

"Cidade Invicta" "Sete Colinas" comboios à Europeia

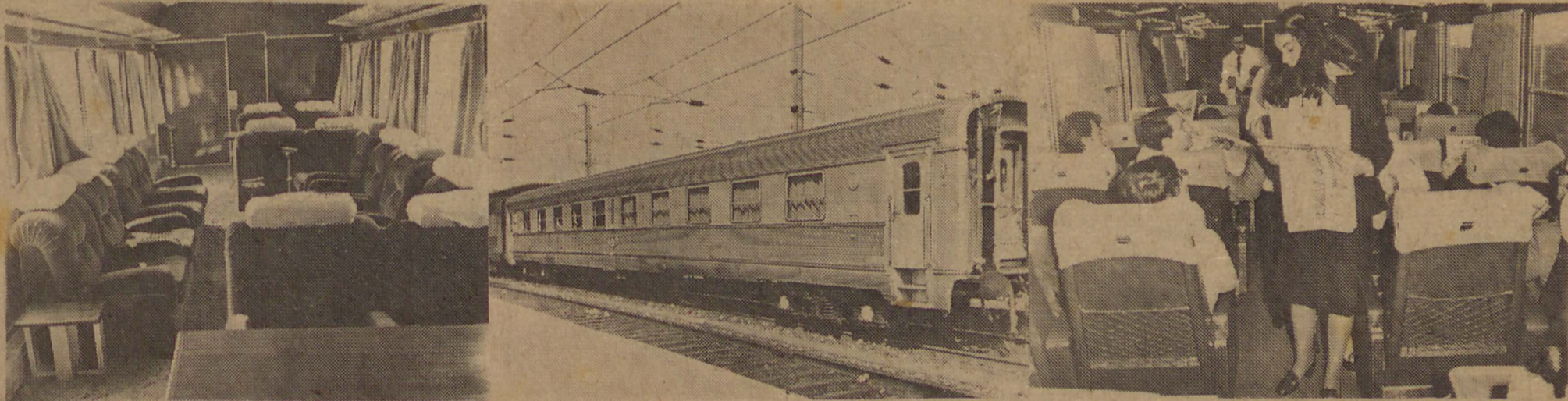
Inaugurado no dia 9 de Abril o novo serviço Lisboa-Porto-Lisboa com os comboios «Cidade Invicta» e «Sete Colinas», é um passo positivo na exploração ferroviária portuguesa.

Três horas e meia entre Lisboa e Porto, com paragens intermédias em Aveiro e Coimbra, é um tempo de viagem que entra no campo de alternativa de transporte em relação ao avião. Podendo este tempo vir ainda a ser reduzido, para tal se encaminham os esforços da C. P. no sentido de resolver alguns problemas pontuais na Linha do Norte, que obrigam a afrouxamentos.

Estiveram presentes ao acto inaugural o Eng.º Ferreira Lima, Ministro dos Transportes e Comunicações; Secretários de Estado dos Transportes, Marinha Mercante e Pescas, respectivamente, Consiglieri Pedroso, Correia Maltês e Vasco Neves, e ainda o Eng.º Amílcar Marques, Presidente do Conselho de Gerência da C. P., bem como os restantes membros deste Conselho e diversos outros convidados, entre os quais os representantes dos órgãos de comunicação social.

A viagem decorreu dentro da programação horária estabelecida e permitiu aos convidados apreciarem os novos serviços implantados nestes comboios.

Os dois comboios—«Cidade Invicta» e «Sete Colinas»—nor-



malmente rebocados por uma BB 2600, são constituídos por três carruagens normais, uma carruagem-bar e uma carruagem transformada em salão, com confortáveis poltronas e uma parte com assentos normais.

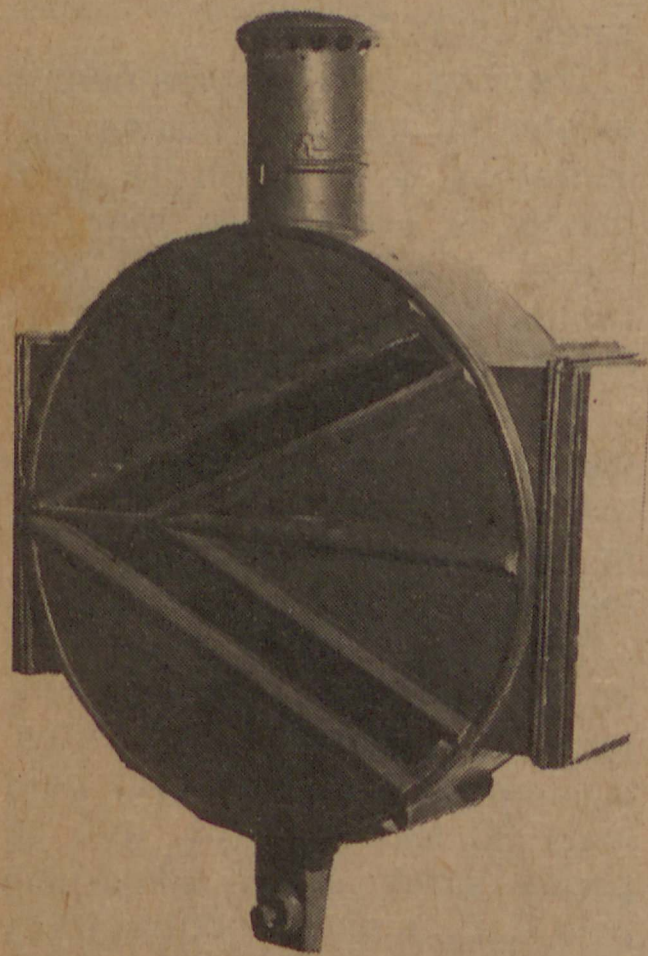
Nesta carruagem os passageiros podem dispor do serviço de hospedeiras, serviço de bar no respectivo lugar, música e leitura dos jornais do dia, pagando além do bilhete normal um suplemento de 120\$00 se viajar no salão, ou um suplemento de 50\$00 se viajar nos lugares normais da mesma carruagem.

Todos os outros lugares do comboio estão à disposição do passageiro, ao preço normal dos restantes comboios rápidos e foguetes.

Este serviço de comboios rápidos passa a ter duas circulações diárias em cada sentido, com partidas de Lisboa às 7.45 e 20.30h e chegadas ao Porto às 11.15 e 24.00h, respectivamente, e partidas de Campanhã às 7.40 e 20.45h, com chegadas a Lisboa às 11.10 e 0.15h, respectivamente.

A C. P. ao oferecer um serviço de maior rapidez e maior conforto, entre Lisboa e Porto, enquadra as suas intenções na continuação da melhoria dos seus serviços, procurando dar resposta às actuais necessidades de Transporte.

Essa fotografia antiga... essa lanterna velha...



Estamos a referir-nos efectivamente a toda uma série de utensílios da vida ferroviária que permanecem sem utilização ao canto da oficina, no arquivo ou nas paredes do escritório, num recanto da estação. Todo

um mundo de recordações de gerações passadas que ajudaram a construir o nosso caminho de ferro. Alguns dos objectos terão mesmo desaparecido com o tempo ou com a preocupação de os precaver dum aparente desinteresse em os preservar em lugar ou lugares adequados.

O Museu Ferroviário, claro, estará a pensar o nosso leitor! Mas — retorquimos nós — de momento o que temos é uma Comissão de Estudo do Museu Ferroviário (CEMF). Por várias razões, de que sobressai um facto muito concreto e que não podemos esquecer: numa Empresa como a nossa, com uma necessidade de investimentos prioritários e urgentes em infra-estruturas e em material circulante, com pesados encargos financeiros, não nos podemos abalar já a solicitar verbas para a construção, necessaria-

mente onerosa, de instalações para o nosso Museu Ferroviário. Lá virá o dia. Todos esperamos que não muito longínquo, pois a existência de um Museu não é uma vaidade passageira mas a necessidade de pôr ao serviço da comunidade o potencial histórico de uma actividade — o caminho de ferro que, por si, só ajudava a compreender uma parcela importante de evolução da sociedade portuguesa.

De momento, a Comissão de Estudo do Museu Ferroviário (CEMF) procede a trabalhos de inventariação e de adaptação de pequenas instalações fora da utilização corrente. Tarefas estruturais que envolvem os membros daquela Comissão e tarefas que são urgentes levar a cabo com a colaboração de todos.

Como pode processar-se essa colaboração? Indicando ao

Serviço de Relações Públicas — que assegura o secretariado da CEMF — se no vosso local de trabalho existe algum material com interesse para o Museu. Dizendo então de que objecto se trata, onde está e à guarda de quem. E lembrando a colegas já na situação de reforma, se não terão qualquer desses objectos ou documentos que queiram oferecer ao futuro Museu.

Por seu lado, a Comissão de Estudo do Museu Ferroviário (CEMF) vai lançar um inquérito para localização desses utensílios ou documentos. Desde já se pede a colaboração de todos os responsáveis pelos órgãos contactados. Preenchendo o respectivo impresso e devolvendo-o ao órgão que for indicado (em princípio, o Serviço de Relações Públicas) mesmo quando no local de trabalho em causa não haja objectos do tipo

que temos vindo a referir.

Não abrangemos nesse inquérito o caso do «material circulante». O levantamento e inventariação desse material, das locomotivas e das carruagens com interesse museológico, será feito por outro processo.

Mas, francamente, essa fotografia antiga, essa lanterna velha, vão ficar muito bem no nosso futuro Museu Ferroviário!

ESTE MÊS:

A poluição sonora e a ferrovia pág. 3

Presidente da C. P. à Imprensa pág. 4

Um dia com ... o chefe de estação pág. 4

Um veículo "inspector" de via

Um veículo «inspector» de via, equipado da mais moderna aparelhagem do género, eis a última novidade surgida na tecnologia ferroviária europeia. Tratando-se de uma carruagem-modelo destinada exclusivamente ao controlo «sistemático, exaustivo e totalmente objectivo» de todos os parâmetros geométricos da via férrea.

A iniciativa é pertença da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis (RENFE), que assim quis dotar o seu parque de material de controlo, de um veículo que, dentro do seu género, se pode considerar verdadeiramente revolucionário. O mesmo, que foi construído na Suíça, importou em mais de cinquenta mil contos.

Conforme deixámos dito, a referida carruagem tem por fim o controlo geométrico da via férrea, isto é, de acusar todas e quaisquer eventuais irregularidades, por mais insignificantes que sejam.

Entre as principais características do aludido veículo, contam-se: uma sala de registos

(com aparelhagem diversa), duas para reuniões; dois compartimentos - dormitórios, com cinco camas; uma sala de climatização, uma cozinha, lavabos, motores diversos, etc..

A energia necessária para o funcionamento de toda a complexa aparelhagem, contida na carruagem em causa, é fornecida por um motor «Diesel» de 105 cvs., que, por sua vez, move um alternador que produz corrente de 380 Volts, a qual é transformável em correntes de 220 ou de 125 Volts. Este conjunto é de alta tensão, já que o ordenador electrónico (elemento prioritário e fundamental do veículo) não pode trabalhar, em boas condições, se as variações de corrente, frequência e temperatura forem superiores a cinco por cento do normal dessas variações.

As vantagens desta ambiciosa carruagem de «inspecção» de via, em relação aos antigos veículos de controlo, são inúmeras, designadamente a sua precisão registadora.

Todas as «informações» co-

lhidas são, depois, dirigidas, em paralelo, aos registadores — gráfico e analógico — permitindo, assim, aos engenheiros responsáveis, a observação de tudo quanto pretendemos saber.

Esta carruagem percorrerá toda a Rede, duas a três vezes por ano, «auscultando», deste modo, todo o estado actual das vias. E, dessa «inspecção» é que então são elaborados todos os trabalhos a efectuar, isto é, o estabelecimento dos programas de conservação da via — incluindo a própria ordem de prioridade a dar aos trabalhos — e da própria renovação da mesma.

Mercê das enormes vantagens proporcionadas por esta carruagem, na verdade, «revolucionária» — ao poupar tempo e trabalho, além da precisão e facilidade com que fornece todos os elementos de controlo — o seu custo que, à primeira vista, parece sobremodo elevado, resulta, afinal, numa rápida amortização do capital dispendido.



NOTA DA REDACÇÃO

Dentro das várias pessoas e órgãos que colaboram na feitura de «Rede Geral», há um em que até hoje ainda não se falou — e ele é extremamente importante — pois, não só é autor físico do jornal, como também aquele que todos os meses lhe dá forma.

Se à equipa de correspondentes cabe a «confeccção» do conteúdo, «confeccção» e conteúdo a que a Redacção dá também forte contributo; se, à Redacção cabe a selecção dos artigos a inserir; se à Redacção cabe, ainda, o tornar mais legíveis alguns, e a sempre ingrata tarefa de eliminar aqueles que quer pelo seu conteúdo, quer pela forma como são tratados, não são, de modo nenhum, «notícia», antes reclamação administrativa, ou qualquer outra coisa; se à Redacção cabe ainda o trabalho de titular os artigos, e determinar para alguns, as páginas onde vão ser inseridos (entenda-se, 1.ª pág., última pág. e páginas centrais);

Ao Gabinete de Design cabe, por sua vez, a sua execução gráfica. E convenhamos que não é tarefa fácil dispor texto e gravuras, seleccionar as fotografias, «colocar» as notícias de acordo com as indicações dadas pela Redacção, resolver — enfim — um sem número de «pequenos» problemas que, depois de resolvidos, nem se nota que existiram, mas que se o não tivessem sido, permitiriam um bom número de muitas e... talvez algumas «saborosas» críticas...

Ao Gabinete de Design se deve também importante, senão total, contributo nos estudos de legibilidade dos textos (tipo de letra, corpo da mesma — isto é, tamanho — títulos, «colocação» das notícias, — sempre que possível a começar e a acabar na mesma página — cabeçalhos, etc.).

Órgão fundamental, senão imprescindível, na feitura da publicação, o Gabinete de Design, passa normalmente despercebido em cada número que sai.

Porque até hoje nunca desta parte da equipa de «Rede Geral» (mal comparado, é como que o massagista de uma equipa de futebol: se não desempenhar cabalmente a sua tarefa, começam a notar-se as lesões, mas se actua com eficácia, ninguém, ou quase ninguém dá por ele) se tinha falado, aqui fica pois, o apontamento.

4.º Grupo Oficinal Figueira da Foz

O 4.º Grupo Oficinal tem as suas instalações localizadas na cidade da Figueira da Foz. A sua área total é de 9212 m² e tem uma área coberta de 8384 m².

As referidas instalações foram construídas pela antiga Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta e destinavam-se, nessa altura, à reparação das locomotivas a vapor, vagões e carruagens, pertencentes à mesma Companhia.

De salientar que, nessa fase, se construíram, nestas Oficinas, vagões e carruagens. Com a inclusão na C. P., daquela Companhia, as Oficinas da Figueira da Foz têm sofrido diversas transformações. Numa primeira fase cessou a construção de material rebocado e verificou-se uma intensificação de reparações de máquinas a vapor e trabalhos de fundição. Mais tarde, verificou-se a extinção da reparação de máquinas a vapor, do que resulta a iniciação na reparação de material Diesel, nomeadamente locomotivas e automotoras.

Nesta altura, as Oficinas da Figueira da Foz estavam integradas no 2.º Grupo Oficinal e tinham por função principal assegurar a manutenção do material de exploração ferroviária, que normalmente circulava nas linhas da Beira Alta e do Oeste. Tinham, além disso, a missão de reparar grande parte do referido material, em especial carruagens, automotoras e locomotivas.

Por deliberação do Conselho



de Administração, de 18-12-1975, foram as Oficinas da Figueira da Foz autonomizadas em Grupo Oficinal, pelo que

houve, nessa altura, a separação entre o Sector de Manutenção e o Sector Oficinal, sendo o primeiro transferido para a cidade



de Coimbra, dando origem ao Serviço de Manutenção de Coimbra e o segundo constituído em Grupo Oficinal, com o aumento das tarefas que lhe estavam inicialmente atribuídas.

Os efectivos de pessoal actualmente existentes rondam os 400 agentes, que têm por missão efectuar a grande reparação do seguinte material: automotoras «ALLAN» da série 301 a 325, reboques «ALLAN» série 301 a 312, automotoras U. D. D. série 401 a 419, locotractores «SENTINEL» série 1151 a 1186, e máquinas pesadas de via, pertencentes à Direcção de Equipamento, das quais destacamos 12 atacadeiras, 7 reguladoras de balastro, 3 desguarnecedoras, 4 vagões relés, 3 compactadores, 3 ripadoras, 16 guas «Poclain», 5 locotractores «MOYSE» e 8 Dre-

sines «SOCOFER».

Dentro dos equipamentos existentes nestas Oficinas, salientamos a existência dum banco de ensaios de motores Diesel, de fabrico nacional, concebido e fabricado pelos trabalhadores deste Grupo Oficinal.

Este banco permite que os motores Diesel reparados nestas Oficinas, sejam perfeitamente testados com garantia de fiabilidade.

Quanto ao futuro do 4.º Grupo Oficinal será, além de manter as reparações já existentes, o aumento das reparações para mais 30 locotractores, que se pensa virem a ser adquiridos pela C. P., e ainda locotractores «MOYSE» da série 1051 a 1059, locotractores «G. E.» da série 1101 a 1112 e 50 Dresinas pertencentes ao Departamento de Instalações Fixas.

A poluição sonora e a ferrovia

Todos nós sabemos como a nocividade do som altera o psiquismo humano. Ela afecta mesmo as funções motrizes, os tempos de reacção e a capacidade de reacção nos ensaios psicológicos. A velocidade dos movimentos respiratórios, as pulsações e até mesmo a pressão do sangue podem sofrer transformações radicais em presença de um ruído.

Em vez de se indicar a intensidade dos sons, é normal fazer uso dos níveis de intensidade em decibéis (db), a fim de se

lidar com números mais cómodos.

Entre os ruídos, os piores são os chamados «destruidores», pois têm o condão de atacar directamente a integridade do organismo. São sempre ruídos extremamente intensos 100 decibéis (100 db) ou superiores.

Para que se possa avaliar um pouco melhor a acção dos vários níveis de intensidade de alguns ruídos correntes, apresentaremos o seguinte quadro:

Tipo de ruído	Classificação	Intensidade (db)
—	doloroso	≥130
Artilharia, martelo, trovão, motor de avião a 6 m, rua muito barulhenta, oficina muito ruidosa, máquina de rebitar a 10 m, martelo pneumático a 3 m	muito forte	120 110 100 90
Rádio tocando alto, rua comercial, escritório barulhento, carro eléctrico, autocarro, orquestra sinfónica a 10 m	forte	80 20
Conversação normal, escritório vulgar, rádio baixo, automóvel a gasolina, casa ruidosa	moderado	60 50
Casa sossegada, conversação baixa, rua residencial	fraco	40 30
Folhas de árvore, sussurro	muito fraco	20 10 0

Em complemento ao quadro anterior e antes de entrarmos propriamente na poluição sonora provocada pela circulação dos comboios, apresentaremos um novo quadro, agora referente à percentagem de surdez profissional.

Caldeireiros e laminadores.....	22%
Ferreiros e rebitadores...	15%
Serralheiros e forjadores	11%
Ferrovíarios	7%
Operários de oficinas ruidosas	4%
Músicos.....	4%

A poluição sonora provocada pelo caminho de ferro, terá maior importância, quando da passagem daquele através de centros urbanos. Para um observador situado no solo, a intensidade acústica recebida dependerá naturalmente da sua posição relativa, mas igualmente do estado dos carris, dos órgãos de rolamento e da velocidade de circulação, sem entrar em linha de conta com ruídos ocasionais (silvar, freios, etc.).

A qualidade do meio ambiente nas vizinhanças do caminho de ferro e, no que diz respeito à poluição sonora, é caracterizada essencialmente pelo ruído proveniente do rolamento dos comboios quando da sua passagem. Este ruído tem a sua origem ao nível do contacto do aço sobre o aço, entre as rodas e os carris. Os registos revelam que para um comboio em movimento, há uma aparição rápida de um nível de ruído máximo em que o seu valor em

decibéis (db) fica sensivelmente constante até à passagem do último veículo, sendo progressivamente amortecido em seguida. Este ruído escapa lateralmente entre o espaço que subsiste entre a via e a parte debaixo da caixa do veículo e difunde-se para o exterior segundo uma direcção privilegiada de 25° a 30° em relação ao plano de rolamento.

Diversas expressões matemáticas foram propostas para tentar traduzir algébricamente o incómodo subjectivo experimentado nestas condições. Estas formulações, provavelmente imperfeitas, apresentam contudo elementos comuns, propondo índices que tomam em linha de conta, directa ou indirectamente, os seguintes factores:

- O nível sonoro máximo à distância de exposição;
- o tempo de exposição;
- a frequência das circulações (número de comboios por hora).

Os dois últimos factores são praticamente impostos pelas condições de exploração. O estudo encontra-se então limitado pela procura de meios próprios para reduzir a intensidade sonora resultante do rolamento, intervindo aos níveis de infra-estrutura e dos próprios veículos.

Para obter um ruído de rolamento o mais fraco possível a uma dada velocidade, convém utilizar carris longos soldados, sobre travessas de betão e balastro e manter a mesa de ro-

lamento dos carris em bom estado. A natureza rugosa e porosa, logo absorvente, do balastro produz um efeito insonorizante que não pode ser desprezável em face das ondas sonoras emitidas pelos órgãos de rolamento. Outro dos pontos de intervenção insere-se na redução dos órgãos de rolamento e no estudo da arquitectura da caixa envolvente do veículo de modo a reduzir os ruídos que se escapam lateralmente ao nível dos carris.

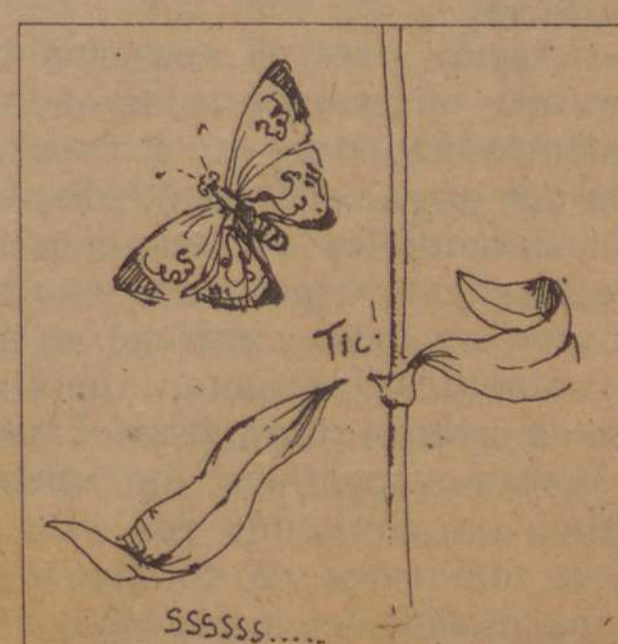
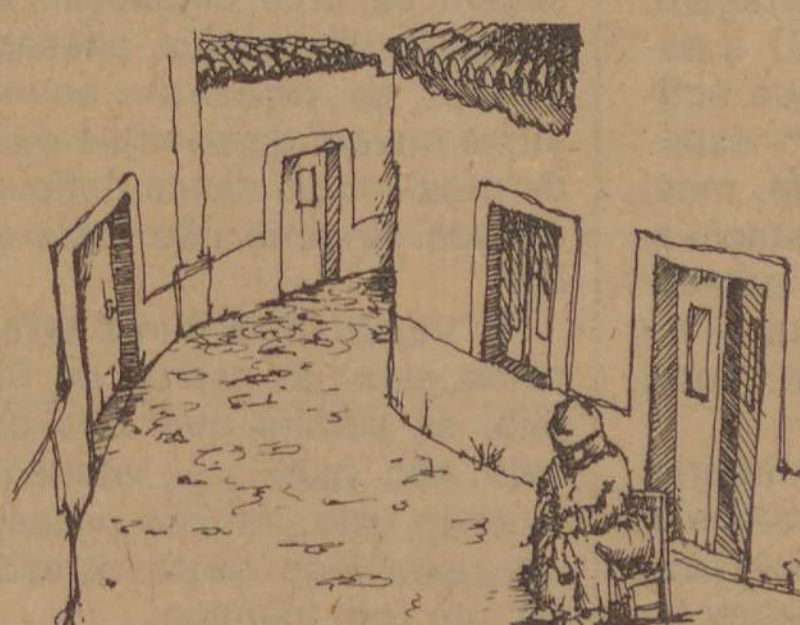
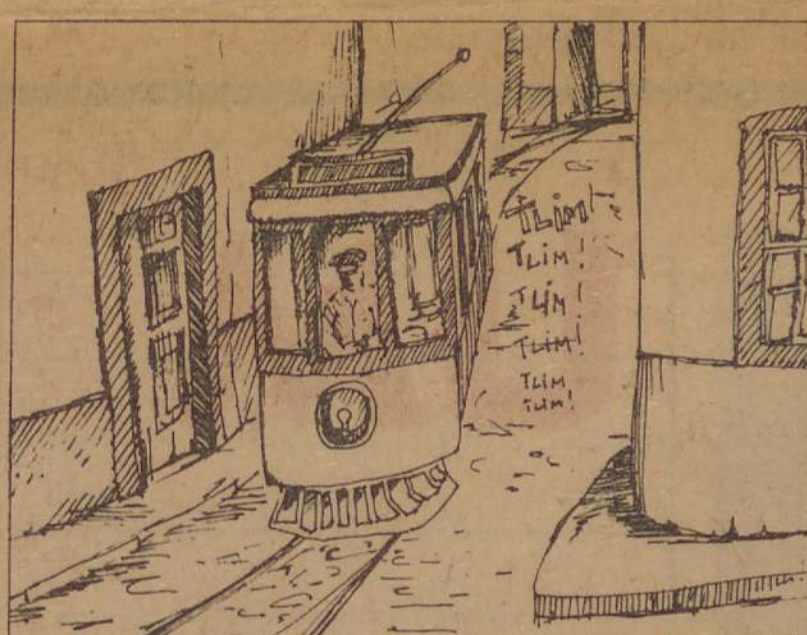
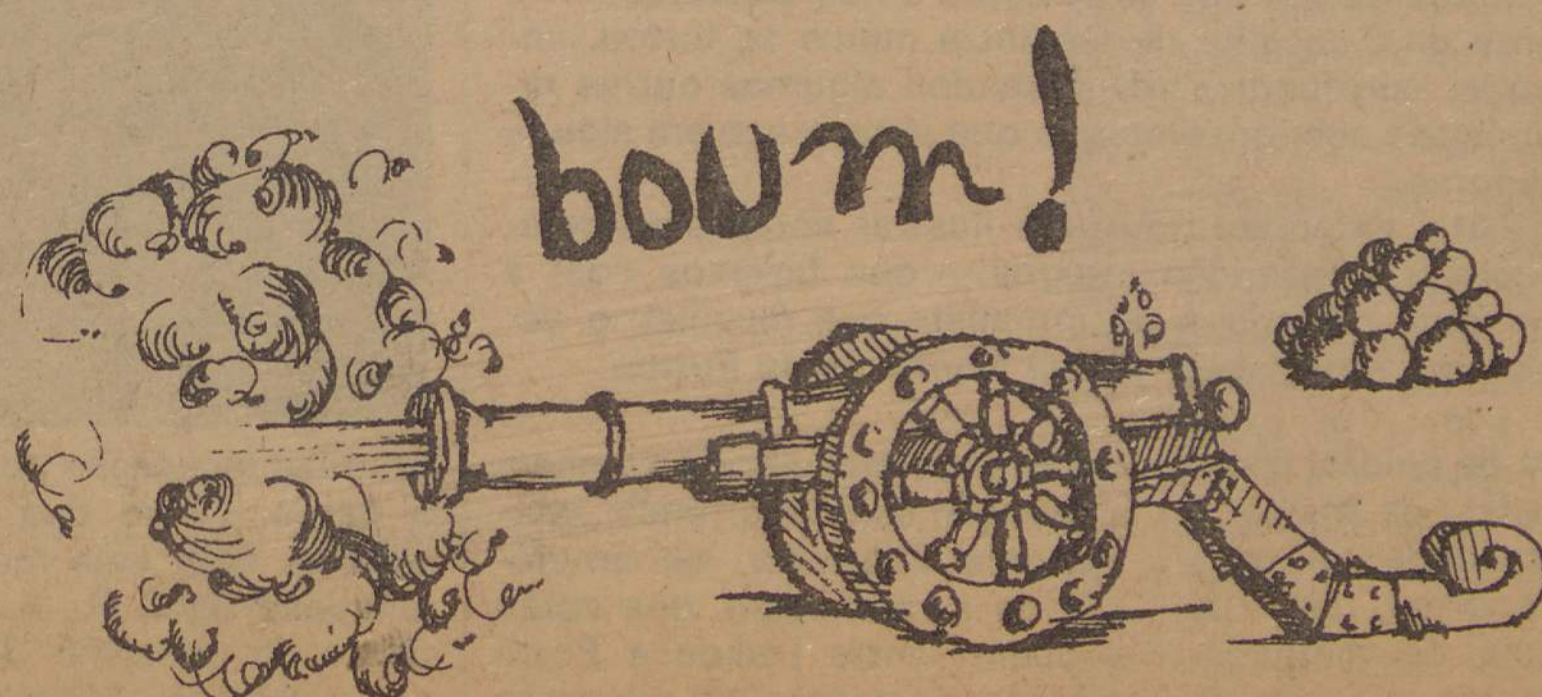
Para um valor máximo de ruído de 92 (db), produzido por

um débito horário normal (5 comboios de 400 m por hora), medido por um observador situado a 25 m do eixo da via, em campo aberto, produz naquele um nível de ruído que não excede os 70 (db), ou seja, como dissemos atrás, o incómodo sonoro equivalente ao tráfego normal numa rua comercial.

O simples facto de uma linha se encontrar em trincheira é suficiente para obter uma atenuação muito sensível no nível do ruído dos prédios urbanos que a circunvizinham. Se conside-

rarmos uma trincheira de 3 m de altura ela poderá reduzir de 8 (db) o nível de ruído do observador situado a 25 m.

Em determinados pontos das linhas já existentes o nível de ruído poderá ser diminuído, atendendo não só ao que já foi dito sobre infra-estrutura e material circulante, mas também com a implantação de painéis absorventes colocados em altura e em comprimento, dispostos lateralmente à via. Qualquer destes estudos será feito caso por caso.



O PRESIDENTE DA C. P. À IMPRENSA:

Exige-se do Caminho de Ferro o que não é da sua vocação

Durante a viagem inaugural do «Cidade Invicta» — a que «Rede Geral» se refere detalhadamente noutra local deste número — O Presidente do Conselho de Gerência da C. P., Eng.º Amílcar Marques, atendeu os representantes dos Órgãos de Comunicação Social que lhe dirigiram diversas questões e propuseram à sua reflexão inúmeras «ideias» feitas ao longo dos tempos, acerca da C. P.

A nova dinâmica da Empresa, a necessidade de investimentos qualitativa e quantitativamente necessários (melhor dizendo, indispensáveis) as melhorias de produtividade, a complementaridade dos transportes, o tráfego de mercadorias, etc. foram temas sempre presentes — nas entrevistas e nas conversas — a que o presidente do Conselho de Gerência nunca se furtou, antes pelo contrário, aprofundou «devolvendo» algumas outras reflexões (a propósito) aos jornalistas, o que já teve eco em alguns escritos posteriores.

«REDE GERAL» entendeu oportuno ilustrar estas considerações iniciais com a transcrição integral — que fazemos com a vênica devida à fonte material e ao jornalista que recolheu o depoimento — de uma reportagem de «O Comércio do Porto»:

«A C. P. tem de cuidar, como vem fazendo aliás, de melhorar a sua competitividade no mercado de transportes, seja de passageiros seja de mercadorias, mas é preciso que fora do seu domínio sejam combatidas as concorrências anómalas, sobretudo quando se traduzem em necessário dispêndio de recursos e de divisas».

Este o modo como o conselho de gerência da transporta-

dora ferroviária nacional encara a situação de concorrência, considerada «desleal», de empresas de camionagem, que estão a operar entre Lisboa e Porto oferecendo tarifas de excursão aliciantes. Entendendo necessariamente a intervenção do Governo — o Ministro dos Transportes e Comunicações já afirmou, de resto, publicamente, que se trata de uma «situação de escândalo», em relação à qual se vai



produzir legislação adequada — a par e dentro das limitações actuais, com uma maior agressividade da C. P., o seu presidente do conselho de gerência eng.º Amílcar Marques, falou-nos deste e de outros temas directamente relacionados com a empresa que dirige, durante prolongada conversa que mantivemos, em viagem do Porto para Lisboa, num dos novos «foguetes».

«Por muito que digam mal da C. P., ela está a melhorar» — acentuaria a dado passo do diálogo, falando-nos da situação actual. Esta, declarou, «é no sentido da recuperação que se vem afirmando já desde há algum tempo, através de todos os índices de produtividade e, mesmo, através da evolução dos resultados aparentes, já que os défices reais vêm baixando e os défices aparentes

têm subido muito menos do que os aumentos dos encargos financeiros resultantes do endividamento da empresa e do que as variações dos custos, seja por efeito de aumentos salariais, seja por efeito da elevação de outros factores».

Quis o eng.º Amílcar Marques, neste ponto, explicar, a título de exemplo, que a C. P. transporta cereal e farinha por cerca de uma quinta parte do custo real do transporte, sucedendo o mesmo em relação aos adubos, embora na proporção de metade do custo. Evidentemente. Isto terá de ser corrigido, e diria acreditar que esta situação vai evoluir de modo a que os custos sociais apareçam atribuídos às verdadeiras origens e não a C. P. como simples prestadora de serviços».

PROPOSTA DE INVESTIMENTO DE 5 MILHÕES DE CONTOS

Um dos problemas fundamentais para a empresa é, por conseguinte, o das compensações financeiras. No sentido do esclarecimento da questão foi elabo-

orado um plano de recuperação económica e financeira, cuja proposta já está na posse do Governo, e no qual, em relação a 1978, se propõe um investimento da ordem dos 5 milhões de contos: uma parte a cargo do Orçamento Geral do Estado e a outra resultante de auto-financiamento.

O montante poderá assustar, à primeira vista, confesaria o eng.º Amílcar Marques, mas ele inclui verbas «para certas realizações de novas infra-estruturas, que buscam quer a satisfação de necessidades próximas de transporte no país — como nos casos de Sines; da ligação à Siderurgia Nacional; do transporte de minérios de Moncorvo; de uma ligação adequada ao Porto de Leixões; e de uma nova ponte sobre o rio Douro — quer a promoção dos tráfegos de mercadorias cuja maior vocação e economicidade se encontram no Caminho de Ferro».

Ligados aos investimentos estão, por outro lado, o problema das passagens de nível e a construção e remodelação de estações. Quanto ao primeiro esclareceu o responsável de ge-

rência da C. P. estar a processar-se «uma actividade imensa na preparação da automatização de passagens, independentemente de um programa fatalmente mais demorado e restrito de desnivelamento, devendo ainda durante o presente ano começar a aparecer numerosas passagens de nível com protecção automatizada».

No tocante às estações, disse, «algumas melhorias irão sendo feitas, tanto no seu aspecto como em termos de funcionalidade, embora haja a considerar, por um lado, que temos muito mais estações do que deveríamos ter — basta notar que o seu número é semelhante ao da rede espanhola, quatro vezes maior que a nossa... e, por outro, que os recursos não só da C. P. como do próprio país são limitados e que a C. P. tem de estabelecer prioridades de acordo com o melhor proveito dos passageiros nas condições de deslocação, nomeadamente em rapidez, frequência das circulações e conforto, além da segurança que é factor prioritário».

TODOS QUEREM TRAJECTOS RÁPIDOS E A PARAR À PORTA

Os conflitos que frequentemente se registam com populações tinham forçosamente de constituir assunto. Falando abertamente, Amílcar Marques respondeu assim: «Sabe: todos querem trajectos rápidos e a parar à porta de cada um... Exige-se, ainda, do caminho de ferro a prestação de serviços que não estão na sua vocação e que hoje não se justifica que lhe pertençam, pois há outros modos de transporte que são muito mais económicos».

«Por exemplo: pretende-se que a C. P. leve mercadorias a todos os pontos da rede, inclusivamente com trasbordo da via larga para a via estreita, o que exige um custo para a C. P. que é três, quatro, cinco vezes maior que o que se verificaria com a complementariedade de transportes. Assim, há má administração dos recursos nacionais e um sobrecurso supérfluo que o povo tem de pagar.

«Nesta medida, qualquer acção que a C. P. tenha tido e

que motivou reacções teve sempre em vista que os serviços necessários sejam feitos da forma mais económica e sem que deixe de haver um outro modo de transporte de substituição do caminho de ferro nos serviços para ele impróprios».

Face a esta situação, por vezes de incompreensão da parte de populações, não raro agitada por motivos estranhos «a C. P. — prosseguiu o seu responsável — sente-se limitada no ritmo e na rapidez com que obtém as melhorias económicas, já que hoje apenas pode actuar em circunstâncias que não alterem sensivelmente as suas relações com o público, sendo obrigada a prestar serviços de pequena intensidade de tráfego (de passageiros), quando em muitos troços nem sequer se justifica uma camioneta. É evidente que o caminho de ferro é da Nação, do povo, mas no seu todo; não é um bocadinho de caminho de ferro de cada grupo de pessoas».

A concluir, e não obstante haver pano para mangas e o eng.º Amílcar Marques ser bom conversador, propusemos o pro-

blema das mercadorias, que continuam a escapar à rede ferroviária, e quisemos saber o que a companhia tem feito e projecta para as captar. Obtivemos a resposta nestes termos: «A C. P. procura trazer mercadorias para o seu serviço, nos modos mais adequados e mais económicos, e que os tráfegos da sua vocação possam por si ser feitos, e é nesse sentido que tem vindo a lançar investimentos em material tractor e circulante e nalgumas infra-estruturas, de maneira que não lhe falte capacidade para esses transportes em termos de qualidade conveniente. Nas relações com as actividades geradoras de tráfego de mercadorias a C. P. pretende apenas ter a possibilidade de negociação adequada e ao mesmo tempo que uma cooperação económica impeça distorções nitidamente abusivas e contrárias à economia nacional». — M. A.



Antes de «entrarmos» propriamente na presente reportagem, desejamos esclarecer que o que nos levou a escolher (?) a estação com cujo chefe contactámos durante um dia da sua actividade profissional, não foi devido a qualquer distinção especial por esta ou aquela estação, por este ou aquele chefe, mas, simplesmente, por dentro um determinado número de estações, seleccionadas para o efeito — isto é, entre as que nos pareceram reunir melhores predicados para o trabalho em vista — ter «calhado» Santarém, como, aliás, podia ter «calhado» outra qualquer.

Assim, para ali nos dirigimos e nos convertimos, durante um dia, numa espécie de «sombra negra» do seu agente-chefe, acompanhando-o — e bisbilhotando — em todas as actividades da complexa tarefa de chefiar uma estação, e, simultaneamente, auscultando-lhe os seus anseios, opiniões, desabafos, etc. Pois — digamo-lo a propósito — a tarefa de chefe duma estação, se é, por um lado, complexa, e, até, por vezes, ingrata, por outro, é sobremodo aliciante... para quem lhe corra nas veias o chamado sangue ferroviário. Tarefa aliás, que segundo rezam os cânones respectivos, um verdadeiro chefe de estação, além de reunir um somatório dos mais diversos conhecimentos ferroviários, terá ainda de congregar razoáveis dotes de cultura geral e as qualidades indispensáveis não só de bom dirigente... de gabinete, como de um modelar chefe de linha: inteligente, empenhador, dinâmico e, sobretudo, rápido de reflexos.

UM DIA COM... UM CHEFE DE ESTAÇÃO

A REPORTAGEM

A «gare» regorgita de passageiros, aguardando comboios para os mais diversos destinos: Lisboa, Porto, Badajoz, Guarda, Tomar, etc. Os altifalantes fazem-se ouvir nos mais diversos informes. Entretanto, postado a um extremo da «gare», o agente-chefe em serviço, de bandeira em punho, aguarda a passagem de uma circulação sem paragem ali, e cuja passagem deixara as «gares» envoltas numa nuvem de poeira e outros detritos — qual dança remoinhada que dir-se-ia não mais acabará.

— Vejam lá se numa estação como esta, da capital do Ribatejo, se admite que este comboio não pare... — vociferava, a nosso lado, um dos passageiros, para logo outro acrescentar, em tom idêntico:

... pois é, mas em Aveiro já páral...

«Remate» portanto do primeiro:

— E o que será Aveiro, mais que Santarém?

Devemos, entretanto, esclarecer que o comboio, cuja passagem dera origem a tais remoques era o novo expresso, «Cidade Invicta».

Ao iniciarmos os primeiros contactos com o chefe da estação, uma pergunta desejámos, entretanto, fazer-lhe:

— Face à evolução havida, nos últimos anos, na orgânica dos diversos serviços ferroviários, como encara, nos nossos dias, o desempenho da missão de chefe de estação isto é: acha que a mesma se tornou mais simples ou, pelo contrário mais eivada de dificuldades?

Surpreendido — ... assim, de chofre — pela nossa inesperada pergunta, o nosso interlocutor (49 anos de idade, com 30 de «casas»), reflectiu um pouco e, a seguir, opinou-nos:

— Bem, isto agora, com o acantonamento automático, é certo que, no respeitante às circulações, encontra-se um pouco mais facilitado.

O pior é o resto...

... o resto?

— Sim, muitas outras coisas, não só de serviço, em si, como, sobretudo do público de hoje, que por tudo e por nada, contesta, exige, reclama, etc.

Mal tempo tinha, ainda, de proferir as últimas palavras, logo um passageiro, por coincidência, se abeirava de nós am-



A estação de Santarém, para, em tom galhofeiro, «inquerir»:

— O sr. chefe, diga-me cá uma coisa: então a C. P. já não tem dinheiro, sequer, para mandar cair estas paredes da estação?

— Está a ouvir? — dizia-nos o nosso interlocutor à boca-pequena — coisas como esta, é um nunca acabar...

E a propósito, coube a ele —

chefe — a vez de nos pedir para o acompanhar numa breve visita às várias dependências da estação, as quais, mercê do seu estado de degradação e de insuficiência de instalações, estão, de facto, necessitando, uma beneficiação geral. Para mais, tratando-se duma estação com a importância da de Santarém.

Entretanto, no prosseguimen-

to do nosso diálogo, o aludido agente acrescentou, ainda:

— «Isto», de ser chefe de estação, é a pior missão que pode haver no caminho de ferro. Há dias em que chego a casa «estorçado» de todo...

— E no capítulo, propriamente, de reclamações, do que é que o público mais o assedia?

— Ah! «Isso» tocam quase sempre as mesmas teclas: dos atrasos dos comboios, falta de limpeza nos carruagens — sobretudo nos vidros — falta de lugares, etc. Mas tudo isto, reclamado em modos tais, que só uma paciência evangélica como a nossa, suporta tanta falta de cordialidade, para não dizermos outra coisa...

É claro que todo este diálogo era trocado enquanto acompanhávamos o referido agente nas suas constantes «digressões» por toda a «gare». E assim, iam - lo ouvindo — simultaneamente, nas suas constantes inquirições sobre o decorrer do serviço na sua estação:

— Ó Tomé, a que horas chegou o comboio 130? E a que horas se apresentou o Mar-gato?

Uma vez a par destas infor-

mações, colhidas no gabinete telegráfico, logo se dirigiu ao Cais, onde, por sua vez, inquiriu do agente ali em serviço:

— Ó Peirica, vamos lá a ver que mercadorias há hoje, por aqui, para vermos se se justifica ou não, pedirmos material.

Saídos do Cais, novamente entrámos no gabinete telegráfico, onde o nosso «perseguido», fazendo a entrega de um documento, a um factor ali em serviço, observou-lhe:

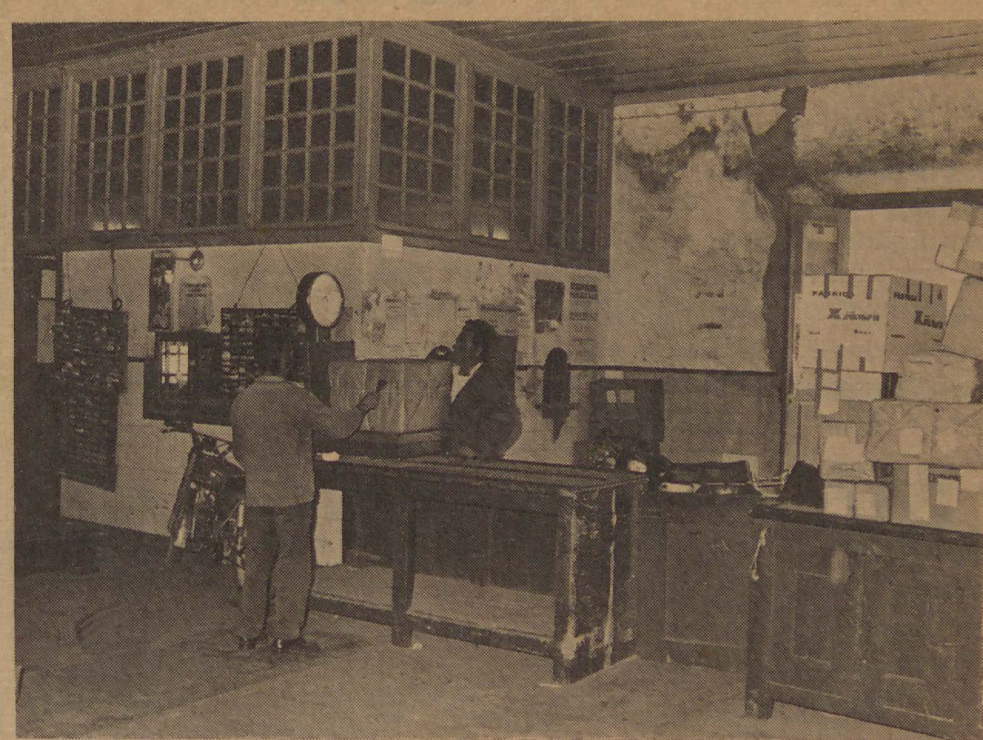
— Tome esta errata à Tabela 3 da Zona A, e não se esqueça de emendar a tarifa.

Bem, agora, vamos lá a ver se me «deixam» fazer a escala, pois são já estas horas e ainda não a pude principiar. Todavia, minutos depois, um agulheiro entra, bafifido, pelo gabinete e diz:

— Ó meu chefe, temos uma agulha avariada.

— Pronto, vamos já ver isso. E assim, os três, andámos bem uns 400 metros, até à agulha em causa. Uma vez a mesma concertada, logo regressámos ao gabinete do chefe, onde este prosseguiu a feitura da escala.

Mas pouco teria ainda feito,



Cais do regime acelerado

quando, de repente, de novo se levantou, dizendo:

— Ah! já me esquecia: vamos ali à «G. V.», porque quero ver, primeiro, os volumes que por lá há. E, para ali fomos, onde o chefe, depois de os contar, examinou se a respectiva rotulagem se encontrava correcta.

De novo regressados ao gabinete de chefia, logo o seu responsável, em ar de desabafo, nos disse:

— Ora veja lá, como é que uma pessoa pode ter concentração para fazer uma escala, e «estar», ao mesmo tempo, em toda a parte...

Neste meio-tempo, o factor do telegrafo, surge, com um telegrama na mão, dizendo:

— Sr. Folgado, está aqui um telegrama de interdição da via, para 5.ª feira, das 13 às 15 h. Nova interrupção da escala

e... nova ordem:

— Bem, então tire já cópias desse telegrama e remeta-as aos agentes interessados.

E virando-se para nós:

— Vê! Eu não lhe digo?! Veja lá se há missão mais cansativa do que esta.

Mas, era «fatal»... que a escala ainda teria de sofrer nova interrupção... Desta feita, para atender um passageiro — já velhote e um pouco «toldado» com o afamado «sumo» da uva ribatejana... — que inquiria do chefe, como poderia ir para Carregal do Sal, «com um bilhete de outro comboio» (sic). E, por mais que o chefe (e até nós próprios) tentasse perceber o que é que, afinal, o homenzinho pretendia de concreto, visto nem possuir qualquer bilhete, tudo foi inútil. (Nem até, talvez, Continua na pág. 6)

UM DIA COM... UM CHEFE DE ESTAÇÃO



Um aspecto da bilheteira

ele próprio o soubesse...)

— E depois, vê o sr., ainda surgem, à mistura charadas como esta, a fazer-nos roubar mais tempo...

Na verdade, durante um turno de serviço... de chefe de estação, muita coisa há não só para resolver, fiscalizar, coordenar, etc., como até «charadas» para decifrar...

Entretanto, ao deixarmos a estação de Santarém — que o Rei D. Pedro V, na companhia de seus irmãos D. Augusto e D.

Fernando, inaugurara, em Outubro de 1861 — veio-nos à memória uma história anedótica, ocorrida ali, com um dos mais cotados homens públicos da I República, e que o mesmo nos relata num livro de memórias.

Parece que o aludido político e escritor, quando naquela estação, aguardava um comboio da noite, que o conduziria à capital, teve necessidade fisiológica de procurar «determinada» dependência que, no momento, se encontrava encerrada. Porém, como não lobrigasse ali qualquer pessoa, «colou-se»

o mais que pôde a uma das paredes, a fim de satisfazer o seu «acto de urgência». Mas, logo um vulto surgiu, observando-lhe ser proibido, em tal local, essa «satisfação», o que, a seguir, deu origem ao seguinte breve diálogo:

— Mas, quem é o sr., para estar a dar ordens?

— Sou factor, aqui na estação.

— Factor?! Oh! Meu Amigo, então primeiro do que ninguém tinha obrigação de saber que «a ordem dos factores é arbitrária...»



A bilheteira do lado «de cá»

O tráfego comercial da CP em 1977

O apuramento estatístico da totalidade do ano de 1977 dá-nos a conhecer que foram transportados na rede, sob exploração tradicional da C.P. (sem incluir, portanto, a linha de Lisboa a Cascais, respeitante à antiga Sociedade «Estoril») 137 milhões e 948 mil passageiros, o que traduz um aumento de 6% em relação ao total de 1976 (ou seja, 129 milhões e 859 mil passageiros). À 1.ª classe couberam 3 milhões e 647 mil passageiros (diminuição de 57% e à 2.ª classe 134 milhões e 301 mil (aumento de 10%).

Cerca de 75,3 milhões foram passageiros portadores de assinaturas e perto de 38,8 milhões foram adquirentes de bilhetes de tranvias e semanais. O conjunto destas duas parcelas —

114,1 milhões — de carácter predominante suburbano, traduz, só por si, um acréscimo de 7% em relação a 1976.

Nos comboios directos, semi-directos e regionais (que, além dos rápidos, asseguram as relações interurbanas, de médio e longo curso e outras de carácter regional) transportaram-se cerca de 22,2 milhões de passageiros (+2%). Aos comboios rápidos coube cerca de 1 milhão de passageiros (+4%), sendo de 559 milhares (—12% a quantidade de passageiros das tarifas internacionais).

Entretanto, o número de passageiros-quilómetro transportados foi 4 150,7 milhões, o que revela um aumento de 1% em relação ao ano antecedente, resultante, por seu turno, da diminuição de 26% na 1.ª classe

e de aumento de 5% na 2.ª. Para o acréscimo mais atenuado do número de passageiros-quilómetro em relação ao do número de passageiros (1% e 6%, respectivamente), influiu obviamente a variação negativa do percurso médio de cada passageiro, registada em 1978 (—5%).

A carga transportada de bagagens foi de 4065 toneladas (—10% que em igual período do ano anterior) e as respectivas toneladas-quilómetro, de 360 milhares (—16%).

Quanto ao tráfego de mercadorias (não considerada também a linha de Lisboa a Cascais) é de assinalar terem-se transportado em 1977, 3 milhões e 651 mil toneladas, o que traduz aumento de 6% em relação ao total de 1976 (o qual

havia sido de 3 milhões e 420 mil toneladas). Ao tráfego de vagão completo couberam 3 milhões e 367 mil toneladas (+10%) e ao de detalhe 278 milhares de ton. (—23%), continuando assim a verificar-se a tendência já revelada em 1976 de acentuado decréscimo do detalhe e de recuperação razoável do vagão completo, embora quanto a este último com inferior percurso médio (—4%).

Em toneladas-quilómetro o aumento foi de 3% (884,6 milhões em 1977 contra 854,4 milhões em 1976), para tal tendo contribuído, em especial, os tráfegos de vagão completo de cimento (+29%), adubos (+15%), madeira e pasta de madeira (+132%), minérios e ferro e aço.

Finalmente, no tocante a receitas, regista-se um montante global de receitas do tráfego de 2 milhões e 727 mil contos (+17% que no ano anterior), em que se consideram ainda influentes os aumentos tarifários de 1 de Novembro de 1976, ou seja, relativamente aos primeiros 10 meses de 1977. Em passageiros as cobranças cifraram-se em 1 milhão e 956 milhares de contos, (+17%) em bagagens, em 8 mil contos (+2%), e em mercadorias, 763 milhares de contos (15%).

O actual nivelamento das receitas quantifica assim em 72% e 28%, respectivamente, as quotas-partes de passageiros e bagagens e de mercadorias.

Talvez não saiba que...

—... sob a égide do Centro de Orientação Escolar de Cambridge, com a colaboração dos Caminhos de Ferro Ingleses, estão tendo lugar, num dos comboios que liga aquela cidade universitária a Londres, cursos gratuitos de cultura geral e economia.

O comboio escolhido para o efeito, parte de Cambridge às 7,17 horas e chega à capital britânica às 8,40 h.

Nestes cursos, que se realizam duas vezes por semana — às terças e quintas feiras — são ministradas disciplinas de economia, informática, história, francês, alemão e italiano.

Para este efeito, os caminhos de ferro britânicos reservam quarenta lugares para os passageiros que desejam beneficiar da aludida regalia, os quais, em vez de passarem o tempo da viagem a ler o jornal ou a admirar a paisagem, cultivam-se, ad-

quirindo, simultaneamente, um curso gratuito de cultura geral ou de economia.

—... os Caminhos de Ferro Franceses (SNCF) continuam a pôr ao serviço novas carruagens de dois pisos, destinadas às linhas suburbanas de Paris. O parque destas carruagens continuará a aumentar à medida que as mesmas forem sendo construídas, o que se verificará até à Primavera do próximo ano.

A propósito, podemos informar que, actualmente, a existência do material circulante afecto exclusivamente às linhas dos arredores da capital francesa, saído (e chegado) das «gares» de Saint-Lazare e de Paris-Nord, é de cerca de 3 mil veículos, com um número de

oferta (aliás, em continua progressão) da ordem (aproximada) dos 600 mil lugares.

—... ainda a propósito das carruagens de dois pisos, não ser apenas a SNCF que as está adoptando — aliás, para as linhas suburbanas da capital francesa — pois, outros países, como o Canadá e os próprios Estados Unidos (por intermédio, respectivamente, da TA-TOA e da AMTRAK) estão igualmente a preferi-las, não só para linhas suburbanas dos grandes centros populacionais, como também para as composições de comboios de longo curso, como é o caso, por exemplo, dos «Superliners» — os célebres «expressos» americanos que fazem a ligação entre algumas das principais cida-

des americanas, designadamente entre Chicago e Seattle.

Só a AMTRAK tem, presentemente, em construção cerca de 300 destes veículos, alguns dos quais, carruagens-camas, de diversos tipos, isto é, com cabines de grande luxo, cabines económicas, cabines familiares e até para deficientes físicos sem acompanhante.

Mas, não só carruagens de 1.ª e 2.ª classes (aliás, com salão-panorâmico no primeiro piso, e cafeteria no segundo) e carruagens-camas, que fazem parte do parque de material de dois pisos, daqueles caminhos de ferro, mas sim, também, carruagens-restaurantes — na sua maioria com 72 lugares no piso superior, e cozinha, arrecadação e outras dependências, no inferior.

EM PORTUGAL

—... têm vindo a aumentar assustadoramente, o consumo de vidros das janelas das U.T.E. que percorrem as linhas de Sintra e Cintura.

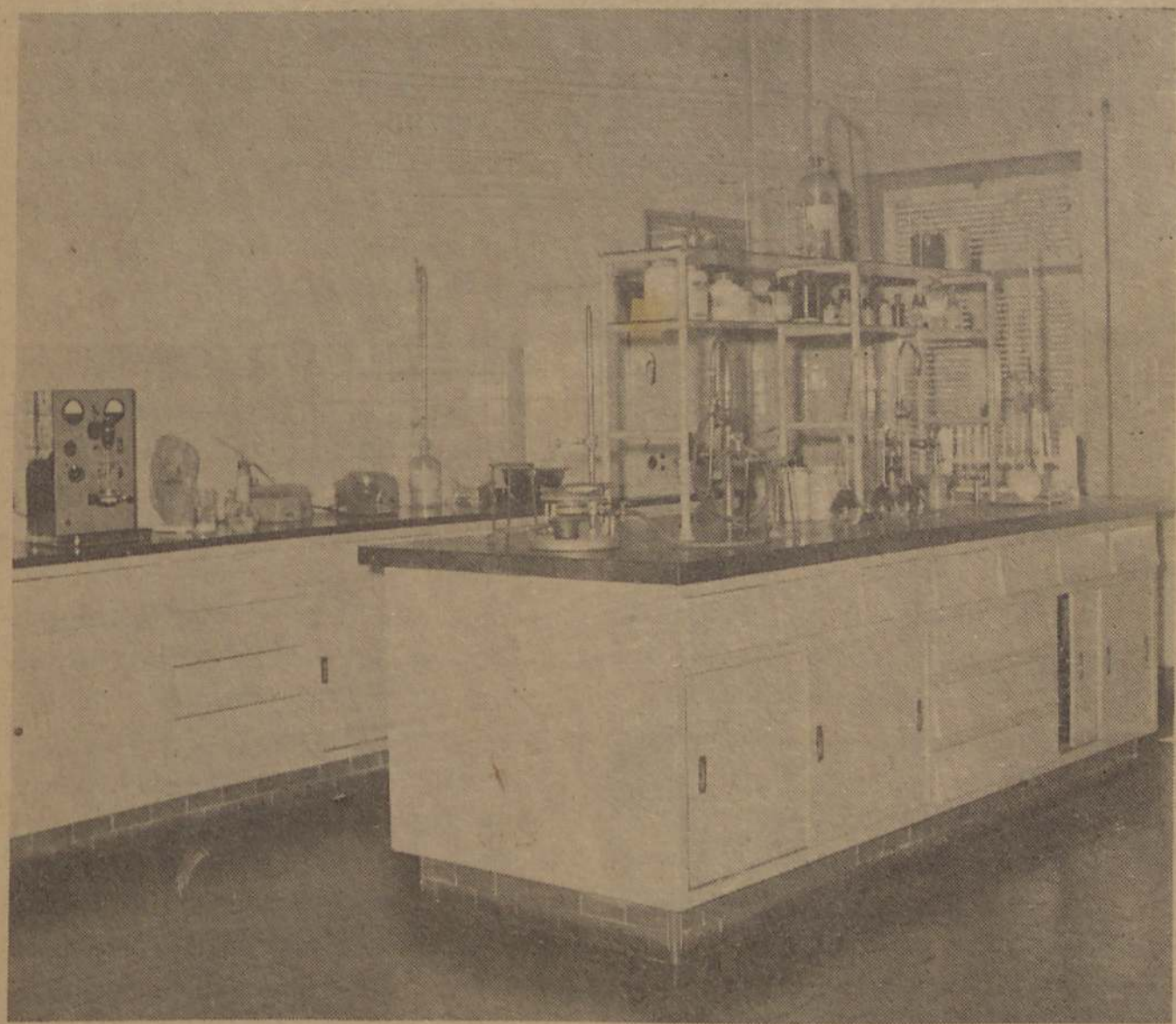
—... o preço médio de cada vidro é de 330\$00 e a substituição de cada um gasta hora e meia em mão de obra.

—... este consumo se deve a apedrejamentos dos comboios, sendo muitas vezes, também, feridos os passageiros.

—... estes apedrejamentos se verificam maioritariamente próximo das estações de Queluz, Amadora e Chelas.

—... só no mês de Março, foram substituídos, na Manutenção de Campolide, 53 vidros partidos, o que equivale a uma despesa de 28 000\$00, não contando com a despesa de imobilização do veículo.

O Laboratório da DAB



No campo do controlo de qualidade dos materiais adquiridos, assumem particular relevância os exames a que são sujeitos produtos tais como: borrachas, texoides, tecidos e tintas, para além do controlo sistemático feito aos combustíveis destinados ao consumo da C. P.

Para levar a cabo esta actividade, que no ano de 1977 se traduziu em cerca de um milhar de ensaios feitos, dispõe o laboratório de equipamento adequado se bem que a falta de algum outro, motive, por vezes, a impossibilidade de verificar o cumprimento de especificações técnicas mais modernas.

Como curiosidade no equipamento de que o laboratório está dotado, regista-se a existência de um dinamómetro manual da marca SCHOPPER, de capacidade até 200 kgs e com cerca de meio século de existência. Esta unidade ainda se encontra operacional, se bem que actualmente só esporadicamente seja utilizada, pois existe um outro dinamómetro de comando eléctrico, da marca WOLPERT, de capacidade até 300 kgs, de grande sensibilidade e de fabricação muito recente, que foi adquirido exactamente com o fim de substituir o aparelho referido

primeiramente.

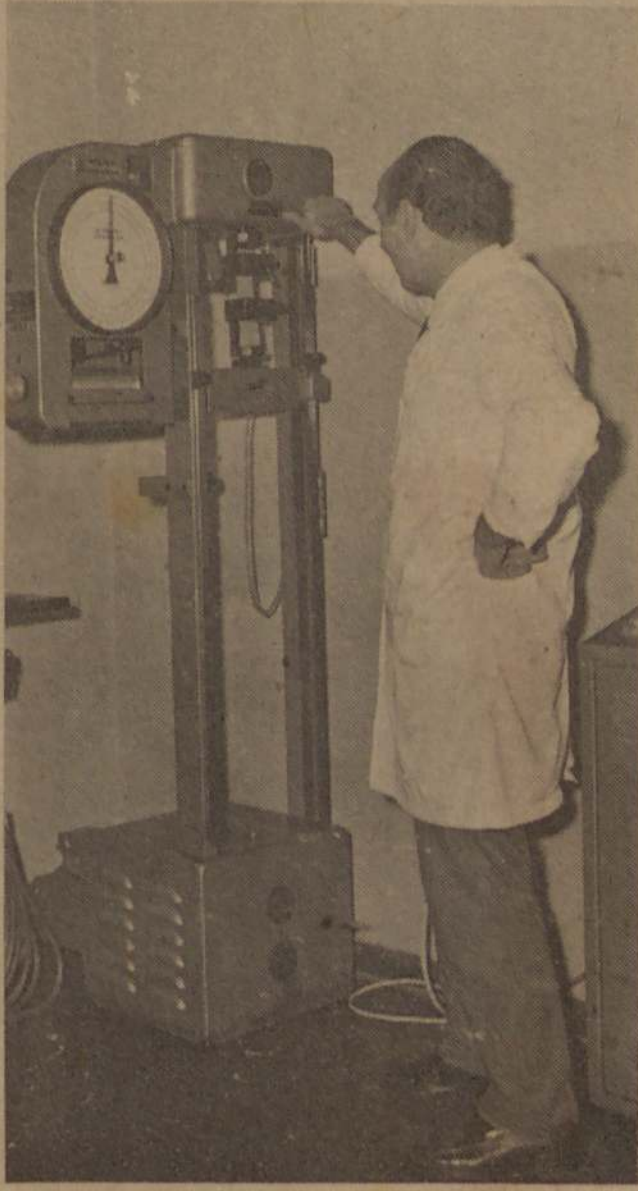
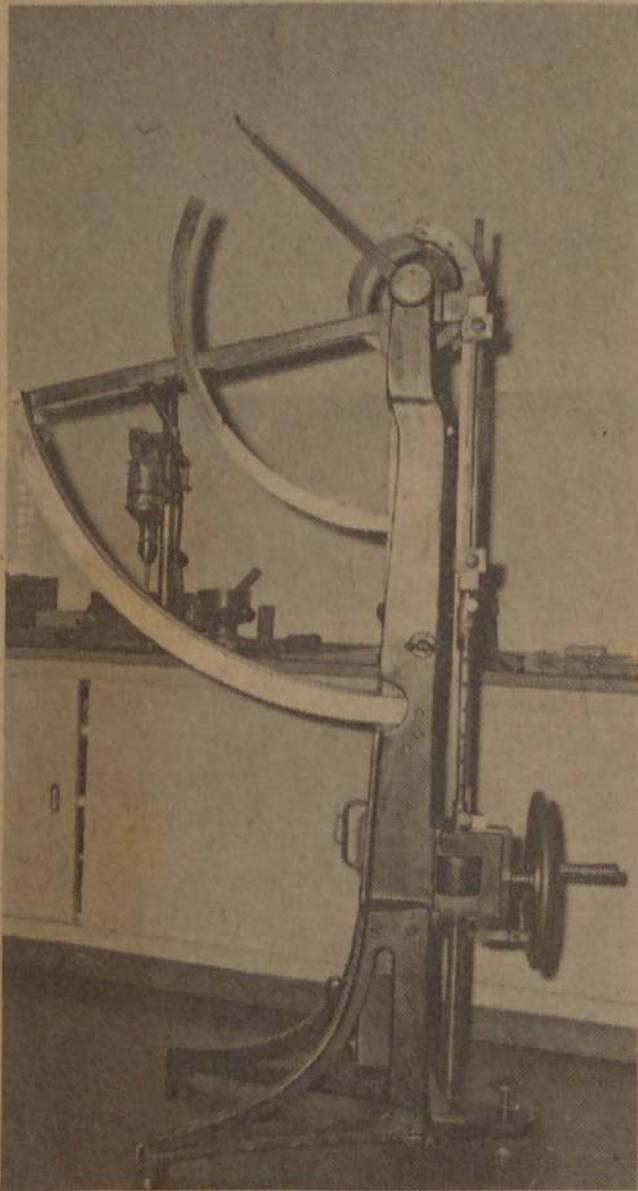
Como actividade essencial a todo o processo de abastecimento, surge a recepção dos materiais encomendados.

Em grande parte das recepções, torna-se necessário recorrer ao controlo laboratorial de qualidade.

Fundamentalmente para este fim existe um laboratório, integrado no Serviço de Recepção da Divisão de Abastecimentos, que se encontra instalado no edifício da Chefia da Região Centro, em Santa Apolónia.

Assim, este laboratório efectua o controlo de qualidade, de todas as aquisições da DAB e ainda dos fornecimentos de sub-contratantes dos diversos contratos estabelecidos pela C. P., para as quais este tipo de recepção está especificada nos domínios químicos e mecânicos de baixa carga, regendo-se nos seus ensaios pelas normas em uso quer nacionais, quer internacionais, até onde o equipamento de que dispõe permite observar.

O laboratório pode também desenvolver trabalho laboratorial acessível ao equipamento de que dispõe, de apoio aos restantes órgãos da C. P., a pedido destes.



DESDE SÁBADO,
DUAS VEZES POR DIA
COMBOIOS MAIS RÁPIDOS
NAS LIGAÇÕES
ENTRE LISBOA E PORTO

A pensar «como lá fora», a C. P. iniciou, no passado sábado, uma ligação rápida entre Lisboa e Porto, através de dois comboios («Cidade Invicta» e «Sete Colinas») que percorrem aquele trajecto duas vezes por dia, para cada lado. O percurso é feito em três horas e meia e «destina-se, especialmente, aos homens de negócios», pois permite-lhes uma estada de nove horas em qualquer daquelas cidades.

Os novos comboios têm apenas cinco carruagens, sendo que uma delas dispõe de um salão (dezasseis lugares de lotação e um suplemento de 120 escudos, em relação à tarifa normal) e de um compartimento com trinta e dois lugares (suplemento de 50 escudos em relação à tarifa do «rápido»). Nesta carruagem, os passageiros dispõem de música, serviço de restaurante no lugar, distribuição de revistas e jornais e assistência de hospedeiras, adoptando estas o esquema rotineiro das companhias aéreas: «Senhores passageiros dentro de momentos chegaremos à estação tal» ou «senhores passageiros, esperamos que a viagem lhes tenha agradado».

O serviço de bar sofre da mesma «planificação»; sandes, bolos, sumos, cafés e as bebidas alcoólicas, com a agravante de a loiça de serviço não estar adaptada à trepidação da carruagem. Para este serviço a C. P. estabeleceu um contrato com a Cohotel.

Nas restantes carruagens, tudo se processa como no «rápido», com a diferença de o tempo de permanência ser inferior e não ser permitido viajar de pé, pois tanto o «Cidade Invicta» como o «Sete Colinas» têm «lotação rigorosamente limitada».

A viagem inaugural teve como passageiros diversas entidades, nomeadamente o ministro dos Transportes, Ferreira Lima; os secretários de Estado dos Transportes da Marinha Mercante e das Pescas; numerosos técnicos ministeriais e da C. P. — incorporando-se, em Coimbra e em Aveiro, membros dos Governos Cívicos e das Câmaras das duas cidades.

PRIVILÉGIO PARA LISBOA
E PARA O PORTO

Estes novos comboios privilegiavam, sem dúvida, os passageiros de Lisboa e do Porto e é, aliás, principalmente a estes que se destinam. Ontem, porém, no comboio da noite, a limitação de passageiros não foi cumprida, pois tanto em Aveiro como em Coimbra, únicas paragens, juntamente com Vila Nova de Gaia, entraram muitos passageiros os quais excedendo a lotação, viajaram de pé, com prejuízos para eles próprios, que pagaram o custo de um bilhete normal, e quiçá para a própria segurança do comboio de «lotação rigorosamente limitada». A C. P. tem, efectivamente, de rever o serviço aos passageiros das estações intermédias, pois são também muitas as pessoas que de Aveiro e Coimbra se deslocam para o Porto ou para Lisboa.

Para elucidação do público, registem-se os horários agora em vigor:

Lisboa-Porto — 7 e 45 (chegada às 11 e 15); 14 e 25 (18 e 10); 17 (20 e 40); 20 e 30 (24); O primeiro e o último são, respectivamente o «Cidade Invicta» e o «Sete Colinas» (lotação limitada por tanto) e os restantes «foguetes» há ainda, os «directos» às 8 e 50 (13) e 18 e 50 (23).

Porto-Lisboa — 7 e 40 (chegada às 11 e 10); 14 e 25 (18 e 10); 17 (20 e 45) e 20 e 45 (0 e 15); o primeiro e o último são, também, o «Sete Colinas» e o «Cidade Invicta» e os restantes «foguetes», os «directos» partem, respectivamente às 9 e 30 (13 e 35 e 18 e 45 (22 e 55)).

«Diário Popular»
10/4/78

INAUGURADA A EXPOSIÇÃO
«O COMBOIO
VISTO PELA CRIANÇA»

Cerca de 300 trabalhos de crianças dos 6 aos 13 anos, constituem a exposição denominada «O comboio visto pela criança», ontem às 16 horas inaugurada no Salão Medieval da Universidade do Minho. Ao acto estiveram presentes o presidente da Câmara Municipal, o delegado da FAOJ — organismo que promove e apoiou a iniciativa — dr. Agostinho Do-

mingues, inspector Regional de Educação, administradores e director da Zona Norte da C. P., organismo que também apoiou a exposição uma vez que este importante certame, expressivo do pensamento infantil sobre o comboio, se integra nas manifestações que celebram a inauguração da secção museológica da C. P. na estação de Braga.

O Delegado Regional da FAOJ — Fundo de Apoio aos Organismos Juvenis —, Hernâni Lessa, saudou os presentes, após, o que se processou demoradamente uma visita aos trabalhos expostos.

Em plena actividade, estava uma oficina de pintura, cujos trabalhos, da autoria de crianças de todas as idades, serão expostos para apreciação do público.

«O Comércio do Porto»
9/4/78

PROIBIDO FUMAR
NOS TRANSPORTES
PÚBLICOS
A PARTIR DE 1 DE MAIO

Portaria conjunta assinada pelos ministros dos Assuntos Sociais e dos Transportes e Comunicações, já enviada para publicação no «Diário da República», determina novas normas relativas à proibição de fumar nos transportes públicos, a entrarem em vigor no dia 1 de Maio.

Desta forma é proibido fumar nos veículos afectos aos transportes colectivos de passageiros urbanos e nos interurbanos com duração de viagem até 1 hora, permitindo-se fumar nos veículos cujo percurso será superior a 1 hora, desde que os fumadores ocupem os lugares das três últimas filas da retaguarda do veículo.

Nos comboios só será permitido fumar em determinados compartimentos e zonas de carruagens-salão, devidamente assinaladas, plataformas e corredores de acesso aos compartimentos, enquanto é expressamente proibido fumar nos barcos afectos às carreiras fluviais da C. P. e da Transtejo, com excepção das áreas descobertas.

«O Primeiro de Janeiro»
13/4/78

Diário do Povo
O POPULAR

A SNCF e as grandes velocidades

Na evolução da velocidade dos comboios na rede francesa podem demarcar-se duas etapas:

— a primeira etapa, realizada de 1966 a 1976 e cuja validade técnica e económica recebeu a sanção da experiência, permitiu operar a 200 km/h, com recur-

sos a meios clássicos; composições de forte tonelagem rebocadas por locomotivas eléctricas;

— a segunda etapa, já iniciada, visa alcançar o nível de 270 km/h com a perspectiva de extensão a 300 km/h; a via utilizada é ainda de tipo clássico

mas exclusivamente reservada às circulações a grande velocidade de composições eléctricas especialmente estudadas no tocante a estabilidade, aerodinamismo, propulsão, frenagem e conforto.

Bodas de Diamante de uma viagem histórica

Lisboa (Avenida) — Cintra
em 21 minutos

A efeméride é notável, principalmente, no que se refere à velocidade conseguida.

Recuemos, portanto, ao princípio deste século, ao ano de 1903, e relembremos o que se passou no mês de Abril de então.

Eduardo VII, Rei de Inglaterra e Imperador da Índia, visitou Portugal chegando a Lisboa no dia 2 do referido mês.

No dia seguinte, o Rei D. Carlos I convidou o ilustre visitante a deslocar-se a Sintra.

O meio do transporte utilizado foi o comboio que era formado por uma luxuosa composição, segundo o cronista da época, que assim a descrevia: «A locomotiva estava envernizada de negro, reluzindo ao sol, tendo por baixo da chaminé, de onde saía preto penacho de fumo, as armas reais portuguesas, de tons dourados e vermelhos». Seguiam, atrelados, um furgão, uma carruagem-salão para a fiscalização do Governo, uma carruagem-restaurante, o salão-real, outro salão para os jornalistas estrangeiros, uma carruagem de 1.ª classe para a Imprensa portuguesa e mais duas carruagens. Ao todo oito veículos rebocados.

Os reis saíram do Palácio das Necessidades, em «landau» descoberto, rumo à estação da Avenida, como era conhecida a estação de Lisboa Rossio.

Aguardaram um pouco na sala de espera, construída, prepositadamente, para esta cerimónia, a qual se situava por cima da actual arrecadação de volumes, restando dessa obra valiosa, apenas um pouco de talha dourada, no tecto, que o camartelo poupou com vista ao



levantamento das divisórias existentes.

Às 11-17 horas o comboio arrancou e «apenas se pôs em marcha, adquiriu extraordinária velocidade, gastando apenas 21 minutos a percorrer a distância entre Lisboa e Cintra». E mais refere o jornalista que «nunca naquela linha se fez o percurso tão rapidamente», tendo-se verificado a chegada, à conhecida vila dos reis às 11-38 horas, constituindo o facto um sucesso tomando em linha de conta a tecnologia ferroviária da época.

Este máximo continua de pé, com um minuto de vantagem, uma vez que se fazia um com-

boio, ao domingo, às 15 horas, quando da inauguração da tracção eléctrica, em 1957, cujo horário directo, entre Lisboa e Sintra, era de 22 minutos.

Quando o comboio parou e a máquina ofegante se descontraía largando tufos de vapor, subiram ao ar muitos foguetes que estrelevavam enquanto a multidão dava vivas da praxe e a Real Philarmónica União Sintrense, hoje Sociedade União Sintrense, executava o hino inglês.

Organizou-se a seguir o cortejo no qual os soberanos se fizeram transportar em carros da Casa Real, seguindo a comitiva em «dois vis-à-vis de palha pre-

ta e em dois elegantes breacks puxados cada um por duas parelhas de pequeninas mas possantes e airoas mulas de Alter». Uns 30 carros mais levaram os restantes convidados.

Chegados ao Palácio da Pena, onde o régio cortejo foi obsequiado com um opíparo almoço, Eduardo VII e D. Carlos, bem como o séquito, deliciaram-se com o imponente panorama, com os jardins e parque florestal, descendo até Monserate, qualquer deles dos mais diversificados da Europa, em espécies arbóreas de todos os climas e latitudes.

O regresso à capital deu-se ao meio da tarde. O tempo

gasto até Lisboa foi o mesmo.

Desembarcados na estação da Avenida às 17 horas, os monarcas dirigiram-se a um dos elevadores tendo à sua disposição duas poltronas forradas de veludo carmesim.

No outro elevador desceram, conforme puderam, os membros da comitiva, não constando, segundo os relatos, que houvesse para estes, as confortáveis poltronas.

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, ofereceu aos régios passageiros e aos convidados «delicados horários do comboio especial, em folhas de papel branco, com os dísticos a vermelho ouro e azul e aguarelas à margem, de Hermano Xavier, representando o Palácio de Sintra e, em cima, depois de uma série de alcantis, o da Pena, elevando-se altivo de sobre o seu morro», Eduardo VII seria o passageiro estrangeiro, mais ilustre, a utilizar os transportes da C. P.

Passados que foram 75 anos, em que os carris de 8 metros tinham apenas 30 a 36 quilos, por metro linear, fica-se, justificadamente, meditando a pensar para com os nossos botões que se a Linha de Sintra tem hoje tracção eléctrica, material muito mais evoluído, tecnologicamente, carris, salvo erro, com 54 quilos, por metro linear, com a vantagem de serem soldados em grandes troços, porque será então que os actuais percursos têm tempos tão dilatados?

Teria sido aquele evento dos 21 minutos só para inglês ver?

Cândido Luís

Monumento à locomotiva a vapor

Segundo informa o nosso prezado confrade espanhol «El Correo de Zamora», nesta histórica cidade do país vizinho, está sendo erigido um monumento à Locomotiva a Vapor.

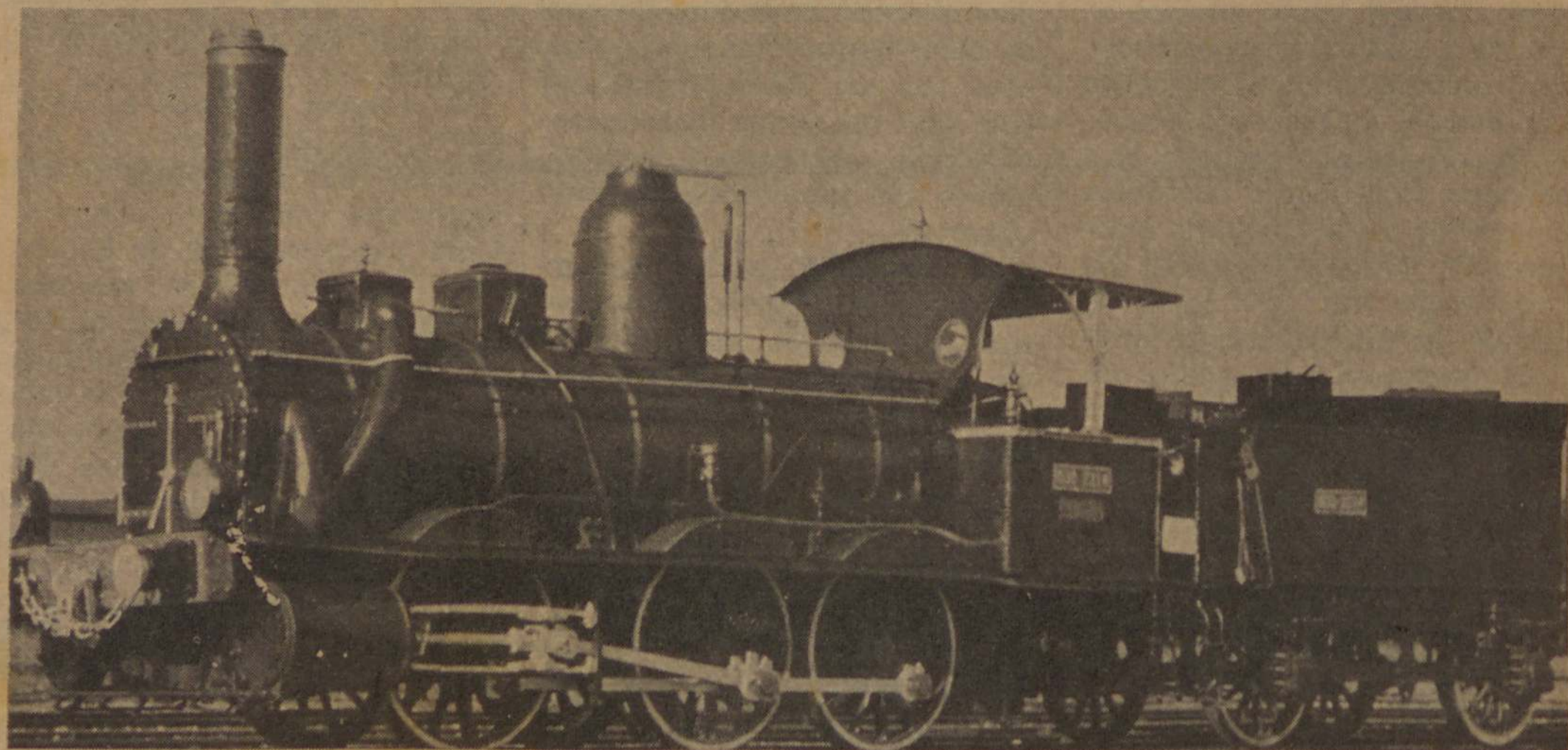
A iniciativa partiu de um grupo de velhos ferroviários espanhóis, os quais, aproveitando a restauração levada a efeito numa locomotiva centenária da Renfe — a n.º 030-2214, construída pela firma francesa Fives Lille, no ano de 1878—logo iniciaram as suas diligências, aliás, com o maior êxito, junto das instâncias superiores dos caminhos de ferro espanhóis, no sentido da referida locomotiva ser concedida, para o fim em vista.

Assim, o monumento, que

está já em vias de construção, ficará situado numa das principais avenidas de Zamora, e será constituído, além do respectivo pedestral, por dois velhos carris, sobre os quais a centenária «030-2214» será colocada e onde ficará a perpetuar — no dizer do aludido periódico — «não só a majestade de toda a sua beleza, como, ainda, o período glorioso da tracção ferroviária a vapor».

Como principais notas «biográficas» da vetusta locomotiva, diremos que a mesma deixou de prestar serviço no ano de 1975, ou seja quando, praticamente, foi extinta a tracção a vapor na ferrovia espanhola.

Durante os últimos 34 anos esteve incorporada nos Depó-



sitos de Ciudad Real e Zaragoza, tendo percorrido, em toda a sua existência, um total de 2 926 693 quilómetros!

Dentro do seu historial, entre muitas outras coisas, destaca-se a particularidade de ter rebocado o comboio real em que viajou Afonso XIII, entre Zaragoza e Barcelona, durante os anos de 1900 a 1905.

Antes da fusão de todas as empresas ferroviárias espanholas, era pertença da antiga Companhia «Madrid - Zaragoza - Alicante» (MZA), onde possuía o n.º 406.

REDE GERAL

DIRECTOR: Américo da Silva Ramalho
CHEFE DE REDACÇÃO: José Viegas Soares
ARRANJO GRÁFICO: Gabinete de Design da C.P.
FOTOGRAFIAS: Gonçalves Pedro
COMPOSIÇÃO E IMPRES.: FERGRÁFICA — artes gráficas lda.
TIRAGEM: 29 000 exemplares

PROPRIEDADE DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
Calçada do Duque, n.º 20 — Lisboa

CORRESPONDENTES:

DEPARTAMENTO DOS TRANSPORTES — Simões do Rosário
DEPARTAMENTO COMERCIAL — Torroja Valente
DEPARTAMENTO DE INSTALAÇÕES FIXAS — Ilda Martinho
DIRECÇÃO FINANCEIRA — Luís Silva
DIRECÇÃO INDUSTRIAL — Nunes Poljcarpo
DIRECÇÃO DE EQUIPAMENTO — Luís Beato
DIRECÇÃO DO PESSOAL — Isabel Correia
DIVISÃO DE ABASTECIMENTOS — Fernando Mota
REGIÃO NORTE — Ginestal Machado
REGIÃO CENTRO — Soares Miguel
REGIÃO SUL — Ismael Baltazar

REDE GERAL