CLASSE** — os Escriturários de 2.^a classe, Maria dos Santos Barrigas Lopes Pereira, Luís Maria Gonçalves de Vasconcelos, Américo Edgar Figueiredo Mochila e António Lopes Marques.

A **ESCRITURÁRIOS DE 2.^a CLASSE** — os Escriturários de 3.^a classe, José Soares Patinha, Esmeralda Dias, Idalina Maria Gomes Aldeagas, Maria Adelaide Lopes, Maria Helena Braga Soares dos Reis e Maria Manuela Serra da Silva.

A **MONITOR DE FORMAÇÃO DE 1.^a CLASSE** — o Monitor de formação de 2.^a classe, Manuel Martins da Pomba.

A **MONITORES DE FORMAÇÃO DE 2.^a CLASSE** — os Monitores de formação de 3.^a classe, Alfredo Simões e Joaquim José de Brito.

A **OPERADOR PSICOTÉCNICO DE 1.^a CLASSE** — o Operador psicotécnico de 2.^a classe, Elói Casteiro Lopes.

A **PROGRAMADOR MECANOGRÁFICO DE 2.^a CLASSE** — o Escriturário de 1.^a classe, Maria Amélia Taborda Dias Murta das Neves.

A **ADIDOS TÉCNICOS DE 2.^a CLASSE** — os Adidos técnicos de 3.^a classe, Joaquim Aurélio dos Santos, Armando Marques de Almeida e Bernardo Baptista Vardasca.

A **ADIDOS TÉCNICOS DE 3.^a CLASSE** — o Adido técnico ajudante, Antero Fernandes; os Desenhadores principais, Cândido Tomás de Almeida, Carlos Vítor Barreiros da Silva, Amândio Soares Farragos e Martinho Guedes da Mata; e os Desenhadores de 1.^a classe, Manuel Gameiro e Francisco Rico Branco.

A **ADIDO COMERCIAL PRINCIPAL** — o Adido comercial de 1.^a classe, António Rodrigues dos Santos.

A **ADIDOS COMERCIAIS DE 1.^a CLASSE** — os Adidos comerciais de 2.^a classe, José Valente, Luís da Costa Parente e José Domingos de Sousa Brazão.

A **ADIDOS COMERCIAIS DE 2.^a CLASSE** — os Adidos comerciais de 3.^a classe, José Francisco Matos Franco do Carmo, Bernardo Miguel Pires Lavado, Domingos Henrique Tomaz, Agostinho Tanqueiro dos Santos e Vítor Manuel Rodrigues.

A ANALISTA DE TRABALHO AJUDANTE — o Escriurário de 1.^a classe, Manuel Nunes Barradas.

A INSPECTOR COMERCIAL PRINCIPAL — o Inspector comercial de 1.^a classe, João da Fonseca.

A INSPECTORES COMERCIAIS DE 1.^a CLASSE — os Inspectores comerciais de 2.^a classe, António Ventura Júnior e Alfredo Freire.

A DESENHADORES PRINCIPAIS — os Desenhadores de 1.^a classe, João Leandro Alberto, Virgílio Valente Ferreira, Eduardo Baptista Lindo e Eugénio do Carmo Baptista.

A DESENHADORES DE 1.^a CLASSE — os Desenhadores de 2.^a classe, António Marques Cantante Simões, Francisco Gama Henriques, José Júlio Castanheira de Brito e Mário Gomes Branco.

A DESENHADORES DE 2.^a CLASSE — os Desenhadores de 3.^a classe, Joaquim António Oliveira Rosa e Francisco António Valente.

A PREPARADOR DE ANÁLISES CLÍNICAS DE 1.^a CLASSE — o Preparador de análises clínicas de 2.^a classe, Alcina Leolina Gameiro Xarepe Duarte.

A INSPECTORES DE TELECOMUNICAÇÕES — o Contramestre de 2.^a classe, Aníbal José Antunes dos Santos e o Chefe de brigada, Eduardo Pires do Nascimento.

A INSPECTOR DE INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS — o Contramestre de 2.^a classe, Virgílio da Conceição Ruas.

A SUBINSPECTOR DE SECÇÃO DE EXPLORAÇÃO — o Chefe de estação de 2.^a classe, Nuno Rodrigues Esteves.

A FACTOR DE 1.^a CLASSE — o Factor de 2.^a classe, Manuel da Silva Antunes.

A AGULHEIRO DE 1.^a CLASSE — o Capataz de manobras de 2.^a classe, Joaquim Mendes.

A AGULHEIROS DE 2.^a CLASSE — os Agulheiros de 3.^a classe, Lourenço do Rosário Rodrigues, Aureliano Rodrigues, Abílio da Silva Ferreira e António Guedes de Oliveira.

A AGULHEIROS DE 3.^a CLASSE — os Serventes de 1.^a classe, Manuel Ferraz, João Manuel Mota, Fernando Ferrão, Manuel da Silva Vasconcelos, José Maria Roxo, Joaquim Manuel Prazeres e Manuel Ribeiro Carneiro; e os Serventes de 2.^a classe, Gabriel Caeiro Vieira, Teodoro Martins Pereira, Reinaldo da Silva Jorge, Manuel Armando Rosa Barragão, Manuel Damásio Lopes, Arnaldo Oliveira Miranda Meneses, Vital Silvano Fernandes, Manuel Lino Figueiredo de Faria, António Manuel do Roxo, Aquiles Lobo, Fernando Monteiro, Silvino Carvalho de Araújo, Eduardo dos Santos Ribeiro, António Pacheco, Estêvão António Gião Saldanha, Joaquim Galante Parente, Adriano da Conceição Pinto, Carlos Aníbal Pereira, João Luís Hipotecas Nero, José Fernandes Cardoso, Manuel Francisco Santos Mendes, Arnaldo de Sousa, António Maria Pires, António José Moreira Teixeira da Silva, Joaquim Inácio Fialho Linhol, Humberto Joaquim Madeira, António Marques Ferreira, Adriano Joaquim Laço Campos, António Magalhães Mendes da Cunha, Alfredo Francisco Mendo dos Santos, Joaquim Fernandes da Silva, Manuel Joaquim Fialho Caldeirinha, António Pinto Ferreira Júnior, António Gonçalves Martins, Lino Ramos Pinto, José Ramos dos San-

tos, Fernando César Freitas Araújo, Joaquim da Silva Costa, Artur da Conceição Santos, António Ferreira Leal, Francisco Figueira Faustino, José de Sousa Santos, António Semedo Nunes e Armando Pinto da Silva.

A CHEFE DE LANÇO PRINCIPAL — o Chefe de lanço de 1.^a classe, Joaquim Estrompa Cansado.

A CHEFE DE LANÇO DE 1.^a CLASSE — o Chefe de lanço de 2.^a classe, Alexandre de Sousa Murta.

A SUBCHEFE DE DISTRITO — o Assentador de 1.^a classe, Joaquim Maria de Oliveira.

A ASSENTADORES DE 1.^a CLASSE — os Assentadores de 2.^a classe, Manuel Figo Bessa, José da Silva Monteiro, Joaquim Rosado Madeira e Manuel Pimentel Letra.

A ASSENTADORES DE 2.^a CLASSE — os Serventes de 3.^a classe, Alfredo Júlio Pinto de Azevedo, Fernando Marques e António Fernandes Simões.

A CHEFES DE BRIGADA — os Operários de 1.^a classe, António Joaquim Rendas Júnior, João Fernandes da Silva, Marcos dos Santos Lobato, Jacinto Macedo Bravo, Celestino António Valadeiro, Rogério Vieira Casimiro, José Lopes Ferreira, João Rodrigues Lindim, Carlos Ferreira Alfaro, José Gonçalves Carvalho, João Alves da Silva, Sérgio Trovisqueira de Matos, Apolinário Ferreira Godinho, Manuel Nunes Baptista Bispo, Luís Jorge de Oliveira, João Balsinha, Raul Mateus Ferreira, António de Jesus Henriques Leitão, Alexandre Maia, Augusto Manuel Antunes Frederico, Donaciano Marques Santos, Carlos Godinho, Hermínio Teixeira, António de Oliveira, Carlos da Costa Cotafo, António Luís, Álvaro Souto Silva, José Maria Ribeiro, Manuel Tavares de Matos, Armando da Conceição Ferreira, Armando Tavares de Bastos, Benjamim Vieira de Sá, António Rodrigues Sande, Adolfo Lopes e Fernando Lázaro de Paiva Nascimento.

A OPERÁRIOS DE 1.^a CLASSE — os Operários de 2.^a classe, Joaquim Araújo Fernandes, João da Rocha Moucho, Manuel de Sousa Matoso, Alberto Pereira Barbosa, José Fernandes Freitas, Fernando José, Eduardo José Felício, José Alves de Araújo, Vitorino Cabrita Faustino, Inácio Mestre, António Manuel, António Valente de Oliveira, José dos Santos Carlos Júnior, Alfredo Martins, Carlos da Silva Roma Capoto, José Dias André, Arnaldo Joaquim da Silva Tavares, Carlos Fé de Lemos, António Dias Marques, José Maria Ferreira, Américo de Jesus Magalhães, Manuel Joaquim da Silva Pinho, António Augusto Teixeira, José Martins Serrano, Jorge Gomes Caeiro, Filipe Joaquim de Oliveira, Franklim Tavares Rodrigues, José Garcia Vicente, Eduardo de Faria Pereira, Joaquim Pereira Barbosa, Elísio dos Santos, Artur da Conceição Pereira, Joaquim Augusto Caixinha de Sousa Cachado, Francisco Antunes, Mário Martins Corista, José Antunes Nogueira, Estêvão Marques Esparteiro, Manuel Fernandes, Francisco Lopes, Luciano Rodrigues do Rego Meira, João Faria Neves, José Parente Dourado, José da Silva, José Baptista Parente Calçada, João Alexandre, Manuel Baptista Calçada, Diamantino Marques, Joaquim Ribeiro Mendes, Joaquim Pedro Costa Marques, Joaquim Esteves Rosendo, Raul Passeira, Joaquim de Sousa, Feliciano Lopes dos Anjos, Joaquim Simões Lopes, José Marques da Silva, António Ponciano, António Fernandes Moreira, Sebastião de Freitas Viana, José Maria de Matos, Domingos Barbosa Lemos, António Maia Ferreira, João Emílio da Conceição Trindade, Augusto Soares de Sousa, Marcelino Correia de Almeida, José de Oliveira Lima, José Moreira, Joaquim das Neves, António Fernandes e António Picado Fresco.

A OPERÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Operários de 3.^a classe, Leonel Marques Branquinho, António Augusto Simões, Pedro Gonçalves Maciel, Manuel Gomes da Cunha, Manuel Soares Maciel, António Coelho Barata, Serafim Rodrigues Bertelo, Salvador Dias Pereira, Adelino Mora, Francisco Madeira, Francisco José Machado, António de Oliveira, José Dias Costa, Joaquim Rocha, Américo Martins Gigante, Manuel José Afonso Dias, Joaquim Pinto de Moura, Manuel Jerónimo, Joaquim Carlos Barata, Eduardo da Silva Motas, Américo Rito, António Bicho, Isidoro Rodrigues Teixeira, Manuel Luís de Araújo, Manuel Alves Pinhão Gomes, Francisco Martins Moura, João Martins Gomes, Américo Pinho de Matos, António Marques Pio, Augusto Maurício, Álvaro Pereira, Francisco Pedro Carlos, Alberto Freitas, Porfírio Alves de Pinho, António Pereira Teodósio, Álvaro da Cunha Ferreira, José Maurício Martins, João Campos da Lica, David Rodrigues de Sousa, José Francisco Patrício, José Teixeira, José Alves Louro, João Mendes Mariquitos, José Pereira Teodósio, Hermínio da Silva Neto, José Rodrigues Nunes, Luís Matos Rito, Armindo Matias, Manuel Ribeiro, José Dias Riscado, Aníbal dos Santos Beirão, Domingos Monteiro, José Pereira Pontes, Manuel Martins Gerente, António de Carvalho, António José de Abreu, Virgolino da Cunha, Abílio de Matos Rosa, Joaquim Correia Azevedo, Agostinho Mendes Dias, Aldo Jorge Moutinho, João de Matos Sambraz, José Pereira, Sebastião Gregório, Abel do Amaral, Emar dos Santos, Manuel Soares, António Roque, José António Pereira, Francisco Martins Ferraria, José Mendes da Neves, António Martins Augusto, António Fernando Romano, Joaquim Ângelo Consulado, Henrique Pedro Pereira, Alfredo Maria Pereira, Adriano Ferreira Torres, Artur Teixeira da Silva, Daniel de Sousa Carvalho, Eduardo Costa, José Soares Simões, Augusto dos Santos Carvalho, Elisiário de Campos, António Salvato Garcia, Manuel Oliveira Santos Cunha, Adérito de Sousa Valente, Joaquim da Silva Clemente, Manuel da Rocha Lourenço, Emídio Dionísio Rafael, António de Sousa Pinheiro, António Cândido Maciel da Cunha, Manuel dos Santos Rodrigues, José Guerreiro Afonso, Norberto Marques dos Santos, Manuel Maria da Costa, Manuel de Oliveira Duarte, Luís Monteiro, Manuel Valente da Silva, Manuel Valente Pereira, Manuel de Oliveira Santos, Eduardo Nascimento Antunes Agostinho, Joaquim Martins Alves da Cruz, Macário Marques Gomes, Evaristo de Barros, António Jasmim da Mota, Augusto Maria de Carvalho, Manuel de Oliveira Tavares, Joaquim Ricardo Coelho, João de Oliveira Mateus, José Maria dos Santos Roque, Francisco dos Santos Leão, Bernardo Pinto, Laurindo da Silva Rodrigues, António Martins, José Maria Gomes Viela, Joaquim de Carvalho, Joaquim Nunes Teixeira, Francisco de Oliveira Barbosa, António Rodrigues Teixeira, Manuel de Oliveira Duarte, António Pereira Lopes, Francisco de Assunção Pederneira, Manuel Almeida Brandão, David da Silva Rodrigues, Adriano de Barros Soares Monteiro, Jaime Manuel Guerreiro, Joaquim Caetano, Manuel de Almeida Pinho, Manuel da Silva, Fernando Ferreira, Armindo do Espírito Santo, António de Jesus, Augusto Alberto Ribeiro Rente, Torcato de Jesus Pereira Fraga, José Maria Araújo da Rocha, António Nunes Ribeiro, José dos Santos Teixeira, Manuel Pinto Moreira, Manuel Joaquim Gomes de Carvalho, José Teixeira e Silva, José Ferreira da Silva, David Fernandes Faria, Francisco Pinto Morinha Júnior, Alípio Pereira dos Santos, Manuel Pereira da Silva, Horácio Francisco Moreira, Plácido Neves Tomaz de Magalhães, Afonso Moreira Soares de Moura, Modesto Moreira, António Henriques, José Ferreira dos Reis, José Rolando Vasques, João Ferreira da Silva, Joaquim Barbosa Teixeira, Álvaro Ferreira Pinto, Manuel de Sousa Azevedo, José Gonçalves da Fonte, Francisco Monteiro Vieira, Joaquim Gomes de Oliveira, José Maria da Costa Gomes, Domingos Moreira da Silva, Armando Esteves Rodrigues, José Joaquim Ferreira, Casimiro Correia Car-

neiro, Abílio Ferreira Lemos, Eduardo dos Santos Martins, Arménio de Almeida Castanheira, Camilo de Almeida Cardoso, Virgílio Machado Coelho, António de Almeida, Joaquim Dias, Manuel Gonçalves Pinto, Justino da Rocha Cavadas, Manuel Alves de Oliveira, Isidro dos Santos, Alberto Fernandes, Luís de Sousa Rocha, António Araújo Miranda, Adelino Ferreira da Silva, Aníbal Teixeira de Sá, Joaquim Vieira Marques, Joaquim Fernandes, José Martinho de Magalhães, José da Silva Almeida, José Carlos Dias, Manuel Casimiro Oliveira da Silva, Manuel da Silva Rodrigues, Isidro Martins Rodrigues, António da Silva Marinho, Fernando Humberto Moreira, Joaquim Miranda de Araújo, António Teixeira Cabral, Alberto Brito Ruas, Joaquim Lêdo Fernandes, Mário de Sousa Costa, Constantino do Nascimento Branco, José Pereira Teixeira, José Fernando Gomes dos Santos, Alberto Augusto Monteiro, Alberto Ferreira Gomes da Silva, Fernando Martins de Almeida, António Sousa Magalhães, Manuel Carlos Camelo, Avelino António Sobral, José Rodrigues da Costa, Rodrigo de Jesus Vieira, Manuel Robalo Estácio, Elvino Galvão Frade Real, Virgílio da Silva Sobreira, José Maria Ferreira, João Maria de Moraes Salvado, Silvino Pedro, Francisco Costa Lopes, Albino Gaspar, José Nascimento dos Santos, Joaquim António Martins de Jesus Cascalheira, Albino Gomes Nunes, Abílio Gameiro da Costa, José Duarte Mainera, José Évora, Eduardo dos Santos Andrade, Adolfo Cotovio, Eduardo Maria de Oliveira, Manuel Mourão dos Santos Vital, Joaquim Maria Ferreira, José de Oliveira Matos, José Lopes Silvestre, Afonso Rolo Gonçalves, José Francisco de Matos Cabanas, José Nunes Ribeiro, Francisco da Silva Reis, Eduardo Lopes de Matos, José Gonçalves Farinha, Francisco Nunes Branco Saragoila, Manuel Vieira, José Francisco de Matos Vieira, Marcelino Antunes Gavado, Isias Madeira Mendes, Júlio Brito da Silva, Fernando Baptista da Silva, Augusto Rafael, Raul Marques Gameiro, Augusto Baptista Matias, Vital Caetano, João Cardoso Pereira, Augusto Lopes, António Rodrigues Lopes, João Gralha Fiens, António Nunes, Nascimento de Matos Roque, Júlio César Feijó, Rui Augusto Vieira dos Santos, Adelino José Branco Seargoila, Nafetali Melro, Luís Cardoso Júnior, António Francisco dos Santos Lopes, José Anastácio, Cândido da Silva Matos Godinho, Augusto Rodrigues Ermitão, António Rosa Gameiro, Francisco Baptista, António Martins, José António Caldeira, Francisco Maria Carrilho, Francisco da Conceição Alegria, Manuel Pereira Carvalho, João Joaquim de Sousa, José de Freitas, Manuel das Neves, João de Sousa Fonseca, Mamede Rosa da Silva, Eduardo Lopes, Severino Ribeiro, António Salvador, Vitorino Inês da Silva, Manuel Cardoso, Manuel dos Santos Mineiro, José Ferreira Gonçalves, José Rodrigues da Paz, Manuel Gonçalves, António Marques Roque, Leonel Pocinho, Diamantino de Freitas, João Gonçalves Góis, Hermínio Lopes Serrano, Joaquim de Almeida, Adelino Lisboa, Manuel Brás, Manuel António Gil Rodrigues Margallo, David da Silva Ponciano, Aires Barreiro, Acácio de Matos Chambel, Alberto de Sousa, João Passarinho, José Joaquim Rodrigues, Joaquim Vicente Gameiro, Manuel Dias Valente, Artur Silveiro Martins, José Fernando Pereira, Manuel Rei, António Caetano Dias, Manuel Lapo, António Pimenta Mano Dias, Manuel Girão Cravo, Manuel Carlos Silva, António Vítor Costa, Filipe Armando da Cruz Sousa, Manuel António Soares Girão, António Ramos Tarrafa, António Rasteiro Pereira Medina, José Soles de Góis, António Baptista Carvalho, António dos Santos Arede, Cesário Ferraz, Henrique Fernandes Veloso, António Góis Girão, Armando de Jesus Verão, Joaquim Coelho, José Joaquim Galante, José Aires Rodrigues, Joaquim de Sousa Amaral, Eduardo Fernandes Alves Ribeiro, Estêvão da Silva Louro, António Pinheiro Baptista, Manuel Duarte de Oliveira, Jorge Cardoso Pereira, Teodemiro Ribeiro Ferro, Virgílio de Oliveira Duarte, Angelo Pedrosa Grilo, José da Graça Correia, João Dias Amaro, Arlindo Pinto

Correia Monteiro, José Augusto Pinto Esteves, Ramiro Jacinto Chôrrro, José Lima Serrano, Amariles Jardim Pires, Eusébio Gomes Marcela, Armindo António Sousa Rainho, António Duarte dos Santos Amaro, Ramiro da Costa Ferreira, João Maximino Redinha, Daniel Rolo Fernandes, José de Oliveira Marques Alho, José Ferreira Girão, Octávio Rodrigues Cordeiro de Oliveira, José Luís Martinho da Fonseca Castelhana, Rui dos Santos Dias Ferreira, António Ferreira da Costa, Manuel Silva Chorrão, Valdemiro dos Santos Monteiro, Vítor João Cordeiro Gaspar, Agostinho Martins, António Ferreira Tarrafa, Amílcar Monteiro Fernandes, José Carlos Tavares, Joaquim Franco, José Maria Pimentel, Aquilino Ribeiro Saraiva Minau, José António Correia, Joaquim Sancho Silveira de Barros, António Joaquim de Jesus Silva, José Loureiro Duarte Rolo, Joaquim Manuel Guerreiro, Filipe José Carrilho Mendes, Carlos Martinho Rosado, Domingos Manuel Pereira, Manuel Augusto Pereira Guilherme, João António de Sousa, Luís Manuel Barreiras Cardoso, José de Almeida Marques, Teodoro dos Santos, Vitorino António Martins, António Augusto Vieira da Costa, José Faleiro Ferro, Francisco Lourenço, António Bernardino Clérigo Máximo, Joaquim Guerreiro Lourenço, Joaquim Ferraz, Manuel Caetano Rodrigues, João António Safaneta, Isidro Francisco Mendes, António Francisco Fragoso Rebocho, Joaquim António Alegria Quendera, Francisco Isaias Pinheiro, Virgílio da Conceição David, Gregório Coelho da Avó, Francisco José Bota, José da Conceição Silva, José Luís da Silva Afonso, António Joaquim Nunes Cabaço, Joaquim Martins Guia, José Maria Diogo, Luís Fernandes Rolo, Manuel Jorge Rosa de Sousa, José Joaquim dos Santos, Francisco Inácio Godinho, Fernando Martins Lopes Duarte, Jaime da Conceição Baptista, Manuel Gomes Monteiro, João Marques Gomes, Duarte de Andrade Constantino Cordeiro, João de Jesus Matos, José Prim Fernandes, Florival da Encarnação Afonso, Alfredo Fernandes Júnior, Luís da Silva Serpa, Amaro Reis Neto, José de Oliveira Pimpão, Manuel da Silva Baptista, Indalécio de Oliveira de Almeida, António Simões Pipa, Basílio António Gomes, António José Ferreira Martins, Carlos Cardoso Zuzarte, José Castanheira, Guilherme Marques de Matos, Manuel Santinho Inocêncio, António dos Santos Nunes, José

Francisco dos Santos, João Simões Cardoso, Joaquim Vicente Rosa Moleiro, Albertino Simões Peralta, António Pires, Serafim da Luz, Arnaldo António Passos, Augusto Nobre, Hermenegildo Correia Ventura, António Gomes Paulino, Hermínio Cesário de Oliveira, José da Conceição Leal, Manuel Fernandes Bragadeste, Arsénio Rosa da Anita, Joaquim Baptista Lima, Manuel Francisco Corvo, Manuel Longuinho Mogo, José Veríssimo Tiago, Rogélio Bernardino Soares, Manuel Nunes Conceição, Joaquim Monteiro de Brito Parreira, Artur Olímpio Bronze Soeiro, Armando da Conceição Lopes, António de Sousa Neto, José Manuel Santos Correia, José Eduardo Sebastião Pires, António José Pombeiro, Augusto Eduardo Silva Baptista, Beneditino Martins Caldeira, António de Oliveira Clemente, Augusto Parreira Raposo, Américo Bento Horta Alves, José Manuel Braz, Gilberto da Conceição Santos, António Lourenço, António de Jesus Carvalho, Pelínio Maurício dos Santos, Fernando dos Santos Nunes, Fernando Augusto de Assis, Luís Baptista do Amaral, Joaquim de Primo dos Santos e Joaquim Ferreira Lopes

A MOTORISTA DE 1.^a CLASSE — o Motorista de 2.^a classe, António Florindo.

A MOTORISTAS DE 2.^a CLASSE — os Motoristas de 3.^a classe, António Luís e António Brites e Francisco.

A MOTORISTA DE 3.^a CLASSE — o Servente de 2.^a classe, Manuel Joaquim Alves.

A GUARDAS DE P. N. DE 1.^a CLASSE — as Guardas de P. N. de 2.^a classe, Eglantina Maria Alberto e Guilhermina de Jesus Henriques.

A GUARDAS DE P. N. DE 2.^a CLASSE — as Guardas de P. N. de 3.^a classe, Maria de Lurdes Sá e Etelvina Maria Rodrigues.

A AUXILIARES FEMININAS — as Eventuais, Ana de Sousa, Maria Ester Coelho, Maria Teresa Assunção Almeida, Ilda Emília, Francisca Vaz Tacão, Maria Berta Garcia Carriço, Maria Isaura de Jesus Ferreira e Alice Marques Barca.

Admissões

Em Março findo

TECNICOS SUPERIORES DE 2.^a CLASSE (contratados) — drs. António Cardoso Moniz e Carlos Silva Vieira, tenente-coronel José Francisco Milho Ferro e dr.^{as} Maria Joana Bernard da Costa Sousa Veloso.

TECNICO SUPERIOR DE 3.^a CLASSE (contratado) — dr. Manuel Ferreira Caetano.

TECNICOS SUPERIORES (contratados) — dr. José Catalão e eng.^a Maria Augusta Matias dos Santos.

ENGENHEIRO (contratado) — José de Oliveira Tavares Alves Monteiro.

JURISTA PRATICANTE — dr. António Rodrigues Afonso.

EDUCADORAS DE INFÂNCIA — Maria Helena Augusto Ramos e Elsa Joaquim Gomes.

MARINHEIROS DE 1.^a CLASSE — José João Fernandes e Joaquim Baptista.

MARINHEIROS DE 2.^a CLASSE — João Pedro Pessoa Paiva, Manuel Luciano da Cruz Rufino e Manuel Augusto Sobreiro Garcez.

SERVENTES DE 2.^a CLASSE — Evaristo Esteves da Costa, Rui Félix Tavares, Abel Dias dos Reis, Jusmino Augusto Vila Real, Eurico dos Santos Trabulo, José de Oliveira Guardado, Carlos António Filipe Pato, Abílio da Cunha Barros, Manuel Francisco da Silva e José Júlio Rosa São Pedro.