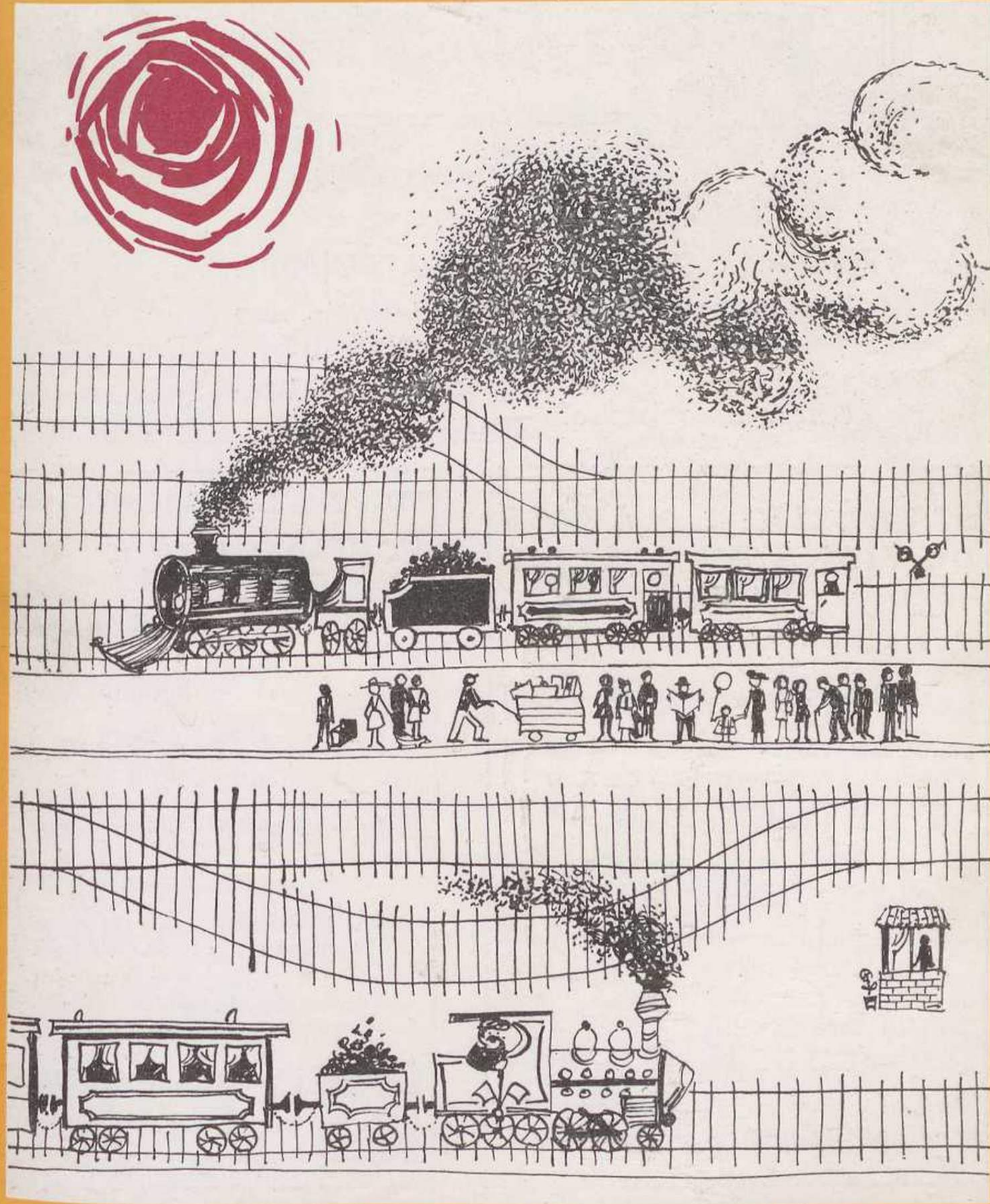


boletim da **CP**



boletim da CP

N.º 488 • Fevereiro • 1970 • Ano XLII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Novo administrador da C. P.	1
As populações urbanas em volta de Lisboa duplicarão em 1985	3
II Colóquio Nacional de Transportes	7
O problema das vias férreas de tráfego reduzido	11
Noticiário diverso	14
Actualidades ferroviárias	15 e 19
Colóquio sobre política industrial	16
Os «toast masters», por <i>Morais Cabral</i>	17
Dos jornais — Factores de atraso do desenvolvimento	18
O desporto no caminho de ferro, pelo eng. <i>José Luís Batalha Jardim</i>	20
Louvores	22
Problema de interesse nacional — Passagens de nível	23
Lá por fora, coordenação de <i>António Gouveia</i>	24
Pessoal — Nomeações e promoções	27
Pessoal — Actos dignos de louvor	30

Novo administrador da C.P.



Na sala de reuniões do Conselho de Administração tomou posse, em 13 do corrente mês, do cargo de administrador da Companhia, como representante dos accionistas, o eng. José Alfredo Garcia, que ocupava o cargo de director do Departamento de Organização e Planeamento.

A posse, naturalmente muito concorrida, foi conferida pelo presidente do Conselho de Administração, que enalteceu, com a maior justiça, as qualidades profissionais e morais do empossado.

É a segunda vez — a anterior verificou-se com o eng. Vasconcelos Correia — que um agente do

quadro superior da C. P. ingressa no Conselho de Administração, aspecto que como foi salientado na cerimónia traduz uma orientação bem definida da actual Administração no sentido de valorizar o pessoal da Empresa.

Entre outras afirmações, declarou ainda o dr. Neto de Carvalho :

«O eng. Alfredo Garcia é uma pessoa que fez toda a sua vida profissional nesta Empresa, conhecendo perfeitamente as suas virtualidades e defeitos. Filho de ferroviário, tem aqui trabalhado com todo

o interesse e dedicação, revelando qualidades profissionais e humanas que o guindaram a um dos mais importantes cargos da Companhia. E porque aí continuou a dar plenas provas de elevada capacidade foi-lhe agora possível ascender ao Conselho de Administração.

Atendendo aos tempos que vão correndo e perante a natureza das questões que temos de resolver, creio poder afirmar, com toda a verdade, não ser fácil, nem cómoda, a situação dos administradores desta Empresa. Os problemas são complicados, os quadros superiores manifestamente insuficientes e as disponibilidades financeiras reduzidas em face da descapitalização sofrida no passado e da rápida evolução das técnicas, a obrigarem a uma modernização acelerada, tanto mais necessária quanto maior é a concorrência que sofremos.

O esforço que é preciso realizar neste contexto é, por isso, muito grande e paralelas as preocupações de quem tem de decidir.

Esforço continuado, pois vão ser necessários anos para colocar esta Empresa naquele lugar a que, pela sua dimensão, tem jus na vida portuguesa. Na dimensão que é também fonte de deveres, pois a Companhia tem a obrigação de contribuir para o desenvolvimento económico nacional, de forma bem mais acentuada.

Muitas vezes pensa-se na C. P. como simples transportadora de pessoas e bens, papel sem dúvida do maior relevo em qualquer parte. Mas esquece-se, frequentemente, a influência que os seus investimentos exercem na economia portuguesa e não se atende a que, por esse motivo, a capacidade de organização da Companhia e a sua rentabilidade têm acção multiplicadora de alto significado. E como não podemos, a nível nacional, desperdiçar as oportu-

nidades, creio ser de interesse geral que a C. P. possa constituir elemento de dinamização bem mais alto do que acontece presentemente. Se nisso está a vantagem do País, aí reside, também, a melhor forma de atendermos às legítimas aspirações de quantos aqui trabalham. Todavia, não podemos estar à espera que outros venham realizar as tarefas que a nós incumbem. Donde se conclui que o nosso futuro está, antes de mais, nas nossas próprias mãos, isto é, na capacidade de que todos — mas todos — soubermos dar provas.»

E mais adiante, referindo-se ao empossado :

«Esta escolha, se distingue o seu mérito, marca também a continuação de uma política : caminhar-mos no sentido da valorização das reais capacidades da Empresa.

Valorizar é, de algum modo, favorecer a qualificação das pessoas e encaminhá-las para os cargos a que melhor se ajustem. Acto de justiça, antes de mais, mas acto indispensável ao prosseguimento dos objectivos atrás apresentados. Por isso mesmo, tem uma contrapartida inevitável, a de não poder-mos contemporizar com situações que se apresentem como a negação desse princípio, como seja a promoção por simples antiguidade.

Todos sabemos que cada época tem as suas características próprias. A nossa impõe, cada vez mais, para os lugares de comando, a qualificação, a capacidade de esforço, a auto-disciplina, a possibilidade de constante adaptação a novos condicionalismos. Daí que eu tenha de pedir a todos quantos aqui trabalham uma colaboração estreita, uma preocupação se possível maior com os problemas da Empresa, um espírito aberto a novas iniciativas, quando necessárias.»

As populações urbanas surgidas em volta de Lisboa duplicarão em 1985

SÓ OS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS PODERÃO RESOLVER SATISFATÓRIAMENTE AS LIGAÇÕES DA CAPITAL COM AQUELAS POPULAÇÕES

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 no interior dos actuais aglomerados urbanos acarretam hoje, por toda a parte, a expansão das cidades e a criação de novas zonas residenciais, muito para além dos seus limites administrativos.

Trata-se, com efeito, de uma tendência que tem sido acompanhada pelo rápido desenvolvimento do transporte automóvel e pela progressiva electrificação e modernização das linhas férreas suburbanas.

Como consequência destes factos, o tráfego de passageiros nas zonas suburbanas cresce continuamente e torna-se, por isso, difícil dar rápida satisfação ao aumento da procura dos meios de transporte daí resultante.

As novas aglomerações urbanas surgidas em torno das grandes cidades, às vezes até com carácter verdadeiramente explosivo, dão origem ao fenómeno das migrações pendulares quotidianas das respectivas populações, autêntico desafio aos transportes suburbanos, a que se torna necessário dar resposta adequada.

O problema refere-se, como se adivinha, ao transporte de grandes massas de passageiros, com pontas diárias muito acentuadas, de manhã e à tarde, exigindo meios dotados de elevada capacidade, circulando com grande regularidade e a uma velocidade média tanto maior quanto mais afastados da cidade-centro estiverem os aglomerados urbanos a servir.

Os meios de transporte individuais, apesar dos aperfeiçoamentos neles introduzidos nos últimos decénios e da sua contínua expansão, não estão em condições de poderem satisfazer as pesadas exigências do tráfego suburbano, que se processa com muita irregularidade, no tempo e no espaço.

O tráfego suburbano não pode ser satisfeito devido, principalmente, à clássica insuficiência da rede rodoviária normalmente existente e à impossibilidade prática de a completar rapidamente como seria necessário e, ainda, por causa da crescente dificuldade de estacionamento no interior das grandes cidades.

O problema toma maior relevância, se considerarmos que a maioria dos passageiros não pode recorrer ao transporte individual, o que torna absolutamente necessário a utilização dos transportes colectivos.

É, portanto, uma realidade dos nossos dias, a utilização dos transportes colectivos. Quanto a estes, surge a opção dos mais adequados, daquele que melhor sirva as necessidades quotidianas dos passageiros a transportar e das distâncias a percorrer.

Haveria, agora, que considerar os aspectos técnicos, urbanísticos e económicos das empresas transportadoras e dos transportados, os meios a seguir para melhor se encontrar a solução do problema, matéria que está fora destas considerações. Apenas nos interessa sublinhar a maneira prática e mais realista, como se poderá responder às solicitações do tráfego suburbano de passageiros.

A vocação do caminho de ferro para o transporte rápido de grandes massas

Em face do problema apresentado, ressalta a enorme importância do papel que cabe ao caminho de ferro desempenhar no âmbito dos transportes suburbanos de passageiros, dada a sua especial vocação para o transporte rápido das grandes massas a movimentar nas imediações dos núcleos de forte densidade de população.

Com efeito, o caminho de ferro, pela elevada

capacidade de transporte, grande velocidade comercial, regularidade de circulação, extraordinário poder de penetração no interior dos grandes aglomerados urbanos, fraca ocupação do solo, baixo custo, grande segurança e comodidade, constitui, actualmente, em todos os países do mundo, a solução apropriada para a resolução dos complexos problemas postos pelos transportes suburbanos de passageiros.

O poder de adaptação do caminho de ferro às flutuações do tráfego suburbano leva-o a fraccionar as suas composições, em particular as de tracção eléctrica, por forma a poder variar o número de lugares oferecidos ao longo do percurso, em função do número dos passageiros; a lançar comboios semidirectos para estações intermédias, a partir das quais os comboios param em todas as estações e dando-se o inverso com as marchas que se dirigem à cidade; a escalonar as partidas das estações de origem, por forma que as marchas directas não sejam prejudicadas pelas dos comboios ónibus; e a efectuar as marchas destes comboios nas horas de ponta, por ciclos de marchas paralelas, segundo ritmos ajustados à afluência dos passageiros.

Não podemos esquecer, por outro lado, que o transporte suburbano é hoje, completado, nas grandes cidades, por transportes urbanos, tendo por base redes de metropolitano, geralmente subterrâneas e em estreita correspondência com as estações ferroviárias suburbanas. O movimento de passageiros, num destes pontos de correspondência, chega a atingir valores da ordem dos 30 000 passageiros por hora, o que nos dá uma noção do elevado poder de dispersão e de concentração, de grandes massas de passageiros, oferecido pela via férrea e por uma rede de metropolitano, quando colocadas em estreita correspondência técnica.

Julga-se, assim, que deve ser rejeitada a tendência de afastar, sistematicamente, para a periferia das cidades as estações ferroviárias afectas ao tráfego suburbano. Estas estações devem, pelo contrário, implantar-se no interior das grandes aglomerações urbanas, para se tirar, assim, o maior rendimento possível do seu extraordinário poder de penetração nos aglomerados urbanos e do seu elevado débito, para uma ocupação de espaço muitíssimo reduzida.

As ligações da cidade exigidas pelo tráfego suburbano

Dentro das considerações atrás expostas, interessa, em primeiro lugar, apreciar as ligações da cidade de Lisboa, exigidas pelo tráfego suburbano. Assim, como consequência do constante aumento da população dos concelhos vizinhos da cidade, cuja vida está intimamente ligada à capital, esses concelhos constituem hoje verdadeiras zonas da sua expansão, servindo de dormitórios para aqueles que, não vivendo nos seus limites administrativos, a ela se deslocam, diariamente, para trabalhar.



É cada vez maior o afluxo de passageiros à estação do Rossio

Essas concentrações populacionais tornaram-se mais importantes ao longo das vias de comunicação mais fáceis, mais rápidas e mais económicas. E, assim, as zonas que têm por eixos as linhas férreas de Cascais, do Oeste e Sintra e do Norte são as preferidas por aqueles que mais necessidade têm de se deslocar para as suas actividades diárias na capital.

Além destas concentrações de população, ocupa, também, já hoje, uma posição de muito relevo, no volume de passageiros que diariamente se deslocam a Lisboa, na rotina das suas actividades, a concentração populacional da margem sul, servida por uma navegação fluvial intensa e de baixo custo, que vai ser, de futuro, estimulada, no seu crescimento, por uma melhoria progressiva dos transportes públicos, rodoviários e ferroviários, entre as duas margens do Tejo, através da Ponte Salazar.

Finalmente, importa considerar o eixo correspondente às concentrações populacionais da região compreendida entre Loures e Odivelas, o qual se encontra apenas materializado por ligações rodoviárias.

Em resumo, são portanto cinco os grandes eixos de concentração das populações, em redor da capital, para as quais são vitais as ligações suburbanas: linha de Cascais; linha do Oeste e Sintra; linha do Norte; ligação à margem sul do Tejo; e ligação à região compreendida entre Loures e Odivelas.

O problema das ligações da cidade de Lisboa exigidas pelo tráfego suburbano vai ser resolvido com a remodelação do «Nó Ferroviário de Lisboa», que obteve parecer favorável do Conselho Superior de Obras Públicas e foi homologado pelo ministro das Comunicações, em Setembro de 1968.

Desde 1897, que o «Nó Ferroviário de Lisboa» não sofre, praticamente, qualquer modificação im-

portante, apesar do aumento substancial do tráfego, verificado de então para cá.

Em relação ao tráfego de passageiros, as dificuldades existentes são devidas, fundamentalmente, à falta de novas linhas, à necessidade da duplicação das vias existentes, à incapacidade das actuais estações e à não existência de uma estação de passageiros de longo curso, a avarias na sinalização e, finalmente, a deficiências das infra-estruturas e do material circulante.

É de assinalar que o problema se agravou muito mais, a partir de 1956, com a electrificação das linhas do Norte e de Sintra, na região de Lisboa, e com o enorme desenvolvimento dos principais núcleos urbanos dos arredores da capital.

Prevê-se, por outro lado, que a projectada ligação ferroviária à margem sul do Tejo, através da Ponte Salazar, em Alcântara, venha a ter, no futuro, também, reflexos importantes na exploração da rede ferroviária da capital.

Quanto ao tráfego de mercadorias, impõe-se que o mesmo seja grandemente incrementado, quer pela melhoria das actuais condições do serviço ferroviário do porto de Lisboa, quer para satisfazer às exigências crescentes da população da cidade, quer, ainda, pelo estabelecimento da futura ligação ferroviária à margem sul.

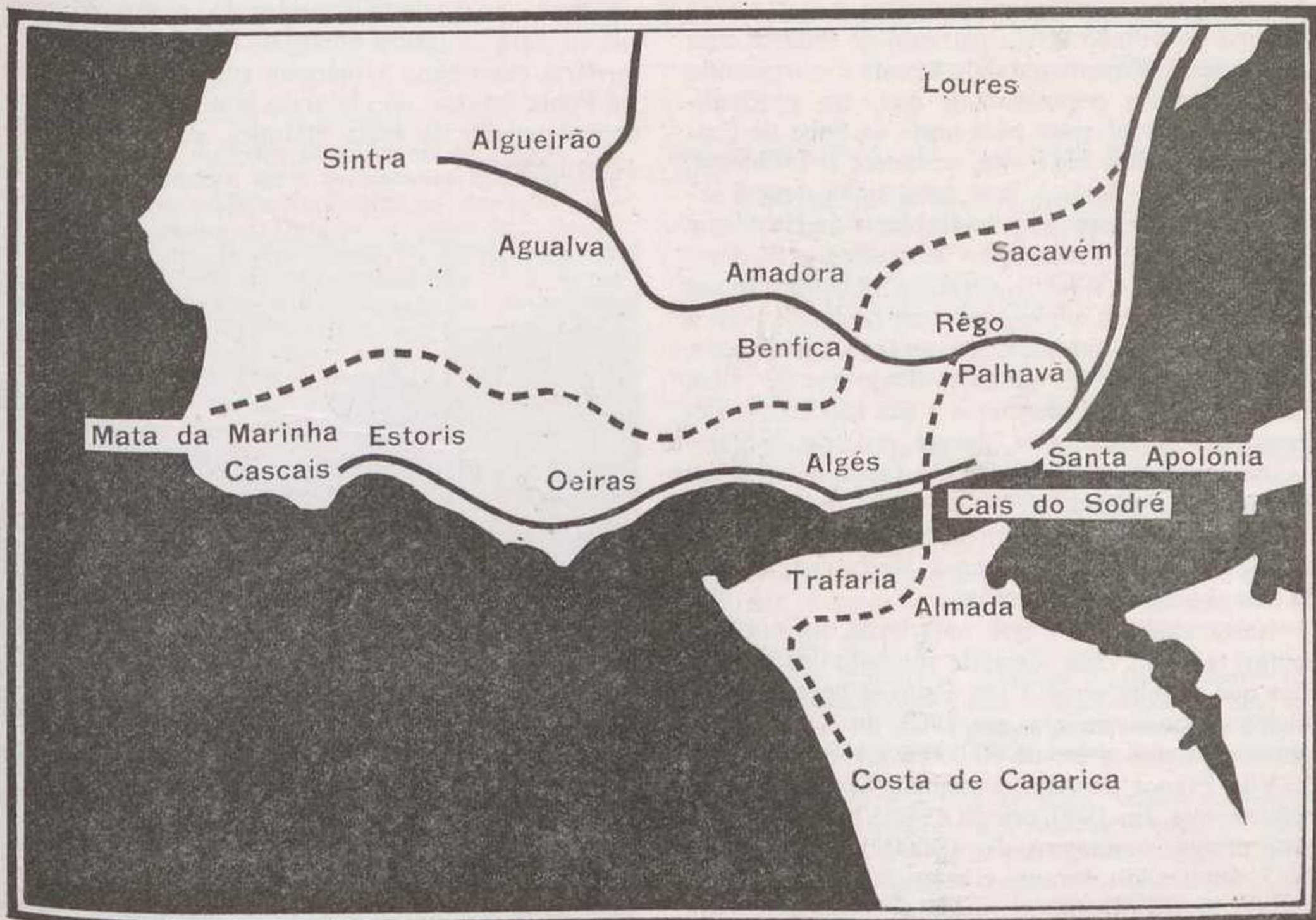
Para resolver estes dois problemas, vai ser construída a triagem de Sacavém, já prevista desde 1939 e estabelecida uma estação principal de mercadorias em Braço de Prata.

Alguns aspectos da remodelação do «Nó Ferroviário de Lisboa»

Considerando o elevado tráfego ferroviário suburbano de passageiros, previsto para o futuro, salienta-se no plano da remodelação do «Nó Ferroviário de Lisboa», que o tráfego dos passageiros para a linha do Oeste e Sintra é feito, actualmente, a partir da estação do Rossio, a qual começa a estar já saturada às horas de ponta.

Por outro lado, acentua-se a necessidade de separar, na linha do Oeste, entre as estações de Campolide e do Cacém, o tráfego de mercadorias e o tráfego de passageiros de longo e médio curso, do tráfego suburbano, em vista do grande volume deste último, havendo, portanto, urgência em duplicar a via férrea entre as estações acima referidas.

Está prevista também a construção de uma nova estação suburbana em Palhavã, para apoio da estação do Rossio e reservada ao futuro tráfego suburbano da linha do Oeste, até Torres Vedras, ou mais além, e às linhas de Sintra e de Cascais.



Esquema da remodelação do nó ferroviário da região de Lisboa

Acentua-se que o tráfego da linha de Sintra é já hoje muito elevado, mostrando tendência para aumentar. Segundo o Plano Director da Região de Lisboa, a população da Amadora era, em 1960, de 72 853 habitantes e poderá vir a atingir, em 1985, 120 000 habitantes. A população da linha de Sintra, excluída a Amadora, era de 28 377 habitantes em 1960 e poderá atingir, em 1985, 55 000 habitantes.

Estes números significam que, no referido período, se prevê, praticamente, a duplicação da população ao longo do eixo servido pela actual linha de Sintra.

Como se sabe, o tráfego dos passageiros para a linha de Cascais, é feito a partir da estação do Cais do Sodré, que, à semelhança do que sucede com a estação do Rossio, mostra evidentes sinais de saturação. Basta lembrar, de novo, o que diz o Plano Director de Lisboa, quando salienta que, a população da linha de Cascais, excluída a de Algés, era de 65 491 habitantes em 1960, prevendo-se para 1985, 125 000 habitantes, duplicando, assim, durante aquele período.

As perspectivas da evolução do tráfego ao longo daquele eixo levaram à conclusão de que, no futuro, não só a estação do Cais do Sodré como a linha actual ficarão saturadas e incapazes de satisfazer com regularidade o movimento de passageiros que aflui à região que serve.

Uma nova linha férrea partindo de Benfica com traçado sensivelmente paralelo à costa e marginando os aglomerados populacionais que, em profundidade, se desenvolveram para norte da linha de Cascais, funcionando com esta, resolverá o problema.

A saída de Benfica, esta nova linha deverá seguir o traçado proposto pelo Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres para o ramal do Jamor, o qual se encontra já delineado em túnel, por forma a evitar quaisquer prejuízos para a urbanização local, actualmente em franca realização.

Por outro lado, tornou-se evidente que tal linha, para desempenhar cabalmente a sua função, de elemento descongestionador, deverá penetrar na capital, ao longo da actual linha do Oeste e ter o seu término em Palhavã.

O tráfego dos passageiros suburbanos para a linha do Norte passará a fazer-se, de futuro, a partir da estação de Santa Apolónia.

Neste caso, como nos anteriores, haverá que contar, também, com o grande aumento das populações que a linha serve. Com efeito, a população do núcleo de Sacavém era, em 1960, de 40 479 habitantes e passará a ser de 80 000 em 1985. Na linha de Vila Franca de Xira, excluindo Sacavém, a população que, em 1960, era de 41 903 habitantes, deverá atingir o número de 85 000 habitantes, em 1985, duplicando durante o referido período. Neste sentido se justificam as medidas propostas para retirar progressivamente de Santa Apolónia o tráfego de passageiros de longo e médio curso e bem

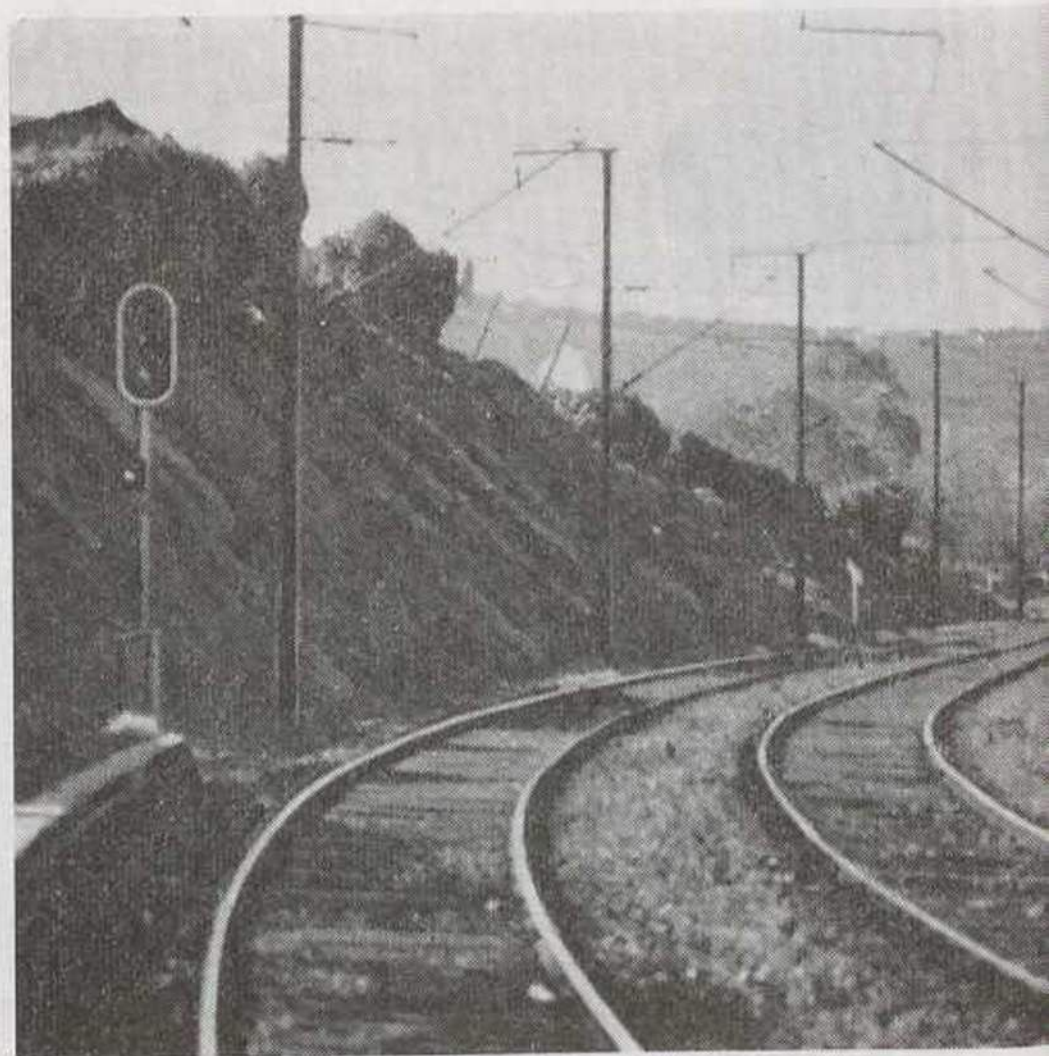
assim todo o tráfego de mercadorias, os quais deverão ser transferidos, respectivamente, para a futura estação central de passageiros da Luz e para a estação principal de mercadorias de Braço de Prata que vai ser, para o efeito, devidamente ampliada e remodelada.

Os passageiros para a margem sul do Tejo passarão a utilizar a estação do Rego

O tráfego de passageiros para a margem sul do Tejo, passará a fazer-se, no futuro, a partir da estação suburbana do Rego, que ficará ligada à Ponte Salazar.

Para se poder avaliar a importância desta ligação, no futuro, registam-se os seguintes dados constantes do Plano Director de Lisboa: população da zona industrial a Sul do Tejo (excluindo Almada, Palmela e Setúbal e núcleos rurais de Azeitão, Sesimbra e Costa de Caparica), em 1960, 128 637 habitantes; previsão para 1985, 315 000 habitantes. População do núcleo de Almada, em 1960, 55 108 habitantes; previsão para 1985, 100 000 habitantes. População dos núcleos de Palmela e Setúbal, em 1960, 57 453 habitantes; previsão para 1985, 125 000 habitantes.

Prevê-se, portanto, que a respectiva população duplicará no período considerado, o que dá uma noção clara da futura importância desta ligação ferroviária suburbana à margem sul do Tejo, através da Ponte Salazar, não falando já no progressivo desenvolvimento da faixa atlântica, de enorme interesse turístico.



Troço ferroviário à saída da estação de Lisboa-Rego, que servirá o novo plano

II colóquio nacional de transportes

TREZENTOS E CINQUENTA ESPECIALISTAS REUNIDOS EM LISBOA PARA ESTUDAREM E DISCUTIREM PROBLEMAS DE INTERESSE VITAL PARA OS TRANSPORTES, UM DOS SECTORES FUNDAMENTAIS DA ECONOMIA PORTUGUESA

No auditório da Feira Internacional de Lisboa, reuniram-se, recentemente, cerca de trezentos especialistas à procura de uma perfeita racionalização do sector dos transportes de maneira a reforçar o papel fundamental daquele sector no desenvolvimento da economia portuguesa. A essa reunião magna chamou-se o II Colóquio Nacional de Transportes e a sua sessão de abertura foi presidida pelo Chefe do Estado que se encontrava ladeado pelos ministros das Corporações e Saúde, Obras Públicas e Marinha; dos secretários de Estado da Informação, das Comunicações e Transportes e do subsecretário de Estado do Planeamento Económico, encontrando-se, presentes, outras altas individualidades ligadas aos transportes portugueses.

O sr. Presidente da República foi saudado pelo eng. Neves Clara, presidente da Corporação dos Transportes e Turismo, que interpretou a presença dos membros do Governo como um estímulo e uma honra, além — acrescentou — de uma forma directa de tomada de conhecimento dos problemas que preocupam os responsáveis por aquele sector económico.

Usou, a seguir, da palavra, o eng. Guimarães Lobato, director do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, que procedeu à leitura de um longo estudo sobre a situação dos transportes no desenvolvimento sócio-económico das nações, dos meios postos à sua disposição, dos condicionamentos que o definem segundo as circunstâncias e meios geográficos e económicos.

A sessão foi encerrada pelo ministro das Corporações e Saúde, que disse: «Cabe-me a palavra que remate esta sessão inaugural. Há-de ser ela para sublinhar o mérito da iniciativa com que a Corporação dos Transportes tanto se prestigia, actuando dentro da linha que a lei vigente lhe assinala, de ampla colaboração com os

poderes públicos e justa interpretação dos interesses que serve.

Espero, dentro em breve, como aliás já anunciei, iniciar o diálogo aberto e construtivo com esta e as demais corporações, sendo então oportuno o exame mais largo do campo extenso de cooperação a estabelecer, se possível em renovada expressão e amplitude.

Destina-se o presente colóquio a analisar, sob diversos ângulos, a problemática dos transportes tão intimamente relacionada com o desenvolvimento sócio-económico, condicionando-o e incentivando-o nas mais diversas manifestações.

Aos meios vários de transporte, cada dia enriquecidos por técnicas mais aperfeiçoadas, correspondem questões de infra-estruturas que assumem o mais relevante interesse, quadros de pessoal com implicações profissionais de diferente mas momentoso grau, orgânicas empresariais sucessivamente mais complexas, conjunturas que se repercutem por muitos outros sectores que os transportes servem ou de que se servem — e tantas outras abarcadas na notável exposição do sr. eng. Guimarães Lobato.

Sobretudo, a meu ver, prevalece o grave e imperioso problema da coordenação, sem a consideração do qual se quebra a harmonia dos interesses gerais e sectoriais. Mas este é já aspecto que, em dilatada medida, excede o campo que me cumpre orientar.

Do colóquio que hoje se inicia, atentos os temas versados, as personalidades que deles se ocupam e o elevado e qualificado número de participantes, espera-se obra profícua e do maior interesse.

É nesta alicerçada expectativa que formulo os melhores votos pela sua concretização e que tenho a honra de, em nome de Sua Excelência o Presidente da República, declarar aberto o II Colóquio Nacional dos Transportes.»

Quinze comunicações no primeiro dia de trabalhos

Após ligeiro intervalo, os participantes no Colóquio Nacional de Transportes passaram a um intenso dia de trabalho em que foram discutidas quinze comunicações dedicadas à política de transportes e aos transportes marítimos, aéreos e turísticos.

Presidiu à primeira mesa o capitão Joaquim Lima Costa que teve como relatores o dr. Amaro de Matos e o eng. Hespanha de Oliveira; o dr. Luís Justino Lopes Gregório foi o presidente da segunda mesa, de que foram relatores os drs. Licínio Cunha e Aníbal Sequeira.

Foram discutidas no primeiro dia as comunicações dos srs. engs. Damasceno Botequilha, Hespanha de Oliveira, Manuel Belchior, Gregório Pinto, Joaquim Campos Viseu, dos drs. Alexandre de Magalhães, Pupo Correia, António Silveira, Figueiredo Sequeira e Licínio Cunha; do tenente-coronel Silva Pais, comandante Santana da Silva, tenente-coronel aviador José Medina, dos srs. Joaquim Ferreira Cardoso e Manuel Allua Simas, além de outra oriunda da Secção de Transitários da Câmara do Comércio.

Os caminhos de ferro ante a sua realidade e o seu destino

No segundo dia de trabalhos foram discutidos e estudados dois meios de transporte que, em princípio e racionalmente, deveriam completar-se na sua eficiência, mas que, de facto, agem por vezes como verdadeiros concorrentes.

Com efeito, especialistas em transportes rodoviários e ferroviários focaram problemas de evidente interesse.

Um grupo de técnicos dos caminhos de ferro traçou, naquele segundo dia de trabalhos, um quadro nem sempre optimista de problemas bastante complicados e de urgência de reforma indispensáveis para que o nosso panorama ferroviário melhore consideravelmente e encontre o mais evoluído ponto de equilíbrio entre as necessidades e as disponibilidades.

Duas comunicações mereceram especial atenção e interesse aos congressistas, as que apresentaram os srs. brig. Almeida Fernandes, administrador da C. P. e técnico nos estudos dos «Nós Ferroviários das Regiões de Lisboa e do Porto», efectuados pelo Gabinete de Estudos e Planeamento dos Transportes Terrestres, sobre «O Papel do Caminho de Ferro nos Transportes Suburbanos» e eng. Almeida e Castro, chefe do Serviço de Estudos e Previsão do Departamento de Organização e Planeamento da C. P., acerca de «O Problema das Vias Férreas de Tráfego Reduzido», desenvolvidamente apresentado noutra lugar deste *Boletim*.

Aspectos de outros problemas

«A função internacional do Caminho de Ferro» foi historiada e posta nas suas actuais perspectivas numa comunicação do dr. Carlos de Albuquerque, enquanto que a modernização de infra-estruturas foi tema que absorveu o eng. Óscar de Amorim, director de Via e Obras da C. P. Um valioso estudo técnico em que deu conta dos permanentes problemas que se colocam à C. P. naquele domínio e das soluções adoptadas e a adoptar. Prevê e aconselha o aumento do limite de velocidade ferroviária para 120 km/h.

Os problemas cada vez mais prementes do transporte ferroviário suburbano em linhas de grande densidade de tráfego foi debatido numa comunicação do eng. Armando Cameira.

«Condicionalismos administrativos do tráfego interna-

cional de passageiros, bagagens e mercadorias por Caminho de Ferro» e «O Caminho de Ferro na moderna problemática dos transportes», foram temas para as comunicações, respectivamente, do dr. Francisco Cândido dos Reis e do eng. Júlio Romão.

A palavra de esperança veio na comunicação do dr. Rogério Torroais Valente, ao abordar as «Novas perspectivas para o tráfego ferroviário»:

«Ao elaborar um vasto programa visando a modernização dos transportes adentro do planeamento de valorização económica e social do País, promoveu o Estado, como lhe competia, o arranque impulsionador a todos os títulos desejável. No tocante ao sector ferroviário, dadas as circunstâncias que neste meio século se têm deparado às respectivas empresas, condicionando fortemente a sua acção, tal impulsionamento era mesmo indispensável para que toda a problemática decorrente venha a encontrar resolução plena de êxito.

Sem que se possa deixar de prescindir por largo tempo da presença do Estado para a consecução das melhorias programadas, nomeadamente quanto aos delicados problemas financeiros, caberá naturalmente agora, cada vez mais, à empresa ferroviária e respectivos serviços, o papel relevante de promover a progressão dos projectos com toda a possível rapidez e a necessária conjugação.

Mas também do público em geral e das empresas em cujo ciclo produtivo se inscrevem os transportes em especial, é lícito esperar, — logo que se tornem sensíveis as diversas melhorias de serviço — um importante contributo — que diríamos mesmo essencial — para que o sistema ferroviário possa alcançar e manter entre nós nível comparável ao de outros países mais evoluídos em tal capítulo».

A coordenação do sistema dos transportes nas Regiões de Lisboa e do Porto constitui um dos mais sérios problemas que o País tem de enfrentar

— afirmou o eng. Oliveira Martins, secretário de Estado das Comunicações e Transportes no encerramento dos trabalhos do Colóquio.

Com uma série de conclusões finais que apontam, em primeiro lugar, a necessidade de remediar urgentemente deficiências verificadas na elaboração do III Plano de Fomento, foram encerrados os trabalhos do II Colóquio Nacional de Transportes.

Um dos sectores vitais do ciclo económico da Nação foi debatido em grande parte dos seus aspectos, com especial relevo para os caminhos de ferro, através da apresentação de um panorama cheio de realismo por técnicos categorizados.

Na sessão de encerramento, pela voz do secretário de Estado das Comunicações e Transportes, o panorama da problemática daquele sector económico encontrou uma crítica serena e realista que revela a atenção com que as esferas oficiais estão a seguir e seguirão os problemas dos transportes. É bastante importante referir uma das afirmações daquele membro do Governo aos participantes deste II Colóquio Nacional: «A coordenação e o desenvolvimento do sistema de transportes nas regiões de Lisboa e do Porto constitui um dos mais sérios problemas que o País terá de enfrentar no decénio de 1970».

Não estará o Governo desamparado nesse trabalho. A verdade é que estes mesmos especialistas que estiveram envolvidos no colóquio ora findo, e outras entidades afins ao problema que esteve em debate, fizeram chegar à Corporação de Transportes o pedido de que tomasse a iniciativa de promover a continuação deste colóquio, porventura a nível mais restrito, reunindo em grupos de trabalho os

especialistas e as entidades relacionadas com os problemas abordados, para que os tratassem em maior profundidade. E esta atitude define, largamente, um alto espírito construtivo e de colaboração nos ingentes problemas que defronta aquele sector económico.

Actuações dissociadas em Lisboa no domínio dos transportes — demasiadas entidades explorando descoordenados serviços

A sessão da manhã, a última dos trabalhos, ocupou o seu tempo na discussão de «aspectos da distribuição e aspectos sociais nos transportes».

À tarde, na sessão de encerramento, a mesa de honra era presidida pelo eng. João de Oliveira Martins, secretário de Estado das Comunicações e Transportes, ladeado pelo eng. Guimarães Lobato, presidente do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes, eng. Neves Clara, presidente da Corporação de Transportes e Turismo, pelo vice-presidente desta Corporação, dr. Luís Gregório, e pelo secretário-geral do Colóquio, dr. António de Matos, que abriu a sessão para leitura de conclusões.

Seguiu-se no uso da palavra o eng. Neves Clara que saudou a presença do secretário de Estado das Comunicações e Transportes, para, seguidamente, augurar à Corporação a que preside, excepcionais perspectivas no futuro imediato.

Finalmente, tomou a palavra o eng. Oliveira Martins, secretário de Estado das Comunicações e Transportes, que começou por dizer:

«Analisaram-se, no decurso das sessões deste Colóquio, problemas da maior importância para a elaboração de uma política geral de transportes ajustada às realidades do nosso País.

Sem cuidar de saber, por agora, em que medida a política do Governo nesta matéria carece de ser reexaminada à luz das conclusões do Colóquio, julgo conveniente recordar que tal política se encontra definida no III Plano de Fomento que, por força da lei, deverá ser revisto no decurso deste ano.

Mas seja qual for a posição que venha a tomar-se, o certo é que não basta ter uma política. É necessário executá-la, de forma coerente e programada, pois governar significa agir.»

E, abordando alguns aspectos fundamentais do transporte no nosso País:

«Se tomarmos, por exemplo o caso de Lisboa, como motivo de reflexão, sempre numa perspectiva do sistema de transportes, somos forçados a concluir pela existência actual de uma multiplicidade de actuações dissociadas: a C. P. nas linhas de Sintra, Azambuja e nas carreiras fluviais para o Barreiro; a Estoril, na linha de Cascais; a Carris na rede de transportes da superfície e o Metropolitano, na rede de transportes subterrâneos, uma e outra de âmbito citadino; a série de concessionários rodoviários nas ligações de arrabalde; o conjunto dos industriais de transportes automóveis ligeiros de aluguer tipo táxi; a multidão sempre crescente dos automobilistas individuais; a multiplicidade dos transportadores de carga a distribuir pelos domicílios e núcleos comerciais e industriais da região, tudo isto constitui um conjunto complexo de operadores, utilizando vias camarárias ou estaduais, cuja liberdade de iniciativa só por mero acaso conduzirá aos resultados desejados.»

Delicadas opções a fazer

Continuando a analisar a questão em termos de rentabilidade e eficiência, acrescentou o secretário de Estado das Comunicações e Transportes:

«Ora esta complicada teia de circulações tem um carácter vital para as populações, podendo perguntar-se:

— Funcionará o sistema em termos de mínimo custo para a colectividade?

— Estará o desenvolvimento deste sistema a processar-se em termos de assegurar aos utilizadores a adequada satisfação das suas necessidades de transporte?

Respondo pela negativa, sem rodeios.

Acrescento ainda que a coordenação e o desenvolvimento do sistema de transportes nas regiões de Lisboa e Porto constitui um dos mais sérios problemas que o País terá de enfrentar no decénio de setenta.

No campo das despesas públicas e privadas, dos regimes administrativos das explorações de transporte, dos métodos de financiamento dessas explorações, dos regimes de utilização das infra-estruturas, das tecnologias empregadas na prestação dos serviços requeridos, etc., etc., terão de efectuar-se, forçosamente, opções delicadas e de ampla repercussão social.»

E, mais adiante, acrescentou:

«O País está já empenhado na modernização das infra-estruturas daqueles meios de transporte. Todavia, é cada vez mais imperioso atender-se à interdependência da rede de estradas e da rede de caminho de ferro, pois através delas se desenvolve a prestação dos serviços de transporte rodoviário e ferroviário, ora em concorrência ou em complementaridade.

Assim o desenvolvimento equilibrado do sistema de relações inter-regionais implicará necessária e cumulativamente uma coordenação dos investimentos em infra-estruturas, a centralizar em órgãos adequados e uma complexa actuação nas explorações de transporte, de gestão descentralizada, assegurando às empresas que operam no mercado a estabilidade necessária ao desenvolvimento da sua produção por forma a dar melhor satisfação às necessidades dos utentes.

Há pontos de estrangulamento no nosso sistema de transportes inter-regionais?

Não direi que não.

Mas não se aproveite esse pretexto para pôr em causa todo o sistema, desviando esforços e dinheiro para novos empreendimentos sem que se tirem dos já lançados o máximo rendimento social.

Num país com as características do nosso parece-me absolutamente indispensável evitar os excessos de capacidade que um sistema de transportes inter-regionais não coordenado tende inevitavelmente a gerar, tamanhos são os recursos necessários à produção de transportes.»

Críticas e... recursos

«Parece esquecer-se, lamentavelmente que a tecnologia está ao serviço da economia e esta ao serviço do bem-estar dos povos, através da busca incessante da melhoria dos seus níveis de vida, que em última análise importa alcançar. E estou tanto mais à vontade para dizer isto, quanto radico na técnica a minha formação de base», acrescentou o orador.

«Os recursos disponíveis num país devem empregar-se com base em critérios objectivos. O que me parece mais seguro será utilizá-los prioritariamente nos empreendimentos cuja relação benefícios sociais-custos sociais atinja os maiores valores. Se assim procedem os países mais ricos, por maioria de razão o devemos fazer nós que somos pobres em recursos imediatamente disponíveis.

Olhando para todo o espaço português, face à gigantesca tarefa que nos espera, devemos ter coragem para não gastar uma só hora ou um só escudo no que renderia 100 mas poderia render 200.»

A questão do transporte marítimo e a comunidade nacional

Aquele governante referiu-se em seguida a um aspecto fundamental da política de transportes que deve concorrer para a coesão nacional: o das ligações interterritoriais.

E disse:

«Neste sistema de transportes interterritoriais é indispensável realçar, como peculiares, as ligações entre territórios nacionais. Os transportes aéreo e marítimo têm aqui antes de mais e sobre o mais, uma função de coesão da comunidade nacional. Às exigências dessa função terão de subordinar-se as demais funções desses meios de transporte.

No numeroso grupo de ligações entre a Metrópole e os territórios estrangeiros, os transportadores nacionais são obrigados a enfrentar a dura luta de um mercado onde, apesar dos acordos de repartição de tráfego ou de fixação de preços, reina uma concorrência dura e generalizada.

As decisões que outros países tomam, reflectem-se inevitavelmente no nosso sistema de transportes internacionais que, em muitos casos, é forçado a adaptar-se a tais decisões como aconteceu, por exemplo, com a generalização dos contentores e dos grandes petroleiros e minereiros e com a adopção dos aviões supersónicos ou subsónicos de elevada capacidade.»

E mais adiante:

«Examinando este contexto das relações interterritoriais não é difícil concluir que as acções de coordenação e desenvolvimento devam convergir, quer no aperfeiçoamento dos centros de interligação (portos marítimos e aeroportos) entre transportes marítimos e aéreos por um lado, e os transportes terrestres por outro, quer na defesa das empresas nacionais que operam com regularidade no mercado internacional, face à concorrência que por todo o lado se desenvolve, quantas vezes dissimulada em hábeis propósitos de colaboração.»

Interligação de esforços para enfrentar o futuro

E a terminar, num tom de esperança e de realismo:

«Desejo que fique aqui bem expresso o meu testemunho de reconhecimento pela obra realizada por todos quantos deram e dão ao sector dos transportes o melhor da sua vida e saber, ocupando funções no Governo, na Administração Pública, nas empresas, nos organismos corporativos, nas associações privadas, etc., etc.

Numa sociedade como a nossa, o vírus da maledicência gera, de quando em vez, autênticas epidemias. Por isso considero, além de acto de justiça, como verdadeira medida profiláctica, realçar todo o esforço já desenvolvido a bem do sector dos transportes.

O futuro reserva-nos certamente, novas e complexas tarefas de adaptação do sistema nacional de transportes às exigências do desenvolvimento económico do País, na realização das quais deveremos aproveitar o clima de abertura às reformas de estrutura que o Chefe do Governo tem procurado criar e a intensificação da formação de quadros que por muito lado se vê empreender.

Mas a execução de tais tarefas não deve efectuar-se sem a participação de diversas entidades ligadas ao sector, entre as quais se encontra naturalmente a Corporação dos Transportes e Turismo, organizadora deste II Colóquio Nacional de Transportes.

Creio não interpretar erradamente a missão essencial da Corporação concluindo que lhe competirá representar, exprimir e defender os interesses dos organismos nela integrados, procurando, sempre que possível, conciliá-los quando se encontrem em conflito.

Por outro lado, ao Governo, na sua tarefa de promoção do bem comum, importa conhecer, todos os interesses em causa, de forma clara e bem definida, não para os satisfazer automaticamente, mas para os ponderar à luz do interesse colectivo.

Ora, ao realizar este Colóquio a Corporação foi — e bem — mais além do que seria de esperar.»

ALGUMAS CONCLUSÕES DO COLÓQUIO

— *A melhoria dos métodos de planeamento deve manter-se na primeira linha das preocupações de todos os intervenientes no sector, por forma a que se venham a remediar urgentemente deficiências graves verificadas na elaboração do III Plano de Fomento.*

— *A problemática global dos transportes não pode pôr-se em termos de concorrência entre empresas ou modos de transporte, mas na adequação das diversas técnicas aos tráfegos para que se mostrem mais aptos.*

Quanto aos transportes terrestres metropolitanos, à melhoria da situação económica da empresa concessionária da exploração dos caminhos de ferro e à normalização da sua vida como empresa — que se deseja e está previsto no III Plano de Fomento — deve corresponder a normalização da vida de todo o sector até aqui cerceado no seu desenvolvimento no que respeita aos transportes rodoviários por medidas discriminatórias que visavam fundamentalmente que desse desenvolvimento não resultasse dano maior para a C. P.

— *Verifica-se quanto aos transportes terrestres internacionais a inexistência de regulamentação adequada que permita a estruturação conveniente desses transportes, cuja importância crescente se não pode pôr em dúvida.*

Este facto é razão de dificuldades enormes para os operadores económicos respectivos e faz perigar a possibilidade de se defenderem de uma concorrência internacional cada vez mais significativa.

— *Considerando-se do maior interesse a coordenação técnica entre os vários modos de transporte, deve estudar-se urgentemente a possibilidade de realizar os vultuosos investimentos que ela implica e definir-se quanto antes as soluções a adoptar, dada a evidente repercussão na forma como cada modo de transporte deve normalizar o seu próprio futuro.*

— *Os transportes como factor estratégico dentro do sistema de distribuição terão de atender, na sua programação, às necessidades de uma melhoria das condições de movimentação dos produtos agrícolas e industriais.*

As soluções que proporcionam um transporte que sirva convenientemente o sector industrial e agrícola não devem ser procuradas a um nível individual. Para isso deve ter-se em conta que o principal problema radica no embate das suas estruturas sectoriais — a industrial e agrícola —, demasiado pulverizadas e fechadas, e a dos transportes com graves problemas de organização.

— *O agravamento dos problemas de mão-de-obra do sector recomenda que se dê uma atenção muito especial aos aspectos de produtividade e formação, estreitamente relacionados entre si, não esquecendo a promoção social dos trabalhadores como um dos fins a atingir.*

O problema das vias férreas de tráfego reduzido

**O ENG. ALMEIDA E CASTRO
SALIENTOU NO COLÓQUIO
DOS TRANSPORTES:**

«A rede ferroviária do continente português é das de mais baixa densidade de tráfego em toda a Europa»

Sem querer iludir ou iludir-se, o eng. Francisco de Almeida e Castro apresentou uma importante comunicação no recente Colóquio Nacional de Transportes, realizado em Lisboa, sobre o tema «O Problema das Vias Férreas de Tráfego Reduzido».

Por julgarmos de grande interesse, o que o ilustre chefe do Serviço de Estudos e Previsão do Departamento de Organização e Planeamento da Companhia expôs no referido colóquio, publicamos parte da sua tese, recebida e comentada com muito apreço.

O Caminho de Ferro como indústria de rendimento crescente

«Define-se uma indústria de rendimento crescente como toda aquela em que os custos médios unitários diminuem sempre que a produção aumente. A aplicabilidade desta definição ao Caminho de Ferro foi recentemente verificada por um grupo de trabalho representando as redes ferroviárias dos seis países do Mercado Comum aos quais se juntou também um delegado dos Caminhos de Ferro Federais Suíços.

Esta verificação — sem dúvida reflectindo a forte predominância na exploração ferroviária de custos fixos ou pouco variáveis com o tráfego — põe em evidência a necessidade de assegurar às redes ferroviárias um mínimo de produção sem a qual não poderá atingir-se um mínimo de rentabilidade. Explica por si só grande parte das dificuldades financeiras com que crónicamente se debatem os Caminhos de Ferro Portugueses, cuja rede em exploração é a de mais fraca densidade de tráfego de toda a Europa Ocidental. Aponta por outro lado a gravidade das soluções que há a encarar e das decisões que há a tomar se em Portugal se desejar efectivamente *extrair do Caminho de Ferro uma utilidade pública que justifique o seu custo para a Colectividade*, deixando este de ser olhado como «peso morto», «subvenção ao passado», etc., etc.

Note-se ainda que dum problema como este, basicamente posto em termos de rendimento-quantidade, acabam forçosamente por transbordar importantes consequências qualitativas. Com efeito, a fraca dimensão do tráfego constituirá necessariamente forte entrave à reprodutividade dos investimentos que toda a exploração exigirá, seja para melhorar a qualidade do serviço seja simplesmente para a manter em nível aceitável contra a fatal depreciação dos equipamentos e instalações.

Definição de linhas de fraco tráfego e a sua aplicabilidade ao caso português

As linhas de tráfego reduzido são evidentemente os troços das redes ferroviárias cuja utilização se considera insuficiente em confronto com as despesas de carácter fixo exigidas pela sua operação. Com efeito uma determinada linha pode ser percorrida diariamente por 5 ou 10 comboios ou ainda por 50 ou 100 sem que o custo das infra-estruturas varie na mesma proporção. De facto, mesmo quando o tráfego é reduzido, é necessário um mínimo de equipamento e de cuidados para se utilizar o material circulante sem grandes restrições; duma preocupação excessiva em reduzir as respectivas despesas resultarão cedo ou tarde apreciáveis entraves à exploração correspondendo praticamente à perda das características vocacionais do caminho de ferro, cabendo então investigar se outros modos de transporte não poderão fazer o mesmo — quiçá melhor — com menor dispêndio para a Colectividade...

Há assim um rigoroso escrutínio a fazer relativamente a todas as linhas de pouco tráfego. Poderá em muitos casos ser adiada a sua realização mas, chegado o momento em que a idade das infra-estruturas imponha não mais simples tarefas de conservação mas sim a decisão de efectuar vultosos trabalhos de renovação, a questão de fundo não poderá então ser iludida.

Sem de qualquer modo constituir critério absoluto, foi recentemente sugerido por um grupo de trabalho internacional (Questão 6/B/6 da 6.^a Comissão da UIC) considerar o limite de *um milhão de toneladas-quilómetro brutas por quilómetro de linha e por ano* como o limiar aquém do qual será legítimo duvidar da adequabilidade duma exploração ferroviária normal. Não, sublinha-se, que fiquem automaticamente condenadas todas as linhas cujo tráfego não atinge tal densidade; mas sim com indicativo imperioso de ser aprofundado até à raiz cada caso em que tal aconteça.

A aplicação deste critério leva curiosamente à descoberta de que sobre 20 a 30 % da actual extensão das linhas europeias recai a triste sombra da dúvida. Como excepção notável revela-se a Rede Federal Suíça (CFF) em que só 6 % são classificáveis como de reduzido tráfego. No polo oposto figuram: a França (SNCF) com 45 %, a Suécia (SJ) com 51 % e, sem qualquer espécie de surpresa, a Rede da C. P. que (com 53 %) se apresenta como o conjunto mais periclitante!

Não se perde evidentemente de vista que o limite crítico proposto, certamente adequado para a maioria das Administrações referidas, talvez seja por demais exigente no caso português. O baixo nível dos custos de mão-de-obra — não dos materiais de consumo!... — e a admirável capacidade de sobrevivência que entre nós revelam muitos hábitos e critérios ultrapassados, decerto admitirão um recuo no limiar da dúvida para padrão menos exigente, talvez o *meio milhão* de toneladas brutas anuais.

Mesmo assim não deixará de candidatar-se ao provável camartelo *um total de 1230 km de linha, correspondendo a 34,5 % da Rede actual*. Para além da quase totalidade da Via Estreita, são também abrangidas apreciáveis extensões de Vila Larga incluindo até duas ligações internacionais. Por estes troços apenas circulam 7 % das unidades de tráfego de toda a rede!

Este panorama deve dar que pensar àqueles que, com absoluta ausência do sentido das proporções, a todo o momento advogam prolongamentos e desvios da rede existente, garantindo-lhes «elevada rentabilidade».

Como esclarecimento adicional acentua-se que nunca na nossa Rede o tráfego global foi mais volumoso do que é hoje. Algumas decadências observadas regionalmente, e em parte atribuíveis a visível declínio na qualidade dos serviços oferecidos, não modificam em substância a regra geral que é esta: certas explorações não têm, nem nunca tiveram, condições de rentabilidade directa que as justifiquem. Só da ausência de outras vias de comunicação é

que resultou transitória certa relevância (relativa!) assumida pelo Caminho de Ferro em determinadas regiões.

E note-se que estamos a discutir volumes de tráfego modestíssimos à escala europeia, significando que quando estes números se elevarem também entretanto se elevarão as exigências de qualidade e os correspondentes padrões de rentabilidade mínima. É assim pouco provável qualquer futura modificação substancial nesta situação *em termos de vocação e adequabilidade* do Caminho de Ferro.

Soluções possíveis

Para resolver, ou pelo menos atenuar, o problema que às Administrações apresenta a exploração das linhas de pequeno tráfego, vários tipos de actuação têm sido encarados.

A primeira, que se destina a manter a exploração ferroviária com os mínimos de qualidade e capacidade exigidos pelas regiões em causa, é o estabelecimento de *indenizações compensatórias*.

Por esta via as autoridades, nacionais ou regionais, comprometem-se a cobrir os excedentes das despesas sobre as receitas correspondentes à exploração das linhas que a Administração ferroviária se proponha encerrar, assegurando-se assim da manutenção de serviços que, não exibindo suficiente interesse sob a óptica do Caminho de Ferro, se julga no entanto conterem alguma função social na óptica da Colectividade.

Tais indenizações — que deverão incluir os montantes necessários à renovação periódica dos equipamentos utilizados — são praticadas correntemente pelo menos na Suécia e na Jugoslávia. Têm muitas vezes um carácter temporário destinando-se apenas a garantir a continuação do serviço ferroviário até se poder esclarecer devidamente a situação, quer sob o ponto de vista de desenvolvimento regional (p. ex. implantação de novas unidades fabris, aproveitamento de riquezas até então inexploradas, etc.) quer quanto à viabilidade de melhores soluções técnicas (p. ex. novas linhas ou estradas) quer ainda quanto ao desaparecimento de causa inicialmente impeditiva do encerramento (p. ex. abandono de explorações mineiras, transferência de fábricas, etc.).

Outra linha de acção a considerar é a da *contração dos encargos da exploração*, através da chamada «exploração económica», isto é, adopção de métodos simplificados que permitam reduzir os efeitos do pessoal e aligeirar as instalações.

Várias medidas se podem tomar neste campo, encontrando-se uma relação pormenorizada, embora não exaustiva, na Ficha n.º 400-I da UIC. Procura-se em geral eliminar o pessoal das estações, transferindo as suas funções para o pessoal de acompanhamento e condução dos comboios durante as paragens. A segurança da circulação passa a ser garantida por um responsável com quem a equipa de cada comboio comunica durante as paragens ou até, durante a marcha, por radiotelefonos. Em certos casos chega mesmo a eliminar-se totalmente a função-segurança, organizando o serviço na base de horários rígidos especificando pontos de cruzamento inalteráveis, suprimindo toda a hipótese de circulações extraordinárias, tornando obrigatória a «marcha à vista» em passagens de nível, etc.

Bem se compreende que, embora com estas acções se possam reduzir substancialmente as despesas de exploração, delas resultam inevitavelmente apreciáveis quebras quer na potência quer na regularidade do transporte: aumento dos tempos de paragem, diminuição das velocidades de circulação, multiplicação dos atrasos, etc.. Assim esta via só deve ser geralmente aplicada quando o serviço de passageiros não seja predominante e sempre com carácter temporário, isto é, enquanto se espera que as condições locais da procura se modifiquem, quer para melhor — caso em que se voltará a instituir a exploração em moldes clássicos — quer para pior — caso em que se confirmará a inutilidade de insistir no serviço ferroviário.

Não sendo evidentemente de excluir uma combinação dos 2 tipos de actuação enunciados, isto é, exploração económica sustentada por indemnizações compensatórias, claramente se entende que, a prazo mais ou menos longo, se a situação não mostrar tendência para melhoria firme, haverá que encarar uma terceira hipótese, a do *encerramento* ou abandono da exploração ferroviária, com ou sem substituição por outros meios de transporte consoante as obrigações de serviço a satisfazer.

Assim, quando se reconheça: — que determinada linha não é essencial ao bom funcionamento da Rede Geral; — que o desenvolvimento previsível da procura de tráfego não atingirá a dimensão mínima de utilidade da ferrovia; — que o estado das instalações e equipamentos exige investimentos de renovação desproporcionados com a utilidade real; — que as necessidades de transporte existentes podem ser satisfeitas por outros meios (rodovia ou hidrovia); a solução final mais conveniente parece ser o abandono da exploração ferroviária.

É certo que às Administrações ferroviárias é esta a solução que mais agrada, quer por as desobrigar de manter serviços de nível inferior, desprestigiando-as perante o público, quer por evitar o desvio de parte dos investimentos para aplicações de menor reprodutividade global. Com o intuito, no entanto, de evitar exageros ou decisões apressadas atribuem-se normalmente os Governos o poder de decisão final em tais casos, a fim de garantir a perfeita ponderação prévia de todos os factores em causa; aos factores decorrentes da rentabilidade empresarial haverá sempre que contrapor os de ordem social ou política que muitas vezes sobrelevam os primeiros e poderão aconselhar outra solução.

É porém um facto que o encerramento das ferrovias de reduzido tráfego constitui hoje princípio aceite em quase todos os países. Já entre 1950 e 1965 foram encerrados à exploração em 12 países europeus mais de 11 000 km de linhas, estando actualmente em estudo para o mesmo fim cerca de 20 000 km. Só em Espanha acaba o próprio Estado de encerrar 530 km de via estreita, aguardando a RENFE idêntica decisão sobre 2000 km de via larga. Em França prevê-se até 31 de Dezembro de 1972 o encerramento de 12 000 km de linhas.

Que o problema não é estritamente europeu prova-o o Brasil, cuja Rede Ferroviária elaborou um Plano de Substituição de Linhas Anti-Económicas abrangendo 7335 km de ferrovias. Desse total 2761 km já foram «erradicados», 2291 km estão com «tráfego suspenso», 1897 km estão com «supressão programada» e só 486 km de linhas serão poupados por serem considerados de interesse militar. Que não se trata da aplicação de critérios puramente capitalistas prova-o o facto de a solução ser correntemente aplicada em muitos países de economia socialista, pelo menos na Jugoslávia, na Polónia, na Hungria e na Alemanha Oriental.

Perspectivas do caso português

A rede ferroviária do continente português é como se disse das de mais baixa densidade de tráfego de toda a Europa, verificando-se até que em cerca de 35 % da sua extensão não se atinge sequer o meio milhão de TKBR/km-ano. Para além da própria debilidade da actividade económica do País fora dos grandes polos de desenvolvimento centrados em Lisboa e Porto — que, quando corrigida poderá eventualmente elevar a procura global de tráfego — outros factores há que não permitem alimentar grandes ilusões quanto a um futuro revigoração da maior parte dos referidos 35 %.

De facto, a não execução do Plano Ferroviário de 1929 transformou em ramais ou «linhas de saco» muitas linhas, designadamente no Alentejo e no Nordeste, inicialmente concebidas como partes a integrar numa rede ou sistema que não teve concretização — e provavelmente

nunca virá a ter. A deficiente implantação de algumas, relativamente às correntes de tráfego predominantes, torna praticamente inviável a sua futura integração nessas correntes. O traçado excessivamente sinuoso das linhas de via estreita e o permanente ónus do transbordo a que obrigam as mercadorias e os passageiros no seu trânsito para a rede de via larga, tornam muito duvidosa, salvo modificações de vulto, a sua futura utilidade em termos de transporte moderno e eficiente. Possíveis excepções serão as linhas da Póvoa e de Guimarães que, como vias regionais com acesso directo à cidade do Porto, apresentam boas perspectivas de desenvolvimento futuro.

Por outro lado, apesar das fracas tonelagens e das moderadas velocidades que se praticam na maioria das linhas em causa, a idade e o estado das principais infra-estruturas tende a impor, dentro de breve prazo, a realização de importantes obras mobilizando recursos de vulto. Com efeito, a actual prática de ir mantendo a segurança à custa de restrições nas velocidades e nas cargas dos comboios, aproxima-se rapidamente do seu limite — quanto mais não seja por crescente incompatibilização com os desejos dos utentes.

Há até uma linha — a do Corgo — em que a simples passagem para meios de tracção mais evoluídos exige tais correcções de traçado que praticamente correspondem à construção duma linha nova — justamente no seu troço mais difícil.

Por-se-á assim a questão de saber se a *utilidade real* de tais serviços será suficiente para justificar o montante dos investimentos exigidos — não esquecendo que, num País de recursos muito limitados, o que aqui se empenhar irá escassear noutro lado. Nesse momento não faltará quem observe existirem já, em muitos casos, boas estradas correndo paralelamente ao Caminho de Ferro, com traçados modernos encurtando sensivelmente distâncias e oferecendo uma capacidade de escoamento suficiente para as necessidades previsíveis; de facto não há País nenhum em que o Caminho de Ferro chegue a toda a parte, nem tal parece necessário quando não estejam em jogo deslocções maciças de pessoas e mercadorias.

Não é de surpreender portanto que, tendo já a C. P. efectuado estudos pormenorizados sobre quatro das suas linhas de pequeno tráfego — Corgo, Tâmega, Montemor e Mora — só numa delas se tenha concluído pela viabilidade de a manter ao serviço ainda durante alguns anos com relativa satisfação dos utentes, mediante indemnização compensatória cujo montante foi calculado. Outros estudos estão actualmente em curso, prevendo-se desde já que a lista das linhas e ramais classificadas de «amputáveis» venha a ser substancialmente alongada.

Haverá consequentemente num futuro muito próximo sérias decisões a encarar neste domínio pela Administração Pública, que se adivinham delicadas de tomar. Com efeito muitos argumentos se levantarão a favor da manutenção do serviço ferroviário, embora nem todos apoiados em razões objectivas e nem sempre tomando em conta a evolução que a época actual impõe ao Caminho de Ferro para poder sobreviver em condições de *sã* exploração e de real utilidade pública. A autoridade competente caberá discernir a realidade da fantasia, a fim de fazer acompanhar cada decisão das medidas necessárias à devida protecção dos interesses do público que não poderá deixar de ser servido.

Em particular a substituição da exploração ferroviária por outra, nomeadamente a rodoviária, poderá levantar o problema das obrigações de serviço público que actualmente impendem sobre a ferrovia e a que a camionagem é geralmente poupada. Impor-se-á, assim, quer a atribuição de deveres especiais às concessões de «camionagem de substituição» que venham a estabelecer-se quer a outorga destas novas explorações à própria concessionária do Caminho de Ferro. A segunda hipótese — que é aliás sancionada pelo Artigo 9.º do Contrato de Concessão entre o Governo e a C. P. — manteria na íntegra as responsabilidades desta Empresa perante o público utente e não prejudicaria ninguém na sua aplicação.»

noticiário diverso

A Administração da C. P. nomeou o dr. João Ruiz Almeida Garrett, do Porto, como seu representante na comissão de arbitragem destinada a resolver o litígio com os empregados de escritório, nas negociações do novo Acordo Colectivo de Trabalho.

Em representação do Sindicato Nacional dos Serviços Centrais, foi designado pelo pessoal, o dr. Eduardo de Figueiredo, de Lisboa.

Em colaboração com uma firma da especialidade, as Relações Públicas da C. P., promoveram a feitura de uma série de montras de características ferroviárias, de prestígio e publicidade para a Companhia.

As montras vão ser utilizadas nalgumas das principais Agências de Viagens, cinemas, teatros, hotéis e exposições do País.

Foi estabelecido contrato com o dr. Fernando Pinto Coelho, da Inspeção de Crédito e Seguros, como consultor financeiro da Companhia. Este economista, foi colocado no Departamento de Finanças e Contabilidade.

O presidente do Conselho de Administração, esteve em princípios do corrente mês em Madrid, em reunião com o presidente, vice-presidente, director-geral e directores de Serviço da RENFE, para tratar de problemas que interessam a ambas as administrações ferroviárias, e em especial, o da colaboração técnica entre a RENFE e a C. P.

Acordou-se promover reuniões semestrais, ao nível das duas Administrações, a primeira das quais a realizar em Lisboa, em Março próximo, nos dias 17 e 18.

Foi alargado o prazo de entrega das propostas de fornecimento de vagões à Companhia, de 2 de Março para 6 de Abril próximo.

À reunião da 7.^a Conferência de revisão das Convenções Internacionais C. I. M. e C. I. V., realizada de 2 a 7 de Fevereiro em Berna, assistiram o administrador dr. Sequeira Braga e o chefe do Serviço de Estudos Comerciais, dr. Torroais Valente.

O apreciado programa «Página Um», de Rádio Renascença transmitiu recentemente um programa dedicado aos problemas ferroviários da linha de Sintra, emitindo a opinião de diversos passageiros e concedendo à C. P., através de algumas perguntas formuladas, o direito de resposta.

A entrevista concedida, por determinação da Comissão Executiva, pelo dr. Élio Cardoso, das Relações Públicas da Companhia, foi de forma geral bem apreciada pelo público, segundo informes transmitidos pelos organizadores, sobretudo pela toada franca e construtiva das respostas dadas, que tiveram a colaboração dos Serviços.

O Conselho de Administração resolveu promover as seguintes representações da Companhia: no G. E. P. T., administrador dr. Mário Murteira; no Conselho Superior de Transportes Terrestres, administrador brig. Almeida Fernandes; na Corporação dos Transportes e Turismo, administrador dr. Sequeira Braga; no Grupo de Trabalhos dos Transportes Suburbanos, eng. F. Almeida e Castro; na Comissão Especial para o Estudo dos problemas relacionados com o termo do arrendamento da linha de Cascais, administrador eng. Alfredo Garcia; na Comissão Especial dos Planos Financeiros e de Investimentos, administrador brig. Almeida Fernandes; na Comissão Especial para a elaboração do Relatório do Conselho de Administração, administrador cor. Fernando Ferreira Valença; na Comissão Especial de Reorganização de Serviços, administradores eng. Alfredo Garcia e dr. Sequeira Braga e na Comissão Corporativa, o administrador eng. Alfredo Garcia.

Realizou-se em Bâle, na Suíça, em 26 de Fevereiro, a Assembleia Geral Extraordinária da «EUROFIMA», para efectivação da transferência de acções e dos depósitos correspondentes, do aumento do capital social (de 100 para 300 milhões de francos suíços) e da modificação dos estatutos.

A Companhia fez-se representar pelos Caminhos de Ferro Federais Suíços.

O Conselho de Administração deliberou que a representação externa da Companhia se passe a fazer segundo o seguinte critério:

a) As questões de carácter político-económico deverão reservar-se para a Administração que poderá, contudo, fazer-se acompanhar de assessores especializados;

b) As questões de carácter predominantemente técnico constituirão sempre atributo dos Serviços competentes.

Por resolução do Conselho de Administração, foi constituído um Grupo de Trabalho para estudar e definir a metodologia para a elaboração e controlo dos orçamentos de investimentos da Companhia. Dele fazem parte os dres. Rodrigues Coelho e Júlio Amado e o eng. Eduardo Maria Zúquete.

Para uma primeira fase de actividades do novo «Centro de Documentação e Informação», recentemente criado na Administração da Companhia, vão ser admitidos um bibliotecário-arquivista (licenciado e com a especialidade de biblioteconomia e arquivologia) e dois escriturários (com o 3.^o ciclo liceal).

De 22 a 30 de Maio próximo, vem a Portugal um outro grupo de trinta entusiastas ingleses amadores de locomotivas a vapor. O grupo pertence à organização Ian Allan Rail Tour e será recebido, a exemplo dos anteriores, pelas Relações Públicas da Companhia.

Actualidades ferroviárias



Posse do novo director da Exploração — Em cerimónia muito concorrida, o presidente do Conselho de Administração conferiu posse do cargo de director da Exploração ao eng. Rogério Belém Ferreira.

No acto, efectuado em 21 de Janeiro, o dr. Neto de Carvalho exaltou as qualidades do empossado que no final foi muito felicitado por todos os presentes.



Apresentação do novo director do Pessoal — O presidente do Conselho de Administração apresentou, em 13 de Fevereiro, ao funcionalismo superior da Companhia o novo director do Pessoal, dr. Alberto Correia Vicente, recentemente admitido na Companhia.

Na gravura, o novo dirigente, no uso da palavra.

Documentário cinematográfico — Com destino ao Instituto dos Meios Audio-Visuais de Ensino, do Ministério da Educação, a equipa de filmagens Manuel Costa e Silva e Henrique Espírito Santo está a proceder à feitura de uma curta metragem sob o título, «A criança e a velha locomotiva», em colaboração com as Relações Públicas da C. P.

Na gravura, uma tomada de vista do documentário ferroviário.



Colóquio sobre política industrial

uma advertência e uma esperança

As setecentas pessoas que foram na segunda-feira passada ao salão da Associação Industrial Portuguesa para assistir à sessão de abertura do Colóquio de Política Industrial e ouvir as declarações do secretário de Estado da Indústria sabiam antecipadamente que não iriam escutar palavras de comodidade. Já ninguém pode ignorar a responsabilidade crucial da fase de evolução económica que o País atravessa, depois de tão assíduas e insistentes advertências sobre o futuro à vista e, sobretudo, em plena demonstração concreta de uma experiência de atrasos e carências que conduziu à presente situação preocupante da nossa economia. Não podem ignorar essa responsabilidade, especialmente, os industriais e os dirigentes de serviços públicos relacionados com as actividades económicas a quem compete defrontar e resolver os problemas e dificuldades que estão amplamente testemunhados no panorama actual do País.

Sem hesitações e sem ambiguidades, repudiando um optimismo retórico que não melhora coisa alguma, mas sem cair num pessimismo ou num desalento igualmente paralizadores, o sr. eng. Rogério Martins acentuou com clareza que teremos de mudar de rumo se quisermos conservar um lugar condigno na Europa. O sistema de industrialização que vigorou em Portugal no último quarto de século — disse textualmente o secretário de Estado da Indústria — nem permitiu que nos aproximássemos do conjunto dos países europeus economicamente avançados, diminuindo a distância que nos separava deles, nem melhorou a nossa posição em relação a outros. A coberto de protecções que a evolução dos tempos vai tornando cada vez mais anacrónicas, as nossas actividades industriais realizaram progressos incontestáveis, mas não evoluíram em termos de dispensar as protecções originárias nem se prepararam para um mundo económico regido por outras estruturas.

Chegou-se, por esse caminho, a uma encruzi-

A MARGEM DO COLÓQUIO

O discurso do secretário de Estado da Indústria dominou os trabalhos do Colóquio — chamaram-lhe «trauma salutar». «Portugal é uma ilha na Europa. Não creio que possamos continuar entretidos; temos rapidamente que mudar de via», declarou o eng. Rogério Martins.

Quase todos os participantes se lhe referiram, sempre elogiosamente e — sobretudo os mais novos — com entusiasmo.

Não há dúvidas que o eng. Rogério Martins conseguiu produzir um efeito semelhante ao dos discursos do seu confesso mestre, eng. Ferreira Dias.

«Se formos à lista de vinte seis países da «Linha de Rumo» e excluirmos a Lituânia, que foi anexada, e a Albânia, que é, de veras, um caso à parte, verificaremos que o regime industrial que vigorou no nosso País, no último quarto de século, nem permitiu que nos aproximássemos do conjunto de países europeus economicamente avançados, diminuindo a distância que deles nos separava, nem melhorou a nossa posição em relação a outros.»

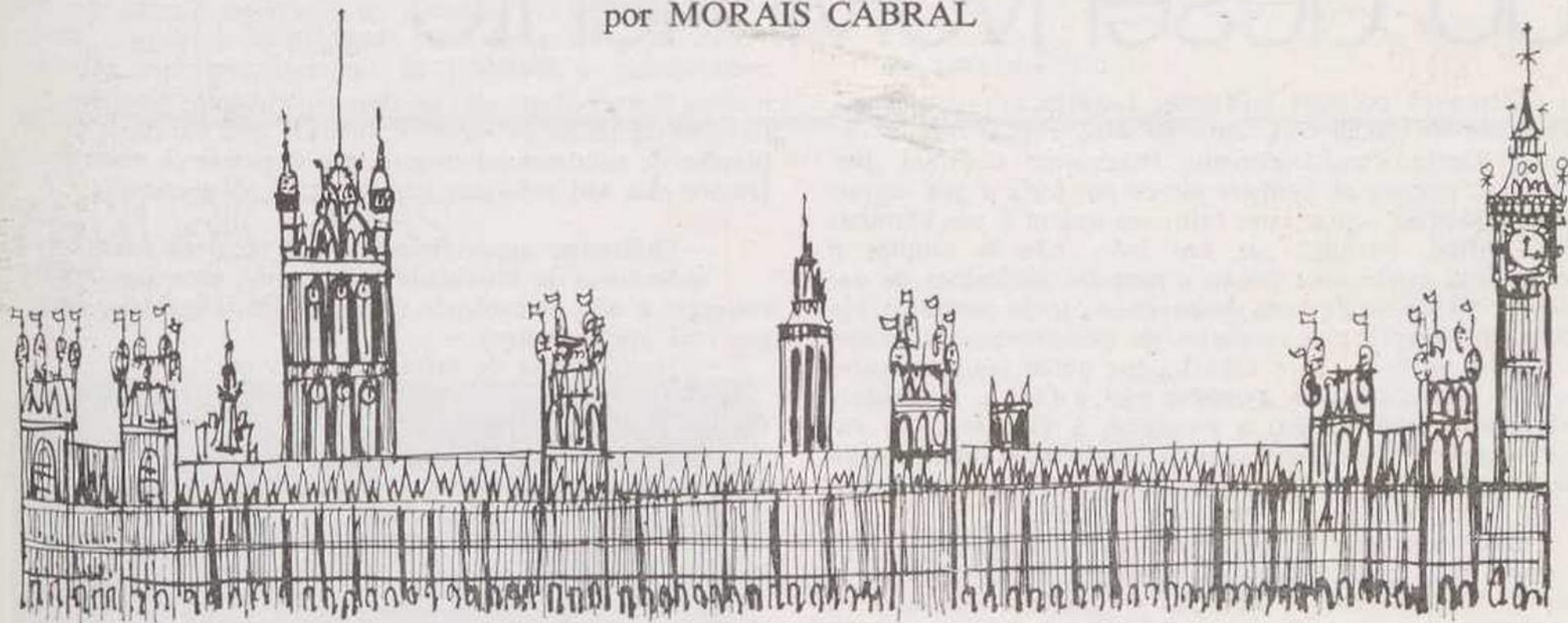
lhada que não consentirá mais delongas. O momento decisivo da integração europeia parece aproximar-se a passos rápidos, as barreiras proteccionistas terão de ser abandonadas a prazo mais ou menos próximo e outros rumos terão de desvendar-se como alternativa para o desabamento de toda a estrutura da nossa economia. A renovação enérgica, nas mais diversas direcções, ou a morte inglória, será a escolha a fazer imediatamente. Para além da advertência, assim posta em termos dramáticos mas realistas, as palavras do eng. Rogério Martins envolveram também uma esperança fundamental: a de que os empresários industriais portugueses sejam capazes de levar por diante — com o apoio que se reconhece imprescindível do sector público — o esforço ingente que lhes é exigido pelas realidades da nossa época.

A questão básica, que terá de ser compreendida por todos os responsáveis do sector público e do sector privado, é que a reconversão indispensável não poderá operar-se sem o sacrifício de muitos interesses instalados e de muitas posições adquiridas. É esse o melindre maior da opção que foi agora posta às nossas actividades económicas — mas, se não houver a coragem de o aceitar, todos os intuitos e todos os esforços serão inúteis. Não será, de facto, com soluções mitigadas, mas com «uma reformulação completa dos esquemas de acesso à actividade e respectivo funcionamento corrente» que se poderá caminhar para o resgate das imprevidências do passado. O Colóquio de Política Industrial vai ser, certamente, o ponto de partida de uma viragem decisiva na nossa economia.

(Do Jornal do Comércio)

Os «toast masters»

por MORAIS CABRAL



Criou-se, nos últimos anos, uma função em matéria de casamentos que, outrora, não existia: a de mestre de cerimónias. É já normal oferecer-se, nos jornais, para o dia feliz, automóveis «com mestre de cerimónias», tudo por mil escudos.

Não se diga que tal cavalheiro é inútil em acto tão solene. Pelo contrário, confere-lhe, pela sua própria presença, gestos e directrizes, ainda maior solenidade. O seu poder é, de resto, absoluto. Movimenta, com grave autoridade, os noivos, os padrinhos e os convidados; rege o deslocamento das viaturas e a actividade buliçosa dos fotógrafos; alinha ou afasta os curiosos; dá conselhos de última hora. É, em resumo, o ente solícito, prestável e amável, que está ali, à mão de semear, para descanso absoluto de quem casa, apadrinha e é convidado.

Estes os mestres de cerimónias, de casamentos, que Portugal conhece e aprecia. Agora o que Portugal não conhece, pois é rigoroso exclusivo britânico, são os *toast masters*, ou seja os indivíduos que, nos banquetes, anunciam os brindes. Pertencentes a uma casta tão *sui generis* como é a dos mestres de cerimónias, os *toast masters* treinam-se, meticolosamente, para as suas destacadas funções. Esse treino envolve o amoroso cultivo de um vozeirão que domine e se imponha ao ruído dos talheres e ao das conversas, no momento de gritar: «Silêncio, por favor. Vai falar Lord X, Y, ou Z!»; uma memória prodigiosa que permite gravar todos os nomes, títulos, condecorações e prebendas das pessoas que devem usar da palavra; e o revestimento condigno de uma berrante farda vermelha, de rara imponência, recamada de ouro, que aumenta a estatura do *toast master* e lhe dá um ar gigantesco e dominador.

Os *toast masters* são, pois, tão necessários nos banquetes realizados na Grã-Bretanha como o sal, a pimenta, o *pickles* e a mostarda.

Quando se abeiram da mesa e se colocam junto a quem a preside, estabelece-se logo como que o início do silêncio que rodeará as palavras, sábias ou não, que os sucessivos oradores fornecem, *après le dessert*, como um extra, tantas vezes indigesto e inoportuno.

Pois os *toast masters* — cuja grandiloquência pode dar a sensação aos convivas de que a simples palavra *mister* soou como *marquess*, marquês — estão reunidos numa associação de classe, cujo presidente saiu agora a terreno, a pedir aumento de ordenado para os seu presididos. E argumenta: «Já pensaram no esforço que representa chamar, para os oradores, a atenção de 800 pessoas de papo cheio e efusantes e, ainda por cima, anunciar, em voz alta e clara, correctamente, os nomes ou títulos dos ditos discursadores? E depois enumerar aqueles indivíduos a quem o orador se dirigirá em especial?».

Citando um dos banquetes mais importantes que se realizaram em Londres — o do Lord Mayor — acrescentou: «Só o cuidado que temos de ter para não alterar a ordem de precedência dos mais ilustres convidados, daqueles a quem o orador se dirige pela nossa prestável boca!».

Justíssimo. Oxalá que estes preciosos *toast masters* sejam aumentados quanto antes. Não vão enveredar pela sabotagem e começar a trocar nomes, títulos, precedências, suscitando um autêntico pandemónio nos solenes banquetes da soleníssima Grã-Bretanha.

Factores de atraso do desenvolvimento

Descobrir os mais influentes factores que constituem obstáculo ao desenvolvimento de uma região ou de um país é tarefa simultaneamente importante e difícil. Importante, porque só conhecendo-os em toda a sua amplitude é possível actuar com êxito em ordem à sua eliminação. Difícil, porque, por um lado, não é simples e geralmente aceita uma noção e medidas uniformes de desenvolvimento ou de zona desenvolvida (pelo contrário, ela varia em função das correntes de pensamento existentes e mesmo de autor para autor); por outro lado, na perspectiva dos obstáculos, também não é fácil a sua determinação e, mais ainda, a passagem à fase seguinte em que, vencidos esses obstáculos, se caminha de uma posição de estagnação ou de lento progresso para outra mais evoluída, a um ritmo satisfatoriamente rápido.

Aceitando que a noção de desenvolvimento deverá assumir um carácter essencialmente humano — ele deve servir essencialmente à elevação do homem em todos os aspectos —, poderá dizer-se que ele é uma sucessão de passagens de uma determinada «fase menos humana a uma outra mais humana», através simultaneamente de transformações económicas, sociais, políticas, técnicas, institucionais, etc. Para ser autêntico e real deverá ainda o desenvolvimento realizar-se de modo harmónico e coordenado; no desencadear da sua evolução poderá, porventura, haver desequilíbrios, mas nesse caso estes deverão surgir de forma previsível ou mesmo como condição eventualmente necessária. Doutro modo, produzir-se-ão perturbações com reflexos incontroláveis sobre a população em causa. Em qualquer caso, ele exige, em muitas circunstâncias e ao longo das etapas que tem de percorrer, certos sacrifícios por parte da população a que se dirige. Impõe-se, então, que eles sejam igualmente suportados por todos, sem desigualdades, sem degradação, injustiça ou desumanidade. Aliás, num país, o desenvolvimento deve contemplar a totalidade desse país e não apenas algumas das regiões que o constituem — através da criação de pólos de desenvolvimento e zonas de influência devidamente escalonados e articulados — e, conseqüentemente, toda a sua população e não só determinados extractos dessa mesma população.

Deve referir-se ainda que o desenvolvimento é função do adequado aproveitamento de todos os recursos existentes, naturais e humanos, com acentuado relevo para estes, na medida que são o elemento dinamizador daqueles. Nesta perspectiva, a todos deve ser dada oportunidade de participação efectiva, em função das respectivas capacidades e competências, nas diferentes fases em que se processam as tarefas que conduzem ao progresso.

Cada país tem as suas características próprias. São diferentes as potencialidades de cada um, variável o grau de aproveitamento destas e diversos, portanto, os seus níveis de desenvolvimento. Mas é, na realidade, um facto, que nem sempre a idênticos recursos potenciais corresponde idêntico grau de desenvolvimento.

Obstáculos característicos

E surge então a questão: *porquê o atraso de um país em relação a outros, alguns deles não mais dotados naturalmente?* Algumas características, que constituem ao

mesmo tempo *obstáculos* ao desenvolvimento, pois são geradoras de séries de círculos viciosos que agravam as situações de subdesenvolvimento, são dominantes nesse país. Dentre elas são referidas normalmente as seguintes:

- Deficiente aproveitamento dos recursos existentes;
- Sectores de actividade mal estruturados (agricultura rotineira e não mecanizada, fraca industrialização e serviços mal apetrechados);
- Insuficiência de infra-estruturas básicas;
- Taxas elevadas de natalidade e mortalidade infantil;
- Elevado grau de analfabetismo;
- Rendimento «per capita» baixo, acompanhado de deficiente distribuição desses rendimentos;
- Nível elevado de subalimentação de parte importante da população;
- População com elevada propensão ao consumo e conseqüente fraca propensão ao investimento; etc.

Outros obstáculos

Para além destes *obstáculos característicos*, mais geralmente apontados, interessa ainda salientar outros, de ordem institucional, psicológica, política, humana, etc., como sejam:

- Educação de base fraca, reflectindo níveis de instrução baixos, educação cívica reduzida, deficiente formação humana, gerando estados de tensão e conflitos sociais, mais ou menos latentes ou declarados;
- Estruturas deficientes, deformadas ou até praticamente inexistentes quaisquer que sejam as perspectivas encaradas — económicas, sociais, políticas, religiosas, mentais, etc. — ou os níveis considerados — sociedade em geral, nação ou grupo de nações. Estado, empresas, família, outros grupos organizados;
- Insuficiente conhecimento da realidade, resultante da carência de elementos estatísticos sobre variáveis fundamentais do desenvolvimento, de descoordenação entre utilizadores, fornecedores e produtores desses elementos estatísticos, de desfasamento entre as necessidades de dados correctos e actualizados e as condições e meios adequados à sua existência, enfim, da falta de um plano geral e coerente das estatísticas a obter;
- Escassez de quadros científicos e técnicos, deficiente formação profissional de parte razoável da população activa, aliadas à falta de estímulos económicos e sociais relativamente a uma percentagem razoável da população trabalhadora, o que, provocando diminuição de capacidades e conseqüente redução no rendimento e na qualidade do trabalho prestado, vem agravar mais o problema;
- Espírito de improvisação nas decisões que se tomam, em resultado não só de um insuficiente conhecimento da realidade, como da falta de organização e de sentido das responsabilidades, as quais, por seu turno, são o reflexo, em muitos casos, de uma deficiente preparação para a função exercida, agravada pela carência de chefes e crise de autoridade, que tantas vezes se manifesta pelo seu abuso ou ausência;

—Clima de relações humanas em tantos casos deficiente, em resultado de insatisfação individual e colectiva, provocada por uma série de factores interligados (alguns referidos neste apontamento), os quais dificultam ou impedem o diálogo, e não permitem a maximização das possibilidades de cada um, pela falta de uma base de colaboração, liberdade, confiança, solidariedade, justiça, responsabilidade;

—Existência de grupos de pressão que impedem a tomada das medidas mais adequadas em ordem ao melhor aproveitamento de todos os recursos existentes e insuficiente *contrôle* e consequente falta de domínio de determinados aspectos essenciais da realidade a desenvolver.

Uma vez analisada a realidade, detectadas as necessidades, as potencialidades produtivas e os principais obstáculos ao progresso, em suma, conhecida a posição do país face ao desenvolvimento, deve seguir-se a tomada de opções, a fixação de prioridades, a elaboração de programas gerais de desenvolvimento, nos quais o social não deve ser relegado para segundo plano, mas antes, deve informar e orientar o económico. Só assim se conseguirá um crescimento harmónico, prolongado, humano.

A. R. U. S.

(Do *Diário Popular*)

Actualidades ferroviárias



TEATRO PARA FERROVIÁRIOS

Numa iniciativa muito apreciada pelo pessoal, a Administração da C.P. promoveu, em 24 de Fevereiro, um espectáculo teatral dedicado aos ferroviários e suas famílias. Representou-se no Teatro Capitólio, em Lisboa, a peça *Cravo Espanhol*, de Romeu Correia, magistralmente desempenhada pelo elenco da Companhia Rey Colaço-Robles Monteiro.

MONTRAS FERROVIÁRIAS

As Relações Públicas da Companhia em colaboração com uma firma especializada, procedeu à feitura de uma série de montras alusivas ao caminho de ferro para apresentação em vitrinas das principais agências de viagens, cinemas, teatros, hotéis ou em exposições diversas.

Eis a montra presentemente exposta na Agência de Viagens da Wagons-Lits, em Lisboa, reclamando a utilização do comboio através dos serviços de carruagens-camas.



O desporto no caminho de ferro

pelo eng. José Luís Batalha Jardim

FUTEBOL

Ferrovíários do Entroncamento — Campeões Distritais de Juniores

A equipa de juniores do Grupo Desportivo dos Ferrovíários do Entroncamento obteve um duplo título de campeão distrital de Santarém, ao longo de uma prova na qual foi nitidamente o grupo que maior regularidade evidenciou.

E, quando afirmamos que a equipa obteve um duplo triunfo, queremos precisamente destacar que, além do mercedíssimo 1.º lugar da tabela da classificação, ela guindou-se também à posição cimeira no capítulo disciplinar, tendo sido a única que terminou o torneio sem qualquer suspensão ou simples repreensão.

Numa fase preliminar, os concorrentes foram agrupados em duas zonas, cujos vencedores viriam a disputar entre si a final. Na Zona Sul foi vencedora a equipa do Almeirim, e na Zona Norte a classificação final foi a seguinte:

	J.	V.	E.	D.	B.	P.
1.º — FERROVIÁRIO ENTRON.	14	10	3	1	37-10	23
2.º — Torres Novas	14	8	5	1	38-8	21
3.º — União de Tomar	14	10	—	4	30-11	20
4.º — Tramagal União Sport	14	7	4	3	28-15	18
5.º — Atlético Alcanena	14	6	1	7	15-28	13
6.º — Centro de Fátima	14	3	4	7	20-23	10
7.º — Desportivo da Matrena	14	1	3	9	6-34	5
8.º — Sporting de Abrantes	eliminado					

A finalíssima foi disputada em duas mãos entre o Ferrovário do Entroncamento e o Almeirim, tendo a equipa ferroviária conquistado o título de campeão distrital após ter ganho em casa por 5-1 e perder tangencialmente (1-2) no campo do adversário.

Damos a seguir um breve resumo destes jogos.

Ferrovíários, 5-Almeirim, 1

Jogo disputado no dia 8 de Fevereiro no campo do Bairro Camões, Entroncamento. Resultado ao intervalo: 4-0.



Equipa de futebol dos Ferrovíários do Entroncamento, campeã distrital na categoria de juniores

Superioridade nítida da turma da casa na primeira parte, seguida de uma segunda parte tranquila, após assegurada a vitória. Os tentos do Ferroviário foram obtidos por Jorge, Amoroso, José Manuel e L. Augusto (2).

Almeirim, 2-Ferroviários, 1

Encontro realizado em Almeirim no dia 15 de Fevereiro. Resultado ao fim do 1.º tempo: 2-1.

Interessava aos jogadores do Entroncamento defender a vantagem de quatro golos obtida na primeira mão, o que conseguiram com grande mérito dada a serenidade com que encararam uma partida disputada em ambiente difícil. Embora toda a defesa se tenha exibido à altura das circunstâncias, é justo destacar a excelente actuação do guarda-redes Ildefonso.

Foram os seguintes os jogadores que alinharam pelo Ferroviário:

— António Ildefonso Dias Pereira (Guarda-redes) — 16 anos, 1,80 m e 63 kg. Joga no Ferroviário há duas épocas. É estudante do 6.º ano do liceu.

— José Manuel Martins Fernandes Inês (Guarda-redes) — 15 anos, 1,72 m e 66 kg. Frequenta o 4.º ano do curso industrial.

— António Manuel Jesus Izidro (Defesa direito) — 16 anos, 1,73 m e 65 kg. Possui o curso industrial e é aprendiz no 2.º G. M. O.

— Ernesto Manuel Alves Marques (Defesa direito) — 18 anos, 1,60 m e 55 kg. Profissão: pintor.

— Carlos Alberto Barreira Mendes (Defesa central) — 16 anos, 1,77 m e 76 kg. Frequenta o 5.º ano do curso industrial.

— João Manuel Ferreira da Graça (Defesa central) — 17 anos, 1,78 m e 75 kg. Secção Preparatória do Instituto Industrial.

— Luís Manuel Pinheiro (Quarto defesa) — 18 anos, 1,72 m e 63 kg. Joga no Ferroviário há duas épocas. É operário no 2.º G.M.O. e possui o 4.º ano industrial.

— Henrique Diniz Pinhão Pereira (Quarto defesa) — 17 anos, 1,78 m e 75 kg. Estudante do 5.º ano industrial.

— Frederico Ribeiro da Fonseca (Defesa esquerdo) — 17 anos, 1,70 m e 65 kg. Joga no Ferroviário desde 1967/8. Profissão: serralheiro.

— José Fernando Farinha Pereira (Defesa esquerdo) — 17 anos, 1,70 m e 63 kg. Joga no Ferroviário há duas épocas. Operário do 2.º G.M.O. com o 4.º ano industrial.

— João António da Silva Martins Azevedo (Médio direito) — 16 anos, 1,65 m e 62 kg. Frequenta o 4.º ano do curso industrial.

— Eduardo Mário Amaral Nogueira (Médio direito) — 16 anos, 1,72 m e 66 kg. Frequenta o 3.º ano do curso comercial.

— José Jorge Aires da Silva (Médio esquerdo) — 18 anos, 1,75 m e 63 kg. Iniciou-se no Ferroviário em 1967/8. Possui o curso industrial.

— João Filipe Amoroso (Extremo direito) — 17 anos, 1,80 m e 65 kg. Joga no Ferroviário desde 1967/8. Possui a secção preparatória do curso industrial.

— José Manuel dos Santos Alves (Ponta de lança) — 17 anos, 1,62 m e 62 kg. Joga há duas épocas no Ferroviário. Profissão: serralheiro.

— Carlos Alberto Heitor dos Santos (Ponta de lança) — 17 anos, 1,63 m e 60 kg. Iniciou-se no Sp. Abrantes e foi transferido para o Ferroviário na presente época. Frequenta o 5.º ano do curso comercial.

— Joaquim Maia Ferreira (Ponta de lança) — 17 anos, 1,62 m e 55 kg. Joga no Ferroviário desde 1967/8. Possui o 4.º ano industrial e é operário do 2.º G.M.O.

— Luís Augusto Rodrigues Alves (Extremo esquerdo) — 17 anos, 1,68 m e 65 kg. Frequenta o 4.º ano do curso industrial.

— Mário Vasco Amarante Garcia da Silva (Extremo esquerdo) — 16 anos, 1,65 m e 60 kg. Iniciou-se no Ferroviário em 1968/9. Frequenta o 6.º ano do liceu.

BASQUETEBOL

Campeonato Distrital Corporativo do Porto

A uma jornada do final da prova encontram-se já definidas as equipas que ocuparão os dois primeiros lugares da classificação geral. A equipa dos Ferroviários de Campanhã, após um começo de prova incerto, tem vindo progressivamente a melhorar, candidatando-se ao 3.º posto.

Resultados das últimas jornadas realizadas:

Cam. Municipal Matosinhos, 33-Ferroviários de Campanhã, 52.

Ferroviários de Campanhã, 38-Metalúrgica da Longra, 28.

Classificação geral a uma jornada do termo do campeonato:

1.º	Banco Borges Irmão	0 P.
2.º	Douro-Leixões	3 P.
3.º	Ferroviários Campanhã	5 P.
	C. T. T.	5 P.
5.º	Metalúrgica da Longra	7 P.
6.º	Banco Port. Atlântico	9 P.
	Câm. Munic. Matosinhos	9 P.
8.º	Tranquilidade	13 P.

Campeonato Distrital Corporativo de Setúbal

O torneio distrital de Setúbal está a ser disputado apenas por três equipas: Ferroviários do Barreiro, Explosivos e Premolde.

Ao fim da 1.ª volta a equipa ferroviária comanda a classificação, tendo vencido os seus adversários por larga margem. Resultados dos jogos:

FERROVIÁRIOS DO BARREIRO, 68-Explosivos, 31
Premolde, 38-FERROVIÁRIOS DO BARREIRO, 51
Explosivos, 38-Premolde, 39

TÉNIS DE MESA

Distrital Corporativo de Lisboa

Com a participação de 16 equipas, iniciou-se a disputa do torneio distrital de Lisboa organizado pela F. N. A. T. Os concorrentes foram distribuídos por duas séries para apuramento de 4 finalistas em cada série.

A equipa dos Ferroviários de Lisboa, que alinhou com Diogo Silva, Fernando Bandeira, António Duarte e José Luís Jardim, efectuou os seguintes resultados:

Telefones, 5-FERROVIÁRIOS DE LISBOA, 4
FERROVIÁRIOS, 5-Banco Borges & Irmão, 2
FERROVIÁRIOS, 5-Bairro de St.ª Cruz, 0
FERROVIÁRIOS, 5-Fábrica Regina, 0
FERROVIÁRIOS, 5-Companhia Carris, 3
I. N. I. Industrial, 1-FERROVIÁRIOS, 5
Montepio Geral, 3-FERROVIÁRIOS, 5

Classificação geral da série B, ao fim da 1.ª volta:

	J.	V.	D.	Sets	P.
1.º	FERROVIÁRIOS DE LISBOA.	7	6	1	34-14 1
	Telefones de Lisboa e Porto ...	7	6	1	33-17 1
3.º	Companhia Carris de Lisboa....	7	5	2	32-14 2
	Montepio Geral	7	5	2	30-20 2
5.º	Banco Borges & Irmão	7	3	4	20-28 4
6.º	Inst. Nac. Invest. Industrial	7	2	5	17-32 5
7.º	Fábrica Regina	7	1	6	18-30 6
8.º	Bairro de Santa Cruz	7	—	7	1-35 7

Distrital Corporativo de Santarém

As equipas concorrentes ao distrital de Santarém foram agrupadas em duas zonas. Na Zona Norte a prova foi disputada por eliminatórias entre as 4 equipas participantes: Ferroviários do Entroncamento, Casa do Povo do Cartaxo, Casa do Povo de Riachos e Casa do Povo de Alcanhões.

O grupo dos Ferroviários do Entroncamento, constituído por Francisco Saragoila, Lignelo Cardoso e António Morais, realizou os seguintes resultados:

Meia-final: Ferroviários, 5-Cartaxo, 1.

Final: Ferroviários, 5-Riachos, 3.

Vencedor da Zona Norte, os Ferroviários do Entroncamento disputarão a finalíssima do torneio distrital de Santarém contra a equipa da Caixa de Previdência de Santarém, vencedora da Zona Sul.

Torneio «38.º Aniversário» da A. T. M. L.

A Associação de Ténis de Mesa de Lisboa levou a efeito um torneio comemorativo do seu 38.º aniversário, nas categorias de senhoras, meninas, infantis e júniores, que reuniu mais de centena e meia de atletas.

Na categoria de senhoras registaram-se 21 inscrições

de atletas das seguintes colectividades: Benfica, Sporting, Paço de Arcos, Recordação Apolo, Águias e Clube Ferroviário de Portugal.

Classificação Individual:

- 1.^a Leonor Cadillon (Benfica)
- 2.^a Gilberta Ferreira (Benfica)
- 3.^a Anabela Luciano (Benfica)
- 4.^a ROMANA MARIA (FERROVIÁRIO)
- 5.^a Eduarda Lopes (Rec. Apolo)
- 6.^a Elena Settimelli (Benfica)
- 7.^a Ana Bela Marques (Paço de Arcos)
- 8.^a MARIA IRENE (FERROVIÁRIO)
- 9.^a Octávia Valle (Paço de Arcos)
- 10.^a Eduarda Lopes (Rec. Apolo)

Classificação Colectiva:

- 1.º Benfica
- 2.º FERROVIÁRIOS
- 3.º Recordação Apolo
- 4.º Paço de Arcos

Não se classificaram o Sporting e o Águias.

A equipa ferroviária, cuja boa classificação é de realçar alinhou com as seguintes jogadoras: Romana Maria, Nelza Maria, Maria Irene, Maria Camila e Eulália.

LOUVORES



Muito nos aprás registar o procedimento recentemente tomado pelo praticante de desenhador José da Rocha Rodrigues, pertencente ao Gabinete Técnico do Sector de Electrotecnia da Região Norte.

O referido ferroviário foi à Tesouraria de S. Bento receber o seu vencimento após o que seguiu viagem no comboio para Campanhã.

Só então, ao proceder a nova contagem do dinheiro, verificou haver recebido 1000\$00 a mais. Imediatamente, apressou-se a dar conhecimento do facto aos seus superiores hierárquicos, que telefonicamente informaram o respectivo pagador, ao qual foi feita a devolução da quantia paga indevidamente.

O acto de honradez praticado pelo agente José da Rocha Rodrigues merece ser apontado como exemplo de probidade.

Problema de interesse nacional

**CERCA DE OITO MIL PASSAGENS DE NÍVEL
ESPERAM UMA ACÇÃO CONJUNTA
DE VÁRIAS ENTIDADES INTERESSADAS
NA SOLUÇÃO DE UM PROBLEMA DE TODOS**

As passagens de nível constituem um problema de importância relevante, não só para a C. P., como para outras entidades a elas ligadas e, em última análise, interessa a toda a Nação.

A sua importância tem crescido à medida que o tráfego automóvel tem aumentado, agravando-se o problema nos últimos três anos, se considerarmos os numerosos acidentes verificados naqueles cruzamentos e as perdas de tempo que as mesmas representam para quem utiliza as estradas e tem de servir-se dessas passagens.

Aliás, em relação aos utentes das passagens de nível, a perda de tempo torna-se maior quanto mais aperfeiçoados e velozes são os meios de deslocação postos pelo progresso à sua disposição. Ainda, por outro lado, o problema agravar-se-á mais, logo que comecem a sentir-se os benefícios resultantes da renovação integral da rede ferroviária, pois os comboios passarão a circular a velocidades muito maiores dando lugar a um aumento de circulações.

O problema não é privativo da C. P.

Numa análise, mesmo rápida que seja, feita ao problema, conclui-se que ele não pode ser considerado privativo da C. P., pois as passagens de nível, pertencendo ao caminho de ferro, fazem parte do património da Nação como elementos que são, de uma rede ferroviária pertencente ao Estado.

Uma vez que o problema não é privativo do caminho de ferro e como a C. P. não dispõe de meios, materiais e legais que lhe permitam, por si

só, enfrentá-lo com a extensão e a urgência que requer, torna-se necessária uma acção unificada de grande envergadura de maneira a congregarem-se os esforços de todas as entidades interessadas na sua solução.

Existem, no continente, cerca de 7700 passagens de nível das quais 6300 não têm guarda. Por outro lado, mesmo as que têm guarda precisam de actualização no seu funcionamento.

Dentro deste espírito foi criada há dois anos uma comissão constituída por elementos da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, da Junta Autónoma das Estradas, da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, da Direcção-Geral da Administração Política e Civil (para abranger as autarquias locais), do Automóvel Clube de Portugal, da Prevenção Rodoviária Portuguesa e da C. P.

Aquela comissão iniciou os seus trabalhos, os quais foram reunidos, mais tarde, num relatório. A Administração da C. P., absolutamente consciente da importância do problema e vendo o tempo a decorrer sem que o mesmo começasse a ser resolvido, dirigiu ao então ministro das Comunicações um ofício chamando a atenção para a sua necessária e urgente resolução.

O plano da renovação integral de uma grande parte da rede ferroviária iniciou-se já e, dentro de pouco tempo, os utentes das passagens de nível ficarão à mercê de um longo comboio que poderá aproximar-se a 150 quilómetros à hora. Parece-nos, assim, não se poder perder mais tempo, devendo as entidades responsáveis iniciar, quanto antes, uma obra que interessa a toda a Nação.

lá por fora

coordenação de **António Gouveia**

O comboio pode superar o avião, nas curtas distâncias

O Instituto dos Transportes Aéreos (ITA), publicou recentemente alguns dados referentes ao tempo de duração do percurso aéreo, entre os aeroportos de Paris e Londres. Em 1919, quando foram estabelecidas as primeiras carreiras, este trajecto efectuava-se em 4 h 25 m, tempo que foi reduzido para 3 h 5 m em 1933 e desceu para 2 h 45 m em 1939, sendo nessa altura o voo executado por um bimotor de hélice, com a potência de 1830 c.v.

A potência dos aparelhos utilizados, bem como o número de passageiros transportados, não pararam de crescer desde o fim da última guerra, mas a duração total da viagem, de centro a centro das duas grandes capitais, longe de diminuir, sofreu pelo contrário um substancial aumento, apesar da aparição dos «jatos» (Caravelle ou Boeing 727). Assim, sublinha a «ITA», o tempo médio actual do referido percurso é de cerca de 3 h 20 m, atingindo mesmo 5 h, de domicílio a domicílio.

Os «engarrafamentos» da circulação urbana, a extraordinária afluência de trânsito às vias de acesso e de escoamento das grandes cidades, e por vezes o congestionamento de tráfego nos próprios aeroportos, levam a esta conclusão: «é preciso mais tempo para se ir actualmente de Paris a Londres, de avião, do que há trinta anos, e por vezes o mesmo tempo que há meio século!»

Segundo a mesma fonte informativa, não se antevêm quaisquer possibilidades de melhorar estes tempos nos anos mais próximos. Assim, apesar do emprego do avião AIRBUS, o trajecto Paris (Gare des Invalides) — Orly-Heathrow — Londres (terminal BEA), será percorrido, em 1975, entre 3 h 15 m (cálculo mais optimista) e 4 h 5 m (cálculo mais pessimista).

Se nessa altura já estivesse em funcionamento o túnel sob o Canal da Mancha, os comboios do tipo TEE, poderiam, utilizando a tracção eléctrica e as infra-estruturas actualmente existentes, ligar Paris (Gare do Norte) a Londres (Victoria) em 4 horas.

Se, entretanto, estivesse já aberta

a nova linha férrea Paris-Lille, estudada pelos Caminhos de Ferro Franceses (no âmbito da EUROPOLITAIN), com um ramal em direcção à entrada francesa do Túnel, a duração do trajecto poderia diminuir para 2 h 45 m.

Tal como o demonstrou o exemplo da nova linha de Tokaido, um caminho de ferro eficiente, rápido e confortável pode, em curtas distâncias, revelar-se superior ao avião. Além de tempos de percurso semelhantes e às vezes melhores ou ligeiramente inferiores, o caminho de ferro faculta a garantia da sua força, da sua tradicional segurança e da sua primazia no domínio dos transportes guiados, a circular em todos os tempos, sejam quais forem as condições meteorológicas.

Por isso, a «ITA» conclui nestes termos a sua comparação entre a duração do trajecto Paris-Londres: «Será realmente rápido, em curtas distâncias, o transporte aéreo?»

A luta contra o congestionamento de tráfego nas grandes cidades

O Ministério dos Transportes dos Estados Unidos, confiou ao «Serviço dos Transportes Urbanos de Passageiros» o estudo dos problemas referentes às ligações actuais ou futuras entre o centro das grandes cidades e os bairros periféricos.

Em face da invasão progressiva das cidades por veículos automóveis, cujo número, nos E. U. A. sofre um aumento de 70 000 por semana, o orçamento consagrado a «Pesquisas e Melhoramentos» pelos «Transportes Urbanos de Passageiros» que era de 6000 dólares em 1965, atingiu 6,3 milhões de dólares em 1969 (ou seja 1050 vezes mais). O orçamento previsto para 1970 deverá elevar-se a 12 milhões de dólares e a 20 milhões o de 1971.

Prelúdio ao Simpósio de Tóquio (Abril de 1970): como será aplicada a cibernética ferroviária?

O III Simpósio de cibernética aplicada ao caminho de ferro (o I teve lugar em Paris em 1963, e o II em Montreal em 1967) reunir-se-á em Tóquio, de 12 a 17 de Abril do cor-

rente ano, com a participação de 250 delegados, representando redes ferroviárias de 35 nações.

Nas vésperas, praticamente, desse Simpósio, uma pergunta do maior interesse se formula: em que medida está sendo a cibernética realmente aplicada no âmbito do caminho de ferro?

Se bem que as características da sua própria exploração tornem o caminho de ferro particularmente sensível às teorias da cibernética, elas não estão ainda, na prática, sendo aplicadas de forma rentável e racional, em todos os campos da múltipla actividade ferroviária. De uma maneira geral, o emprego de computadores limita-se quase exclusivamente aos problemas de gestão de pessoal, de controlo de stocks, de estudo de mercados e de reserva e marcação de lugares, problemas aliás comuns, em parte, a muitas outras actividades, no campo da indústria, da administração, dos transportes aéreos, etc....

No plano estritamente ferroviário, o aparecimento de ordenadores da 3.ª geração permitiu, no entanto, conceber um número incontável de tarefas que se podem confiar à cibernética, embora muitas delas se encontrem ainda numa fase experimental, quando não de simples estudo.

Japão e União Soviética

Parece, todavia, que os Caminhos de Ferro Nacionais do Japão, tendo de fazer face a um intenso tráfego de passageiros, ampliaram o emprego da cibernética à circulação dos comboios, tanto no aspecto da condução automática, como no do controlo automático da mesma condução, e no da automatização da elaboração dos gráficos de marchas. Foi assim que, recentemente, foi possível lançar, em menos de 30 minutos, um gráfico de marcha para 250 comboios saindo de mais de 200 estações diferentes!

No activo da rede japonesa há ainda que salientar a criação da triagem automática de Koryama, onde, através de um ordenador, são estabelecidos todos os programas de repartição de vagões e uma parte dos esquemas de formação de comboios.

Na União Soviética, a aplicação da cibernética tem sido, até agora, baseada na resolução em larga escala dos problemas de exploração a longo prazo (diagramas das correntes de tráfego, plano de transporte ideal para a formação de comboios de mercadorias, de contentores, etc.) realizações que visam a procura das melhores soluções para a utilização do material circulante e das instalações ferroviárias. Paralelamente, os caminhos de ferro soviéticos estudam, também, o emprego da cibernética no domínio da condução automática dos comboios e do controlo automático da circulação.

América do Norte e Europa

Nos E.U.A. e no Canadá, as principais realizações efectuadas desde o simpósio de Montreal, situam-se no campo do tráfego de mercadorias e, particularmente, na gestão cibernética do gigantesco parque comum de vagões (qualquer coisa como 1 800 000 unidades). Sob a égide da Associação dos Caminhos de Ferro Americanos (AAR), as redes estadunidenses decidiram — e foram as primeiras a fazê-lo — utilizar a identificação automática dos veículos por um processo de leitura óptica, o «Kar-Trak». Esta iniciativa foi completada com a instalação em Washington de um banco central de dados estatísticos gerido por computadores e que fornecem as mais completas informações sobre movimentos de vagões entre as diversas redes, estabelecendo um inventário perpétuo à escala do continente norte-americano: a rede TRAIN (Telerailed Automated Information Network). Em apoio desta rede de informação foi adoptada uma linguagem universal para o índice classificador electrónico do material circulante: trata-se do programa UMLER, ficheiro gravado em banda magnética, com dados referentes a cerca de 2 milhões de veículos.

Além destas realizações, ampliadas à escala nacional nos Estados Unidos e Canadá, muitas redes destes países utilizam a cibernética, principalmente com vistas a uma constante melhoria do tráfego de mercadorias e em estudos de «marketing», cada vez mais minuciosos, em face da concorrência gradativa e implacável dos transportes rodoviários.

Na Europa, a multiplicidade das redes constitui, senão uma barreira, pelo menos um travão, a uma política uniformemente admitida e posta em prática, em matéria de ordenadores, pelas diversas administrações ferroviárias, muito embora a União Internacional dos Caminhos de Ferro encorage a cooperação in-

ter-redes, particularmente no que respeita à utilização do código COBOL para os ordenadores, à normalização da codificação, ao projecto de um computador europeu, etc., etc....

No plano puramente nacional, têm sido feitos numerosos esforços em matéria de telecomunicações, com vistas ao estabelecimento de uma rede internacional. No que concerne ao tráfego de mercadorias, métodos mais automatizados aguardam a decisão que será tomada pela U.I.C., a respeito de um equipamento comum para a identificação automática de carruagens e vagões em marcha.

Na Europa, a maior parte da aplicação da cibernética permanece ainda confinada ao sector administrativo. Entretanto, está em curso a criação de centros de recolha de dados destinados a facilitar os complexos cálculos exigidos pela pesquisa prospectiva; a exploração no domínio dos tempos reais gastos, é já, presentemente, um facto, e se as aplicações automáticas «on line» são ainda raras, os estudos efectuados a esse respeito são cada vez mais numerosos. Tais estudos visam, principalmente, a melhoria da exploração do tráfego de mercadorias. Em matéria de tráfego de passageiros, as diligências concentram-se no estudo da ligação entre a via e a locomotiva, tanto no plano da assistência ao pessoal de condução, como no do comando automático, sem omitir a regularização automática da circulação de comboios.

Assim se apresenta, nas vésperas da abertura do III Simpósio de Tóquio, o panorama da utilização da cibernética no mundo ferroviário. Pondo de parte os problemas puramente técnicos relativos à informática, os participantes no Simpósio irão debruçar-se, antes, sobre as possibilidades da cibernética na renovação da gestão dos caminhos de ferro, dedicando-se a reformas de estrutura e à concepção de um «management» moderno, na perspectiva do advento da ferrovia do século XXI.

O III Simpósio de Tóquio será verdadeiramente o Simpósio da terceira geração!

A mais potente locomotiva «diesel» do Mundo

A mais potente locomotiva «diesel» do Mundo entrou recentemente ao serviço da rede americana da «Union Pacific Railroad Company». Esta locomotiva, de comando único, tem 30 m de comprimento, 3,17 m de largura e 5,30 m de altura.

Possui dois motores «diesel» de

16 cilindros, desenvolvendo cada um uma potência de 3300 c.v., ou seja um total de 6600 c.v. A transmissão processa-se com o auxílio de um alternador que alimenta os motores de tracção através de rectificadores de silício.

Compreende ainda dois «bogies» de quatro eixos motores cada um, e um motor de tracção por cada eixo.

O peso total desta locomotiva é de 227 ton.; o esforço contínuo de tracção é de 44 258 kg a 18 km/h e atingiu a velocidade de 145 km/h, quando da sua apresentação pública nos últimos meses do ano findo.

Caminhos de Ferro Americanos: perspectivas de renovação no transporte de passageiros

Durante largos anos, o passageiro norte-americano seduzido por uma publicidade hábil e persistente, viveu absolutamente obcecado pelas possibilidades proporcionadas pelo automóvel e pelo avião na resolução dos seus problemas de transporte, e os poderes públicos acertaram por igual passo, consagrando prodigamente biliões de dólares à construção de auto-estradas e aeroportos.

Entretanto, os caminhos de ferro, verdadeiramente desamparados, sofrendo crescentes dificuldades para equilibrarem os seus orçamentos, deixaram-se arrastar numa espiral descendente: menos receitas, menos serviços, menos passageiros.

Um certo desânimo das administrações ferroviárias, com inevitáveis repercussões na qualidade dos serviços, não foi, certamente, estranho a esta evolução desfavorável. Tal é, pelo menos, a primeira conclusão que se infere do artigo publicado na revista «TIME» (Business), de 5 de Janeiro do corrente ano, sob o título revelador: «Um Abandonado: o Passageiro dos comboios americanos».

Contudo, na opinião do autor, o público e as autoridades governamentais voltam a interessar-se vivamente pelas possibilidades da ferrovia. Enquanto críticas cada vez mais numerosas lamentam a insuficiência dos serviços prestados pelas companhias ferroviárias, no que respeita à limpeza, conforto, horários, regularidade, etc., os peritos são unânimes em afirmar que, se os caminhos de ferro fizeram um verdadeiro esforço para renovar e modernizar os seus métodos de exploração e a qualidade dos seus serviços, têm o futuro assegurado.

A via férrea poderia prestar excelentes serviços em, pelo menos, 75 ligações inter-urbanas, de 300 a 500 km de extensão. Cita-se como prova o sucesso e a rentabilidade de certos comboios modernos, como o «Metroliner» entre Washington e Nova

Iorque, ou o «Florida Special» entre Nova Iorque e Miami. (A bordo deste último, os passageiros dispõem de televisão a cores e podem assistir a passagens de modelos).

As diversas redes estadunidenses carecem, no entanto, de disponibilidades financeiras para multiplicar tais serviços. Por isso, o Congresso americano está examinando actualmente um projecto de lei, preparado pela Comissão Senatorial do Comércio, que prevê uma despesa de 445 milhões de dólares (12 740 milhões de escudos), a efectuar nos quatro próximos anos, para melhorar equipamentos e serviços à escala nacional, para consequente benefício do público utente. Este programa será posto em prática por um Gabinete de «Tráfego de Passageiros», do Ministério dos Transportes dos E.U.A.

200 km/h, em novos percursos, para o comboio alemão «BLAUER ENZIAN»

O comboio das linhas «Trans Europa Express», BLAUER ENZIAN, que circula entre Hamburgo e Munique, e que atingia já a velocidade de 200 km/h, no percurso Munique-Augsburgo, vai passar a praticar igual velocidade em mais dois troços do seu itinerário: Hanover-Uelzen e Augsburg-Donaworth.

Além dos «Super-Expressos» da nova linha japonesa do Tokaido (Tóquio-Osaca), construída em 1964, apenas dois comboios atingem hoje no mundo a velocidade de 200 km/h, em serviço comercial: o «BLAUER ENZIAN», na Alemanha Federal, e em França o «CAPITOLE» (Paris-Toulouse), que alcança essa velocidade no percurso Orleans-Vierzon.

Novas locomotivas francesas

O parque de material motor da SNCF, vai ser enriquecido com dois novos tipos de locomotivas: as «CC. 6500» de corrente contínua de 1,5 Kv e as «CC. 21 000», máquinas de bicorrente, podendo circular alternadamente em corrente contínua de 1,5 Kv e corrente alterna monofásica de 25 Kv 50 Hz.

Estes dois tipos de locomotivas têm uma caixa semelhante, com 2,19 m de comprimento e bogies de 3 eixos equipados com um motor único e dois sistemas de engrenagem que permitem velocidades máximas de 100 km/h em composições de mercadorias e 220 km/h em composições de passageiros.

A potência destas locomotivas atinge 8000 cv. Prevê-se a construção de locomotivas de corrente monofásica 50 Hz, as «CC. 14 500», que serão dotadas das mesmas caixas, dos mesmos bogies, e equipa-

das com rectificadores de «thyristores».

Pensam alguns peritos que, num futuro próximo, as locomotivas da série «CC. 6500» possam assegurar a ligação Paris-Bordéus sem paragens (579 km) em 3 h 40 m, ou seja a uma média de 156 km/h.

A Europa dos Caminhos de Ferro

Entre as 44 Administrações ferroviárias membros da União Internacional dos Caminhos de Ferro, 26 são europeias. Constituem estas, realmente, a espinha dorsal daquele organismo, pois representam a Europa, com excepção, apenas, de duas nações: a União Soviética (Rússia Europeia) e a minúscula Albânia.

Embora esta Europa represente apenas $\frac{1}{4}$ da superfície da URSS, e pouco mais de metade da superfície dos EUA, a sua população excede em 85 milhões a dos dois grandes países reunidas.

A rede ferroviária constituída pelas 26 Administrações europeias totaliza 266 000 km, ou seja uma extensão inferior à rede americana, mas superior à soviética. A quilometragem de linhas electrificadas coloca esta rede no primeiro lugar mundial, com 58 000 km (mais de 22 % do total) cabendo à rede russa uma percentagem de 14 %, e 1 % apenas à rede norte-americana.

Quanto ao número de ferroviários, atinge 3 milhões na Europa (1 ferroviário por 162 habitantes), 2 milhões na URSS (1 ferroviário por 115 habitantes) e 590 mil nos EUA (1 ferroviário por 338 habitantes).

Um comboio com 1 200 000 km de comprimento

O conjunto destas 26 redes europeias transportou, durante o ano de 1968, 2400 milhões de toneladas de mercadorias. Este volume, repartido por vagões de 30 t. de carga útil, necessitaria de 80 milhões de veículos, ou seja um comboio com 1 200 000 km de comprimento (30 vezes o diâmetro do nosso globo terrestre)... No mesmo ano de 1968, o volume de mercadorias transportadas atingiu 2690 milhões de toneladas na URSS e 1300 milhões nos EUA, cabendo ao caminho de ferro cerca de 42 % na América, e mais de 70 % na União Soviética. Na rede europeia a percentagem é difícil de estabelecer, por estar sujeita a importantes variações dum país para outro.

O volume do tráfego, expresso em toneladas/quilómetros, apresenta números nitidamente superiores na URSS e nos EUA, onde o percurso

médio de uma tonelada ultrapassa largamente 800 km, enquanto na Europa vai pouco além de 200 km. Assim, ainda em referência a 1968, a rede europeia atingiu apenas um volume de tráfego de 490 biliões de t/km, contra 1100 biliões nos Estados Unidos e 2275 biliões na URSS.

Passageiros transportados: duas vezes a população mundial

Quanto ao tráfego de passageiros, a rede constituída pelas 26 Administrações europeias classifica-se em 1.º lugar, com 7216 milhões de passageiros transportados, à frente do Japão (6816 milhões) e da URSS (2750 milhões). Nos EUA, onde o automóvel assegura 86 % do tráfego interurbano e o avião 70 % do restante tráfego, o número de passageiros no caminho de ferro atinge apenas 296 milhões, ou seja um contingente largamente ultrapassado por muitas nações europeias.

O volume de tráfego (304 biliões de v/km) coloca igualmente a Europa à frente da URSS (254 biliões) e do Japão (184 biliões).

O número de 7216 milhões de passageiros transportados pelas redes europeias é realmente, eloquente: representa cerca de duas vezes a população do globo terrestre... Estes passageiros, repartidos por carruagens de 60 lugares, necessitariam de um comboio composto por 120 milhões de veículos, o qual atingiria o comprimento de 2 400 000 km, ou seja mais de seis vezes a distância da terra à lua.

Os caminhos de ferro europeus constituem, igualmente, um consumidor importante de matérias primas, não apenas em produtos metalúrgicos e industriais, mas também em energia necessária à tracção do material circulante. Assim, em 1968 foram consumidos dois milhões de toneladas de «fuel-oil» e três milhões de toneladas de «diesel-fuel». A tracção a vapor, embora em regressão espectacular, exigiu, ainda assim, o fornecimento de 21 milhões de toneladas de carvão, ou seja a produção total dum país como a Bélgica, em 1964. Por seu lado, o consumo de energia eléctrica atingiu 23 biliões de kw/h, isto é $\frac{1}{50}$ da produção total da Europa (com exclusão da URSS).

Seja como consumidor, seja como transportador, o caminho de ferro europeu constitui, ao serviço da economia nacional e internacional, uma potência nem sempre devidamente apreciada mas que, em todos os domínios, incluindo o das mais avançadas técnicas, pode perfeitamente ombrear com o das redes dos outros continentes.

(Comunicados da U. I. C.)

Nomeações e promoções

A contar de Janeiro do corrente ano

A INSPECTOR REGIONAL DE TRACÇÃO — o Inspector de tracção, Armindo Correia dos Santos.

A INSPECTORES DE TRACÇÃO — os Chefes de depósito, Manuel Ribeiro Júnior, Perfeito Correia Vieira, Adelino Maria de Freitas, Lourenço Martins da Silva, Júlio Carlos Soares Cadete e António Eusébio Comprido.

A CHEFES DE DEPÓSITO — os Subchefes de depósito, Manuel Rodrigues Sande, Augusto da Silva Fernandes Lapa, Manuel da Costa Gomes, José Alberto, José Jacinto Lopes Manito, Daniel Duarte, João Maltez Maia, António Lopes e José Gabriel Mateus.

A SUBCHEFES DE DEPÓSITO — os Chefes de maquinistas, Carlos Henriques Marques, Armandino de Sousa Fernandes, José Pereira da Cunha, António de Sousa, Manuel de Aguiar, Daniel da Graça Rosendo, Afonso Serrão Lopes, António Gonçalves, João Marques Monteiro Negrão, Carlos da Silva Freitas, João Maria Valadares, José Gomes Saraiva, José Dias Vieira, António Girão de Seica, Vasalim Carmona, José Nunes Negrão, Alfredo Duarte Azevedo, José Viegas Parracho, Ferrer Ferreira, Arlindo Carvalho Casaleiro, Olindo Augusto Duarte Soares, Luís Pinheiro, Jaime Alves, Urbino Teixeira de Sousa Costa, António Eusébio Vilão, Joaquim Lopes Barata, Manuel Gerardo, Joaquim Francisco Júnior e Fernando dos Santos.

A MAQUINISTAS PRINCIPAIS — os Maquinistas de 1.^a classe, António Maria da Silva e Serafim Lopes Branco.

A MAQUINISTAS DE 1.^a CLASSE — os Maquinistas de 2.^a classe, António Gonçalves, António Maria Branco e Alexandre de Carvalho Vasques.

A MAQUINISTAS DE 3.^a CLASSE — os Fogueiros de 1.^a classe, António de Sousa e Silva, Joaquim de Sousa e José Maria da Silva.

A FOGUEIROS DE 2.^a CLASSE — os Operários de 4.^a classe, Assentador de 2.^a classe e Serventes de 2.^a e 3.^a classes, Luís António Teixeira, Augusto Nogueira de Barros, Carlos Alberto Ferreira Dias, António Vieira Bernardo, António Nogueira Mendonça, Fernando Manuel S. Nogueira, Jorge Manuel Nogueira, Alberto Teixeira, Miguel Marinho Moreira, António de Sousa Moreira, Manuel Rodrigues da Fonseca, Manuel João Maranga Barradas, Eduardo da Cruz Leitão Andrade, Eduardo Gonçalves André, Joaquim Rodrigues Borralho, Manuel Pinto Borges, Guilherme Tadeu Valente, José Manuel Cabrita Gomes, João Rodrigo Montijo Borbinha, José Rodrigo Lavouras Madaleno, José Carvalhinho Jorge, Marcelino Custódio do Carmo, Manuel Rodrigues Bicho, Manuel A. Pereira Inácio, Adelino Rodrigues Milheiro, Manuel Pires Mendes, José Dinis Henriques, António Vaz Dias Bicacro, Manuel Lopes Damaso, Joaquim Valente Pires, Francisco Maria P. Tavares, Manuel V. Ferreira da Silva, Manuel Faustino Ferreira, João Carvalho Ro-

que, Aurélio J. Matos Antunes, António Joaquim Lopes, Joaquim Esteves São Pedro e Arcílio Pereira Monteiro.

A CONTRAMESTRE DE 1.^a CLASSE — GRUPO A — o Contramestre de 1.^a classe — Grupo B, Nuno António Marques Santa.

A CONTRAMESTRES DE 1.^a CLASSE — os Contramestres de 2.^a classe, António da Cruz, Augusto Valente Maia, António Mendes Pereira, Fernando Dias Costa, Carlos Gonçalves Sinceridade Sengo, António Francisco Barbosa Araújo, Mário Teófilo da Silva, José Bispo Fernandes, Raul Caetano Domingues e António de Oliveira Sepúlveda.

A CONTRAMESTRES DE 2.^a CLASSE — o Chefe de cantão de obras metálicas de 1.^a classe, Adelino Feitor; e os Chefes de brigada, João de Matos Barracas, Carlos Gameiro Borges, Joaquim Ferreira Pedro, Joaquim dos Santos Simões, José Antunes, Fernando Mendes Consciência, Aníbal José Antunes dos Santos, Armando Saraiva de Almeida, Henrique Gustavo Libânio e Virgílio da Conceição Ruas.

A CHEFES DE BRIGADA — GRUPO A — os Chefes de brigada — Grupo B, Mário Franco da Costa, Jacinto da Silva Tavares, Manuel Barreto da Silva Gaspar e Júlio da Silva Rato.

A CHEFES DE BRIGADA — os Operários de 1.^a classe, Mário Martins da Silva, Jacinto Manuel Oliveira Damas Mineiro e José Firmino Catroga; os Operários de 2.^a classe, Alfredo António Pestana, José da Silva Duarte Cordeiro, Gil Gomes da Cruz e António Joaquim Borralho; e os Operários de 3.^a classe, Manuel Lopes Josefa e António Rama Barriga.

A OPERÁRIOS DE 1.^a CLASSE — GRUPO A — os Operários de 1.^a classe — Grupo B, Álvaro Souto Silva, José Pereira, José Nunes Branco, Manuel Alfaro Marques, José Maria Ribeiro, João Rodrigues Lindim, Hélder Lopes da Cruz Barreto, Alfredo Pereira Samora, Manuel Pinto da Silva e Américo Joaquim Dorez Guêdelha.

A OPERÁRIOS DE 1.^a CLASSE — os Operários de 2.^a classe, José Beiroco Morais, Joaquim Dias Milhariço, José Duarte Vila, João Gonçalves de Sousa, Domingos Teixeira Alves dos Santos, José da Silva Paixão, Tomaz Duarte, José Francisco de Oliveira, António Neves Rodrigues, Alcides Henriques, Joaquim da Silva Santiago, José Dias dos Santos, Fernando Alves, Manuel de Magalhães, Manuel Bonifácio, Aníbal Marques de Almeida, Manuel Pinto de Sousa, Joaquim de Carvalhais Moreira, Manuel Dias Pinheiro, Adelino Manuel Silva Monteiro, Alfredo de Oliveira Santos, José da Rocha Lapa, José Rodrigues Ferreira, Carlos Carvalho de Bessa Machado, António Vaz da Silveira Leitão, Joaquim Costa, Manuel Fernando da Guia, Faustino Maia, Leonel Branco Nunes, Francisco Vicente Carraço, Adelino Gonçalves da Silva, Sérgio de Oliveira Barracas, António Marques, Manuel Carmona Cipriano, Calixto José Castelo, José

Maria de Matos, Manuel Gameiro, Adelino Esteves Mendes, José do Rosário Gouveia, Raul Frias, Manuel Arruda Fernandes, António Gameiro, Lúcio de Oliveira Lopes, Raul Américo Aparício Mendes, Jacinto Lourenço Bregeiro, Adriano Martins Anacleto, Manuel Fonseca, Francisco Simões da Clara, José Marques Barroso, António Fernando Ribeiro, Francisco da Silva Barroso, António Rodrigues Ermitão Barroso, Ramiro Delgado dos Santos, Jerónimo Rodrigues Serrano, José Alves Rosa, António Lopes Mourato Bicho, Manuel Jorge Escudeiro, António Santos da Luz, Miguel de Oliveira Guerreiro, Adelino José Joaquim Portugal, Joaquim de Abreu, Manuel Cupido, António Luís da Cunha Bagodouro, António Moreira Gomes, António Maria Coelho, José Joaquim Simões Monteiro, David Figueiredo, João Pereira da Silva Faria, António de Figueiredo Queiroz, Manuel Formoso, Francisco Afonso, António Correia, Eduardo Baptista Pereira, Cândido Gomes da Silva, Sabino Bernardes, Pedro Gonçalves, António Henrique, Gilberto Fernandes Resende Gonçalves, Jerónimo da Silva Rodrigues, Carlos Marques Teixeira, Joaquim Urbano, António Rocha Celorico, Francisco dos Santos Pires, Francisco Ferreira, Agostinho Carmo do Couto, João Ribeiro David, António da Silva Correia, Manuel Jacinto Júnior, Bernardino Rodrigues Fera, José da Silva Pires, António Cândido da Cunha, Manuel Miranda Urbano Tarouca, Jordão Soares Estrompa Júnior, Joaquim Rodrigues da Costa, Manuel Maria, Armando Duarte Mendonça Damásio, José da Encarnação Salgado, Albertino Diogo de Abreu, Diamantino Felicíssimo Cabrita, César Soares, Fernando Carvalho de Campos, Amorim Guedes de Melo, Pedro Augusto Durão, Joaquim dos Santos, José Salgado Pinto, António Soares, Serafim Marques Branco, Salvador Cirilo de Oliveira, António Matias, Manuel Rodrigues do Rego Meira, José Mendes e José Martinho.

A OPERÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Operários de 3.^a classe, José de Magalhães, José Maria de Araújo, Francisco da Silva Craveiro, Francisco José, Carlos Luís de Sousa, Adriano Rodrigues Paulo, José Cardoso Moreira da Rocha, Abílio dos Santos Ferreira, Francisco Pacheco Nunes, Luís José Fortunato, António Aguiar de Almeida, António Carneiro, Joaquim Ribeiro, José Pinto de Magalhães, Arnaldo Carlos da Silva, Joaquim Fariinha Saragoila, Manuel Mendes, António Dias, Manuel Estrela Maia Rito, Francisco Duarte Lopes, Humberto Rosa Geraldo, Joaquim Gaspar, José Xavier Ribeiro, Manuel Luís, João Belo Durão, Manuel Marques, Raul Pires, Fernando Dias de Oliveira, Joaquim Pereira Nunes dos Santos, António Condessa Alfaiate, Manuel Maia, Ramiro Lopes de Sousa, Lourenço Dias, Vital Carrão dos Santos, Arnaldo dos Santos, José Manuel Santana Parracho, Alberto Lopes Tezo, Luís António da Cruz, António de Abreu Vasconcelos, António Azevedo Antunes Gomes, Ilio da Silva Tavares, António Mendes Antunes, Eugénio Luís, António de Oliveira Quintas, José dos Santos, Celso Alves Ferreira, José Pereira Amador Canto, Manuel Fernando Sirgado de Oliveira Paulo, José Augusto Corvo, Aníbal de Jesus Oliveira Jorge, João Gonçalves Costa, Carlos Alves dos Santos, Augusto de Freitas Neves, António Marques Matoso, Lino Augusto Ladeiro, Celestino Cação Parente, José Antunes da Cruz, José Cordeiro Alves, António Bernardes Garcia, João Carlos de Oliveira Santos, Carlos Casimiro de Almeida, Manuel Silva Páscoa, António Marques Caçoete, Manuel da Palma Frade, Custódio Costinha da Silva, João Manuel Cabrita, Américo Vieira Rocha, José António do Rosário, Manuel Cardoso de Oliveira, Manuel António Sequeira, Armando Gonçalves, Manuel António Cordeiro, Manuel Francisco, David de Sousa, Manuel Jerónimo Fernandes, Manuel Martins Cheles, Júlio Maria Fontinha, Florindo Fernandes Miranda Roldão, Luís da Cruz Borgia, Artur José Gaspar, José Tomaz da Silva, Faustino de Oliveira Pinheiro, José Francisco Estanislau, Mário Jacinto Coelho, António Rocha Touchinho, Iná-

cio Horta Martins, Sebastião Coelho, Hermenegildo José Claro Pardal, Sebastião Manuel Cansado Cabrita, Ernesto da Silva Figueiredo, Manuel Augusto Valente de Almeida, Laurentino do Rosário Sobreiro, Mário Pinto de Queirós, Manuel Figueiredo Abreu, Miguel de Oliveira, Delfim José da Silva Araújo, Isolindo do Rosário Vicente, Joaquim Fernandes Duarte e Manuel Alcides Lopes; e os Operários de 4.^a classe — Grupo A, António Emídio da Costa Vieira, Fernando Abel Pereira, Jorge Rodrigues Milheiro, António Ferreira Varanda e José Manuel Fernandes de Oliveira Cebola.

A OPERÁRIOS DE 3.^a CLASSE — os Operários de 4.^a classe, Mário Alberto Ligeiro Rodrigues, José Maria Mota Pereira, Júlio Nascimento Costa, Luís Carlos dos Santos Sousa, José dos Santos Freire, Eugénio Fresco dos Santos Cardoso, António Ferreira Raimundo, Carlos Moreira da Fonseca, Manuel Martins Gerente, António Carvalho, António José Abreu, Virgolino da Cunha, Abílio de Matos Rosa, Joaquim Correia de Azevedo, Manuel Gonçalves Galinha, Joaquim da Silva Clemente, Manuel da Rocha Lourenço, Emídio Dionísio Rafael, António da Silva Mendes Cercas, Delfim Rodrigues Barge, Ceríaco José Barroso, Eduardo Teixeira, Manuel da Silva Matos, Joaquim Teixeira de Figueiredo, Joaquim António Parreirinha, António Martins Cavaca, Manuel José Carvalho Viana, Fernando Rodrigues Nogueira, José Maria de S. Coelho da Silva, João Carlos Nunes Ferreira, Álvaro de Almeida e Silva, Joaquim do Couto, António Joaquim Caetano Magalhães, Manuel Carlos Soares, Manuel Martins de Sá, José da Rocha, Firmino Esteves, Fernando de Sousa Monteiro, António Monteiro da Silva, Manuel Carvalho, José Maria de Azevedo Pinto Ribeiro, Francisco Fernando Ferreira Couto, Erlindo da Silva Moreira, Manuel Pinto Durães, Arménio Pedro da Silva, Fernando Alves de Freitas, Manuel Ferreira da Costa, José Marques Serra, Carlos Morais Ribeiro Maciel, António Diogo Faustino Rosa, Amílcar Dias Bucho, Manuel Domingos Luís, Manuel Salvador, Francisco de Sousa, Adelino Ferreira Ribeiro, Manuel Maria Vaz, António de Azevedo Franco, João Sousa Neves, João Lopes Calisto, João Vaz Marques Garcia, Manuel Fonseca Rodrigues Monteiro, Gregório Joaquim Eduardo, Jorge Manuel da Silva Flores, Martinho da Conceição Marques, Zacarias Alexandre, José António dos Reis Lança, José Correia Martinho, António Valente Diogo, Manuel Freire Mineiro, José Duarte Churro, Manuel da Silva Almeida, Luís Rodrigues Vicente, Eusébio da Graça Lopes, Manuel da Silva Lopes, Júlio Mota Pimentel Rodrigues, António Lopes Caldeira, António Hilário de Abreu, António Barroso Tavares, Joaquim Fernandes Miranda, João Vaz Morgado, António Manuel A. Rodrigues Joaquim, João Fialho Mendes, Domingos de Matos Bento, José Baptista Gonçalves, Domingos Salvado Monteiro das Neves, Manuel Angélico Lourenço, Joaquim Valente Diogo, João Gonçalves Lino, António Afonso Louro, José Pires Inácio, Eduardo Castelhana Almeida, João Duque Ferreira, José Augusto Lucas Melro, Manuel Abreu da Costa Júnior, Manuel Almeida Duarte Carregado, José Carlos Gonçalves Lapa, José Alberto Carvalho Martins, Joaquim Cardoso Saúde Pimentel, Ramiro Rodrigues Lapo Galante, António Gaspar de Almeida, José das Neves Ferreira Félix, Luís António Santos Galrinho, Joaquim Pires Parreira, José Brito da Silva, Salvador Lourenço Martins, António Francisco, Francisco Vieira Neto, João Frutuoso Vaz da Silva, João Artur da S. Ermitão Pereira, António Joaquim Afonso, Lourenço José da Silva Ferreira, Manuel Angelino Correia, Deodato Contreiras Guerreiro, António Guerreiro Correia, David dos Santos Moura, Luís Manuel Ribeiro Anacleto, Carlos Joaquim Alho da Silva Vieira, João Manuel da Silva Lourenço, Isidoro Martins Nunes, Francisco Luzio Lourenço, António Joaquim da C. Gregório, Libertino Possidónio P. T. Remourinho, Vítor Manuel B. Ribeiro dos Santos, Augusto das Dores Santos, Manuel Luz Tempera,

Domingos Lourenço Gonçalves, Analide José Alferes da Ponte, Jaime Dias Marta, Feliciano Lopes Martins Ferreira, Arnaldo de Almeida Augusto, José Luís Gaspar Antunes, Hélder Mateus Pereira Assunção, Rui Dias Prates Caeiro e Filipe Santos Eloi.

A OPERÁRIOS DE 4.^a CLASSE — os Serventes de 1.^a classe, Manuel Gonçalves Ferreirinha, António João Alves e José Fernandes Martins Russo; os Serventes de 2.^a classe, Manuel E. Queirós Pinheiro, José António Lopes, António Baptista Dias, José F. Ribeiro da Costa, Domingos Ramos Oliveira, José A. Oliveira Norte, António da Silva Ângelo, Armando da Silva e Dionísio de Figueiredo; e os Serventes de 3.^a classe, José da Conceição Pereira, Abílio Pinto de Oliveira, Artur Pires, Mariano Joaquim Serra do Carmo, Manuel Antunes da Trindade, Altino Eduardo Semão Pássaro, Manuel da Fonte Ferreira, Jorge da Silva Vieira, José António Pinto, Manuel Linhares Pereira, Fernando Bernardes Silva e Fernando Ferreira Cabelo.

A SERVENTES DE 1.^a CLASSE — os Serventes de 2.^a classe, Manuel Maria Correia Carvalho, Joaquim Duarte Lobo, Manuel Belo, José Trindade de Oliveira, Joaquim Couceiro da Silva, José Gaio Pitacas, Henrique Rodrigues, Leonel da Encarnação Ventura, Firmino da Graça António, António Miranda Mateus, Abílio Augusto Ovelheiro, António da Rosa Esteves Matos, Eurico Sequeira Videira, Manuel Afonso Leite Baptista, Joaquim Manuel Prazeres, Manuel da Costa Ramos, Fernando Pereira, Diogo de Almeida Rodrigues, António Maria Correia e José Isidoro.

A SERVENTES DE 2.^a CLASSE — os Serventes de 3.^a classe, José Francisco Cara Linda, António Campos, António Manuel de Oliveira, António Duarte de Aguiar, José Figueira Estrangeiro Semedo, Fernando Manuel de Oliveira, Serafim da Fonseca, António Pires Vilela, Adolfo Pereira, José António de Sousa, António Miguel, Ernesto Sousa Santos, Arlindo Teixeira de Magalhães, António Marques, José Lapo Galante, José Calca Santinho, Almiro Pinto Gomes, António Ferreira Cabelo, José Caetano Palma, Dionel Correia, Mário de Oliveira Moleiro, José Rodrigues, Severino Pires Lopes, António Franco Marques, João Pestana, José Carvalho Figueira, Manuel António Catela Sepanas, António Ferreira Guedes, João Maria Capareira Massas, Joaquim Inácio Araújo Gavião, Almeno Gomes Sarmento, António Maria Lapo, Acácio Augusto Barandas, António da Conceição Mariano, Francisco Mendanha, Artur dos Santos Coimbra, Carlos Marques Rafael, José Baptista Figueira, Rodrigo Gonzaga Moreira, Orlandino Teixeira Pereira, José Pinto de Miranda, Manuel Nogueira Diogo, António Manuel de Jesus Santos, António Pereira da Costa, Manuel Vieira, Augusto César Hipólito, António Joaquim Reis Nunes, Eduardo Teixeira, António de Sousa Ferreira, Salvador Augusto Rua Monteiro, José Joaquim de Sousa Teixeira, José de Carvalho, Alfredo dos Santos, Delfim Maduro de Sousa, José Manuel Baptista Carrilho, Manuel Nunes de Araújo, António Duque Nuno, José Ramos Maceiras, Aquiles dos Santos, Antero Augusto Quitério, José Bernardo Catarino, Luís da Silva Monteiro, João Pereira Moreira, Armando Mesquita Coelho Ferraz, Francisco Monteiro e José Nogueira.

A GUARDAS DE P. N. DE 2.^a CLASSE — as Guardas de P. N. de 3.^a classe, Deolinda da Conceição Rosa, Estela de Jesus Marques, Bárbara Maria Bombico, Rosa da Encarnação Bentes Madeira, Carolina dos Anjos Fernandes, Júlia Maria Laço Campos, Maria Celeste Fernandes Rodrigues e Mariana Balbina Machado Serrano.

A CHEFE DE LANÇO DE 1.^a CLASSE — o Chefe de lanço de 2.^a classe, Manuel Pereira Baltazar.

A CHEFE DE LANÇO DE 2.^a CLASSE — o Chefe de distrito, José Pereira.

A CHEFES DE DISTRITO — os Subchefes de dis-

trito, Avelino Tavares, Américo Rodrigues, Luís Sirgado, António Lopes da Silva, João Vieira, Carlos Bouçada Rodrigues, Eduardo Teixeira de Magalhães, Albino António Meireles, Manuel Pereira Pinto, Inácio José Vicente, António Fouto Senhorinho, José de Almeida Caetano, Jorge Domingos da Silva, Miguel Pinto de Carvalho, Sérgio Bartolomeu Roque, José Pereira Lopes, Manuel Sequeira, José de Sousa e Agostinho Cardoso.

A SUBCHEFES DE DISTRITO — os Assentadores de 1.^a classe, José Maria de Sousa Júnior, João Machado Ferreira, Faustino da Encarnação Abelho, Manuel de Sousa Martins, António Tavares, Amaro Leite da Silva, José Manuel Chaves, Crispim dos Santos Vitória, José Augusto de Almeida, Francisco Rossa e José Guerreiro Garrochinho.

A SOLDADOR DE FIADORES DE 2.^a CLASSE — o Assentador de 2.^a classe, Francisco de Oliveira Torres.

A ASSENTADORES DE 1.^a CLASSE — os Assentadores de 2.^a classe, Alfredo de Jesus Pinto, Hermínio Augusto Gonçalves, Manuel Reis da Silva, Elídio Valente da Silva, Adriano Francisco Manuel, Fernando Alberto Sequeira, Joaquim Manuel Gaspar Angelino, Francisco Pratas Caldeira, Manuel da Silva, António Maria Branja, José Domingues Pereira, Silvério Borges das Neves, Ludgero Doreas Candeias, João Viegas Alberto, Daniel de Assunção Sequeira, Elvino da Silva Afilhado, Veríssimo Pombo Fé, Firmino José Viduedo, Joaquim Pinto, José Lameira Cardoso Ferreira, Ilídio Pinto Raimundo, Joaquim Marques Dias, Fernando de Amorim Moreira e José Marques da Silva.

A ASSENTADORES DE 2.^a CLASSE — os Serventes de 3.^a classe, Alfredo Gregório Libânio, Joaquim Gomes Nogueira, Belmiro da Fonseca, José Soles Fernandes, Elder Santos Baltazar, Francisco José Rodrigues, Armindo José Bombico, Agostinho Manuel de Almeida, Fernando do Espírito Santo Marques, Augusto de Abreu Ferreira, António Américo Magalhães de Sousa, José de Oliveira Araújo, Manuel Joaquim dos Santos Cardoso, Vasco da Fonseca, António de Jesus Teixeira, Manuel Monteiro, Joaquim Carneiro Teixeira, António Joaquim Ruivo Minhava, Leopoldo Manuel Cortês Marques, António Martins, Leandro José Santana, Luís Rodrigues Gamito, António José, Júlio Cabeda Alves, Miguel dos Anjos Peres, Bernardo Matos Marques, Maximino Jesus, António Jacinto, Vitorino Freitas, António João Filipe, José Pimenta Albino, Manuel Luís, José Inácio Caeiro, Nicolau Silvestre Pereira, João Pereira Machado, Joaquim Baião, Bertolino de Oliveira, Olímpio António Santinhos, Manuel Inácio Raposo, Domingos Lúcio Silva Carapinha, Alberto Carmezim, Francisco das Candeias Madeira, José Joaquim, José Afonso de Sousa, Joaquim Lourenço da Luz, Joaquim Cipriano Pires, Francisco Maria Sesinando Martins, Manuel Pedro Cabrita, Manuel Joaquim Pinto, Luís Mendes Miguel, António Prazeres Penedo, Francisco Nunes, Manuel Luís Pedro, António Silva Valente, José Augusto Lapo, Joaquim Francisco, Jesuino Rato Daniel, António Rafael dos Santos, Manuel Martins da Conceição, António Simão Fernandes, Manuel Teixeira de Magalhães, Joaquim Alves, Francisco Marques Bento, Joaquim Teixeira Gomes, José Lucas Guedes, Joaquim Pinto Pinheiro, José Pereira, Manuel Luciano Guerreiro, António José, José Joaquim, Vitorino Pereira Guerreiro, Filipe Pires, Manuel Sequeira Gomes, Eusébio Maria, António Miguel, Joaquim Cardoso Jesus, Floriano Miguel Inácio, António Sobreira, Carlos Claudino Pereira, Inácio João da Silva Correia, Manuel Lopes Ferreira, António dos Santos, Magelino Rosa, José Pereira Palhas, Manuel Cardoso de Jesus, José Joaquim de Sousa, Sebastião Matias Fernandes, Ramiro José da Silva, José Jorge Lima, Sérgio da Costa Carrilho, António Ourives Barreiro, António Marques, Francisco Carrilho Correia, Joaquim Cardoso Vicente, Manuel António Oliveira Santos e Francisco Maria Nicolau Maurício.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Carlos Alberto de Sá Felgueiras de Lima*, maquinista de 3.^a classe — elogiado porque quando tripulava a locomotiva do comboio n.º 7522, ao notar algo de anormal efectuou paragem extraordinária ao Km 55,200 — Póvoa, verificando então que um vagão tinha um moente fracturado, não tendo descarrilado devido à sua rápida intervenção; *Adriano Pereira*, subchefe de distrito — elogiado porque ao ter conhecimento de que se encontrava um carril fracturado ao Km 151 — Douro, não obstante estar de folga colaborou com entusiasmo e dedicação na substituição do mesmo; *Augusto Soares Leite*, subchefe de distrito — elogiado porque ao viajar no comboio n.º 6013 e tendo encontrado numa carruagem um maço de bilhetes da Lotaria Nacional no valor de 15 300\$00, fez entrega do achado ao revisor do comboio; *Manuel Queirós Ribeiro*, assentador de 1.^a classe — elogiado porque ao ter conhecimento de que ao Km 10,950 — Tâmega se encontrava um carril partido, apesar de estar de folga dirigiu-se prontamente ao local para colaborar nos trabalhos de substituição; *Manuel Barata*, servente de 2.^a classe — encontrou numa carruagem do comboio n.º 1 uma carteira com 1210\$00, tendo feito pronta entrega do achado; *Joaquim dos Santos*, eventual — louvado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da linha ao Km 14,300 — Lousã, por motivo do desabamento de uma trincheira.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António da Costa Martins*, chefe de distrito — louvado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da linha, por motivo do descarrilamento de dois vagões na estação da Covilhã; *António Pereira Vieira*, chefe de distrito, *António Faria da Costa* e *Joaquim da Silva Portugal Nunes*, assentadores de 2.^a classe — elogiados porque ao terem conhecimento de que ao Km 54,600 — Póvoa se encontrava um carril partido e não obstante estarem de folga, procederam à substituição do mesmo, dando a via livre pouco tempo depois da ocorrência; *Orlando João Ferreira*, fogueiro de 1.^a classe — elogiado por ter feito entrega de uma carteira contendo a importância de 637\$40, que encontrara na casa do pessoal de máquinas, em Campolide; *José António da Silva Rocha*, subchefe de distrito — elogiado porque ao saber que se encontrava um carril partido na linha n.º 1 da estação de Paredes e apesar de estar de folga, procedeu à substituição do mesmo, auxiliado pelo pessoal do distrito n.º 38.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José António da Silva Rocha*, subchefe de distrito — elogiado por que tendo encontrado ao Km 35,400 — Douro, um carril partido, e não obstante estar de descanso semanal, correu à estação de Paredes para serem prevenidas as estações colaterais, tendo procedido à substituição do carril, coadjuvado pelo pessoal do distrito n.º 38; *José da Luz Sousa Pinto*, subchefe de distrito, *Manuel Augusto Ribeiro*, assentador de 1.^a classe, *Luciano Assunção Diogo*, assentador de 2.^a classe e *Arlindo do Nascimento Gonçalves*, eventual — elogiados por que não obstante se encontrarem na situação de descanso semanal, procederam à substituição de um carril partido ao Km 154,640 — Douro; *Manuel Rasteiro Pinto*, operário de 4.^a classe — elogiado por ter feito entrega imediata de uma aliança de ouro, que encontrara na plataforma da estação de Coimbra.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Pinto*, factor de 1.^a classe — encontrou uma carteira com a importância de 1370\$00, junto da bilheteira da estação de Porto-S. Bento, da qual fez pronta entrega; *Raul Augusto*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 6,915 — Beira Alta; *Maria Augusta dos Santos* e *Albertina de Jesus Frias*, guardas de P. N. — louvadas e gratificadas em atenção ao procedimento assumido aquando do descarrilamento do comboio n.º 1008 ao Km 156,800 — Norte, conseguindo evitar que o comboio n.º 10 271 fosse chocar com o material descarrilado; *Maria de Lurdes José*, guarda de P. N. — elogiada porque tendo notado que ao Km 131,750 — Douro havia caído uma grande pedra sobre a linha, correu imediatamente a chamar o pessoal do distrito para remover o obstáculo, evitando assim um possível acidente; e *Maria de Oliveira Soares Rodrigues*, auxiliar feminina — quando procedia à limpeza do pavilhão de 1.^a classe da estação de Lisboa — Santa Apolónia, encontrou a importância de 500\$00 sob a bancada da bilheteira n.º 10, tendo feito prontamente a entrega do achado.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Bravo*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 133,380 — Beira Baixa; *Agostinho Gonçalves António*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um fecho partido, ao Km 23,950 — Beira Baixa, em dia de folga; *Abílio de Jesus Cruz*, assentador de 1.^a classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 7,870 — Beira Alta, quando estava de folga e seguia em viagem; *José Pires Agostinho*, servente de 2.^a classe — encontrou na estação de Lisboa — Rossio a importância de 300\$00, tendo feito pronta entrega do achado; *Gracinda Henriques Figueira*, guarda de P. N. — encontrou na gare de Entrecampos um relógio de pulso e prontamente fez entrega do achado; e *Maria da Ascensão Antunes Ascenso*, guarda de P. N. — louvada e gratificada pelo interesse e dedicação demonstrada ao verificar que um automóvel havia avariado as cancelas da P. N. ao Km 83,569 — Beira Baixa e interrompia a linha, pois tomou a decisão de se dirigir ao apeadeiro do Retaxo e ali avisou do facto o maquinista do comboio n.º 3121.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel Roque Leal*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 12,080 — Beira Alta, quando estava de folga; *António Moreira*, chefe de distrito — louvado pelo interesse e dedicação demonstrada, pois num dia da sua folga tomou a iniciativa de rondar a linha, devido ao temporal, e como encontrasse a via submersa numa extensão de 1000 metros, entre os Kms 142,500 e 143,500 — Beira Alta, fez parar o comboio n.º 1222; *Francisco José Pereira*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via e estabelecimento de afrouxamento entre os Kms 151,140 e 151,900 — Beira Alta, em dia de folga; *Augusto Pinto Rodrigues*, subchefe de distrito — elogiado, porque ao ter conhecimento de que na estação de Arcozelo das Maías se encontrava descarrilada a locomotiva do comboio n.º 833 e não obstante ser dia feriado, prontamente ali compareceu para colaborar nos trabalhos de carrilamento e reparação da linha; *António Lopes Cravo*, assentador de 1.^a classe e *Ivo Valfredo Machado*, assentador de 2.^a classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido, ao Km 83,360 — Beira Alta, em dia feriado.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *António Alves Teixeira*, chefe de lanço de 1.^a classe; *Adriano de Jesus Veiga*, chefe de distrito; *Carlos Bouçada Rodrigues*, subchefe de distrito; *Manuel Cardoso*, assentador de 1.^a classe; *Miguel Soares Pegas* e *Ramiro Pinto*, assentadores de 2.^a classe — elogiados porque ao terem conhecimento de que se encontrava descarrilado o comboio n.º 5223, ao Km 102,050 — Minho, não obstante chover torrencialmente colaboraram de forma notável na reparação da linha, a qual ficara danificada numa extensão de 250 metros.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *José Gil*, chefe de lanço de 1.^a classe, *Francisco dos Santos*, *Simplicio Rodrigues* e *Manuel da Silva*, chefes de distrito, *António Pinto Ribeiro* e *Manuel Afonso Miranda Rodrigues*, subchefes de distrito — elogiados pelo zelo e dedicação demonstrada nos trabalhos de reparação da linha na estação de Montedor, seriamente danificada por motivo do descarrilamento do comboio n.º 5016.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Joaquim António Rosa*, *Manuel do Nascimento Passeira* e *António de Seixas*, subchefes de distrito, *Félix Amaro da Cruz*, *José Barbosa Leal* e *Manuel Martins Forte*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo zelo e dedicação demonstrada nos trabalhos de reparação da linha na estação de Montedor, seriamente danificada por motivo do descarrilamento do comboio n.º 5016.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA : — *Augusto Xavier da Silva*, *Firmino dos Santos Pereira*, *José Mesquita S. João*, *Albino Pinto de Carvalho*, *Eduardo Bernardo* e *João Albino Pinto*, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo zelo e dedicação demonstrada nos trabalhos de reparação da linha na estação de Montedor, seriamente danificada por motivo do descarrilamento do comboio n.º 5016.