

511 • JANEIRO/72



FUNDADOR:
ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR:
ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA

EDITOR:
DR. ÉLIO CARDOSO

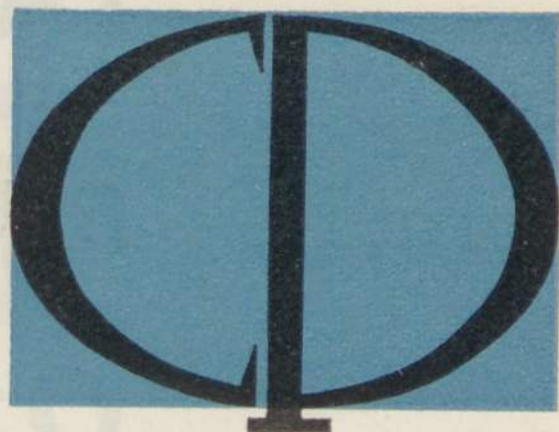
ASSISTENTE GRÁFICO:
ALFREDO THEODORO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses • Sede: Calçada do Duque, 20 — Lisboa • Composto e impresso nos Serviços Gráficos da Liga dos Combatentes

Estação de S. Bento:
Comemoração histórica



Bole tim



N.º 511 • Janeiro de 1972 • ANO XLIII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL

Sumário

Esperança e confiança no porvir	4
Comemoração histórica — Os 75 anos da chegada do primeiro comboio ao Porto foram festivamente assinalados	5
Festas de Natal	
— No infantário da C. P.	17
— No Coliseu dos Recreios	18
Bernard de Fontgalland é o novo secretário-geral da U. I. C.	20
Linhas Ultramarinas — O Caminho de Ferro de Benguela — <i>por Vasco Callixto</i>	21
Festa de confraternização ferroviária	22
Temas técnicos — O trabalho em comum no estudo dos grandes problemas técnicos do futuro — <i>por F. Baeyens</i>	23
A C. P. no «II Concurso de Trabalhos Práticos, Manuais e Artesanais» dos portugueses no Luxemburgo	24
Gramaticalmente certa uma só vez... ..	25
Nomeados Director-geral e Subdirector-geral dos Transportes Terrestres os engenheiros Rui Correia e Carneiro Aires	26
Retalhos	28
Pessoal — Nomeações e promoções	30
Pessoal — Admissões	32

nota de abertura

esperança e confiança no porvir

O Novo Ano abre com auspiciosas perspectivas para todos os ferroviários.

A recente assinatura do novo Acordo Colectivo de Trabalho, melhorando consideravelmente as condições de vida dos servidores do caminho de ferro, veio satisfazer legítimas aspirações da classe e abrir novos horizontes na actual reconversão da rede nacional, dado que o elemento humano é peça fundamental neste acerto do passo para uma nova dinâmica da Empresa.

Por outro lado, as palavras confiantes dos administradores da Companhia, no Porto, sobre a presente conjuntura da ferrovia, são vaticínio favorável que muito nos apraz registar neste número do Boletim da C. P.

Sabemos todos que a prolongada descapitalização tecnológica e humana, o crónico desequilíbrio financeiro, a pressão do social e as distorsões do mercado em que actua a via férrea, têm constituído uma exponencial série de círculos viciosos, a repercutir-se tanto nas prestações de serviço oferecidas ao Público e na sua competitividade, como nos modos de remuneração do pessoal.

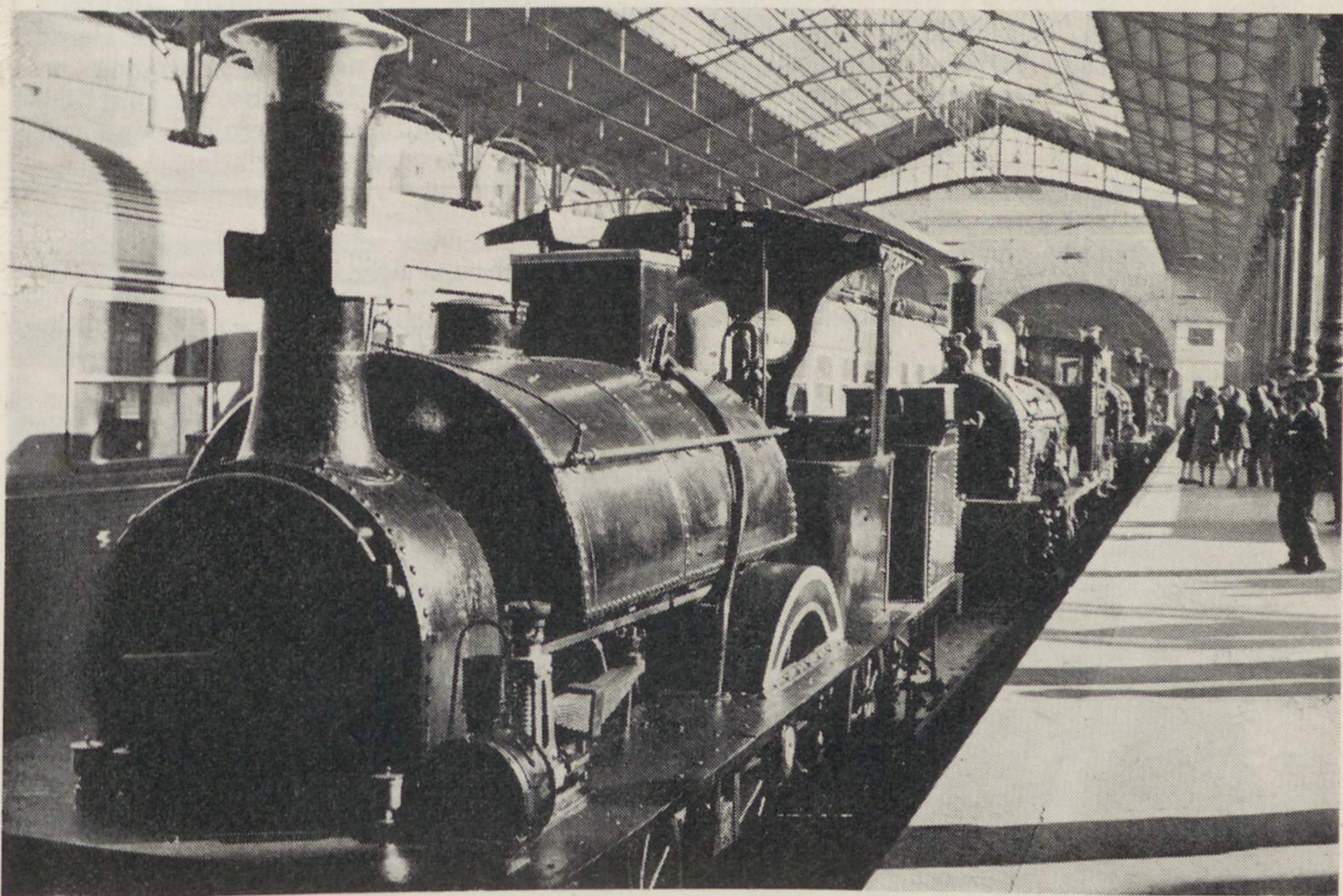
Só o cumprimento firme e decidido do ingente programa de modernização da Companhia, iniciado com o III Plano de Fomento e que atingirá o seu inteiro desenvolvimento no decurso do próximo Plano — seguido, paralelamente, com a preparação e a consolidação das condições psicológicas, institucionais e técnicas, que estão na base dessa programação — poderá colmatar tão adversa situação, afastando o caminho de ferro da letargia em que tem vivido e permitindo, ao mesmo tempo, praticar uma política social de maior vulto, à medida que as estruturas da Empresa se consolidem e a produtividade do trabalho aumente.

O Governo, manifestando confiança na nossa capacidade realizadora, tem assegurado e robustecido a execução de grande parte dos esquemas programados e impulsionado o esforço que as realidades aconselham, no bom sentido da valorização técnico-económica da rede nacional.

Importa, paralelamente, que os ferroviários melhor colaborem no progresso material da Companhia, com o denodo do seu labor e o entusiasmo da sua boa vontade, num sentido de imperativo dever e de elevado espírito de equipa a traduzir solidariedade de interesses e comunhão de ideias em prol de uma rede prestigiada. Só assim será viável alcançar, progressivamente, as sucessivas metas de bem-servir e de promoção social, num caminho de ferro redescoberto e em vias de profunda renovação.

COMEMORAÇÃO HISTÓRICA

Os 75 anos da chegada
do primeiro comboio
ao Porto
foram festivamente assinalados



Anunciadas pela Administração
importantes perspectivas para o futuro
do nosso caminho de ferro

Conforme anunciámos em número anterior, a Administração da C. P. resolveu assinalar condignamente a efeméride da chegada do 1.º comboio à cidade do Porto, em 1896. Para o efeito, foi fixado um ciclo de comemorações festivas, de 15 a 21 de Dezembro, culminado com uma série de cerimónias da maior projecção.

Assim, a partir do dia 15 esteve patente ao público, em duas salas da estação de S. Bento, uma completa exposição de documentos, fotografias e desenhos, alusivos aos obreiros daquela estação — a antiga Estação Central do Porto, de tão gloriosas tradições — ou sejam, o eng. Hippolyte de Baère, que projectou a Linha Urbana do Porto, o arquitecto Marques da Silva, autor da traça arquitectónica de todo o edifício e o pintor Jorge Colaço, autor dos célebres painéis que guarnecem as paredes. Esta exposição histórica subordinou-se ao título «O homem ao serviço do caminho de ferro».

Nesse mesmo dia foi também facultada ao público uma interessante exposição de antigas locomotivas da antiga Companhia do Minho e Douro — as n.ºs 02 049 (que rebocou o primeiro comboio rápido de Santa Apolónia a Gaia, em 1865), a 9, a 013 e a 23. Todo este velho material tractor que remonta a épocas anteriores a 1896, esteve patente na linha n.º 6 da estação de S. Bento.

Ainda dentro do programa comemorativo, foram editados pela C. P. três postais: o primeiro, representando uma fotografia original de Alvão, «A chegada do 1.º comboio a S. Bento», o segundo, focando o edifício da estação de S. Bento, numa artística pintura de mestre Júlio Resende, e o terceiro reproduzindo o painel de Jorge Colaço «A passagem do 1.º comboio do Minho». Os C. T. T., por seu turno, lançaram uma marca do dia, em sobrescritos editados pela Companhia.

Este conjunto de realizações mereceu notório interesse do público nortenho que acorreu em grande número às aludidas exposições — e dos coleccionadores que esgotaram as colecções filatélicas editadas.

O encerramento dos festejos teve lugar no dia 21, com uma sessão solene efectuada numa das salas da Região Norte, em S. Bento, presidida pelo dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração da C. P., o qual estava ladeado pelos srs. major Paulo Durão, governador civil do distrito; eng. Vasconcelos Porto, presidente da Câmara Municipal do Porto; brig. Oliveira Duarte, 2.º comandante da Região Militar; Moitas Dinis, presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários e administradores, brig Almeida Fernandes, cor. Ferreira Valença e eng. Brito e Cunha.

Os lugares de honra foram ocupados por outras autoridades civis e militares, dirigentes de organismos ligados ao sector dos transportes, representantes das famílias de Hippolyte de Baère, Emídio Navarro, Marques da Silva e Jorge Colaço, funcionários superiores da C. P. e outras individualidades de elevada representação social.

«Pode à primeira vista parecer estranho ter-se pretendido dar realce a este histórico acontecimento. Mas a época em que ele se realizou e nas circunstâncias em que foi levado a cabo, ele constitui empreendimento invulgar que merece bem ser recordado».

Falou em primeiro lugar o administrador eng. Brito e Cunha que disse:

É por generosa incumbência do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugue-



ses que na minha qualidade de seu administrador residente no Norte me cabe a honra de, em seu nome, dirigir a todos VV. Ex.^{as} os nossos agradecimentos, por se terem dignado aceitar o convite que lhes dirigimos para estarem hoje aqui e nos acompanhar — a todos nós ferroviários — nas cerimónias comemorativas do 75.º aniversário da chegada do 1.º comboio a esta estação de S. Bento, onde nos encontramos.

Pode à primeira vista parecer estranho ter-se pretendido dar certo realce a tal acontecimento, um dos muitos que se inserem no esforço do lançamento da rede ferroviária portuguesa. Mas para a época em que ele se realizou e nas circunstâncias em que foi levado a cabo, ele constitui empreendimento invulgar que merece ser recordado; as vantagens da ligação da estação de Campanhã à de S. Bento eram indiscutíveis e de grande monta; a categoria das personalidades que na obra intervieram e a eficiência com que a executaram também justificavam serem recordadas e exaltadas.

A construção da linha do Norte nas imediações do Porto tinha sido executada em duas fases: na primeira chegou-se à estação das Devezas em 1864; na segunda, com a construção da ponte D. Maria, transpôs-se o rio Douro e atingiu-se Campanhã em 1877.

Campanhã na altura era apenas um arrabalde da cidade, de acesso moroso e incómodo para passageiros e mercadorias. Duas obras se impunham: a sua ligação à Alfândega para transporte das mercadorias que ali chegavam e dali partiam, quando o porto do Douro era ainda o único colector do tráfego marítimo de que a cidade dispunha; e a ligação, para transporte de passageiros e mercadorias, de Campanhã ao centro da urbe.

A construção do ramal da Alfândega foi entregue a um jovem engenheiro belga, Hippolyte de Baère, que, formado em Bruxelas e, depois de ter estagiado em Paris, tinha vindo para Portugal e feito parte do grupo encarregado da construção da linha da Beira Alta, da Figueira da Foz a Vilar Formoso, tendo o ramal sido inaugurado em 1888.

Que a ligação de Campanhã ao coração da cidade era indispensável, prova-o bem o interesse que ao problema dedicou a Câmara Municipal. E foi ela que, um ano antes de terminado o ramal da Alfândega, se debruçou sobre o projecto que para o efeito tinha sido elaborado.

É ele da autoria de Hippolyte de Baère, cujos serviços na construção da linha da Beira Alta e do ramal da Alfândega o indicavam de maneira muito especial para tal cometimento.

«Oito anos depois, estava concluída esta obra que seria de arrojo invulgar em qualquer época, quanto mais executada há 75 anos».

Passava-se isto em 1887; é de Janeiro de 1888 a portaria do ministro das Obras Públicas, Emídio Navarro, autorizando a construção do lanço entre Campanhã e uma «estação central» e de Dezembro do mesmo ano a que aprovava o projecto, e respectivos orçamento e caderno de encargos da empreitada designada por «empreitada D».

Oito anos depois, em 1896, estava concluída esta obra, que seria de arrojo invulgar em qualquer época, quanto mais executada há 75 anos; e isto, dado o relevo do terreno a transpor que obrigou à construção dos túneis e outras obras de arte que, por demais conhecidas, me dispense de enumerar e descrever.

O interesse que a cidade nela tinha posto e os serviços que lhe iria prestar explicavam de sobejo que a inaugu-

ração de tão importante melhoramento se revestisse da maior solenidade. Foi o que aconteceu, como o provam os relatos registados na Imprensa do tempo e as fotografias que até nós chegaram e que se julgou curioso relembrar, reproduzindo-as em postais.

As autoridades e o povo da cidade tomaram parte na cerimónia da chegada do comboio que pela primeira vez percorreu a linha, rebocado pela máquina «Miragaia», infelizmente desaparecida; outras, no entanto, da mesma época encontram-se em exposição numa das linhas da estação e teremos ocasião de as apreciar.

Houve música e estalejaram foguetes, a multidão era compacta no recinto da estação e nas margens da linha, a cidade embandeirou e das janelas pendiam colgaduras, tendo tudo terminado com a assinatura do auto de inauguração, numa espontânea manifestação de regozijo por este notável melhoramento.

«A estação de S. Bento é um dos mais notáveis edifícios da cidade e, por certo, a mais bela estação ferroviária de Portugal».

Mas este tinha de ser completado com edificio condigno. Assim o compreendeu o architecto Marques da Silva que ainda antes da linha concluída, em 1896, apresentava como tese à Escola Superior de Belas-Artes de Paris um projecto para a estação a que o estadista Emídio Navarro tinha chamado a «estação central» do Porto.

A este estudo outros se seguiram, a que o insigne mestre e director da Escola de Belas-Artes do Porto dedicou, a par da sua arte e do seu saber, todo o seu carinho. O projecto que acabou por ser executado foi aprovado em 1903 e as obras iniciadas, uma vez vencidas as inúmeras e fortes resistências postas à demolição dessa jóia da architectura portuense do século XVIII que era o Convento de S. Bento da Avé-Maria; mas se a cidade perdia um edificio de indiscutível interesse architectónico, recebia em troca uma construção que é, sem receio de desmentido, entre as inúmeras autênticas obras de arte que mestre Marques da Silva deixou espalhadas pela cidade e pelo País, uma das mais representativas do seu labor, um dos mais notáveis edificios da cidade e, por certo, a mais bela estação ferroviária de Portugal.

Ao conceber o edificio, o architecto Marques da Silva teve a noção exacta da missão que uma estação de caminhos de ferro é chamada a desempenhar no centro urbano que serve, como fulcro de muitas das suas actividades e dotou-o do átrio de tão agradáveis proporções e que é a verdadeira «sala de visitas» da cidade.

Assim o compreendeu também o conselheiro Fernando de Sousa, na sua qualidade de inspector superior dos Caminhos de Ferro, quando, em 1905, resolveu convidar Jorge Colaço para enriquecer com motivos cerâmicos o átrio da estação.

Durante uma dezena de anos Jorge Colaço trabalhou amorosamente os seus painéis, estudou os motivos e acabou por enriquecer o património artístico da cidade com os maravilhosos azulejos que são também dos mais valiosos trabalhos que o seu génio tirou do seu pincel e dos seus fornos.

Este o acontecimento que se comemora, estas as fuguras de primeira plana que o realizaram e o completaram, num perfeito entendimento entre a técnica do caminho de ferro e a arte, e a quem se julgou de justiça prestar esta homenagem; delas se recolheram as peças saídas dos seus próprios punhos e que foi possível encontrar, e cuja cedência se agradece aos seus detentores, descendentes dos nossos três homenageados e cuja presença aqui nos desvanece.

Figuram tais documentos na pequena exposição que há oito dias está patente ao público e que, dentro de momentos, vamos convidar VV. Ex.^{as} a visitar e que propositadamente se denominou «O homem ao serviço do caminho de ferro».

E para que a efeméride e os obreiros pudessem ser lembrados no futuro, pediu-se ao escultor Gustavo Bastos, filho de ferroviário, que com o seu escopro as registasse no bronze, em baixo relevo que no átrio vamos inaugurar dentro de momentos.

Finalmente julgou-se oportuno convidar para estarem também presentes nesta sessão os elementos que há mais de 45 anos prestam a sua colaboração ao caminho de ferro. Vai-lhes ser entregue, dentro de momentos, como lembrança da sua longa actividade ferroviária, a medalha comemorativa deste empreendimento, desenhada para o efeito pelo artista Isolino Vaz, também filho de ferroviário; entre todos eles apenas me permito referir o nome do chefe de serviço António Marcelino da Silva, figura bem conhecida e estimada no nosso meio porque na data da chegada do 1.º comboio à estação de S. Bento, em 1896, já estava há dois anos ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro e, é assim, das poucas pessoas que se pode ufanar de ter sido testemunha ocular do acontecimento que aqui celebramos.

«A Administração da C. P., ao tomar a iniciativa desta comemoração, não pretendeu colocar-se em posição estática de contemplação do passado, antes considera empreendimentos de tal vulto o melhor incentivo para se abalançar à obra ingente que no momento presente se impõe realizar em matéria de transportes por caminho de ferro».

A Administração da C. P., ao tomar a iniciativa desta comemoração, não pretendeu colocar-se em posição estática de contemplação do passado, antes considera empreendimentos de tal vulto o melhor incentivo para se abalançar à obra ingente que no momento presente se impõe realizar, em matéria de transportes por caminho de ferro; e julga que será de interesse aproveitar a oportunidade para dar conhecimento de alguns aspectos dos programas previstos neste campo.

Dentro de instantes, o senhor eng. Almeida Fernandes exporá a VV. Ex.^{as} as ideias básicas que presidiram à elaboração do «Nó Ferroviário do Porto»; teremos ainda ocasião de ouvir noutro lugar o senhor coronel Valença prestar informações sobre a obra social que está a ser realizada na Companhia e a que ela projecta executar.

Pela minha parte limitar-me-ia a dar indicação, embora sucinta, dos empreendimentos previstos a médio prazo para esta Região Norte, dado o interesse que ela merece a VV. Ex.^{as}; muitos deles têm sido já tornados públicos, mas afigura-se que apresentá-los em síntese de conjunto permitirá aquilatar mais completamente do esforço técnico e financeiro que eles exigem e da forma como na Companhia se encaram os problemas que é chamada a resolver.

A transposição do rio Douro, entre Gaia e Campanhã, por uma nova ponte com via dupla tem sido objecto de estudos que a envergadura da obra tornou forçosamente morosos, mas que se encontram neste momento em vias de conclusão; está-se, assim, a caminho de poder ser aberto o respectivo concurso dentro de alguns meses. Desnecessário se torna encarecer a importância desta iniciativa por

todos sentirmos os inconvenientes do «gargalo» provocado pela via única da ponte Maria Pia quer com os atrasos que provoca nas marchas dos comboios de longo curso, quer pela impossibilidade de melhorar a densidade das tranvias que servem a linha do Norte, até Aveiro.

Para além da obra vultosa que é a renovação integral da linha do Norte, entre as estações de Santa Apolónia e de Campanhã, que prossegue normalmente e já ultrapassou o Entroncamento — obra que permitirá, com utilização de novo material circulante a adquirir, uma melhoria significativa das ligações entre o Porto e Lisboa — o «Programa de Renovação» prevê, com início em meados de 1972 e a duração de cerca de um ano, a renovação da via nos troços mais sobrecarregados das linhas do Minho e do Douro.

Para a linha do Douro está ainda prevista a substituição que se impõe das principais pontes que hoje acarretam fortes restrições às velocidades e às cargas dos comboios.

As linhas de via estreita da Póvoa e de Guimarães serão integralmente dieselizadas, para o que se procederá à aquisição de material circulante apropriado — automotoras e locomotivas. Será uma melhoria de indiscutíveis vantagens, pelas possibilidades que daí resultam, em regularidade de horários e em comodidade, para o tráfego nestas linhas.

A supressão nelas das máquinas a vapor permitirá terminar com os fumos na estação da Trindade, grave incómodo para toda uma grande parte da zona central da cidade e que tem sido objecto de justas preocupações do senhor presidente da Câmara Municipal e a que os órgãos de informação têm feito naturais e fundamentados reparos.

E porque aos órgãos de informação me referi, não quero deixar de abrir um parêntesis para lhes afirmar quanto a Administração da C. P. é sensível ao interesse que todos têm demonstrado pelo caminho de ferro e às achegas, tantas vezes perfeitamente objectivas e construtivas que elas traduzem.

As estações de Contumil e de Ermesinde sofrerão adaptações de certo vulto e verão os seus serviços de sinalização devidamente modernizados, com resultados sensíveis no aumento da sua capacidade e da sua segurança.

Estes empreendimentos que se acabam de enunciar, no que toca à Região Norte serão lançados ainda dentro do III Plano de Fomento e, portanto, nos próximos dois anos — 1972 e 1973.

Pelo que respeita ao período de vigência do IV Plano de Fomento, que abrangerá os anos de 1974 a 1979, estão previstos e espera-se poderem vir a ser executados, entre outros de menor projecção, os que a seguir se indicam:

- Remodelação integral da estação de Campanhã, apetrechando-a para a vasta missão que tem a desempenhar e a das instalações ferroviárias de apoio ao porto de Leixões;
- Duplicação e electrificação da via, no troço Ermesinde-Braga por ser o mais sobrecarregado de tráfego na zona a norte do rio Douro;
- Finalmente, a supressão total das locomotivas a vapor que então ainda restem, em todas as linhas do Minho e do Douro.

Ao renovar os meus agradecimentos a todos VV. Ex.^{as} — entre os quais se encontram as mais altas autoridades da cidade — pela sua tão distinta presença, permitir-me-ia interpretá-la como o reconhecimento da justiça desta manifestação de apreço pela obra há 75 anos realizada pelos seus notáveis obreiros; e ainda — o que muito importa — como manifestação do carinho que VV. Ex.^{as} dedicam a este meio de transporte que é o caminho de ferro, para além das esperanças que VV. Ex.^{as} possam depositar nos esforços de toda a ordem que se estão a despender, com o intuito bem manifesto de que a reconversão da Companhia em que o seu Conselho de Administração está empenhado não tem outra intenção que não seja de tentar melhorar os serviços de transportes que lhes estão confiados.



Seguiu-se, no uso da palavra, o administrador brig. Almeida Fernandes que, abordando o tema «Notas sobre o Nó Ferroviário do Porto», disse:

1 — A cidade do Porto é hoje um núcleo populacional em franca expansão, e um centro administrativo e comercial de uma das mais importantes regiões industriais do País, em vias de intenso desenvolvimento.

Por tudo isto, a cidade do Porto exerce uma forte acção polarizadora das actividades de uma vasta região a norte e a sul do rio Douro. Acção essa, na qual os transportes desempenham, como é lógico, papel preponderante.

2 — É através da cidade do Porto que se estabelece, entre nós, a única ligação física existente entre as redes de caminhos de ferro situadas a norte e a sul do rio Douro, facto que faz com que esta cidade constitua uma importante posição-chave das comunicações ferroviárias nortenhas. Seja-nos, por isso, permitido focar hoje, aqui, nesta hora em que, mais ou menos por toda a parte se assiste a uma verdadeira reconversão e revalorização dos transportes ferroviários, e nesta cerimónia em que comemoramos factos históricos da vida do caminho de ferro relacionados com a cidade do Porto e de um modo particular com esta bela estação de S. Bento, seja-nos permitido, dizia eu, focar hoje, aqui, olhando para o futuro, alguns aspectos respeitantes à modernização dos transportes ferroviários que interessam particularmente a esta cidade.

3 — Irei, pois, falar, embora muito rapidamente, do chamado «Nó Ferroviário da Região do Porto».

Em sentido restrito, abrange este Nó todas as linhas e ramais que, sob o ponto de vista operacional, interessam directamente ao tráfego suburbano e de médio curso, polarizado pela cidade do Porto ou seja, mais sinteticamente:

a) — todas as linhas e instalações ferroviárias hoje existentes entre a cidade do Porto e as seguintes estações de caminho de ferro:

- Viana do Castelo, na linha do Minho;
- Braga, no ramal de Braga;
- Guimarães, na linha de Guimarães;
- Amarante, na linha do Tâmega;
- Marco de Canaveses, na linha do Douro;
- Sernada, na linha do Vouga;
- Aveiro, na linha do Norte.

b) — e, bem assim, os novos empreendimentos seguintes:

- Terminal de apoio ao porto de Leixões;
- Serviço da zona industrial a norte de Leixões, incluindo a Refinaria;
- Futura ligação Póvoa-Viana;
- Nova ponte ferroviária, sobre o rio Douro, para via dupla, garantindo um novo acesso da linha do Norte à estação de Campanhã;
- E a possível ligação da linha do Norte à estação de Boavista, através de uma nova travessia do Douro, na região da Arrábida.

Em sentido mais amplo, o «Nó Ferroviário da Região do Porto» poderá compreender todas as instalações ferroviárias contidas na bacia económica regional do Porto, constituída pela totalidade da região situada a norte do Douro, que deve formar um todo bem caracterizado, integrando elementos demográficos, económicos e de transportes.

4 — Deve, portanto, registar-se, desde já, que a problemática geral do «Nó Ferroviário da Região do Porto» não é apenas de ordem técnica mas, essencialmente, de ordem económica e social, visando basicamente:

a) — não apenas facultar, à exploração ferroviária em geral, a concretização dos objectivos e orientações definidos pelo Governo no III Plano de Fomento, em matéria de transportes, tendo em conta a vocação e as potencialidades reais do caminho de ferro;

b) — mais ainda, assegurar, ao nível nacional, a continuidade dos eixos de tráfego, de médio e de longo curso, entre o Norte, o Centro e o Sul do País;

c) — e possibilitar, ao nível regional, o estabelecimento dos eixos fundamentais de circulação rápida, entre o respectivo pólo de atracção — ou seja a cidade do Porto — e os restantes pólos de desenvolvimento regional, por forma a servir adequadamente o tráfego regional de pequeno e médio curso.

5 — Neste contexto, os problemas fundamentais do «Nó Ferroviário da Região do Porto» dizem respeito, na generalidade:

a) — aos acessos ferroviários à cidade do Porto;

b) — à travessia do Douro, pela via férrea;

- c) — à localização e capacidade das estações de passageiros e de mercadorias, para serviço da cidade, incluindo o problema da criação de uma nova estação principal de passageiros de longo curso a localizar de preferência, na margem norte do Douro;
- d) — à criação de uma futura estação de triagem, para servir toda a região polarizada pela cidade do Porto;
- e) — à construção da variante de Espinho;
- f) — e ao serviço do porto de Leixões e da zona industrial vizinha.

6 — Por outro lado, ao elaborar o estudo preliminar do «Nó Ferroviário da Região do Porto», teve-se presente:

- a) — não só o esquema e as principais características técnicas das linhas e instalações que engloba;
- b) — mas ainda, a estrutura actual e futura das circulações ferroviárias, nas referidas linhas;
- c) — e, bem assim, as características dos tráfegos actuais e futuros, quanto a passageiros e mercadorias e a actual constituição dos meios demográfico e económico, relativos à região e sua evolução, com vista a avaliar as suas possíveis incidências no futuro tráfego ferroviário.

Teve-se também presente:

- a) — o Plano Director da cidade do Porto, que condiciona, necessariamente, a rede ferroviária na zona urbana da cidade e nas áreas exteriores que imediatamente a circundam;
- b) — e os importantes aspectos relativos a uma salutar coordenação dos transportes e ao panorama da própria concorrência, na região em causa, em particular no que se refere à acessibilidade física dos transportes às populações e à economia regional.

7 — Esta análise permitiu concluir que:

- a) — por um lado a malha ferroviária existente pode considerar-se satisfatória no que respeita à sua densidade superficial e por habitante;
- b) — e por outro lado, a acessibilidade das populações a esta malha encontra, no entanto, certas limitações.

Concluiu-se também que o grau de eficiência técnica da actual exploração ferroviária é fortemente prejudicado pelos factores seguintes:

- a) — a existência, quase em partes iguais, de linhas de via larga e de via estreita;
- b) — o predomínio quase absoluto de linhas de via única;
- c) — a existência de fortes restrições à circulação, quer por extrema obsolescência das actuais infra-estruturas, quer por insuficiência de características técnicas de muitos traçados e obras de arte, quer ainda pela existência de alguns «gargalos» de capacidade, que não são fáceis de eliminar rapidamente na conjuntura actual.

Finalmente, um outro factor limitativo da eficiência técnica da exploração ferroviária é devido à deficiência das

instalações e das condições operacionais das principais estações, tanto em relação ao serviço de passageiros como ao de mercadorias.

8 — Em face das condições citadas e das distorções verificadas na concorrência rodoviária, verifica-se que é muito baixo o rendimento e a produtividade da exploração de muitos troços da rede a norte do Douro.

Impõe-se, por isso, modernizar a rede do «Nó Ferroviário do Porto» e racionalizar a sua exploração encerrando, nomeadamente, medidas de encerramento (definitivo ou temporário) de estações, ramais ou troços de linha de reduzido ou insignificante tráfego e, bem assim, medidas de melhoria da complementaridade dos transportes rodó e ferroviário.

9 — O esquema proposto para o «Nó Ferroviário da Região do Porto», aprovado pelo Conselho Superior de Obras Públicas em 31-3-1970 e homologado pelo senhor ministro das Obras Públicas e das Comunicações em 6-2-1971, compreende as seguintes realizações que irão ser agora estudadas em pormenor, sob os pontos de vista técnico e económico:

9.1 — No âmbito dos acessos ferroviários à cidade do Porto:

- a) — o estudo das possibilidades técnicas e económicas da duplicação da via nos troços Ermesinde-Nine (linha do Minho), Ermesinde-Marco (linha do Douro), Porto-Trindade-Póvoa de Varzim (linha da Póvoa), Gaia-Porto-Campanhã (linha do Norte), ramal de Braga e Circunvalação de Leixões;
- b) — idem, quanto à quadruplicação da via nos troços Gaia a Aveiro (linha do Norte) e Porto-Campanhã-Ermesinde (linha do Minho);
- c) — a supressão dos estrangulamentos constituídos pelo alargamento das vias larga e estreita entre Trofa e Famalicão e pela actual ponte Maria Pia, na travessia do Douro pela linha férrea, o que implica a construção da nova ponte ferroviária sobre o Douro, para via dupla, dando acesso à estação de Campanhã;
- d) — o eventual encerramento à exploração do troço Póvoa-Famalicão (da linha da Póvoa) ligado à ponderação da conveniência de se continuar ou não a explorar os troços Guimarães-Fafe (linha de Guimarães) e Senhora da Hora-Trofa, da mesma linha, e de se transformar este último troço num troço de via larga;
- e) — o eventual prolongamento da linha da Póvoa até Viana do Castelo, pelo litoral, em via larga ou em via estreita.

9.2 — Quanto à afectação de estações de passageiros para o serviço suburbano da cidade do Porto:

Teremos:

- a) — na margem norte do Douro, as estações de:
 - Porto-S. Bento
 - Porto-Campanhã
 - Porto-Trindade

— e eventualmente a criação de um novo terminal de via larga, com acesso pelo norte da cidade nas zonas da Boavista ou Trindade, caso passe a via larga, o troço Senhora da Hora-Trofa.

b) — na margem sul do Douro, a estação de :

— *General Torres*

9.3 — Uma estação principal de passageiros de longo curso da cidade do Porto :

— a localizar, eventualmente nas imediações da Boavista, em ligação com a nova travessia do Douro preconizada para a zona da Arrábida, caso venha a ser possível o esquema: *Madalena-Arrábida-Boavista*, ligação às linhas do Minho e Póvoa.

9.4 — Estações de mercadorias da cidade do Porto :

a) — Estações para o serviço geral :

— Na margem norte, as estações de :

— *Contumil*

— *Senhora da Hora* (imediações)

— Na margem sul, a estação de :

— *Vila Nova de Gaia*

b) — Estação de triagem, em :

— *S. Mamede de Infesta*

9.5 — No que respeita à unificação das bitolas de via :

— prevê-se, em princípio, a passagem a via larga das linhas da Póvoa e de Guimarães (problema que se acha ainda dependente de estudos técnico-económicos).

9.6 — Quanto ao estabelecimento de novas vias :

Teremos :

- o terminal de apoio ao porto de Leixões;
- o serviço de zona industrial vizinha, incluindo a Refinaria;
- o prolongamento da linha da Póvoa, por Esposende, até Viana do Castelo (a estudar economicamente);
- a nova variante de Espinho.

10 — Ao terminar, desejo chamar a vossa atenção para o facto do problema dos acessos ferroviários à cidade do Porto, ser não só função da estrutura actual da rede e da solução que vier a ser adoptada para a bitola das linhas da Póvoa e de Guimarães, mas ainda da afectação que vier a ser dada, em definitivo, aos diversos terminais de passageiros na cidade e da localização das estações de mercadorias. Esta afectação e localização dependem em parte do que for a futura solução, mais ampla, da travessia do Douro, pela linha férrea e pela própria rodovia, em face dos problemas decorrentes da saturação da ponte D. Luís. O estabelecimento das novas vias será, por seu turno, função de certas potencialidades de tráfego e de toda a problemática antecedente, em particular no que respeita à localização definitiva das estações e ao esquema dos acessos ferroviários à cidade que se revelem mais convenientes.

Problemas que vão ser objecto de estudo cuidadoso, nos próximos anos, pelo Ministério das Comunicações com a colaboração da C. P.



Depois, foi a entrega de medalhas comemorativas do acontecimento — trabalho notável do artista Isolino Vaz — a 20 ferroviários do «Minho e Douro», ainda no activo e também ao chefe de serviço reformado, Marcelino da Silva — um dos mais velhos ferroviários portugueses — e ao eng. Roberto de Espregueira Mendes, director-geral honorário da C. P. e antigo engenheiro do «Minho e Douro». Todos foram envolvidos em calorosas e prolongadas salvas de palmas.

Em nome dos agentes distinguidos agradeceu o inspector João dos Santos, da Região Norte.

★ ★

Finda a sessão solene, todos os presentes se dirigiram para o átrio principal da estação de S. Bento onde o menino António de Baère Ricca Gonçalves,

Uma das bisnetas de Hippolyte de Baère — D. Júlia Maia de Baère Faria Ricca Gonçalves — agradeceu, publicamente, a homenagem da C. P. a seu avô e aos dois restantes obreiros da estação, em nome de cujas famílias falou.

Seguiu-se uma breve visita à exposição documental e à parada de material ferroviário antigo, tendo os convidados sido recebidos pelo técnico da Região Norte, Armando Ginestal Machado — um dos principais animadores destas comemorações — que descreveu pormenorizadamente as mais importantes etapas históricas do evento festejado, eloquentemente patenteadas na exposição por si montada, num esquema bem coordenado e expressivo.

★ ★

Os convidados partiram, depois, em automotora para Campanhã e daqui para a Rua de Miraflor onde visitaram as modelares instalações do dormi-



trinetto do eng. Hippolyte de Baère, ao colo da menina Teresa Navarro de Aguiar, bisneta de Jorge Colaço, procedeu ao descerramento de um baixo-relevo — obra valiosa do prof. escultor Gustavo Bastos — de homenagem aos obreiros do empreendimento comemorado.

tório ferroviário do pessoal de trens e revisão, recentemente remodelado.

De regresso àquela estação, o dr. Neto de Carvalho presidiu à inauguração da nova cantina e ao almoço que em seguida foi servido às autoridades, convidados e funcionalismo da C. P.



Aos brindes, o cor. Ferreira Valença, leu o seguinte discurso :

Deram-nos VV. Ex.^{as} a honra de conferir mais lustro às cerimónias realizadas esta manhã na estação de S. Bento que patentearam o bem conhecido património de tradições do nosso caminho de ferro e fizeram certamente sugerir as contribuições importantes que a actividade ferroviária tem prestado e presta à vida e ao progresso do País em geral e, na sua quota-parte bem significativa, a esta magnífica cidade do Porto.

Deslocaram-se VV. Ex.^{as} em material moderno representando novas condições de comodidade e tecnologia, que se estão a oferecer ao público, satisfazendo legítimas exigências dos tempos presentes.

Foram sumariamente expostas perspectivas de reconversão, fazendo parte de planos, que mereceram a sanção governamental, para dotar a região do Porto com os transportes ferroviários adequados às exigências do seu promissor progresso.

Visitámos uma instalação que, como esta onde nos encontramos, para nós em honroso e simpático convívio, se destina a fornecer aos agentes da C.P. benefícios sociais de evidente interesse.

Da parte da tarde e em âmbito limitado, haverá ocasião de visitar a Colónia de Férias de Valadares e realizar-se-á uma festa dedicada aos filhos dos ferroviários da Região Norte, ambas manifestações enquadradas em finalidades sociais.

O culto e a preservação das boas tradições do caminho de ferro, mas também as restrições aos condiciona-

mentos negativos de algumas resultantes, a dominante preocupação do serviço público e de dar resposta adequada às razoáveis exigências de utilização de tal meio de transporte, a justa atenção que devem merecer as condições sociais dos ferroviários, são factores que intervêm, de forma decisiva, na complexa problemática da gestão e da indispensável reconversão da nossa concessionária.

O programa ferroviário do dia de hoje reflecte ou toca, pois, em brevíssima síntese, naqueles factores.

Será pertinente aqui sublinhar o carácter eminentemente social das actividades ferroviárias.

Ao serviço exclusivo das necessidades sócio-económicas do País deseja a C.P. poder realizar os transportes que explora, de acordo com as autênticas vocações técnico-económicas da ferrovia e ao custo global mínimo para a colectividade.

O seu móbil é, pois, e apenas, o serviço desta com a máxima rentabilidade económico-social, independentemente da compensação financeira do respectivo capital, e isso não obstante a configuração jurídica administrativa que actualmente ainda apresenta, aliás em manifesta discordância com as realidades.

A gestão e a reconversão dos nossos caminhos de ferro baseiam-se no conceito dele ser apenas um instrumento dentro do sistema geral de transportes, cuja finalidade é dar apoio e estímulo à vida e ao desenvolvimento do País e das várias regiões que o constituem.

Mas não esquecer que o sistema de transportes é hoje muito diferente do que era há um século e mesmo há vinte ou trinta anos e que o estilo de vida e de economia do nosso País são também muito diversos do tempo do pioneirismo do caminho de ferro. E muito mais se acen-

tuará por certo essa diferença com a aceleração do nosso desenvolvimento.

A actividade ferroviária processa-se dentro de um espírito exclusivo de autêntico serviço público; não tem pois qualquer interesse em explorar linhas ou troços onde outras modalidades de transporte sejam mais adequadas, com



benefício para a colectividade. Sente-se, por isso, a indispensabilidade de corrigir a ideia muito generalizada de que o caminho de ferro continua a dever transportar tudo para toda a parte que lhe seja solicitado; de que goza, como nos velhos tempos, do privilégio de transportador monopolista e, desse modo, terá margem para prestar serviços francamente fora da sua vocação técnico-económica, e para suportar responsabilidades e encargos que, afinal e de forma bem evidente, deveriam ser partilhados (será por exemplo o caso das passagens de nível e dos transportes prestados em condições francamente desfavoráveis que a C.P. é obrigada a praticar).

Têm as entidades responsáveis clara consciência de que está ultrapassado o actual estilo de exploração do nosso caminho de ferro, em boa parte da sua rede, e dos apertados condicionamentos a que a sua gestão está sujeita, na persistência de uma tradição obsoleta e em desacordo com a moderna economia dos transportes.

Muitas das redes europeias já se desembaraçaram ou estão em vias de se desembaraçar desses defeitos.

Torna-se, portanto, indispensável que a opinião pública compreenda não interessar ao País manter certas prestações do caminho de ferro em péssimas condições, sem hipótese de reconversão, as quais poderiam ser executadas por outros meios de transporte a elas mais adequados, técnica e economicamente, com manifestos benefícios para a colectividade, mas o inverso também é de

referir. E que tais circunstâncias acarretam fortes prejuízos nas prestações de serviço da verdadeira vocação do caminho de ferro, cuja eficácia e ritmo de reconversão serão melhorados se for possível concentrar os meios financeiros e os esforços da gestão nesses sectores.

A economia da moderna exploração ferroviária mostra à evidência que as prestações de serviços de tal meio de transporte se devem concentrar:

- no tráfego pendular de características suburbanas;
- no tráfego de passageiros entre centros urbanos com adequada geração de intensidades de tráfego mínimas e até distâncias de 400 a 500 km, ou quando ocupem uma única noite de viagem;
- no tráfego de mercadorias que representem transportes maciços a médias e longas distâncias.

Sublinhando a nota, poderemos afirmar que, assim como ninguém pensará impor a realização de carreiras regulares de avião para Vila Franca, Cascais ou Santarém, ou para outras localidades, em condições inadequadas para esse meio de transporte, nem carreiras regulares de autocarros de passageiros de Lisboa para todas as cidades de Espanha ou para Paris ou Berlim, o caminho de ferro também deve concentrar a sua actividade naquilo que lhe é adequado, técnica e economicamente. Isto significa que os campos de concorrência devem ser limitados às zonas em que a referida vocação não se possa concretamente definir, devendo processar-se aí então em autêntica igualdade de condições de partida.

Esta região do Porto, tão rica de virtudes dos seus habitantes, e com grandes tradições de iniciativa, muito elevada densidade demográfica, desejo de progresso e potencialidades bem conhecidas; este pólo fundamental para o progresso do País, que no futuro constituirá o grande Porto e as suas áreas de influência, terá certamente todo o interesse em que o caminho de ferro possa prestar aqueles serviços de que efectivamente já carece e mais virá a carecer, em horizonte não muito afastado, quando o surto de desenvolvimento, de que toda a gente anseia, der os seus frutos, em plenitude.

Meus senhores, estas palavras afinal parecem eivadas de certo economicismo e tecnocracia. Mas, muito embora a gestão dos nossos caminhos de ferro tenha que necessariamente atender aos critérios e às modernas técnicas económico-financeiras, de se preocupar com os problemas de «marketing» e utilizar todos os recursos que a avassaladora tecnocracia põe à disposição dos homens, elas não desmentem as finalidades eminentemente sociais da C.P., versus os interesses da população do País e, como se disse, também as legítimas condições de trabalho dos agentes ferroviários. É este último ponto que desejamos agora focar.

Numa Empresa que utiliza cerca de 26 000 agentes activos e suporta encargos com mais cerca de 25 000 reformados e pensionistas e, indirectamente, com os seus familiares, constituindo tudo um conjunto humano de mais de 100 000 pessoas, não poderia deixar de se dedicar a maior atenção aos problemas profissionais e sociais de toda esta população. Acresce que mais de 80 % das suas receitas é dedicada a encargos com o pessoal, isto não obstante a óbvia importância do factor tecnológico e material e as fortes exigências de investimento que a sua actividade requer, sempre em crescendo. Ligado à inauguração desta cantina, foquemos apenas o subconjunto das actividades executadas propriamente pelos Serviços Sociais da Empresa, mas sublinhemos antes de mais que a C.P. constitui certamente uma excepção no País, ao suportar encargos sociais de mais de 40 % dos pagamentos de vencimentos e salários que faz ao seu pessoal, quando a média não excede normalmente os 20 %. E que, também, dada a sua escala, tudo é grande nas várias manifestações dos seus Serviços Sociais. Assim, dispõe de uma rede de 11 Armazéns de Víveres, os quais têm sido ultimamente bastante melhorados, quer na parte física, quer na gestão;

neles se fornecem abastecimentos à família ferroviária, espalhada por todo o País, a preços favoráveis, envolvendo um montante de vendas de cerca de 80 000 contos anuais.

Neste campo, está em curso um programa para transformar alguns desses Armazéns de Viveres em supermercados, podendo anunciar que foi escolhido em prioridade, para essa transformação, precisamente o Armazém de Campanhã.

No sector das cantinas e refeitórios, a escala também é muito grande. Estamos a caminho de fornecer 500 000 refeições por ano a preços extremamente favoráveis para o pessoal.

Dispõe-se de cantinas e refeitórios nos principais centros ferroviários, tendo no último ano sido melhoradas notoriamente as suas instalações e o seu funcionamento.

Estamos aqui, numa cantina que é nova de raiz.

No sector da habitação os Serviços Sociais gerem mais de 6000 fogos que são utilizados pelos agentes, também em condições excepcionais.

Nos últimos anos têm sido sucessivamente construídos novos fogos.

Está-se em vias de dar um apreciável impulso a esta actividade, para o que se preparam os necessários programas.

As condições de trabalho do pessoal operacional dos caminhos de ferro, impõem em escala apreciável, a existência de instalações de repouso e dormida.

Devemos lembrar que a actividade de transporte ferroviário se processa continuamente, de noite e de dia, e que a todo o momento há agentes a conduzir locomotivas ou automotoras, a exercer funções de revisão nos comboios, a trabalhar nas estações, nas oficinas, a executar trabalhos de conservação e reparação, nas telecomunicações, na catenária, na via, nos viadutos e nas pontes, tantas vezes sob as inclemências do tempo e exigindo enorme esforço e até risco. São mais de 400 os dormitórios que dão apoio a esse pessoal. Nos últimos dois anos foram também notoriamente melhoradas algumas dessas instalações, de que é exemplo a que há pouco visitámos.

Vamos prosseguir intensamente na melhoria das restantes.

Envolvem também as actividades sociais da Companhia os aspectos respeitantes às Colónias de Férias, à concessão de bolsas de estudo e prémios, às actividades culturais, dando apreciável apoio aos vários clubes ferroviários, organizados por iniciativa própria do pessoal; a Orfanatos, a Infantários, tendo sido inaugurado no decurso deste ano o primeiro na Calçada do Duque, em Lisboa; à organização de excursões de pessoal, etc.

São apreciáveis — cerca de duas dezenas de milhares de contos anuais — as verbas dedicadas a todo este conjunto.

O fim em vista é responder, com plena convicção, ao conceito de que o homem é realmente o autor, o centro e o fim de toda a actividade económica; que se torna indispensável, para o bom rendimento da reconversão dos nossos caminhos de ferro e da sua gestão, criar e manter um bom clima de identificação entre os objectivos da Empresa e as motivações do seu pessoal; que isso se traduz pela melhoria das condições de trabalho dos agentes, pela melhoria das relações no trabalho, pela sua promoção sócio-profissional e económico-social.

Muitas medidas para além das que anteriormente referi, estão sendo consideradas a este respeito nos programas de reconversão em curso.

Cingi-me, apenas, às que de forma mais imediata se ligam às cerimónias ferroviárias de hoje. Elas representam, sem dúvida, benefícios indirectos que, além dos aspectos morais, dificilmente quantificáveis, se traduzem na melhoria dos salários reais dos ferroviários.

Temos, assim, consciência de que estamos, progressivamente e dentro das possibilidades, a cumprir a quota-parte que nos cabe na construção daquele Estado Social por que os portugueses tanto anseiam e a que têm jus.

A encerrar os brindes o dr. Neto de Carvalho usou da palavra para agradecer às autoridades a sua presença em cerimónias em que se relembra o passado mas em que se olha confiadamente para o futuro. Saudando em particular o pessoal da C. P., lembrou-lhe o que era aquela cantina há poucos anos atrás, instalada em dependência sem condições, e o que hoje é, em edifício condigno, a servir perfeita e condignamente as funções para que foi criado.

Acrescentou que não é em todos os domínios, infelizmente, que se conseguem realizações deste vulto. Mas é, na medida do que francamente é possível, que se está procurando mudar o panorama da Empresa. Conheço — disse — as aspirações e as impaciências de muitos. Não são maiores que as minhas. Todavia, só com a decidida colaboração dos ferroviários poderá a Companhia satisfazer os padrões de vida que legitimamente se anseiam.

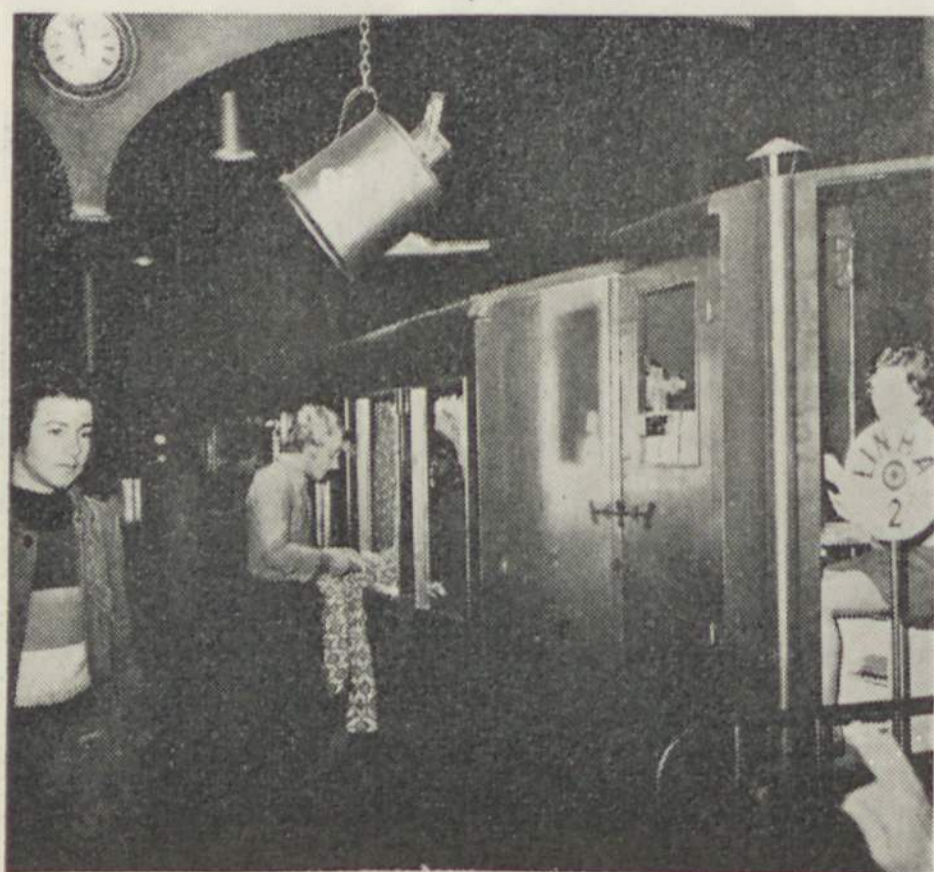
Terminou, brindando pelas felicidades dos presentes, desejando Feliz Natal e Ano Novo a toda a família ferroviária.





Por fim os convidados seguiram em autocarros para Valadares onde visitaram a Colónia de Férias da C. P. — recentemente reconstruída e a abrir aos estagiários, no próximo Verão — e de regresso ao Porto assistiram, no cinema Batalha, a uma gran-

diosa Festa de Natal, dedicada aos filhos dos ferroviários da Região Norte e em que foram contempladas com brinquedos e guloseimas muitas crianças.



«OS PORFÍRIOS» — conhecido estabelecimento comercial de Lisboa — escolheram os comboios e o ambiente característico da ferrovia como «décors» para uma das suas novas dependências. Pela presente fotografia se poderá avaliar como foi perfeita a assimilação dos pormenores de uma estação de caminho de ferro...

FESTAS DE NATAL

No infantário da C.P.

No Infantário da C. P., da Calçada do Duque, realizou-se em Dezembro uma simpática Festa de Natal dedicada às crianças filhas de ferroviários — cerca de meia centena, dos 2 meses aos 6 anos — que o frequentam, às quais foram entregues brinquedos e outras prendas alusivas à presente quadra festiva.

Estiveram presentes os srs. eng. André Navarro e Manuel Mota, do Serviço Social Ferroviário, além de outros funcionários dos quadros superiores da C. P.

As mesmas entidades visitaram, depois, a interessante exposição de desenhos infantis — que se encontrava patente no pavimento superior da estação do Rossio — da autoria das crianças do Infantário e da Colónia de Férias da Companhia.





NO COLISEU DOS RECREIOS

Festa de Ano Novo dedicada pela C.P. aos filhos e netos dos ferroviários

Foi um espectáculo pleno de colorido e animação, mormente pela alegria que se estampava no rosto de centenas de crianças — cuja chilreada e traquinices chegavam a contagiar os próprios adul-

tos — a magnífica Festa de Ano Novo, que a Administração da C. P., através do Serviço Social da Companhia, dedicou aos filhos e netos dos ferroviários, e que se realizou, no dia 28 de Dezembro, na vasta sala do Coliseu dos Recreios.

A vetusta casa de espectáculos das Portas de Santo Antão — cuja construção iniciada em 1888, terminou a 14 de Agosto de 1890, com a conclusão da sua audaciosa cúpula de ferro, da autoria de Hein Leman — encontrava-se literalmente cheia. Cerca de 4 mil pessoas.

Nenhum outro espectáculo mais se coaduna a estas simpáticas festas de Natal e Ano Novo do que ele, o espectáculo circense, por ser uma espécie de mensagem de amizade e concórdia para o grande público. E esta companhia, que segue na faixa das mais lídimas tradições do Coliseu, representa, na verdade, a mais bela prenda para a criança, a criança que vive, desprendidamente, os anos da sua

infância, para ser o homem válido de amanhã, consciência das suas responsabilidades e dos seus deveres.

O elenco artístico não apresentou quaisquer pontos mortos, constituindo, indubitavelmente, um apreciável misto de variedades de circo, conforme já é timbre da *casa* — que sempre soube corresponder às exigências de um público conhecedor e fiel ao género. Assim, o espectáculo foi uma sucessiva parada de grandes atracções, entre as quais destacamos «Daniel and Salett», um casal de exímios ginastas aéreos; «Trio Hélios», olímpicos de grande classe, que desenham vistosas figuras escultóricas; «The Nicolodi», excelentes acrobatas saltadores, etc., não esquecendo — é claro — a grande alegria das crianças (...e dos adultos) que são os palhaços, designadamente os conhecidos «Hermanos Pajares», parodistas musicais espanhóis.

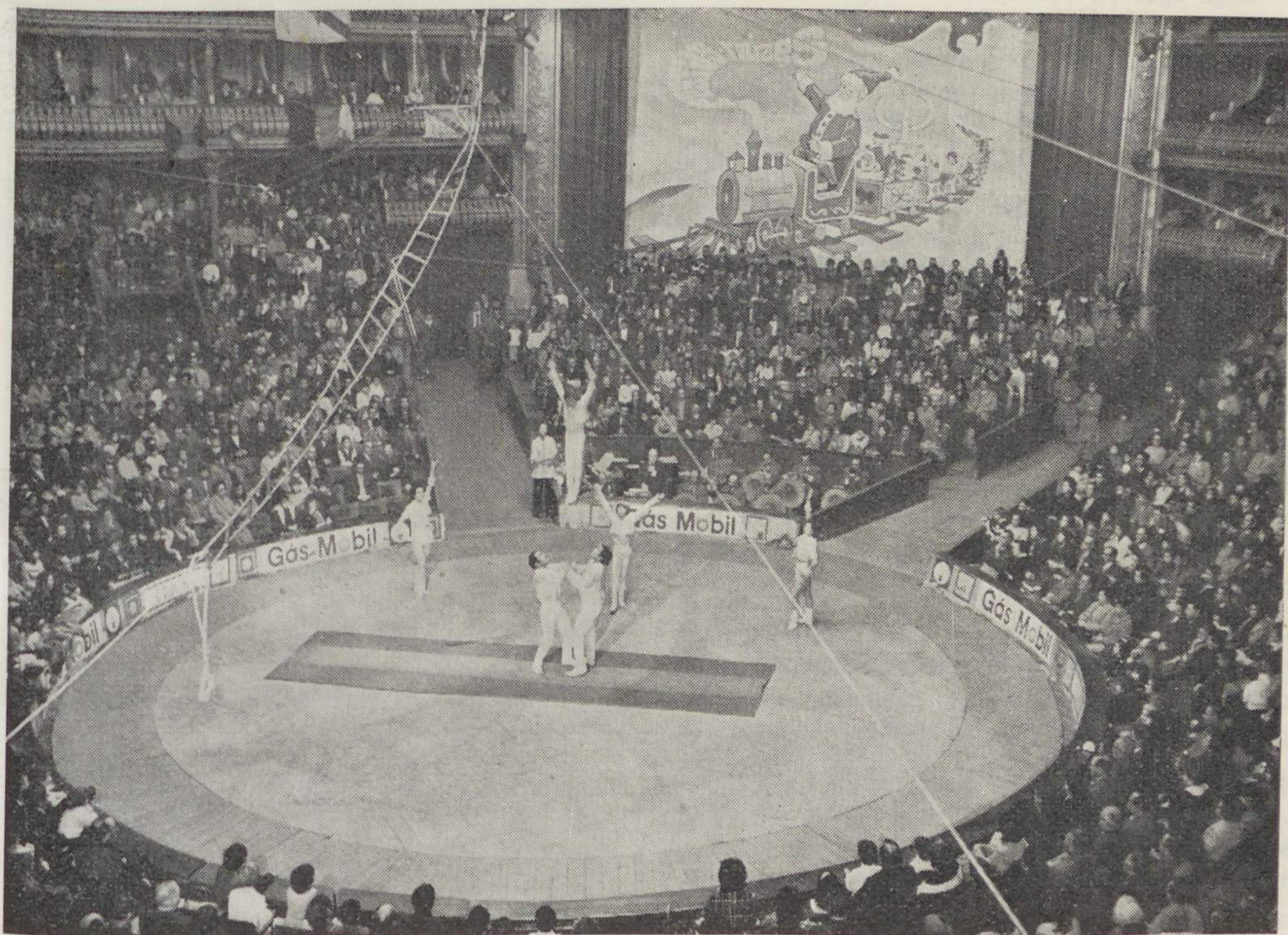
Entre a assistência encontravam-se os administradores, brig. Almeida Fernandes, cor. Ferreira Valença e eng. Alfredo Garcia; eng. Almeida e Castro, director de Produção e Equipamento; eng. André Navarro e Manuel Mota, do Serviço Social Ferroviário; dr. Torroais Valente, chefe dos Estudos Comerciais; dr. Élio Cardoso, chefe do Serviço de Relações Públicas, e grande número de outros funcionários dos quadros superiores da Companhia. Os Sindicatos Ferroviários encontravam-se repre-

sentados pelos srs. Moita Dinis, Nicolau Borges, Olímpio Pereira e outros componentes dos mesmos. Nalguns camarotes viam-se os estandartes de associações e colectividades ligadas à ferrovia.

No palco, o pano de boca apresentava uma interessante pintura inteiramente alusiva ao caminho de ferro: ao centro o Pai Natal conduzindo uma longa composição de um comboio-brinquedo, ladeado, à esquerda pelas insígnias «C. P.» e à direita por um dístico de «Festas Felizes».

Conforme atrás dissemos, a vasta sala do Coliseu encontrava-se literalmente cheia de uma assistência entusiástica e eufórica, constituída por alguns milhares de ferroviários e famílias — onde predominavam os filhos e netos dos agentes — alguns dos quais vindos de localidades bastante distantes, visto a Companhia, a exemplo dos anos anteriores, ter fornecido passes gratuitos não só aos agentes como aos seus familiares, a fim de efectuarem as viagens entre as suas terras e a capital. Esta festa foi, por assim dizer, o complemento das efectuadas, também na presente quadra, na Região Norte, igualmente dedicadas aos filhos dos ferroviários, onde houve distribuição de merendas e brinquedos, além de um espectáculo realizado num cinema do Porto.

E. BRITO



BERNARD DE FONTGALLAND

é o novo Secretário-Geral da U.I.C.

A Assembleia Geral da União Internacional dos Caminhos de Ferro, em 15 de Dezembro do ano findo, designou para sucessor do falecido académico Louis Armand o eng.º Bernard de Fontgalland.

Nascido em Paris em 1917, De Fontgalland é engenheiro da Escola Politécnica e engenheiro de Pontes e Calçadas.

Logo após ter concluído os seus estudos, começou a sua carreira ferroviária em África, depois de um estágio na S. N. C. F. Entre 1945 e 1953, dirigiu sucessivamente a rede ferroviária dos Camarões e a de Dakar-Nigéria.

Trabalhou alguns meses no Banco Internacional para Reconstrução e Fomento, em Washington, depois do que ingressou na S. N. C. F., em 1954.

Afecto primeiramente aos Estudos Gerais, teve ali a seu cargo problemas de informática e de pesquisa operacional. Em 1963 passou para a Região Norte como chefe da Divisão do Movimento, e em 1966 foi encarregado de criar o novo Serviço de Pesquisa da S. N. C. F., que dirigiu até à sua nomeação para a UIC.

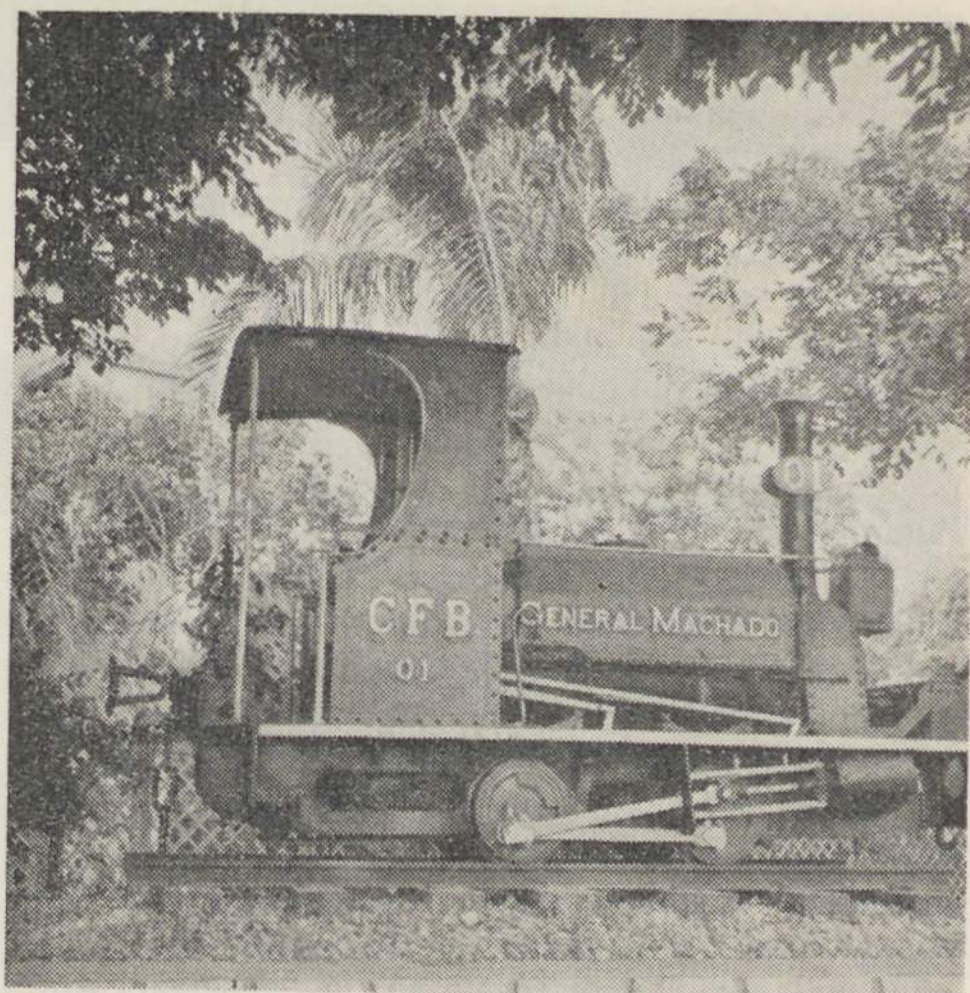
O eng.º De Fontgalland é colaborador da UIC desde 1956. Foi, sucessivamente, presidente da Sub-comissão de Tratamento da Informação, membro do Grupo de Cibernética e, finalmente, presidente da Comissão de Pesquisa Prospectiva, desde a sua criação, em 1967. Participou igualmente nos trabalhos das sessões da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, a partir de 1958.

Foi ainda solicitado para numerosas missões de economia dos transportes, a pedido de governos ou de organismos internacionais, especialmente no Médio-Oriente, em África e na América Latina.



O novo Secretário-Geral da UIC visitará muito brevemente o nosso País, a convite da administração, para conhecimento da problemática da Empresa e maior estreitamento das relações CP-UIC.

LINHAS ULTRAMARINAS



O Caminho de Ferro de Benguela

Por Vasco Callixto

Concessionária, até ao ano 2001, da mais extensa via férrea de Angola, que é também a única linha internacional que existe na província, a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, num desdobrável com excelente apresentação gráfica e muito esclarecedor, divulga, em síntese, a importância do seu sistema ferroviário na panorâmica dos caminhos de ferro africanos. Desse desdobrável, transcrevemos as linhas que se seguem.

«Partindo do porto do Lobito, o Caminho de Ferro de Benguela estende-se por 1414 quilómetros através de Angola e em direcção à fronteira com a República do Congo, onde entronca com o Caminho de Ferro Katanga-Dilolo-Kinshasa, explorado pela Nouvelle Compagnie du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga (BCK). Esta última linha atravessa a província congoleza da Katanga. Para nordeste, o BCK liga com o Caminho de Ferro dos Grandes Lagos, cuja linha alcança as margens do lago Tanganica; para sul, entronca com a linha dos Caminhos de Ferro da Zâmbia, que liga à rede ferroviária da África Meridional. Além de servir uma importante área de Angola, o Caminho de Ferro de Benguela constitui a única ligação ferroviária da África Central com o Atlântico. A bitola da via é 1,067 m, iniciando a linha, pouco além de Benguela, a ascensão do sistema montanhoso costeiro, para atingir o seu ponto mais elevado, 1848 metros, em Vila Nova, a 477 quilómetros da costa.»

A propósito da ligação do Caminho de Ferro de Benguela com as restantes linhas da África Central e Meridional, será oportuno recordar que, quando era membro do Governo, o dr. Armino Monteiro viajou do Lobito à Beira em caminho de ferro. Foi uma viagem de sete dias de comboio, de Angola a Moçambique, por Lusaka, Livingstone, Bulawayo e Salisbúria.

*

O Caminho de Ferro de Benguela deve-se ao engenheiro escocês Robert Williams, que hoje tem em Angola uma vila com o seu nome, nas vizinhanças de Nova Lisboa. A esse esclarecido técnico, foi feita concessão, em 28 de Novembro de 1902, para construir e explorar, pelo prazo de 99 anos, uma linha férrea entre a baía do Lobito e a fronteira leste da província. Robert Williams desejava encontrar uma saída atlântica para os minérios descobertos no Katanga e em 26 de Maio de 1903, sobre estatutos aprovados pelo Governo, fundou a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, empresa luso-britânica, com sede em Lisboa, cujo capital inicial foi de 9 000 000\$00 réis, correspondente a 2 milhões de libras.

Assente, em Benguela, em 1 de Março de 1903, o primeiro carril da nova via férrea, desenvolvendo-se os trabalhos na direcção do porto do Lobito e rumo ao interior, o primeiro grande obstáculo que houve a vencer foi a transposição do pronunciado

«degrau» que separa a zona do litoral da região planáltica. Mas esse obstáculo foi vencido por meio de cremalheira e em Maio de 1908 a Companhia abriu à exploração o troço Lobito-Cubal, na extensão de 197 quilómetros. Pouco mais de dois anos depois, em Outubro de 1910, inaugurou-se um segundo troço, do Cubal a Cuma (125 km), e em 31 de Julho de 1911 a linha atingia o quilómetro 365, no Lépi, em plena região montanhosa.

Transportando o general Norton de Matos, então governador-geral de Angola, a primeira composição ferroviária chegou à nova cidade do Huambo, hoje Nova Lisboa, em 21 de Setembro de 1912. Um ano mais tarde alcançou-se Chinguar, ao quilómetro 520, para aí se quedar a linha até ao termo da Primeira Grande Guerra, pois o conflito impediu o prosseguimento dos trabalhos.

Faltava ainda construir mais de 800 quilómetros de via férrea. Construíram-se em oito anos! As obras recomeçaram em 1920, em 1924 foi aberto à exploração o novo troço Chinguar-Bié, actual Silva Porto, e em Setembro de 1925 atingiu-se o Cuanza, ao quilómetro 722. Trabalhando em excelente ritmo nos últimos três anos, foi possível chegar à fronteira em 28 de Agosto de 1928. E em 10 de Junho de 1929, na presença de Robert Williams e de destacadas personalidades nacionais e estrangeiras, procedeu-se à inauguração oficial da linha, para, em 1 de Julho de 1931 se ligarem os carris do Caminho de Ferro de Benguela aos do Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga, inserindo-se assim o sistema ferroviário angolano na rede internacional africana.

São 34 as estações e 33 os apeadeiros que existem entre o Lobito e a fronteira. A linha, de via única, possui 34 «desvios» para cruzamento de composições, sendo as principais obras de arte em número de 162. A primeira encontra-se ao quilómetro 13, em Catumbela, sobre o rio do mesmo nome. É actualmente uma moderna ponte, inaugurada em 1960, em substituição da primitiva, construída em 1905. Outras pontes importantes, são a «Comandante Álvaro Machado», sobre o rio Lengue, que se situa numa variante que suprimiu em 1948 a cremalheira já referida, a do Cuanza, com quatro tramos metálicos de 40 metros cada um, e a ponte sobre o rio Halo, com um tramo fechado e dois abertos.

Em 31 de Dezembro de 1969 possuía o Caminho de Ferro de Benguela um parque de material rolante com 1922 unidades, compreendendo 109 locomotivas a vapor, 4 locomotivas Diesel, 50 caruagens, 103 salões e furgões, 433 vagões fechados, 1137 vagões abertos, 37 vagões especiais, 34 vagões particulares (cisternas) e 15 vagões de serviço. As Oficinas Gerais situam-se em Nova Lisboa, nelas trabalhando 1100 operários. Porque as locomotivas consomem lenha na maior parte do percurso, o Caminho de Ferro de Benguela possui, ao longo da linha, a maior plantação de eucaliptos do Mundo pertencente a entidades particulares.

Como último apontamento, referiremos que, em 1970, utilizaram o Caminho de Ferro de Benguela 1 143 196 passageiros, contra 725 500 em 1960. A carga transportada foi de 1 933 037 toneladas.

Festa de confraternização ferroviária

Os alunos da escola de factores do Minho e Douro, de 1925 — a última dos Caminhos de Ferro do Estado —, aproveitaram a passagem da data comemorativa dos 75 anos da inauguração da linha urbana do Porto para efectuarem naquela cidade mais uma reunião de confraternização.

Após um breve e significativo acto de boas-vindas, trocado entre aqueles antigos servidores da ferrovia, realizou-se uma visita ao museu da Liga dos Combatentes, onde o poeta Castro Reis — igualmente ferroviário reformado — proferiu uma palestra. Seguiu-se um almoço de confraternização, por curiosidade num restaurante situado sobre o túnel ferroviário D. Carlos I, a «obra grandiosa que permitiu chegar ao coração da cidade heróica os comboios fumegantes daquela época». No final usaram da palavra vários oradores.

O próximo encontro, em 1972, ficou apazado para a cidade de Barcelos.



TEMAS TÉCNICOS

O trabalho em comum no estudo dos grandes problemas técnicos do futuro

Por F. Baeyens

Director do Serviço da Via da S. N. C. B. e Presidente do Office de Recherches et d'Éssais da U. I. C.

No início da sua existência, o caminho de ferro não era mais que um meio de dar vazão à fábrica. Assim nasceu uma multidão de linhas sem ligação entre si.

A partir do momento em que o interesse em ligar os troços se fez sentir, revelou-se a necessidade de entendimento acerca das soluções idênticas ou semelhantes.

Daí resultou o aparecimento de *organismos especiais*: Conférence Européenne des Horaires (1872), Compagnie Internationale des Wagons-Lits (1876), Unité Technique (1882), Union Internationale des Wagons et Union Internationale des Voitures et Fourgons (1921), Union Internationale des Chemins de Fer (1922).

Foram efectuados importantes trabalhos técnicos pela Union Internationale des Chemins de Fer (U. I. C.) no seio das comissões Material e Tracção e Instalações Fixas.

Na primeira, trata-se essencialmente dos problemas de tracção, de carruagens e vagões e de frenagem, e preparam-se especificações técnicas de carácter internacional. Um exemplo das complicações a que pode conduzir a falta de unidade é o da tracção eléctrica na Europa com os seus quatro sistemas diferentes. O problema das ligações tem sido, todavia, resolvido, embora à custa de uma certa dificuldade. Bitolas e cérceas diferentes são igualmente uma fonte de árduos problemas.

Note-se o facto de que muitos dos trabalhos da comissão têm carácter de unificação e de interaplicação.

A comissão das Instalações Fixas trata dos problemas de sinalização, telecomunicações, via, equipamentos electrónicos, pontes e túneis, etc.

Neste domínio, a normalização parece menos indispensável, salvo nos problemas de cércea, interacção carril-roda, etc.

Na comissão de Instalações Fixas, procede-se, portanto, a enorme troca de informações, as quais podem conduzir a recomendações sob a forma de regras e especificações técnicas. Estão, neste caso, os estudos relativos à conservação de vias e túneis, à utilização da rádio, ao transporte dos carris soldados em barra longa, etc.

O Office de Recherches et d'Éssais (O. R. E.) foi criado em 1950 com o fim de utilizar em comum os meios e os resultados das pesquisas das Administrações-membros e com o fim de promover a normalização do material (locomotivas Diesel, vagões).

Desde a criação do O. R. E., foram inscritas, no seu programa de trabalho, 125 questões. Estas respeitam a domínios muito diversos: tracção eléctrica, telecomunicações, locomotivas, carruagens e vagões, vias, obras de arte e materiais.

Foram encerradas setenta e nove questões e o O. R. E. estabeleceu mais de 500 relatórios.

O balanço dos trabalhos do O. R. E. é, portanto, muito importante.

A escolha das questões inscritas no programa é submetida ao exame das mais altas autoridades internacionais.

A falta de peritos, a necessidade de explorar completamente os problemas a fim de conceder um valor internacional aos resultados são as causas essenciais das demoras, por vezes longas, necessárias para finalizar um estudo.

O O. R. E. está na base da construção, em Viena, de uma estação de ensaios de aquecimento e de condicionamento de ar, única no Mundo.

Criou igualmente um posto de medidas para os equipamentos de transmissão de dados pelas linhas telefónicas.

Se nos referirmos à importância atribuída à investigação na indústria, podemos, sem dúvida, concluir que os caminhos de ferro suscitam muito pouco interesse à investigação internacional.

A U. I. C. e o O. R. E. colaboram na redacção de especificações técnicas.

Essa actividade traz vantagens não só às Administrações ferroviárias — que são muito importantes consumidores de materiais — mas igualmente à indústria, que assim vê reduzida a gama de produtos a fabricar.

No domínio dos caminhos de ferro, a normalização não conheceu, até à data, um grande sucesso.

No entanto a normalização apresenta grandes vantagens: redução dos prazos e dos preços.

Importa notar que existem colecções de desenhos *standard* para uma dezena de tipos de vagões, estabelecidas de colaboração com construtores agrupados numa associação internacional.

Com a iniciativa do Comité de Gerência da U. I. C., acentuou-se a ideia da unificação, as mais altas autoridades ferroviárias decidiram interessar-se activamente por elas e foram adoptados pro-

cessos especiais com o fim de se progredir neste domínio.

Certos problemas importantes e de grande amplitude prestam-se pouco à investigação em comum. Assim é o da prática das grandes velocidades.

Em tal caso, a organização de um simpósio constitui um método notável para permutar informações e fazer progredir a técnica.

Num simpósio organizado em 1968 e consagrado às grandes velocidades, abordaram-se problemas de tracção, de material rebocado e de instalações fixas, assim como certos problemas económicos e a aplicação de novas técnicas.

Tal simpósio é um potente catalizador do pensamento e pode conduzir a novas pesquisas.

As reuniões restritas, organizadas pelo O. R. E., permitem efectuar periodicamente o balanço dos conhecimentos.

Em conclusão: é permitido afirmar que o trabalho internacional apresenta interesse técnico e económico indiscutível. Esse trabalho não será fácil — mas proporciona imensas satisfações aos que para ele contribuem, de bom grado e ânimo forte.

A C.P. no "II Concurso de Trabalhos Práticos, Manuais e Artesanais" dos Portugueses no Luxemburgo

A organização «Amitiés Portugal-Luxembourg», que serve de apoio aos nossos compatriotas que trabalham naquele país, promoveu, recentemente, o «II Concurso de Trabalhos Práticos, Manuais e Artesanais», aberto aos portugueses ali vinculados.

O concurso obteve apreciável êxito, registando-se 100 concorrentes com 330 peças expostas.

Patrocinaram o concurso 72 empresas portuguesas e luxemburguesas, entre elas a C. P., cuja Comissão Executiva, por proposta do Serviço Social, concedeu ao 1.º classificado, na sua vinda a Portugal, a viagem gratuita de ida e volta no percurso português.

Foi contemplada a Sr.^a D. Carmina Gomes dos Santos, de Cantanhede.





Gramaticalmente certa uma só vez...

Era este o título de uma notícia do quotidiano que o jornal «A Capital» de 9 de Janeiro inseria, com a agudeza crítica do jornalista Pedro Alvim, narrando a situação dramática de uma mulher de idade, mãe de um dos muitos emigrantes portugueses que demandaram a França nos últimos anos.

O diálogo curto que o jornalista presenciou terminou com uma pergunta de um inspector da C. P. que foi um recíproco compromisso de honra ou a definitiva confirmação de uma honestidade facilmente adivinhável: «Mas você tinha mesmo o bilhete consigo?». «Se tinha, senhor!». E o repórter conclui com este comentário: «Foi esta a única exclamação gramaticalmente correcta da velhinha — e tão correcta, e tão sincera, e tão dorida, que, horas depois, a mãe do emigrante seguiu para Paris sem pagar mais um tostão».

A «velhinha» a que o jornalista se refere ia passar o Natal a Paris com o filho. Paris que ela talvez tenha visto um dia num postal ilustrado, amarelecido, e que agora era a cidade onde o seu filho continuava um itinerário de trabalho numa Europa cada vez maior.

E nem vamos agora indagar se uma algibeira tocada por toda aquela simplicidade não terá salvaguardado um regulamento que importa cumprir. Um regulamento que, feito por homens, é fatalmente humano. Nem cuidamos de saber quem era o «inspector da C. P.». Certo, precisamente certo, é que ao fim da tarde, em Paris, se encontraram tremendamente abertos quatro braços (de rio, de montanha, de planície?) que encurtaram muitos quilómetros de distância num Natal de Amor e de Saudade em que um «inspector da C. P.» esteve «presente»...

Nomeados Director-Geral e Subdirector-Geral de Transportes Terrestres os Engenheiros RUI CORREIA e CARNEIRO AIRES

Foram nomeados para exercer os cargos de director-geral e de subdirector-geral de Transportes Terrestres, respectivamente, os eng.^{os} Rui Pereira Correia e Acácio César Carneiro Aires. O primeiro vinha desempenhando nos últimos anos as funções de director de serviços do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, organismo eventual do Ministério das Comunicações extinto por força do diploma de princípios de Novembro último que remodelou profundamente os serviços da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, integrando nela o referido Gabinete. O segundo era presidente da Comissão de Reorganização e Simplificação de Serviços da mesma Direcção-Geral e ocupa um lugar criado pelo citado diploma reformador de diversos serviços do Ministério das Comunicações.

*

Natural de Lisboa, o eng.^o Rui Correia, que tem 48 anos, formou-se na Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, em 1948. Concluído o seu curso, realizou o estágio para professor do ensino técnico, que terminou com o respectivo exame no Estado, não chegando a exercer, no entanto, qualquer actividade docente, por haver ingressado no serviço da Comissão de Construções Hospitalares — actual Direcção-Geral de Construções Hospitalares —, onde permaneceu durante cerca de três anos, integrado no respectivo Serviço de Estudos, cabendo-lhe projectar as estruturas de vários hospitais regionais e sub-regionais.

A partir de 1954, passou a fazer parte do quadro do pessoal técnico da Junta Autónoma de Estradas e ingressou na Direcção dos Serviços de Pontes, na qual se conservou até 1962. Desenvolveu a sua actividade no projecto de estruturas de pontes, elaborando, só ou em colaboração com outros técnicos, projectos de várias obras, entre elas a do viaduto de Sacavém sobre o Vale de Trancão incluído no traçado da Auto-Estrada do Norte. Orientou e fis-



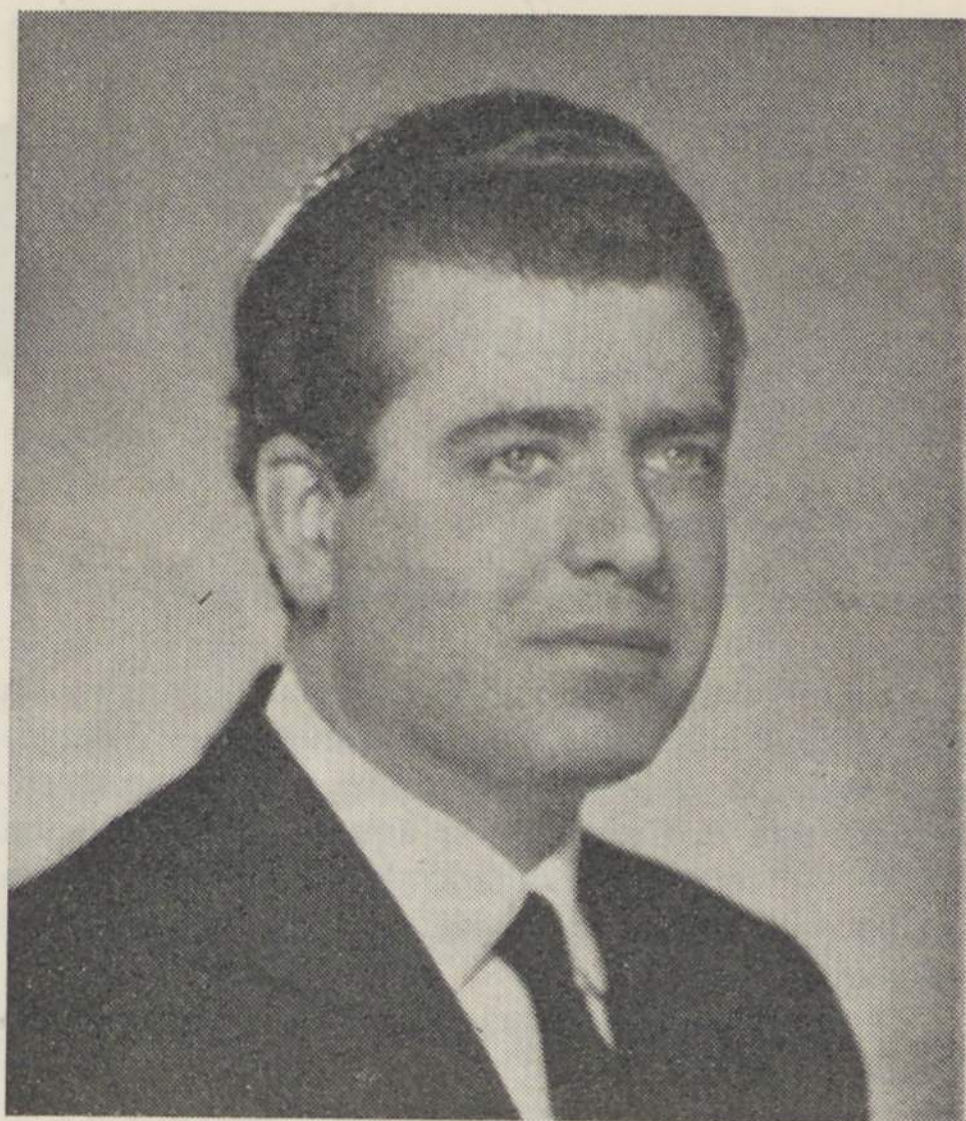
calizou a construção de diversas pontes integradas no traçado de estradas nacionais.

Em 1962, transitou para o Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, organismo eventual então criado e que se devotou ao estudo dos problemas de transportes. Chamado às funções de adjunto da direcção daquele organismo, teve então oportunidade de prestar a sua colaboração a numerosos grupos de trabalho e comissões criadas para o estudo de problemas específicos. De salientar o IV Grupo de Trabalho da Comissão Interministerial de Planeamento e Integração Económica; a Comissão Mista Internacional para o Estudo do Atravessamento do Rio Guadiana, a Comissão para

o Estudo dos Problemas Urbanísticos do Concelho do Seixal, resultantes da instalação da Siderurgia Nacional, o Grupo de Trabalho para o Estudo dos Transportes de Adubos, a Comissão do Plano Geral do Porto de Lisboa, o Grupo de Trabalho «ad hoc» para Estudo do Regime Fiscal Aplicável à Circulação de Mercadorias Nacionais entre as Ilhas Adjacentes entre si e com o Continente, a Comissão de Estudo das Propostas do Concurso de Construção, Conservação e Exploração de Auto-Estradas em Regime de Concessão, a Comissão Técnica Luso-Espanhola para a Construção da Ponte Internacional sobre o Guadiana, o Grupo de Trabalho Luso-Espanhol para a Coordenação dos Problemas Relativos às Ligações Rodoviárias entre Portugal e Espanha, a Comissão «ad hoc» para Estudo de Circuitos da Distribuição, Infra-estruturas, Instalações e Equipamentos Portuários e a Comissão de Apreciação do Relatório Sofrerail — Modernização dos Caminhos de Ferro Portugueses. Fez recentemente parte do Grupo de Trabalho criado para o estudo de uma área concentrada de indústrias de base (Sines) como representante do Ministério das Comunicações, sendo o responsável pelo relatório respectivo no domínio dos transportes terrestres. A sua preparação como especialista de transportes beneficiou de um Estágio sobre Economia de Transportes que, como bolseiro do Governo francês, efectuou de Agosto de 1965 a Março de 1966, ao abrigo do programa da ASTEF (Association pour l'Organisation des Stages en France). Tem participado em várias reuniões internacionais e foi inúmeras vezes incluído na delegação portuguesa à Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT). Representou o Ministério das Comunicações na delegação do XIII Congresso Mundial da Estrada, realizado em Tóquio em Novembro de 1967. Foi o representante do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres na Junta Autónoma de Estradas e tem prestado assistência às missões do Banco Mundial vindas a Portugal para tratar de problemas de transportes.

*

Natural do Porto e contando 46 anos de idade, o eng.º Carneiro Aires é licenciado pela Faculdade de Engenharia da Universidade da capital nortenha, concluindo o seu curso, em 1952, com alta classificação. Durante dois anos exerceu a profissão liberal e foi também, no ano lectivo de 1953-1954, professor do ensino técnico. Em Agosto de 1954, ingressou na Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, do Ministério das Obras Públicas, onde prestou serviço na Direcção dos Serviços de Salubridade até Setembro de 1959, data em que transitou para a Direcção-Geral das Obras Públicas e Comunicações do Ministério do Ultramar, elaborando numerosos estudos e projectos sobre obras de engenharia sanitária na



Metrópole e em províncias de além-mar. Efectuou uma missão de serviço em Moçambique e visitou com uma bolsa de estudo vários países da Europa. Em Março de 1962 entrou para a Direcção-Geral de Transportes Terrestres vindo a ser designado, em Maio de 1970, com a categoria correspondente a director de serviços, para o lugar que estava ainda a ocupar. Representou aquela Direcção-Geral em diversos grupos de trabalho e comissões, designadamente na Comissão de Revisão do Código de Estrada, de que foi vogal da comissão directiva e vice-presidente do Grupo de Trabalho sobre Regras Gerais e Especiais de Trânsito; na Comissão Municipal de Trânsito da Câmara de Lisboa, na Comissão Luso-Espanhola para a Construção da Ponte sobre o Rio Guadiana, na Comissão Consultiva de Estatística do Ministério das Comunicações, no Grupo de Trabalho dos Transportes Combinados, na Comissão para o Estudo de Coordenação de Carreiras de tipo Suburbano na região do Porto, a que presidiu e na Comissão Mista para Execução do Acordo Luso-Francês sobre Transportes Rodoviários, em que foi presidente da delegação portuguesa. Componente das delegações nacionais a numerosas conferências, seminários, simpósios e outras reuniões internacionais sobre transportes, realizadas em Espanha, Itália, Suíça, Bélgica, Holanda e Suécia, foi igualmente o representante do nosso país em várias reuniões da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (Grupo Restrito B). Representa o Ministério das Comunicações no Comité dos Transportes Interiores e no Grupo de Trabalho dos Transportes Rodoviários, da Comissão Económica para a Europa da O. N. U.

RETRALHOS

Residências

para bombeiros ferroviários

Segundo nos comunicaram os dirigentes da Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste, do Barreiro, a firma construtora Duarte & Crespo doou àquela Associação um talhão de terreno destinado à construção de um prédio de 4 pisos para residência de alguns dos seus bombeiros.

O terreno doado situa-se no local onde existiu a antiga Fábrica Herold, nas proximidades do quartel dos bombeiros ferroviários barreirenses.

«Primeiro arranque»

Novo livro do nosso colaborador Vasco Callixto

Da autoria do nosso prezado colaborador Vasco Callixto acaba de ser posta à venda a obra «Primeiro Arranque», que constitui uma interessante colectânea de subsídios para a história do automobilismo em Portugal.

Descendente de família com largas tradições no automobilismo desportivo nacional, o autor procura neste seu novo livro, prestar justa homenagem aos valorosos pioneiros do automóvel.

Felicitemos vivamente Vasco Callixto pela edição de mais um trabalho literário e auguramos o maior êxito na sua divulgação.

Óptica do «Marketing»

Todas as actividades da Empresa na óptica do «Marketing» têm em vista satisfazer as necessidades dos clientes. Por isso deve ter-se sempre presente:

- A Empresa não trabalha para si própria, mas para o cliente.
- A produção não deve cair na rotina.
- Os clientes são exigentes e a concorrência não desarma.

Correspondente

Engenheiro civil, funcionário dos Caminhos de Ferro Britânicos, de 56 anos de idade, pretende corresponder-se com ferroviário português. Os seus passatempos favoritos são a fotografia e as viagens.

Possui limitados conhecimentos de espanhol.

Escrever para:

Mr. G. D. Eason
39, Tapley Place
Edge Lane
Liverpool, 13
ENGLAND

Redução nos preços de refeições fornecidas pela «Wagons-Lits»

A contar de 1 de Dezembro último, todos os funcionários da Companhia que se encontrem no activo, passaram a beneficiar da redução de 25% nos preços das refeições que lhes sejam servidas pela «Wagons-Lits» na cantina da estação do Rossio ou no restaurante da estação de Santa Apolónia.

Rectificação

No nosso número de Agosto pretérito, na reportagem sobre a Reunião Comercial da U. I. C., indicou-se erradamente a designação da INTER-CONTAINER — Sociedade internacional para o transporte de contentores — e omitiu-se a INTER-FRIGO — Sociedade ferroviária internacional de transportes frigoríficos.

Dos involuntários lapsos de redacção apresentamos desculpas.

Conferência Europeia de Horários

Na última reunião técnica da Conferência Europeia de Horários, realizada em Paris, foram decididas várias modificações relativas aos comboios internacionais, para vigorarem no período de 28 de Maio de 1972 a 2 de Junho de 1973.

Na parte que se refere à ligação ferroviária Portugal-França, foi resolvido que, a partir de Maio do próximo ano, a mesma se efectue com os seguintes horários:

Dias	(1)	(2)	Percurso	(2)	(1)	Dias
A	14.00	14.00	Paris	17.25	16.35	B
B	15.15	16.45	Lisboa	13.15	14.30	A

(1) — Excepto os lugares sentados de 2.^a classe.

(2) — Para os lugares sentados de 2.^a classe.

A duração do trajecto, em relação à 2.^a classe (lugares sentados), será reduzida de 3 horas em cada sentido.

Igualmente será criado um serviço extraordinário, de 23 de Junho a 1 de Outubro do próximo ano e de 8 de Setembro de 1972 a 31 de Janeiro de 1973, com o seguinte horário:

Dias		Percurso		Dias
A	8.54	Paris	22.30	B
B	11.15	Lisboa	19.35	A

Assistência médica dos ferroviários Posto Clínico de Campanhã

Por acordo entre a Caixa de Previdência e Abono de Família dos Ferroviários e os Serviços Médico-Sociais do Distrito do Porto, o Posto Clínico de Campanhã, a partir de 2 de Janeiro de 1972, passará a aceitar as seguintes condições de assistência aos ferroviários:

1. Aos beneficiários do activo

a) — Com residência nos concelhos do Porto e Vila Nova de Gaia e nas áreas dos Postos Clínicos de Ermesinde, Rio Tinto, Valbom e Gondomar.

b) — Com residência nas restantes áreas, por opção com direito a visitas domiciliárias.

c) — Em serviço circulante, de qualquer área, devidamente identificados ou credenciados nessa qualidade, pelos cartões da Caixa e da C. P. (ou documento para o efeito passado pelos chefes da estação).

d) — Em serviço nas estações de Campanhã, S. Bento e Contumil, com 2.^a via da ficha para o local do trabalho.

2. Aos familiares, reformados e pensionistas

a) — Com residência na área da freguesia de Bonfim e Campanhã, com excepção da parte adstrita ao Posto Clínico de D. João IV, quanto à freguesia de Bonfim, da parte da freguesia de Campanhã pertencente ao Posto Clínico das Barrocas.

b) — Com residência nas restantes áreas, por opção, com direito a visitas domiciliárias.

3. As visitas domiciliárias serão efectuadas pelos Postos das áreas de residência, devendo os pedidos ser feitos a esses Postos ou aos dos ferroviários, consoante as fichas se encontrem naqueles ou neste.

Desporto Ferroviário

A actividade do Grupo do Entroncamento

O Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento é, das várias organizações similares, uma das que tem maior actividade. Mantém equipas de futebol, a disputar os campeonatos da 1.^a Divisão e de juniores da A. F. Santarém, e de andebol, basquetebol, voleibol e ténis de mesa. As turmas de andebol, basquetebol e voleibol são constituídas, na sua maioria, por aprendizes das Oficinas da C. P., orientados pelo professor de educação física, Tolda Martins, que também exerce a sua actividade no Centro de Formação de Pessoal.

Durante o mês de Outubro, a actividade do Grupo verificou-se apenas no futebol, tendo começado a preparação dos atletas das outras modalidades.

Para a «Taça de Honra» da A. F. S. averbou os seguintes resultados:

Atlético Riachense	0-0
Alcanenense	2-2

Para o campeonato distrital da 1.^a Divisão:

Grupo Desportivo de Benavente	1-1
Sporting de Abrantes	1-1

Para o campeonato de juniores:

Sporting de Abrantes	1-0
G. D. Soudoense	3-1
G. D. Torres Novas	0-3
União de Tomar	2-1

O G. D. F. E. promoveu, recentemente, a 1.^a Prova de Perícia Automóvel, cujos prémios foram distribuídos durante uma festa efectuada na sua sede.

Nomeações e promoções

A contar de Março do ano findo

A ELECTRICISTAS DE TELECOMUNICAÇÕES DE 1.^a CLASSE — os Electricistas de telecomunicações de 2.^a classe, Manuel Antunes, António da Silva Domingos, Manuel Alexandre Carvalho da Cunha, Guilhermino Pires Nogueira e José Duarte Rovisco.

A ELECTRICISTAS DE TELECOMUNICAÇÕES DE 2.^a CLASSE — os Electricistas de telecomunicações de 3.^a classe, Francisco da Estrela Nunes, José Pinheiro da Silva, Manuel Brites Ladeira, José Francisco, Joaquim Milheiro Lopes das Neves e José Amiguinho Alves.

A OPERÁRIOS DE 1.^a CLASSE — os Operários de 2.^a classe, Narciso de Matos Machado, António Martinho,

Caurino Marques Bago de Ouro, Augusto da Luz Bastos, Augusto Alves Pratas Mano e Luís Vitorino das Neves.

A OPERÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Operários de 3.^a classe, António Lopes, Manuel Peres Reis, José da Costa, José Miranda Viegas, José de Sousa Farias, Joaquim Vaz Afonso, António da Mota Vassalo, António Freire Martins, Francisco Peres, Manuel da Conceição Silva, Domingos Pinto da Silva, João Jerónimo Fernandes, Arsénio Fernandes Marques Corga, Joaquim de Sousa Valente, Manuel São Pedro Pinto e José Andrez Alves.

A OPERÁRIO DE 3.^a CLASSE — o Servente de 1.^a classe, José Fernando Bernardes da Silva.

A contar de Junho do ano findo

A ELECTRICISTAS DE 1.^a CLASSE — os Electricistas de 2.^a classe, Mário Monteiro Valente e Luís Augusto P. Rodrigues.

A ELECTRICISTAS DE 2.^a CLASSE — os Electricistas de 3.^a classe, José Vicente Alabaça e Mário Alberto Ligeiro Rodrigues.

A contar de Julho do ano findo

A CHEFES DE CANTÃO DE TELECOMUNICAÇÕES DE 2.^a CLASSE — os Electricistas de telecomunicações de 1.^a classe, Manuel Correia Fuso e Rodrigo Zambujo Silva.

A ELECTRICISTAS DE TELECOMUNICAÇÕES DE 3.^a CLASSE — os Guarda-fios de 2.^a classe, Manuel João Gonçalves e Manuel Filipe Crespo Realinho.

A CHEFE DE BRIGADA — o Operário de 1.^a classe, João de Azevedo dos Santos Pinto.

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

A OPERÁRIO DE 2.^a CLASSE — o Operário de 3.^a classe, António Lopes Barroso.

A contar de Setembro do ano findo

A GUARDA-FREIOS DE 2.^a CLASSE — o Operá-

rio de 3.^a classe, Ernesto Carvalho; e o Servente de 1.^a classe, José Rosa Marques.

A contar de Outubro do ano findo

A ADIDO TÉCNICO PRINCIPAL — o Adido técnico de 1.^a classe, Francisco Rosa de Andrade.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 1.^a CLASSE — os Adi-

dos técnicos de 2.^a classe, Abílio Alves Amorim e José de Almeida Vaz Lourenço.

A MOTORISTA DE 3.^a CLASSE — o Conductor de dresina, José Manuel Meira Magano.

A contar de Novembro do ano findo

A CHEFE DE SECRETARIA — o Chefe de escritório, Joaquim Fernando Lorigo Lopes.

A CHEFE DE SECÇÃO — o Escriurário de 1.^a classe, Eduardo Simões.

A ESCRITURÁRIO DE 1.^a CLASSE — o Escriurário de 2.^a classe, Maria Beatriz de Assunção F. Baptista.

A ESCRITURÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os ESCRITU-

rários de 3.^a classe, Ana Maria de Jesus Abreu e Elvira da Conceição Martins C. Lopes Jacaré.

A CHEFES DE CANTÃO DE TELECOMUNICAÇÕES DE 1.^a CLASSE — os Chefes de cantão de telecomunicações de 2.^a classe, José Martins de Oliveira e António Queirós Magalhães.

A GUARDA-FREIOS DE 2.^a CLASSE — os Serventes de 1.^a classe, Anastácio Rosa Manuel e Arlindo de Jesus Rodrigues.

A contar de Dezembro do ano findo

A ENGENHEIROS DE 2.^a CLASSE — os Engenheiros de 3.^a classe, António Pedro Soares Marques de Campos e João José Gago Horta.

A GEÓLOGO DE 2.^a CLASSE — o Geólogo de 3.^a classe, dr. António Marcelino Ferreira Araújo.

A AGENTES TÉCNICOS DE ENGENHARIA DE 1.^a CLASSE — os Agentes técnicos de engenharia de 2.^a classe, José Dionísio Machado Ferreira Dias e Domingos de Oliveira Gomes.

A AGENTES TÉCNICOS DE ENGENHARIA DE 2.^a CLASSE — os Agentes técnicos de engenharia de 3.^a classe, João Martins de Oliveira e Aldino da Silva Ramos.

A ADIDOS ADMINISTRATIVOS PRINCIPAIS — os Chefes de escritório, Jesuíno Gomes Paiva, Joaquim Ventura de Almeida, Luís Castanho Matos Belo e Amadeu Almeida Coelho Lopes; e o Inspector de receitas de 1.^a classe, Américo Brás Lopes.

A ADIDOS ADMINISTRATIVOS DE 1.^a CLASSE — os Adidos administrativos de 2.^a classe, José de Matos Serras, Fernando da Cruz Delgado e António Joaquim Piedade Nogueira.

A ADIDOS ADMINISTRATIVOS DE 2.^a CLASSE — os Adidos administrativos de 3.^a classe, Encarnação da Liberdade dos Santos Silva e Maria Fernanda F. L. Serpa Marques Anastácio.

A ADIDOS ADMINISTRATIVOS DE 3.^a CLASSE — os Adidos administrativos ajudantes, Eduardo Oliveira Pinheiro Inchado de Brito, José Gomes Martins, António Antunes Micael, Fernando dos Prazeres Lopes, João Vieira Rodrigues, Etelvira Minhós Castilho e João António Courela Maurício; e o Chefe de secção, José Frederico Santos Roque.

A ADIDOS ADMINISTRATIVOS AJUDANTES — os Verificadores de receitas, Abílio Augusto Montesinho e Antero Cristóvão.

A INSPECTORES DE TRACÇÃO — os Chefes de depósito, Miguel dos Santos Júnior, Alberto Nery Maria de S. Parreira, Crespim José Duarte, Antero Fernandes e Manuel Rodrigues Sande.

A CHEFES DE DEPÓSITO — os Subchefes de

depósito, Amílcar Mateus Claro, Joaquim da Silva Frade, Vítor das Neves, 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, José Viegas Parracho e Júlio de Oliveira Araújo.

A SUBCHEFES DE DEPÓSITO — os Chefes de maquinistas, Francisco Pereira, António Paixão de Carvalho, Alfredo Borges Carvalho, Miguel Calisto Duarte e Avelino Gonçalves Lopes.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 1.^a CLASSE — os Adidos técnicos de 2.^a classe, Joaquim António Santana Ladeiras, Júlio Marcelino Martins, Manuel Luís Ferreira Neves, Augusto João Soares de Oliveira, António de Sousa Pinhão e António Abrantes Amaral Ribeiro.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 2.^a CLASSE — os Adidos técnicos de 3.^a classe, José Lopes Vitorino, Francisco de Almeida Soares Brandão, José Gomes Sabino e Carlos Garcia Cohen.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 3.^a CLASSE — os Adidos técnicos ajudantes, Manuel Teixeira, Armando Rodrigues de Oliveira, José Alves Esperança e Constâncio Gonçalves Pedro.

A CHEFES DE ESCRITÓRIO — os Subchefes de escritório, Armindo Ribeiro e Silva, António Manuel de Brito, Artur Cândido e Joaquim Garrido Ramos.

A MONITORA MECANOGRÁFICA — o Escriurário de 1.^a classe, Maria Alexandrina Pereira Lopes Soares.

A DESENHADOR PRINCIPAL — o Desenhador de 1.^a classe, João Manuel Freire Vital.

A FACTORES DE 2.^a CLASSE — os Factores de 3.^a classe, José Gaspar Rodrigues, Carlos dos Santos Costa, Jorge Manuel Serpa e Silva, Vítor Manuel da Cunha Coutinho, Fernando Pimentel Rolo, Jorge de Matos Fernandes, Manuel Rodrigues Pires Morgado, Mário Pombo Duque Ribeiro, José Manuel de Jesus Luz, José Filipe Antão Amaral, Fernando de Jesus Roseiro, Manuel Joaquim Rodrigues, Fernando de Azevedo da

Costa, António Gumerindo Pereira Cardoso, Fernando Nuno Gaspar, António Manuel Simões, Justino Leite Matos, João de Castro Oliveira, João António Costa Moura, Orlando Vieira Veiga, Fernando dos Reis Alves, Joaquim António Tangarrinhas Vidigal, Alcino Xavier de Carvalho, Isildo Dias Mendes, Henrique Beralda Girão, António de Jesus Milheiriço, João Pires Miguel, José Louro Redondo, Manuel Gomes Pedrosa, Abílio Augusto Camisa, José Manuel Cardoso da Silva Malaca, Fernando Matos Chambel, João Alves Morais, José Godinho Ferreira dos Santos, Adelino Carvalho Castanheira, José Rainho Pinto, João Manuel Fidalgo dos Santos, José Francisco Pires Guerra, José da Costa Gomes Pereira, José Fernando Pinheiro Monteiro, Miguel de Sousa, Amílcar Adílio de Matos Lopes Grilo, José Manuel Pereira Rei e Manuel Pires Rodrigues.

A REVISORES DE BILHETES DE 3.^a CLASSE — o Capataz de manobras de 2.^a classe, Gregório do Carmo Pereira; o Conferente de 2.^a classe, Joaquim Francisco Pires; os Guarda-freios de 2.^a classe, António José Galo Torradinhas, José Moreira Mendes, João Ambrósio Madeira Tonaco e António Botelho Rodrigues; os Agu-

lheiros de 3.^a classe, Adriano Vieira e Henrique Albino; o Assentador de 1.^a classe, Albano Luís Silva Branco; o Servente de 1.^a classe, Manuel da Conceição Ferreira e o Servente de 2.^a classe, José Panão Girão.

A CHEFES DE BRIGADA — os Operários de 1.^a classe, Josué Franco e António Bernardino.

A OPERÁRIOS DE 2.^a CLASSE — os Operários de 3.^a classe, José Pereira, Manuel Dias, João Fernandes Pires, Flondório Soares, Vítor Monteiro e Manuel Paulo.

A ASSENTADORES DE 1.^a CLASSE — os Assentadores de 2.^a classe, António Dias Caldeira, António Pinto, Alberto dos Santos Custódio, José Lourenço Júnior, Silvestre da Fonseca Castelhamo e Francisco Ferreira Lemos.

A ASSENTADORES DE 2.^a CLASSE — os Serventes de 2.^a classe, Celestino dos Anjos Paulo e Manuel António Sobral.

A GUARDAS DE P. N. DE 2.^a CLASSE — as Guardas de P. N. de 3.^a classe, Maria Hermínia Loio Duarte Pocinho e Arminda do Carmo Baptista Almeida.

Admissões

No mês de Outubro do ano findo

TÉCNICO SUPERIOR DE 1.^a CLASSE (contratado) — Tenente-coronel Aníbal Artur Centieiro de Almeida.

No mês de Dezembro do ano findo

TÉCNICO SUPERIOR DE 3.^a CLASSE (contratado) — Dr. Manuel José de Moraes Gomes da Silva.

ECONOMISTAS PRATICANTES — Dr.^a Maria Amélia Pacheco Nunes de Almeida Machado e dr. José dos Santos Fernandes.

SERVENTES DE 2.^a CLASSE — José Pedro Tita, Gaspar da Cunha Coutinho, António José Pereira Barbosa, Amadeu José da Costa, António Belo Miguens Artur, José Pires, João Manuel Amaro dos Santos e Manuel de Barros.

APRENDIZES — José Maria Ferreira, José Correia Borges, José Manuel de Abreu, Heriberto Pedro Queirós de Barros, José Luciano da Silva Carvalho, José Pinto de Carvalho, José Sampaio Ferreira da Costa, Maurício Fernando de Jesus Coutinho, Mário Eduardo Pontes da Costa Ferreira, Joaquim Manuel Vilas Boas Figueiredo, Augusto da Silva Leal, Laurentino José Moreira Leitão, Francisco Manuel de Sousa Leite, Joaquim Ferreira Martinho, António Anésio da Cunha Martins, Artur Rodrigues Monteiro, António Paulino Borges Moreira, Alberto Martins Campos de Oliveira, António Azevedo Pereira, Jorge Manuel Teixeira Pereira, Luís Maria Barbosa Pinto, António Luís Oliveira da Silva, Evaristo Henrique Pinto da Silva, Aníbal Lopes de Sousa, António Carlos Ribeiro de Sousa, Rogério Valente de Sousa, José António Vieira Adrião, Jorge Manuel de Jesus

Antunes, João Manuel de Barros Rio Arenga, Fernando Joaquim Oliveira Baptista, José Manuel Patinha Bento, Vítor Manuel de Oliveira Branco, Domingos Fernandes de Brito, Carlos Manuel Parreira Cabaça, Élio Manuel Martins Cabrita, Carlos Alberto Mendonça Cantante, António João Parreira Carvalheiro, Fernando Manuel Cândido Fernandes, Paulo Manuel Fernandes Ferreira, Carlos Manuel de Almeida Gameiro, Feliciano José da Silva Rodrigues Gomes, António Alberto Pica Gonçalves, Daniel Neto Gonçalves, Miguel António Galvôeira Leitão, Álvaro Damaso Pina Loução, José Gaspar Luís, Jorge Manuel Iria Madeira, José Manuel Soares Margarido, António Ferreira Martins, José Correia Martins, José Eduardo Gonçalves Martins, Manuel Gonçalves Martins, Mário Correia Mendes, Jaime Manuel Barros Mestre, Luís Manuel Milheiro, Manuel dos Santos Morgado, Fernando José Perdigão Mosca, Orlando Cabrita Pereira, Alfredo Luís Bote Peres, Manuel José Martins Pires, Fernando Prata Ramos, Manuel Filipe Valente Ramos, José Carlos de Oliveira Roque, João Evangelista Gonçalves dos Santos, Edalberto Manuel Galhãrdas da Saúde, Mário Fialho Gomes da Silva, Fernando Augusto Pereira Soares, António João Ferreira Surrécio, José Manuel Estrela Tarouca, Vítor Manuel Tavares, António Armando Miguel Teixeira e Francisco Manuel Vilhena.

GUARDAS DE P. N. DE 3.^a CLASSE — Maria Ivone de Jesus Lopes e Inácia Maria.