

Bole fim



517 · JULHO/72



Bole tim



FUNDADOR:

ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR:

ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA

EDITOR:

DR. ÉLIO CARDOSO

N.º 517 • Julho de 1972 • ANO XLIII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL

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 — Aniversário	2
Reunião dos Accionistas da C. P.	3
A visita do Director da Conservação de Via da S. N. C. F. às instalações da C. P.	9
Dr. Miguel Sequeira Braga	12
Visita dos finalistas do curso de RP do GECTI	14
A Banda de Música da C. P. em França	15
Realidades Sociais	16
Linhas Ultramarinas — <i>por Vasco Callixto</i>	18
Pessoal — Nomeações e promoções	20

Comboio de grande carga



nota de abertura

aniversário

O Boletim da C. P. publica hoje o seu número 517, com que entra no 44.º ano da sua existência. Este facto, à primeira vista sem grande significado para muitos, não corresponde sòmente a uma simples efeméride na vida da Revista. Constitui uma prova de duração e de vitalidade que muito nos apraz registar. Mais ainda: representa um testemunho concludente de fidelidade aos princípios que o então director eng. Lima Henriques, em 1929, lapidariamente inscreveu no seu programa, e que tem vindo a ser cumprido com a mesma fé e não menor entusiasmo, dentro das compreensivas dificuldades suscitadas pelo amadorismo das suas estruturas disponíveis, pois a Revista é de ferroviários e para ferroviários.

Procurando continuar a ser um denominador comum da grande família ferroviária, unindo todos quantos se empregam na mesma Empresa, aspiramos a uma troca franca de ideias, a uma colaboração mais aberta e dinâmica, sem a qual não é possível encontrar soluções para as tarefas que temos de enfrentar.

Neste aniversário, queremos desde já anunciar melhorias próximas, ligadas à renovação das nossas oficinas gráficas, de que muito beneficiará a facturação da nossa Revista. Isso permitir-nos-á, também dentro dum esquema literário de maiores perspectivas, representar e interpretar, o melhor e mais amplamente que nos for possível, a missão que nos cumpre.

Na jornada que nos aproxima a passos agigantados do cinquentenário do Boletim — e o tempo é só por si uma consagração, porque nele se inscrevem as obras que lhe conferem significado — a Revista, dentro dos seus condicionalismos, prosseguirá a sua marcha, desenvolvendo a sua acção, clara e iniludível, em prol de um caminho de ferro cada vez mais valorizado e duma classe cada vez mais dignificada.

Em Assembleia Geral foram aprovados o Relatório e Contas de 1971 e a eleição de novos corpos gerentes

REUNIÃO DOS ACCIONISTAS DA C.P.

Sob a presidência do prof. dr. Afonso Rodrigues Queiró, secretariado pelos drs. José Tomás Antas Megre e Arnaldo Pinheiro Torres, realizou-se no pretérito dia 23 de Junho, na sala de reuniões do Conselho de Administração, a Assembleia Geral Ordinária da Companhia.

Estavam presentes 38 accionistas representando o capital de 11 295 contos, dum totalidade de 20 000 contos.

Por parte do Conselho de Administração compareceram o dr. Neto de Carvalho, presidente; coronel Ferreira Valença, engs. Brito e Cunha e José Alfredo Garcia e drs. Mário Murteira e Sequeira Braga. Viam-se ainda os engs. Almeida e Castro e Belém Ferreira, director e director-adjunto, respectivamente, de Produção e Equipamento.



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

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

Um pormenor da Assembleia Geral dos accionistas da C. P.

Da Ordem do Dia constava:

- 1 — Apreciação do Relatório e Contas de Gerência do Conselho de Administração, no exercício de 1971.
- 2 — Preenchimento das vagas existentes nos Corpos Gerentes, nos termos estatutários, e eleição da Comissão a que se refere o art.º 29.º dos Estatutos.

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

Nas duas assembleias anteriores, tive oportunidade de expor a VV. Ex.ªs a orientação geral que tem presidido à vida da Empresa e à exploração da nossa rede ferroviária, aspectos estes também largamente analisados nos últimos relatórios e naquele que, neste momento, se encontra em apreciação.

Para não repetir considerações já antes referidas, limitar-me-ei a abordar sucintamente os aspectos que, a meu ver, maior relevância apresentam em relação à última assembleia geral.

OS PROGRESSOS NA REORGANIZAÇÃO INTERNA

— *Continuámos a progredir na reorganização interna da Companhia, de modo a realizarmos, já hoje, todo um trabalho de estudo, programação e controlo satisfatório, o que me permite pensar que, dentro de poucos anos — em especial depois de concluída a profunda reestruturação do tratamento da informação, já iniciada — poderemos colocar-nos em posição lisonjeira neste campo, no conjunto das empresas portuguesas;*

— *Encontra-se também mais clarificada a posição do caminho de ferro no contexto nacional, e conhecemos o custo da modernização de cada linha e ramal, bem como as suas densidades e intensidades de tráfego; até ao final do ano, devem estar concluídos estudos complementares do tipo custo-benefício, por linhas, de modo a termos uma visão mais completa do que se passa em cada caso; ficará, assim, o País habilitado a, com maior consciência, tomar as pertinentes decisões sobre a relevância do caminho de ferro no domínio dos transportes; para esse mesmo efeito contribuirão ainda os estudos monográficos de numerosas linhas e ramais, já entregues ao Governo ou em vias de o serem, apresentando uma análise bastante aprofundada de cada caso;*

— *Continua, em bom ritmo, a execução do III Plano de Fomento, tendo-se situado ao nível de 98,6 % do previsto os investimentos realizados em 1971, no âmbito do Plano, atingindo a verba glo-*



Dr. Neto de Carvalho: «muita gente pensa que o problema da renovação das nossas linhas e seu material circulante é uma questão que se resolveria rapidamente»

bal de 1 017 489 contos, o que é bastante significativo do esforço de renovação que se encontra em curso e da capacidade efectiva da Companhia para o levar a bom termo. Estes investimentos aplicaram-se fundamentalmente na rede básica, envolvendo trabalhos de via e de obras de arte; ampliação do parque de material ferroviário; melhorias no campo da electrificação, sinalização e telecomunicações; modernização e ampliação de estações; e alargamento de instalações oficinais. Foram também considerados: o Centro de Formação de Pessoal do Entroncamento; as instalações sociais; o início da reorganização da informática; e a instalação de serviços centrais cujas carências são enormes;

— *Já preparámos e entregámos os estudos preliminares relativos ao IV Plano de Fomento, os quais devem ser completados e desenvolvidos até final do ano corrente;*

— *A passagem, dentro em breve, das obras de renovação da via, para o norte de Coimbra, vai permitir-nos melhorar a regularidade dos comboios na linha do Norte, a qual tem estado gravemente comprometida em virtude dos trabalhos em curso*

esgotada a capacidade inicialmente considerada suficiente, pelo que estamos a proceder à sua ampliação que, em breve, deverá ficar concluída.

OS UTENTES COMEÇAM A ACREDITAR NA RENOVAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Dentro do quadro de ampla remodelação dos caminhos de ferro que se encontra em curso, e apesar das grandes dificuldades que ainda suportamos, parece que no ano de 1971 muitos utentes começaram a acreditar que algo de fundamental está a acontecer e que a renovação do transporte ferroviário vai ser uma realidade. Deste modo, ao lado das reclamações habituais contra a deficiência dos serviços, vai surgindo o empenho expressamente declarado de que a reconversão seja acelerada, ao mesmo tempo que aparecem também crescentes expressões de apreço pelo esforço que a C. P. está desenvolvendo nesta importante fase da sua vida.

Por outro lado, no período de investimentos pesados que atravessamos — os quais são de rentabilidade diferida — e de agravamentos de encargos sucessivos com pessoal e materiais, devido ao presente processo inflacionista que não podemos contrabalançar com equivalentes subidas de tarifas, não é de admirar que os défices de exploração se acentuem. É preciso que os resultados da renovação se comecem a fazer sentir, traduzindo-se em aumentos significativos da procura e da produtividade para que a situação financeira da exploração se modifique, o que ainda vai demorar alguns anos.

AS PERSPECTIVAS FUTURAS DO CAMINHO DE FERRO

Dentro dos condicionalismos descritos, interessam de modo especial as perspectivas futuras do caminho de ferro. A este respeito, podemos dizer que, com as estruturas orgânicas que estamos montando, a qualidade do nosso serviço dependerá da soma dos financiamentos que nos forem concedidos e das datas em que esses financiamentos estiverem à nossa disposição, pois não pode deixar de contar-se com o tempo necessário à renovação de infra-estruturas e material e à reconversão do pessoal. Bastará dizer, por exemplo, que a renovação da linha do norte e a beneficiação do seu traçado começaram em Novembro de 1969 e terminarão apenas no segundo semestre de 1973. Mas para além destes trabalhos — que o III Plano de Fomento fundamentalmente considerou — há toda uma série de acções complementares a realizar, entre as quais sobressaem a sinalização e as tele-

na nossa principal via de tráfego; a conclusão, em fins de 1973, da renovação da mesma linha dar-nos-á possibilidades de actuação que devem traduzir-se em melhorias significativas, embora alguns trabalhos complementares haja ainda a realizar;

— A actividade comercial, limitada, no presente, por importantes factores de capacidade física, vai ganhando estrutura e permite-nos antever uma melhoria gradual da posição do caminho de ferro;

— Demos um passo importante na melhoria da situação do pessoal, com a celebração do último acordo colectivo de trabalho. Temos necessidade de ir ainda mais além, mas os novos benefícios têm de se ligar estreitamente a progressos acentuados no campo da produtividade, ao que continuamos atentos, procurando reduzir os quadros, sem despedimentos, aumentando ao mesmo tempo a qualificação do trabalho;

— Também as actividades sociais da Companhia se têm desenvolvido em bom ritmo, em especial no que se refere a cantinas e dormitórios, largamente modernizados; o nosso jardim de infância, recentemente criado na Calçada do Duque, já tem

comunicações, as quais só devem ficar concluídas em meados do IV Plano de Fomento.

Muita gente pensa que o problema da renovação das nossas linhas e seu material circulante é uma questão que se resolveria rapidamente com boa vontade e umas escassas centenas ou milhares de contos. Mas infelizmente assim não sucede, o tempo influi pesadamente na obtenção dos resultados e os encargos globais sobem para a ordem dos milhões de contos. Compreende-se, assim, as dificuldades que o País poderá encontrar para mobilizar somas desta ordem, e a ponderação que deve existir em decisões de tal vulto, havendo que ter em muita conta o interesse actual de algumas linhas e ramais, numa época em que a estrada pode resolver melhor certos problemas de transportes terrestres, desde que se harmonizem também os seus interesses com os do caminho de ferro.

Quanto à rentabilidade futura da exploração, esta dependerá, para além da nossa capacidade de organização interna, do grau de modernização a que pudermos levar a nossa rede básica e complementar, das linhas e serviços não rentáveis que, por motivos de interesse público, houver que manter ao serviço e do desenvolvimento económico do País — não devendo esquecer-se que o caminho de ferro só se justifica em função de tráfegos actuais ou potenciais vultosos. Tudo aponta perspectivas razoáveis para o fim do IV Plano de Fomento, mas as indeterminações presentes quanto à política que efectivamente virá a ser seguida não permitem fazer para já previsões seguras.

O PROBLEMA DOS TRANSPORTES SUBURBANOS

Direi agora uma palavra acerca dos transportes suburbanos de Lisboa e Porto, dado que se trata de um problema de extrema gravidade, para o qual nunca será de mais chamar a atenção.

Todos conhecemos as necessidades crescentes que se levantam no transporte diário das pessoas que, regularmente, se deslocam para o seu emprego, e as queixas permanentes dos utentes que sofrem as incomodidades decorrentes da insuficiência dos serviços, ao mesmo tempo que os aglomerados urbanos à volta daquelas cidades crescem em ritmo superior ao da presente oferta de transportes.

Embora menos conhecido, o problema põe-se igualmente em relação à movimentação e tratamento das mercadorias nestas áreas, pois, devido à falta de espaço e de linhas de resguardo, sofremos, neste campo, de dificuldades paralelas.

Estes factos têm tanta maior gravidade quanto é certo que as decisões tomadas, ou a tomar, levarão anos a executar.

Isto significa que a adaptação da nossa rede, se implica a eliminação de serviços que hoje não têm

justificação, impõe também a ampliação de outros que se encontram tão congestionados que só através de crescentes improvisações vamos sobrevivendo.

O Governo, ciente do que se passa, assinou, em fins do ano passado, ainda por intermédio do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, um contrato com a Sofrerail para execução dos estudos de remodelação e de realização de diversas instalações dos complexos ferroviários de Lisboa e Porto, com vista à sua adaptação às futuras necessidades do tráfego, quer de passageiros, quer de mercadorias.

É na concretização destes estudos e trabalhos que poderá encontrar-se a resolução de muitas dificuldades com que nos debatemos, das quais resultam as reclamações que constantemente nos chegam.

Comprendemos as pessoas que vêem a sua vida complicada por todas as insuficiências que diariamente se manifestam: fazemos tudo quanto está ao nosso alcance para colmatar as deficiências existentes mas, infelizmente, pelas razões apontadas, não podemos, de modo algum, dar completa satisfação ao público com os meios de que presentemente dispomos.

Continuaremos, por isso, a sofrer com paciência as críticas para as quais infelizmente não encontramos remédio imediato, sem que isso prejudique o nosso empenhamento em mitigar, tanto quanto está ao nosso alcance, os males e as deficiências que os utentes e clientes dos nossos serviços são os primeiros a suportar.

AS CARACTERÍSTICAS EMPRESARIAIS DA C. P.

Finalmente, importa reconhecer que uma companhia da natureza da C. P. não pode movimentar-se em termos idênticos aos das empresas puramente lucrativas, antes tendo de trabalhar em estreito entendimento com o Governo, na medida em que tem de dispor de vultosos subsídios públicos para cobrir encargos com investimentos e serviços não rentáveis que nenhuma organização privada aceitaria.

O Conselho de Ministros para os Assuntos Económicos, em Agosto último, considerou um conjunto de medidas relativas à reconversão dos caminhos de ferro, cuja execução se encontra em estudo.

Nessa linha de orientação, apresentámos também um projecto de alteração profunda ao contrato de concessão, o qual poderá, se aprovado, tornar bem mais transparente para todos esse regime de relações que deve nortear não só a escolha e programação dos investimentos como a gestão da empresa, gestão que, para além de dever ser moldada nas mais modernas técnicas empresariais, deve tam-



Accionista Chaves Caminha: «o Relatório de Exercício de 1971 é uma excelente obra de arte no aspecto gráfico e literário»

bém assentar num sistema crescente de confiança e de autonomia responsável, sem abstrair das exigências de todo um serviço público indispensável à vida económica do País.

Como é óbvio, as decisões que vierem a ser tomadas nestas matérias são vitais para o caminho de ferro e só elas permitirão adoptar linhas de rumo mais definidas e, por certo, mais ajustadas também aos novos condicionalismos do mercado e às responsabilidades socio-económicas da Empresa.

Após a importante e completa intervenção do dr. Neto de Carvalho, levantou-se para fazer uso da palavra o accionista Manuel Chaves Caminha, que realçou o valor do Relatório de Exercício enaltecendo a acção desenvolvida pelo Conselho de Administração, a quem propôs a aprovação de um voto de louvor.

A seguir falaram também os accionistas António Pimenta de França Oliveira, que propôs a criação de carruagens para não fumadores; Rui Abreu Marques, que levantou o problema do transporte de mercadorias, no que se refere a cuidados de estiva; António Nunes Pião, que quis saber o que se passava com a linha da Beira Baixa, uma vez que constava que iria fechar; eng. Luís de Sousa Gouveia Coutinho, que abordou, entre outros assuntos, o caso das linhas de reduzido tráfego de Trás-os-Montes; e dr. Carlos Costa, que falou sobre a estação de Porto-São Bento.

Novamente usou da palavra o dr. Neto de Car-

O presidente do Conselho de Administração respondendo às perguntas formuladas pelos accionistas





Os administradores presentes à Assembleia

**PRESIDENTE
DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
DA COMPANHIA
DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES**

Por despacho da Presidência do Conselho, o sr. dr. Francisco Pereira Neto de Carvalho foi reconduzido nas funções de administrador por parte do Estado e de presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O *Boletim da C. P.* congratula-se com a recondução e augura a continuação dos êxitos no exercício do novo mandato.

valho, que respondeu, em conjunto, a todas as perguntas.

O dr. Gonçalves Henriques, director do Departamento de Finanças e Contabilidade, forneceu também vários esclarecimentos relativos a problemas financeiros levantados por alguns accionistas, como acções anuladas, participações financeiras da Companhia, etc.

Por fim e após serem aprovados, por unanimidade, o Relatório e Contas do Exercício de 1971 e, por aclamação, um voto de louvor ao Conselho de Administração, pelo muito zelo e eficiência demonstrados, bem como ao Conselho Fiscal, pela sua meritória acção, procedeu-se à eleição para os cargos vagos nos Corpos Gerentes, nos termos estatutários, com os seguintes resultados:

Conselho de Administração: — Reeleito o administrador eng. José Alfredo Garcia.

Assembleia Geral: — Reeleito o vice-presidente, dr. Domingos Roque de Pinho.

Conselho Fiscal: — Reeleito o vogal Armando António de Bastos e Silva.

Comissão a que se refere o art.º 29.º dos Estatutos: — Reeleito o dr. Afonso Rodrigues Queiró e eleito o dr. António Augusto Amaral de Figueiredo.

A VISITA DO DIRECTOR DA CONSERVAÇÃO DE VIA DA S.N.C.F. 'AS INSTALAÇÕES DA C.P.

O director do G. M. I., eng. Óscar Amorim,
apresentando o conferencista



A convite da Administração da Companhia deslocou-se ao nosso País, de 1 a 3 do corrente, o eng. François Guitaut, director da Conservação de Via dos Caminhos de Ferro Franceses, eminente técnico gaulês e grande amigo dos ferroviários portugueses.

Sabem todos quando viajam em França — e disso são testemunhas directas — que a S. N. C. F. surge, para quantos dela se utilizam e possuam termos de comparação através do mundo que vão percorrendo, como uma rede ferroviária da vanguarda, do mais amplo e radioso futuro. A sua Administração, através dos seus mais qualificados colaboradores, é avisada, dinâmica e constantemente virada para as necessidades dos utentes — em termos económicos, sociais e até educacionais. Daí a razão do convite formulado ao eng. Guitaut e a certeza antecipada do seu frutuoso resultado.

No programa da visita elaborado pelo Gabinete de Modernização de Infra-Estruturas, com o apoio do Serviço de Relações Públicas, constou uma observação aos trabalhos de renovação integral da via, na linha do Norte, actualmente decorrentes a montante de Coimbra, e aos trabalhos de renovação com reaplicação, na linha do Oeste, na zona Sabugo-Pedra Furada.

O eng. Guitaut, que observou pormenorizadamente os trabalhos em causa, teve o ensejo de verificar que muitos dos seus conselhos e ensinamentos, baseados na larga experiência técnica das linhas francesas — administrados a diferentes grupos de trabalho constituídos por engenheiros da C. P. que visitaram por várias ocasiões a sua Direcção — foram seguidos com resultados concludentes.

No último dia da sua permanência em Lisboa,

proferiu uma notável conferência em Santa Apolónia, perante interessado auditório constituído por engenheiros e agentes técnicos da Empresa e na presença do administrador brig. Almeida Fernandes, engs. Almeida e Castro, director de Produção e Equipamento, Óscar Amorim, director do Gabinete de Modernização de Infra-Estruturas e Temudo Barata, director do Departamento de Via e Obras.

Colocando-se inteiramente à disposição dos presentes para responder a todas as perguntas formuladas, o orador — nada se impressionando perante problemas adversos — desenvolveu, com inusitado brilho e à-vontade, considerações diversas sobre a problemática da conservação da via, nos seus mais variados aspectos, comparando os sistemas de diferentes administrações ferroviárias, particularmente com o francês e o português.

A certo passo da sua inteligente exposição, o eng. Guitaut afirmou: «Só existe uma forma de se trabalhar na via férrea. E, quer trabalhando-se bem ou mal, o preço será sempre muito elevado. Logo, será preferível trabalhar-se bem!».

Analisando o estado da nossa via, assinalou, judiciosamente, os seus pontos de vista sobre a renovação, a via usada e os aparelhos de via, estes com alguns problemas que sabe estarem sendo resolvidos na medida das disponibilidades dos proventos existentes.

Relativamente às grandes velocidades — não as considera somente com as espectaculares marcas dos 200 ou 350 km/h — mas sim como limites que permitem, com comodidade e segurança totais, atingir os valores fixados nos regulamentos, cuidadosamente estudados e estabelecidos, e cada vez mais

O eng. François Guitaut num momento da sua exposição



elevados ante o progresso que não cessa. «Não são as grandes velocidades em si — acentuou — que custam elevado preço. São as vias e as instalações necessárias para as assegurar que o custam!».

Confessando, mais adiante, que o seu *hobby* predilecto era a conservação da via, considerava esta, não uma tarefa ortodoxa de execução banal, mas um trabalho complexo e laborioso, particularmente do que se não deve fazer, para se não errar... Daí que se exija, permanentemente, a presença e a acção de engenheiros competentes. «Sem uma boa via férrea, não pode existir um bom caminho de ferro — no conceito separatista e até etimológico que estas duas expressões erradamente possam ter».

O eng. Guitaut abordou ainda, com profundidade, os temas do convencionalismo dos trabalhos nas técnicas ferroviárias, os critérios de escolha para a renovação de uma linha (em França os estudos são planeados a $n+2$ anos de distância e com realizações de 1000 km por ano) e a necessidade da concentração dos trabalhos como elemento dominante de economia, ante a mecanização dos meios.

A terminar a sua brilhante exposição, o orador disse não admitir as limitações de velocidade como factores exclusivamente dependentes da degradação da via. Impossibilitada a técnica actual — mesmo a dos ordenadores — de calcular as velocidades aconselháveis, ao longo de cada ano, sobre carris desgastados, conclui-se que a renovação, em condições normais de disponibilidades de erário, apenas se deverá processar tendo em vista não motivos financeiros, mas razões exclusivamente técnicas: de velocidades adequadas, intensidade de tráfegos e

sobretudo comodidade de transporte (o que justificará a aplicação dos suplementos de utilização de comboios, por vezes tão discutidos pelo público).

«Os homens — afirmou, a finalizar — não procuram, propositadamente, as coisas difíceis. Se elas se apresentam complexas, eles procuram simplificá-las. A alegoria pertence à História. É o que devemos fazer, todos, nas nossas realizações e empreendimentos do dia-a-dia, sem hesitações ou titubeações, em prol da alta e significativa missão que nos cabe de bem servir, e cada vez melhor, a colectividade!».

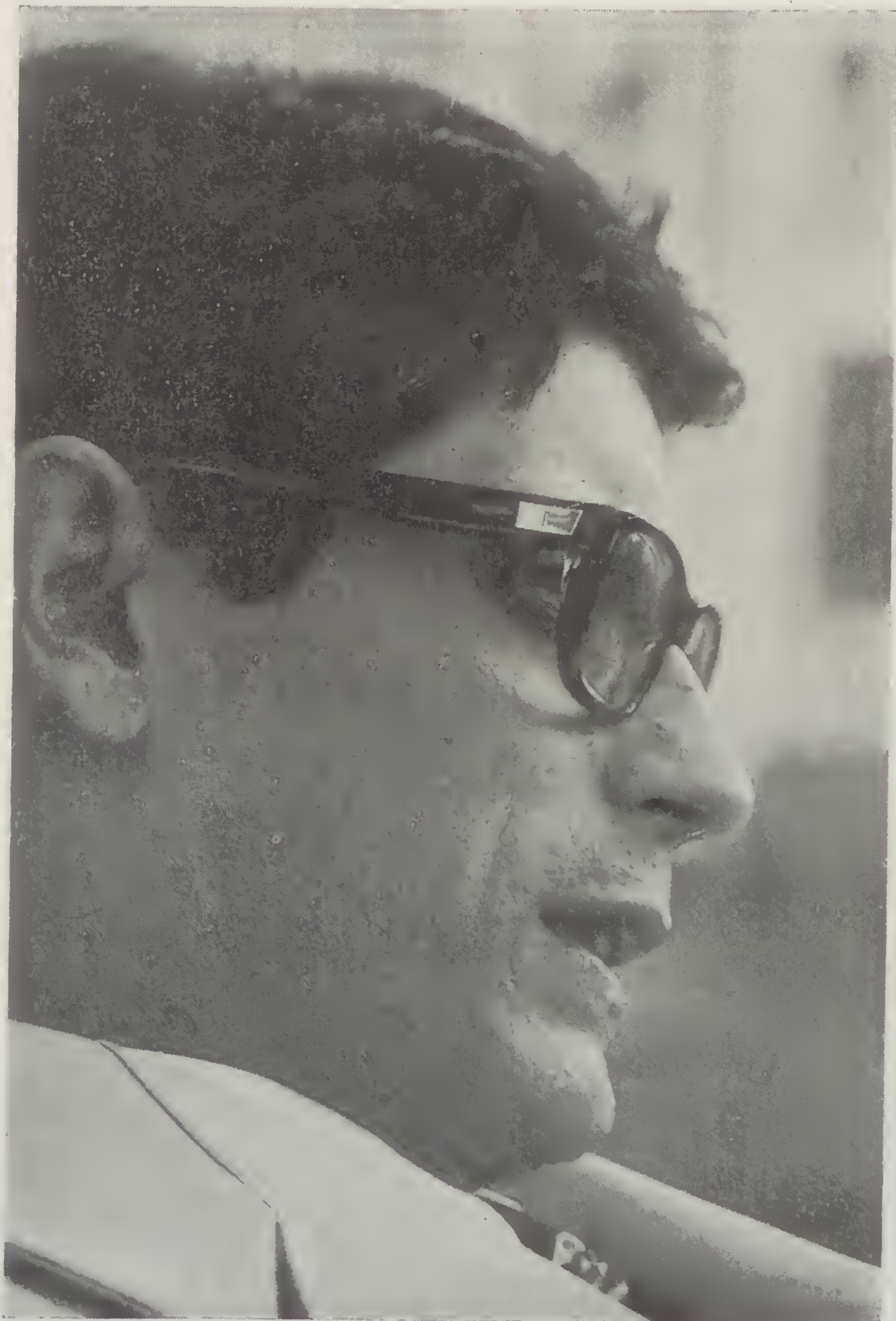
Para homenagear o eng. Guitaut e para uma mais íntima troca de impressões sobre os trabalhos visitados, a Administração da C. P. obsequiou-o com um almoço presidido pelo brig. Almeida Fernandes e em que estiveram presentes os engs. Almeida e Castro, Óscar Amorim, Temudo Barata, Valério Vicente, Arruda Pacheco, Luís Cavaleiro, Oliveira Santos, Armando Cameira, Conceição e Silva, J. Teissedre, Pereira Coutinho e dr. Élio Cardoso.

Por seu turno, o Consórcio da R. I. V. ofereceu-lhe, na Mealhada, junto à zona dos trabalhos, uma refeição regional.

Das palavras de tão ilustre visitante bem se pode inferir, e sem sombra de dúvida, que a nossa técnica de via está a caminhar bem — no sentido de melhorar a rede, de incentivar a economia ferroviária e de proporcionar-lhe meios de exploração similares aos praticados nos países da vanguarda europeia. O que é bastante significativo de saber e de ter em conta, por todos — ferroviários e público.

Um aspecto da assistência





DR. MIGUEL SEQUEIRA BRAGA

A Administração da C. P. acaba de sofrer uma grande perda. Morreu um dos seus mais ilustres membros, o dr. Miguel Sequeira Braga. E a notícia da sua morte, recebida inesperadamente, causou em quantos com ele trabalhavam, a maior e mais profunda consternação.

Embora há uns meses sujeito a delicada intervenção cirúrgica, aos poucos foi melhorando, cuidadosamente assistido, carinhosamente tratado. E todos os seus amigos, e todos os seus conhecidos se encheram de esperanças. Mas na manhã de 30 de Junho, Sequeira Braga — quando tanto havia a esperar do seu enorme talento e da sua vocação de dirigente — teve uma crise que não conseguiu vencer. E morreu.

Sequeira Braga foi um dos mais vigorosos e talentosos administradores da C. P. da sua geração. Tinha apenas 34 anos de idade.

Deixou-nos o exemplo admirável duma dedicação extrema ao serviço do Caminho de Ferro ao qual deu o melhor do seu esforço e do seu saber. Dedicou-lhe as qualidades excepcionais de uma inteligência viva e atenta e os dotes muito invulgares de um temperamento febril em que as solicitações de acção pronta se ligavam à afirmação paciente de um espírito enriquecido pelo gosto literário. Recordamos os seus artigos publicados nesta Revista, bem como em outras publicações da especialidade, sobre política e direito de transportes públicos, e ainda a planificação literária do Relatório de Exercício da C. P., de 1969.

Com a sua morte resta a saudade e a recordação aos que ficam e com ele viveram intensamente muitos trabalhos construtivos, particularmente os da reconversão ferroviária por que tanto pugnou.

Licenciado em Direito pela Universidade de Coimbra, com 17 valores, ingressou no Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, onde exerceu os cargos de técnico de 2.^a e 1.^a classes, chefe do Departamento

de Política Geral de Transportes e, por último, director dos Serviços de Política e Economia dos Transportes.

Foi ainda vogal representante do ministro das Comunicações na Comissão Interministerial de Planeamento e Integração Económica e suplente do presidente do Grupo de Trabalho n.º 4 — Transportes e Comunicações — da mesma Comissão, para a elaboração e execução do Plano Intercalar de Fomento; vogal do Grupo de Trabalho n.º 7 — Transportes, Comunicações e Meteorologia — da Comissão Interministerial de Planeamento e Integração Económica, para o III Plano de Fomento, na qualidade de técnico-relator de política económica em transportes; vogal representante do ministro das Comunicações no Grupo de Trabalho n.º 14 — Reforma Administrativa — para o III Plano de Fomento; vogal da Comissão de Reorganização e Simplificação dos Serviços da Direcção-Geral de Transportes Terrestres; vogal do Conselho Superior de Transportes Terrestres; membro da delegação portuguesa na Conferência Europeia de Ministros de Transportes (CEMT) e na Divisão dos Transportes Interiores da Comissão Económica para a Europa (CEE) da ONU; membro da Comissão Directiva do Centro de Estudos de Transportes da Corporação dos Transportes e Turismo e membro do Instituto Português de Ciências Administrativas.

Foi também relator dos capítulos «Transportes e Comunicações» do Plano Intercalar de Fomento e do III Plano de Fomento; dos programas anuais de política de transportes e comunicações (1965 a 1969) dos Planos de Fomento; em colaboração de comissões técnicas da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes sobre «política geral de transportes» e «evolução do serviço público na exploração ferroviária»; de diversas medidas de política sectorial — (legislativas, administrativas, tarifárias, fiscais, etc.) tomadas em execução dos programas de transportes inscritos nos Planos de Fomento; responsável pelo «núcleo de projectos de investimento» adstrito ao VII Grupo de Trabalho — Transportes, Comunicações e Meteorologia — para o III Plano de Fomento; colaborador em algumas reformas da Administração sectorial: reformas parcelares da Direcção-Geral de Transportes Terrestres e do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres; reestruturação da Administração-Geral do Porto de Lisboa; criação dos serviços mecanográficos de estudos e estatísticas da Comissão de Reorganização e de Simplificação dos Serviços, etc.

Participou em diversos estágios complementares de aperfeiçoamento de conhecimentos e seminários. Na C. P. tinha a seu cargo o pelouro do Departamento Comercial e das Relações Públicas.

Visita dos finalistas do curso de RP do GECTI

Os finalistas do Curso de Relações Públicas do GECTI, em que participou o adido administrativo J. Matos Serras, cumprindo o seu programa habitual de visitar um sector de Relações Públicas, como último acto escolar, visitaram desta vez o Serviço de Relações Públicas da C. P.

Foram recebidos pelo chefe do Serviço de RP e restantes quadros do Serviço, tendo — após uma visita às instalações respectivas — havido uma reunião de trabalho que constou de uma prelecção do dr. Élio Cardoso e do seu adjunto, Américo Ramalho, e da projecção de um filme sobre o Centro de Formação do Pessoal, do Entroncamento.

No final da visita e no decurso de um beberete que foi oferecido àqueles finalistas no gabinete do chefe do Serviço, o sr. Ruy de Carvalho, professor do Curso, referiu-se, em termos muito amáveis para a nossa Companhia, ao esforço que está a ser desenvolvido, salientando que esta oportunidade lhe fazia «comprender melhor a tarefa tremenda que toda a C. P. tem sobre os ombros, facto que o público bem deve ter em conta».



A BANDA DE MÚSICA do Clube Ferroviário de Portugal deslocou-se a França

A prestigiosa Banda de Música do Clube Ferroviário de Portugal fez mais uma digressão ao estrangeiro.

Desta vez deslocou-se a França, onde na cidade de Charle-Ville-Mézières, situada na fronteira franco-belga, participou no festival internacional de bandas de música ferroviárias.

O certame realizou-se nos dias 23, 24 e 25 de Junho e nele intervieram os mais categorizados agrupamentos musicais dos caminhos de ferro da Alemanha Federal, Áustria, Bélgica, Finlândia, Luxemburgo, Suécia e França, num total de 12 bandas e fanfarras.

Além de três pares envergando trajes folclóricos nacionais, fez ainda parte da caravana a menina Anabela Caneiro, eleita recentemente «Rainha dos Ferroviários Portugueses de 1972».



À banda foi atribuído um diploma de honra (não havia classificação) e o *maire* da cidade enviou ao Clube uma carta manifestando o seu apreço pela participação portuguesa no festival.

O *Boletim da C. P.* regista com muito agrado mais este momento marcante na vida da Banda de Música do Clube Ferroviário de Portugal, consciente de estar a dar o devido relevo a uma forma sã de actividade circuntrabalho e de enriquecimento cultural.

REALIDADES SOCIAIS

Concessões a estudantes previstas pela O. G. C. A. n.º 4/70

De harmonia com o previsto na O. G. C. A. n.º 4/70 acerca de «Concessões a estudantes», no que interessa não só aos filhos dos ferroviários como também a estes, foram abrangidos os seguintes beneficiários:

Estágios de motivação

Frequentaram os estágios de motivação referidos no n.º 2 daquela Ordem seis filhos de ferroviários que seguem cursos com possibilidade de ingresso nos serviços da C. P.

Nos cursos de Engenharia, estagiaram:

- Antonino José Calião Santos Henriques, filho de Silvestre Henriques, fiscal do pessoal da revisão de bilhetes, o qual frequenta o curso de Engenharia Mecânica;
- Elísio Manuel Nunes Carmona, filho de Joaquim Carmona, maquinista principal, aluno de Engenharia Mecânica;
- António José Carrasquinho Freitas, filho de António da Silva Freitas, chefe de secção, aluno de Engenharia Civil;
- António Espírito Santo Dias, filho de António Caetano Dias, operário de 2.ª classe, aluno de Engenharia Química;
- Maria Teresa Montalvão Freitas Ponce de Leão, filha de Carlos Ponce de Leão, médico-adjunto, aluna de Engenharia Civil.

Como prémio recebeu cada um a quantia de 3000\$00.

Nos cursos de Agente Técnico de Engenharia, estagiou:

- Joaquim Conceição Batista Barbas, filho de Manuel Francisco Barbas, analista de trabalho ajudante, o qual está no curso de Construção Civil e Minas.

Como prémio recebeu a quantia de 2000\$00.

Subsídios a agentes que frequentam determinados cursos

De acordo com os n.ºs 6.1 e 6.2 da mesma Ordem, foram concedidos subsídios anuais, para matrículas e livros, aos agentes que frequentam, sem prejuízo para o serviço, alguns dos cursos referidos no n.º 6.1.

Beneficiaram desta concessão, que oportunamente solicitaram, os seguintes agentes:

- Alcina Maria Delgado Nunes, escriturário de 3.ª classe, aluna de Biologia 1500\$00
- Maria da Conceição Dias Simões, escriturário de 3.ª classe, aluna de Ciências Económicas 1500\$00
- Isabel Jesus Ramos, escriturário de 2.ª classe, aluna de Farmácia 1500\$00
- Gracinda Conceição Papafina Cândido Caixeiro, escriturário de 2.ª classe, aluna de Filosofia Românica 1500\$00
- Maria de Fátima Gonçalves Fernandes, escriturário de 3.ª classe, aluna de Filologia Germânica 1500\$00
- Maria Teresa Vicente Moreira, escriturário de 3.ª classe, aluna de Engenharia Química 1500\$00
- Maria Manuela Araújo Mota Ferreira, escriturário de 3.ª classe, aluna de Biologia 1500\$00
- Maria Otilia da Silva, escriturário de 2.ª classe, aluna de Química Laboratorial e Industrial 1200\$00
- Manuel Ferreira Claudino, escriturário de 3.ª classe, aluno da Secção Preparatória para o Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras 1140\$00
- Maria Selene Alves André, escriturário de 2.ª classe, aluna de Contabilidade 1134\$80
- Aires da Conceição Gois Pires, escriturário de 2.ª classe, aluna de Contabilidade 1073\$00
- António Alfredo Piegas, preparador, aluno de Química Laboratorial e Industrial 1015\$00
- Maria Guilhermina Gonçalves Patrocínio, escriturário de 3.ª classe, aluna da Secção Preparatória para o Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras 1000\$00
- Maria Helena Louro Raposo, escriturário de 3.ª classe, aluna de Contabilidade 958\$50
- Raul Rodrigues de Oliveira, operário de 3.ª classe, aluno de Formação Electromecânica 786\$00
- José Dionísio Pita, servente de 1.ª classe, aluno de Formação Electromecânica 772\$50

— Américo Rosa Rodrigues, operário de 3. ^a classe, aluno de Formação Electromecânica	742\$50	— Casimiro Marques da Teresa, operário de 3. ^a classe, aluno de Formação Electromecânica	452\$50
— João Gonçalves Xavier, operário de 3. ^a classe, aluno de Formação Electromecânica	672\$50	— João Guerreiro Caldeira, operário de 3. ^a classe, aluno de Formação Serralheiro	451\$00
— José Manuel Gaspar da Cunha, electricista de 3. ^a classe, aluno de Formação Electromecânica	638\$00	— Guilherme Marques Filipe, operário de 1. ^a classe, aluno de Formação Electromecânica	422\$50
— Henrique Nunes Duarte, operário de 2. ^a classe, aluno de Formação Electromecânica	632\$50	— Merceano de Magalhães Batista, operário de 3. ^a classe, aluno de Formação Electromecânica	375\$00
— Manuel Luís de Jesus Barata, operário de 3. ^a classe, aluno de Formação Electromecânica	595\$00	— António Manuel Gaião, electricista de 3. ^a classe, aluno do Complementar do Comércio	372\$50
— Joaquim Neves Lopes, servente de 2. ^a classe, aluno da Secção Preparatória para o Instituto Industrial	574\$50	— Arlindo Pereira da Silva Aniceto, operário de 3. ^a classe, aluno de Formação Serralheiro	362\$50
— Vasco Fernando Pereira Francisco, operário de 3. ^a classe, aluno de Formação Electromecânica	515\$00	— Vítor Cardoso Gonçalves, operário de 3. ^a classe, aluno de Formação Electromecânica	337\$50
— Manuel Rosa Boletto, operário de 3. ^a classe, aluno de Formação Electromecânica	471\$50	— José Fidélis Martins Vicente, aprendiz de electricista, aluno de Formação Electromecânica	322\$00



«TAÇA C. P.» para os bombeiros do Entroncamento

A favor da Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários do Entroncamento, realizou-se no dia 2 de Julho, naquela vila ferroviária, um Torneio de Tiro aos Pratos que teve a participação de dezenas de concorrentes e em que foram disputados inúmeros troféus, alguns de considerável valor. Entre os mesmos, destacava-se, não só pelas suas apreciáveis proporções como pelo seu cunho artístico, uma magnífica taça — a «Taça C. P.» — que a Administração da Companhia, através do Serviço de Relações Públicas, ofereceu àquela humanitária associação, em face dos abnegados serviços que tem prestado à nossa Empresa.

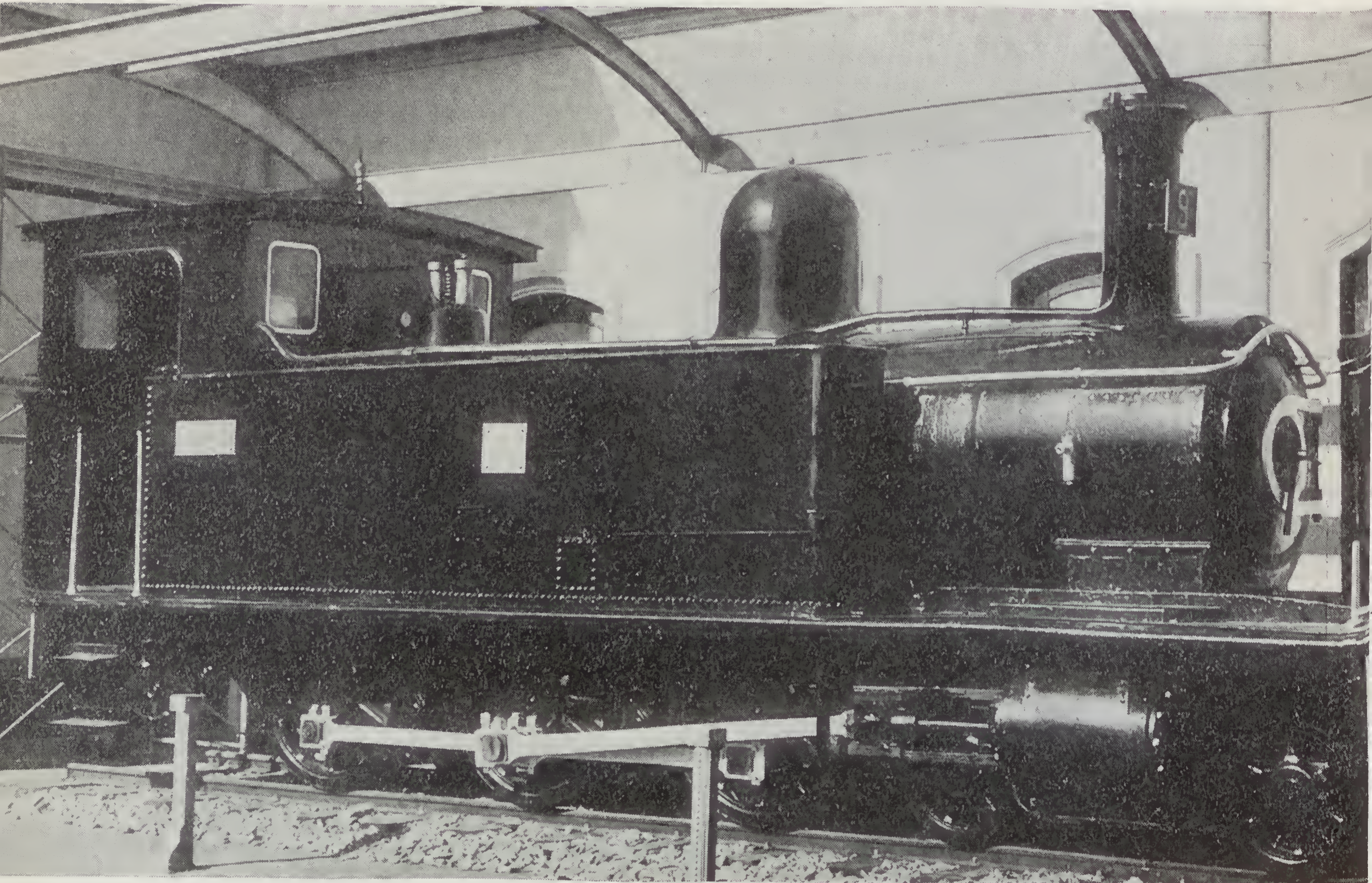
LINHAS ULTRAMARINAS

**A rede ferroviária de Moçambique
totaliza 3138 km**

Por Vasco Callixto

Locomotiva do tipo *Ten Wheeler*, uma das primeiras máquinas utilizadas na linha férrea Lourenço Marques-Pretória, inaugurada em 1895. Esteve ao serviço até 1940. Exposta na estação de Lourenço Marques

Moçambique, onde o caminho de ferro foi inaugurado em 1895, quando se abriu à exploração a linha Lourenço Marques-Ressano Garcia-Pretória (Transval), possui uma rede ferroviária que com-



preende 12 linhas principais e 7 ramais, totalizando 3138 quilómetros de ferrovia. No entanto, a Província não dispõe ainda de uma malha contínua, muito embora para tal se caminhe, estando em projecto, cremos que avançado — os jornais locais noticiaram-no no Verão passado —, a ligação Lourenço Marques-Beira, de capital importância.

Acompanhando o desenvolvimento das regiões, estabeleceram-se em Moçambique três sistemas ferroviários regionais, que um dia constituirão um sistema único. O Sistema Norte serve os distritos de Moçambique e Niassa, o Sistema Centro, os distritos da Zambézia, Tete, Beira e Vila Pery (sem ligação entre o primeiro e os restantes) e o Sistema Sul, os distritos de Inhambane, Gaza e Lourenço Marques (também com o primeiro distrito e a capital do segundo, isolados). O distrito setentrional de Cabo Delgado é, portanto, o único onde o caminho de ferro ainda não chegou.

Uma vez que a rede ferroviária moçambicana «nasceu» em Lourenço Marques, referir-nos-emos em primeiro lugar ao Sistema Sul, que é também o mais importante, apoiado no porto da capital da Província.

Compõem este Sistema cinco linhas e quatro ramais. A linha mais antiga é a chamada Linha de Ressano Garcia, de Lourenço Marques àquela localidade fronteiriça, com 88 quilómetros de extensão, que se prolonga através do território da África do Sul, até Pretória. Linha internacional por onde circula o grande tráfego do Transval, como combustíveis líquidos e carga geral no sentido ascendente e carvão, minérios diversos e citrinas no sentido descendente, dispõe de «transportes rápidos de mercadorias», utilizados pelas principais cidades do país vizinho.

A Linha de Goba, com 64 quilómetros, vai de Machava, arrabalde de Lourenço Marques, até à fronteira com a Suazilândia. Foi até 1964 uma linha interna. Naquele ano, porém, estabeleceu-se ligação com o caminho de ferro suazi, que se prolonga por mais 219 quilómetros. É a linha de transporte do minério de ferro de Umbovo Ridge e, a pedido do Governo da Suazilândia, a exploração desta linha foi confiada aos Caminhos de Ferro de Moçambique.

A mais extensa linha do Sistema Sul é a Linha do Limpopo, de Lourenço Marques a Malvéria, na fronteira da Rodésia, com uma extensão de 528 quilómetros. Serve toda a zona do importante vale do Limpopo, bem como a Rodésia, o Botswana e a própria Zâmbia, que por esta linha movimentam importações e exportações.

As chamadas linhas independentes do Sistema Sul são a Linha de Gaza, com um percurso de 142 quilómetros, de João Belo a Chicomo e a Marão, e a Linha de Inhambane, desta cidade a Inharrime, com 92 quilómetros de extensão. Os quatro ramais totalizam 164 quilómetros, sendo o mais longo (93 km) o de Moamba a Xinavane, que cruza a

Linha do Limpopo. Vem depois o de Umpala-Salamanga (61 km), que serve a região do Maputo, ao sul de Lourenço Marques, e, por fim, devem citar-se os pequenos ramais de Machava ao Entreponto da Matola (6 km) e de Boane ao Umbelúzi (4 km).

O Sistema Centro dos caminhos de ferro moçambicanos tem como linha principal o Caminho de Ferro da Beira, com 318 quilómetros de extensão. Estabelece esta linha ligação directa entre a cidade da Beira e a Rodésia, pela fronteira de Machipanda, servindo assim, não só aquele país, como o Botswana, a Zâmbia e a República do Zaire. O tráfego descendente, que compreende, essencialmente, minérios, tabacos e cereais, é superior ao tráfego ascendente.

Formado por três linhas e um ramal, referimo-nos agora ao caminho de ferro Beira-Tete e Beira-fronteira do Malawi, que alcança os 678 quilómetros, a partir de Dondo, entroncamento situado a 30 quilómetros da Beira. A primeira linha é a da Trans-Zambésia Railway, do Dondo a Sena (291 km), na margem direita do Zambeze, onde se liga a uma linha dos Caminhos de Ferro de Moçambique, que prossegue até Vila Nova da Fronteira (44 km), entrando depois no Malawi. São estas duas linhas que constituem a via de acesso daquele país ao mar. De Dona Ana, na margem esquerda do Zambeze, em frente de Sena, parte a linha de Tete (255 km), a qual, todavia, não alcança aquela capital distrital, quedando-se em Moatize, a cerca de 20 quilómetros de distância, em plena região carbonífera. Por esta linha são transportadas máquinas, combustíveis, material diverso e carga geral para a barragem de Cabora Bassa. O ramal de Marrromeu, com 88 quilómetros, serve a região açucareira do Baixo Zambeze.

A linha independente do Sistema Centro é a Linha de Quelimane, que se prolonga por 145 quilómetros, até Mocuba, servindo a importante localidade de Namacurra.

É o Sistema Norte que possui a mais extensa via férrea de Moçambique, ligando o porto de Nacala a Vila Cabral, numa extensão de 800 quilómetros, passando pela capital distrital de Nampula. Compreende ainda esta linha o Ramal do Lumbo (42 km), até Rio Monapo, e de Nova Freixo parte uma outra linha, com 78 quilómetros, até Entre-Lagos, na fronteira do Malawi.

O número de passageiros transportados nos caminhos de ferro de Moçambique, que em 1965 fora de 3 751 999, alcançou em 1967 a casa dos 4 milhões e totalizou 5 281 443 em 1970. Por sua vez, a carga transportada passou de 12 622 299 toneladas em 1965 para 16 895 544 toneladas em 1970.

Uma extensa rede de camionagem, de Norte a Sul da Província, completa os sistemas ferroviários.

Em próximos artigos, historiaremos as diferentes linhas férreas de Moçambique.

Nomeações e promoções

A contar de Janeiro do corrente ano

A OPERÁRIO DE 1.^a CLASSE — o Operário de 2.^a classe, Vitorino dos Santos Barros.

A OPERÁRIO DE 2.^a CLASSE — os Operários de 3.^a classe, Justino Carvalho Máximo e Arnaldo Ventura.

A contar de Março do corrente ano

A CHEFE DE ESTAÇÃO DE 1.^a CLASSE — o Chefe de estação de 2.^a classe, Gonçalo Correia.

A OPERÁRIO QUALIFICADO DE 2.^a CLASSE — o Operário de 1.^a classe, Joaquim António.

A OPERÁRIO QUALIFICADO DE 3.^a CLASSE — os Operários de 1.^a classe, Marcolino Roseta Lopes, Firmino de Menezes Dias, Alexandre Baptista, António Mealha, Álvaro Augusto Roque, Manuel Miranda Urbano Tarouca e António do Carmo; e os Operários de

2.^a classe, Joaquim Correia Guerreiro, Florindo Fernandes Miranda Roldão e Calixto da Costa Gaspar.

A ELECTRICISTA QUALIFICADO DE 3.^a CLASSE — os Electricistas de 1.^a classe, José António Fitas Nunes e Fernando Louro Bernardo; e o Electricista de 2.^a classe, Luís Manuel Barreiras Cardoso.

A ESCRITURÁRIO DE 3.^a CLASSE — o Praticante de escritório, Maria Rosa de Almeida Rodrigues.

A contar de Abril do corrente ano

A ESCRITURÁRIO DE 3.^a CLASSE — os Praticantes de escritório, Maria José de Sousa Lapa, Maria Adozinda Silva Feiteiro, Maria Teresa de Albergaria Gomes da Silva e Maria do Carmo Simões.

A AUXILIAR DE MANUTENÇÃO — os Serventes de 1.^a classe, Miguel de Oliveira Martins, Firmino Soares de Almeida, António Maia, Cândido da Silva Miranda, Joaquim Teixeira e Carlos Gomes da Piedade.

A CONDUTOR PRINCIPAL — os Condutores de 1.^a classe, Mário Francisco de Oliveira, José da Guia Rodrigues Maia, António Maria Vidal, André dos Santos, Benjamim Ferreira, José Tomás, Joaquim Lopes Gomes, Ângelo Rafael Cardoso, Custódio Maria Silva, Damião Martins Cordeiro, Joaquim Lopes Pereira, Anacleto Pereira Almeida, José da Silva Carvalho, Luís Mendes Gomes, Albino da Silva, Joaquim Mendes, Joaquim António Rosário, João Martins, José Carmo Nunes, José de Matos, Jerónimo Moreno Simões, José da Silva, António Dias Cabrita, José Francisco de Almeida, José Teixeira Vitoriano, António Garcia Pereira Gordo, José

António Baptista Merca, Gaudêncio Manuel Lagartixo, Alexandre da Conceição Mansinho e José Cabrita Elias.

A CONDUTOR DE 1.^a CLASSE — os Condutores de 2.^a classe, Joaquim Gregório Leonardo, José Francisco Bonito, António Pereira Lopes, Joaquim de Oliveira, João Nepomuceno Oliveira, Alberto Vieira Serralha, Joaquim Rodrigues Serrano, Mário Coelho Ribeiro, Manuel Aires Pimentel, Luís Gonçalves Verão, Amadeu Correia, João Baptista, João Simões Júnior, Joaquim António Pedro, João Lima Canaverde, Augusto Nunes Serralha, Ramiro Joaquim Carvalheira, António Narciso Capão, José Pereira, José Gonçalves Tigela, Joaquim Afonso Costa, Joaquim Augusto Santiago, Leandro de Matos Amaro, António Cabrita Nunes, José Fernando Cebola, Custódio Gonçalves da Cruz, João António de Almeida e António José Martins.

A REVISOR DE BILHETES PRINCIPAL — os Revisores de bilhetes de 1.^a classe, José Francisco de Oliveira Lopes, Manuel Teixeira, José Saraiva Lopes, Nicolau da Cunha Borges, Jaime Maia Ramos, Tomé Coelho

Martins, Diamantino Monteiro Ferrolho, Joaquim da Paixão Feliciano, João Gonçalves Caixinha, Lionídio Chaves, Mário dos Santos Libório, António Pedro, Aurélio Antunes, Armando Gomes Rafael, Nicolau José, João da Silva Santiago, José Mendes, Augusto Duarte, Joaquim da Silva Martins, Fernando Martins Guilherme, Joaquim da Graça Pinhão, Virgílio Augusto Maia, Arménio Oliveira Gonçalves Maia, Joaquim dos Santos, Manuel Maria, Casimiro Ferreira, Rodrigo Conceição de Jesus Parelho, António Cardoso Mendes, José Rodrigues Couraça, António Grade Cabrita, Manuel Diogo Vaz, Manuel Miranda, José Malaquias, Miguel Rafael Campos, João Alexandre Palmeiro, Manuel António Lança e Ricardo de Sousa.

A REVISOR DE BILHETES DE 1.^a CLASSE — os Revisores de bilhetes de 2.^a classe, Manuel Rodrigues Baltazar, José Lourenço Ferreira, Manuel Pereira, João Carrilho, Domingos Marreiros Eugénio, João Carvalho Marques, José Abrantes Benido, João Maria Pinheiro Carraca, José Bonifácio Bergeiro, António Miranda, Arlindo Alves, José Martinho, António Martins, Domingos José Patrocínio, Manuel Maria Gonçalves Amaro, João Lourenço Gaspar, António Pinho Loureiro, João Alexandre, José da Silva Chagas Azevedo, Joaquim António, Henrique Maria Alferes e Luciano Marcos Jacinto.

A REVISOR DE BILHETES DE 2.^a CLASSE — os Revisores de bilhetes de 3.^a classe, Augusto Feliciano da Silva, Manuel Joaquim, Adérito das Neves Pardal, José Dias Lopes, Joaquim de Matos Mariquitos, António de Sales Filipe, Adriano Silvério Vermelho, Júlio Ferreira Ramos, João Gaspar Pedro, José Raposo Vilhena, António Alexandre, João Tomás Caldoneiro, Francisco Custódio Fernandes, José Belarmino dos Mártires Costa e José Maria Corexo.

A CHEFE DE LANÇO PRINCIPAL — os Chefes de Lanço de 1.^a classe, Joaquim António, Manuel Domingos Mestre, Alfredo Joaquim Bacalhau e António Vieira dos Santos.

A CHEFE DE LANÇO DE 1.^a CLASSE — os Chefes de Lanço de 2.^a classe, Manuel Rodrigues Martins, Manuel Valente Júnior e Luís Pinto Nogueira.

A ASSENTADOR QUALIFICADO — os Assentadores de 1.^a classe, Bernardo Monteiro, Coriolano Augusto Sequeira, António Almeida e Joaquim Felicidade Caetano; e os Assentadores de 2.^a classe, Francisco Xavier Paulo, Manuel Ferreira e João dos Santos.

A CONTRAMESTRE PRINCIPAL — o Contramestre de 1.^a classe, Américo Soares Correia.

A CONTRAMESTRE DE 1.^a CLASSE — os Contramestres de 2.^a classe, Raul Marçalo Cotovio, Belmiro Alves da Costa e João Evangelista de Sousa Martins.

A CONTRAMESTRE DE 2.^a CLASSE — os Chefes de Brigada, Carlos Augusto Xavier, Eduardo da Silva Correia, Leovegildo dos Santos Jerónimo e Armando Nunes da Silva.

A CHEFE DE BRIGADA PRINCIPAL — os Chefes de Brigada, Abel das Neves Correia, Manuel Vasques, José Manuel Vasques, Firmino Pereira de Lima, António Gomes de Araújo, António Fernando da Silva Gabriel, Romeu das Neves Correia, André Rodrigues Sande, Francisco Soares de Magalhães, Gil Francisco José Assunção, Arlindo Ferreira de Oliveira, Joaquim Manuel Cardoso Afonso, José David Prates Caeiro, António Joaquim Rendas Júnior, João Rodrigues Lindim, João Eugénio do Coito, António Fernandes Pereira, Fernando Carrilho Ferreira, João Fernandes da Silva, Manuel Marques Fulgêncio, José Manuel da Silva e Saul Carvalho Martins.

A OPERÁRIO QUALIFICADO DE 3.^a CLASSE — o Operário de 2.^a classe, José Riscado Prata.

A OPERÁRIO DE 1.^a CLASSE — os Operários de 2.^a classe, Jacinto Maia Pires, José Rodrigues Pinto de Magalhães, José da Costa, António José de Freitas Ribeiro e Joaquim de Sousa Valente.

A OPERÁRIO DE 2.^a CLASSE — os Operários de 3.^a classe, Fernando Correia Bessa, António Luís Gonçalves Claro, José Moreira Moura, Joaquim da Rocha Ribeiro, Secundino de Araújo Oliveira, Carlos da Costa Pinheiro, António da Silva Gomes, João Batista Pinto, António Augusto Arantes, Manuel Pinto de Freitas, José Vitorino, Abel Amaro da Silva Aveiro, António de Oliveira Lourenço, Manuel Mota Café, João Guerreiro Caldeira, António João Socha Magrinho, José J. Baptista Carrilho, Manuel Rocha Bordonhos, Abílio Rosa Fernandes, José Justino de Abreu Nuno, Cristóvão Marques Homem, José Vaz Dias Bicacro, Henrique Serras L. Pépio, José Fernando Bernardes da Silva, José Francisco Soares, Henrique da Silva Catarino, António da Silva Costa e Rogélio Ambrósio.

A OPERÁRIO DE 3.^a CLASSE — os Serventes de 1.^a classe, Joaquim de Barros Araújo, José das Dores Neves e Mário Gregório da Silva; e os Serventes de 2.^a classe, Vitorino Braz N. Baptista, António Francisco, António Domingos Gordo Branco, Sérgio Francisco Pais, João Manuel Pires de Moura, Francisco Rodrigues Matias, Eduardo Joaquim Cristina Custódio, Manuel Bárbara Ramos, Manuel da Silva Vieira, Joaquim Rodrigues da Silva, Patrício Inácio de Oliveira, António Domingos da Encarnação Cabrita, Francisco Domingos Branco, Manuel Pereira Dias, João Guerreiro Albano, José António da Costa, Armindo Francisco Pereira, Fernando José Grilo Fortunato, José Abreu Brito de Carvalho, Romeu Vieira Rocha, Garcia dos Santos Silvestre, José da Silva Velez, António de Oliveira Pacheco, Manuel da Silva, Joaquim Maria Teresa, Manuel Martins Pires, José Maria da Silva, Manuel José Vinhas Basílio, Manuel da Silva Maria, José Martins Silveira, Joaquim Manuel Magno Saúde, José António das Neves e Marciel Rafael Pacheco Correia.

A CHEFE DE ELECTRICISTAS PRINCIPAL — os Chefes de Electricistas de 1.^a classe, António Júlio Helena, José Joaquim Carvoeira Rodrigues, Gregório da Cruz Frazoça Gordo, Cândido Correia Figueiredo e Mário Martins da Silva.

A ELECTRICISTA QUALIFICADO DE 3.^a CLASSE — os Electricistas de 1.^a classe, Manuel Coelho Rosa e António Simões Bertão; e o Electricista de 2.^a classe, José da Cruz Coelho.

A ELECTRICISTA DE 1.^a CLASSE — os Electricistas de Telecomunicações de 2.^a classe, Manuel dos Santos Breia, António Pinto de Faria e Francisco Mendes; e os Electricistas de 2.^a classe, Afonso Moreira Soares de Moura, Mário de Sousa Costa e José Maria da Costa Gomes.

A ELECTRICISTA DE 2.^a CLASSE — o Operário de 2.^a classe, Alfredo de Azevedo Araújo; os Electricistas de Telecomunicações de 3.^a classe, Honorato João Carvalho Rodrigues, Francisco Pedro Galocha, Manuel Alves Freire, Joaquim Lopes Marinho, António Pina Vaz, José Augusto Vicente Marqués dos Santos, Joaquim Pratas Baixa e Aldorindo Gonçalves Moço; e os Electricistas de 3.^a classe, Fernando Monteiro Lourenço, Francisco Rodrigues Góis, Joaquim Mendes Rodrigues, Bernardino Rodrigues Pereira, António Gomes Vilas Boas, Joaquim Pereira e Abílio Rodrigues Branco.

A ELECTRICISTA DE 3.^a CLASSE — os Serventes de 1.^a classe, Joaquim José dos Santos e Agostinho Joaquim André; e os Serventes de 2.^a classe, António Januário Ferreira, Manuel da Costa Ribeiro, Carlos António Filipe Pato, Vasco da Silva Amaro, José Adelino Ferreira Raimundo, Manuel Rosa Rodrigues, António Rico Leonardo e Rogério Gabado de Oliveira.

A GUARDA-FIOS DE 1.^a CLASSE — os Guarda-Fios de 2.^a classe, José Ernesto de Castro, José Ferreira da Silva, Abílio Valente Carvalhas, Manuel Martins Filipe e Francisco Lourenço da Silva Esteves.

A GUARDA-FIOS DE 2.^a CLASSE — o Guarda-Fio Eventual, David Martins Galocha.

A SERVENTE DE 1.^a CLASSE — os Serventes de 2.^a classe, José Rafael, Domingos José Vitorino, Manuel Francisco Mendes, Maurício de Jesus Custódio, Joaquim Maria Domingos, António Gonçalves Monteiro, António Alexandre Guerreiro, José Inácio dos Santos, Henrique Manuel dos Santos Quintino, José Fernandes dos Santos, Isidro Ferreira de Carvalho, Joaquim Oliveira Primo, Joaquim Júlio P. Henriques, Raul da Conceição Santos, José Monteiro L. dos Santos, Manuel Rodrigues Rosa, Manuel Henriques da Rosa, Joaquim Rodrigues da Silva, José Cândido Roque, António Ferreira Cabelo, João de

Matos Fernandes, António Pombo Gonçalves, Francisco Maria C. e Silva, João Pires Sérvulo, Diamantino Rodrigues A. Paulino, Joaquim José Martins de Almeida, Jorge Domingos C. Pombo, Alexandre Paulico Caria, António Maria C. Pombo, Manuel Matias Nora, José Quiterres da Cruz, José Maria Rodrigues da Cruz, Feliciano Guedes Teixeira, João de Sousa Dias, Joaquim Afonso Paulico, Eduardo José Pires, João Carlos do R. Azevedo, Ilídio Ferreira Lopes, João Manuel Morgado Gomes, Adelino Crastes Barradas, António Manuel P. Pereira, António Lopes Silva, Filipe Carpinteiro Mourato, Manuel Marques Centeio, Joaquim Ventura Duarte, João Pires Lourenço, José António Bispo, António Manuel L. Lemos, Manuel Gonçalves B. Carvalho, José de Jesus Gonçalves, António Costa Fonseca, António Martins Lopes, Joaquim Alverca S. Leal, Joaquim Samouco Simões, António Marques Martins e Manuel Marques Serra.

A contar de Maio do corrente ano

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE V — o Técnico Superior de 2.^a classe, Adriano de Almeida Cavacas.

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VII — o Engenheiro Estagiário, Manuel Augusto de Oliveira Borges.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE IV — os Agentes Técnicos de Engenharia de 2.^a classe, Fernando Joaquim Gouveia e José Manuel Valério Galinha.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE V — os Agentes Técnicos de Engenharia de 3.^a classe, António da Silva Moreira, José Luís Vale Rego Mendes, Álvaro Calinas, Carlos Alberto Mendes das Neves e Alfredo Nunes Bento.

A INSPECTOR REGIONAL DE TRACÇÃO — o Agente de Métodos de 2.^a classe, Perfeito Correia Vieira.

A INSPECTOR COMERCIAL PRINCIPAL — os Inspectores Comerciais de 1.^a classe, Leandro da Cruz, Salvador Moreira, José Augusto Guerreiro, Manuel Farinha e Luís Gregório Velez; e o Agente de Métodos de 3.^a classe, Domingos Martinho Pereira Pires.

A INSPECTOR COMERCIAL DE 1.^a CLASSE — os Inspectores Comerciais de 2.^a classe, Arnaldo Gomes Pereira Rodrigues, Francisco Bispo, Joaquim Urbano, José Pinto de Miranda, António Marques Machado, Veneslau Rondão Figueira, Joaquim Ribeiro Matias Pires, Ângelo Reis Sousa e Eduardo da Silva Henriques.

A ADIDO TÉCNICO PRINCIPAL — o Inspector de Tracção de 1.^a classe, Orlando Martins de Melo.

A ADIDO TÉCNICO DE 1.^a CLASSE — os Contramestres de 1.^a classe, Olávio Silva e Cristino António Ferrão.

A ADIDO TÉCNICO DE 2.^a CLASSE — os Contramestres de 2.^a classe, António Pereira Barreto e Angelino de Matos Dias.

A ADIDO TÉCNICO AJUDANTE — o Verificador de Receitas, Humberto Barreto Anastácio; os Chefes de Brigada de 1.^a classe, José Luís Fernandes Coelho e Manuel de Oliveira Filipe; e os Chefes de Estação de 3.^a classe, Álvaro Cabrita Guerreiro e Vítor Valente.

A ADIDO COMERCIAL DE 1.^a CLASSE — o Adido Comercial de 2.^a classe, António Dias.

A ADIDO COMERCIAL DE 2.^a CLASSE — o Adido Comercial de 3.^a classe, Adelino Jorge Coelho Veiga.

A CHEFE DE ESCRITÓRIO — os Subchefes de Escritório, Vasco Duarte Vaz, António Ferreira da Silva

Rodrigues, Lúcio José Marcelino e Florival Emídio Cabrita.

A ESCRITURÁRIO DE 3.^a CLASSE — o Factor de 3.^a classe, Manuel da Ponte Gaspar.

A DESENHADOR PRINCIPAL — o Desenhador de 1.^a classe, Manuel de Oliveira Simões.

A CONTÍNUO DE 2.^a CLASSE — o Servente de 1.^a classe, José de Barros.

A MAQUINISTA DE 1.^a CLASSE — os Maquinistas de 2.^a classe, Belarmino Figueiredo Teixeira, José da Silva Oliveira, Antero Pereira de Lima, Bernardino Vieira Andrade, Sebastião Carvalho Elias e Lourenço Santos Alves Vieira Lameirão.

A MAQUINISTA DE 2.^a CLASSE — os Maquinistas de 3.^a classe, Alcino da Cunha Moreira, Adão Albino de Sousa Ferreira, Artur Pereira de Magalhães, António Lopes Júnior, António Amadeu Gonçalves, Manuel Gomes da Costa, Joaquim Pereira Correia, Joaquim Ferreira Salgado e Lutário Ribeiro.

A FOGUEIRO DE 1.^a CLASSE — os Fogueiros de 2.^a classe, António Leal Augusto, Filipe Paulino Correia, Justino Gouveia Coelho, Herculano Sanches Borges e Ismael da Costa Rodrigues.

A REVISOR DE BILHETES PRINCIPAL — o Revisor de Bilhetes de 1.^a classe, José Ribeiro.

A REVISOR DE BILHETES DE 2.^a CLASSE — os Revisores de Bilhetes de 3.^a classe, António Martinho Moreira, Magno Martinho Figueiredo, Joaquim F. Teodoro Fonseca, João Monteiro Silva, José Ribeiro e Joaquim António T. Madureira.

A CONDUTOR PRINCIPAL — os Condutores de 1.^a classe, Américo da Silva Freitas, Sebastião Soares Ferreira, António Joaquim Ribeiro Silva e Ventura da Silva T. Oliveira.

A MOTORISTA DE AUTOCARROS DE 1.^a CLASSE — os Motoristas de Autocarros de 2.^a classe, Ângelo Gonçalves e Mário Tavares de Oliveira.

A COBRADOR DE 2.^a CLASSE — o Conferente de 1.^a classe, João Meira da Silva.

A INSPECTOR DE ELECTROTECNIA PRINCIPAL — os Inspectores de Electrotecnia de 1.^a classe, César da Silva Lemos e Armando Rodrigues Vinagre.

A CHEFE DE ELECTRICISTAS PRINCIPAL — o Chefe de Electricistas de 1.^a classe, Eduardo da Conceição Carvalho.

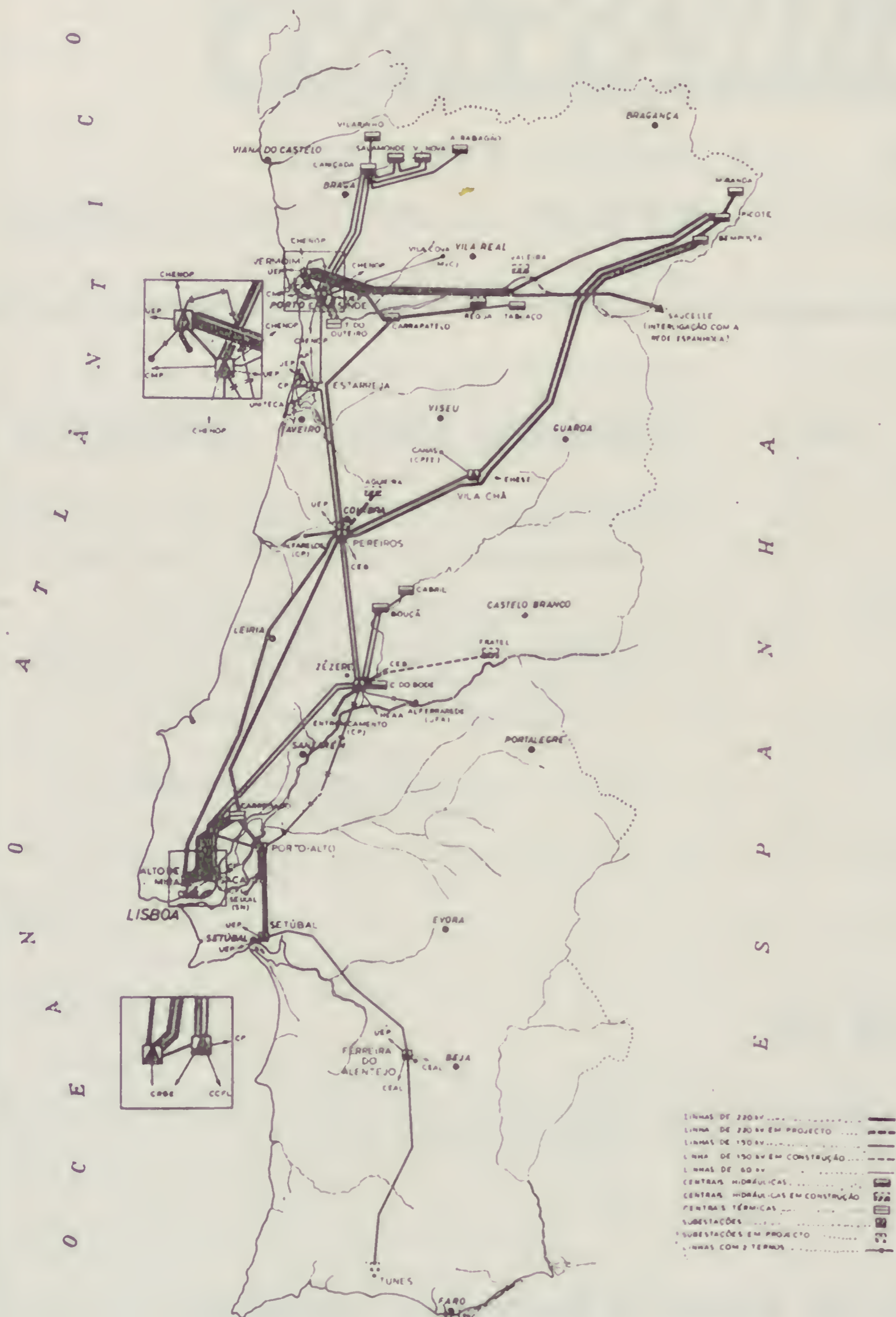
COMPANHIA PORTUGUESA DE ELECTRICIDADE — CPE S. A. R. L.

CONCESSIONÁRIA DA PRODUÇÃO E TRANSPORTE DE ENERGIA ELÉCTRICA EM PORTUGAL CONTINENTAL (REDE PRIMÁRIA)

SEDE SOCIAL: Rua Sá da Bandeira, 567, 1.º
— PORTO

ESTABELECIMENTO CENTRAL: Av. Infante
Santo, 15, 1.º — LISBOA

REDE DA CPE



CAPITAL

	milhares de contos
Capital social autorizado	7 500
Capital realizado	5 700

INVESTIMENTO

em exploração	14 449
em construção	3 406

INSTALAÇÕES EM EXPLORAÇÃO

Centrais hidráulicas:	
Potência instalada	1405 MW
Centrais térmicas:	
Potência instalada	525 MW
Potência total instalada nas centrais	1930 MW

Subestações:

Potência de transformação instalada	2635 MVA
-------------------------------------	----------

Rede de transporte:

Linhas a 60 kV	372 km
Linhas a 150 kV	1347 km
Linhas a 220 kV	1544 km

Produção: 6353 GWh (82 % da produção total do País)

A Companhia Portuguesa de Electricidade fornece à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses toda a energia eléctrica consumida nas suas vias electrificadas.