

## SEGURANÇA FERROVIÁRIA

Sobre a segurança dos comboios da C.P. muito se tem falado e escrito.

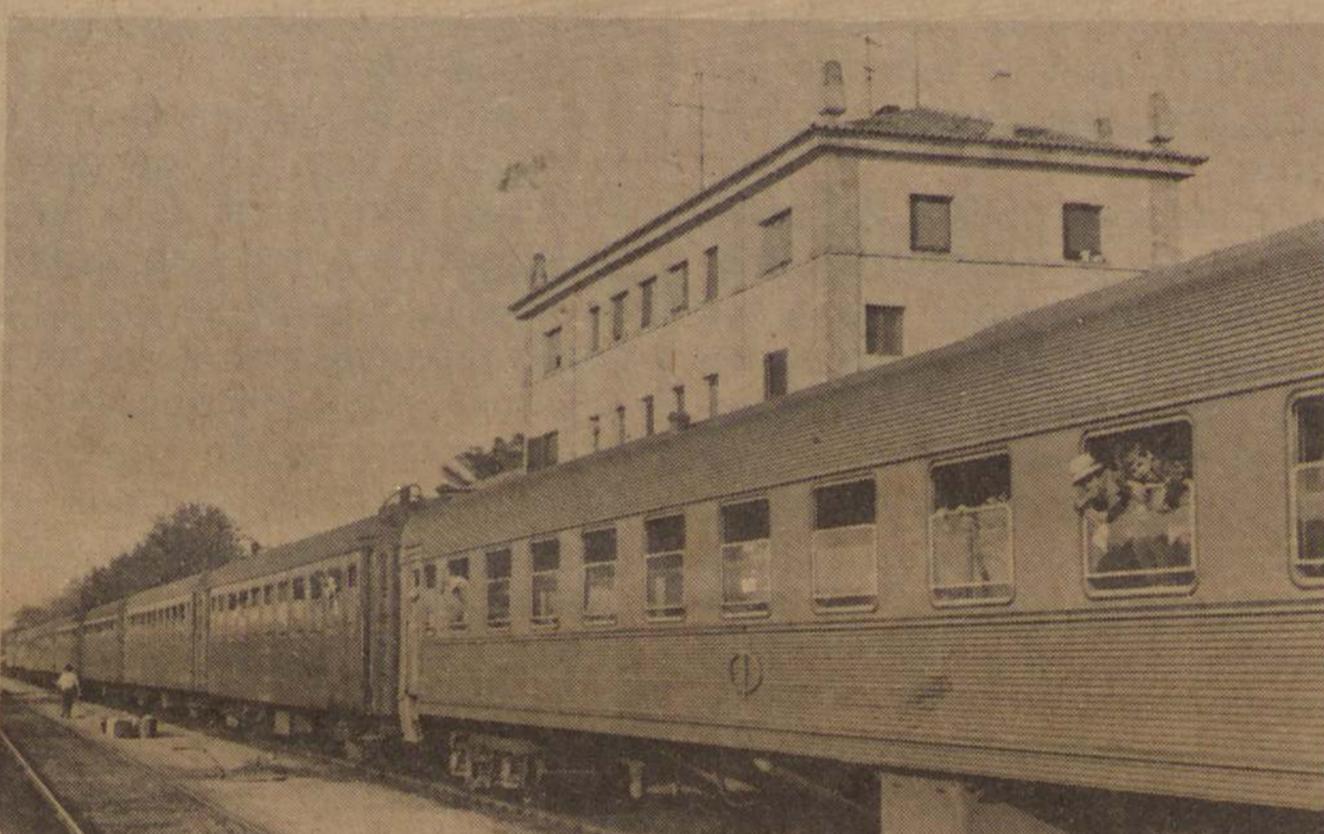
Infelizmente muito do que referem os órgãos de Comunicação Social, peca, por vezes, por falta de informação.

Com efeito, quer externo, quer internamente a informação sobre este assunto não tem sido de molde a esclarecer grande parte das dúvidas que por vezes assaltam muitos dos ferroviários, pareceu de interesse que nas páginas de «Rede Geral» e tomado como base o «Relatório Anual sobre a Segurança Ferroviária» de 1977, sobre o assunto se procurasse, dentro da medida do possível, inserir alguns dados que possam ajudar a esclarecer o mesmo.

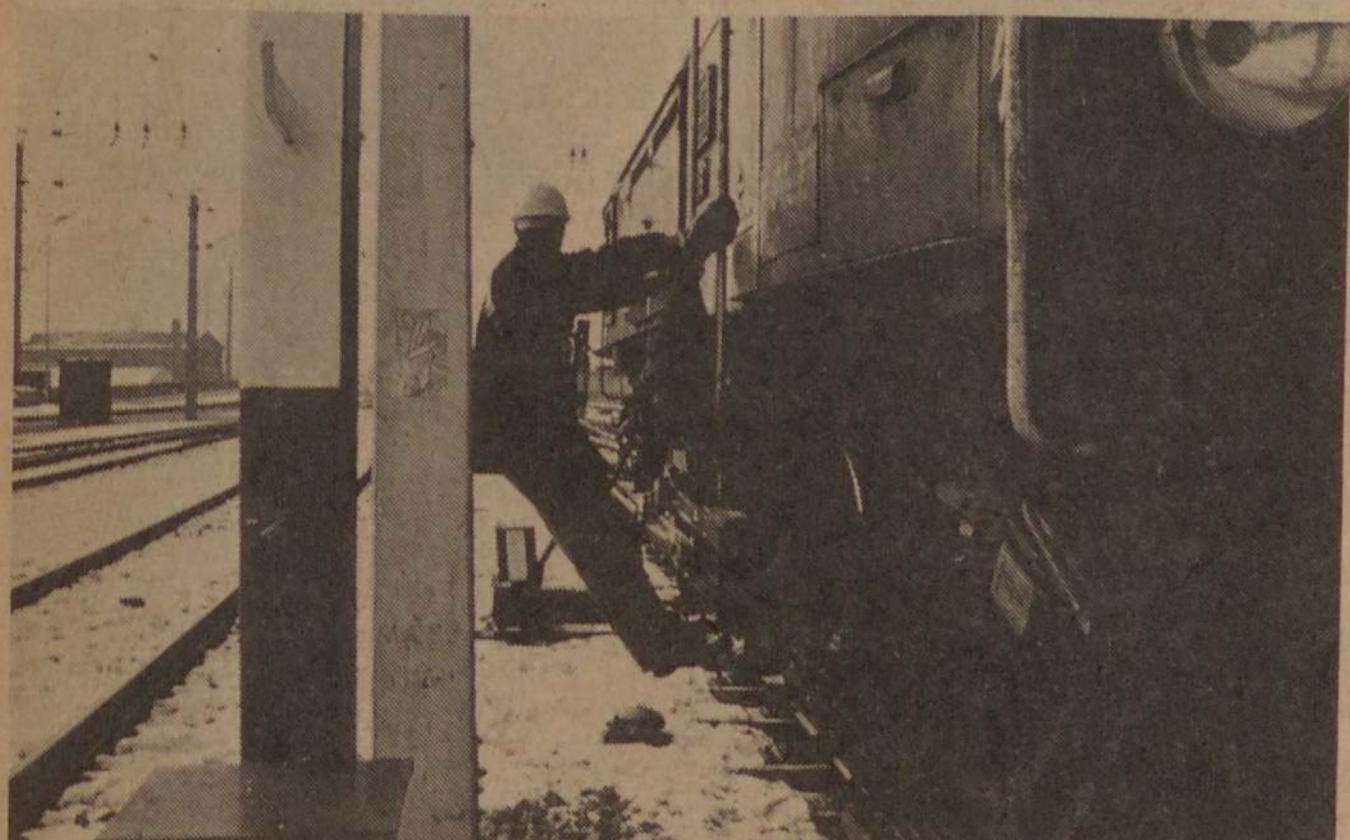
Um primeiro aspecto nos parece importante abordar desde logo. A definição dos conceitos U.I.C. (União Internacional dos Caminhos de Ferro) sobre os acidentes ferroviários, e isto porque até ao momento tais conceitos não têm sido levados em consideração pelos Serviços da C.P., o que, como é evidente, vai aumentar substancialmente o número de acidentes havidos, não permitindo, portanto, uma comparação com os números facultados por outras Redes, onde esses conceitos são na sua grande maioria seguidos.

Para ilustrar o que acabámos de dizer vejamos o seguinte quadro referente a descarrilamentos:

	segundo U.I.C.	segundo o critério tradicional C.P.
comboios	23	44
manobras	2	111
total	25	155



Não se deve permanecer na via nos intervalos dos trabalhos



As instalações fixas colocadas ao longo das vias devem merecer a nossa constante atenção

Acresce ainda que alguns dos acidentes que têm honras de primeira página na Imprensa portuguesa não contam segundo os critérios U.I.C.

Mas vejamos, então, o que nos dizem esses critérios:

... só devem ser tidos em consideração as colisões e descarrilamentos que tenham por consequência:

Morte de Pessoas — mortos na altura do acidente ou ao fim dos trinta dias seguintes ao acidente

e/ou

Feridos Graves — feridos tendo contraído uma incapacidade para o trabalho superior a 14 dias incluindo o do acidente

e/ou

Prejuízos materiais — superiores a 5000 francos-ouro (cerca de 80 contos).

Para além destas definições também não são considerados os suicídios ou tentativas de suicídio.

Vejamos, então, aquilo que os números na sua frieza objectiva nos dizem sobre os acidentes com comboios, na rede ferroviária nacional, tomando na devida conta os conceitos da UIC

Pag. 2 →

## Campanha Internacional de Acidentes de Trabalho

O Acidente no Trabalho é um problema social que vem afectando as sociedades através de incalculáveis consequências humanas e elevados custos totais, em termos económicos.

Deste modo, as atenções sobre estes aspectos, têm vindo a crescer, e, hoje, o despertar para o problema, começa a ter cada vez maior adesão na comunidade internacional.

São atribuídas, em alguns países, verbas avultadíssimas para a Segurança no Trabalho, vindo os Governos tentando atacar o problema através de uma Prevenção Activa.

Tendo em vista o ritmo crescente de perigos que o progresso envolve, procura-se adaptar o trabalho ao homem, humanizando o mesmo trabalho.

Esse esforço tem sido praticado, adentro da comunidade ferroviária, ao nível internacional. De facto, tem vindo a União Internacional dos Caminhos de Ferro, através de uma participação actuante das suas redes-

membros, a dinamizar todo um processo que leve à melhoria das condições de trabalho e de vida dos trabalhadores ferroviários. Acções várias são levadas a cabo, anualmente, destacando-se duas reuniões anuais do Grupo 9/A, GRUPO SEGURANÇA NO TRABALHO, que envolve técnicos das várias redes-membros, ligados à função e que procura a permuta de informação e experiências dentro do seu âmbito.

Para além dessas acções permanentes, digamos, são dinamizadas acções com cunho periódico e que são, ao cabo e ao resto, um reforço ao trabalho diário, em benefício da Segurança no Trabalho.

Uma dessas acções teve lugar de 10 a 22 de Abril, mantendo uma periodicidade de 3 anos em relação à acção semelhante, e deu como título «Campanha Internacional de Prevenção de Acidentes — 1978».

Preparada, pois, na União Internacional dos Caminhos de Ferro, e subordinada ao tema

«TRABALHAR COM SEGURANÇA—NOSSO OBJECTIVO COMUM», esta Campanha teve a sua efectivação em 19 redes-membros que colocaram o seu empenho em aderir.

Eram objectivos da Campanha, como foi referido neste jornal em Fevereiro, os seguintes:

— Sensibilizar os trabalhadores, em particular os dirigentes, para os problemas da Segurança no Trabalho a fim de ser assegurado o comportamento cor-

Pag. 3 →

ESTE  
MÊS:



Política Tarifária pág. 4

Documentos Históricos pág. 7

A Linha do Vale do Vouga pág. 8

## Passagem inferior para o Castelo de Almourol

Entre a C.P. e a firma Sociedade de Construções Soares da Costa S.A.R.L. foi lavrado um contrato para a construção de uma passagem inferior de acesso ao Castelo de Almourol — que será utilizada para fins turísticos e militares — a qual ficará situada ao km 115,070 da Linha do Leste, e cuja construção permitirá a eliminação de uma PN ali existente.

Segundo cláusulas contratuais, o prazo da empreitada respectiva é de 225 dias — assim divididos: 45 para elaboração do projecto definitivo, e 180 (contados a partir da data da consignação da obra) para execução total dos trabalhos previstos no projecto definitivo, incluindo a montagem do estaleiro respectivo.



QUADRO I

Acidentes	Valor absoluto	Valor relativo % (1)
Colisões	50	13
Descarrilamentos	25	6,5
Outras causas	310	80,5
TOTAIS	385	100

(1) Percentagem em relação ao total

Ao intentarmos uma análise sobre este quadro, convém esclarecer o que se entende por cada uma das causas do acidente.

As colisões podem dar-se:

a) entre elementos do material rolante durante a marcha dos comboios ou em manobras.

b) entre elementos do material rolante e um obstáculo numa passagem de nível (embate). Entende-se por obstáculo, normalmente todos os veículos rodoviários, os componentes das cancelas ou material de sinalização rodoviária, gado e ele-

mentos de carga dos veículos rodoviários caídos accidentalmente sobre a via.

c) entre elementos de material rolante com um obstáculo (choque) em plena via e estações (excluem-se as passagens de nível). Entende-se por obstáculo, nomeadamente os pára-choques, potes, pedras, terras, barreiras, carros de bagagem, diploris, dresinas, veículos rodoviários caídos na via, gado, árvores, etc.

Desenvolvendo agora o capítulo «Colisões», referido no Quadro I, teremos:

QUADRO II

Acidentes	Valor absoluto	Valor relativo % (1)
comboios	6	12
manobras	3	6
colisões	35	70
Plena via e estações (choque)	6	12
TOTAIS	50	100

(1) Percentagem em relação ao total de colisões

Como facilmente se observa, o maior número de acidentes resulta de embates em passagens de nível, com veículos rodoviários.

Quanto aos descarrilamentos, constataremos que dos 25 referidos no Quadro I, 23 se deram com comboios e 2 em manobras.

Mas de todas as causas de acidente, a que representa a parte mais importante de todos os acidentes ocorridos na Rede Ferroviária Nacional é a que se designa sob o título **Outras Causas**. Também sobre este tema convém clarificar alguns critérios. Assim, teremos:

Sob a designação genérica de **Outras Causas**, consideram-se os outros acidentes do material, tais como incêndios e explosões no conjunto dos veículos ferroviários (material ro-

lante e outros) e as colisões e descarrilamentos dos outros veículos ferroviários (diploris, escadas rolantes, dresinas, rail-route quando circulando na via) mais os **Acidentes Pessoais** causados por material ferroviário em movimento, que podem acontecer a qualquer pessoa;

a) ferido num veículo em movimento, por um obstáculo exterior a que se chama colisão com o gabarit ferroviário

b) ferido por um veículo ferroviário em movimento, incluindo-se os acidentes com peões nas passagens de nível (colhidas)

c) queda de um veículo ferroviário em movimento (quedas à linha)

d) vítima dum acidente ocorrido no interior ou exterior de um veículo como consequência

de choque ou movimento desse veículo

e) vítima dum acidente causado pela projecção de objectos à passagem de um veículo em movimento.

Podemos assim constatar que dos 310 acidentes referidos no

Quadro I por **Outras Causas**, 1 se deve a outros acidentes e 309 a **Acidentes Pessoais**.

Fazendo agora uma análise mais profunda do número de acidentes pessoais com passageiros e estranhos à C.P. vamos obter:

QUADRO III

Acidentes Pessoais	Valor absoluto	Valor relativo % (1)
Plena via	52	23
colhidas em	60	26
Estações	29	13
Passagens de nível	58	25
Apedrejametos	19	8
Outros	12	5
<b>TOTAIS</b>	<b>230 (2)</b>	<b>100</b>

(1) Percentagem em relação ao total

(2) Este número não contém os 19 acidentes de trabalho devido ao material em movimento

Como se pode facilmente constatar, são as **Colhidas**, quem atinge o maior número (62% do total de acidentes). Acidentes de resto a grande maioria das vezes dependentes da imprevidência dos passageiros e estranhos ao Caminho de Ferro.

Uma nota importante é a de

QUADRO IV

Causas do acidente	Valor Absoluto	Valor Relativo % (1)
Falha Humana	13	4
Falha Técnica	25	8
Outras	268	88
<b>TOTAL</b>	<b>306 (2)</b>	<b>100</b>

(1) Percentagem em relação ao total de acidentes

(2) Este número não contém os 79 acidentes de trabalho devido ao material em movimento

Atendendo a que é no grupo «Outras» que se incluem os **Acidentes Pessoais**, verificamos mais uma vez que sendo este grupo o que dá maior contributo, ele se deve também, como já dissemos, na sua grande maioria, imprevidência dos passageiros e estranhos.

Mas independentemente dos tipos de acidente e suas causas, um aspecto que de certa

maneira dá uma ideia muito concreta sobre a segurança de um determinado meio de transporte, — lembremos os números assustadores que a Estrada nos dá todos os dias — é a quantidade de mortos e feridos que esse mesmo meio provoca.

O quadro que a seguir transcrevemos dá-nos bem uma ideia daquilo que em 1977 se passou na C.P.

QUADRO V

Acidentes	Mortes		Feridos	
	Passageiros	Estranhos	Passageiros	Estranhos
Comboios	0	0	8	0
Manobras	0	0	0	0
Passagens de nível (embates)	0	11	0	42
Plena via e estação (choque)	0	0	9	0
Comboios	0	0	2	0
Manobras	0	0	0	0
Outros acidentes c/ material	0	0	0	0
Acidentes Pessoais	32	62	112	32
<b>TOTAIS</b>	<b>32</b>	<b>73</b>	<b>131</b>	<b>74</b>

## Dez composições quádruplas eléctricas para a via estreita

Entre a C.P. e os Caminhos de Ferro Jugoslavos (ZTP) — representados pelo seu director, M. Duricié Vojislav — foi firmado um contrato para a aquisição de dez composições (quádruplas) eléctricas, destinadas à via métrica dos nossos caminhos de ferro.

Trata-se de 10 composições quádruplas, de fabrico jugoslavo, cada uma equipada com motor Diesel-Fiat, cujas restantes características técnicas serão divulgadas, em pormenor, num próximo artigo a cargo da Direcção Industrial.

Segundo cláusulas do Contrato em questão, a primeira das aludidas composições será entregue dentro dos seis meses após a data da assinatura do mesmo, sendo as restantes, entregues ao ritmo de uma por cada mês seguinte.

Uma primeira conclusão salta desde logo à vista: o número de passageiros mortos em consequência de colisões e descarrilamento, foi nulo.

De notar também que o número de mortos e feridos em consequência de colisões em passagens de nível, isto é embates, foi respectivamente de 11 e 42, resultando, a maior parte, da imprevidência das pessoas, pois a maioria deles deu-se em passagens de nível sem guarda, existindo em todas elas o regulamentar aviso de precaução.

Quanto aos 32 passageiros mortos, resultam de colhidas em estações, quedas à linha, havendo predomínio das primeiras sobre as segundas.

Os 62 mortos estranhos ao Caminho de Ferro distribuiram-se do seguinte modo: colhidos em plena via, 38; em estações 7; em passagens de nível 17.

Finalmente os 112 passageiros feridos ficaram a dever-se colhidos em estações (25); quedas à linha (52); apedrejamento de comboios (21); outros acidentes pessoais (14).

Os 32 estranhos ao Caminho de Ferro, feridos, distribuiram-se do seguinte modo: colhidos em plena via 14, colhidos em estação 5 e em passagem de nível 3.

#### QUADRO VI

Ano	Número de mortos e feridos por milhar de quilómetros de via e rodovia		
	C. Ferro	Estrada	Estrada C. Ferro
1964	0,063	0,709	11,2
1965	0,073	0,713	9,8
1966	0,067	0,738	11,0
1967	0,069	0,813	11,7
1968	0,097	0,827	8,5
1969	— (a)	— (a)	— (a)
1970	0,073	0,936	12,8
1971	0,080	1,005	12,6
1972	0,082	1,092	13,3
1973	0,088	0,772	8,8
1974	0,103	0,839	8,1
1975	0,079	— (a)	— (a)

(a) Não há elementos disponíveis

vel 13.

De tudo o que se acaba de escrever, uma pergunta pode ressaltar. É o Caminho de Ferro inseguro em Portugal?

A resposta dir-nos-à que, classificando-se a ferrovia portuguesa mais ou menos a meio da tabela internacional, tanto em mortos como em feridos, por 10 milhões de passageiros/kilómetro, ela não é nem mais nem menos segura do que a de muitos outros países, a ela superiores em muitos outros aspectos.

E a respeito de Segurança, uma afirmação se pode fazer: Em relação à Estrada a Ferrovia é entre nós cerca de dez vezes mais segura.

O quadro que a seguir apresentamos parece-nos confirmar de modo bem claro esta afirmação, especialmente na sua última coluna, onde a relação Estrada/Ferrovia, entre os números de mortos e feridos por milhar de quilómetros de via e rodovia (estradas nacionais e municipais) nos mostra o peso da Estrada em relação à Ferrovia, isto é, tentando clarificar: por cada morto ou ferido, por milhar de quilómetros de via férrea, há aproximadamente cerca de 10 mortos ou feridos, por milhares de quilómetros de rodovia.

recto de cada trabalhador, face ao risco específico de cada tarefa.

— Prosseguir os esforços, ao nível nacional e internacional, no intuito de encontrar os meios e métodos comuns susceptíveis de reduzir os riscos de acidentes nos Caminhos de Ferro.

— Reconsideração das exigências da Segurança no Trabalho, pelo que diz respeito a métodos, condições e processos de trabalho.

Como preparação da Campanha e para mais facilmente se conseguirem os objectivos apontados, eram ainda feitas recomendações para alguns aspectos determinantes na Segurança no Trabalho, como sejam:

- estado dos locais de Trabalho — ordem, arrumação e limpeza;
- estado dos itinerários e atravesamentos de vias normalmente utilizadas;
- estado das pinturas do solo — pintura de Segurança;
- estado dos equipamentos de protecção individual e de primeiros socorros;
- desobstrução de zonas de manobras, entrevias, etc., de materiais que dificultem a Segurança no Trabalho.

Procurou a Empresa levar a cabo acções que se enquadrassem na orientação difundida pela U. I. C. e que conduzissem à efectivação dos objectivos propostos.

Neste entender, e após ter sido largamente difundida a Campanha e seus objectivos, por todos os Centros de Trabalho e por todos os trabalhadores, foram dinamizadas acções através da linha hierárquica em colaboração com as Comissões de Segurança e Encarregados de Segurança.

Assim, procedeu-se a um escalonar de directrizes tendentes à concretização de acções, a partir dos vários níveis de decisão da Empresa, tendo em vista os objectivos delineados.

Por seu lado, os Encarregados de Segurança, com o apoio das Comissões de Segurança e da Direcção do Pessoal, tiveram, durante o período da Campanha uma acção essencialmente pedagógica, efectuando sessões voltadas para a criação e desenvolvimento de um estado de espírito que leve à preocupação da preservação da saúde e salvaguarda da integridade física e psicológica.

Idênticas sessões foram levadas a cabo pela Direcção do Pessoal — Serviço de Prevenção e Ambiente — em colaboração com os Serviços de Medicina e Psicologia.

Estas sessões localizaram-se em Centros próprios à sua efectivação, tendo em vista o local adequado e possibilidade de participação dos trabalhadores; foram eles: Barreiro, Tunes, Beja, Lisboa P, Entroncamento, Coimbra, Guarda, Aveiro, Regua e Campanhã.

A programação incidiu sobre a passagem dos «slides» feitos pela U. I. C. e colocados à disposição, através de aquisição das redes participantes, e da análise e estudo do conteúdo desses mesmos «slides», que versava sobre os riscos que poderão advir dos veículos em movimento, tema aliás do Cartaz dedicado à Campanha.

Houve satisfatório número de presenças, ditado este, na maioria dos casos, por espaça-

## NOTA DA REDACÇÃO



Das mais diversas e variadas maneiras, têm chegado ao nosso conhecimento comentários (uns favoráveis, outros não — como era de esperar) — sobre o quantitativo de material histórico, em detrimento de noticiário, que nos últimos tempos «Rede Geral» vem inserindo nas suas páginas.

Como é evidente, tal facto pode ser, e até deverá ser, explicado:

Disse-se no número oito de «Rede Geral», que por altura de meio ano de existência, era normal as publicações atravessarem uma crise de... falta de texto, fotografias, etc., etc. Disse-se nessa altura também, que a crise estava debelada, que «Rede Geral» iria recuperar o seu atraso. Mas... como errar é próprio do homem, digamos que errámos. O atraso não se recuperou, antes pelo contrário.

E, se é certo que os aspectos do passado — o tal componente histórico que alguns acham que aparece em demasia no «Rede Geral» — têm uma importância fundamental para o conhecimento da vida da Empresa, porque na realidade para compreendermos o presente e até para prever o futuro, nada melhor do que conhecer o passado, por outro lado, ele começou a surgir porque é mais fácil procurar em livros antigos do que entrevistar pessoas. É mais rápido consultar um registo, que ali está na sua imobilidade material, do que conseguir que os Homens na sua mobilidade, na sua problemática psicológica e social, tenham uns minutos para falar sobre aspectos que poderiam interessar aos leitores, em especial porque, como já também se referiu, a estrutura da Redacção não é, na sua modéstia, passível de grandes feitos.

No fundo e como ao princípio se afirmou, é esta a explicação.

Sem tirar ao histórico a sua importância, o seu interesse para conhecimento da realidade social que é a Empresa, ele é, em certa medida, consequência de dificuldades (estruturais) de conseguir a actualidade.

mento das salas, e noutras pela eficácia das sessões, em especial pelas possibilidades dos meios disponíveis para as projeções, não perdendo de vista, ainda, um elemento que se desejava fosse nota dominante — a participação dos presentes.

Estamos em crer, pois, que este último aspecto foi conseguido.

Explanado que foi todo o enquadramento e dinâmica da Campanha resta-nos fazer uma pergunta:

Terão sido alcançados os objectivos propostos?

Na sua totalidade, sabia-se, à partida, que isso não era possível na Empresa, dados certos condicionalismos que a afectam e que no caso vertente resumíramos em «disponibilidade de meios materiais e humanos para as tarefas citadas como de preparação da Campanha» e «sensibilização para os problemas da Segurança no Trabalho».

Contudo, e vemos nisso o resultado positivo da Campanha, «a sensibilização dos trabalhadores, em particular os dirigentes, para os problemas da Segurança no Trabalho» começa a ganhar raízes na Empresa.

Houve uma colaboração efectiva por parte de dirigentes,



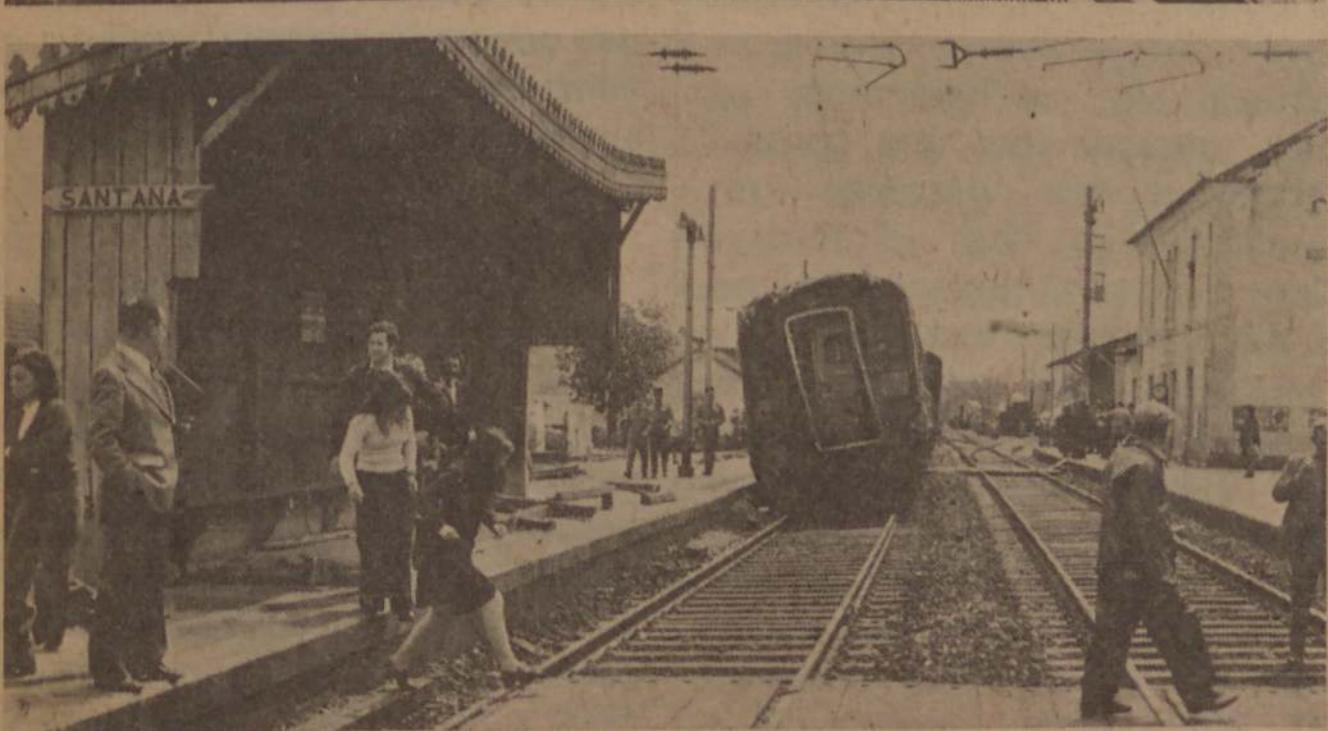
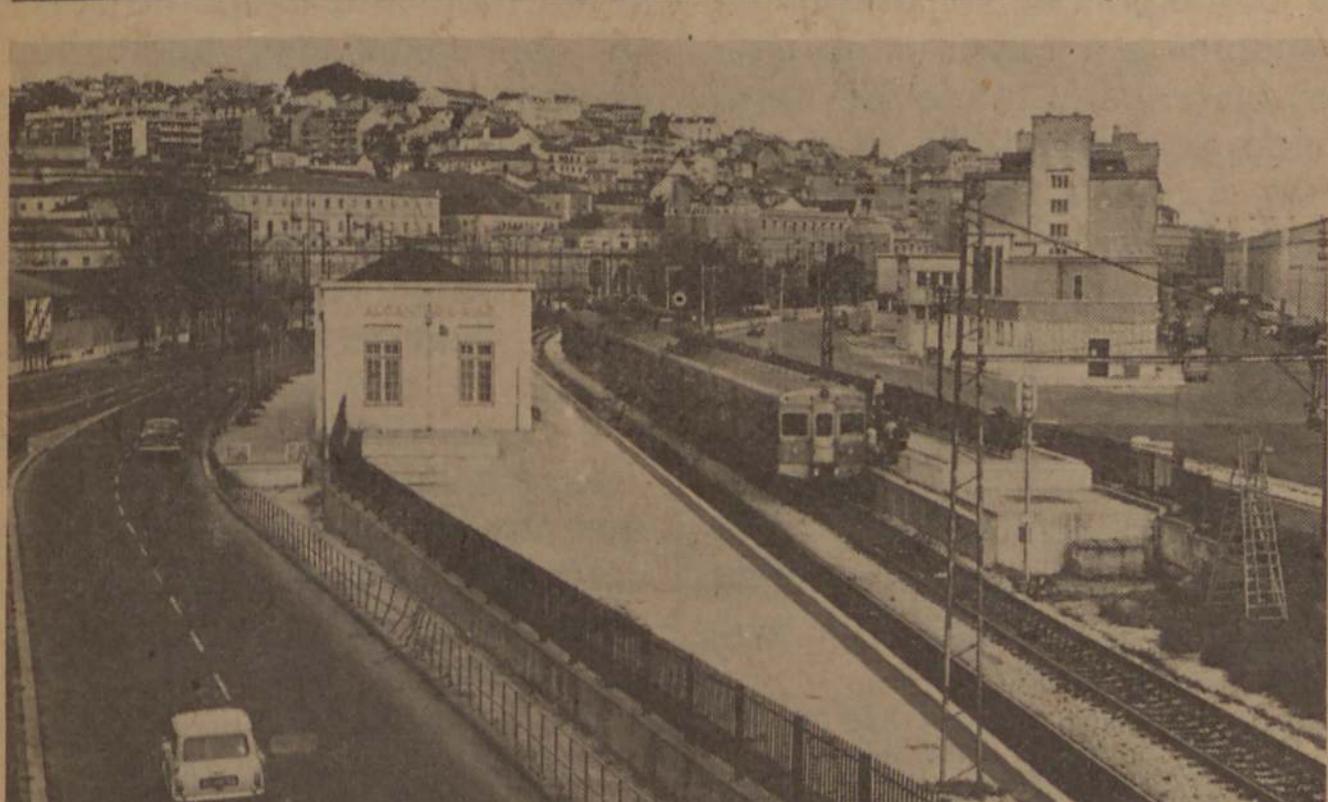
Nunca atravessar entre o material quando a distância for pequena

com grandes responsabilidades na Empresa, embrenhados no desejo de preservar a saúde e vida dos trabalhadores que coordenam, e houve uma participação de trabalhadores que sentem que a sua integridade é algo que merece ser acautelado.

Foi efectivamente dado mais um passo em prol da Segurança no Trabalho na Empresa e na Comunidade Ferroviária, tal era o fim em vista.



Um perigo pode esconder outro



# POLÍTICA TARIFÁRIA

Conforme foi anunciado por Aviso ao Públíco da C. P. 9/78 (oriundo do Serviço de Estudos Comerciais do Departamento Comercial) entraram em vigor importantes alterações tarifárias em 1 de Abril do corrente ano e que se materializaram não só por uma certa elevação de preços, como também pela introdução de diversas alterações dos textos de aplicação; algumas delas tendo em vista, tão somente, aspectos formais, seja no sentido de melhor clarificação das disposições, seja para ocorrer a lacunas recomendadas, mas outras, até, tocando mais fundo, em aspectos de ordenação, de âmbito e de estrutura.

Em síntese de divulgação «Rede Geral» refere seguidamente as alterações mais salientes havidas, desdobrando-as pelas matérias de Passageiros e Bagagens e Mercadorias.

## PASSAGEIROS E BAGAGENS

1 — É de assinalar, antes de mais, ter-se completado praticamente desta vez a unificação e uniformização tarifárias que ultimamente se vinham processando pois a Tarifa Geral de Transportes (Parte I — Passageiros e Bagagens) passou, por um lado, a ser extensiva à linha suburbana de Lisboa (Cais do Sodré)-Cascais; e por conseguinte a ter aplicação integral a toda a rede ferroviária do País, e, por outro lado, a englobar a matéria da única tarifa especial interna que subsistia, aplicável ao transporte de automóveis acompanhados. Com estes englobamentos consideram-se portanto anuladas a Tarifa de Transportes publicada em 1975 pela antiga Sociedade «Estoril» e a Tarifa Especial n.º 12 (Regime «Auto-Expresso») posta em vigor pela C. P. em 1973.

2 — No tocante a preços, as variações verificadas abrangem todas as espécies de bilhetes e bem assim, à parte limitadas excepções, a generalidade das taxas das operações acessórias e especiais. Mantiveram-se inalteráveis, no entanto, os preços de bagagens relativos ao peso excedente ao transportado gratuitamente.

Foram variáveis os aumentos verificados nas zonas de tranvias, oscilando entre 20 e 28% nos bilhetes semanais e entre 10% e 50% nos bilhetes simples e assinaturas, consoante os percursos e as modalidades.

Nos percursos não tranvias ou de relações interurbanas (comboios regionais, directos e rápidos) as variações resultantes do novo tarifário também não são uniformes, por virtude de, pela primeira vez entre nós, se ter introduzido um sistema de preços degressivos em substituição do critério tradicional-



mente adoptado de preços de base constante ou proporcionais à distância.

E assim, em substituição dos preços de base que vigoravam anteriormente em 2.ª classe de \$75 e de \$9375 por passageiro-km, respectivamente para comboios «normais» e «rápidos», qualquer que fosse a distância considerada, passaram agora a existir preços que oferecem uma certa degressividade (escalões de preços adicionados) conforme as bases seguintes, também por passageiro-km:

Zonas de distância  
Até 100 km  
De 101 a 250 km  
De 251 a 500

Comboios normais  
(regionais ou directos)

1\$00  
\$80  
\$70

Comboios rápidos

1\$25  
1\$00  
\$875

A partir de 491 km os preços permanecem invariantes (preço único calculado pela distância de 500 km).

Em relação aos preços da primeira zona os preços da segunda e terceira zonas compõem por conseguinte degressividades de 20% e 30% respetivamente, daí resultando aumentos dessemelhantes nos possíveis percursos em relação aos preços aplicados até 31 de Março. Por exemplo: um bilhete inteiro de 2.ª classe em comboio regional ou directo, de Lisboa (Santa Apolónia) a Santa rém (75 km), teve um aumento de preço de 31,6%, enquanto nos bilhetes nas mesmas condições e da mesma procedência a Coimbra (218 km) e a Porto (Campanhã) (337 km) os aumentos não foram além de 16,4% e 11%, respectivamente. Além disso, a partir de certa distância, sempre superior a 500 km, os bilhetes passaram a comportar diminuição de pre-

ço, nalguns casos apreciável, em relação ao anteriormente cobrado (v. g. Lisboa a Bragança), obviamente devido à invariância do preço.

3 — A apresentação dos preços passou a fazer-se a partir da distância mínima de 10 km (anteriormente era de 8 km) e por escalão de distância que diferem dos anteriores a partir de 101 km (10 em vez de 5 km) e de 250 km (20 em vez de 10 km).

Significativa também é a diferença entre a forma como eram e passaram a ser calculados os preços dos bilhetes meios e quartos para utilização em comboios rápidos: para cada patamar de distância os preços de bilhetes meios e quartos em comboios directos resultam agora sobreacarregados com a respectiva diferença existente entre bilhetes inteiros de rápidos e directos enquanto que, anteriormente, a sobreacarga correspondia sensivelmente a metade e à quarta-parte dessa diferença. Critério de certo modo semelhante ao que presidia à cobrança dos antigos suplementos da Tarifa Especial n.º 3-P, anulada em 1975.

O princípio dos arredondamentos das cobranças foi ampliado: tratando-se de assinaturas ou semanais será de arredondar para o múltiplo de 5\$00 imediatamente superior quando a importância a cobrar não seja múltipla desse valor.

4 — As categorias de comboios oferecidas ao público foram redefinidas. E assim deixa de considerar-se, como categoria distinta, a dos comboios internacionais, mencionando-se mais precisamente, em contrapartida, a dos comboios «regionais» e a dos «directos», tudo em conjugação com os novos Cartazes-Horários.

A lista dos percursos de tranvias viu-se acrescentada com mais uma zona, devido à integração da linha de Cais do Sodré a Cascais, pelo que são agora 11 os percursos assim classificados na rede nacional. Por outro lado, mantém-se o

princípio da atribuição de um preço global pela utilização de comboios tranvias em 2 ou mais percursos sucessivos, mas havendo-se suprimido a chamada «tabela das deduções» (tabela n.º 11, introduzida em 1976).

Passou a explicitar-se no texto tarifário que o percurso fluvial Lisboa (Terreiro do Paço)-Barreiro é considerado percurso tranvia, excepto quando em ligação com percursos de comboios rápidos, directos ou regionais, caso em que é computado em 10 km.

5 — O passageiro sem bilhete ou em situação equivalente passa a ficar sujeito agora ao mínimo de cobrança de 100\$00 (antes era de 50\$00), o mesmo sucedendo a toda a pessoa encontrada nos cais de embarque sem título de transporte válido ou sem bilhete de acesso.

6 — O condicionalismo referente à requisição de comboios especiais foi aligeirado havendo-se suprimido a obrigatoriedade de prestação de depósito da importância de 20% do preço total do transporte a ser realizado.

7 — Uma nova modalidade foi introduzida na tarifa com vista a criar um dispositivo legal da utilização de comboios dispondo de requisitos especiais ou facultando a fruição de condições especiais — os chamados «comboios com suplemento». E assim, pela utilização de certos comboios indicados nos cartazes-horários (como passou a verificar-se com os rápidos «Cidade Invicta» e «Sete Colinas», entre Lisboa e Porto), cobra-se um suplemento, de momento fixado no Anexo das taxas das operações acessórias e especiais em 120\$ por passageiro, ocupando lugar de salão em carruagem especial e 50\$00 também por passageiro ocupando os restantes lugares da carruagem especial.

8 — Relativamente à matéria que regulamenta a utilização de carruagens-camas (Art.º 31.º) uma alteração há que realçar: em percursos nacionais a aquisição de título de transporte de 1.ª classe (em vez do de 2.ª, como até há pouco) passou a ser necessária para a utilização de compartimentos duplos, à semelhança do que já sucedia em percursos internacionais.

9 — Em matéria de assinaturas estabeleceu-se um novo condicionalismo mais tolerante para o passageiro no tocante a casos de esquecimento de assinatura, o qual, considerando-se ainda como passageiro sem bilhete para efeitos da regularização da viagem, passa a ter direito a reembolso, embora com



# as alterações aos regimens tarifários de passageiros e mercadorias

a dedução da taxa especial de 10\$00.

10 — A par da actualização de preços, introduziram-se algumas alterações significativas em duas modalidades tarifárias existentes para uso dos passageiros isolados: cadernetas quilométricas e bilhetes turísticos.

Assim quanto às cadernetas quilométricas alterou-se o conceito e validade, reduzindo-se o total da quilometragem a que dão direito, de 5000 para 3000 km, e o período de 5 para 3 meses, ao mesmo tempo que se suprimiram as possibilidades de utilização conjunta, ficando portanto com as características de um título de transporte de utilização individual, embora «ao portador», como até aqui.

Quanto aos bilhetes turísticos, os respectivos prazos de validade fixaram-se em 7, 14 e 21 dias, em vez de 5, 10 e 15 dias, como anteriormente.

11 — Ao título III da Tarifa, que se ocupa dos Grupos de Passageiros, foi acrescentado um novo capítulo, tendo por objecto os «Bilhetes de Família», o que traduziu a integração da matéria do Aviso ao Públíco 19/77, em vigor desde 1 de Novembro de 1977, facultando a possibilidade de determinados conjuntos familiares com o mínimo de 2 pessoas adquirirem bilhetes simples ou de ida e volta a preços especiais.

12 — A matéria relativa a Bagagens (Título IV) foi completada com um novo Capítulo («Automóveis Acompanhados»), integrando o objecto da Tarifa Especial n.º 12, que foi, assim, suprimida. Uma tabela própria foi introduzida com os preços dos veículos por percursos e categorias (ligeira actualização dos anteriormente em vigor) e criadas taxas acessórias específicas para ocorrer aos casos de estacionamento dos automóveis na estação de destino (100\$00 por período indivisível de 24 horas) e de modificação da data do seguimento do automóvel (50\$00 por percurso).

13 — Finalmente, como já atrás foi referido, as taxas de operações acessórias e especiais sofreram certos aumentos. É o caso do mínimo de cobrança pela falta de bilhete (que já tivemos ocasião de citar) e é o caso de várias outras taxas, como a que penaliza o transporte indevido de volumes portátéis nas carruagens 25\$00 (era 20\$00), registo de bagagens — parte do peso transportado gratuitamente 20\$00 (era 15\$00), acesso aos cais de embarque 9\$00 (era 6\$00).



## MERCADORIAS

1 — Pode dizer-se que os preços de todas as tabelas da Tarifa Geral de Transportes — Parte II — Mercadorias, bem como das Tarifas Especiais ainda existentes (Detalhe — volumes até 50 kg; Detalhe — volumes de urgência e Grandes Contentores) bem como as taxas de operações acessórias tiveram aumentos de 10% em média.

A construção das tabelas da Tarifa Geral de Transportes continuou a basear-se em determinadas curvas dadas por fórmulas matemáticas, que obedecem a critérios de degressividade tanto em relação às condições de tonelagem como em relação à distância percorrida.

Uma pequena alteração é de assinalar quanto ao peso tomado nas remessas de detalhe para o cálculo dos preços de transporte: o peso mínimo a considerar é o produto que se obtém multiplicando a quantidade de volumes que constituem a remessa por 10 kg, não podendo de qualquer modo ser inferior a 50 kg (até há pouco era tomado o mínimo de 50 kg puro e simplesmente, sem olhar ao número de volumes).

A seguir passar-se-á primeiro em revista o 2.º Aditamento à Tarifa Geral, e finalmente uma breve alusão às Tarifas Especiais.

2 — O sistema de pagamento de portes foi tornado menos rígido no respeitante ao transporte de mercadorias perecíveis ou de fácil deterioração e das que, no parecer do Caminho de Ferro tenham um valor não julgado suficiente para garantir a importância dos portes. Para tais mercadorias continua a ser obrigatório, em princípio, o regime de «portes pagos», mas o Caminho de Ferro pode, para algumas delas, em determinadas circunstâncias, autorizar o regime de «portes a pagar».

3 — Em matéria de indemnizações por responsabilidade do Caminho de Ferro é de referir

que passou a estar explícito no texto tarifário o princípio das deduções resultantes da aplicação do quadro das mercadorias sujeitas à quebra natural (por secação, evaporação ou derrame), conforme Anexo II à Tarifa Geral de Transportes. Trata-se de princípio desde há muito aplicado, de harmonia com o Código Comercial, mas que até agora nunca havia sido incluído no texto tarifário, inclusão que, a todos os títulos, só parece vantajosa.

4 — Foram acrescentados alguns casos mais de limitação ao transporte de remessas de detalhe: os contentores deixam de representar exceção aceite quando constituam volumes de peso unitário superior a 1000 kg e os veículos a atrelados não são aceites em detalhe desde que tenham mais de 350 kg de peso unitário ou volume superior a 2 m<sup>3</sup>.

5 — Dentro da orientação já dada pela Ordem de Serviço 3/76 do Departamento Comercial, o texto tarifário consignou procedimento mais flexível quanto a mercadorias volumosas e de peso diminuto (regime de detalhe), admitindo não serem de aplicar os coeficientes de agravamento para as mercadorias listadas se, entretanto, for demonstrado no acto de despacho que as mesmas estão fora das condições constantes da regra geral tarifária que a elas respeita.

6 — Alteração bastante significativa foi introduzida no cálculo dos preços de transporte das remessas de vagão completo ou de grupo de vagões completos: embora seja de aplicar o preço de transporte em função do peso total ou virtual da remessa, nenhum dos vagões fornecidos pelo Caminho de Ferro pode ser taxado por peso inferior ao mínimo indicado na respectiva tabela de preços. Com este novo preceito teve-se em vista taxação mais adequada para as mercadorias que pela sua densidade, volume ou dimensões suscitam in-

suficiente aproveitamento da capacidade dos vagões fornecidos, obviando-se assim, de certo modo, aos gravosos custos que tonelagens relativamente reduzidas originavam com fornecimento de material.

Por seu turno, o preço aplicável às mercadorias perecíveis ou de fácil deterioração passou a ser, em vagão completo, o de regime normal, tal qualmente já anteriormente o texto tarifário preceituava quanto a remessas de detalhe.

7 — O preço de transporte de vagões particulares em vazio foi elevado de \$50 para \$60 por vagão e quilómetro, com sujeição ao mínimo de 60\$00 (era 50\$00), quando em regime normal e a valores triplos destes, quando em regime prioritário.

8 — Foi revestida a classificação dos contentores, abrangidos pela Tarifa, reajustando-a ao que se encontra disposto internacionalmente nesta matéria (normas da União Internacional dos Caminhos de Ferro). Passam assim a considerar-se as seguintes categorias: Contentores médios e pequenos contentores, estes últimos comporando as categorias A, B e C, tudo consoante o volume útil de que dispõem.

Concomitantemente foram reajustados os mínimos de peso exigíveis.

9 — Continuou-se a atribuir um prazo de armazenagem gratuita mais favorável às remessas de tráfego internacional, o que se traduz por um prolongamento a 3 dias úteis em relação ao regime normal de 2 dias conferido a outras mercadorias, mas concedidos de ora avante na estação em que o desembarque alfandegário se efectua e não só, como até agora, na estação de destino.

10 — Precisou-se melhor as condições de estacionamento dos vagões ampliando-se os respectivos prazos gratuitos para cargas transportadas ou a transportar indo além de «mais de 60 t» ou para quantidade de vagões excedendo «mais de 12». Por outro lado, distinguiu-se o momento em que os vagões estão à disposição dos expedidores ou destinatários para efeitos de contagem, consoante o aviso é feito telefonicamente ou pelo correio.

11 — Melhorou-se o texto relativo à «requisição de transportes», por forma a conferir maior harmonia a todo o dispositivo dessa matéria e a eliminar dúvidas surgidas no tocante à indemnização no caso de desistência total ou parcial e à restituição do depósito.

12 — A matéria abrangida pelo Artigo 305.º da Tarifa Geral deixou de intitular-se «Operações Aduaneiras» para passar a «Formalidades de passa-

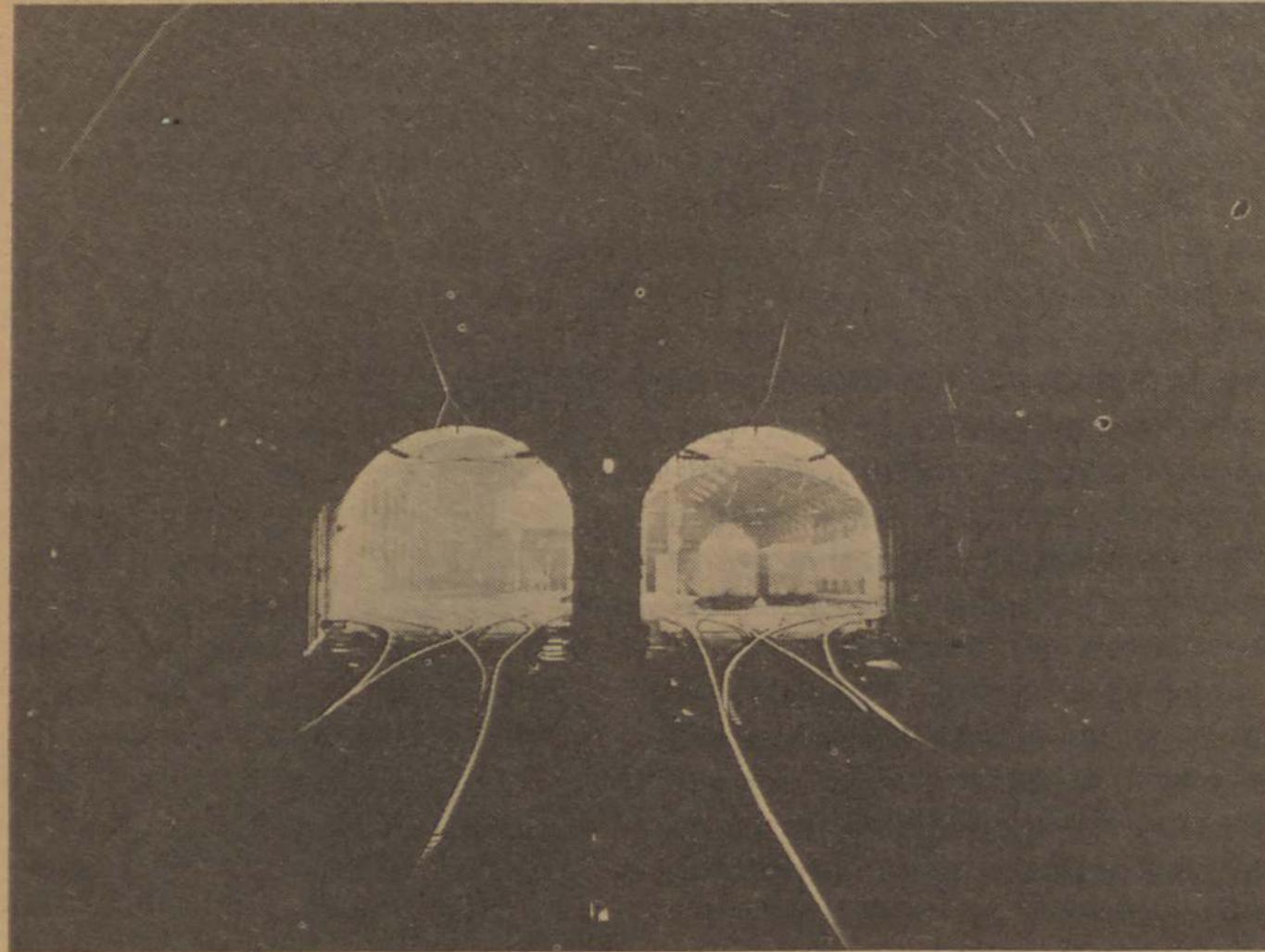


gem na fronteira», por corresponder assim muito mais à realidade que com o anterior título, o qual, por vezes, induzia a certos malentendidos à clientela menos familiarizada. No mesmo sentido se procedeu à reformulação do texto abrangido, cingindo-o ao que especificamente se entende dever caber às referidas formalidades.

13 — Algumas das taxas de operações acessórias foram alteradas, como atrás houve ocasião de assinalar, destacando-se, por exemplo, as taxas de carga ou descarga e transbordo, as de transferência de vagões entre as estações que servem portos de mar e as suas dependências, as de estacionamento de vagões, as de desinfecção de vagões, as de resguardado de mercadorias, as de cobrança por conta alheia e as de formalidades de passagem na fronteira. Em particular nestas últimas, distinguiu-se a importação da exportação e consideraram-se escalões de peso nas remessas de detalhe.

14 — Quanto às três Tarifas Especiais agora existentes na rede nacional pouco há a dizer. Além da elevação de preços já anteriormente referida, unicamente cabe assinalar as adaptações de articulado da Tarifa Especial de detalhe — volumes de urgência, tornando esta extensiva à linha de Cascais, isto a par da anulação da Tarifa Especial n.º 8, de grande velocidade da antiga Sociedade «Estoril», aplicável ali até há pouco aos «pequenos volumes com seguimento de urgência», o que representa mais um aspecto da unificação tarifária levada a cabo.

# O TÚNEL DO ROSSIO



Depois da «Ponte D. Maria Pia», o Túnel do Rossio foi, sem dúvida, a obra de engenharia, mais arrojada e importante, da construção dos Caminhos de Ferro em Portugal.

A sua concretização foi devida à ideia da construção de uma estação em Lisboa, mais central do que a de Santa Apo-

lónia. Pois, como os locais escolhidos para a mesma — entre os quais o do Largo de Camões — apresentassem sérias dificuldades, devido a problemas de carácter técnico, no respeitante ao projectado troço até Campolide, concluiu-se que a única maneira possível para «resolver a situação», só poderia ser atra-

vés da construção de um túnel, até Campolide.

É claro que, o arrojado projecto de engenharia, encontrou, ao princípio, uma forte reacção, por parte de numerosos meios, daquela época; mas, a verdade é que, anos depois (mais propriamente, em Maio de 1890) o túnel era já uma realidade.

Para tal, muito contribuiu a acção desenvolvida pelo seu principal animador — e iniciador da obra — o Marquês da Foz.

As obras tiveram o seu início no dia 21 de Maio de 1887, por conta dos empreiteiros Du-parchy & Bartissol, e sob a fiscalização dos engenheiros da Companhia (Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses), Xavier Cordeiro e Vasconcelos Porto. Os primeiros trabalhos consistiram na abertura de galerias nos diversos locais do traçado, ficando assim perfurada toda a zona por baixo da Calçada da Glória, Travessa do Fala Só, Ruas da Conceição da Glória, Mãe de Água, Salitre, Rodrigo da Fonseca, S. Filipe Nery e Travessa da Fábrica das

Sendas, até Campolide.

A abertura das galerias foi executada com a maior rapidez, e nela se empregaram cerca de mil operários, perfurando-as de um lado e do outro, verificando-se o encontro dos dois grupos de trabalhadores, na noite de 23 para 24 de Maio de 1888. Deste modo, o túnel ficou completamente aberto, o que deu motivo, como é evidente, a clamorosas manifestações de regozijo por parte de quantos intervieram nos trabalhos — operários e pessoal dirigente.

Por último, feito o revestimento da abóbada e o assentamento dos carris, o Túnel foi percorrido, pela primeira vez, por um comboio especial, no dia 8 de Abril de 1889. Comboio, aliás, que foi formado na estação de Campolide, uma vez que a do Rossio não se encontrava ainda concluída.

Da composição desse comboio faziam parte, aliás, três saílões e duas carruagens, que haviam ido da «gare» do Cais dos Soldados, para Campolide, as quais conduziram o Conselho de Administração, composto —

entre outros — por João de Andrade Corvo (presidente), Fontes Ganhado (administrador-delegado), Marquês da Foz, Conde de Moser, Mariano de Carvalho, etc., o director, engº Pedro Inácio Lopes, funcionários superiores e convidados.

Posteriormente, foram atreladas à composição, quatro zorras, pertencentes à empresa construtora, e nas quais tomaram lugar uma banda de música e outras individualidades.

O comboio — que era rebogado pela locomotiva da balastragem — fez o percurso, cautelosamente, em 27 minutos, à luz de fogos de bengala, cujo fumo se tornou sobremodo, incomodativo, a ponto de quase asfixiar os ocupantes da composição.

A chegada à estação do Rossio — que, aliás, só em 11 de Junho de 1890, é que viria a ser definitivamente inaugurada — deu-se por voltas das 6 horas da tarde, sob entusiásticas manifestações do povo e ao som festivo de uma banda de música.

## Fazer a agulha

As relações entre os utentes e a C. P., através dos seus trabalhadores, são de vez em quando «pintalgadas» por um certo nervosismo, uma certa animosidade, poderemos mesmo dizer, uma certa agressividade. Cidadãos colocados em posições frontais, divididos por regulamentos que é imperioso fazer respeitar. Cidadãos de uma sociedade democrática que não podem (não devem) pôr em causa o executante das determinações legais, pois há facilmente mecanismos de, em tempo e lugar oportunos fazer reapreciar a lei, mas definida esta a devem cumprir, uns, e fazer cumprir, outros, respeitando-se assim as normas mais elementares de convivência.

Um dos focos principais das situações conflituosas registra-se em trânsito, numa altura em que os trabalhadores da C. P., dedicados à função de revisão — aquela que indirectamente levará os cidadãos, os utentes e os não utentes, a ter de ver menos onerados os seus impostos com o serviço público que o caminho de ferro desempenha — têm simultaneamente de ser réus e advogados de defesa, advogados de acusação e juízes, no espaço limitado de uma carruagem no tempo breve de uma viagem.

Somos dos que consideramos assumir verdadeiramente um serviço público a sua missão quando o desempenha como sendo um serviço do público. Só que tendencialmente esta afirmação — este significativo jogo de palavras — é tomada como «acusatória» para os agentes desse serviço. E que

«encargos» devem impender sobre os utentes? Se o serviço é público, não o pode ser só de alguns.

Se a lei, por exemplo — e por razões de saúde facilmente comprehensíveis — proíbe fumar nos transportes suburbanos, será só aos trabalhadores da C. P. que incumbe fazer cumprir a lei? Não deverá pertencer aos utentes a primeira responsabilidade de a não desrespeitar? Se a lei, pela evidência dos factos obriga os utentes a circular nos comboios com o seu título de transporte, é só «deselegante» e implacável o agente da revisão que penaliza o infractor? E que dizer deste?

Como é lógico, a aplicação da lei não pode estar ao dispor do critério de cada agente, devem, sim — sempre que for caso disso — criar-se mecanismos de apreciação de algumas situações que o justifiquem. É o caso, por exemplo, das assinaturas para o qual a nova portaria — por intervenção da C. P. sancionada pelo Governo — estabelece um novo sistema, mais tolerante para casos de esquecimento, permitindo o reembolso quase integral da multa que naturalmente, e para respeitar a equidade, deve ser aplicada.

«Fizemos hoje a agulha» pelo domínio das relações dos utentes com o pessoal de revisão da C. P. Abordámos alguns aspectos relacionados com o comportamento dos utentes, certos de que os trabalhadores da C. P. não deixarão, cada vez mais, de pautar a sua actuação pelo correcto cumprimento dos regulamentos, pelo tradicional respeito por todos os utentes.

## Talvez não saiba que...

... os Caminhos de Ferro do Japão estão construindo o maior túnel ferroviário do Mundo, que terá nada menos do que 54,200 quilómetros de comprimento, ou seja 2400 metros mais que o projectado (há que anos!) túnel sob a Mancha. E falamos neste projectado empreendimento, uma vez que o túnel do Japão está sendo construído, também, sob o mar, unindo assim a principal ilha japonesa de Honshu à setentrional de Hokkaido.

Na sua construção estão empenhados, actualmente, para cima de 3500 homens, trabalhando sob as mais duras condições de ambiente (só de humidade têm de suportar a «bagatela» de 99%), e daí o terem já morrido 20 operários.

Logo que o aludido túnel seja inaugurado — o que se espera vir a verificar-se em 1982 — a ligação ferroviária entre Tóquio e Sapporo (cidade que foi cenário dos Jogos Olímpicos de Inverno, de 1972), que actual-

mente é feita em dezassete horas, será coberta em, apenas, cinco horas e meia!

... que o Irão deu o seu acordo para uma nova ligação ferroviária de 200 quilómetros, com a União Soviética. Este empreendimento permitirá a ligação de Meched, no Irão, com a cidade russa de Serakhs.

A referida linha, que terá seis túneis, permitirá também o escoamento de mercadorias, procedentes do Irão, para os países do Extremo Oriente, designadamente o Japão, possibilitando ainda uma futura utilização por parte do Transiberiano.

Segundo cálculos soviéticos, a mesma linha poderá também possibilitar a ligação com a rede ferroviária da Ásia Central, proporcionando, deste modo, um escoamento de mercadorias calculado em cerca de 12 milhões de toneladas por ano.

... desde o dia 3 de Abril último, cessaram os controlos de bilhetes, tanto no acesso às estações, como à saída das chamadas «grandes linhas», nos Caminhos de Ferro Franceses (SNCF).

Entretanto, o acesso às «gares» processa-se através da obrigatoriedade de serem os próprios passageiros a validar os seus bilhetes, por intermédio de um componedor.

Esta prática possibilita os passageiros, de escolherem livremente o dia da partida da viagem, dentro de um prazo de dois meses, a partir da data da compra do bilhete.

Estas medidas são completadas através da colocação — nas principais estações, de pessoal devidamente habilitado, com o fim de facultar aos passageiros, que chegam ou que partem, todas as informações que os mesmos solicitem.

**NÃO FUME**  
**EM RECINTOS DESPORTIVOS FECHADOS**

# Documentos históricos



O primeiro documento oficial respeitante à inauguração do Caminho de Ferro em Portugal, foi uma Portaria publicada no «Diário do Governo» de 27 de Outubro de 1856, ou seja na véspera do dia da inauguração do troço de Lisboa ao Carregado, com o qual — como se sabe — foi inaugurado o Caminho de Ferro em Portugal, aliás, com a presença do Rei D. Pedro V e restantes membros da Família Real, altas figuras do Estado e da Igreja, presidentes dos Tribunais, Corpo Diplomático, autoridades civis e militares, etc.

O aludido documento era, na sua maior parte, constituído pelo programa completo do festejo acontecimento; programa do qual constatavam vinte parágrafos, entre os quais destacam:

I — As pessoas que deverão assistir à cerimónia da inauguração do caminho de ferro do Leste (Troço de Lisboa a Carregado) e bênção das locomotivas, comparecerão pelas dez horas e meia na manhã do dia 28 do corrente, na estação provisória do mesmo caminho de ferro, a Santa Apolónia, onde ocuparão os lugares que lhes competem, segundo a indicação dos bilhetes de que forem munidos.

II — À chegada de Suas Majestades, que será anunciada por uma girândola de foguetes, sairá a receber os mesmos augustos Senhores, à porta da estação, uma deputação, unicamente composta de Ministro e Secretários do Estado, acompanhados da Direcção do Caminho de Ferro.

VII — O sinal da partida do comboio será uma segunda girândola de foguetes e, nesta ocasião, salvarão o Castelo de S. Jorge e as embarcações de Guerra nacionais surtas no

Tejo.

VIII — Chegado que seja o comboio à estação do Carregado, se appearão Suas Majestades para a casa da estação e, aí, serão acompanhadas pelas pessoas convidadas.

IX — O presidente do Conselho de Ministros e o Ministro e Secretário de Estado das Obras Públicas, receberão as ordens de Sua Majestade El-Rei, para regresso a Lisboa, sendo o sinal para a entrada, uma girândola de foguetes, que se repetirá na ocasião de largar o comboio.

Foi este, pois, o primeiro documento oficial — nos seus parágrafos principais — que foi publicado no País, referente à inauguração do Caminho de Ferro em Portugal. Acontecimento, aliás, do maior relevo nacional, sobre o qual, extractamos, duma conceituada publicação da época, as seguintes passagens da reportagem feita:

«A manhã apareceu radiosa e luminosa, com um Sol outonal mas escaldante. Lisboa vivia as horas solenes dos grandes acontecimentos nacionais e, para os lados de Santa Apolónia, Xabregas e Poço do Bispo, ia festa rija, abrillantada por bandas de música. Para os terrenos, engalanados, onde se encontrava a estação provisoriamente instalada no Palácio Coimbra, corriam os trens com as mais altas figuras do Estado, encasacadas ou metidas nas suas fardas, que reluziam ao Sol doirado, e, para os terrenos fronteiros à linha férrea, entre o estralejar constante de foguetes, os «americanos», os «cri-perts» e os «ónibus», apesar de raros e ronceiros, iam repletos.»

E mais adiante:

«Ao longo da «gare» improvisada, formaram as tropas que, com a Guarda Real de Archei-

## UMA DEMÃO NA ESTAÇÃO NOVA E AUTOMOTORAS «AMARELINHAS»

Não têm sido muito cordiais as relações entre a Câmara Municipal e a Administração da C.P. depois do «25 de Abril». Uma série de factos que estão ainda bem presentes na memória dos conimbricenses tem reduzido a uma impotência declarada o Executivo face à empresa transportadora nacional. Bas-ta apenas, para avivar os mais indiferentes, citar o caso do apeadeiro do Parque, obra que foi embargada pelo Município, mas que não passou de uma atitude simbólica para «salvar aparências», porquanto tem sido cumprida a vontade da C.P. de tal sorte que em vez de um já existem dois apeadeiros.

Outros aspectos desse «contencioso» mais não tem servido para confirmar essa impossibilidade, pelo que, ante o quadro reinante, mais nada resta à vereação do que firmar «acordos pontuais» que disfarçem as sucessivas derrotas, fruto de um poderio da empresa, legado do passado e, pelos vistos, a perdurar no presente.

Condenada pelos urbanistas, a Estação Nova, no local onde se encontra, constitui um travão ao desenvolvimento da cidade, roubando-lhe novas perspectivas e impedindo que seja resolvido, de uma vez por todas os problemas circulatórios. No entanto, sempre com o argumento que «o povo será prejudicado», justificação que tem perdurado para que se não avance com soluções mais realistas, a C.P. lá convenceu a Câmara de que o velho imóvel, depois de pintadinho a preceito, ficará como «novo», desenvolvendo-se a dignidade a um terminal ferroviário que por nunca a ter tido, entrará no rol da argumentação pueril. E se nos recordarmos que o projectista do casarão se esqueceu das bilhetearias, poderemos fazer uma ideia das modificações estruturais que vão ser levadas a efeito numa estação sem o mínimo de categoria, sem salas de espera condizentes, sem comodidade alguma, que de centro ferroviário apenas possui os carris.

Mas não fica por aqui a generosidade da Companhia e o espírito de colaboração da Câ-

mara, já que vão circular pelos domínios do Parque automotoras especiais, com as cores dos transportes colectivos da cidade, o que não deixará de constituir um espectáculo de cor e novidade para conimbricense... ver.

Ao fim e ao cabo, como conclusões positivas do protocolo que vai ser assinado entre as duas partes, fica a automatização das passagens de nível e a supressão de outras, o que não deixa de merecer aplauso, ainda que a decisão tardia tenha motivado um sem número de vidas a justificarem reacções emocionais de uma população quase sempre amorfa, mas que reage ante acontecimentos de grande impacto.

Temos assim, que ainda que contrafeita, a cidade vai sendo enriquecida pelo poder da C.P. Que nos lembre já possui dois viadutos, outros tantos apeadeiros, vai ter uma estação caiada de novo e automotoras «amarelinhas».

O progresso segue a direito por «carris» tortos...

«Jornal de Notícias»  
25/5/1978

Também são esperadas muito breve cinco automotoras para substituir as existentes nesta linha, já cansadas, terminando assim com os atrasos constantes dos comboios da via larga para Barca Dalva e Porto.

«Jornal de Notícias»  
13/6/78

## DOIS NOVOS BARCOS PARA AS CARREIRAS DO BARREIRO

BARREIRO — Está prevista para o próximo dia 22 a vinda para o Tejo do novo barco «Tunes», construído nos Estaleiros de S. Jacinto, em Aveiro, para as carreiras entre o Barreiro e Lisboa.

A sua lotação é de 1400 lugares e a prova de velocidade que antecederá a entrada ao serviço da nova unidade será executada ao largo de Sesimbra.

Nos mesmos estaleiros encontra-se em construção outro barco, o «Pinhal Novo», o qual só no fim do ano deverá estar pronto, destinando-se igualmente às carreiras entre esta vila e a capital.

«Diário Popular»  
12/6/1978

## NOVAS LOCOMOTIVAS NA LINHA DO TUA

Chegou à estação ferroviária do Tua a primeira máquina «diesel» e outras serão recebidas nos próximos dias, pois fazem parte de uma encomenda de cinco que ali se destinam para terminar de vez com as máquinas a vapor e com os incêndios por elas produzidas, que no Verão são constantes, causando nas margens da linha grandes prejuízos em sobreiros, pinheiros e cereais.

Felizmente, tudo isto vai terminar e a máquina agora recebida já hoje segue à experiência do Tua até Bragança e vice-versa, com uma carruagem. O segundo dia da experiência, amanhã, terá a mesma procedência e destino, com 100 toneladas de carga. No terceiro e último dia da experiência, quinta-feira, também entre Tua e Bragança, com 200 toneladas.

Acompanham essas experiências pessoal superior da C.P.

## REABILITAÇÃO DA C.P. ESTUDADA POR CANADIANOS

Uma equipa de 17 consultores de uma empresa canadiana vai analisar um plano de reabilitação da C.P., estudo que custará 24 mil contos e será subsidiado pelo Banco Mundial.

A assistência técnica canadense compreenderá o estudo e diagnóstico da situação actual e a preparação do plano de reabilitação económica dos caminhos de ferro, que compreenderá um plano de investimentos, um plano de acção e a indicação das fontes de financiamento.

Este plano de reabilitação tornou-se urgente em face da acentuada degradação económica da C.P., provocada por um longo período de descapitalização e falta de investimento.

«Diário Popular»  
8/6/1978

DIA 22 NO TEJO  
ESTREIA DO NOVO BARCO  
TUNES DA CARREIRA DO BARREIRO

ros, com vistosas e brilhantes fardas, prestariam as honras militares. Aproxima-se o faustoso cortejo Real, que passa por entre alas de archeiros.

À frente, D. Fernando, levando à sua direita D. Pedro V, Rei de Portugal. Seguem-se-lhes as Infantas D. Isabel, D. Maria e D. Ana de Jesus e os Infantes D. Luís e D. João. Depois destes, o lusido séquito

dos ajudantes de campo, camaristas, oficiais da Casa Real, moços fidalgos e todo um mundo de grandeza».

E a finalizar:

«Assim, entre o repicar de sinos, o estralejar de foguetes deitados do Castelo de S. Jorge, salvas de barcos surtos no Tejo e aplausos do público, partiu o comboio».

Antes, porém, de terminar-

mos estes extractos relativos à reportagem da cerimónia inaugural do Caminho de Ferro no nosso País, desejamos registar mais uma curiosidade histórica: os primeiros preços... dos primeiros bilhetes vendidos ao público, após a inauguração do troço Lisboa-Carregado. Ei-los: ida e volta, em 1.ª classe, 700 réis, em 2.ª, 560 réis, e em 3.ª, 240 réis.

# A Linha do Vale do Vouga

Foi há 50 anos, no Verão de 1928, quando o primeiro troço da linha do Vale do Vouga (Espinho a Oliveira de Azeméis) ainda não tinha 20 anos, que Ferreira de Castro, um jovem de 30 anos (nasceu em 24/5/1898) mas já Director da revista «Civilização», percorreu a linha do Vale do Vouga, como se fosse ferroviário. De facto, Ferreira de Castro aceitou um convite para viajar numa «draysine» até Viseu.

Vamos ver quais as impressões do viajante que, por certo, recordou a sua primeira viagem de comboio, 18 anos antes, quando teve de abalar para o Brasil.

Era então uma criança de 12 anos que embarcou, com destino ao porto de Leixões, na estação de Oliveira de Azeméis, que serve ainda a sua terra natal — Ossela.

Quem foi Ferreira de Castro ou, melhor dizendo, quem é Ferreira de Castro, pois não morre quem deixa uma obra literária prestigiada em todo o mundo, está sintetizada numa frase doutro grande escritor da língua portuguesa, Jorge Amado.

A história dessa frase, que já tem 12 anos, merece ser contada:

Estava-se em plena comemoração das bodas de ouro, como escritor, de Ferreira de Castro, pois o seu primeiro livro foi publicado no Brasil em 1916, quando tinha 18 anos.

Jorge Amado, em visita ao Porto, acedeu a dar uma sessão de autógrafos. Como os seus leitores e admiradores eram em grande número foi necessário apressar as assinaturas. Alguém contrariando essa pressa, aliás compreensível, pediu-lhe que o escutasse, pois desejava fazer-lhe uma pergunta.

O escritor parou de assinar e olhou-o, entre surpreso e curioso. Rapidamente foi interrogado sobre Ferreira de Castro e a sua obra de 50 anos.

Sem demora e com um sorriso, escreveu «Ferreira de Castro mestre do romance e do humanismo. Jorge Amado».



Quando Francisco Alves Vieira, um grande coração e um grande animador de Espinho, cujo nome fica bem a abrir esta prosa, me deixou entrever a possibilidade duma viagem na linha do Vale do Vouga, eu aceitei com alvoroço a ideia, mas ainda sem imaginar as surpresas que me aguardava a excursão.

No dia seguinte, aquilo que me havia surgido como hipótese tornava-se realidade, graças a Tristão Ferreira de Almeida, que preside à exploração da

Companhia do Vale do Vouga e que, sendo outro incansável animador das possibilidades desse recanto de Portugal, mandou abrir a linha férrea à minha curiosidade.

Fomos, na manhã esplendente de estio, tomar a draysine na Sernada — onde nos esperava o engenheiro Gaioso, cuja modestia não basta para ocultar a sua competência e espírito de élite.

Já me haviam deslumbrado os arredores de Águeda; mas aqui, da Sernada em diante,

neste veículo admirável, que me deixa ver, à frente, à esquerda e à direita todos os panoramas, que voa sobre os rails quando os meus olhos extasiados querem fixar mais demoradamente um detalhe da paisagem, o meu assombro suplanta tudo o que eu imaginara.

Há curvas do Vouga que estão exigindo gôndolas, gôndolas de sonho, com pares românticos e barcarolas.

Sente-se pairar o ritmo dum canção dolente que não se exalou de boca humana, mas que se levanta da natureza em êxtase, destes pomares, destes jardins naturais a que serranias, esboçando de longe, servem de escrínio. Soledade criadora e sugestiva.

E que maravilhosas rendas o sol tece nestes rincões de quimera, com o Vouga adormecido, com o arvoredo em êxtase e as estradas brancas que parecem ir dar a um palácio encantado!

Para além de cada túnel há sempre uma aguarela soberba.

Sentimos a impressão de havermos caído num outro mundo, que vive, cioso da sua assombrosa beleza, isolado do tumulto contemporâneo — um mundo onde tudo é belo, estético e deslumbrante!

Vouzela é a exclamação máxima!

A linha férrea permite descontiná-la de longe e de alto — e se o conjunto surpreende, os detalhes, que se precisam à medida que se vão aproximando, maravilham, pela sua variedade, pelo seu imprevisto!

É dentro dum grande parque florido que nós viajamos, instalados na automotora draysine



que há-de ser o veículo do futuro em caminho de ferro — o veículo de turismo, o veículo de passeio.

De quando em quando ele ascende a grandes altitudes, leva-nos perto do céu, de onde, por entre os pinheiros em conciliáculo, vemos melhor a paisagem inigualável.

E sempre a mesma paz a envolver tudo, a mesma grandiosidade a espantar-nos os olhos, o mesmo ritmo da natureza a dulcificar-nos o espírito!

Vieira, familiar do ambiente, alegra-se com o nosso deslumbramento, enquanto Gaioso, timoneiro da caravana, duma solicitude e lhaneza ilimitadas, acede, detendo a draysine, a todos os nossos caprichos fotográficos — para a execução dos quais encontrámos em Pinto Machado um elemento activo e bem humorado.

E a viagem prossegue até Viseu, este Viseu de nobre fisionomia que se ocultou entre as serras para melhor guardar os

seus tesouros artísticos e as suas velhas tradições.

No regresso, a admiração da véspera persiste, mantém-se com o mesmo entusiasmo, porque as poliedrinas belezas da paisagem não se esgotam ao primeiro contacto: quanto mais as contemplamos, quanto mais as estudamos, mais elas nos revelam mundos de encantamento.

Há muitos rincões deslumbrantes neste pequeno País, mas ficará sem conhecer uma das melhores, senão as melhores paisagens de Portugal, quem não percorrer a linha férrea do Vale do Vouga.

Eu, quando desembarquei em Espinho, de regresso, trazia os olhos ainda assombrados e o espírito decorado, festivamente, com todas as galas dessa natureza que, sob o céu português, se ultrapassou a si própria, para dar à região do Vouga o inenarrável e imperecível encanto que ela possui.

## Aplicação do cartão dourado às viagens internacionais na França e Alemanha

No número 10 do «Rede Geral» (Agosto de 1977) trouxemos ao conhecimento dos nossos leitores a notícia da criação do «Cartão Dourado», nova modalidade tarifária internacional a favor das pessoas idosas de idade igual ou superior a 65 anos, mediante o qual era a estas possíveis desde 1 de Setembro do ano findo realizar viagens de ida e volta por caminho de ferro a Espanha com a redução de 50% nos percursos português e espanhol.

Podemos agora acrescentar que as negociações de que, então, também demos notícia de estarem em curso, chegaram a bom termo e assim, desde há algum tempo, a validade do «Cartão Dourado» foi tornada extensiva às viagens de ida e volta com destino a estações da França e da Alemanha (República Federal), possibilitando aos seus titulares a aquisição, nos escritórios emissores da C.P., de bilhetes com as seguintes reduções:

- nos percursos portugueses 50%
- nos percursos espanhóis 50%

— nos percursos franceses 30%

— nos percursos alemães 30%

Reciprocamente, os titulares da «Carte vermeil» e do «senior pass» podem adquirir, respectivamente em França e na Alemanha, bilhetes de ida e volta para viagens a Portugal, embora com reduções não totalmente coincidentes.



## REDE GERAL

DIRETOR: Américo da Silva Ramalho  
CHEFE DE REDAÇÃO: José Viegas Soares  
ARRANJO GRÁFICO: Gabinete de Design da C.P.  
FOTOGRAFIAS: Gonçalves Pedro  
COMPOSIÇÃO E IMPRES.: FERGRAFICA — artes gráficas Ida.  
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 — Torroais Valente  
DEPARTAMENTO DE INSTALAÇÕES FIXAS — Ilde Martinho  
DIREÇÃO FINANCEIRA — Luis Silva  
DIREÇÃO INDUSTRIAL — Nunes Policarpo  
DIREÇÃO DE EQUIPAMENTO — Luis Beato  
DIREÇÃO DO PESSOAL — Isabel Correia  
DIVISÃO DE ABASTECIMENTOS — Fernando Mota  
REGIÃO NORTE — Ginestal Machado  
REGIÃO CENTRO — Soares Miguel  
REGIÃO SUL — Ismael Baltazar