

BOLETIM CP

N.os 526 / 528

ABRIL-JUNHO / 73



Fundador:
Eng.º Álvaro de Lima Henriques
Director:
Eng.º José Alfredo Garcia
Editor:
Dr. Élio Cardoso
Arranjo gráfico:
Helena Salvador

N.os 526 / 528 • ABRIL-JUNHO DE 1973 • ANO XLIV

PREÇO 7\$50

Sumário

Editorial — No rumo da reconversão	2
Assembleia Geral Extraordinária dos Accionistas	4
VIII Reunião Plenária da Comissão de Estudo de Uniformização e Aquisição de Equipamentos Ferroviários para o Ultramar	9
Firmado novo contrato de concessão entre o Estado e a C. P.	10
Dr. Augusto Ventura Mateus, novo Administrador	14
Prémio internacional para o melhor anúncio de temática ferroviária	14
Reconversão da exploração ferroviária	15
Estação e túnel do Rossio	16
Transportes frigoríficos ferroviários — Reunião em Lisboa	18
Técnicos do Ultramar visitaram os trabalhos de renovação da via férrea na linha do Norte	19
Festa Ferroviária de 1973	20
A Europa dos Caminhos de Ferro	21
Uma nova política ferroviária	31
Novas locomotivas para a C. P.	33
A C. P. no Museu da Marinha	33
Inaugurado em Campolide um novo dormitório	34
Cooperativa «O Lar Ferroviário»	34
Confraternização do pessoal de electrotecnia	35
A Rainha dos Ferroviários de 1973	35
O caminho de ferro Nacala-Vila Cabral, por Vasco Calixto	36
De Lisboa a Vladivostock por comboio	37
Novas categorias de pessoal de conservação da via nas linhas da rede básica	38
Comunicado da U. I. C.	40
Os Caminhos de Ferro Suíços vão encomendar comboios de suspensão pendular	41
Novo serviço da S. N. C. F. com turbo-trens R. T. G.	42

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Sede: Calçada do Duque, 20 — Lisboa — Composto e impresso nas oficinas gráficas de Mirandela & C.ª — Rua Vítor Cordon, 27 — Lisboa

Editorial

No rumo da reconversão

Muitos são os que têm acompanhado com o maior interesse as porfiadas diligências dos mais directos responsáveis da Empresa para modernizar o nosso caminho de ferro, tornando-o apto a enfrentar e a responder às necessidades e aspirações hodiernas.

Essa reconversão tecnológica e administrativa operada no seio da Companhia tem a sua justificação, não só porque as condições de transporte não cessando naturalmente de evoluir, assim o impõem, como pelo atraso (mais de 30 anos praticamente sem investimentos de vulto) que importava recuperar, para erguer a via férrea à posição cimeira que lhe cabe no concerto geral dos meios de transporte.

Sabem todos como o comboio surgiu, em característica da época: um transporte monopolista e indiferenciado, de tudo para todo o lado, levando à criação de densa rede, com numerosas estações e frequentes circulações a parar em toda a parte. E como a estrada, com a sua flexibilidade e ubiquidade geográfica e sociológica, e o avião com a sua rapidez inigualada e a sua aliciação de modernidade, provocaram a grande crise dos caminhos de ferro — que levou à reconsideração de toda a problemática relativa à exploração ferroviária no contexto dos transportes terrestres.

O primeiro passo foi dado em 1945, quando se procedeu à unificação das diversas redes ferroviárias metropolitanas (contrato de concessão única), firmado pelo decreto-lei n.º 38 246.

A C. P. recebeu então um conjunto de linhas e de material já bastante envelhecidos. A carência de investimentos ao longo dos anos que se seguiram — apesar dos importantes trabalhos de electrificação e de dieselização que se processaram — fizeram com que o serviço, com algumas excepções, fosse gradualmente piorando, tendo as próprias velocidades de diminuir por motivos técnicos, com reflexos óbvios em todos os sectores do País.

Todavia, as esperanças consignadas no citado decreto-lei eram assaz grandes. Dizia-se no seu preâmbulo: «O grande valor que os caminhos de ferro têm para a economia nacional impõe que o Estado vele por que a sua exploração corresponda cada vez melhor às necessidades públicas». E mais adiante: «Importa fortalecer as empresas ferroviárias, concentrando numa única todas as existentes, o que permitirá reduzir os serviços que em cada uma se repetem, uma utilização mais rendosa do material circulante e uma melhor ligação entre as linhas». «Para o efeito» — continuava-se — «será porém necessário mobilizar capitais tão avultados que é de prever que a empresa centralizadora de toda a exploração os não possa conseguir pelos seus próprios meios. Por isso é razoável que o Governo possa auxiliar o empreendimento na medida e pela forma convenientes, facilitando a obtenção desses capitais ou tornando comportável o correspondente encargo».

Os aspectos negativos da exploração ferroviária já focados, acompanhados de insuficiência de investimentos durante longos anos, fizeram com que todas essas expectativas promissoras do contrato de concessão única não pudessem ter tido concretização.

Os próprios I e II Planos de Fomento e o Intercalar, nada mais permitiram que proceder à electrificação da linha do Norte e do troço suburbano de Sintra e iniciar a dieselização da rede. Simultaneamente, desenvolvia-se mais a rodovia, provocando-se uma manifesta distorsão na repartição do tráfego de passageiros e de mercadorias do País.

Por outro lado continuava-se a exigir do caminho de ferro a satisfação destes 3 condicionalismos:

1. Manter os encargos de serviço público que tinham no tempo do monopólio.
2. Admitir a concorrência dos transportes por estrada, públicos e particulares, que dirigem as suas actividades sem encargos semelhantes.
3. Apresentar no fim de cada exercício um balanço equilibrado.

Ora a experiência tem demonstrado — mesmo nos países da

vanguarda europeia — a impossibilidade de coexistência destes três princípios.

Daí que à tese monopolista — já não existente, de facto — se substituisse a das vocações específicas do caminho de ferro, consideradas as novas características tecnológicas e económicas da sua exploração moderna. Foi o procedimento geral seguido por todos os países evoluídos.

Em suma, constatou-se que os caminhos de ferro não estavam, de facto, ultrapassados: precisavam é que lhe fossem criadas as condições para encontrarem a sua vocação na época actual.

Assim, uma vez estabelecida uma política coordenada de transportes no quadro de um mercado competitivo, seria possível:

- Especializar o caminho de ferro nos transportes em que se mostre realmente competitivo, abandonando os restantes.
- Passar a gerir as empresas ferroviárias de uma forma predominantemente comercial, saneando uma situação de dependência em relação ao Estado com os negativos reflexos administrativos, financeiros e psicológicos.

Foi nesta perspectiva, aliás, que se iniciaram maciços investimentos de países industrializados no transporte ferroviário. Com a aplicação destes princípios e a intensificação da investigação, no âmbito do caminho de ferro, permitindo novas velocidades e melhorias substanciais na qualidade do serviço, a via férrea voltou a afirmar-se.

Entre nós, ainda, foi o III Plano de Fomento que iniciou a revisão total de todo o processo ferroviário então vigente, estabelecendo as premissas básicas para as acções a desenvolver.

Todavia, ele previu, somente, uma primeira fase de trabalhos, já que não seria possível ocorrer a tudo ao mesmo tempo. Deste modo os investimentos incidiram fundamentalmente nas estruturas centrais e nas linhas de maior tráfego.

Desde 1968, já se despendem mais de 5 milhões de contos, ultrapassando as verbas programadas, em parte devido ao aumento dos custos, o que significa que a C. P. tem vindo a dar cumprimento às programações estabelecidas.

Todos sabem, por exemplo, que entre outros trabalhos está presentemente em total renovação a linha do Norte, que numeroso e moderno material circulante se encontra já em serviço e outro encorregido, que acabou a tracção a vapor nas regiões ferroviárias do Centro e do Sul, estando adiantado os estudos para que o mesmo venha a acontecer em grande parte da Região Norte.

Todavia o montante e a forma de financiamento dos investimentos previstos neste plano sempre se mostraram inadequados.

Constituiram apenas uma ponte de partida para o programa de reconversão do caminho de ferro, ao mesmo tempo que se acentuava todo um processo de motorização com o recurso cada vez maior à estrada.

Dai a necessidade de se intensificar todo um sistema de «aggiornamento» de conceitos e de mentalidades, relativamente aos fins e factores essenciais da actividade da ferrovia nacional, sem revisão das fórmulas de financiamento que haviam sido previstas no III Plano de Fomento — as quais estavam a colocar a Empresa Concessionária numa situação de erário absolutamente insustentável.

Por isso os novos diplomas promulgados em 2 e 13 de Março último, respectivamente sobre política ferroviária e novo contrato de concessão — vêm abrir caminho ao IV Plano de Fomento — e no período de vigência do qual se virá a jogar, sem sombra de dúvida, o futuro do nosso caminho de ferro.

Tudo garante, por conseguinte, que mercê dos benefícios resultantes da continuidade de investimentos e das acções de reconversão programadas, a nossa ferrovia possa vir a cumprir, muito em breve, o seu relevante papel no contexto dos transportes, e em benefício da Nação, as funções inestimáveis que lhe estão cometidas.

Assembleia Geral Extraordinária dos Accionistas da C. P.

Sob a presidência do prof. dr. Afonso Rodrigues Queiró, secretariado pelos drs. José Antas Megre e Arnaldo Pinheiro Torres, realizou-se no pretérito dia 10 de Abril, na sala de reuniões do Conselho de Administração, a Assembleia Geral Extraordinária dos Accionistas, a fim dos mesmos tomarem conhecimento dos dois diplomas legais recentemente promulgados pelo Governo — sobre política ferroviária e contrato da concessão C. P.-Estado — e autorizarem o Conselho de Administração não só a assinar o referido contrato como a promover algumas alterações que, sobre o mesmo, se mostrem aconselháveis.

Aberta a sessão, fez uso da palavra o dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração, que disse:

1 — Na última assembleia geral ordinária, realizada em 23 de Junho do ano findo, tive oportunidade de informar VV. Ex.^{as}s de que o Conselho de Ministros para os Assuntos Económicos havia considerado um conjunto de medidas relativas à reconversão dos caminhos de ferro, cuja execução se encontrava em curso.

Acrescentei que, na linha de orientação que, por esse modo, fora definida, havíamos apresentado ao Governo um projecto de alteração profunda ao contrato de concessão, o qual tinha em vista clarificar a posição da Companhia em face do Estado e do País, permitindo estabelecer objectivos firmes e mais ajustados aos novos condicionalismos do mercado e às responsabilidades socio-económicas da Empresa.

Pois o Governo, perfeitamente ao corrente da problemática do caminho de ferro em geral e dos seus particularismos no nosso País, depois de estudo atento do problema decidiu publicar dois importantes diplomas: um, o decreto-lei n.º 80/73, de 2 de Março, actualizando os objectivos de política ferroviária a seguir; outro, o decreto-lei n.º 104/73, de 13 do mesmo mês, fixando as bases de novo contrato de concessão e autorizando o Ministro das Comunicações a proceder à sua assinatura.

Como o contrato de concessão tem de ser assinado também pela Administração da C. P., carece esta, para o efeito e nos termos estatutários, de ser autorizada, por seu lado, pela Assembleia Geral. Esse o motivo que hoje nos reúne aqui.

O significado do novo contrato de concessão

A fim de habilitar a Assembleia a pronunciar-se com maior conhecimento de causa, proponho-me formular algumas considerações que melhor esclareçam o significado do novo contrato de concessão.

2 — Como é do conhecimento de VV. Ex.^{as}s, a lei n.º 2008, de 7 de Setembro de 1945, no intuito de promover uma maior eficiência económica dos transportes ferro-

viários, autorizou o Governo a estabelecer um plano de substituição de todas as concessões de linhas férreas por uma concessão única. À nova empresa incumbiria realizar, além da exploração de toda a rede, conforme os progressos técnicos e comerciais, a transformação e reapetrechamento dessa rede, de acordo com plano por ela proposto ou da iniciativa das instâncias oficiais, aprovado em Conselho de Ministros. Para execução desse plano, poderia o Governo facilitar à empresa a obtenção dos necessários meios financeiros e atenuar os encargos que à data oneravam o exercício da indústria ferroviária.

Foi em cumprimento destas disposições que se publicou o decreto-lei n.º 38 246, de 9 de Maio de 1951, permitindo ao Ministro das Comunicações contratar com a C. P., nos termos das bases anexas ao mesmo diploma, a substituição do arrendamento das linhas férreas do Estado e de todas as concessões existentes, por uma concessão única.

Do extenso preâmbulo deste diploma, convém lembrar os seguintes pontos:

1.º — O grande valor que os caminhos de ferro representavam para a economia nacional impunha que o Estado velasse para que a sua exploração correspondesse cada vez melhor às necessidades públicas, sem prejuízo da atenção que deviam merecer os transportes automóveis, dentro de um adequado equilíbrio dos interesses em jogo, que haveria que regular de harmonia com o interesse nacional;

2.º — Não podiam imputar-se unicamente aos transportes automóveis as dificuldades com que se debatiam os caminhos de ferro. Estas eram também devidas a causas inerentes ao próprio transporte ferroviário, pelo que importava fortalecer as empresas ferroviárias, concentrando numa única todas as existentes, obtendo-se assim apreciáveis economias de escala. Ao mesmo tempo, os transportes ferroviários deveriam aperfeiçoar-se de forma a corresponderem técnica e comercialmente às necessidades públicas;

3.º — A modernização do caminho de ferro iria exigir capitais tão avultados que seria de prever que a empresa centralizadora de toda a exploração os não pudesse conseguir pelos seus próprios meios, sendo por isso razoável que o Governo auxiliasse o empreendimento na medida e pela forma convenientes, facilitando a obtenção desses capitais ou tornando comportável o correspondente encargo;

4.º — A situação económica e financeira da empresa não permitia que a simples unificação da exploração das redes levasse ao saneamento financeiro, pelo que se tornava necessário adoptar outras medidas adequadas a essa finalidade, nomeadamente a concessão de subsídios.



O diploma mostrava certo optimismo acerca da eficiência das novas medidas, admitindo que a Companhia viesse a alcançar o seu completo equilíbrio financeiro.

Profunda modificação na problemática dos transportes

3 — Infelizmente, assim não aconteceu, mantendo-se a situação deficitária anterior, aliás em paralelismo com o que ocorreu com as demais redes de caminho de ferro, pois entretanto deu-se uma profunda modificação em toda a problemática dos transportes, face ao crescente desenvolvimento da rodovia e da aviação.

Entre nós, procedeu-se à electrificação das linhas do Norte e de Sintra e ao começo da dieselização da tracção e da renovação do material circulante, medidas certamente importantes mas que, só por si, eram insuficientes para corresponder à ideia de reapetrechamento da nossa rede, preconizada pela lei n.º 2008 e retomada pelo contrato de concessão de 1951.

Perante uma acentuada e manifesta debilidade de tráfegos — a que correspondiam receitas insuficientes — agravada por encargos crescentes, a Companhia viu-se na impossibilidade não só de levar, tão longe quanto as circunstâncias o exigiam, a sua modernização, como até de realizar os investimentos de simples substituição que se impunham para manter a rede em termos aceitáveis. E não se tendo optado decisivamente pela redução da rede, como a lei consentia, a situação foi-se sucessivamente agravando. Daí que os défices anualmente apresentados, até um passado recente, só formalmente traduzissem a realidade, pois, não se procedendo à amortização industrial do estabelecimento, se caminhava de modo iniludível para o obsolotismo de todo o sistema ferroviário.

A este respeito, é elucidativo analisar a evolução do valor acumulado dos investimentos ferroviários nos demais países europeus, a partir de 1960 (não possuímos elementos anteriores), que nos patenteia bem o nosso profundo desfazamento, inclusivamente em relação à vizinha Espanha. Este facto é tanto mais de acentuar quanto é certo que a generalidade desses países fora fortemente atingida pela guerra tendo tido, por isso mesmo, de refazer, antes de 1960, muito da sua ferrovia.

Revisão do problema concorrencial

4 — É nesta perspectiva que, a partir de 1968, com o III Plano de Fomento, houve que rever o problema, reconhecendo abertamente a situação. Aí se lê, de facto, o seguinte:

«O transporte ferroviário tem-se adaptado com lentidão à forte concorrência que lhe é movida pelo transporte rodoviário.

Ao tratar deste modo do transporte, há que ter em atenção duas realidades dominantes:

1.^a Deve considerar-se o seu estado actual, com reduzidos tráfegos (os suburbanos de passageiros quantitativamente razoáveis mas realizados através de serviços de insatisfatória qualidade); com material circulante em grande parte não renovado e infra-estruturas antiquadas e em mau estado; com uma situação económica e sobretudo financeira preocupante, aliás comum a outras explorações ferroviárias europeias...

2.^a Pela elevada produtividade de trabalho e de energia, e pelas grandes velocidades que permite, um caminho de ferro moderno apresenta-se com sensíveis vantagens económicas e sociais para grandes tráfegos e grandes distâncias; existem desde já possibilidades de tais tráfegos mas não sobre todas as actuais linhas e estações dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em presença destas realidades tem de concluir-se pela necessidade de acelerar decididamente a reconversão global daquela Companhia, já iniciada nalguns dos seus sectores fundamentais»...

E mais adiante:

«Quer devido à situação económica e financeira da empresa concessionária, quer atendendo aos vultosos capitais necessários para a renovação imprescindível das principais infra-estruturas, parece opportuno intensificar a reconversão global da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, através de uma programação a longo prazo, rigorosamente escalonada, de modo a que as acções a empreender sejam coerentes entre si e permitam obter as maiores rentabilidades e as melhores condições de prestação de serviço».

Temos vindo a dar inteiro cumprimento ao programa aprovado pelo Governo — conforme a Companhia tem mostrado nos seus relatórios de gerência — quer no que toca às medidas de política geral, quer no que se refere aos investimentos previstos.

Modificações na estrutura interna da Companhia

Deste modo, no decurso dos últimos anos a estrutura interna da Companhia sofreu modificações profundas e os métodos de trabalho foram consideravelmente aperfeiçoados. Foi assim que se tornou possível não só dar execução às determinações do III Plano de Fomento, como levar a cabo toda uma série de estudos, agora em fase de conclusão, que nos permitem tomar decisões com base em elementos muito mais concretos.

Quanto aos investimentos, estavam a nosso cargo



acções diversas no montante programado de 4 110 000 contos: pois os dispêndios já efectivados atingem os 4 160 000 contos e, com o que se prevê gastar até ao final do III Plano de Fomento, alcançar-se-ão os 5 972 000 contos.

5 — Com estes dispêndios, que resultados concretos se obtiveram? Sucintamente, diremos o seguinte:

Em primeiro lugar, adiantou-se largamente a renovação da linha do Norte, em termos de nos permitir esperar que, dentro em breve, possamos praticar melhores velocidades e, um pouco mais adiante, quando estiverem concluídos os trabalhos de renovação, complementares da via, disponhamos de um bom serviço entre Lisboa e Porto, nosso principal eixo de tráfego.

Também a linha de Sintra recebeu importantes melhoramentos, sem os quais ficaria em causa a sua própria sobrevivência. Trabalhos que devem ser complementados, no decurso do IV Plano de Fomento, com obras de grande vulto, integradas no desenvolvimento do nó ferroviário de Lisboa, em fase de elaboração de projecto.

Fizeram-se, ainda, melhorias sensíveis na linha da Beira Alta, na linha do Oeste, até às Caldas da Rainha, e em parte da linha do Leste.

Por outro lado, adquiriu-se numeroso e moderno material circulante, quer locomotivas e tractores, quer carruagens e vagões, permitindo melhorias de serviço um pouco por toda a parte, nalguns casos bastante notáveis.

Ainda temos, é certo, muito material velho e inadequado, mas a renovação continua, sendo de esperar que, no decurso do IV Plano de Fomento, o panorama se tenha modificado radicalmente.

Numerosos serviços sofreram modificações importantes, implantando-se métodos de trabalho mais modernos e eficientes, como sucedeu, por exemplo, nas oficinas e na conservação da via. Também os serviços de informática estão sofrendo uma renovação profunda que vai alterar significativamente os processos de gestão da empresa.

Por fim, procedeu-se a uma importante modernização da política do pessoal, básica para tudo quanto se pretenda realizar, e que deve prosseguir no futuro sem desfalecimentos, nomeadamente no campo das obras sociais.

Da experiência adquirida, dois pontos fundamentais importa fazer sobressair:

1.º — Empreendimentos deste vulto exigem, para serem conduzidos a bom termo, estruturas técnicas que não se improvisam de um momento para o outro. A C. P. — é bom não o esquecer — é uma das maiores empresas do País. Para o seu planeamento, com vista a alcançar os resultados que o País exige e os investimentos em curso justificam, tem de dispor de estruturas

adequadas a essas exigências. Doutro modo, a sua renovação será uma tentativa vã.

O volume de investimentos para a renovação da via

2.º — O volume de investimentos indispensáveis à sua renovação em virtude da profunda descapitalização do passado, ultrapassa em muito o que se poderia pensar inicialmente. A este respeito, bastará dizer que, só na renovação da linha do Norte — e apenas na via — se terão gasto, até o final do corrente ano, um milhão seiscentos e cinco mil contos, e que a conclusão desta tarefa e a realização dos trabalhos complementares, envolvendo sinalização, telecomunicações, passagens de nível, resguardo de estações, etc., deve exigir um dispêndio adicional de mais de dois milhões de contos, de modo a permitir a realização do percurso Lisboa-Porto em cerca de 3 horas, como as necessidades do País impõem. Isto sem falar no material circulante.

O que fica dito dá uma ideia da obra em curso e, mais do que isso, da complementariedade dos investimentos, pois só reunindo simultaneamente requisitos da mais diversa ordem — via, sinalização, telecomunicações, material circulante, etc. — se conseguem obter resultados palpáveis.

Paralelamente, as considerações formuladas obrigam-nos a ponderar os tráfegos de que é necessário dispor para, do ponto de vista da colectividade, tais dispêndios se apresentam rentáveis.

6 — Tudo isto nos mostra as dificuldades pretéritas em proceder à adequada renovação do caminho de ferro, em particular numa época em que parecia que o desenvolvimento da rodovia poderia pôr em causa a sua existência, ao mesmo tempo que se persistiu em manter a empresa sujeita a condicionalismos só justificados para um regime de efectivo monopólio. E comprehende-se também a importância das decisões tomadas no III Plano de Fomento e os obstáculos que entretanto surgiram para lhes dar plena concretização.

De facto, apesar de todo o auxílio e compreensão do Governo, subsistiram ambiguidades e dúvidas acerca do futuro do caminho de ferro, os custos dos investimentos subiram de modo preocupante face à grave inflação verificada — o mesmo sucedendo com as retribuições do pessoal — enquanto os processos de financiamento previstos se revelaram manifestamente inadequados, sufocando a empresa com encargos insustentáveis.



Estes problemas foram devidamente equacionados e claramente apresentados ao Governo, tendo merecido da sua parte cuidadoso estudo e reflexão, designadamente à luz da experiência das demais redes ferroviárias e dos conceitos e recomendações preconizados pelos organismos internacionais votados aos transportes. Mais uma vez o Governo veio ao encontro das necessidades sentidas em domínio tão fundamental à vida do País, adoptando soluções com um realismo e abertura que bem patenteiam o seu espírito de decisão e o seu desejo de encaminhar decisivamente a Nação pela senda do progresso. Tais soluções encontram-se firmadas nos dois diplomas a que há pouco me referi.

A política ferroviária a seguir

No primeiro, o decreto-lei n.º 80/73, define-se, em modos actualizados, a política ferroviária a seguir, na sequência da orientação traçada no III Plano de Fomento. Dele destacamos os seguintes pontos:

- 1.º — Intenção de servir o melhor possível as populações, no campo dos transportes terrestres, de acordo com as opções que, em cada caso, se mostrem mais ajustadas às características específicas de cada região;
- 2.º — Promoção do caminho de ferro dentro da sua vocação actual, com preocupação justificada da boa utilização dos dinheiros públicos;
- 3.º — Clarificação do quadro das relações entre o Estado e a concessionária, de modo a permitir-lhe condições de vida, nomeadamente através da revisão do regime de assistência financeira, dos objectivos que lhe são assinalados e de uma maior autonomia de gestão acompanhada das correlativas responsabilidades.

7 — Dispondo o artigo 19.º deste diploma que o contrato de concessão seria revisto, é publicado no dia 13 de Março o decreto-lei n.º 104/73, estabelecendo, nas bases que lhe vêm anexas, os termos dessa revisão.

Como se lê no preâmbulo do diploma, assinalam-se as seguintes inovações no que se refere às adaptações julgadas indispensáveis para que a empresa possa proceder à reconversão dos serviços prestados ao público:

- a) O objecto da concessão tem um carácter evolutivo, conforme se proceda à actualização da rede ferroviária do continente e de acordo com o progresso técnico, que poderá oferecer novas soluções de transporte, diferentes do caminho de ferro tradicional, mas de certo modo análogas, do ponto de vista tecnológico (bases I, II e III);
- b) As obrigações e os direitos da Companhia passam

a ser definidos com maior clareza e de uma forma sistematizada ao longo das bases que constituem o capítulo II deste diploma, contribuindo para um melhor entendimento das relações entre concedente e concessionário e entre este e os utilizadores dos seus serviços;

- c) No que se refere às obrigações da concessionária, explicita-se o dever de conformar a actualização e exploração da rede concedida com as normas de política de transporte que o Governo fixar, designadamente através do planeamento dessa actualização a aprovar pelo concedente; estipula-se ainda que o cumprimento das obrigações de serviço público que lhe são impostas deverá conciliar-se, na medida do possível, com uma exploração da rede segundo métodos de gestão comercial privada, de acordo com as exigências do progresso técnico e as oportunidades comerciais evidenciadas pelo mercado dos transportes;
- d) Como se prevê que este mercado seja mais concorrencial, fixa-se inequivocamente a orientação de as obrigações impostas à concessionária revestirem um conteúdo prático que as aproxime das que incidem sobre as demais empresas que com ela concorrem no mercado dos transportes; visa isto dar satisfação ao princípio da igualdade do tratamento das empresas que actuem neste mercado; mas admitindo-se a necessidade de um período de transição entre a situação actual, particularmente desfavorável para a concessionária, e uma situação futura, de relativa igualdade de tratamento, consagra-se o direito de compensação financeira por parte do Estado, sempre que não exista equiparação de obrigações entre a concessionária e as demais empresas, evitando também o concedente sujeitar, no futuro, a concessionária a condicionamentos ainda mais gravosos, salvo, como é óbvio, se os mesmos resultarem da própria natureza do transporte ferroviário;
- e) Sempre dentro de uma linha de compromisso entre o cumprimento das obrigações de serviço público de que se não possa prescindir e a aplicação de métodos de gestão comercial privada que importa ver adoptados, revêem-se os conteúdos da obrigação de explorar as linhas e ramais concedidos e da obrigação de transportar bens e pessoas que a elas ocorram, dando à empresa maior flexibilidade para encerrar, temporária ou definitivamente, total ou parcialmente algumas daquelas linhas ou ramais, bem como estações de reduzido tráfego, sempre que tal exploração se não revele comercialmente viável nem justificável por superiores motivos de interesse público, que só ao Estado compete apreciar.



O saneamento financeiro da Empresa

De acordo ainda com o mesmo preâmbulo:

«O saneamento financeiro da empresa constitui outra das preocupações salientes da revisão do contrato de concessão.

Quanto ao futuro, foram adoptadas disposições que se afiguram essenciais para evitar a repetição dos desequilíbrios financeiros que caracterizaram a vida da empresa durante longos anos e lhe retiraram possibilidades de uma actuação mais conforme aos interesses que deve satisfazer.

Assim:

- a) O financiamento dos investimentos ferroviários far-se-á de acordo com esquemas delineados em correspondência com a natureza intrínseca de tais investimentos (longa vida económica e reproduтивidade não imediata e, em grande parte, indirecta), permitindo que a empresa possa cobrir com os benefícios a colher os encargos suportados (Capítulo III);
- b) A gestão financeira e patrimonial da concessionária passa a ser disciplinada por programas plurianuais de actividade e por programas e orçamentos anuais; tais programas estão na origem de uma das inovações mais características desta revisão contratual: o estabelecimento, entre o concedente e a concessionária, de contratos programados, que por ambos devem ser pontualmente cumpridos;
- c) De acordo com o que se encontra praticamente normalizado no concerto internacional (Mercado Comum e Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes), definem-se as situações que podem justificar a atribuição de compensações financeiras à concessionária;
- d) Fixa-se como norma imperativa a obtenção de uma relação adequada entre o capital próprio e o capital alheio da concessionária, para o que esta procederá de forma programada aos indispensáveis aumentos de capital social.

Quanto ao passado, não pôde deixar de proceder-se a uma revisão profunda dos encargos que actualmente oneram a empresa, revisão que implica pesados sacrifícios para as finanças do Estado, conforme claramente se deduz do disposto nas bases L a LIII anexas a este diploma.

É na sequência de decisões de tamanha amplitude que deve interpretar-se o disposto no n.º 2 da base XXXIX quanto à intervenção do Governo na aplicação de saldos positivos de exercício, caso venham a existir».

A leitura destas medidas, concretamente pormenorizadas no texto, mostra bem como o Governo pretendeu ir ao fundo da questão, e o realismo da afirmação de que este novo contrato de concessão implica o dispêndio de verbas vultosas, embora justificadas pela necessidade fundamental de um caminho de ferro moderno para o desenvolvimento do País, na esperança formulada de que, deste modo, se espera obter um transporte ferroviário que preste à colectividade os serviços que ele, e só ele, está em condições de fazer.

8 — O Conselho de Administração exprime a sua satisfação pelos diplomas agora publicados, na medida em que eles constituem peças fundamentais não só para a modernização como para a própria sobrevivência da empresa e do caminho de ferro.

As decisões tomadas são corajosas e marcam todo um estilo de trabalho governamental que é de toda a justiça pôr em devido destaque.

Para a Administração da Companhia, elas vêm trazer renovadas responsabilidades, mas também uma clarificação de posições que, penso, permitirão trabalhar em condições mais suportáveis.

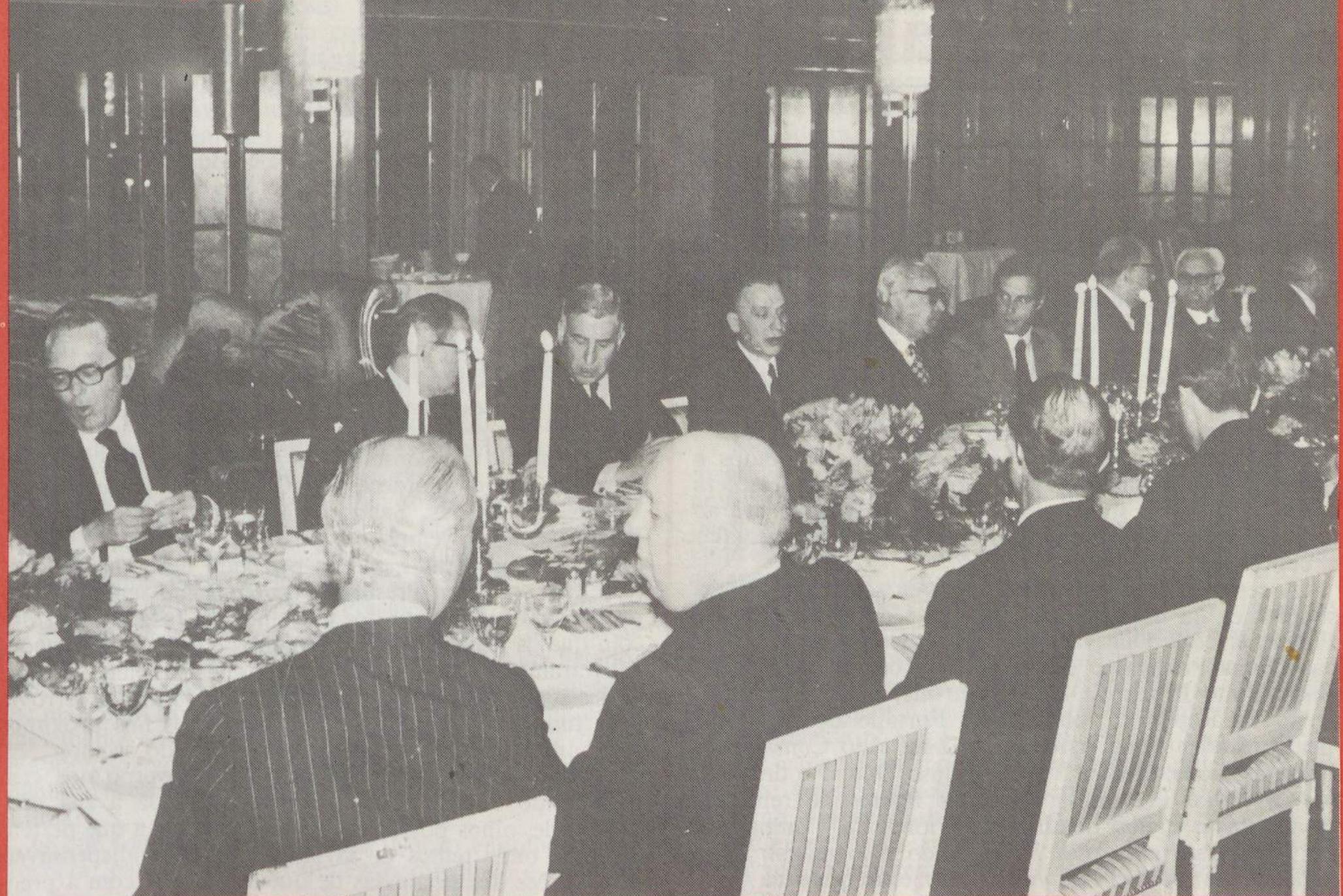
Para os Senhores accionistas o disposto no art.º 4.º do decreto-lei n.º 104/73, permitindo ao Fundo Especial de Transportes Terrestres adquirir acções da concessionária, creio que poderá também revelar-se do maior interesse, e para esse preceito chamo especialmente a atenção.

Por tudo isto, considero que as presentes bases são de aprovar na sua totalidade, autorizando-se desse modo o Conselho de Administração a assinar com o Governo o novo contrato de concessão. É esse o pedido que formulo à assembleia.

Após a exposição do dr. Neto de Carvalho, e pedida a atenção dos accionistas presentes para a rectificação de alguns pontos do contrato, entrou-se na discussão dos mesmos, usando da palavra os accionistas Manuel Chaves Caminha, dr. Joaquim Freire Cardoso, Adriano Gomes, Raul José Mendes Carvalho, Rui Abreu Marques e, por último, o eng.º António Branco Cabral.

Seguidamente, o dr. Afonso Queiró pôs à aprovação da Assembleia a proposta em discussão, a qual foi aprovada por unanimidade, tendo, por fim, o dr. Neto de Carvalho agradecido a confiança depositada no Conselho de Administração, afirmando ser propósito de todos os seus membros contribuir decisivamente para o engrandecimento da Companhia, bem servindo, dessa forma, o País.

VIII Reunião Plenária da Comissão de Estudo de Uniformização e Aquisição de equipamentos ferroviários para o Ultramar



Por motivo da VIII reunião plenária da Comissão de Estudo de Uniformização e Aquisição de Equipamentos Ferroviários para o Ultramar, realizou-se, em meados de Abril, no Hotel Ritz, um jantar oferecido pelos Conselhos de Administração das Indústrias Nacionais Fabricantes de Material Ferroviário, a que presidiu o ministro do Ultramar, prof. dr. Silva Cunha, estando também presente o secretário de Estado do Fomento Ultramarino, dr. Martins dos Santos.

Na mesa de honra, sentaram-se à direita do titular da pasta do Ultramar, o dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração da C. P., eng.º Alfredo Alves, administrador da Cometna, e Joaquim Paço d'Arcos, administrador da Transzambézia Railway; e à esquerda o eng.º José Luís Abecasis, director-geral dos Transportes e Comunicações do Ministério do Ultramar; dr. Manuel Fernandes, administrador delegado dos Caminhos de Ferro de Benguela, e eng.º José Baptista da Silva, administrador da Cometal-Mometal. Por sua vez, à direita do dr. Martins dos Santos sentaram-se o brig. Almeida Fernandes, administrador da C. P.; eng.º Fernando Santos Martins, administrador da Cometal-Mometal, e eng.º João Sá Nogueira, director

de Transportes do Ministério do Ultramar; e à esquerda o eng.º Meireles Guerra, presidente da C.E.U.A.E.F.; o director do «Diário de Notícias», Fernando Fragoso, e o eng.º Eduardo Magalhães, director da Sorefame.

Aos brindes, falou, em nome dos industriais, o eng.º Alfredo Alves, que se congratulou com as presenças dos ministro do Ultramar e secretário de Estado do Fomento Ultramarino, e salientou que, ao cabo de sete anos de actividade da C.E.U.A.E.F. havia motivo para regozijo perante os resultados alcançados quanto às normas e especificações, o que se deve necessariamente ao incondicional apoio quer do prof. dr. Silva Cunha, quer do dr. Martins dos Santos.

Seguidamente, usou da palavra, o ministro do Ultramar que se referiu em termos elogiosos à actividade da Comissão, que tem contado e continua a contar com o apoio e o interesse do seu departamento, e pôs em destaque o papel das empresas privadas no fomento dos territórios portugueses de além-mar.

Da C. P. estiveram presentes também os eng.ºs Augusto Fernandes, Moraes Cerveira, Óscar Amorim, Duarte Silva, Arruda Pacheco e dr. Elio Cardoso.

Reconversão da Ferrovia Nacional

Firmado novo contrato de concessão entre o Estado e a C. P.

No gabinete do ministro das Obras Públicas e Comunicações, eng.º Rui Sanches, foi assinado, no dia 25 de Junho, o novo contrato de concessão da organização e exploração dos transportes na rede ferroviária nacional, estabelecido de harmonia com as bases anexas no decreto-lei publicado em Março último e que autorizou o titular da pasta das Comunicações a firmá-lo, diploma do qual foi também signatário o ministro das Finanças.

Segundo o contrato assinado entre o Estado e a C. P., o prazo da concessão é de cinquenta anos, contados a partir de 1 de Janeiro de 1951, ano em que se estabelecerá o contrato agora substituído, o qual irá vigorar até ao termo do ano 2000, se, entretanto, o Governo não resgatar a concessão.

A cerimónia da assinatura decorreu sob a presidência simultânea do ministro Rui Sanches e do seu colega das Finanças, Cotta Dias, ladeados pelos secretários de Estado das Obras Públicas e das Comunicações e Transportes, eng.ºs Pinto Eliseu e Oliveira Martins; pelo procurador-geral da República, conselheiro Furtado dos Santos e pelos presidentes da Assembleia Geral e do Conselho de Administração da C. P., prof. Afonso Queiró e dr. Neto de Carvalho. Presentes, relevantes figuras de representação oficial e dos quadros superiores da Companhia.

O contrato em causa foi assinado pelo ministro Rui Sanches, em representação do Estado, e em nome da C. P., pelo presidente do Conselho de Administração, dr. Neto de Carvalho, e pelo administrador, brigadeiro Almeida Fernandes, assinando-o também o conselheiro Furtado dos Santos e várias testemunhas do acto que decorria.

Após a cerimónia da assinatura, usou da palavra o dr. Neto de Carvalho, que disse:

«É com grande satisfação que me encontro neste momento a assinar o novo contrato outorgado à C. P. pelo Governo, base jurídica indispensável à reconversão das estruturas ferroviárias.

Como é do conhecimento de Vossas Excelências, Senhores Ministros e Secretários de Estado, temos vindo a trabalhar intensamente — dentro das linhas de acção definidas pelo Governo no III Plano de Fomento — não só com o objectivo de dar concretização aos investimentos materiais previstos neste Plano, mas ainda preocupados com a definição mais precisa do papel a reservar ao caminho de ferro no contexto dos nossos transportes metropolitanos.

O Governo e a C. P. realizaram já estudos aprofundados e extensos que permitiram a recente publicação do diploma que define a política ferroviária a prosseguir no futuro e habilitaram à celebração do novo contrato de concessão.»

Relações Estado-C. P.

Depois de breve pausa, o dr. Neto de Carvalho prosseguiu:

«Com os decretos-leis n.ºs 80/73 e 104/73, muito caminho ficou desbravado, tendo-se dado passos fundamentais na definição da política ferroviária. Também as relações Estado-C. P. foram reformuladas em termos actualizados e realistas, na sequência das orientações preconizadas pela CEMT. E o Governo não se furtou a tomar as decisões indispensáveis ao saneamento financeiro da empresa, no desejo de libertar o futuro de vinculações comprometedoras.

Em nome do Conselho de Administração e no meu próprio, desejo agradecer ao Governo, nas pessoas de Vossas Excelências, Senhores Ministros e Secretário de Estado, todo o empenho posto na apreciação destes complexos problemas, dando o devido destaque ao interesse que o Senhor Presidente do Conselho sempre manifestou pelo andamento dos trabalhos e à rasgada abertura com que os Ministérios das Finanças e das Comunicações encararam as dificuldades, na consciência plena de que as decisões hoje tomadas vão informar o futuro da ferrovia e de tudo quanto a ela se liga, ao menos nos próximos vinte anos, o mesmo é dizer até ao final do século.

Não é apenas neste campo que o Governo nos vem habituando a apreciar as questões em toda a sua profundidade, olhos postos também na Europa a que pertencemos e onde temos de viver, tirando as indispensáveis implicações das premissas de que se parte, e com a preocupação de não deixar no olvido os aspectos fundamentais dos problemas em análise, por difíceis que sejam as soluções a adoptar — e tudo isto só pode dar-nos muita satisfação.

Saneado o passado e definidas as linhas de rumo do futuro, muito temos ainda a fazer, e difíceis são também as decisões que importa adoptar. Por isso, outros trabalhos estão em curso, no âmbito do Governo e da C. P., com o propósito de se completar a informação necessária à elaboração do IV Plano de Fomento, na parte relativa aos caminhos de ferro.

De facto, a nossa época é, em larga medida, caracterizada por exigências crescentes de qualidade e de bem-estar, por uma inequívoca aceleração de processos e por um elevado coeficiente de mobilidade de pessoas e bens que tende cada vez mais a acentuar-se — o que nos impede de programar com estreiteza de vistas.»

O comboio carece de infra-estruturas próprias

Por fim, o presidente do Conselho de Administração afirmou:

«No caso do caminho de ferro, outras razões jogam no mesmo sentido.

Na verdade, o comboio carece de infra-estruturas próprias, requerendo, para tanto, investimentos muito elevados. Acresce que a eficiência do caminho de ferro

depende de uma ampla gama de complementaridades, incluindo a via, catenária, sinalização, telecomunicações, material circulante, sistemas complexos de informação e adequada qualificação de pessoal. Só a via, por seu lado, tem exigências múltiplas, e fundamentais, que abrangem toda a geometria do traçado, particularmente no que respeita a curvas, perfis longitudinais, obras de arte, estabilidade dos taludes, drenagem e compactação das plataformas e armamento da via (ou seja balastro, travessas, carris e sua pregação), as passagens de nível, os resguardos das estações e a configuração dos cais.

Para comboios de qualidade, tudo isto tem de funcionar como um todo. Se a via é má, não são possíveis velocidades aceitáveis; mas uma boa via sem sinalização apropriada também não permite muito; e por aí adiante. E nada disto se modifica com facilidade.

Se não podemos ser acanhados na programação, tão pouco podemos ignorar os elevados investimentos que a renovação integral de cada linha exige, quando é certo que toda a nossa rede se encontra bastante envelhecida. Estão em causa verbas de cujos montantes a maioria das pessoas nem de longe se apercebe e cujo dispêndio requer, por isso mesmo, muito cuidadosa ponderação, em confronto com as demais exigências de desenvolvimento do País.

Estes dois requisitos: programação adequada às necessidades do ano 2000 e custo dos investimentos, implicam, por isso, opções delicadas, mas a que não podemos furtarmo-nos, opções essas que, queiramos ou não, ficarão definitivamente estabelecidas no IV Plano de Fomento, a aprovar até ao final do ano.

Não tenho dúvidas de que, sob a superior e clarividente orientação do Senhor Presidente do Conselho e no âmbito da qualificada e dinâmica acção de Vossas Excelências, Senhores Ministros e Secretário de Estado, também para estes problemas se encontrarão as soluções que mais convêm ao País. Pelo nosso lado, continuaremos empenhados em dar a Vossas Excelências a nossa devotada colaboração, como até ao presente o temos feito, sem enjeitar as responsabilidades que nos caibam nas decisões a tomar.

O que todos desejamos é uma Nação engrandecida e próspera, constituída por um Povo dinâmico e feliz, na Paz e na Justiça.»

Seguiu-se no uso da palavra o secretário de Estado das Comunicações e Transportes, eng.º Oliveira Martins, que proferiu o seguinte discurso:

«O contrato de concessão acabado de celebrar entre o Estado e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos que o Decreto-Lei n.º 104/73 estabeleceu, faz parte de um conjunto de medidas que o Governo tem vindo a adoptar, em execução de uma determinada política de transportes.

Tal política, consta do texto do III Plano de Fomento, revisto em 1970.

Os que em Portugal se interessam pela evolução deste sector, encontram ali e nas declarações proferidas pelos principais responsáveis pela execução dessa política, elementos suficientes para o seu cabal entendimento.

Por isso, prefiro escolher agora outros motivos para as considerações a que este acto administrativo dá pretexto.

Este novo contrato inscreve-se num processo de evolução das relações entre o Estado e a empresa, encetadas há mais de um século.

Quando, em 20 de Junho de 1860, foi publicado o decreto considerando legalmente constituída esta empresa e confiada ao duque de Saldanha a presidência do seu Conselho de Administração, essa decisão materializou uma intervenção do Estado que visava pôr fim às vicissitudes por que passara a construção e exploração dos

caminhos de ferro desde que, 15 anos antes, se publicara o primeiro decreto relativo a tal modo de transporte.

Quem conheça um pouco dessa história sabe bem que, desde então, jamais as duas entidades, Estado e empresa, deixaram de conjugar esforços, independentemente dos regimes políticos ou das opiniões que a tal respeito tinham os homens que serviram um e outra.

A falência de 1893 e o convénio que se lhe seguiu, o arrendamento das linhas do Estado em 1926, os novos condicionalismos decretados em 1931 e o contrato de concessão de 1952, demonstram quanto ao Estado importou o funcionamento dos caminhos de ferro; e quanto a empresa se compenetrou da função essencial que desempenha na vida da colectividade nacional.

Não deixa de impressionar que, neste terço final do século XX, renovadamente se prossiga numa linha traçada de tão longa data: a comunidade continua a exigir aos caminhos de ferro a prestação de serviços essenciais; e a empresa gestora, de novo se readapta para dar cabal satisfação a essas exigências.

A fase de desenvolvimento económico e social que atravessamos e as metas que nos propomos alcançar no futuro fazem com que uma tal exigência e consequente adaptação, se revistam de novas formas e prossigam finalidades distintas das do passado. É natural porque, além do mais, o tempo é outro.

Mas seria da mais flagrante injustiça — e eu dificilmente me poderia redimir, se a praticasse — não lembrar aqui os esforços e cuidados de todos os que em épocas passadas no Governo, na Administração Pública e na empresa, sentindo as necessidades do País, não olharam a canseiras para as procurar suprir.

O contrato de concessão substituído, data de 14 de Junho de 1951 e representou passo significativo no desenvolvimento dos transportes ferroviários.

Reafirmou-se então o grande valor que os caminhos de ferro têm para a economia nacional, impondo que o Estado velasse por que a sua exploração viesse a corresponder, cada vez melhor, às necessidades públicas. O espírito que levou o legislador a escrever isto, no Diário do Governo, foi-se consolidando ao longo dos anos.

As expectativas criadas no domínio do saneamento financeiro da empresa foram, é certo, iludidas. E, assim, não eram passados 5 anos, e já o presidente do Conselho de Administração da C. P., então o Doutor Mário de Figueiredo, escrevia em nota pública: «estou em posição de sentir os problemas do nosso caminho de ferro e de os solucionar, por não ter na mão a possibilidade de resolver a maior parte deles. Sou forçado a pô-los e estremeço sempre que o faço com receio de não ter o poder de convicção suficiente para mover a vontade de quem dispõe daqueles meios que são a condição necessária das soluções fundamentais.»

Mas apesar de todas essas dificuldades se terem mantido mais tempo do que seria desejável, a empresa deixou definitivamente de actuar naquele estilo que o saudoso eng.º Ferreira Dias caracterizava com os conhecidos versos da infanta D. Maria:

«Ando perdida entre a gente
Nem morro nem tenho vida.»

O II Plano de Fomento é bem expressivo de uma firmeza de propósitos quanto aos transportes por via férrea. O Plano Intercalar seguiu-lhe no encalce. E ao ser aprovado o III Plano de Fomento, a ninguém podem ter ficado dúvidas sobre o que significava, nas intenções e nas realidades, o caminho de ferro em Portugal.

A revisão do contrato de 1951, prevista neste Plano, só agora encontrou oportunidade.

Estão aqui presentes os dois Ministros que assinaram os diplomas originários deste contrato. O dr. Cotta Dias,

como Ministro das Finanças e o eng.^o Rui Sanches, como Ministro das Comunicações ficaram, assim, indissoluvelmente ligados às reformas por que este ramo dos transportes está a passar.

E, quer um quer outro consentirá que recorde, quanto ao Chefe do Governo importou a resolução deste grave problema da política de transportes. Neste, como em muitos outros casos, se revelou a sua decisão firme em encarar de frente os problemas deste País, estimulando a busca incessante das soluções que permitam resolvê-los e apoando, com a sua superior orientação, a respectiva aplicação prática.

Para o sr. Presidente do Conselho vai o nosso reconhecimento por tudo que dele se recebeu, tornando possível este passo fundamental no progresso do nosso sistema de transportes.

A publicação do Decreto-Lei n.^o 104/73 que estabeleceu as bases para o contrato firmado, foi precedida da do Decreto-Lei n.^o 80/73, fundamentalmente dedicado à política ferroviária.

Os preâmbulos de um e de outro diploma são extensos e resumem o essencial das razões ponderadas e das soluções adoptadas.

O Estado, concedente da construção e exploração das linhas férreas, ao publicar o segundo dos diplomas citados, desejou traduzir em normas concretas, o mais precisas possível, e fora do quadro contratual, o que não respeita à vida interna da empresa, designadamente o que se refere à utilização pelo público do serviço concedido, pois este nunca deixa de ser uma atribuição e um instrumento da entidade concedente.

Por outro lado, por pública ou quase pública que seja uma empresa, haverá sempre de analisar de que forma as suas intenções e os seus procedimentos correspondem aos verdadeiros interesses públicos. O óptimo da gestão de uma empresa pública não coincide, sempre e em todos os casos, com o óptimo colectivo.

Daí a necessidade de, mesmo quando se trate de empresas deste tipo, o Estado ponderar nas linhas mestras a que se há-de subordinar a acção do empresário e examinar as consequências de algumas das suas grandes decisões, sobretudo as de mais ampla repercussão futura.

Acresce ainda que a concessionária tem de actuar num mercado concorrencial, não estando em causa a eliminação ou restrição desse regime.

Bem pelo contrário, a política de transportes que tem vindo a ser seguida, confere às forças do mercado o papel propulsor da eficácia dos mecanismos económicos que se lhe deve reconhecer. Mas como a concorrência, para ser eficaz, terá de exercer-se num quadro institucional que garanta uma igualdade de condições aos diferentes operadores, também por esta razão o Estado terá de intervir.

Não deixo, porém, de assinalar que este processo de intervenção Estadual comporta um risco: o de estender para além dos limites que a eficácia da gestão da empresa impõe. Risco que é muito menor, haverá de reconhecer-se, quando a empresa reveste a forma de sociedade privada.

Não há dúvida que o desenvolvimento económico acelerado pressupõe empresários conscientes e activos, isto é, homens com visão clara dos problemas e das respectivas soluções e firmemente dispostos a não perder um só dia e nesse dia uma só hora para as pôr em prática.

Mas como a acção dos homens decorre no âmbito de instituições que ele próprio imaginou — a empresa é uma delas — a estrutura e a orgânica dessas instituições condicionam aquela acção, ora facilitando-a, ora dificultando-a.

Dai que o Estado, quando estão em causa empresas públicas e quase-públicas, e muito especialmente nesses casos, não deva ser indiferente à sua orgânica. Em tempos

de celeridade nos processos de decisão, deverá assegurar-lhes uma adequada autonomia de gestão.

Ora o novo contrato se, por um lado, preserva a intervenção e decisão do Estado em certos passos fundamentais da vida da empresa, por outro lado liberta-a de controles que o tempo demonstrou já não se justificarem e permite-lhe, quer no domínio das tecnologias, quer no domínio comercial, uma mais ampla liberdade de movimentos.

Respeitadas que sejam as directivas gerais da política ferroviária e assegurada a intervenção do Estado no que verdadeiramente importa à satisfação dos interesses públicos — a extensão e qualidade da exploração, os limites dos preços, os investimentos e seus financiamentos — a C. P. pode e deve actuar sem outros condicionamentos que não sejam os inevitavelmente resultantes do meio ambiente em que decorre a sua actividade.

A tutela estadual, apoiada fundamentalmente na Direcção-Geral de Transportes Terrestres e no Fundo Especial de Transportes Terrestres há-de exercer-se com a flexibilidade e o acerto que o conhecimento do mercado dos transportes e das situações vividas pela empresa, aliados ao dinamismo dos dois organismos, recentemente reestruturados, nos hão-de assegurar.

Poderá todavia perguntar-se como assegura efectivamente o Estado a fidelidade, por parte da empresa, às directivas de política de transportes e acautela os interesses públicos nas decisões de âmbito empresarial; e como se garante à empresa a tal liberdade de movimentos necessária à eficácia da sua gestão.

Do texto do contrato resulta ficar a empresa obrigada a elaborar programas anuais e plurianuais de actividade, para além dos orçamentos que os traduzem em termos monetários.

Ora, como é bom de ver, não é na elaboração dos orçamentos ou dos programas de actividade que lhes estão subjacentes que poderemos encontrar a segurança na satisfação daqueles requisitos.

Ela resultará da forma explícita que esses programas devem revestir e do diálogo e consequentes ajustamentos que suscitarão ao serem apreciados pela Administração de tutela; e, bem assim, dos vínculos especiais a que a aprovação daqueles programas pelo Governo, dará origem.

Enveredou-se, assim, pelo domínio do que se convencionou chamar a «economia contratual», como forma especial de intervenção do Estado nos mecanismos económicos.

Trata-se, na essência, de procurar uma nova forma de actuação da Administração Pública, nos seus contactos e relações com os interlocutores externos e que pressupõe um elevado grau de transparência dos interesses e propósitos de todas as partes, com vista a uma colaboração voluntária entre o interesse público e os interesses privados.

Uma Administração Pública inspirando-se numa visão a longo prazo, ponderando factores internos e externos, procurando o contacto com as bases da economia e da sociedade, estimulando modificações nas situações adquiridas, aberta às reformas indispensáveis, em suma, um Estado modernizado na sua Administração carece, cada vez mais, de explicar e de convencer.

Por seu lado, aos agentes económicos, designadamente às empresas, compete pôr claramente os seus interesses e conveniências para que o Estado os possa ponderar à luz dos interesses colectivos. É que, através da participação dos interessados na preparação de decisões que os afectam, diminuirão os erros a que conduz a ignorância ou sub-estimação dos certos factores de decisão.

A crescente complexidade da vida económica e social reforça, quanto a mim, a necessidade deste método, que o novo contrato de concessão da C. P. acolhe em termos que têm suscitado curiosidade e atenção dos que, no País, têm, por obrigação do ofício, de reflectir neste tipo de questões.

Mas como a eficácia das leis pressupõe homens que as executem com fidelidade ao espírito que as informa, só a prática do método poderá revelar o grau da sua adequação às realidades. Por mim, confiando nele, confio também nos homens que o hão-de praticar.

Ao proporcionar à gestão dos caminhos de ferro novas possibilidades de actuação e novos alentos, tem-se como objectivo final uma melhor satisfação das necessidades de transporte público, intensamente sentidas num País em desenvolvimento relativamente acelerado e que tem na via férrea uma eficaz componente do seu sistema de transportes. Assim, é aos seus utilizadores que competirá o julgamento final dos resultados que se venham a alcançar.

Mas isso não nos deve fazer esquecer que a modernização da rede ferroviária proporciona uma oportunidade para tirar partido dos efeitos favoráveis que ela necessariamente provoca nas indústrias produtoras de bens de equipamento cujo desenvolvimento tanto importa à nossa economia.

Este novo passo no contínuo renovar dos caminhos de ferro estaria, porém, largamente comprometido se não fosse acompanhado pelo saneamento financeiro da empresa concessionária.

A viabilidade desse saneamento resulta, basicamente, de dois conjuntos de decisões tomadas:

- a) a transferência para o Estado de vultosos encargos provenientes do passado e contra os quais a gestão da empresa nada poderia fazer;
- b) a inclusão, no capítulo da assistência financeira do concedente à concessionária, da obrigação de compensação sempre que, por motivos de interesse público, aquele imponha a esta, comportamentos de que resultem encargos considerados incompatíveis com uma gestão comercial equilibrada, ou anormais, quando comparados com outras empresas concorrentes.

A execução destas decisões tem necessariamente de ir a par com um esforço contínuo, em todos os campos da gestão interna da empresa, com vista a diminuir os respectivos custos de produção e aumentar as receitas de exploração.

No estabelecimento das linhas gerais do saneamento financeiro e na definição dos seus aspectos parcelares, seguiu-se a via adoptada por outros países, designadamente os da Europa Ocidental.

E o Estado, ao tomar sobre si, como tomou, um grande quinhão dos encargos provenientes do passado, não pôde prescindir da fixação de novas regras para a gestão financeira e patrimonial da empresa.

O Ministério das Comunicações ao pugnar pela solução consagrada nos textos legais, tendo atrás de si os estudos que os seus serviços, a concessionária e consultores qualificados haviam elaborado, e conhecendo bem as recomendações formuladas a tal propósito pela Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, o Ministério das Comunicações, dizia, encontrou da parte do Ministério das Finanças o melhor acolhimento para as suas propostas.

Porque o sr. Ministro das Comunicações me autorizou a falar em seu nome, fica bem expresso neste momento de especial significado, o nosso agradecimento aos Senhores Ministro e Secretários de Estado que, naquele Ministério, contribuiram decisivamente para que o saneamento financeiro da empresa possa vir a ser alcançado.

No futuro, a intervenção financeira do Estado, na exploração e investimentos ferroviários, passará a fazer-se com base em programas a aprovar por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e das Comunicações. Enceta-se, assim, uma via de apreciação e decisão conjunta de problemas que muito importam às Finanças

Públicas, cada vez mais articuladas com o desenvolvimento, como Vossa Excelência, sr. Ministro das Finanças, já várias vezes tem assinalado.

Resta-me uma última palavra.

Ao promover as reformas de que este novo contrato de concessão é instrumento significativo, o Governo contou com uma empresa disposta a prosseguir na renovação não só dos equipamentos, como dos processos de trabalho.

Foram grandes as dificuldades no passado. Testemunham-no o depoimento de homens ilustres deste País que pela empresa passaram, servindo-a ao longo de muitos anos, alguns dos quais nos deram o prazer de estar aqui presentes.

Dificuldades no futuro? Como não?

Mas será possível conceber-se um desenvolvimento acelerado, sem tensões nas instituições, designadamente nas empresas?

E não é o desenvolvimento questão vital para o nosso País?

A grande preocupação está em saber se seremos capazes de evitar que essas tensões ultrapassem os limites de rotura, originando a ruína quando se deseja o progresso.

Por mim, confio em que o saberemos fazer tão bem como soubemos enfrentar muitas das situações delicadas que nos foram surgindo ao longo do tempo.

No caso concreto da concessionária dos caminhos de ferro, pode bem adivinhar-se o que serão as tensões resultantes de tantos utilizadores, desejosos de amplas melhorias nos serviços prestados; de uma vasta comunidade de trabalho, aspirando comprehensivelmente a melhores condições de promoção social e de remuneração; da generalidade dos contribuintes perante quem é mister demonstrar a correcta aplicação dos dinheiros públicos e que observam atentamente os seus canais de circulação; enfim, de um Governo que deseja e estimula dinamismo nos agentes de produção, com vista a um mais rápido crescimento do produto e a uma mais justa distribuição dos rendimentos.

Conseguirá a empresa integrar este sistema de forças, algumas vezes de sentidos opostos, por forma a que a resultante final corresponda ao que o País carece?

Pondo este interrogação dirijo-me, na pessoa do dr. Neto de Carvalho, ilustre presidente do Conselho de Administração da C. P., a todos os que servem a empresa e formulo um voto de confiança.

É minha arreigada convicção que a resposta será afirmativa.»

Dr. Augusto Ventura Mateus novo administrador da C. P.



Na última assembleia geral dos accionistas da C. P., realizada no dia 26 de Junho, foi eleito administrador da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o dr. Augusto Ventura Mateus.

O novo administrador, que conta 55 anos de idade, é licenciado em Ciências Económicas e Financeiras, pela Universidade Técnica de Lisboa, tendo exercido anteriormente diversas funções empresariais e pedagógicas, como as de director e coordenador geral do Grupo Sonap, de administrador de várias empresas industriais, de professor do Instituto Superior de Psicologia Aplicada e de presidente da direcção do Grémio Nacional dos Produtores de Cimento.

O «Boletim da C. P.» cumprimenta muito cordialmente o dr. Ventura Mateus a quem endereça os melhores votos no exercício do seu cargo.

Prémio internacional para o melhor anúncio de temática ferroviária



A União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC) atribui anualmente um valioso prémio ao anúncio publicitário de qualquer empresa não ferroviária que evidencie características favoráveis do transporte por caminho de ferro, ao valorizar as vantagens e qualidades dos seus próprios produtos ou serviços, tanto de carácter industrial como comercial.

O júri, reunido em Berna em fins de Abril último, para atribuição do prémio referente a 1973 no montante de 5 000 francos suíços (cerca de 40 000 escudos), distinguiu como o melhor — de entre 79 apresentados — o anúncio de uma página, a cores, publicado na revista «Jours de France» pela casa «Céline» de Paris, que apresentou os seus artigos de modas e de viagens diante de um comboio TEE (Trans-Europ-Express), o «Mistral».

A outorga do prémio foi feita no pretérito dia 21 de Junho numa recepção, em Paris, na Gare de Lyon, em que estiveram presentes representantes das administrações ferroviárias membros da UIC, dos diversos órgãos de informação francesa e numerosos outros convidados.

O director da casa «Céline», ao agradecer o prémio que lhe foi atribuído, decidiu duplicar a importância do mesmo, fazendo dele entrega ao Instituto Pasteur de Paris, para obras de investigação médica.

Reconversão da exploração ferroviária

A — MECANIZAÇÃO DAS BILHETEIRAS

Integrado na maior valia funcional da sua gestão comercial, no objectivo de prosseguir na sistemática renovação do actual sistema ferroviário, de exploração clássica, tornando-o devidamente adequado às realidades e exigências hodiernas, a C. P. vai muito em breve proceder à mecanização das bilheteiras das suas principais estações.

Esta medida de dinamização da exploração do caminho de ferro está definida nos programas do III Plano de Fomento e reiterada nos dois importantes diplomas recentemente promulgados respectivamente sobre a política ferroviária e o contrato C. P.-Estado.

A forma actual da venda de bilhetes é baseada num sistema de pré-impressão que, acarretando inconvenientes de ordem variada, tem levado, dum modo sistemático, todas as redes da Europa a adoptarem um sistema de impressão mecanizada no momento de venda.

Efectivamente o sistema de pré-impressão implica uma stockagem de bilhetes em todas as estações com os inerentes encargos de natureza material e administrativa.

Em relação a este último óbice, é de salientar as implicações de natureza fiscalizadora quer a nível local, quer central que oneram e dificultam o processamento em causa.

Por outro lado, o tratamento estatístico dos elementos actualmente existentes é largamente dificultado devido à grande complexidade do tratamento individualizado por bilhete.

A mecanização virá, em contrapartida, obviar à maior parte das actuais dificuldades com destaque para a simplificação administrativa que, eliminando a existência de stocks, facilitará a fiscalização.

Além disso o tratamento estatístico, no caso das grandes impressoras, torna-se extraordinariamente simplificado, pois, os dados a tratar serão constituídos por um subproduto das máquinas (banda magnética ou fita perfurada) que poderá ser utilizado directamente por um ordenador (ou por um seu periférico).

Foram os seguintes os princípios adoptados para a dotação das estações com máquinas impressoras:

1.º — Dotação com máquinas grandes impressoras das principais estações da rede em tráfego de longo curso para se poderem

captar os fluxos de tráfego fundamentais.

O número de máquinas foi fixado tendo em conta o actual número de bilheteiras, a quantidade anual de bilhetes vendidos e necessidades a satisfazer.

2.º — Dotação com máquinas pequenas impressoras das restantes estações da rede básica e complementar (exclusão da rede secundária) com uma venda em tráfego de longo curso superior a 10 000 bilhetes/ano, segundo o seguinte critério:

- dotação com uma máquina de todas as estações com uma venda anual superior a 10 000 bilhetes e inferior a 100 000 bilhetes;
- dotação com duas máquinas de todas as estações com uma venda anual superior a 100 000 bilhetes e inferior a 300 000 bilhetes;
- dotação com três máquinas de todas as estações com uma venda superior a 300 000 bilhetes.

A aquisição destas impressoras — num total de 28 grandes e 290 pequenas — representa um investimento de rentabilidade assegurada e que constitui uma economia anual — em pessoal e em papel de 1 400 contos, aproximadamente.

A aquisição deste material está sendo objecto de concurso.

B — DISTRIBUIDORAS AUTOMÁTICAS DE BILHETES

Prevê-se que até fins de Outubro deste ano 15 estações ficarão equipadas com distribuidoras automáticas destinadas a secundar as bilheteiras tradicionais. A exemplo das distribuidoras automáticas de bilhetes, da estação do Cais do Sodré, a C. P. vai introduzir nas respectivas estações, máquinas que funcionarão com moedas accionadas pelo próprio utente, mas que também não fornecerão trocos.

Depois de se concluir um estudo sobre os bilhetes mais vendidos, optou-se por distribuidoras automáticas de bilhetes de ida e volta, de primeira e segunda classes.

Em Agosto, a Companhia receberá as 30 distribuidoras, de origem suíça e cujo custo atinge cerca de 100 contos por unidade.

As estações a apetrechar com as distribuidoras automáticas são: Rossio, 4; Amadora, 3; Queluz, 2; Cacém, 2; Algueirão, 2; Sintra, 2; São Bento, 2; Campanhã, 2; Santa Apolónia, 2; Alverca, 1; Póvoa, 1; Alhandra, 1; Vila Franca, 1; Terreiro do Paço, 2 e Barreiro, 3.

Estação e Túnel do Rossio

Data festiva a de 8 de Abril de 1889, não só para Lisboa como para o País. Marcava a chegada do primeiro comboio ao Rossio vindo de Campolide. Era um considerável melhoramento na exploração das comunicações ferroviárias entre nós, que então estava na sua fase inicial.

Para tanto, tornou-se necessário romper o túnel do Rossio, trabalho de difícil execução para a técnica do tempo, devido aos obstáculos que se deparavam para o levar a efecto. Tratava-se de construir uma via subterrânea sob a cidade, de assinalável extensão e que ligasse o centro, na Baixa, com o extremo citadino, nessa altura em Campolide. A estação de Alcântara-Terra, construída no ano anterior, era fora de mão, e servia a linha de Sintra.

Concedida a empreitada da construção do túnel do Rossio (primitivamente denominado túnel da Avenida), em 9 de Abril de 1887, logo dois meses depois começou a perfuração pelos seus dois pólos, simultaneamente. A abertura tem a largura suficiente para as duas linhas, ascendente e descendente, e ficou com quatro poços intermediários, ou respiradouros, situados um no jardim da Escola Politécnica, outro na Rua Rodrigo da Fonseca, um terceiro na Travessa da Légua da Póvoa e o último na antiga Estrada da Circunvalação, (agora Rua Marquês da Fronteira), lá ao cimo, este, cremos que de inútil função presentemente, impedindo o alargamento do topo da Avenida Conselheiro Fernando de Sousa.

Rasgado o túnel, havia que construir a estação términos do Rossio, que se situou nos antigos terrenos do duque do Cadaval. O projecto é do arquitecto José Luís Monteiro, a quem a capital ficou devendo algumas obras de vulto. Resolveu este artista empregar na edificação o estilo manuelino, o que lhe imprimiu uma feição elegante e distinta. As duas portas centrais da frontaria reproduzem a dupla boca do túnel que termina (ou começa) na gare, esta como se sabe instalada em nível superior ao do piso térreo da entrada na estação.

O corpo principal consta de um amplo átrio e dois pavimentos superiores, servidos por ascensores. No último, há também um espaçoso vestíbulo, por onde se passa à gare, propriamente dita. As medidas da estação, desde a entrada do túnel até à parede do edifício de passageiros, são de 215 metros de comprimento e 60,57 m de largura. Para a época da sua construção, seria mais do que suficiente,

mas o subsequente desenvolvimento do movimento ferroviário tornou precárias tais dimensões. Houve que desviar da estação do Rossio para a de Santa Apolónia o tráfego das linhas do Norte e do Leste, de mais longo percurso. A do Rossio ficou apenas destinada ao serviço de trâncias Lisboa-Sintra, Lisboa-Azambuja e à linha do Oeste.

A inauguração da estação do Rossio efectuou-se em 11 de Junho de 1890, embora a título provisório, dado que ainda faltava concluir uma boa parte do magnífico edifício. Ao lado da estação e com comunicação interiormente, ergueu-se o hotel Avenida-Palace, também sob risco do mesmo arquitecto. Era, até há poucos anos, o estabelecimento hoteleiro mais luxuoso de Lisboa, mas está hoje ultrapassado por outros congêneres, de mais moderna construção e de mais funcionais instalações.

No entanto, o conjunto ainda não desmerece do local, desde que se complete o lado oposto com uma edificação condizente, na esquina da Rua Primeiro de Dezembro com o Largo D. João da Câmara, onde agora se vê um feio tapume. Isso, já que não se aproveitou a demolição do antigo hotel de Inglaterra para o alargamento que se impunha, se outra visão tivesse então havido prevendo o futuro e desfogando-se daquele troço de tão grande movimento transitário.

DO JORNAL «A CAPITAL»



Transportes frigoríficos ferroviários

Reunião em Lisboa

Com o patrocínio da C. P., realizou-se em Maio em Lisboa um encontro de dirigentes da Interfrigo (Sociedade Ferroviária International de Transportes Frigoríficos), que congraçou entidades e firmas ligadas às actividades da importação e exportação no nosso País.

A abrir a reunião, M. Naud, director-geral da Interfrigo — ladeado na mesa da presidência pelos eng.^{os} Belém Ferreira e Luís Areias, da C. P. e pelo seu adjunto, M. Courteille, — traçou uma completa e bem delineada resenha sobre as actividades da sociedade que dirige.

Fundada em 1949 por seis redes ferroviárias, para transporte de produtos frigorificados, a Interfrigo conta hoje com a adesão de 26 redes — entre as quais Portugal — estendendo-se a sua actividade à quase totalidade da Europa e aos países mediterrânicos da África e do Próximo Oriente.

Dispondo de 8 mil vagões refrigerantes e frigoríficos, e de 340 transcontentores frigoríficos (além

de 20 mil vagões das redes associadas), transporta em condições óptimas de temperatura, através das mais variadas regiões climáticas e ao longo de milhares de quilómetros, os mais diversos e delicados produtos frescos (frutas e legumes, carnes verdes e congeladas, leite e produtos lácteos, etc.), os quais chegam às mãos do consumidor como acabados de colher ou de produzir.

No final da exposição, vários assistentes, nitidamente interessados, levantaram diversas questões referentes à aplicação prática do serviço Interfrigo — agora introduzido em Portugal — para a troca de produtos nacionais com os restantes países europeus, questões a que M. Naud e o eng.^o Areias deram adequada resposta ou anotaram para ulterior solução.

A terminar o encontro seguiu-se um «Cocktail», durante o qual prosseguiu a animada e interessada troca de impressões sobre os serviços apresentados.



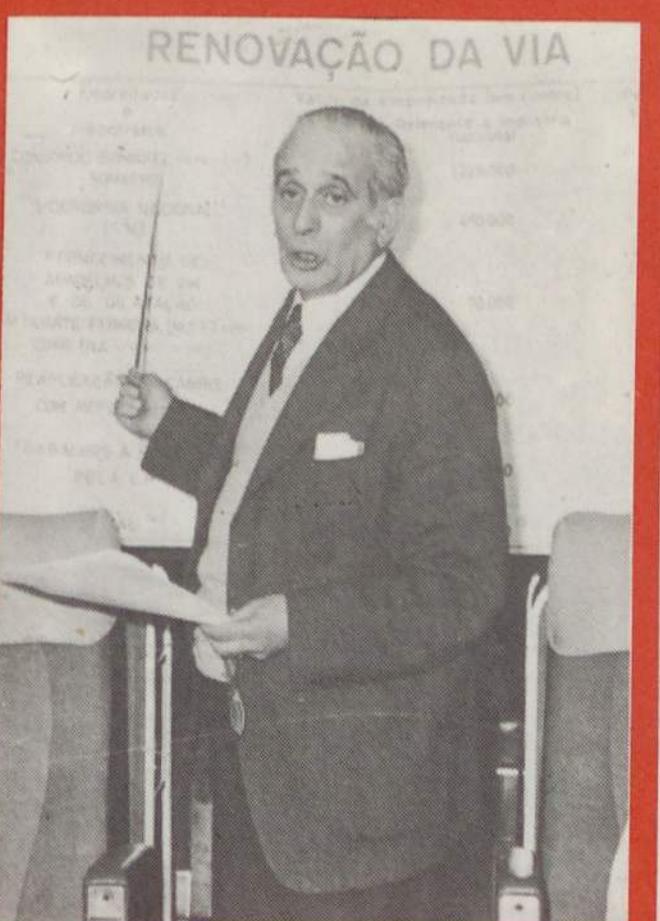
Técnicos do Ultramar visitaram os trabalhos de renovação da via férrea na Linha do Norte

Um grupo de trinta técnicos da «Comissão de Estudo de Uniformização e Aquisição de Equipamentos Ferroviários», de que faziam parte qualificados dirigentes dos caminhos de ferro do Ultramar, deslocou-se, em comboio especial, no dia 13 de Abril, à linha do Norte, para examinar os trabalhos de renovação integral da via, decorrentes na área de Espinho-Ovar.

Aqueles técnicos foram acompanhados por diversos dirigentes da referida empresa, entre os quais os eng.^{os} Óscar Amorim, Duarte Silva, Arruda Pacheco, Luís Cavaleiro e dr. Élio Cardoso.

No regresso, os visitantes, bem como os dirigentes da C. P. que os acompanharam, observaram, no Entroncamento, o complexo oficial e o estaleiro de reperfilagem de carris ali instalados.

Durante a viagem os técnicos tiveram ocasião de se inteirar sobre os principais problemas da actual reconversão ferroviária, particularmente os atinentes à renovação integral da via.



Festa ferroviária de 1973



Na Cantina do Rossio — visitosamente engalanada com colgaduras e estandartes dos órgãos sindicais e das diversas agremiações ligadas ao caminho de ferro — teve lugar, no dia 24 de Maio, a tradicional Festa Ferroviária que a Companhia dedica anualmente aos seus funcionários, durante a qual foram distribuídos os prémios aos agentes e seus familiares que, em 1972, se distinguiram nos jogos florais, aproveitamento escolar, estações melhor cuidadas, conservação e limpeza de dormitórios, bem como galardões aos ferroviários que completaram 40 e 50 anos de bons serviços ou praticaram actos louváveis e de abnegação.

À festa assistiram o presidente do Conselho de Administração da C. P., dr. Neto de Carvalho, os administradores brig. Almeida Fernandes, cor. Ferreira Valença e eng. Alfredo Garcia, bem como elevado número de funcionários não só dos quadros superiores da Companhia como das mais diversas categorias.

O acto principiou com a execução do hino ferroviário pela banda do Clube Ferroviário de Portugal, sob a regência do cap. Silvério Campos, que interpretou também um seleccionado programa musical, bastante apreciado pela assistência — que enchia literalmente a vasta sala. Após a execução do hino, o dr. Neto de Carvalho proferiu algumas palavras de abertura, realçando particularmente os actos de louvor e de abnegação praticados por agentes da Companhia e os ferroviários que completaram 40 e 50 anos de bons serviços.

Os três primeiros sonetos, premiados nos jogos florais, foram recitados pela escriturária Maria Aline Pereira, seguindo-se a distribuição dos prémios e menções honrosas aos contemplados do aproveitamento escolar, estações melhor cuidadas, etc. A distribuição destes prémios — num total aproximado de duas centenas — foi feita pelos administradores presentes, cabendo, por último, ao dr. Neto de Carvalho a entrega dos respectivos galardões aos seis autores de actos de louvor e de abnegação:

Eulália Balbino Bexiga, guarda de P. N. — Por ter comunicado telefonicamente com a estação de Faro, pedindo a comparência de agentes para procederem à substituição de um carril partido.

António Maria Pereira Caldeira, servente de 2.ª classe — Por ter comunicado imediatamente ao chefe da estação de Alhandra que se encontrava uma fracção metálica entalada no cruzamento de linhas ao km 25, 300-N, que fazia perigar a circulação dos comboios.

José de Almeida, subchefe de distrito — Pelas rápidas providências que tomou quando, ao viajar no c.º n.º 1221, de 9.1.72, na situação de folga, notou uma pancada estranha originada pela fractura de um carril e se dirigiu à estação de Freineda a pedir afrouxamento às circulações e a solicitar a comparência do pessoal do distrito para se proceder à aplicação de fecho provisório.

Florival Maria Teresa, fogueiro de 1.ª classe — Pelas rápidas providências que tomou quando, ao notar que a linha próximo de Odemira, se encontrava obstruída por terras e pedras provenientes do desmoronamento de uma trincheira, comunicou, rapidamente, este facto, evitando assim consequências graves.

Gisélia Escolástica Carrapiço, guarda de P. N. — Pelo acto de coragem e elevado altruísmo demonstrado no dia 8.1.72, quando salvou de morte iminente, com risco para a sua própria vida, um indivíduo de 74 anos de idade, que atravessava a linha junto ao apeadeiro da Caridade, no momento em que se aproximava um comboio.

Manuel Alexandre Machado Rocha, factor de 1.ª classe — Pelo acto de coragem e elevado altruísmo demonstrado quando, no dia 7.7.72, salvou de morte imediata, com risco para a sua própria vida, uma rapariga, na estação de Famalicão.

Durante a entrega dos prémios, todos os contemplados — particularmente os que acabámos de referir — foram alvo de calorosas manifestações de aplauso.

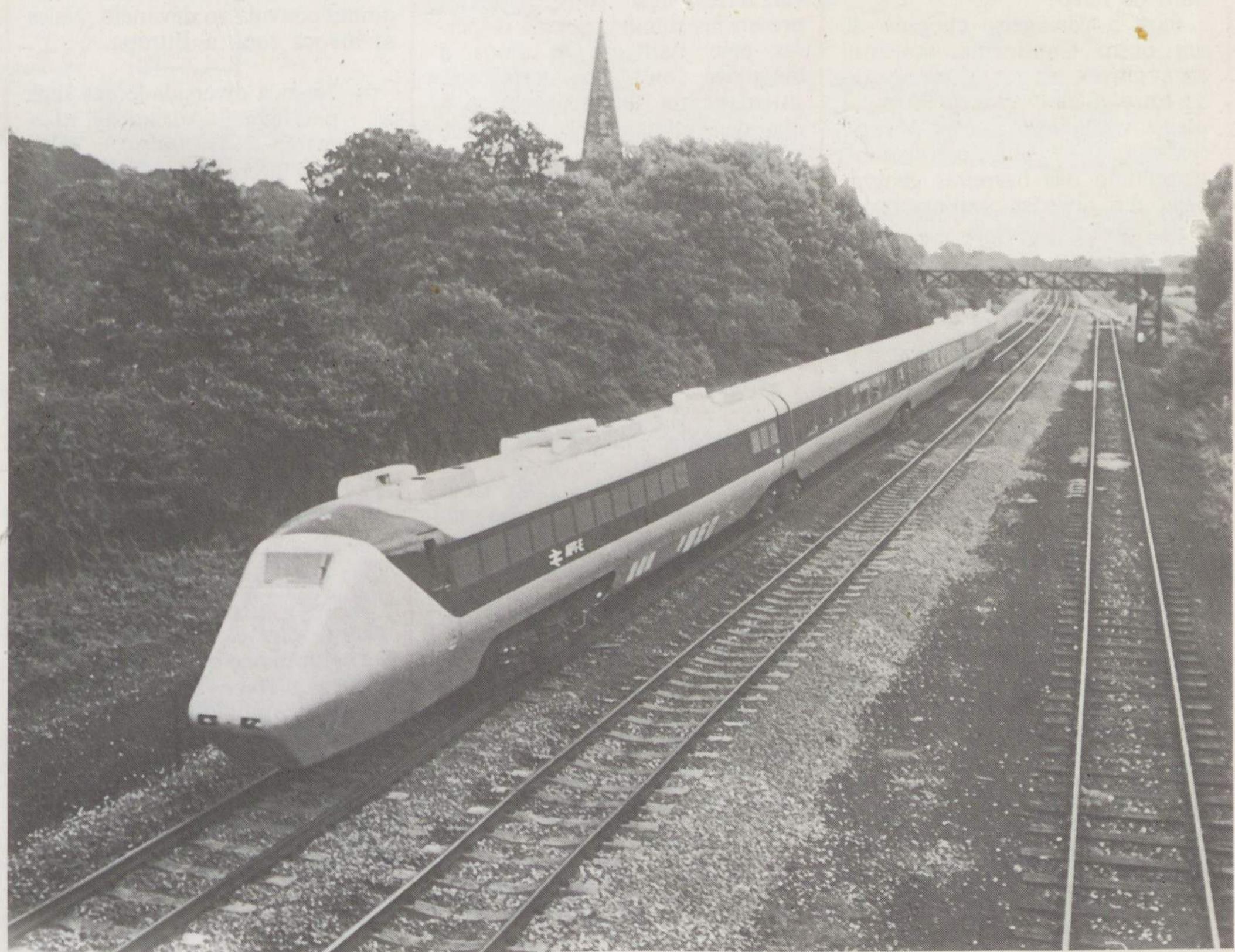
A Europa dos Caminhos de Ferro

O Centro de Relações Públicas da União Internacional dos Caminhos de Ferro vai lançar este ano uma nova publicação, cujo texto reproduzimos, alusiva à cooperação internacional europeia

no domínio da ferrovia.

«A Europa dos Caminhos de Ferro» — é o nome dessa edição — documenta, com extraordinário interesse e notável síntese, as realizações e os esforços, quantas

vezes prodigiosos, levados a cabo pelas diversas redes europeias para valorizarem os seus caminhos de ferro, que sulcam, em malha densa, o Velho Continente, em todas as direcções e sentidos.



A Geografia e a História conjugaram os seus esforços para impedir que a Europa se unisse. Tão exígua à escala do Mundo, a Europa, rasgada em ilhas e penínsulas, por estreitos e mares interiores, cortada ao meio por uma barreira quase ininterrupta de montanhas — os Pirenéus, o Jura, os Alpes, os montes da Boémia, os Cárpatos — está na verdade repartida por imposição da Natureza e a própria História formou uma dispersão de mais de vinte estados, com raças e línguas diferentes.

Só há pouco mais de duas décadas os europeus se empenharam em reunir pacientemente as peças deste imenso «puzzle». A unidade política da Europa não é ainda hoje senão uma longínqua esperança; a sua unidade económica é apenas uma simples cooperação que progride laboriosamente. Mas existe uma Europa que já realizou largamente a sua unidade — é a Europa dos caminhos de ferro!

Para o passageiro chegado de um outro Continente, constitui uma grande surpresa encontrar, na Europa, caminhos de ferro em plena vitalidade, que souberam realizar a sua unidade continental, triunfando das barreiras geográficas, das divisões políticas e das disparidades técnicas.

A ABOLIÇÃO DAS FRONTEIRAS

I — Através das montanhas e dos mares

Há já mais de um século que os primeiros túneis alpinos permitiram aos caminhos de ferro atravessar montanhas que separavam a Europa do Norte da do Sul. Essas perfurações multiplicaram-se depois e o Velho Continente é delas particularmente rico: existem no Mundo 43 túneis ferroviários de, pelo menos, 4 km de comprido. A Europa só por si conta com 32 deles. O maior do Mundo, o do Simplon, une a Suíça à Itália através de uma galeria de 20 km. A Suíça, que a Geografia parece ter querido isolar para fazer dela uma espécie de Tibete da Europa, tornou-se, pelo contrário, graças aos seus oito

túneis ferroviários de mais de 8 km de comprimento, o coração da rede ferroviária europeia. A linha do Gothard, em particular, situada num dos locais menos acessíveis da Europa, é a artéria mais movimentada do Continente, autêntico «boulevard» da ferrovia trilhado diariamente por cerca de 300 comboios.

Vitória sobre as montanhas. Vitória também sobre os braços de mar. Entre a Escandinávia e a Alemanha, tal como entre Londres e Bruxelas, Roterdão ou Paris, ou entre Roma e Palermo ou Siracusa, o comboio todos os dias atravessa o mar. Os caminhos de ferro europeus constituíram uma frota especializada, que pode assegurar o embarque directo dos veículos ferroviários evitando o trasbordo de passageiros e de mercadorias.

Noutros estreitos, o comboio transpõe o mar por pontes. O melhor exemplo talvez seja o conjunto de viadutos que permite à via férrea ligar entre si certas províncias dinamarquesas dispersas pelo Báltico. Ou ainda a magnífica construção germânica, situada entre Grossenbrode e a ilha de Fehmarn, na linha que liga «à vol d'oiseau» a Escandinávia ao resto da Europa. Por outro lado, o comboio atravessa vastos estuários, com largura de alguns quilómetros, como o Firth of Tay e o Firth of Fourth, na Grã-Bretanha.

Para estreitar os seus laços e não obstante as barreiras geográficas, a Europa ferroviária vai empreender uma obra ainda mais audaciosa: a construção do túnel sob a Mancha, cuja entrada em serviço se prevê para 1980. Com 50 quilómetros de comprimento, esta ambicionada galeria reduz em várias horas as ligações entre a Grã-Bretanha e o Continente e a coberto das incertezas meteorológicas. As viagens Londres-Paris ou Londres-Bruxelas serão tão rápidas e tão seguras como são actualmente as viagens Bruxelas-Amesterdão ou Colónia-Bruxelas. O Caminho de Ferro terá assim colocado a Grã-Bretanha no Continente.

II — Comboios sem fronteiras

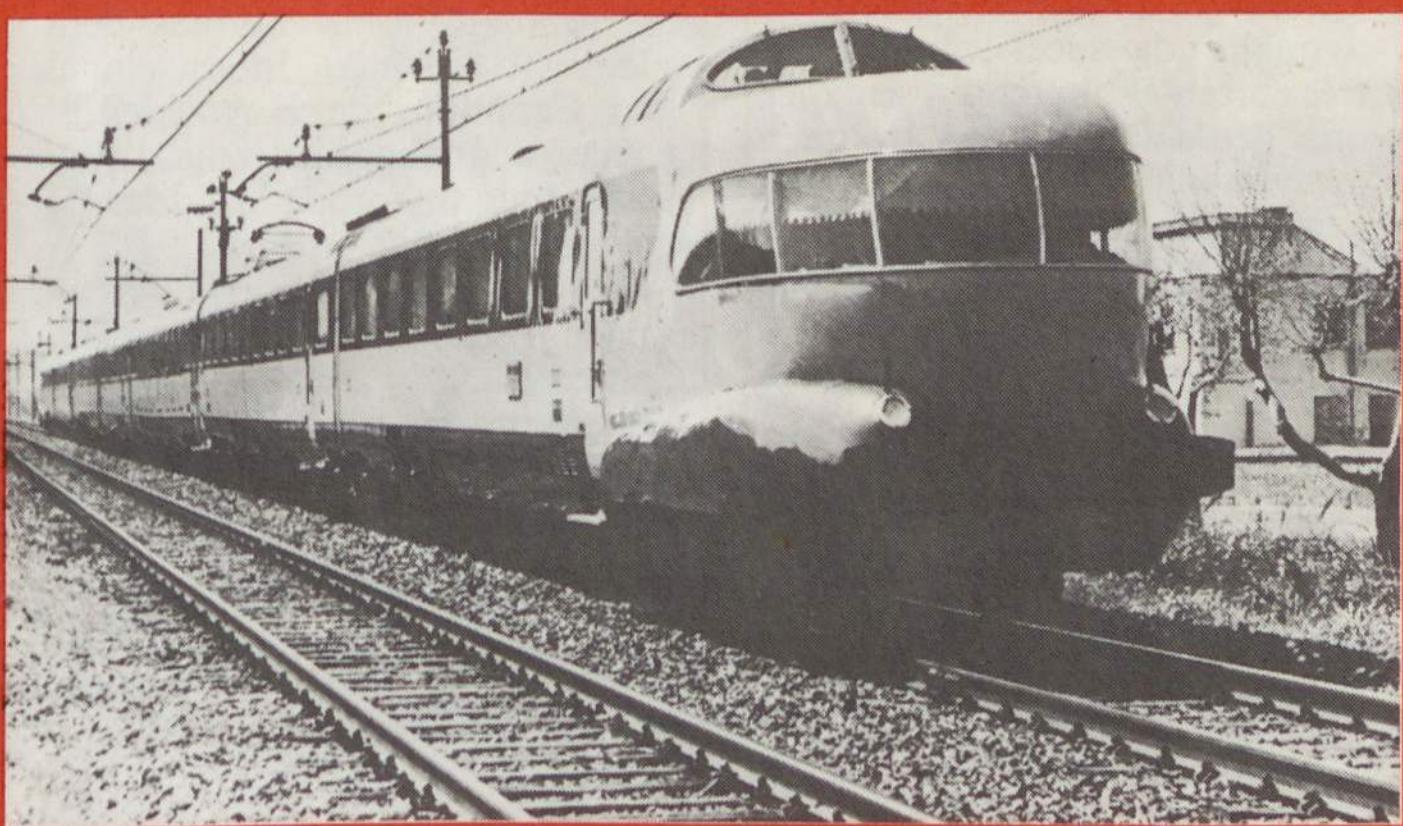
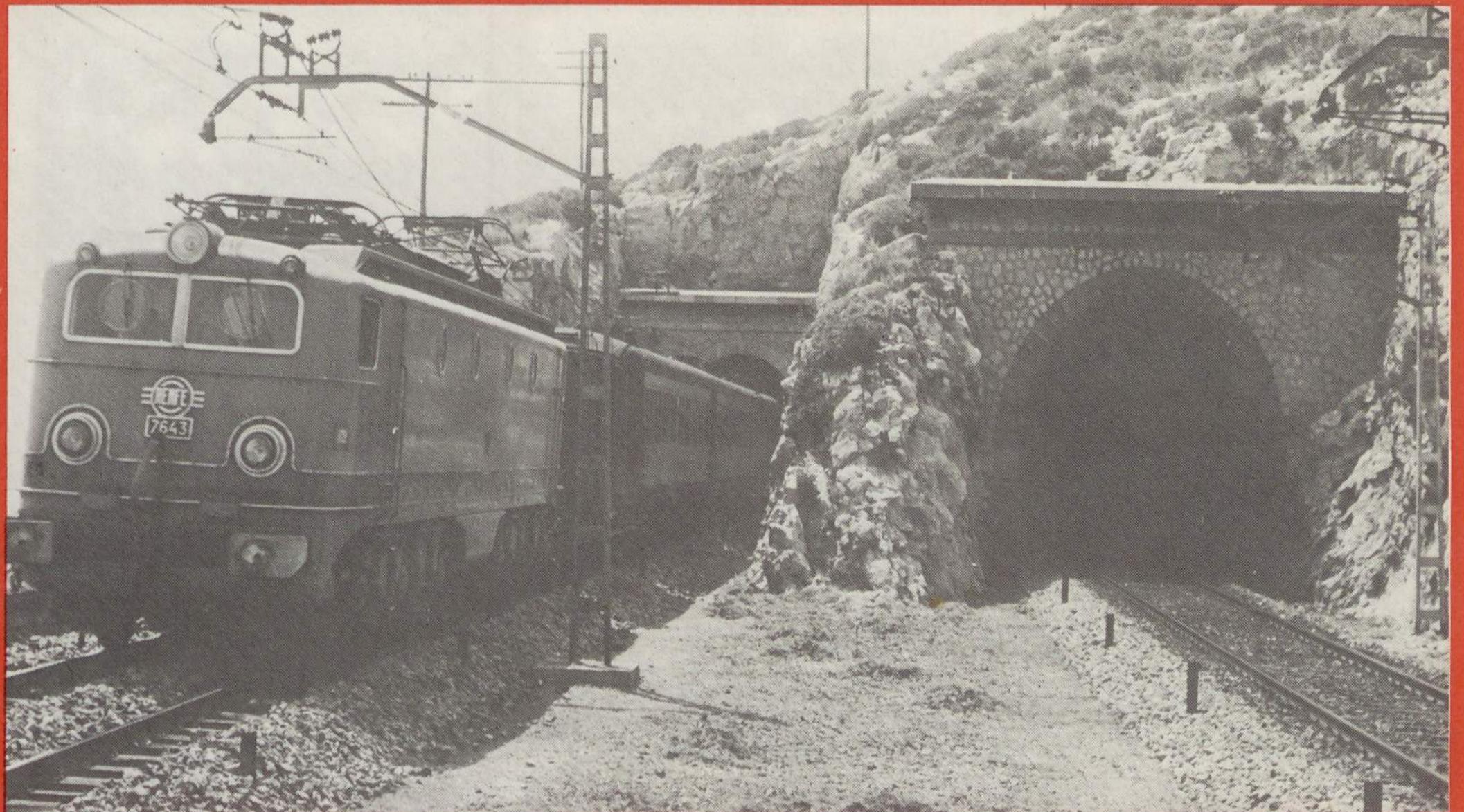
Mas, de que serviriam estas

vitórias sobre as fronteiras naturais se as fronteiras criadas pelos homens servissem sempre para dividir a Europa? Também, desde há muito, os caminhos de ferro trabalham pacientemente para esbater as fronteiras políticas. De há cem anos para cá, uma conferência europeia reúne-se regularmente para estabelecer o horário dos grandes «expressos» internacionais e fixar a sua composição. Trabalho árduo: todos os dias, centenas de comboios directos percorrem a Europa em todos os sentidos e direcções sem que os passageiros tenham de mudar de comboio nas fronteiras. Assim o viajante que, de Bruxelas, se dirige a Zurique pelo «Edelweiss» atravessa sucessivamente quatro países (Bélgica, Luxemburgo, França e Suíça), mas tem a sensação de não percorrer senão um — a Europa.

Os 160 comboios internacionais mais prestigiosos receberam cada um seu nome. A lista destes nomes convida ao devaneio. Neles se invoca toda a Europa.

- Na rica diversidade das suas paisagens: «Adriática», «Leman», «Transalpin», «Danubius-Express», «Schwarzes Meer» (Mar Negro) ou dos seus lugares urbanos: «Palatino», «Puerta del Sol»;
- na sua longa história e nas suas lendas: «Rheingold», «Parsifal», «Loreley Express», «Sanssouci», «Prinz Eugen», «Romulus»...
- nos seus artistas: «Rembrandt», «Chopin», «Mozart», «Van Beethoven», «Joan Strauss» ou nos seus mais ilustres pensadores e escritores: «Erasmus», «Molière», «Goethe»...

A bem dizer, o passageiro é menos sensível à designação de um comboio do que à comodidade que ele oferece. Portanto, quem gosta do comboio apreciará poder ir sem trasbordo de Paris a Moscovo, por exemplo, ou de Estocolmo a Roma. O «record» dos «passa-fronteiras» pertence, sem dúvida, ao «Direct-Orient», cujas carruagens Paris-Istambul atravessam seis países: França, Suíça, Itália, Jugoslávia, Bulgária e Turquia. Os caminhos de ferro euro-



peus esforçam-se por reduzir ao mínimo o tempo de estacionamento nas estações da fronteira e muitas vezes a inspecção da polícia e das alfândegas efectua-se em trânsito, sem qualquer perda de tempo para os passageiros e sem trasbordo de bagagens. Há mesmo três comboios, o «Étoile du Nord», «L'Ile-de-France» e «Brabant», que ligam sem paragem o centro de duas capitais europeias, Paris e Bruxelas em 2,20 h, a 133 km/h de média comercial.

O mais sério desses obstáculos de fronteiras era, sem dúvida, a diferença de bitola da via, que impediu, durante muito tempo, toda a inter penetração de veículos. Todos os países do centro da Europa estão equipados com vias de 1435 mm de largura com exceção de algumas linhas de montanha. Mas, nos dois extremos da Europa, os países ibéricos, dum lado, e a União Soviética e a Finlândia, do outro, estão dotados de vias mais largas: 1668 mm para Espanha e Portugal, e 1524 mm para a U. R. S. S. e Finlândia.

Para evitar o trasbordo nas fronteiras espanhola e soviética, são utilizadas duas soluções: uma consiste em mudar os «bogies» dos veículos após elevação das caixas. Este sistema é utilizado na passagem fronteiriça franco-espanhola de Hendaia e permite o trânsito de carruagens directas Paris-Madrid e Paris-Lisboa. O mesmo método é utilizado na fronteira soviética, designadamente em Brest-Litovsk, onde um comboio inteiro de uma dezena de carruagens-camas é levantado em bloco para troca dos «bogies» com a bitola soviética ou inversamente. Moscovo está assim ligada directamente não só a todas as capitais da Europa Oriental mas a todas as grandes cidades alemãs, assim como a Roma, Paris, Copenhague, Hoek Van Holland e ainda a Ostende, com ligações marítimas para a Grã-Bretanha.

Uma outra técnica, que permite uma transposição mais simples e mais rápida da fronteira, é aplicada pelos caminhos de ferro espanhóis na fronteira de Port-Bou: a composição do comboio «Catalan-Talgo» está munida de rodas com afastamento variável, que

permitem fazê-la passar sem trasbordo das linhas espanholas com grande largura para as vias francesas de largura normal. Barcelona está deste modo ligada a Genebra por este comboio rápido de grande conforto e, dentro em pouco, estará ligada a Paris.

Em certos pontos de fronteira, os caminhos de ferro tiveram de vencer uma outra dificuldade técnica que poderia também retardar as ligações ferroviárias europeias: a tracção eléctrica dos comboios não utiliza a mesma corrente em toda a Europa, o que obriga a uma mudança de locomotiva nas fronteiras, com a perda de tempo que essa operação necessariamente comporta. Os caminhos de ferro europeus tornaram esta dificuldade equipando-se com locomotivas «policorrente», que podem utilizar sucessivamente vários tipos de voltagem. Uma boa ilustração deste feito é o comboio «Edelweiss» (Amesterdão, Bruxelas, Luxemburgo, Estrasburgo, Zurique), o qual roda sucessivamente sob três correntes diferentes, sem qualquer perda de tempo nas fronteiras atravessadas e sem que os passageiros deste confortável comboio suspeitem do progresso técnico de que beneficiam.

UM EQUIPAMENTO HOMOGÉNEO

O passageiro que cruza a Europa de comboio não deixará — se manifestar alguma curiosidade pelo «folclore» ferroviário — de se sentir atraído, sempre que passa de um país para outro, por algumas pequenas e pitorescas diferenças: o modelo e a cor dos uniformes dos ferroviários, a pintura das caixas das carruagens, o recorte das locomotivas, o aspecto de certos sinais, etc. Essas diferenças (que fazem a alegria dos caçadores de imagens e dos modelistas ferroviários) já se situam, como dissemos, no domínio do folclore: por detrás dessa fachada colorida como a dos trabalhos regionais, os caminhos de ferro europeus conseguiram, sobretudo de há uma dezena de anos para cá, uma profunda homogeneidade técnica, que tanto se pode verificar no material circulante como nas instalações fixas,

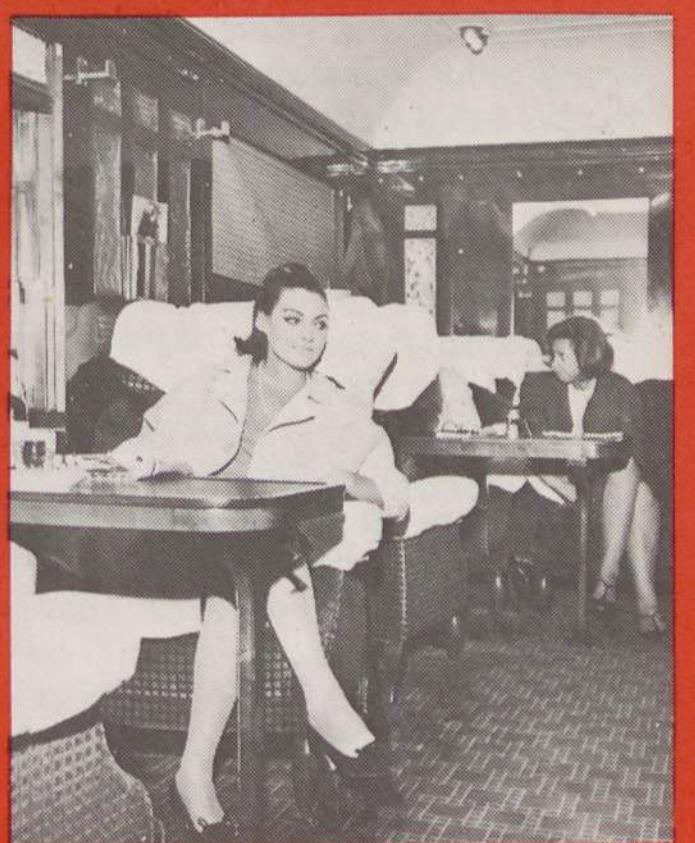
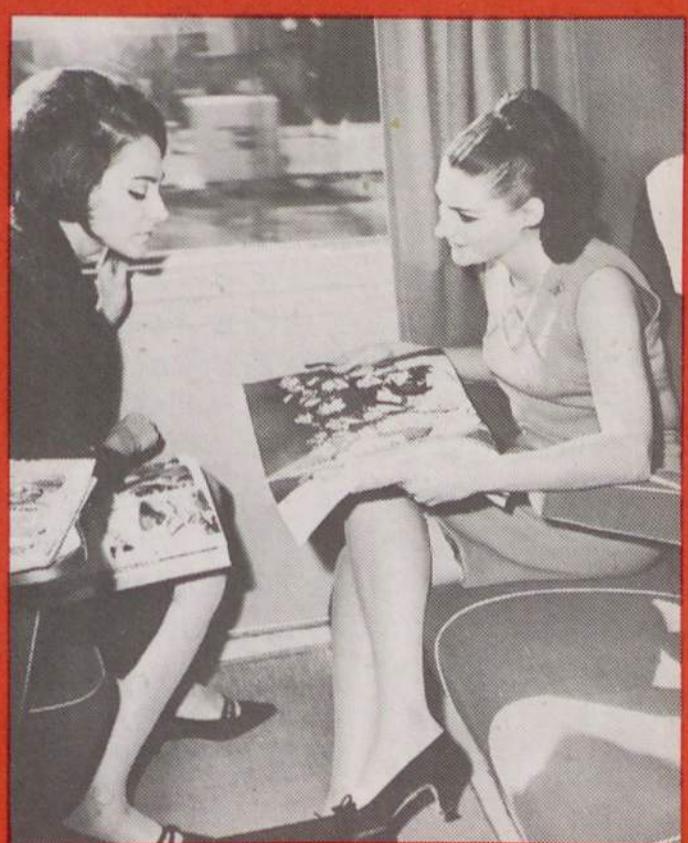
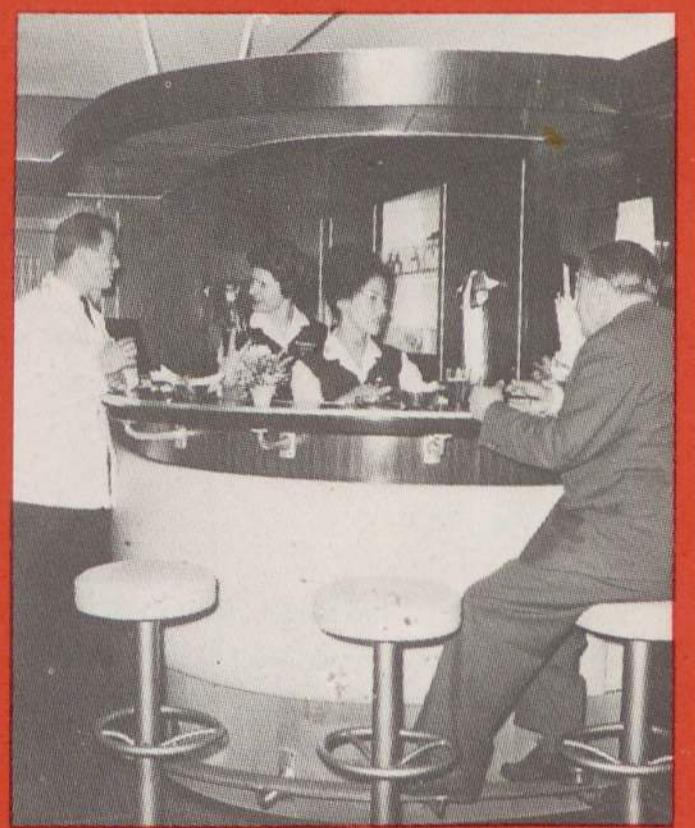
como no desenvolvimento sistemático das técnicas mais avançadas.

I — Carruagens

Nada é aparentemente mais confuso que certos comboios europeus de longo curso: azuis, castanhos ou verdes, as carruagens de diferentes países encadeiam-se como retalhos do manto de Arlequim. No entanto, se é o seu conjunto que faz um comboio, desde há muito tempo já que todas estas carruagens foram concebidas para poder trabalhar conjuntamente: órgãos de engatagem e de frenagem, dispositivos de iluminação e de aquecimento, tudo foi harmonizado. Há uma dezena de anos que as redes da Europa foram mais longe ainda a caminho da unidade: puseram ao serviço carruagens de um tipo uniforme (com cores semelhantes), correspondendo às normas definidas pela União Internacional dos Caminhos de Ferro: leitos, caixas, aparelhagem técnica, conforto, tudo foi estudado e definido em comum.

As carruagens-camas e as carruagens-restaurantes mais recentes também são concebidas segundo as normas internacionais: os caminhos de ferro da Europa acabam, por outro lado, de constituir recentemente um grupo para explorar e conservar em comum o seu parque de carruagens-camas e carruagens-restaurantes. A Companhia Internacional das Carruagens-Camas e do Turismo (CIWLT) e a Companhia Alemã de Carruagens-Camas (DSG), habituadas, desde alguns decénios para cá, às exigências de uma clientela internacional, asseguram ainda hoje na maior parte dos casos a gestão destes difíceis serviços, para os quais as preparou a sua longa experiência.

Mas são os «Trans-Europa-Expresso» que manifestam mais claramente a Europa dos Caminhos de Ferro. Uma trintena de comboios percorre diariamente a Europa do centro-oeste sob esta designação, perfazendo todos os dias 40 000 quilómetros. O passageiro que tenha, nem que seja uma só vez, utilizado um deles sabe que a divisa «T. E. E.» é



uma garantia europeia de velocidade e de conforto. Nove países aderiram ao «agrupamento T. E. E.», cuja sede é nos Países Baixos. Cento e setenta cidades da Europa são servidas pelos comboios T. E. E., que transportam todos os anos quatro milhões de passageiros.

Alguns desses comboios têm uma velocidade média superior a 130 km/h; certos deles atingem mesmo 200 km/h numa parte do seu percurso. Além do «bar» tradicional, uns deles oferecem aos passageiros um compartimento de secretariado, uma pequena loja, um salão de cabeleireiro... Com os T. E. E., a Europa levou o seu desejo de unificação até vestir estes comboios com uma espécie de uniforme: pintura vermelho-escura característica, inscrição «Trans-Europ-Express» em letras a ouro, grafismo dos letreiros com o destino... Todavia, cada um destes comboios conserva a sua personalidade própria e distingue-se por esta possibilidade ou por aquela qualidade que lhe é peculiar: o seu conforto («Rheingold», «Mistral»), a sua velocidade («Aquitaine» 145 km/h de média), o seu percurso difícil (o «Mediolanum», Munique-Innsbruck-Milão), que transpõe a passagem do Brenner)...

II — Vagões

O mesmo esforço de homogeneidade e de qualidade foi realizado na Europa para o transporte ferroviário de mercadorias. Após uma quinzena de anos, os vagões de mercadorias de uso corrente (cobertos, rasos, de taipais) são construídos consoante normas internacionais definidas pela U.I.C. Mesmo a sua própria pintura — cor de tijolo — tende a unificar-se. Em cada veículo, figura um número de 12 algarismos, que constitui um autêntico passaporte, permitindo identificar o vagão através de toda a Europa: dois destes algarismos indicam as condições de permuta do vagão entre os diversos países; dois outros algarismos dão a série do vagão e o seu número na série; o último algarismo enfim, é um número-chave, que permite verificar a exactidão dos outros em caso de leitura electrónica.

Essa marcação uniforme dará todos os seus frutos quando estiver generalizada a gestão automática do tráfego de mercadorias. Esta efectuar-se-á sem dificuldade à escala europeia, porque será baseada num código numérico comprehensível em todos os países. Por exemplo, um vagão que deva transportar uma mercadoria de Estocolmo a Belgrado através de nove países, será portador da mensagem numérica seguinte: 7430 - 0082 - 5073 - 5487 - 5534. Esta mensagem aparentemente misteriosa indicará a todos os especialistas dos países atravessados que este vagão partiu dos caminhos de ferro suecos (74) pelo porto de Trelleborg (30); que utilizou um navio transportador (00), depois entrou pelo porto de Sassnitz (82) na rede dos caminhos de ferro alemães do Reich (50) donde sairá pela passagem fronteiriça germano-checa de Bad-Schandau/Decin para entrar na rede checoslovaca (54). Esse vagão passará seguidamente por Sturowo/Szob (87) nos caminhos de ferro húngaros (55), donde se dirigirá enfim pela passagem fronteiriça de Kelebia/Subotica (34) para a rede jugoslava...

Há mais de vinte anos, nove redes da Europa juntaram-se, a pouco e pouco, para criarem em comum um parque de 320 000 vagões unificados, os vagões «EUROP». Quando um destes vagões deixa, carregado, o seu país de origem, ele não terá de lhe ser devolvido vazio, conforme a prática antiga, pouco económica. Após descarga, a rede que recebeu o vagão utiliza-o como se seu fosse: desaparecem assim os percursos em vazio e a Europa dos caminhos de ferro encontrou, neste esforço de união, o meio de assegurar uma melhor rentabilidade do seu material.

Para os transportes especializados, a Europa forjou dois utensílios: «Intercontainer» e «Interfrigo». Estas duas sociedades internacionais têm o papel, uma de coordenar e desenvolver o transporte em grandes contentores, a outra de construir, explorar ou alugar o material destinado aos transportes sob temperatura dirigida. A «Interfrigo» possui, ou gere, aproximadamente 30 000 vagões isotérmicos ou refrigerantes,

assim como grandes contentores frigoríficos. Ainda aí, as disparidades nacionais se apagaram para maior bem de todos perante a vontade de união europeia.

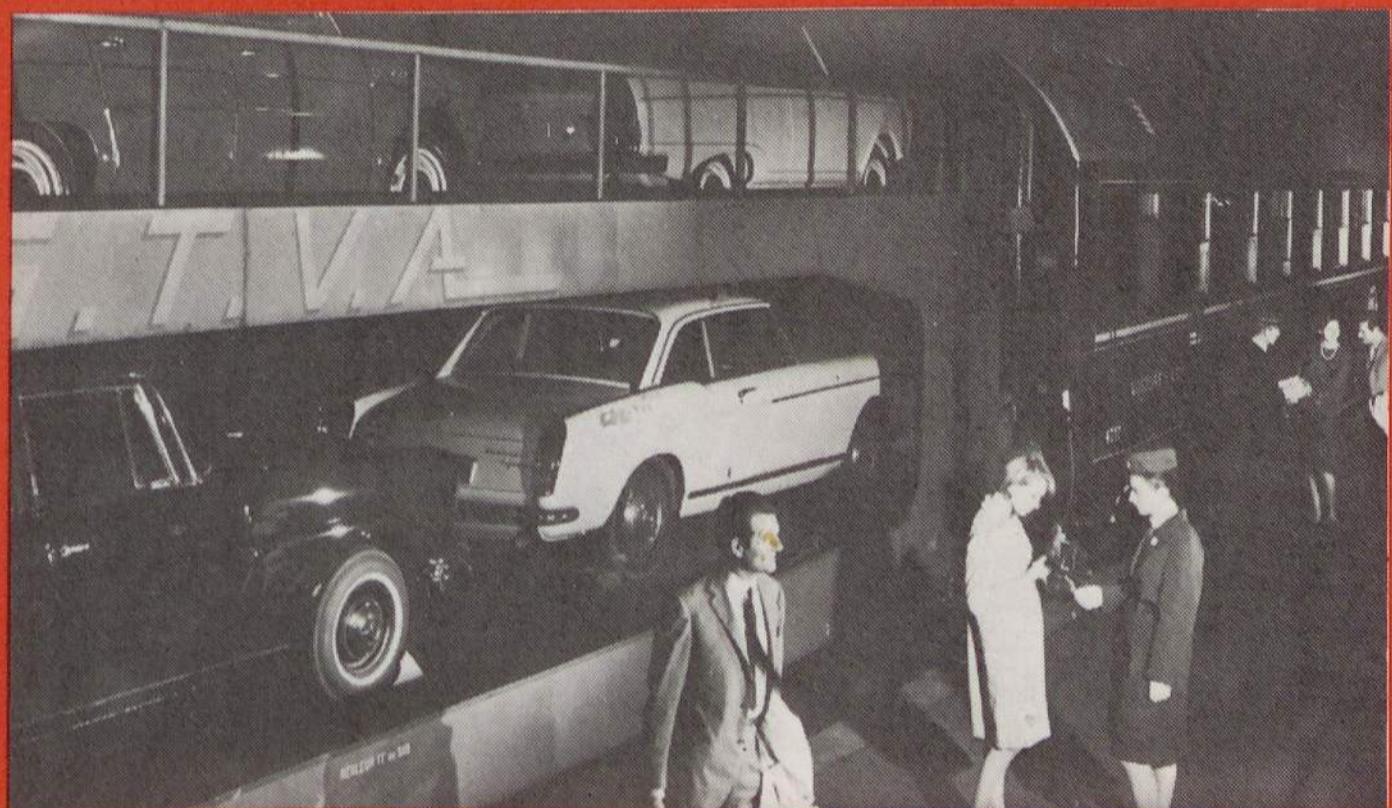
Os T. E. E. M. (Trans-European-Express-Marchandises) constituem, para os transportes de mercadorias, o equivalente às ligações T. E. E. de passageiros. Foi assegurada mais de uma centena de ligações sob a sigla T. E. E. M. a velocidades de 85 a 100 km/h, com o mínimo de paragem nas fronteiras, através de toda a Europa:

- de Sagunto (Espanha) a Helsingborg (Suécia), ou seja, 2 790 km, por Avinhão, Metz, Colónia, Hamburgo e Copenhague;
- de Bolonha a Oslo (2 241 km) por Basileia, Hamburgo, Copenhague...

III — Infra-estruturas modernas e técnicas de vanguarda

O valor do serviço ferroviário é condicionado pela qualidade da via e da sinalização, pelo menos, tanto como pela do material circulante. Uma das características da rede ferroviária europeia é o cuidado dispensado à via, que encaminha um tráfego particularmente denso. Em toda a Europa, a via é posta e conservada segundo os mesmos métodos. Esta é constituída, cada vez mais frequentemente, por carris soldados de grande comprimento, fixados às travessas por pregação elástica. A forte densidade do tráfego conduziu os caminhos de ferro europeus a equiparem as suas grandes artérias com uma sinalização automática de espaçamento dos comboios, permitindo que estes succedam numa dada via com menos de três minutos de intervalo.

Os princípios da segurança ferroviária moderna são os mesmos em todo o continente: o comboio assegura ele próprio a sua protecção fechando o sinal à sua passagem; são ainda as rodas do comboio que, entrando em contacto com os carris de uma secção de via, agem como um interruptor que fecha o sinal pelo acendimento da luz vermelha. O comboio liberta, por si próprio,



a via pelo mesmo mecanismo (o «interruptor» torna a abrir-se).

Uma das características comuns dos caminhos de ferro europeus é a busca contínua de progresso técnico, que se manifesta particularmente na automatização sistemática e nas marchas a grandes velocidades. Mais do que qualquer outro meio de transporte o Caminho de Ferro presta-se a uma exploração automatizada e todas as redes da Europa estão empenhadas no desenvolvimento da cibernética, isto é, de um automatismo inteligente, se assim se pode dizer: a máquina torna-se capaz de se comandar a ela própria, de tomar certas iniciativas, portanto, de aliviar o Homem de uma parte do seu trabalho intelectual e já não só do seu esforço físico. A cibernética deve permitir, por exemplo, nas linhas de tráfego muito denso, ao automatizar simultaneamente a condução dos comboios, a regulação da sua marcha e a formação dos itinerários, obter ao mesmo tempo o melhor escoamento possível e uma segurança total.

Para elevar as velocidades na rede europeia, os projectos abrangem tanto novos engenhos motores como novas linhas. Vários protótipos de alta velocidade estão a ser experimentados, por exemplo o APT-E¹ britânico e o TGV² francês, que vai buscar a sua energia a uma turbina a gás. Este último já conseguiu a velocidade de 318 km/h. A Itália propõe-se desenvolver a utilização de uma composição automotora de inclinação variável, a ETR Y 0160, a qual permitirá, nas linhas muito sinuosas, aumentar em 30% as velocidades comerciais em relação aos engenhos tradicionais. Estão também em estudo, na Europa, diversos projectos de linhas novas para circulação a grandes velocidades: os Caminhos de Ferro Federais Alemães propõem-se construir 950 km de novas vias, que permitirão a circulação a 300 km/h; a França projecta o estabelecimento de uma nova linha que porá Lião a menos de 2 horas de Paris (em lugar de 3-45 h, como actualmente); a Itália, a primeira a passar à fase da realização, deve pôr ao serviço, a partir de 1974, uma secção de 120 km da nova «direttissima»

Roma-Florença. Deste modo, se desenvolve, pouco a pouco, uma nova rede europeia para elevadíssimas velocidades, que alguns já denominaram a «Europolittrain». Nessa mesma perspectiva, um «Plano Director Europeu da Infra-estrutura» foi colocado em primeiro lugar entre os grandes projectos técnicos estudados pela União Internacional dos Caminhos de Ferro. Esse plano tem em conta as necessidades a longo prazo do tráfego de passageiros e de mercadorias e prevê os trabalhos a realizar para transformar os principais eixos internacionais da Europa em artérias de grande velocidade e de grande débito. Inscreveram-se já, neste Plano Director, os eixos:

- Grã-Bretanha — Continente pelo Túnel;
- Brenner — Munique — Innsbruck — Verona;
- Turim — Chambéry;
- Narbonne — Barcelona.

UMA POLÍTICA COMERCIAL COMUM

Este esforço de homogeneidade técnica acompanha-se logicamente de uma política comercial comum. Frente ao cliente — quer seja passageiro ou expedidor de mercadorias — os caminhos de ferro da Europa apresentam-se como um mesmo prestador de serviços e têm a consciência de ter de defender uma única imagem de marca.

I — Títulos de transportes internacionais

Há muito tempo já que um passageiro das linhas internacionais se não tem de munir de tantos bilhetes quantos os países percorridos. Por via dos acordos comerciais estabelecidos entre as redes, cada uma delas pode emitir um bilhete único para a totalidade do percurso internacional. Esta facilidade ultrapassa mesmo o quadro europeu e é possível comprar, em Londres, um bilhete directo para Bagdad, por exemplo. A mesma facilidade é dada aos expedidores de mercadorias, os quais entregam, na estação de partida, uma declaração de expe-

dição internacional, que acompanhará a mercadoria de uma ponta à outra.

Existem diversas fórmulas de cartas de assinatura europeias adaptadas às principais categorias de passageiros:

- Cartas de 1/2 tarifa internacionais, concebidas principalmente para os homens de negócios que têm de efectuar regularmente um mesmo trajecto internacional (Paris-Bruxelas, por exemplo);
- Cartas «Rail Europ-Junior» e cartas «Interrail», destinadas a facilitar as viagens dos jovens através da Europa;
- Cartas de assinatura «Eurailpass» e «Student Rail-pass», concebidas para turistas que habitam países muito afastados e desejam percorrer a Europa em três semanas, um mês, dois meses ou três meses. A «Eurailpass» permite-lhes circular livremente pelas linhas de 13 redes da Europa utilizando qualquer comboio, compreendidos os T. E. E., sem qualquer taxa suplementar.

II — Realizações comerciais comuns

Um dos mais sérios obstáculos à unidade ferroviária europeia, num continente de tão diversos povos, era, sem dúvida, a diversidade das línguas utilizadas para dar, nas estações, informações aos passageiros. Essa «Torre de Babel» dos «way-out», «ausgang», «uitgang», «sortis», «salida», «uscita», «saída», etc., contribuia, na verdade, em parte, para a confusão do passageiro e, portanto, para o divertimento na viagem; mas essa graça depressa esmorecia, tendo em conta os inconvenientes da sua contrapartida. Por isso é que os passageiros europeus ou extra-europeus apreciam ir vendo as estações da Europa cobrirem-se de «pictogramas»: aqueles cartazes com imagens, concebidos originalmente pela União Internacional dos Caminhos de Ferro, e que permitem a um português sentir-se como em casa na estação de Helsínquia.

As iniciativas comerciais dos



caminhos de ferro europeus não alcançarão todos os seus frutos se não se puderem expandir à escala do Continente. Essas iniciativas são muito numerosas; mas as realizações mais notáveis foram talvez os comboios «auto-couchettes» internacionais para passageiros e os comboios-bloco para as mercadorias.

A juntar aos comboios «auto-couchettes» internos de cada país (muitas vezes com longuíssimos percursos), foram estabelecidas através da Europa cerca de sessenta ligações T. A. C. internacionais: podemos assim ligar, sem escala, com o carro como bagagem, Colónia a Roma, Bruxelas à Áustria ou à Jugoslávia, o Ruhr à Bretanha, o Báltico ao Mediterrâneo, etc.

Para as mercadorias, comboios-blocos, principalmente imaginados para a troca de contentores, circulam pendularmente através da Europa, sem escala nas estações de triagem e sem paragem nas fronteiras, sendo as operações de alfândega efectuadas à partida e à chegada. Tais comboios circulam entre Antuérpia e Milão, Dunquerque e o Norte da Itália, Colónia e Paris, entre Roterdão, Colónia e Paris. Os comboios-blocos para mercadorias, tal como os comboios «auto-couchettes» para passageiros, constituem duas formas muito modernas do transporte ferroviário, duas fórmulas do futuro. Note-se que, nesses dois domínios, o papel de iniciador foi desempenhado pelo caminho de ferro britânico, esse pioneiro do «carril» na Europa e no Mundo.

Em resumo, a Europa ferroviária apresenta-se como uma rede de cerca de 260 000 quilómetros de linhas (excluída a U. R. S. S.) contra 135 000 na União Soviética e 350 000 nos Estados Unidos. Essa rede, que se estende do Atlântico às fronteiras soviéticas e do círculo polar ao Bósforo, encaminha, por ano, 2 500 milhões de toneladas de mercadorias, quer dizer, um pouco menos que a Rússia (2 900 milhões) mas mais do que a dos Estados Unidos (1 300 milhões). Ao mesmo tempo, a rede europeia transporta anualmente mais de 7 biliões de passa-

geiros, ou seja, aproximadamente tanto como o Japão (6,5 biliões) mas nitidamente mais do que a U. R. S. S. (3 biliões) e, sobretudo, que os Estados Unidos (284 milhões). Enquanto que os caminhos de ferro dos Estados Unidos não extraem senão 6% das suas receitas dos transportes de passageiros, 40% do receituário dos caminhos de ferro europeus provém do ramo «passageiros». Este número demonstra a que ponto o «carril» é apreciado e se torna indispensável na Europa como transportador de passageiros, pelas suas qualidades bem conhecidas de rapidez, segurança e pontualidade.

O seu porvir está tanto melhor assegurado na Europa; quanto este Continente, tal como o Japão ou o Leste dos Estados Unidos, é uma região de população muito densa, cada vez mais industrializada e urbanizada. Ora, para assegurar transportes maciços em tais regiões, o Caminho de Ferro possui duas qualidades que ninguém lhe contesta já: é o menos poluente dos meios de transporte e o mais económico em espaço. Calculou-se que, para assegurar com automóveis o mesmo caudal de passageiros que o de uma grande estação europeia em hora de ponta, seria necessário construir uma auto-estrada com 40 faixas!... Amanhã, mais ainda do que hoje, a Europa terá necessidade dos seus caminhos de ferro, de uma rede densa e activa, homogénea sob o aspecto técnico, tal como sob a feição comercial. Mas, desde já, a Europa dos caminhos de ferro é uma realidade!

Uma nova política ferroviária

1 — Em Março do corrente ano, foram aprovados pelo Governo dois importantes decretos que irão permitir o aceleramento das medidas de reconversão da exploração ferroviária, iniciadas em 1968, com o lançamento do III Plano de Fomento (1968-1973).

O primeiro diploma revê o sistema legal regulador da definição e actualização da rede de linhas férreas, exploração do transporte ferroviário e a coordenação deste com outros meios de transporte, sendo de registar, entre outras, as seguintes medidas:

a) Abandona-se uma definição rígida da rede ferroviária, como até agora sucedia, estabelece-se em seu lugar que a rede ferroviária será objecto de permanente actualização, seja pela construção de novas linhas — caso em que o Estado suportará os respectivos encargos — seja pela supressão de linhas cuja exploração se mostre social ou economicamente injustificada — caso em que o Estado exigirá a garantia da sua substituição pelo transporte rodoviário em razoáveis condições de eficiência e de rentabilidade.

Como regra, qualquer modificação da rede existente só poderá de futuro efectuar-se com base em estudos técnicos, económicos e financeiros em que se atenda à vocação dos diferentes modos de transporte e às possibilidades de satisfação da procura, através da solução preconizada. Caberá ao Estado a decisão final, baseada em motivos superiores de interesse público.

b) Determina-se o aligeiramento de obrigação de transportar, para o que a exploração ferroviária se deverá concentrar nos itinerários potencialmente válidos e nos tipos de serviço que constituam a vocação económica e social do Caminho de Ferro. Esta vocação é aliás definida no próprio Decreto pela indicação dos campos prioritários de actuação da ferrovia, nomeadamente:

— *No transporte de passageiros:* a movimentação dos tráfegos pendulares do tipo suburbano, as relações aceleradas entre cidades importantes e os tráfegos internacionais;

— *No transporte de mercadorias:* a movi-

mentação de comboios completos ou de lotes importantes de vagões interessando ramais particulares, instalações portuárias e estações de concentração localizadas nos grandes centros industriais; especialmente os transportes exigindo vagões especializados ou meios de coordenação intermodais, v. g. contentores.

Preconiza-se portanto a crescente utilização do caminho de ferro para o transporte de grandes tonelagens de matérias primas e produtos industriais, a média ou a longa distância, revertendo os demais para os transportes rodoviários.

- c) Estabelece-se ainda que as tarifas deverão ter em conta tanto quanto possível os custos de produção da Empresa concessionária e a situação do mercado. O Governo fixará os limites máximos e mínimos dentro dos quais se situarão os preços praticados. Concede-se, assim, maior flexibilidade e maior eficácia à actuação da Empresa concessionária no domínio comercial, com a aplicação de preços que reflectam os custos de produção e as características do mercado.
- d) Determina-se também que o Estado deverá compensar a Empresa concessionária sempre que esta, por imposição do serviço público, tenha de prestar serviços a preços reduzidos, ou de manter em exploração linhas demonstradamente anti-económicas ou ainda quando seja forçada a suportar encargos anormais a que não estejam sujeitas as restantes empresas de transporte. A assistência financeira do Estado, quer para estas compensações, quer para a construção de novas linhas, ou para permitir a modernização da rede existente será concedida em regra com base em programas plurianuais de actividade, abrangendo a exploração e os investimentos, tendo especialmente em conta as suas repercussões financeiras e sociais.
- e) Declara-se que o Governo estimulará e facilitará o estabelecimento de modalidades de complementaridade técnica e funcional do Caminho de Ferro com outros modos de transporte, designadamente através da celebração:

- de contratos plurianuais de prestação de serviços a indústrias em cujo capital o Estado participe;
- de acordos de repartição de tráfego;
- de contratos de serviço combinado;
- de acordos de cooperação ou transferência, etc.

- f) É também facilitada ao Caminho de Ferro a expropriação, por utilidade pública, dos terrenos e imóveis necessários à construção de novas linhas e ramais e extinguem-se todos os condicionalismos que vigoravam em função do chamado «Plano Ferroviário de 1930», agora anulado.
- g) Finalmente, assegura-se o saneamento financeiro da concessionária ferroviária, libertando-a do peso de elevados encargos fruto de circunstâncias passadas e ultrapassadas.

2 — O segundo diploma, estabelece as Bases que deverão presidir ao estabelecimento do novo Contrato de Concessão a celebrar entre o Estado e a C. P. sendo de salientar os seguintes aspectos que constituem novidade relativamente ao contrato anterior:

- a) Atribui-se ao objecto da concessão um carácter evolutivo, quer admitindo actualizações ou ampliações da rede ferroviária, quer prevendo a integração na exploração ferroviária de sistemas decorrentes de novas tecnologias de transporte, que apresentem analogias com o Caminho de Ferro.
- b) Explicita-se o dever que à concessionária incumbe de conformar a sua actuação com as normas de política de transportes que o Governo fixar, designadamente através dos planos de modernização que terão de ser aprovados pelo Governo, recomendando-se que o cumprimento das obrigações de serviço público seja conciliado, tanto quanto possível, com uma exploração segundo métodos de gestão comercial, de acordo com as exigências do progresso técnico e do aproveitamento comercial das oportunidades do mercado.
- c) Fixa-se, como objectivo, a aproximação das obrigações impostas à concessionária das que

incidem sobre as demais empresas concorrentes, visando assim a igualdade de tratamento das empresas que actuam no mercado de transportes. Admite-se porém que transitoriamente à concessionária se atribua o direito de compensação financeira por parte do Estado, sempre que não se verifique equiparação de obrigações com as demais empresas.

- d) Dá-se à Empresa maior possibilidade para propor o encerramento de linhas, ramais ou estações sempre que a respectiva exploração se não revele comercialmente viável, nem justificável por motivos de interesse público. Porém só ao Estado competirá a decisão final nesta matéria.
- e) Promulgam-se regras claras sobre a assistência financeira, definindo-se as situações que podem justificar a atribuição de indemnizações compensatórias, estabelecendo esquemas de financiamento dos investimentos de acordo com a natureza de cada um, determinando que a gestão financeira seja disciplinada por contratos programas comprometendo por igual ambas as partes e exigindo um aumento de capital da concessionária.
- f) Finalmente, determina-se que a Empresa concessionária continuará, como até hoje, a revestir a forma de sociedade anónima.

O novo Contrato de Concessão entre o Estado e a C. P. foi assinado em 25 de Junho do corrente ano.

Novas locomotivas para a C. P.

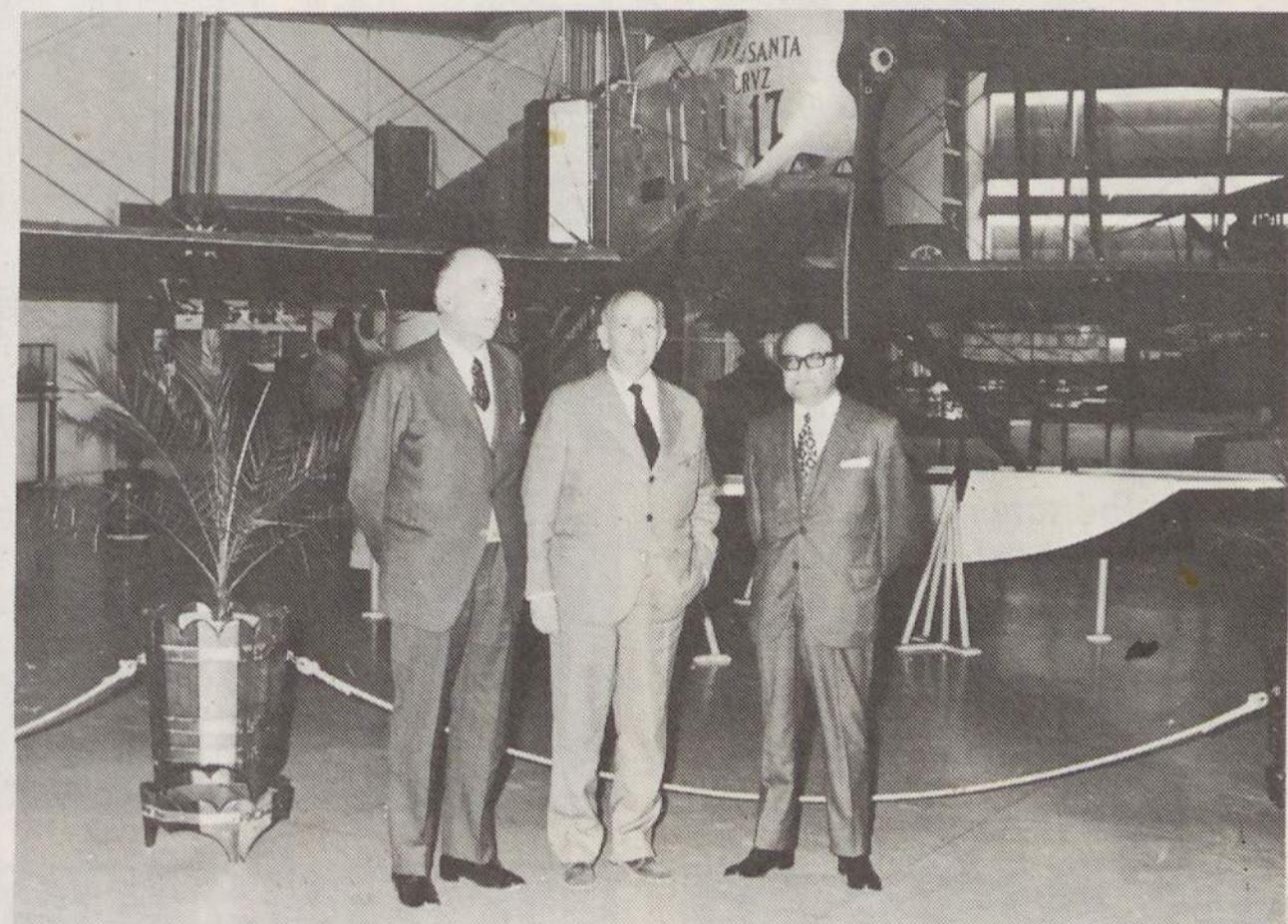
No cumprimento dos seus programas de reconversão tecnológica, a C. P. procedeu à encomenda, no Canadá, de 20 locomotivas diesel, no valor total de sete milhões e seiscentos e dez mil dólares.

Segundo as previsões dos técnicos recepcionistas, 3 locomotivas serão embarcadas em fins de Julho para chegarem a Lisboa em princípios de Agosto; as restantes 17, serão entregues em fins de Agosto e recebidas em princípios de Setembro.

As novas locomotivas seguirão, após o seu desembarque, para o Entroncamento, onde serão submetidas a ensaios de rotina e de linha, durante cerca de dois meses. Assim, em fins de Outubro deverão ser entregues à exploração.

Com uma velocidade máxima de 120 quilómetros por hora, as locomotivas diesel, de grande potência (2000 H.P.), destinam-se principalmente ao serviço da Região Centro, particularmente às linhas da Beira Alta, Beira Baixa e Oeste. Isso permitirá transferir algumas outras «locos» diesel para a via larga da Região Norte — linhas do Minho e do Douro — e desta forma reduzir o número de máquinas a vapor ali existentes.

A C. P. no Museu da Marinha



Em representação da Administração da C. P., o chefe do Serviço de Relações Públicas, dr. Élio Cardoso acompanhado pelo técnico da Região Norte, Armando Ginestal Machado, fizeram entrega, ao Museu da Marinha, de um conjunto de fotografias alusivas às homenagens prestadas pelos ferroviários, no átrio da estação de São Bento, em 1922 e em 1972, aos gloriosos aviadores Gago Coutinho e Sacadura Cabral.

As fotografias oferecidas — documentando o cinquentenário de tão notável evento como foi a I Travessia Aérea do Atlântico Sul — ficaram patentes na sala da Aviação Naval daquele Museu, tendo a entrega sido feita ao comandante-de-mar-e-guerra, Carvalho Andrade, que se vê na gravura ao centro, com os representantes da C. P.

Obras Sociais

Inaugurado em Campolide um novo dormitório

Com a presença dos administradores da C. P., brigadeiro Almeida Fernandes e coronel Ferreira Valença, de dirigentes dos Sindicatos ferroviários assim como de funcionários superiores da Empresa, foi inaugurado na estação de Campolide em 7 de Maio um novo dormitório destinado a pessoal de categoria de servente, com acomodações para 68 utentes.

Este melhoramento insere-se no conjunto de vastos empreendimentos que a Companhia, através do seu Serviço Social, se encontra empenhada, para elevar as condições de vida e de trabalho dos seus servidores.

No acto usou da palavra o coronel Ferreira Valença, administrador do pelouro de actividades sociais, o qual deu a conhecer o programa de trabalhos em curso e anunciou as próximas realizações.

Seguiu-se uma breve reunião de trabalho para a apreciação do anteprojecto de alteração das linhas da estação de Campolide, face à futura concretização do Nó Ferroviário de Lisboa.



Cooperativa O Lar Ferroviário

Esta prestimosa instituição — fundada em Agosto de 1954 — realizou, no pretérito dia 10 de Abril, a sua Assembleia Geral Ordinária, para, entre outros assuntos, apreciar e deliberar sobre o relatório e contas da última Gerência, durante a qual foram beneficiados com um lar próprio mais vinte associados, além da aquisição de cerca de 8500 m² de terrenos para construção.

Na aludida Assembleia foi ainda afirmada a esperança de serem melhoradas as actividades da Cooperativa, no sentido de virem a alargar-se os benefícios a todos os associados e familiares. Por último, os corpos directivos da Gerência cessante propuseram a aprovação, por parte da Assembleia, votos de louvor e agradecimento a diversas entidades, entre as quais o «Boletim da C. P.» — o que, por nossa parte, registamos e agradecemos, com muito apreço.

Confraternização do Pessoal de Electrotecnia



Realizou-se no dia 8 de Junho, em Santarém, o habitual almoço de confraternização anual da Electrotecnia.

Decorreu num ambiente de agradável convívio e animação.

Estiveram presentes 117 elementos representativos das diversas classes hierárquicas da Divisão de Electrotecnia e dos Sectores de Electrotecnia das três Regiões.

A rainha dos ferroviários de 1973

Na noite de 29 de Abril teve lugar, no Clube Ferroviário de Portugal, a eleição da «Rainha dos Ferroviários» de 1973, cerimónia, que se realiza anualmente por ocasião da tradicional «Grande Noite da Primavera», que aquele clube costuma organizar.

A eleita foi Maria do Céu da Graça Fernandes, de 18 anos, do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento.

A anteceder a votação, realizou-se uma sessão de variedades, que teve a participação de artistas da Rádio e da Televisão.



Linhas ultramarinas

O Caminho de Ferro Nacala-Vila Cabral

O sistema Norte da rede ferroviária de Moçambique apoia-se no porto de Nacala e cobre uma extensão de 920 km, desde o litoral até à região do Lago Niassa e à fronteira do Malavi. A linha principal liga Nacala a Vila Cabral (800 km), com um ramal para o Lumbo (42 km), frente à ilha de Moçambique, e a segunda linha vai de Nova Freixo a Entre-Lagos (78 km), no limite do território moçambicano, onde se liga à rede ferroviária do Malavi Railways.

O primeiro projecto deste caminho de ferro data dos tempos de Serpa Pinto, quando em 1889 o Governo encarregou o grande explorador ultramarino de acompanhar os técnicos que deviam estudar a possibilidade de construir uma via férrea até ao Lago Niassa. No entanto, tal projecto, por razões de vária ordem, não se concretizou, o mesmo sucedendo com um segundo projecto, agitado durante a última década do século passado, destinado a ligar Blantyre ao litoral fronteiro à ilha de Moçambique, que a Companhia do Niassa deveria construir no prazo de sete anos.

Entre 1906 e 1907 o sonhado empreendimento ferroviário voltou a estar nos planos dos governantes e chegaram a realizar-se alguns trabalhos, que foram suspensos, não só por dificuldades financeiras, como ainda por certas regiões não estarem totalmente pacificadas, o que só se verificou em 1912. Ao mesmo tempo, discutia-se a escolha da capital do distrito, que acabou por recair em Nampula, e da testa de ponte do projectado caminho de ferro, que uns pretendiam que fosse o Lumbo e outros Nacala. Os que se pronunciavam por Nacala, já então consideravam o seu porto como «um dos melhores do mundo». Mas venceu o Lumbo, de acordo com o despacho do Governador-Geral de 30 de Junho de 1913, o que muito agradou às gentes da ilha de Moçambique.

A construção da linha iniciou-se, portanto, a partir do Lumbo. Dir-se-ia, porém, que este projecto ferroviário não tinha uma boa estrela a acompanhá-lo. As dificuldades provocadas pela primeira grande guerra, a que se juntaram as condições de trabalho das brigadas, dizimadas pela doença e pelo mau clima, levaram à paralisação dos trabalhos, que só foram retomados em 1922, tendo-se construído 94 km de via até 1924. Por fim, em 1930 a linha atingiu Nampula.

Em Outubro de 1932, quando o caminho de

ferro já servia Nova Chaves, foram os trabalhos apreciados pelo Ministro das Colónias, dr. Armindo Monteiro, então de visita a Moçambique. O assentamento do carril estava então no quilómetro 230 e as terraplanagens encontravam-se no quilómetro 248, fazendo-se a exploração da linha até ao quilómetro 191. Trabalhavam 1350 trabalhadores nativos na construção e assentava-se uma média de 8 km por mês, o que se considerava muito bom andamento.

O troço Nova Chaves-Mutivaze ficou concluído em Dezembro de 1932 e em 1934 atingiu-se Ribáué, para se chegar a Iapala em Fevereiro de 1936 e a Entre Rios em 1939. O traçado seguinte foi muito difícil de estudar e, após se ter alcançado Mutuali em 1941, só em Julho de 1950 a linha chegou a Nova Freixo, totalizando então 538 km de via férrea.

Construía-se, entretanto, em Nacala um novo porto de mar e para a nova cidade portuária acabou por ser desviada a testa de ponte do sistema ferroviário, depois de se ter construído o troço de desvio, de Monapo-Namarral (Fevereiro de 1945) e Namarral-Nacala (Janeiro de 1947).

O estudo do troço para além de Nova Freixo fora iniciado em 1935, mas em 1950 os trabalhos paralisaram e veio a ser o almirante Sarmento Rodrigues, quando Ministro do Ultramar, quem ordenou o prosseguimento da interrompida construção, visando atingir-se Vila Cabral. Trabalhou-se exaustiva e dedicadamente, sendo notável o modo como foram orientados os trabalhos, especialmente na mecanização de assentamento da via, feito directamente pelo pessoal da Divisão de Estudos e Construções, utilizando um sistema de que resultou não só a economia de custo de trabalho, mas também uma apreciável rapidez de assentamento.

O caminho de ferro do Norte de Moçambique atingiu Catur em Abril de 1964, depois de um percurso de mais de 800 km desde o litoral, e aquela localidade passou a ser a terminal da maior linha férrea do território moçambicano. À inauguração do troço Nova Freixo-Catur, presidiu o ministro Sarmento Rodrigues.

A obra arrastou-se de 1964 a 1968 entre Catur e Nova Guarda, por limitação de meios financeiros, falta de pessoal e outras dificuldades, mas em fins daquele último ano o Ministro do Ultramar, prof. Silva Cunha, determinou que a linha se completasse o mais rapidamente possível até Vila Cabral.

De Lisboa a Vladivostock por comboio

Houve que despender um tremendo esforço e na execução da obra colaboraram activamente a Força Armada e as milícias em missão de soberania na região. Por sua vez, a camionagem automóvel garantiu o serviço de abastecimento de transportes, em condições bastante perigosas, devido aos ataques traiçoeiros dos terroristas.

Em pouco mais de seis meses foi movimentado cerca de um milhão e meio de metros cúbicos de terra e rocha e assentaram-se os últimos 47 km de via, o que bem traduz a rapidez que caracterizou o andamento da obra, nesta sua fase final. Nas vésperas do Natal de 1969 ouviu-se em Vila Cabral o silvo da primeira locomotiva ali chegada e em 31 de Dezembro daquele ano o importante empreendimento foi oficialmente inaugurado pelo Governador-Geral de Moçambique, dr. Baltazar Rebelo de Sousa, alcançando assim o caminho de ferro a região do Lago Niassa.

Por Vasco Callixto



Sob os auspícios da União Internacional dos Caminhos de Ferro, o escritor norte-americano Marvin L. Saltzman partiu, no dia 1 de Maio, de Lisboa, no TER, para uma viagem directa de 12 800 km percorridos em 219 horas, até Vladivostock, no Extremo-Oriente russo.

A longa jornada, com escala por Madrid, Paris, Francfort, Berlim, Moscovo e Khabarovsk teve como objectivos, além da recolha de elementos para a publicação de um guia turístico — «Como viajar na Europa de comboio» — a elaboração de um relatório destinado ao Comité dos Transportes Terrestres do Senado dos E. U. A. para aplicação da experiência ferroviária europeia no serviço dos caminhos de ferro estadunidenses.

A chegada do escritor Saltzman ao termo da sua viagem, a Vladivostock, ocorreu no dia 16 de Maio, após uma etapa de 149 horas desde Moscovo.

Ao início da viagem, em Lisboa, estiveram presentes representantes do Serviço de Relações Públicas da C. P. e da «Wagons-Lits».

Pessoal

Novas categorias de pessoal de conservação da via nas linhas da rede básica

Como é do conhecimento geral a Companhia está a proceder a grandes despesas de investimento na rede básica, a fim de que o tráfego nela se processe de maneira actualizada.

As maiores somas têm sido investidas na via, custando a actualização desta mais de dois milhões de contos. O novo armamento de via exige, para a sua manutenção correcta, os melhores agentes de conservação — a quem se exige muita experiência e muita capacidade de adaptação ao trabalho com ferramentas novas e à utilização de técnicas evoluídas.

Assim, aos agentes de Conservação da rede básica, passa a ser exigido um trabalho rigorosamente programado e com tolerâncias de execução muito apertadas, que coloca o seu grau de dificuldade ao nível do trabalho oficinal.

Nestas condições, foi superiormente decidido que aos agentes que se ocupam da manutenção das vias da rede básica, e que demonstram, por meio de provas, possuir a necessária qualificação, sejam atribuídas novas categorias.

A carreira futura, para os agentes que se ocupem da manutenção das vias da rede básica, será a seguinte:

- Assentador especializado de 2.^a classe;
- Assentador especializado de 1.^a classe;
- Subchefe de distrito especializado;
- Chefe de distrito especializado;
- Chefe de lanço especializado de 2.^a classe;
- Chefe de lanço especializado de 1.^a classe;
- Chefe de lanço especializado principal.

As definições das categorias de via aprovadas são as seguintes:

Chefe de lanço especializado

É o agente que, na rede básica, dirige a actividade de vários chefes de distrito especializados, efectuando ainda tarefas individualizadas de preparação e controlo de trabalho relacionado com a conservação da via. Esta categoria comprehende as classes de 2.^a, 1.^a e principal.

Chefe de distrito especializado

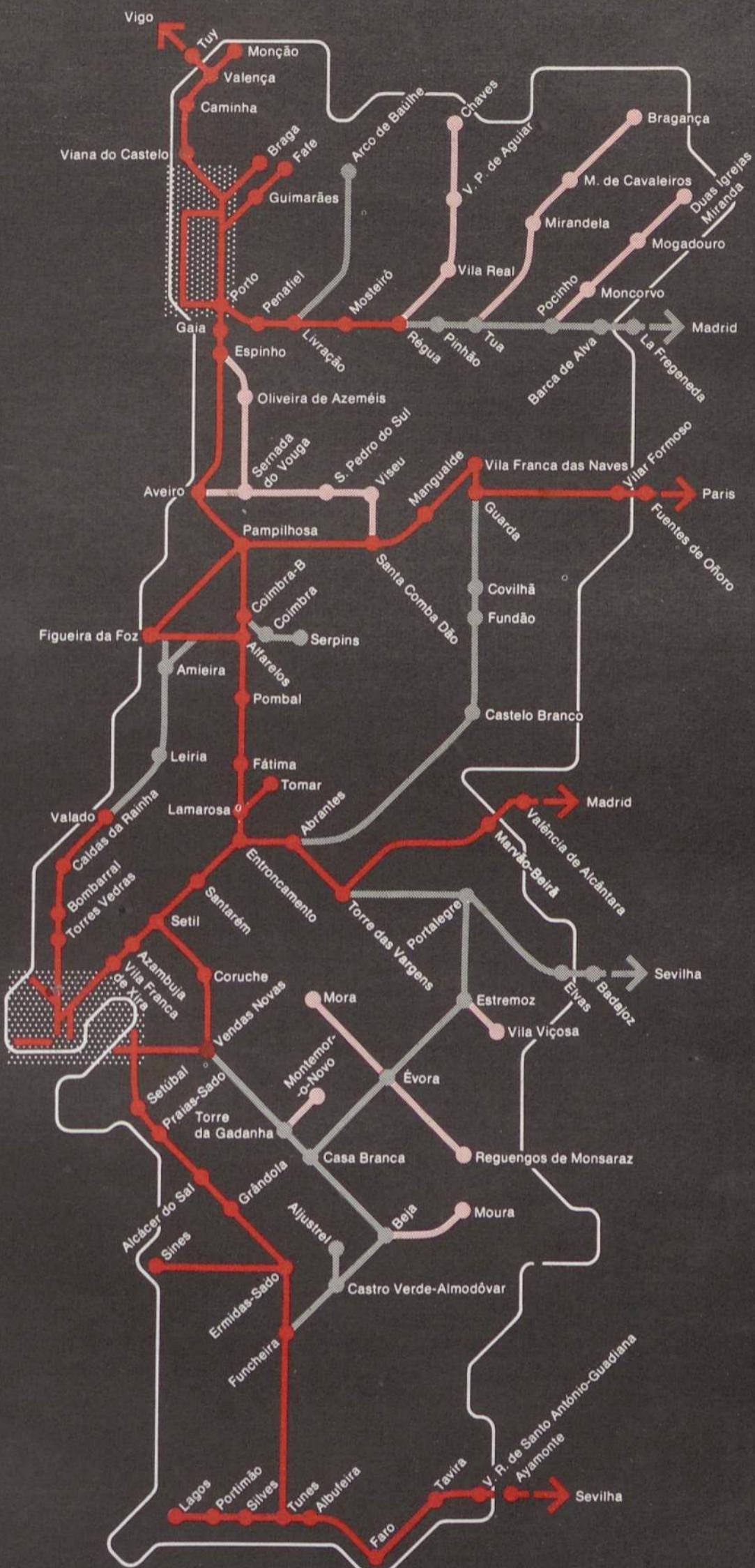
É o agente que, na rede básica, é responsável pela conservação da via, pelo trabalho do pessoal, e pela vigilância do domínio do caminho de ferro do seu distrito, efectuando ainda tarefas individualizadas de preparação e controlo de trabalho relacionadas com a conservação da via.

Subchefe de distrito especializado

É o agente que, na rede básica, coadjuva o chefe de distrito especializado e efectua tarefas executivas de assentador especializado.

Assentador especializado

É o agente que, na rede básica, executa trabalhos de conservação da via exigindo execução rigorosa e o emprego de técnicas e equipamentos evoluídos e especializados. Esta categoria comprehende as classes de 3.^a, 2.^a e 1.^a.



REDE BÁSICA
REDE COMPLEMENTAR
REDE SECUNDÁRIA

Comunicado da U. I. C.

Reunido em Paris em 19 e 20 de Junho, o Comité de Gerência da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.) tomou importantes decisões, entre as quais se podem citar, particularmente, as seguintes:

O Comité aprovou um «Plano Director do Caminho de Ferro Europeu do Futuro» que define as grandes vias internacionais as quais devem ser objecto de acções especiais a fim de lhes permitir fazer face ao aumento contínuo de tráfego internacional tanto de passageiros como de mercadorias.

Este plano inclui, em particular, certos investimentos fundamentais previstos para os próximos anos: obras de transposição de obstáculos naturais (tais como o túnel sob a Mancha ou o túnel de base do S. Gotardo) e linhas novas para grandes velocidades. Este programa responde à necessidade de desenvolver investimentos de capacidade que se tornaram absolutamente indispensáveis face ao aumento contínuo do tráfego ferroviário ao longo de mais de um século, nas grandes ligações internacionais.

Saliente-se o carácter moderado deste programa em relação aos dos outros meios de transporte. Com efeito, representa apenas cerca de 6 000 km de linhas novas e 14 000 km de linhas a melhorar, para o conjunto da Europa.

O Plano Director prevê, também, o desenvolvimento das ligações internacionais já existentes com a Ásia — via Próximo Oriente e Rússia — e ainda com o Magreb.

Paralelamente, o Comité de Gerência tomou conhecimento dos primeiros resultados de estudos consagrados mais especialmente a certos eixos fundamentais da Europa, tendo decidido continuar esses estudos.

Estes documentos que constituem uma contribuição positiva dos caminhos de ferro para a melhoria do sistema geral dos transportes europeus, vão ser transmitidos pela UIC aos Ministros dos Transportes de todos os governos europeus, bem como aos diferentes organismos internacionais interessados.

Por outro lado, a União Internacional dos Caminhos de Ferro estuda atentamente as modernas tecnologias em matéria de transportes terrestres guiados, tanto do ponto de vista técnico como económico e operacional, no quadro geográfico europeu.

No que se refere à engatagem automática, o Comité aprovou as conclusões seguintes:

- O Comité de Gerência decide formalmente introduzir a engatagem automática nas Redes Europeias membros da U.I.C.
- Tendo em conta a opinião de um certo número de Redes, o Comité de Gerência julga necessário que a introdução da engatagem automática seja objecto de um acordo inter-estados a nível governamental. Esta opinião será levada ao conhecimento dos organismos interessados, designadamente a OSJD (Organização dos Caminhos de Ferro dos Países de Leste) e a CEMT (Conferência Europeia de Ministros de Transportes).
- O Calendário de introdução previsto pelo grupo comum UIC/OSJD (início da operação: 1981 — fim da operação: 1985) não poderá ser respeitado. O Comité de Gerência pede aos Governos para transferirem o início da operação para o ano de 1985, ficando entendido que a duração do período de transição será reduzida em toda a medida do possível.

Finalmente, o Comité aprovou a adesão de três novas Redes o que elevará para 83 o número de membros da UIC, repartidos pelos 5 Continentes. Em particular, citaremos a adesão do «Alaska Railroad», Rede administrada directamente pelo Ministério Federal dos Transportes dos Estados Unidos, o que confirma o interesse demonstrado pelos trabalhos da UIC, no mundo inteiro.

Os Caminhos de Ferro suíços vão encomendar comboios de suspenção pendular

Tendo decorrido bastante satisfatórias as experiências efectuadas no ano passado com protótipos, os Caminhos de Ferro Federais Suíços (CFF) resolveram encomendar uma primeira série de 68 comboios com caixa inclinável e ar condicionado.

Trata-se de unidades, para circulação em linhas convencionais, que mercê de dispositivos especiais, se inclinam nas curvas para melhor vencer as sinuosidades dos percursos.

A encomenda será constituída por 23 carruagens de 1.^a classe, 34 de 2.^a, 6 furgões e 5 carruagens-restaurante. A entrega de um primeiro lote de 14 comboios deverá

permitir que estes começem a ser utilizados na Primavera de 1975 no itinerário Genebra-Rorschach via Berne, Zurique e St-Gall, ao mesmo tempo em que terminará a construção do novo túnel de Heitersberg, o qual encurtará o trajecto, actualmente de 8 km, entre Zurique e Olten. Esta encomenda confirma a política dos CFF que tendem a melhorar os seus serviços graças à utilização de um material moderno adaptado aos traçados montanhosos. Completada por um conjunto de correcções das curvas, esta política deverá permitir variadíssimas circulações à velocidade de 160 km/h.



Novo serviço da S.N.C.F. com turbo-trens R.T.G.

A S.N.C.F. destinou, em 1970, uma primeira série de 10 TURBO-TRENS «E.T.G.»⁽¹⁾ ao serviço da linha PARIS-CAEN-CHERBURGO (371 km). Esta inovação obteve, junto dos passageiros, um vivo sucesso, pois, após o primeiro ano, o tráfego aumentou cerca de 25%. A S.N.C.F. foi assim encorajada a procurar na técnica do TURBO-TREM a melhoria das ligações nas linhas não electrificadas tais como as de Lião-Estrasburgo, Nantes-Lião e Bordeus-Lião. Foi estudado e concebido um novo tipo de material com turbina a gás, o «TURBO-TREM R.T.G.», segunda geração de engenhos a turbina, que oferecem aos passageiros das duas classes uma velocidade elevada com grande conforto.

Os R.T.G. estão equipados com dois turbo-motores TURBOMECA (tipo TURMO III F1 de 850 Kw), cuja potência é transmitida aos dois bogies motores (bogies extremos da composição) por intermédio de uma caixa de velocidades hidráulica, e a sua velocidade máxima é de 200 Km/h. A energia para a alimentação dos auxiliares (aquecimento, condicionamento de ar, iluminação, etc.) é fornecida por um grupo elektrogéneo formado por um turbo-motor ASTAZOU IV A e por um alternador instalado no compartimento de tracção de cada motora.

Os R.T.G. apresentam-se sob a forma de composições de 5 veículos (3 reboques ligados a 2 motoras), que oferecem 280 lugares, 60 dos quais em 1.^a classe. Além disso, um compartimento «Gril-Bar», dispondo de 24 lugares sentados, está instalado num dos reboques de 2.^a classe.

Os assentos estão repartidos pela caixa de cada veículo, a um lado e a outro de um corredor central, a 4 de frente na 2.^a classe e a três de frente na 1.^a classe. São inclináveis, cobertos a plástico laranja ou a lã amarela, e comportam ainda, na 1.^a classe, uma mesinha amovível incorporada no braço do assento.

O conforto dos turbo-trens R.T.G. é nitidamente superior ao de todas as outras composições automotoras que a S.N.C.F. mandou construir até à data e resulta principalmente da instalação do condicionamento de ar, da forte insonorização dos compartimentos, da qualidade e dimensões dos assentos e de uma suspensão que assegura, mesmo a grande velocidade, uma excelente estabilidade. Essa suspensão foi estu-

dada para receber eventualmente um dispositivo hidráulico que permite inclinar a caixa do veículo em relação aos seus bogies e compensar assim a insuficiência de sobrelevação nas curvas.

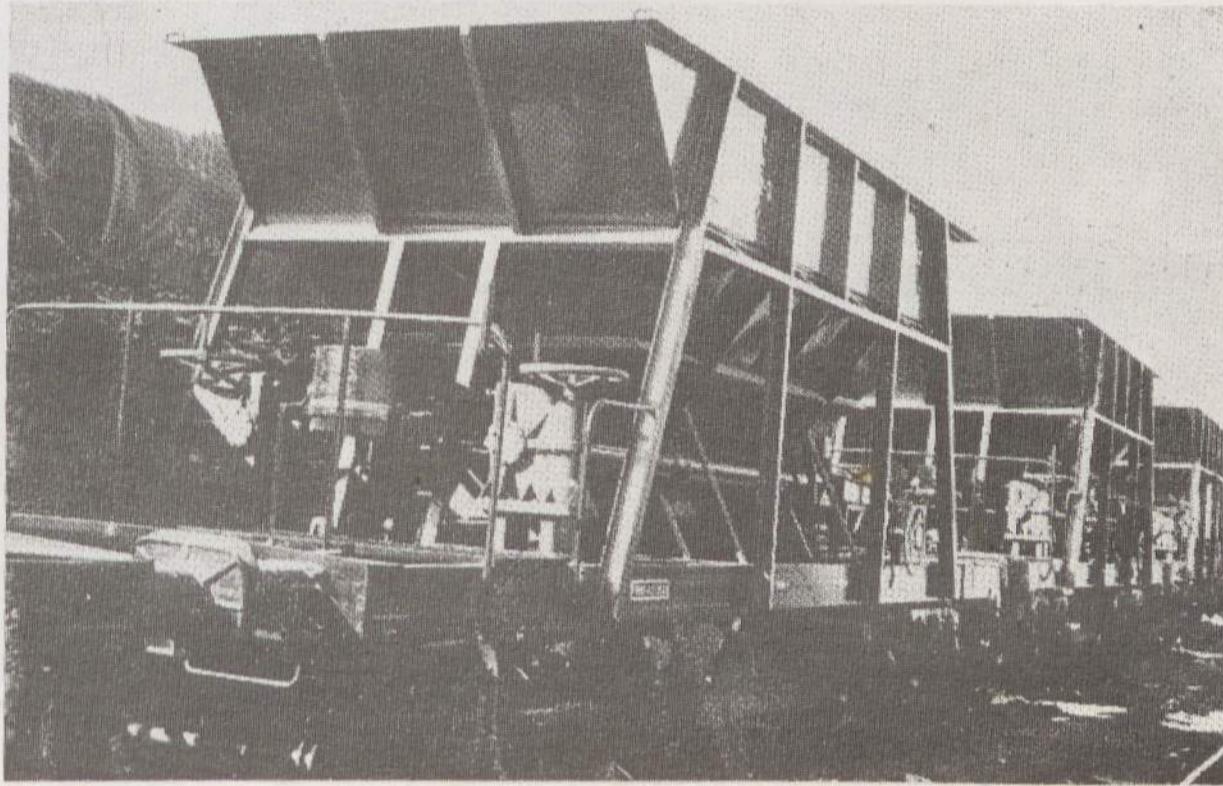
Estão a ser construídas dezoito composições R.T.G. nos «Ateliers du Nord de la France-Frangeco» e vão ser encomendadas outras dezoito. Convirá sublinhar que a AMTRAK (Sociedade Nacional Americana para o Serviço Interurbano de Passageiros) adquiriu aos ANF-Frangeco duas destas composições R.T.G., as quais entrarão ao serviço em Setembro de 1973 entre Chicago e S. Luís, e Chicago e Milwaukee.

Sem esperar dispor de composições suficientes para um serviço completo, a S.N.C.F. conta utilizar os engenhos disponíveis à medida das respectivas entregas: a primeira entrada em serviço acontecerá em Maio de 1973 na secção Lião-Mulhouse. A partir de 1 de Julho, esse serviço, limitado a Mulhouse, será substituído por uma ligação assegurada por dois comboios diários Lião-Estrasburgo e vice-versa.

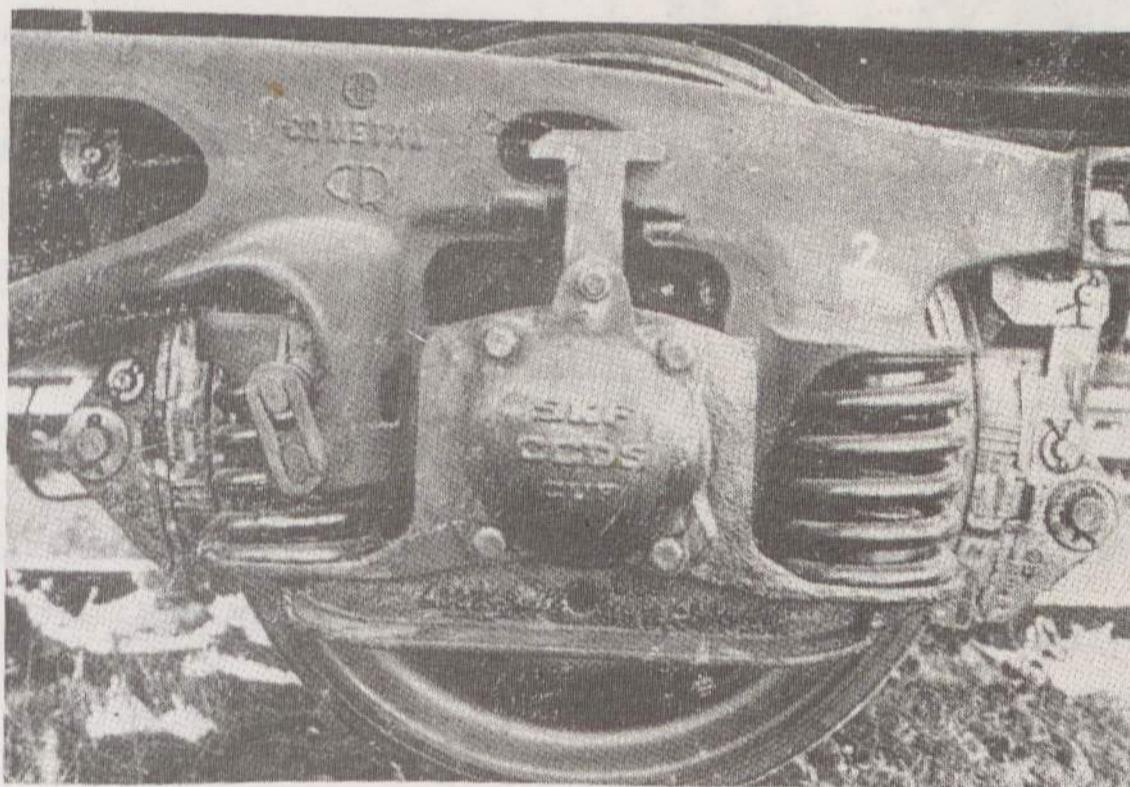
Verificar-se-á igualmente uma entrada em serviço a 3 de Junho de 1973 em Lião-Nantes. Nessa data, serão criados dois comboios quotidianos, um que partirá de Lião às 8.30 h e o outro de Nantes às 10.43 h. O ganho de tempo conseguido, comparado com o melhor dos actuais comboios, será de 26 minutos num sentido e de 31 minutos no outro para os passageiros de primeira classe e de mais de três horas, em média, para os passageiros de segunda classe.

Logo que os turbo-trens R.T.G. sejam em número suficiente, será efectuada uma renovação completa dos serviços dos três grandes eixos inter-regionais: entre Lião e Estrasburgo, cinco idas e voltas diárias ficarão asseguradas por R.T.G. a partir de Setembro de 1973, quatro entre Nantes e Lião a partir de Dezembro, e duas entre Nantes e Bordéus a partir de Maio de 1974. Além disso, em cada ligação, serviços complementares permitirão ligar entre si certas grandes cidades na proximidade dos pontos extremos: Estrasburgo, Mulhouse, Belfort e Besançon, Lião e Besançon, Nantes e Tours, via Angers e Saumur, etc.

⁽¹⁾ Série elevada depois a 14 unidades devido ao sucesso comercial.



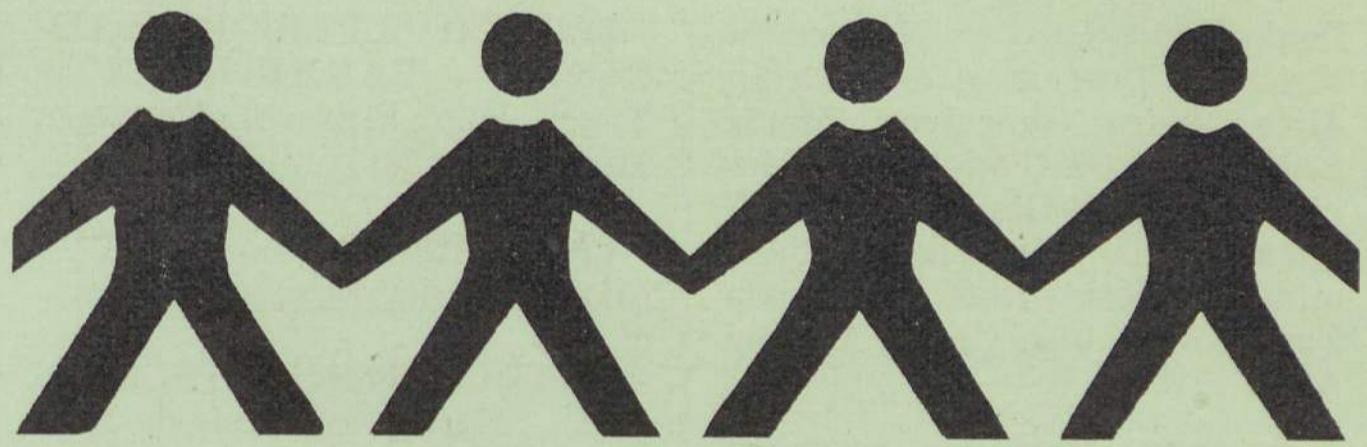
MAIS UMA PARTICIPAÇÃO DA **SKF** NO FORNECIMENTO
DE MATERIAL ROLANTE PARA OS 330 NOVOS VAGÕES
ESPECIAIS FORNECIDOS À CP PELO CONSÓRCIO COMETNA,
CUF, L'D'ARGENT E SOREFAME



SOCIEDADE **SKF** LIMITADA
LISBOA — PORTO

Pessoal

ABRIL-MAIO-JUNHO/73



Admissões

No mês de Março do corrente ano

TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE I — CARREIRA D —
Capitão José Luís de Sousa Jorge.

No mês de Abril do corrente ano

TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VI — CARREIRA A —
Dr. Alberto Eugénio da Conceição.

TÉCNICOS SUPERIORES DA CLASSE VII — CARREIRA A —
José Mateus de Magalhães e eng.º José Estêvão Martins.

TÉCNICOS SUPERIORES PRATICANTES — CARREIRA A —
Drs. Alfredo Felisbino Tolentino Alves Coelho e José Augusto Martha Pinto Aragão.

ESTAGIÁRIO DE ENGENHARIA — CARREIRA A —
Vítor Manuel Delgado Lameiras.

TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE IV — CARREIRA C —
Agente técnico de engenharia Amílcar Pinto Gomes da Costa Jordão.

TÉCNICA SUPERIOR DA CLASSE VI — CARREIRA C —
Agente técnica de engenharia Maria Amélia de Jesus Mouta.

PROGRAMADORES MECANOGRÁFICOS DE 2.ª CLASSE —
Maria Elisabete Vilhena da Costa, José António Cardoso Bernardo, Joaquim Manso, António Manuel Gonçalves Filipe, José

Alberto de Oliveira Saldanha, Ana Maria Anahory Ferreira de Sousa Sobral, Joaquim Gomes Soares e Jorge Manuel de Castro Carvalho.

PRATICANTES DE ESCRITÓRIO — Ana Bela Esteves Eva Marques Fidalgo, Margarida Esther Cruz de Lemos, Maria Antónia Courelas Feliciano, Guilhermina de Fátima Andrade Guerreiro Lima, Luísa Maria Duarte Ferreira, Maria Teresa Matos dos Santos, Joaquina Engrácia de Matos Madeira, Armandina Rosa Timóteo Alexandre, Irene de Jesus Lourenço de Almeida, Georgina Maria da Silva Oliveira e Maria de Fátima Prata Mendes.

CAIXEIRA DE 3.ª CLASSE —
Maria Teresa Batista Arvelos.

OPERÁRIOS DE 3.ª CLASSE —
Francisco Dias Calisto, Júlio Matos de Almeida e Jacinto Leonardo da Silva.

AJUDANTE DE MOTORISTA DE VIA FLUVIAL DE 2.ª CLASSE —
Luís Simões Balinha.

SERVENTES DE 2.ª CLASSE —
António de Jesus Mimoso, Joaquim dos Santos Lopes, Sebastião José Frois Simões, Mário Marchão Fouto, João Silva Boavida, Artur Marques de Matos, Rafael Gomes da Silva, António Lopes Marcolino, Manuel António Valério dos Santos, Elimeleque da Costa Gaspar Cupido, Lídio Mendes, José Joaquim, José dos Santos Fernandes, Carlos Manuel da Silva, António Monteiro Gonçalves, Abílio Pereira de Moura, Antero Vieira Monteiro, Rogério Gonçalves Jerónimo, Gaspar Ro-

drigues da Silva, Alberto Pereira de Moura, Manuel Fernando Pinho Vieira, Joaquim de Magalhães, Joaquim Pinto Cardoso, António Fernando Magalhães Ferreira, António dos Santos Velho Álvaro e António Valdemar da Silva Gomes.

AUXILIAR FEMININA —
Mariana Domingos Costa Caixinha.

No mês de Maio do corrente ano

TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VI — CARREIRA A —
Eng.º António Ademar Gomes.

TÉCNICOS SUPERIORES DA CLASSE VII — CARREIRA A —
Dr. Carlos Mendes Correia, dr.ª Maria Isabel Janeiro da Costa Reis Dias, João Tamagnini Mendes de Carvalho, dr. José Manuel da Silveira Lopes e José Manuel Pinto Pereira.

TÉCNICO SUPERIOR PRATICANTE — CARREIRA C —
Agente técnico de engenharia Daniel de Sousa Brito e Cunha.

TELEFONISTA DE 2.ª CLASSE —
Maria do Céu da Graça Fernandes .

PRATICANTES DE DESENHADOR —
Jorge Alberto Duque Ermitão, Fernando Manuel Branco Maia, António Jorge da Cunha Correia e Vítor Manuel Dias Figueiredo.

PRATICANTES DE ESCRITÓRIO —
Cândida Maria Rodrigues Ribeiro Fernandes, Manuel da Cruz Sousa Garcia, Maria Celeste Mesquita Palão, Maria do Rosário de Oliveira Mendes, Maria

Paula Pedro Cardoso, Aurora da Visitação Correia Arez, Maria Alice Vieira Gonçalves, Maria Isabel Ferreira Cláudio, Ana Maria Fernandes Gonçalves Henriques, Maria Filomena Guilhermina Barroso, Rosa Maria da Fonseca Saloio e Carlos Manuel Alves Pires.

PRATICANTES DE FACTOR
— Carlos Manuel Ferreira Cabello, Jorge Queirós Pedro, Joaquim Branco Monteiro, José Soles de Almeida, Manuel da Conceição Rodrigues, Baltazar Luís Lopes, Joaquim Manuel Tavares Serrano, António Rosa Conceição Farinha, José António Ramos, Alfredo Cravelho Lopes, Carlos Henrique Figueiredo Sousa, Diamantino Vieira Martins, José Luís Brito Sopa, Joaquim Guerreiro dos Ramos, Adolfo José da Conceição de Almeida, José Manuel Madeira da Silva, José Romão Valente Filipe, José António Relvinhas Charrua e António José Rodrigues Vicente.

MARINHEIROS DE 2.ª CLASSE — José Joaquim Pico Barrocas, Américo da Assunção Barroqueiro, António Joaquim Moreira, José da Conceição Silva Guerreiro e Joaquim Mendes Leitão.

OPERÁRIOS ESTAGIÁRIOS — João Manuel Martins da Costa e José Alberto de Oliveira Barroso.

SERVENTES DE 2.ª CLASSE — Inácio dos Santos Vicente, Amadeu da Fonseca, Daniel Nogueira Rodrigues, Sidónio da Conceição Lima, Manuel Agostinho Cruz Lavado, Joaquim Alexandre Gaudêncio da Conceição, António João Saramago, Manuel Valente da Silva Madaleno, João Carlos Serrano, Júlio Manuel Serra Pereira e António José Pereira Tiago.

No mês de Junho
do corrente ano

TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VI — CARREIRA A — Dr. Alberto Fernandes Pinto.

TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VII — CARREIRA A — Dr. Manuel Fernando Real Mendes.

TÉCNICO SUPERIOR PRATICANTE — CARREIRA A — Eng.º João Manuel Nogueira Mendes Simões.

ENFERMEIRO (contratado) — Aurélio Nunes Pires.

PRATICANTES DE ESCRITÓRIO — Maria José Dinis da Fonseca, Maria Antonieta Veloso Ferraz, Alna Maria Batista Padeiro, Otília Maria Ramalho Baleiras, Teresa da Conceição Pereira Duque, Dalila Fernanda Magalhães da Piedade, Palmira Vital, Emanuel Osvaldo da Costa Freitas, Maria José Casaca da Costa e Maria Helena Vilela Canavilhas Martins.

ALUNOS MAQUINISTAS — Silvério José da Silva Correia e António Albano Ferreira.

CAIXEIRA DE 3.ª CLASSE — Maria Emilia de Oliveira Sambrás Maia Pita.

OPERÁRIO DE 3.ª CLASSE — Domingos Basílio Pedro.

OPERÁRIOS ESTAGIÁRIOS — António dos Santos Caetano, António de Oliveira Carvalho, João Lameiro Correia Vilão, António Cordeiro Cardoso, António Plácido Medina, António Paiva Amado, Gabriel Domingos da Costa, Francisco Caetano Dias, Vítor Manuel Pais Santos Fontes, Carlos Brás dos Santos, Carlos Manuel Ligeiro Carvalho e António Augusto Simões Pimenta.

SERVENTES DE 2.ª CLASSE — Felisberto Luís Silva de Abreu, António Francisco Filipe Mósca, António da Silva Pereira e António da Cruz Correia Águeda.

Nomeações e promoções

A contar de Abril
do ano findo

A ASSENTADOR QUALIFICADO — o Assentador de 1.ª classe, José Francisco.

**A contar de Agosto
do ano findo**

A CONDUTOR DE 2.ª CLASSE — os Guarda-freios de 1.ª classe, Francisco Simões Fernandes, José António Ramos e Francisco Augusto Raposo.

**A contar de Outubro
do ano findo**

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE I — CARREIRA A — o Técnico superior da classe II, eng.º Joaquim Vicente Duarte Neves.

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE II — CARREIRA A — os Técnicos superiores da classe III, eng.º Celso de Castro e Vasconcelos e dr. Francisco Cândido dos Reis.

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE III — CARREIRA A — os Técnicos superiores da classe IV, eng.ºs Carlos Adelino Segarra Marques, João Carlos Marques Bela e Álvaro Joaquim Salema Barbosa Cobeira; e dr. António dos Reis Martins.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE II — CARREIRA C — os Agentes técnicos de engenharia da classe III, Fernando José Ferreira Ribeiro, Júlio Gonçalves e Carlos dos Santos.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE III — CARREIRA C — os Agentes técnicos de engenharia da classe IV, Manuel Lima Santos, Joaquim Coelho Marques e Asdrúbal Augusto Carvalho de Jesus.

A ELECTRICISTA DE 2.ª CLASSE — os Electricistas de 3.ª classe, Amílcar Martins Prata, Vítor de Jesus Martins, António Pedro Henrique Aljustrel, Carlos Alberto Rosa Maria e Artur da Silva.

A APRENDIZ DE OFICINA (2.º ano) — os Aprendizes de oficina (1.º ano), João Manuel de Barros Rio Arenga, Fernando Manuel Cândido Fernandes, Manuel José Martins Pires, Alfredo

Luís Bote Peres, Carlos Manuel de Almeida Gameiro, Edalberto Manuel Galhardas da Saúde, Feliciano José da Silva R. Gomes, José António Vieira Adrião, Jorge Manuel Iria Madeira, Miguel António Galvoeira Leitão, Mário Fialho Gomes da Silva, José Manuel Estrela Tarouca, Victor Manuel Tavares, Orlando Cabrita Pereira, Élio Manuel Martins Cabrita, Manuel dos Santos Morgado, José Eduardo Gonçalves Martins, Paulo Manuel Fernandes Ferreira e José Gaspar Luís.

A contar de Novembro do ano findo

A ASSENTADOR QUALIFICADO — os Assentadores de 1.^a classe, José Vicente Matias, José Manuel Tavares Picado, Justo Domingos O. Coruche, José Manuel Gomes R. Martins, Adriano Francisco Manuel, António Maria Henriques, Gregório José Barradas, Rafael Lopes da Silva e João da Saúde Rodrigues Viegas; e o Assentador de 2.^a classe, Arlindo Joaquim Domingues.

A contar de Janeiro do corrente ano

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE II — CARREIRA A — os Técnicos superiores da classe III, eng.^{os} António Mateus Venceslau e Flávio de Sousa Silva e Sá; e dr. Fernando Vassalo Namorado Rosa.

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE III — CARREIRA A — os Técnicos superiores da classe IV, eng.^{os} Rui Mendes Ferreira, António Joaquim Telmo da Fonseca Dinis e Aníbal João Ferrão de Gomes Ferreira; Dr. José Gonçalves de Pina e Dr.^a Maria Salomé de Sousa.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE II — CARREIRA C — os Agentes técnicos de engenharia da classe III, Joaquim Godinho da Silva Branco e Manuel Clemente Moiteiro Fidalgo.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE III — CARREIRA C — os Agentes

técnicos de engenharia da classe IV, Ângelo Neves Casal e Jacinto Gameiro Costa.

A TÉCNICO PRINCIPAL — o Técnico de 1.^a classe, Fernando Gonçalves.

A ADIDO ADMINISTRATIVO DE 1.^a CLASSE — os Adidos administrativos de 2.^a classe, António Joaquim Gouveia e Manuel Taborda de Oliveira.

A ADIDO ADMINISTRATIVO DE 2.^a CLASSE — o Adido administrativo de 3.^a classe, Júlio Chaves Araújo.

A FIEL DE ESTAÇÃO PRINCIPAL — os Fiéis de cais, João da Silva Rodrigues, António Fernandes Simões, José Teixeira de Magalhães, Francisco Filipe de Azevedo, Agostinho dos Santos, Augusto Pereira, Alfredo Ribeiro e Belmiro Barbosa da Silva.

A FIEL DE ESTAÇÃO DE 1.^a CLASSE — o Encarregado contratado, António Medinas Major.

A FIEL DE ESTAÇÃO DE 2.^a CLASSE — o Encarregado contratado, José de Sousa Jerónimo.

A ASSENTADOR QUALIFICADO — os Assentadores de 1.^a classe, Joaquim Bernardino J. Batalha, Garcia Joaquim P. Pásaro, Joaquim Francisco Calado, João Francisco Anjos Bolas, Joaquim Teodósio Raposo, Mário Teixeira Correia, José António Elias, Manuel António Marques, José Maria Canudo e João Nogueira Chasqueira; e os Assentadores de 2.^a classe, Joaquim José P. Inocêncio, Joaquim Ramos Serra, José Joaquim de Sousa, António Maria Silva, António Brites Fradique, José Rodrigues e Carlos das Neves Correia.

A contar de Fevereiro do corrente ano

A DIRECTOR DE PRODUÇÃO E EQUIPAMENTO — o Técnico superior da classe II — Carreira A, coronel José Augusto Fernandes.

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VI — CARREIRA D —

as Contabilistas, Áurea Maria Faria Gonçalves e Maria Laurinda Rocha Lopes.

A ADIDO ADMINISTRATIVO DE 2.^a CLASSE — o Adido administrativo de 3.^a classe, Manuel da Encarnação Romão.

A MONITOR DE FORMAÇÃO DE 3.^a CLASSE — o Monitor de formação ajudante, Manuel José Alves.

A DESENHADOR DE 3.^a CLASSE — o Factor de 1.^a classe, Eduardo Morgado Ferreira Mendes; o Electricista de 1.^a classe, Isidro da C. Abelho Baldeiras; os Electricistas de 2.^a classe, Carlos Alberto Narciso Marques e Francisco José Mendes Gonçalves; os Operários de 2.^a classe, Manuel Jorge Rosa de Sousa e Américo de Pinho Matos; os Factores de 2.^a classe, Francisco da Costa Vieira, João Inácio Ribeiro, Manuel Arménio Rodrigues Ribeiro, Reinaldo Lopes Malho e António Rasteiro Ferreira; e os Operários de 3.^a classe, Vítor Manuel A. Rod. Bertelo, Manuel da Costa e Luís Manuel Gomes de Oliveira.

A ESCRITURÁRIO DE 3.^a CLASSE — as Praticantes de escritório, Fernanda Maria Figueiredo Rodrigues, Ana Maria Carmona Gil e Teresa Maria Gamaio de Almeida Lopes.

A OPERÁRIO QUALIFICADO DE 3.^a CLASSE — os Operários de 1.^a classe, Abílio José Piteira e Gabriel Duarte Correia Bragança; e os Operários de 2.^a classe, Júlio Maria Francisco, Manuel Marques e António Rafael dos Santos.

A ELECTRICISTA QUALIFICADO DE 3.^a CLASSE — os Electricistas de 1.^a classe, José António Coimbra, Joaquim Patrício Manso, João Roque Albino e Amável Melo Casaleiro; os Electricistas de telecomunicações de 1.^a classe, João Nunes e Manuel Serrano Ventura de Oliveira; o Electricista de telecomunicações de 2.^a classe, José Pombo Bicho e o Electricista de 2.^a classe, Bento Justino Morgado.

A ELECTRICISTA DE 3.^a CLASSE — os Aprendizes, Mário Ventura Grilo, José Carlos Machado de Matos e Armando Garcia Soeiro.

A ASSENTADOR QUALIFICADO — os Assentadores de 1.^a classe, Miguel João, José Rafael Cardoso, António José Lagarto, Gregório José de Oliveira e António Dias Caldeira; e os Assentadores de 2.^a classe, Manuel Gertrudes Faísca, José Louçã Correia, Manuel Justino M. Faria, João Henrique Vagarinho, José Clemente R. Guerreiro, Henrique Alcaçarenho da Silva, Fernando António Menino, António Joaquim Carrapico, João M. Pereira Filipe, António J. Filipe, Domingos Lúcio Carapinha, Inácio João S. Correia, Manuel António Sobral, Joaquim Orvalho Valverde, José Batista Serra, António Monteiro, Delfino Joaquim Covas, Altino José Pombo e Justino António Ganhão.

A contar de Março do corrente ano

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VII — CARREIRA A — o Técnico superior praticante, Carlos Manuel Dinis Machado.

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VI — CARREIRA C — o Agente técnico de engenharia, Armando Manuel Marques Pereira Fernandes.

A ADIDO COMERCIAL PRINCIPAL — os Adidos comerciais de 1.^a classe, José Francisco M. Franco Carmo, Bernardo Miguel Pires Lavado, Luís da Costa Parente, José Domingos Sousa Brázao e António do Nascimento Pinto.

A ADIDO COMERCIAL DE 1.^a CLASSE — o Adido comercial de 2.^a classe, António Domingues de Lima.

A ADIDO ADMINISTRATIVO DE 2.^a CLASSE — o Adido administrativo de 3.^a classe, João Rascão.

A MECANÓGRAFA DE 3.^a CLASSE — a Praticante de escritório, Maria Manuela Melo Vieira.

A DESENHADOR DE 3.^a CLASSE — o Factor de 2.^a classe, José da Silva Francisco.

A ESCRITURÁRIO DE 3.^a CLASSE — os Praticantes de escritório, Ana Maria de Aguiar Vitorino, Maria Gabriela Coelho Lima, Maria Olívia Carrilho Martins e Alda da Conceição Amado.

A CHEFE DE ELECTRICISTAS PRINCIPAL — os Chefes de electricistas de 1.^a classe, Jesvino Conceição C. Carrilho, Armando Timóteo Soares, José Maria Ribeiro e Vítor Manuel da Silva.

A CHEFE DE BRIGADA PRINCIPAL — os Chefes de brigada de 1.^a classe, Carlos Ferreira Alfaro, José Gonçalves Carvalho, João Alves da Silva, Apolinário Ferreira Godinho, Manuel Nunes Baptista Bispo, António de Jesus Henr. Leitão, Alexandre Maia, Augusto Manuel A. Frederico, Diamantino Ferreira, João Barata, José Gregório de Jesus e António Batista.

A OPERÁRIO DE 1.^a CLASSE — os Operários de 2.^a classe, José Maria Machado Constantino, Manuel da Costa Lente e Emídio Sirgado.

A OPERÁRIO DE 2.^a CLASSE — os Operários de 3.^a classe, Manuel Ferreira Mendes, Joaquim Lopes Júnior, António Maia Gonçalves Conde, António Fernandes Neves Gomes, Manuel Rodrigues M. Lourenço e Arnaldo dos Santos Martins.

A ELECTRICISTA DE 2.^a CLASSE — os Electricistas de 3.^a classe, José Marques da Luz e Mário Fernandes Galvão.

A ASSENTADOR QUALIFICADO — os Assentadores de 1.^a classe, José Francisco D. Silva, António José Pinto, Francisco Sousa Dias, José Luís Cotovio, Joaquim António Pisco, José Pi-

res Carmona, Francisco Maria Silva, Joaquim Fernandes, José Domingues Pereira e António Soares; e os Assentadores de 2.^a classe, Mário dos Santos Pagai-me, António Vicente, António Pedro Neves Grasina, João Felizardo Esquina, José Maria Leocádio, Sebastião Pereira Rodrigues, Vítor Joaquim Lavouras Anacleto, João Borges do Rosário, Acácio Sousa Perpétuo, João Francisco P. Soares e Armando Joaquim Correia.

A contar de Abril do corrente ano

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE II — CARREIRA A — o Técnico superior da classe III, eng.^o Luís Gabriel da Fonseca Cavaleiro.

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE III — CARREIRA A — os Técnicos superiores da classe IV, eng.^o Rui Manuel Leitão Marques; e drs. João Jorge Guerra Correia, Jaime Manuel Monteiro Velho de Oliveira e José da Conceição Palma Guerreiro de Carvalho.

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE IV — CARREIRA A — os Técnicos superiores da classe V, eng.^{os} João Lopes, Orlando Barbosa de Oliveira Leitão, Emídio António da Assunção Feio Borges, Virgílio Campilho Leal da Silva, Fernando Luís Campilho Gomes, António José Castanheira Lourenço, António Jorge de Carvalho da Silva Vilaverde, António José Namora de Freitas, Manuel José Soares Lopes, Luís Manuel de Jesus Antunes, Armando Meireles Ferreira Augusto e José Maria de Melo Pereira dos Reis; o tenente-coronel António Emílio Gameiro Cardoso e o coronel Aníbal Artur Sentieiro de Almeida.

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE V — CARREIRA A — os Técnicos superiores da classe VI, eng.^{os} António de Jesus Barros Afonsoeca, Luís Cabral da Silva, António Pereira Maurício Frederico, Manuel André de Almeida

Fernandes, José Manuel Pestana das Neves, Eurico Almeida Rebele Jerónimo, António Pedro Soares Marques de Campos e João José Gago Horta; os drs. António Alberto Matias Soares Duarte, António Manuel Batista Viegas de Barros, José Manuel da Silva Horta, Acácio de Sousa Gaudêncio da Silva, José Raúmundo Ventura, José Francisco Alves Aleluia e António Marcellino Ferreira Araújo; e dr.^{as} Maria Arminda Duarte Gomes, Maria José de Brito Lima Vasquez Marques Pinto e Rosa Maria V. M. Mendonça Ferreira.

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VI — CARREIRA A — os Técnicos superiores da classe VII, eng^{os} Carlos Alberto Horrigo Vicente, Francisco Queirós de Barros, Rui Manuel Campos de Almeida Mota, José Cardoso Gonçalves Machás, Manuel José Monteiro Lorga, João Manuel Jorge de Sousa Jardim, José Manuel Costa de Freitas, Ramiro Eduardo Alves Gonçalves, Alberto Manuel Batista Grossinho, Adelino Santos Saraiva, Carlos António Lopes e Acácio Bidarra Gomes; eng.^{as} Maria Margarida Patrício Correia e Elisabete Antunes Abeillard; drs. Antonino Rodrigues Afonso, José Manuel Nunes Pereira e João Firmino Dinis Gonçalves; e a dr.^a Maria Amélia Pacheco N. de Almeida Machado.

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VII — CARREIRA A — o Técnico superior praticante, eng.^o Amílcar Rodrigues Lopes.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE II — o Agente técnico de engenharia da classe III, Vasco Augusto da Gama Sobreirinho.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE III — os Agentes técnicos de engenharia da classe IV, Vítor Manuel Gomes Custódio e Domingos de Oliveira Gomes.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE IV — os Agentes técnicos de engenharia da classe V, Valeriano Ribeiro

dos Santos, Fernando Vieira Piñeiro, Aldino da Silva Ramos, Celestino dos Santos Barata Dias e Mário Manuel Domingues Fernandes.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DA CLASSE V — os Agentes técnicos de engenharia da classe VI, António Augusto Pais Apolinário, Leopoldo Joaquim de Medeiros Rabaçal, Fernando Henriques dos Santos, Luís Carlos Gonçalves de Figueiredo, Hélder Nunes Ângelo da Silva e Zélia da Conceição.

A CONTABILISTA DA CLASSE II — CARREIRA D — as Contabilistas da classe III, Olga Maria Fernandes Faustino dos Santos, Adelaide França Alcântara e Edite Rodrigues Vinhas Marques Lopes.

A CONTABILISTA DA CLASSE III — CARREIRA D — as Contabilistas da classe IV, Maria José Quintino G. Genelioux, Maria Celia Pereira Nunes Inácio, Natividade Joana das Neves e José Baptista Sancho.

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VI — CARREIRA D — os Contabilistas praticantes, José Vieira dos Reis, Maria da Conceição Andrade Nunes e Filomena Maria dos Santos Maia.

A ADIDO COMERCIAL DE 2.ª CLASSE — o Adido comercial de 3.ª classe, António Maria Cascalheiro.

A ADIDO COMERCIAL AJUDANTE — o Escriturário de 1.ª classe, João Mota Matela Heitor e o Escriturário de 2.ª classe, João Cardoso Tremoceiro.

A ADIDO TÉCNICO AJUDANTE — os Chefes de estação de 3.ª classe, João Lopes, Fernando Pereira dos Santos, António Reinaldo Mendes e Manuel Sotana Catarino; e os Factores de 1.ª classe, Ulrich Romeu Mendes Reis, Américo Rodrigues Lagarto e José de Sousa Neves Lobo.

A DESENHADOR DE 3.ª CLASSE — o Factor de 3.ª classe, Angelino Neves Venâncio.

A ESCRITURÁRIO DE 3.ª CLASSE — os Praticantes de escritório, Maria Fernanda Pimentel Ferreira Santos Sequeira Ventura e Carlos Alberto da Costa Dinis.

A CHEFE DE ELECTRICISTAS PRINCIPAL — os Chefes de electricistas de 1.ª classe, Olímpio do Alpendre Cordeiro e Custódio Joaquim Belo C. Lavado.

A CONTRAMESTRE PRINCIPAL — os Contramestres de 1.ª classe, Alexandre António Larião e Joaquim Francisco Castanheira.

A CONTRAMESTRE DE 1.ª CLASSE — o Contramestre de 2.ª classe, António Marques Lourenço.

A CONTRAMESTRE DE 2.ª CLASSE — os Chefes de brigada principais, Eduardo da Cunha Alves e Manuel Marques Fulgêncio.

A ENCARREGADO DE OBRAS DE 2.ª CLASSE — o Operário de 2.ª classe, Manuel Gonçalves Viana.

A ELECTRICISTA QUALIFICADO DE 2.ª CLASSE — os Electricistas qualificados de 3.ª classe, José Maria Francisco, Luís Manuel Barreiras Cardoso, José António Fitas Nunes, Fernando Louro Bernardo e Joaquim Fernandes Caetano.

A OPERÁRIO QUALIFICADO DE 2.ª CLASSE — os Operários qualificados de 3.ª classe, Manuel Miranda Urbano Tarouca, Augusto António dos Santos, Álvaro Augusto Roque, José Luís Monteiro, Joaquim José Saraiva de Jesus, Marcolino Roseta Lopes, António Mealha, Calisto da Costa Gaspar, António do Carmo, José António Marques Curto e João Ludovico Valente.

A ELECTRICISTA QUALIFICADO DE 3.ª CLASSE — os Electricistas de 1.ª classe, Amândio Albuquerque Ferro, João Fernandes Ribeiro e Manuel Francisco Simões; e Electricista de 2.ª classe, António Falcão da

Costa; e os Electricistas de telecomunicações de 2.ª classe, Amável Queirós Gonçalves e José dos Reis Simões.

A OPERÁRIO QUALIFICADO DE 3.ª CLASSE — os Operários de 1.ª classe, Augusto Alves Sequeira e Saul Mendes Abreu; os Operários de 2.ª classe, Luís Inácio Vieira e Manuel Rosa Romão; e o Operário de 3.ª classe, João Morgado Marques Freixo.

A ELECTRICISTA DE 1.ª CLASSE — os Electricistas de 2.ª classe, Fausto Henrique Costa e José de Almeida Taborda.

A OPERÁRIO DE 1.ª CLASSE — os Operários de 2.ª classe, José Basílio Ferreira, António Barroqueiro, Júlio de Oliveira Louro, José Ferreira de Brito, Anelino Gonçalves Ferreira, Sérgio de Abreu Martins, Teodoro Serafim Cabrita da Silva, Filipe José Carrilho Mendes, Raimundo António Libreiro e Joaquim António dos Santos.

A ELECTRICISTA DE 2.ª CLASSE — o Electricista de 3.ª classe, Joaquim Oliveira Gonçalves.

A OPERÁRIO DE 2.ª CLASSE — os Operários de 3.ª classe, José Pereira Pimentel, Joaquim M. Rasteiro Anselmo, Ramiro Rodrigues L. Galante, José dos Santos Queijo, Carlos Augusto Carvalho Martins, João Martins, José da Rosa Cansado, Leonel Loureiro das Neves, Fernando Felismino Romão, Manuel Marques da Encarnação, Pedro Anacleto Firmino, Agostinho António Silva Ferreira, Custódio Camilo Fialho, Adelino da Cruz Oliveira, Luís Rosa Teixeira, Vítor Manuel Correia, António Calado Louro, Joaquim Alberto, Francisco Joaquim Fialho Coelho, Joaquim José Cabaça Candeias, António da Silva Brinca, Salvador Lourenço Martins e Joaquim Amaral Henriques.

A OPERÁRIO DE 3.ª CLASSE — os Serventes de 1.ª classe, António Afonso Salvado de Oliveira, Feliciano Guedes Teixeira, Maurício de Jesus Custódio, Filipe

Carpinteiro Mourato, José Fernandes dos Santos, João Manuel Morgado Gomes, Manuel Eduardo Baptista, José Inácio dos Santos, António Alexandre Guerreiro, Henrique Manuel S. Quintino e António da Silva; e os Serventes de 2.ª classe, Abilardo Andrade Patranito, Elviro Alexandre, José Heitor Lambranca, António Garcia Canário, Vitório Jorge Guerreiro, Manuel Maria Coelho, Saturnino Veríssimo Messias, António Maria Lourenço Leonardo e Francisco José Pereira Polido.

A MAQUINISTA DE 3.ª CLASSE — os Fogueiros de 1.ª classe, Joaquim M. R. Rodrigues Noro e Bento Lopes Morujo; e os Fogueiros de 2.ª classe, António Marques de Matos, Joaquim Martinho de Oliveira, Alfredo Ascensão Gonçalves, Cândido Martins Moreira, Manuel Gomes Gonçalves, Alexandre Pires Esteves, José António F. Ceroulas, Eduardo Matos Vermelho e Lícílio Madeira da Silva.

A MOTORISTA DE AUTOCARROS PRINCIPAL — os Motoristas de 1.ª classe, Amadeu Fernando Pereira Matias e Horácio da Silva Martins.

A MOTORISTA DE VIA FLUVIAL DE 2.ª CLASSE — o Ajudante de motorista de via fluvial de 1.ª classe, Américo José R. Paixão.

A MOTORISTA DE 3.ª CLASSE — o Contínuo de 1.ª classe, Manuel Francisco Ferreira e o Contínuo de 2.ª classe, Francisco de Jesus Marques.

A AJUDANTE DE MOTORISTA DE VIA FLUVIAL DE 2.ª CLASSE — o Marinheiro de 2.ª classe, Domingos Duarte Dias.

A CONTÍNUO PRINCIPAL — os Operários de 3.ª classe, António Nicéfero de Oliveira e Aníbal José Salgado.

A CONTÍNUO DE 1.ª CLASSE — o Contínuo de 2.ª classe, Domingos José Cantante.

A AUXILIAR DE MANUTENÇÃO — o Fogueiro de 2.ª classe,

Armindo Calado dos Reis; o Assentador de 2.ª classe, Horácio de Carvalho e o Servente de 2.ª classe, Manuel Neves de Assunção Vaz.

A AUXILIAR DE ESTAÇÃO DE 3.ª CLASSE — o Servente de 1.ª classe, José Neves Lourenço; e os Serventes de 2.ª classe, João Manuel do Rosário, Otílio Maria Joaquim, Ernesto José Serrão Chagas e Sebastião Domingos da Silva.

A contar de Maio do corrente ano

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VII — CARREIRA A — o Técnico superior praticante, Jaime José Pereira Ramos.

A TÉCNICO SUPERIOR DA CLASSE VI — CARREIRA D — o Contabilista praticante, Joaquim Afonso Cabaço.

A OPERADOR MECANOGRAFICO CHEFE — o Operador mecanográfico de 1.ª classe, João Coelho Maurício.

A PROGRAMADOR MECANOGRAFICO DE 1.ª CLASSE — os Programadores mecanográficos de 2.ª classe, Maria Teresa Dias Tourão Frutuoso e Maria Amélia Taborda Dias Murta das Neves.

A ADIDO ADMINISTRATIVO DE 1.ª CLASSE — o Chefe de escritório, Manuel Carlos Lage.

A ADIDO ADMINISTRATIVO AJUDANTE — os Escriturários principais, Henrique Martins Timóteo e Telmo Roldão Maia Pita.

A ANALISTA DE TRABALHO AJUDANTE — o Condutor principal, José António Baptista Merca.

A ADIDO TÉCNICO AJUDANTE — o Chefe de lanço de 1.ª classe, Manuel Rodrigues Martins.

A CHEFE DE ESCRITÓRIO — os Chefes de secção, José Rodrigues Silva Coelho, Mateus José

Moreno, José Rolo Pires, Mário José Faria Roldão, Berard Dias Antunes, Frederico Fernandes Caixinha, Eduardo de Oliveira, Evaristo F. Pinto Soares, Agostinho Martins de Matos, Carlos Aníbal Pina Cabral, Salvador da Encarnação Duarte e Artur de Oliveira Mercier Miranda; e o Escriturário principal, António Marques de Oliveira.

A CHEFE DE SECÇÃO — os Escriturários principais, Maria Irene C. V. Bandeirinha, Maria Ofélia L. L. S. M. Sousa, Álvaro Pedro Costa, Maria Manuela B. S. Cuco, Fernando Cruz Bórgia, Cândido Poças M. Pedrosa e Vitorino Pereira; os Escriturários de 1.^a classe, Maria Manuela G. S. Borges, Maria Geni Veloso das Neves, Maria Helena Dias Martins, Vítor Manuel Oliveira Dias, Maria Graça A. Ferreira Carvalho, Suzete Purificação N. Oliveira, Rogério Nascimento Gonçalves, Maria da Luz F. M. Andrez, Maria Manuel C. B. Barnabé, Maria Fernanda S. T. L. Castelo, Maria Irene Carreira Coelho, Felicidade Ferreira P. Vieira, Maria José P. Leal Santos, Artur Cadete Lopes Jacaré, Maria Isabel F. H. Araújo, Irene Barbosa F. Costa e Maria de Fátima S. M. Santos; e os Escriturários de 2. classe, Gregória Maria S. A. Vicente, Celeste O. Matos Gadeiro e Maria Odete Matos Pereira.

A DESENHADOR DE 3.^a CLASSE — o Operário de 2.^a classe, António Francisco Pereira de Sousa.

A INSPECTOR DE CAMIONAGEM — o Inspector comercial de 1.^a classe, Arnaldo Gomes Pereira Rodrigues.

A INSPECTOR DE MOVIMENTO DE 2.^a CLASSE — os Chefes de estação de 2.^a classe, Horácio Augusto, Manuel Marques Serra, Manuel Martins, Amadeu dos Santos Mineiro, Guilherme de Sousa, Horácio de Campos Vasconcelos, Manuel Mateus, José do Nascimento Alves, Sertório Nunes Porfírio e José Felisberto Soares; e o Chefe de estação de 3.^a classe, Hermínio Jerónimo Pereira.

A FACTOR DE 3.^a CLASSE — o Fiel de estação de 2.^a classe, Heitor Ferreira de Miranda; os Assentadores de 1.^a classe, Adão de Figueiredo Correia Santos e Fernando Alberto Sequeira; os Assentadores de 2.^a classe, Alberto Domingos Ferreira da Costa, Jesus Conceição V. Baptista e Luís Mendes Miguel; os Fiéis de estação de 3.^a classe, Alberto Faria da Cunha, José Ambrósio Catarino, Manuel Gaspar Mendeiro e António Lucas de Paiva; o Auxiliar de estação de 3.^a classe, Armando Pinto da Silva; os Guarda-freios de 2.^a classe, António Monteiro Vieira, José Maria Carrilho, Manuel Pires Lourenço e José de Brito Pina; os Serventes de 1.^a classe, Francisco Gaspar Gabriel, António Oliveira Vitória, José Francisco Velez Moura e Manuel Henriques da Rosa; os Serventes de 2.^a classe, Valdemar dos Santos Granjo, Carlos Humberto Ribeiro Monteiro, António Joaquim Reis Nunes, Aires Fernandes da Costa, António da C. M. Monteiro, Manuel R. Pereira Esteves, Diamantino de Matos Martins, Jorge Oliveira Santos Franco, João Lourenço Salданha, Manuel José Marques Cordeiro, José Martinho Pires, José Silvino Santos Simões, Manuel Matos Salgueiro, Fernando Cebolas Cordeiro, Américo Godinho Lopes, António Rebola Mimoso, João da Silva Rodrigues, João Mendes da Silva, José Carvalho Figueira, Joaquim Domingos T. Morcela, Carlos Alberto Lopes Silva, Joaquim Maria Ferreira Egas, José Augusto Mimoso Tarrafa, José Lourenço Silva Esteves, José da Silva Cunha, Luís Raimundo Pereira, Evaristo Fernando de Sousa, José Lopes Martins, João Domingos C. Carvalho, Joaquim Maria D. Sérvelo e Manuel Nogueira; os Praticantes de factor, Alfredo Lourenço Rodrigues, João Magalhães Barbosa, António Augusto R. Fonseca, Júlio Manuel S. F. Sampaio, Joaquim Alcino Machado Vitória, José Manuel Baloca Guerra, Francisco Belo Velez, Vítor Celestino Fonseca da Silva, Frederico José Constantino, Joaquim Almeida Lopes, Luís Fernando Borges Rodrigues, António Artur

Santos Pais, Manuel Baptista Gomes e José Manuel Queirós Ferreira.

A FISCAL DO PESSOAL DE TRENS E REVISÃO DE BILHETES — os Revisores de bilhetes principais, António da Costa Louçada e João Gonçalves Duque; o Condutor principal, António Maria Vidal e o Revisor de bilhetes de 1.^a classe, Manuel Encarnação Santos.

A MAQUINISTA DE 3.^a CLASSE — os Alunos maquinistas, José Rodrigo Lavouras Madaleno, Alfredo Cabrita Louçã, Aníbal Cola Gonçalves e Eduardo Cruz Leitão Andrade; os Fogueiros de 1.^a classe, Justino Gouveia Coelho, Manuel de Almeida, Manuel Cabelo Antunes e António Leal Augusto; e os Fogueiros de 2.^a classe, António Teixeira Freire, Almiro Fernandes da Silva, José Pacheco da Costa, Joaquim F. Pereira Sala e António Gomes da Costa.

A CONTRAMESTRE PRINCIPAL — os Contramestres de 1.^a classe, Mário Teófilo da Silva e Carlos Gonçalves Sinceridade Sengo.

A CONTRAMESTRE DE 2.^a CLASSE — o Chefé de electricistas de 1.^a classe, José Beiroco Moraes.

A CHEFE DE ELECTRICISTAS DE 1.^a CLASSE — o Electricista qualificado de 3.^a classe, João Nunes.

A CHEFE DE ELECTRICISTAS DE 2.^a CLASSE — o Electricista qualificado de 3.^a classe, Joaquim Rama Maia.

A ELECTRICISTA DE 1.^a CLASSE — o Electricista de 2.^a classe, António Albuquerque da Silva.

A ELECTRICISTA DE 2.^a CLASSE — o Electricista de 3.^a classe, Jorge da Silva Vieira.

A OPERÁRIO DE 2.^a CLASSE — o Fogueiro de 1.^a classe, João Rafael Alcácer Rainho.

A MOTORISTA DE AUTOCARROS PRINCIPAL — o Motorista de autocarros de 1.^a classe, Mário Tavares de Oliveira.

A MOTORISTA DE AUTOCARROS DE 1.^a CLASSE — o motorista de autocarros de 2.^a classe, Manuel Pinto.

A MOTORISTA DE 1.^a CLASSE — os Motoristas de 2.^a classe, José Henriques e Armindo Rodrigues Ventura.

A MOTORISTA DE 2.^a CLASSE — os Motoristas de 3.^a classe, António Ferreira Queiroz, João Silvestre do Rosário Lourenço e Manuel Joaquim Alves.

A COBRADOR PRINCIPAL — os Cobradores de 1.^a classe, João Meira da Silva e António Henriques Marinheiro.

A COBRADOR DE 1.^a CLASSE — os Cobradores de 2.^a classe, Joaquim Dias de Carvalho e Francisco Lopes.

A CAIXEIRO DE 2.^a CLASSE — os Caixeiros de 3.^a classe, Alfredo da Silva P. Ramos, Arménio Joaquim Noro, Arlindo Maria R. Candeias e Henrique da Conceição Marques.

A CHEFE DE LANÇO DE 2.^a CLASSE — os Chefes de distrito, José da Silva Simão, Domingos Martins da Costa e João Vieira.

A ASSENTADOR DE 2.^a CLASSE — os Eventuais, Jacinto Manuel Pereira Inocêncio, António Silvestre dos Santos, Vicente Francisco Boaventura Barreto, António Ramos da Silva e Dionílio António Costa.

A GUARDA-FREIOS DE 2.^a CLASSE — o Auxiliar de estação de 3.^a classe, António Pinto F. Júnior; o Servente de 1.^a classe, António Pereira; e os Serventes de 2.^a classe, José António Neves Cabrita, Isidro Cordeiro Soldado, João Francisco Pernas Rebola, Francisco Domingues M. Agostinho, Domingos Ramos Cavaco, José Augusto da Silva, Luís Manuel Teresa Florêncio, Alexandre Pinto Gomes, Alberto Pinto,

António Pinto da Silva, Amândio Vítor P. Pereira, Manuel Azevedo de Sousa, Manuel Magalhães da Costa, José Maria Almeida e Manuel Coutinho.

A AUXILIAR DE MANUTENÇÃO — o Servente de 2.^a classe, Manuel Pereira Gomes Henriques.

A SERVENTE DE 2.^a CLASSE — o Eventual, Jacinto da Conceição Barulho Simões.

A contar de Junho do corrente ano

A SUBCHEFE DE SECÇÃO DE VIA E OBRAS — os Estagiários para subchefes de secção de via e obras, Miguel Florentino Guedes de Macedo, Manuel da Silva Parelho, Manuel Marques Pedrosa, Manuel Júlio de Almeida Ribeiro, Eduardo Cristóvão Gil de Oliveira, António Artur Sequeira da Cruz, Arnaldo Jorge Pacheco Brás, Luís de Matos Lopes Carda, Fernando Manuel Q. Ferreira Miraldo, João Abel da Costa Nogueira, António Maria M. Câmara Pereira, Filipe Jorge de Almeida Rego, José Orlando Farinha Marques Moura e Joaquim Augusto de Sousa Lamy.

A CHEFE DE SECRETARIA — o Chefe de escritório, Mário José Faria Roldão.

A ADIDO TÉCNICO DE 3.^a CLASSE — o Adido técnico ajudante, Luís da Cruz Barreto Júnior.

A DESENHADOR DE 3.^a CLASSE — o Desenhador praticante, Fausto Fernando Narciso da Silva.

A MECANÓGRAFA DE 3.^a CLASSE — a Praticante de escritório, Maria Teresa de Brissos Mira Boleto.

A CHEFE DE ESTAÇÃO PRINCIPAL — o Chefe de estação de 1.^a classe, Marcelino Macau.

A FACTOR DE 3.^a CLASSE — os Praticantes de factor, João Maria Carmelo, Joaquim Borbi-

nha Morgado, António Sabóia Mestre, Francisco José C. Carvalheira, José Luís Bento Neutel, Ludgero Dores Candeias, Anastácio José Cabrita Nobre, José Luís Costa Vargas, José da Costa Silva, António Ramos, António Poças da Silva, Francisco António M. Coelho, José Guerreiro dos Reis, Elvino Amador Rosado Amoroso e Florindo Silva Maria.

A CHEFE DE POSTO DE TRENS E REVISÃO DE BILHETES — o Fiscal do pessoal de trens e revisão de bilhetes, António Duarte; e os Revisores de bilhetes principais, Miguel Rafael de Campos e Adélio Manuel da Fonseca.

A FISCAL DO PESSOAL DE TRENS E REVISÃO DE BILHETES — o Revisor de bilhetes principal, Jaime Maia Ramos.

A REVISOR DE BILHETES PRINCIPAL — o Revisor de bilhetes de 1.^a classe, João Alexandre.

A CONTRAMESTRE PRINCIPAL — o Contramestre de 1.^a classe, Florival Manuel Rolo.

A CHEFE DE BRIGADA PRINCIPAL — os Chefes de brigada de 1.^a classe, Alfredo d'Oliveira Santos, Francisco Fernando Marçal, Artur da Silva Magalhães, José Pinto de Magalhães, Manuel Firmino Coelho Jones, José Joaquim Gonçalves Bolina, Joaquim Inácio Mateus, António Bernardino C. Máximo, Lúcio da Graça Correia, Manuel Zambujo Ouregão, António Espada Cachola, Marcos dos Santos Lobato, Jacinto Macedo Bravo, Francisco José Ferreira, José Joaquim Bandeira, José António Guerreiro, Mário de Jesus Macau, Vitorino Pratas Machado, Amâncio de Matos Horta, Gilberto Fernandes R. Gonçalves e Zeferino Martins.

A CHEFE DE ELECTRICISTAS PRINCIPAL — os Chefes de electricistas de 1.^a classe, José Suzano Dias, José Maria Firmino e António Emídio Costa Vieira.

A ELECTRICISTA QUALIFICADO DE 2.^a CLASSE — o Elec-

tricista qualificado de 3.^a classe, Américo Vieira Rocha.

A OPERÁRIO DE 1.^a CLASSE — os Operários de 2.^a classe, Miguel Jacinto Viegas Ferreira, José Manuel Emerenciano, Manuel Rosa Caramelo, António Rocha Toucinho, Manuel António Cordeiro, Afonso Durão, Aníbal da Conceição Luís, Manuel Rodrigues C. Oliveira, Florival da Encarnação Afonso, José Correia Sobral, António da Palma Calado, José Fernandes Morgado, José Alcaravela Abreu, António José Francisco, Jaime Marques Alfaia, Manuel da Palma Frade, Manuel Dias Patrão, Joaquim Barradas, Guilherme José Simões, António Ribeiro, Vítor Manuel Guerreiro Margarido, José Cortes Zeferino, Hermenegildo José Claro Pardal, Custódio Costinha da Silva, António Marques Caçoete, Francisco Assunção G. Correia, Quintino Francisco da Silva, António Augusto Vieira da Costa, Domingos Manuel Pereira, Carlos de Abreu, António Alberto Pinto Oliveira, António Queirós de Campos, José Pereira de Oliveira, Manuel Monteiro de Queirós, Alberto dos Santos, Florêncio Monteiro, Raul Arnaldo Martins, Álvaro de Jesus Gomes Pereira, António Alves Gonçalves Ramalho, Saúl Correia dos Santos, Valentim Marques da Silva, Adelino da Silva, Álvaro dos Santos Almeida, Agostinho Ferreira Martins, Benjamim António da Silva, Manuel de Jesus Almeida, Alberto Marques, Domingos Mesquita de Sousa, Avelino de Sousa, Luciano da Conceição Soares, José Rodrigues, Manuel Maria da Costa, Henrique

Domingos de Almeida, Deolindo Domingos Correia, José Estevens Martins, José Artur dos Santos Cardoso, Vítor Augusto da Silva, Túlio José Gregório, Ilídio de Jesus Alves, Ludgero Felício Luís, António Correia Martins, Laurentino Ribeiro, António Mirão Ferreira e Jesuíno António Gervásio.

A ELECTRICISTA DE 1.^a CLASSE — os Electricistas de 2.^a classe, Manuel dos Santos Roberto, Fernando Augusto Assis, Francisco António A. Traguedo, Joaquim Pereira, Abílio Rodrigues Branco e Fernando Silva Leão Ferreira.

A ELECTRICISTA DE 2.^a CLASSE — os Electricistas de 3.^a classe, Delfim Marinho Neves Ferreira, Fernando José Barbosa Pereira, Inácio Bessa da Silva, José Abreu de Sousa, António Almeida Azevedo, José Fernando Lopes Magalhães, António da Cunha Braga, Domingos Alves dos Santos, José Pereira Quinze Dias, Mário Pereira Camelo, Aníbal Joaquim Rodrigues e Romeu Vieira Rocha.

A OPERÁRIO DE 2.^a CLASSE — os Operários de 3.^a classe, Ângelo Nunes Vieira, António Cardoso da Silveira, José Fernando Silva Sousa Nunes, António Silva Teixeira Freire, Abílio José Souza Mendes, Serafim da Cunha, Ernesto Duarte Moreira Reis, Armando Teixeira de Almeida, José Pereira, António da Costa Oliveira, Francisco da Cunha, Bernardino Azevedo Simões, Manuel da Silva Moreira, Mário da

Cunha Moreira, Carlos da Silva Sá Gomes, Francisco Manuel Cruz Guerreiro, José Lopes Vivas Serpa, Manuel Francisco Palminha Apolo, Joaquim António Rocha Rato, Manuel Ferreira, João Frutuoso Vaz da Silva, Virgílio da Silva Lampreia, Eduardo Cristina Maria, Teófilo Nunes da Silva, Manuel Marques Luís, António Cabrita Martins e António Francisco.

A ELECTRICISTA DE 3.^a CLASSE — o Servente de 2.^a classe, Manuel José Rocha Pereira Branco.

A OPERÁRIO DE 3.^a CLASSE — o Servente de 1.^a classe, António Ferreira Pinto Fortes e o Servente de 2.^a classe, Hélder Monteiro.

A GUARDA - FREIOS DE 2.^a CLASSE — os Serventes de 2.^a classe, José Modesto José, Fernando Martins Coelho e Manuel Maria Inácio.

A CONTÍNUO DE 2.^a CLASSE — o Servente de 1.^a classe, Agostinho Porto e o Servente de 2.^a classe, Norberto dos Reis.

A SERVENTE DE 1.^a CLASSE — os Serventes de 2.^a classe, Hermínio Augusto Brás Afonso, José Pereira de Carvalho, António da Costa Vilaça, Albino Pinto Ferreira, Jacinto Teixeira, Alcídio Joaquim Teixeira, Joaquim da Rosária Pereira Matos, Fernando Raimundo, José Luís Ribeiro, Alberto das Dores e Mário de Seixas Mesquita.

Acto de abnegação de um ferroviário



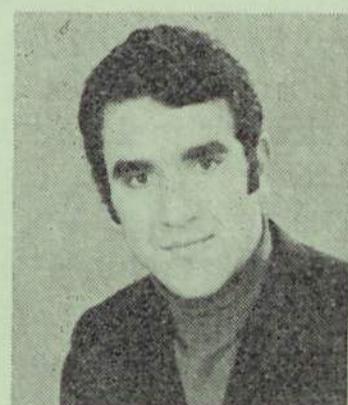
Muito nos apraz tornar público um acto de abnegação praticado por um ferroviário — o servente de 1.^a classe Francisco Fernandes, pertencente ao 1.^º Grupo do Material e Oficinas (Porto-Campanhã).

O facto chegou ao conhecimento da Companhia através de um ofício da Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Guimarães, do qual transcrevemos a descrição do sucedido:

«Na freguesia de Paço Vieira, foi intoxicado por gases, no fundo de um poço em construção, um mineiro de nome João Fernandes. Ao chamamento de pessoas que se haviam apercebido da iminente tragédia, acorreram vários populares — dois dos quais desceram ao fundo do poço, sofrendo igualmente graves perturbações. Enquanto não chegavam os bombeiros, Francisco Fernandes em gesto abnegado e decidido, desceu ao fundo do poço e manteve o primeiro sinistrado com boca-a-boca até à chegada de socorros. É de realçar a instrução dada a este ferroviário pela Companhia que serve, assim como a sua pronta intervenção, pois mercê dos seus conhecimentos de socorrista nobilitou-se como homem e revelou-se decidido, abnegado e corajoso. Sem a sua valiosa intervenção ter-se-ia por certo verificado a morte do mineiro. Mas além disso teve ainda o rasgo decidido de ajudar a subir os outros dois indivíduos, que já davam indícios de forte intoxicação.»

Em consequência do esforço despendido Francisco Fernandes ficou quase esgotado, tendo de ser retirado e assistido pelos bombeiros vimaranenses.

Louvores



Muito nos apraz registar o procedimento do factor de 2.^a classe Lino Ferreira Dias, quando em serviço nas bilheteiras da estação de Aveiro, no dia 7 de Abril do corrente ano, lhe foi solicitada a aquisição de 18 bilhetes de 1.^a classe para Espinho. Tratava-se de um sábado, na parte da tarde, e o movimento das bilheteiras era muito grande. Tal facto terá estado na origem de um lapso daquele funcionário, que tendo recebido uma nota de 1000\$00 para pagamento daqueles bilhetes apenas fez entrega do troco relativo a 500\$00. No entanto, ao proceder ao fecho das contas daquele dia o agente encontrou um excesso de 500\$00, de que fez entrega, importância que foi depois devolvida ao passageiro.



Em conformidade com o determinado na cláusula n.^º 218 do Acordo Colectivo de Trabalho, o chefe da Região Centro louvou recentemente o assentador de 2.^a classe, Luís Cardoso Abrantes.

O louvor foi consignado em reconhecimento pelo exemplo de probidade de que o agente deu provas, quando ao regressar do serviço encontrou na via, junto à estação de Setil, um anel de ouro com uma libra, que prontamente entregou ao chefe de lanço.

40 anos de serviço



Alípio de Oliveira Santos
Pagador



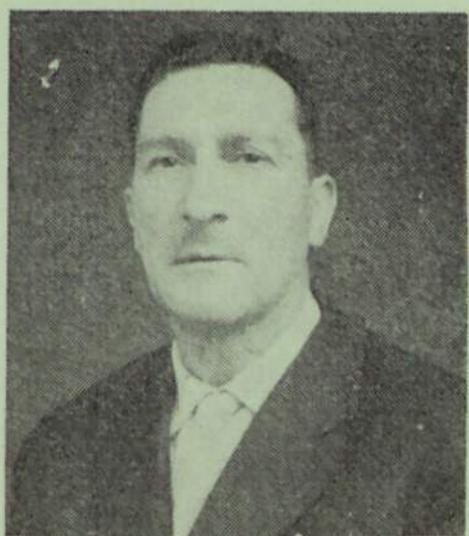
Vítor Manuel da Silva Rodrigues
Escriturário de 1.ª classe



António Monteiro
Chefe de lanço de 2.ª classe



António Rodrigues Ermitão Barroso
Operário de 1.ª classe



Manuel Dias Pinheiro
Operário de 1.ª classe



Luís Pinheiro Costa
Operário de 1.ª classe



António Augusto Simões
Operário de 2.ª classe



Álvaro Borges
Chefe de distrito



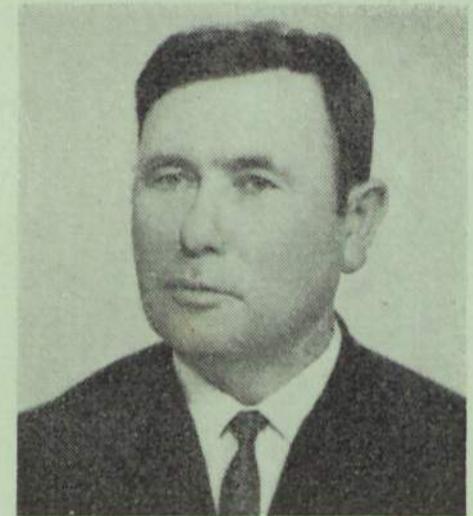
José Pratas
Chefe de distrito



José Augusto Abalada Lebreiro
Chefe de distrito



Francisco Dias Frade
Chefe de distrito



Manuel Batista
Chefe de distrito



Manuel Joaquim Serrano
Chefe de distrito



Beatriz Delgadinho
Guarda de P. N.