

Terminal Ferroviário de Sacavém



Em terrenos seus, adquiridos há algumas dezenas de anos e situados na margem direita do rio Tejo, junto do apeadeiro da Bobadela, com cerca de 100 hectares de área e 3 km de extensão, pensa a C. P. construir o que será o futuro terminal ferroviário de mercadorias, de Lisboa.

Grande complexo a inserir na Linha do Norte e directamente ligado ao Porto de Lisboa, obra de considerável envergadura nos domínios técnico e financeiro, que envolverá, a preços actuais, investimento superior a 800 mil contos, este terminal disporá de:

— instalações de triagem, com feixe de recepção, «cavalo» de composição, feixes de classificação e partida e respectivas ligações ao conjunto;

— armazéns - cais, destinados aos serviços nacional e internacional de mercadorias, incluindo detalhe, porta-a-porta e gruas;

— linhas de carga e descarga directas;

— parque de movimentação e armazenamento de transcontentores;

— centros de lavagem e desinfecção e de assistência, pequena reparação e manutenção

do material;

— instalações aduaneiras, de serviço de comando local e sociais;

— parques de estacionamento automóvel e rodovias internas, ligadas, em passagem superior, à estrada nacional.

A obra teve início há pouco mais de um ano, começando-se pela recuperação dos terrenos lodosos que constituem a área disponível.

Numa primeira empreitada de 126 000 contos, prestes a terminar, correspondente à 1.ª fase dos trabalhos de terraplanagem, tem estado a ser executado um aterro hidráulico, sobre uma rede de drenagem provisória, obtido com materiais arenosos extraídos do rio Tejo, que atingirão o volume de cerca de 2 milhões de metros cúbicos, a distribuir, em camadas de espessuras diversas, por cerca de três quartas partes da área a tratar. A areia é dragada por sucção, em frente a Alcochete, transportada em batelões para a zona da obra e repulsada hidráulicamente para o terreno.

As camadas de areia de espessuras diferentes constituem os chamados aterros de pré-carga, que actuarão, durante 1,5 a 2 anos, no processo de

consolidação dos terrenos lodosos e foram previamente determinados em função da espessura dos lodos e do partido que do terreno se pretende tirar, conforme o tipo de instalações que em cada ponto irão ser executadas. Passado aquele período de tempo e aferidos os resultados pretendidos, as pré-cargas serão retiradas e o terreno reduzido a uma cota final, de nível com a plataforma da Linha do Norte. A areia sobran-te será lançada na parte do terreno que agora fica a descoberto, repetindo-se nessa área o processo de consolidação atrás esboçado.

Em pontos localizados, destinados à execução dos edifícios mais urgentes, aplicou-se a técnica de consolidação dinâmica, que conduz à consolidação forçada dos lodos por percussão do terreno com uma massa metálica de algumas dezenas de toneladas, caída de grande altura sobre a almofada de areia.

Entretanto, além dos já existentes, serão elaborados os projectos de execução das várias instalações a construir, pensando-se que, em realização por fases, o terminal completo poderá ficar concluído entre 1980 e 1985.



Dragagem da areia em frente a Alcochete



Um batelão carregado chega a destino

Nova Central Telefónica em LISBOA-P

Está quase concluída a instalação da nova central telefónica automática de Santa Apolónia, que se prevê entrar em funcionamento durante as próximas semanas.

A necessidade de uma nova central telefónica automática resultou da capacidade da velha central existente estar esgotada, o que não permite satisfazer os pedidos de instalação de mais telefones, e porque não há possibilidade de ser ampliada, pois que o fabricante deixou de produzir esse tipo de equipamento e as peças de reserva necessárias para manter um bom estado de funcionamento.

A nova central tem a capacidade inicial de 700 linhas e pode ser ampliada até ao número de linhas que se desejar.

A Central é do tipo «Sistema de Coordenadas 5005» e centrais semelhantes a esta, estão

em funcionamento na rede telefónica dos TLP.

Os relés e selectores da Central são montados em bastidores de dupla face; os cabos exteriores aos bastidores correm em calhas fechadas. O número de relés é de cerca de 3000 e o comprimento de cabos totaliza mais de 50 km de fio de cobre.

Os relés são do tipo «3000», os quais são usados há muito tempo em Portugal e já equipam as outras centrais telefónicas da C. P.. A Central dispõe de equipamento automático para vigilância do funcionamento dos diferentes órgãos, o qual regista numa fita perfurada as anomalias existentes, permitindo grande facilidade na sua localização.

A entrada em funcionamento da nova central não irá permitir, desde logo, uma melhoria global das comunicações em

toda a Rede Geral de Comando. Tal melhoria só se verificará quando estiver concluída a execução do plano de remodelação da rede telefónica e que inclui, entre outros trabalhos, a instalação de duas centrais telefónicas de trânsito, uma em

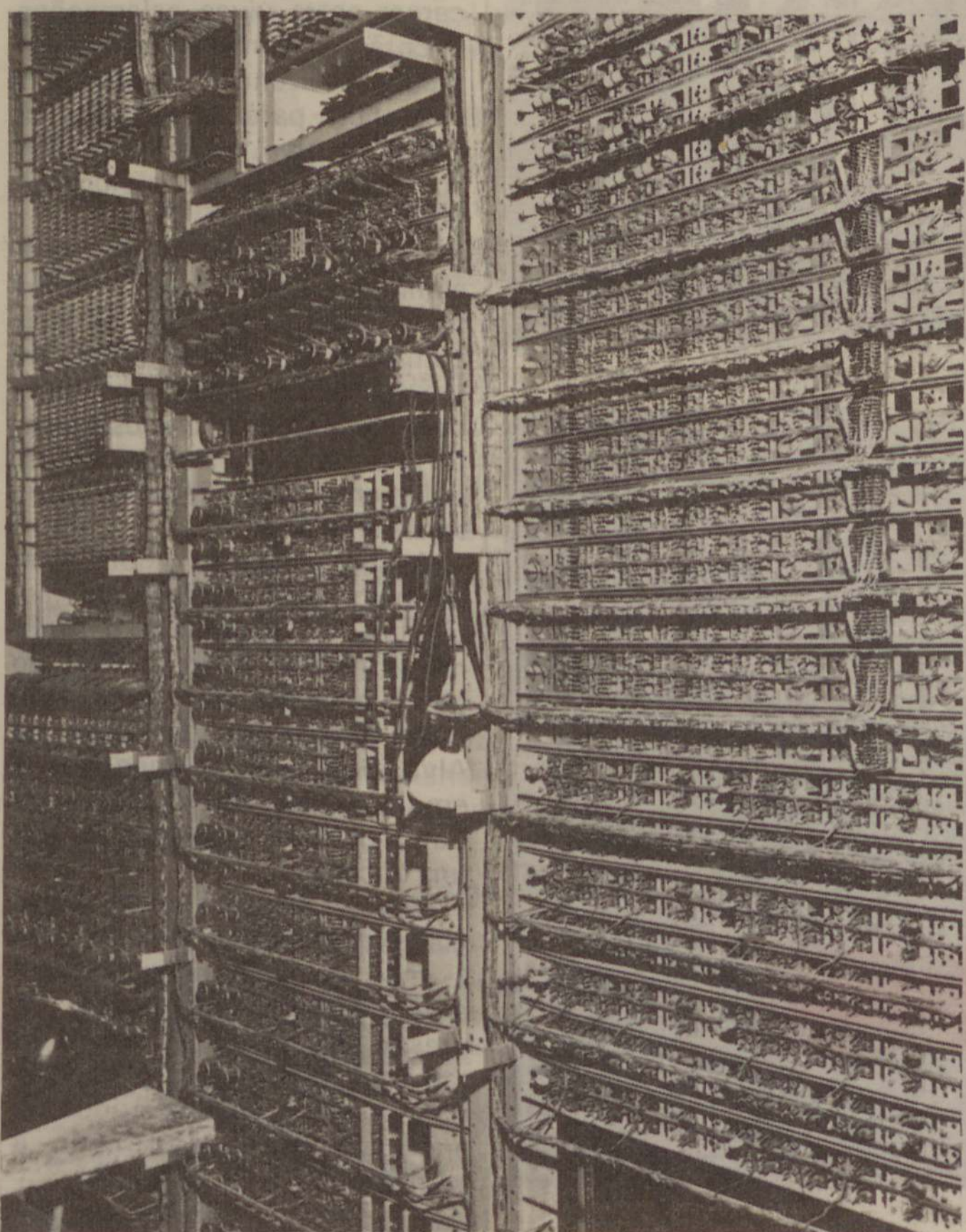
Pag. 2

**ESTE
MÊS:**

O que é o Centro de Informática pág. 4

Absentismo pág. 3

Utilização do caminho de ferro pelos deficientes motores pág. 3



Santa Apolónia e outra no Entroncamento; a instalação de equipamentos electrónicos em Lisboa; Entroncamento e Coimbra para permitir maior número de conversações simultâneas; a execução de uma rede de cabos no Entroncamento; a ampliação da central telefónica do Entroncamento e da Central telefónica de Coimbra.

Estes trabalhos estão em curso em diferentes fases de execução: no Entroncamento estão a decorrer as obras no edifício do antigo posto médico, onde serão instalados todos os equipamentos de telecomunicações; em Santa Apolónia iniciou-se a instalação da central de trânsito; e o funcionamento dos novos equipamentos electrónicos verificar-se-á em breve.



NOTA DA REDACÇÃO

A publicação de notícias em qualquer jornal deve obedecer, para além dos critérios já enunciados em números anteriores (Actualidade, Significado, Interesse) a um outro aspecto não menos importante e difícil de conseguir, talvez até o mais difícil: a **Objectividade**.

Dissemos, talvez, o mais difícil, porque na definição de objectividade, conta e de maneira substancial a subjectividade, ou seja, tentando clarificar: **Objectivo**, é a realidade, **Subjectivo** será o modo de cada um encarar essa realidade.

Quer dizer, uma flor é uma flor, mas se para uns é apenas uma planta, para outros é um símbolo de amor, de beleza etc., etc..

O que é então a objectividade, que deve presidir à inserção de notícias num jornal como o «Rede Geral»?

Serão só os factos consumados ou a consumarem-se? As novas oficinas de carruagens e rodas, os novos barcos para o Barreiro, a localização dos estaleiros de renovação da via? Ou serão também os projectos? A nova estação central de Lisboa, os projectos de regulamentação de passagens de nível, etc., etc.?

Pressupomos que o só noticiar factos consumados, ainda que dê a conhecer a muitos, a realidade da Empresa, não é contrário ao dar-se a conhecer também os projectos, as hipóteses de trabalho, que demonstrarão um dinamismo, um pensar nos problemas futuros, um procurar de novos caminhos de novas soluções, ainda que muitas não passem de projectos e que, na discussão, venham a ser rejeitadas e abandonadas.

Assim, de subjectividade poderá ser acusado o projecto em si, visto que ele é o modo de uma pessoa ou grupo de pessoas encararem uma realidade. Objectivo estará a ser o jornal ao divulgá-lo, pois, sem fazer a sua apologia ou condenação, antes o dá a conhecer, permitindo uma discussão mais ampla e generalizada.

Ligações Ferroviárias a norte do Rio Douro com a Espanha

O jornal espanhol «Pueblo Gallego» publicava, em 21 de Novembro do ano findo, «...Han subido también las tarifas ferroviárias» e mais adiante «... en cuanto a comunicaciones con España estamos peor».

Refere aquele artigo, que há quarenta anos circulava um «rápido» entre Porto e Medina, que permitia, a quem saísse, de manhã, daquela cidade, chegar a Madrid à noite. Actualmente, diz o «Pueblo Gallego»: tal só é possível no dia seguinte.

Refere, depois, que entre Porto e Vigo circula um comboio muito lento, com muitas paragens e que normalmente sai sempre antes da chegada do «Foguete» que vem de Lisboa «Y el Foguete llega de Lisboa ya ha sallido...».

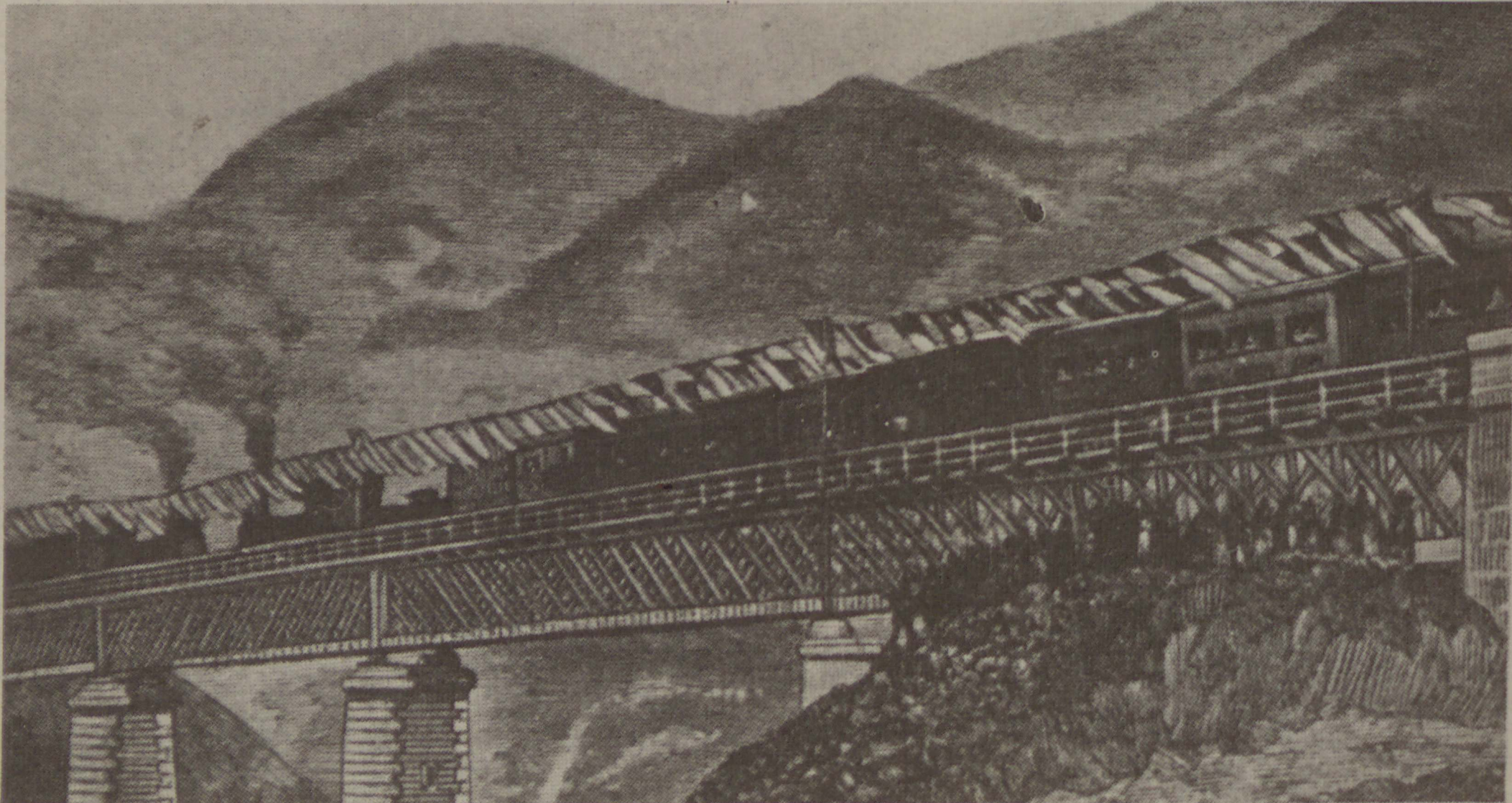
Em 1 de Janeiro de 1977, o mesmo jornal dizia: «En cuanto a transportes ferroviários por las fronteras de Valencia-Tuy y, sobre todo, por Barca de Alva-La Fregeneda, es una verguenza inconcebible».

Face ao exposto, achamos oportuno recordar os homens do Porto, de há 100 anos, que começaram a lutar por tais ligações, com a preocupação de atingirem não só a Espanha, mas a Europa, através das fronteiras de Valença e Barca de Alva. Esses homens tiveram de vencer dificuldades, levantadas pela vizinha Espanha, mas a verdade é que em 25 de Março de 1886 se inaugurou a linha férrea de Valença à fronteira, tendo a ponte sobre o rio Minho, sido construída por portugueses e a expensas de Portugal.

O mesmo sucedeu com a ponte de Barca de Alva, sobre o Águeda, inaugurada a menos de 2 anos depois, ou seja em 8 de Dezembro de 1887. Deses acontecimentos, que marcaram uma época heróica no caminho de ferro, são as foto-



Inauguração da Ponte de Valença em 25/3/1886



Inauguração da Ponte Internacional do Rio Águeda, em 8/12/1887

grafias que ilustram a presente notícia.

Entretanto, do que se passou em Barca de Alva, transcrevemos parte da local, de «O Ocidente», de 15/12/1887:

«A ponte estava vistosamente embandeirada com os pavilhões das duas nações.

Os dois comboios, o português, que às quatro horas e três quartos da manhã partira do Porto, e o espanhol, que saíra de Salamanca às 7, chegaram às 11 horas e meia à ponte internacional, parando respeitosa-mente junto dos encontros, e avançando, depois, até ao centro da ponte, onde os cabeçotes das duas máquinas se tocaram entre vivas aclamações.

Então o comboio português recuou, trazendo, engatado, o espanhol, para a estação de Barca de Alva, onde foi servido aos convidados um almoço de 100 talheres.

À 1 hora da tarde os excursionistas puzeram-se a caminho, tendo-se reunido os dois comboios de inauguração, em um só que, rebocado pelas duas máquinas, transpôs a ponte internacional, avançando rapidamente pela Espanha dentro.»

Assim, devemos agora lutar também, pelo encurtar de distâncias, inclusivamente o Turismo. E não há altura melhor do que a presente, no que diz respeito à fronteira de Barca de Alva, porque as «Amendoeiras em Flor» no Alto Douro e de Barca de Alva a Fregeneda, são um encanto.

Alguns dos comboios especiais, dos muitos que durante 1 mês se efectuam, poderão atravessar a fronteira, com regresso no mesmo dia, dando-se também facilidades alfandegárias, como já sucede, todos os anos, no dia consagrado à «Amêndoa».

ABSENTISMO

Já no n.º 3 do «Rede Geral» foi o problema do absentismo analisado nos seus aspectos quantitativos — Continuamos, hoje, essa análise.

O elevado número de ausências provoca perturbações quer no trabalho e consequentemente no serviço prestado, quer na situação económica das Empresas, aumentando os custos de produção e elevando, nomeadamente, a taxa de trabalho extraordinário. Por outro lado, aumenta também o esforço dispendido pelos trabalhadores que, em consequência das ausências de alguns, têm de prolongar os seus horários de trabalho, em detrimento do repouso e do aproveitamento dos tempos livres a que têm direito.

Não é fácil avaliar o custo do absentismo, ou seja, os encargos totais que a Empresa suporta com as faltas ao serviço (alargamento das dotações, agravamento da taxa de trabalho extraordinário, etc.). Refira-se, no entanto, que só o pagamento do subsídio de doença (40% da retribuição mensal líquida) custa, à C. P., cerca de 40 000 contos por ano.

Reduzir a taxa de absentismo, mais do que um objectivo, é um imperativo a cumprir, no âmbito da política de austeridade que o orçamento da Empresa para 1977, traduz.

Cabe perguntar: como conseguir essa redução?

Em primeiro lugar, reduzindo drasticamente o absentismo por doença estranha (baixas concedidas pela Segurança Social), aplicando para o efeito o «Regulamento de Concessão e Controlo de Baixas por Doença» recentemente publicado pela Se-

cretaria de Estado da Segurança Social. Neste aspecto, a Empresa encarou já algumas medidas e formas de cooperação com a Federação das Caixas de Previdência, que se encontram em fase de lançamento.

Em segundo lugar, implantando sistemas de controlo e generalizando processos de actualização, a usar pela hierarquia relativamente a todo o tipo de faltas. Da fixação do objectivo — que o Plano de Médio Prazo da Empresa apresenta para os anos de 1977 a 1980 —, do permanente controlo da evolução das taxas e da generalização de regras disciplinadoras dos direitos contratuais (ACT), são de esperar resultados apreciáveis já ao longo do ano corrente.

Em terceiro lugar, actuando sobre alguns factores que se reconhecem como causas importantes do absentismo — melhoria das condições de trabalho, redução dos riscos motivadores de acidentes de trabalho e doenças profissionais, reafecção ou reclassificação de trabalhadores com restrições de natureza psicosomática.

Por último, lançando uma campanha que vise mobilizar toda a Empresa — gestores e trabalhadores — para o combate ao absentismo.

É necessário que todos participemos voluntariamente neste esforço, na certeza de que só o uso, justificado e correcto, das regalias sociais a que temos direito, defende a comunidade, permitindo melhorar as condições de trabalho, as relações sociais e a situação económica da Empresa e consolidar e alargar as regalias sociais já alcançadas.

REGULAMENTO DA CONCESSÃO E CONTROLE DAS BAIXAS POR DOENÇA

Regulamento da Concessão e Controlo das baixas por Doença

Artigo 1.º

(Percentagem média de baixas)

O número de beneficiários na situação de baixa não deve exceder, em regra, 4% do total do número de beneficiários activos abrangidos pela respectiva unidade médico-social.

Artigo 19.º

(Juntas médicas de verificação)

3 — Sempre que o absentismo por doença seja factor de acentuada diminuição de produção ou do aumento do respectivo custo, com prejuízo do interesse colectivo, poderão os gestores das empresas, por iniciativa própria ou a pedido das comissões de trabalhadores, solicitar a realização de juntas médicas para observação dos empregados que se encontrem com baixa.

Artigo 18.º

(Permanência na residência)

1 — Os beneficiários com baixa não poderão ausentar-se da sua residência, salvo se o médico, em declaração exarada no boletim da baixa e devidamente rubricada, decidir que o podem fazer.

2 — Mesmo quando autorizados nos termos do disposto no número anterior, os beneficiários só poderão ausentar-se de casa nos períodos compreendidos entre as 11 e as 15 horas e as 17 e as 21 horas.

Artigo 32.º

(Fiscalização domiciliária)

1 — As caixas de previdência deverão assegurar uma adequada fiscalização domiciliária dos beneficiários com baixa.

2 — Os serviços externos deverão proceder às acções de controlo, em articulação com os gestores e comissões de trabalhadores, tendo em vista especialmente a averiguação das situações em que os beneficiários se encontram ausentes do domicílio, ou a trabalhar, em contravenção da prescrição médica.

Utilização do Caminho de Ferro pelos Deficientes motores

A C. P., em colaboração com a Associação respectiva, está a procurar resolver os problemas que se levantam na utilização do Caminho de Ferro pelos deficientes motores.

Para esse fim, tem havido frequentes contactos com aquela Associação. De entre os problemas mais importantes, em estudo, neste momento, destacamos os seguintes:

— Instalação de pictogramas (sinal identificativo) indicativos dos lugares sentados reservados para os deficientes motores (numa primeira fase, só no material circulante utilizado nas linhas suburbanas de Lisboa e do Porto).

— Isenção do pagamento da sobretaxa de cobrança em trânsito, quando os deficientes,



transportados em cadeiras de rodas, adquiram o seu bilhete dentro do comboio.

— Estabelecimento de prioridade de acesso a determinadas bilheteiras, que serão identifi-

cadas mediante um novo pictograma a criar.

— Estudo de um novo tipo de cadeira rolante que permita a deslocação no interior dos veículos ferroviários.

— Adaptação de determinadas estações para o acesso e deslocação de deficientes motores.

— Adaptação do material circulante, com vista à sua utilização, pelos deficientes motores, de harmonia com uma norma técnica já elaborada conjuntamente pela C. P. e pela Associação.

O andamento dos trabalhos preparatórios permite antever para breve a realização concreta das medidas anunciadas, que facilitarão a utilização do transporte ferroviário a todos os deficientes motores.

Passagens de Nível e a Imprensa

O trágico acidente ocorrido, há algum tempo, numa PN sem guarda, (Vila Verde), trouxe mais uma vez para os órgãos de informação o terrível problema dos 7000 atravessamentos que invadem a nossa via férrea — número sem par nos países civilizados e do qual à C. P. não cabe qualquer culpa.

É útil, porém, aqui referir, para que se avalie da «objectividade» da Imprensa que se entreteve a especular com o triste acontecimento, o que a propósito se disse e se não disse.

1. Não se disse se o condutor do automóvel sinistrado cumpriu ou não as regras de precaução que o Código da Estrada aponta — e, o facto é que não cumpriu.

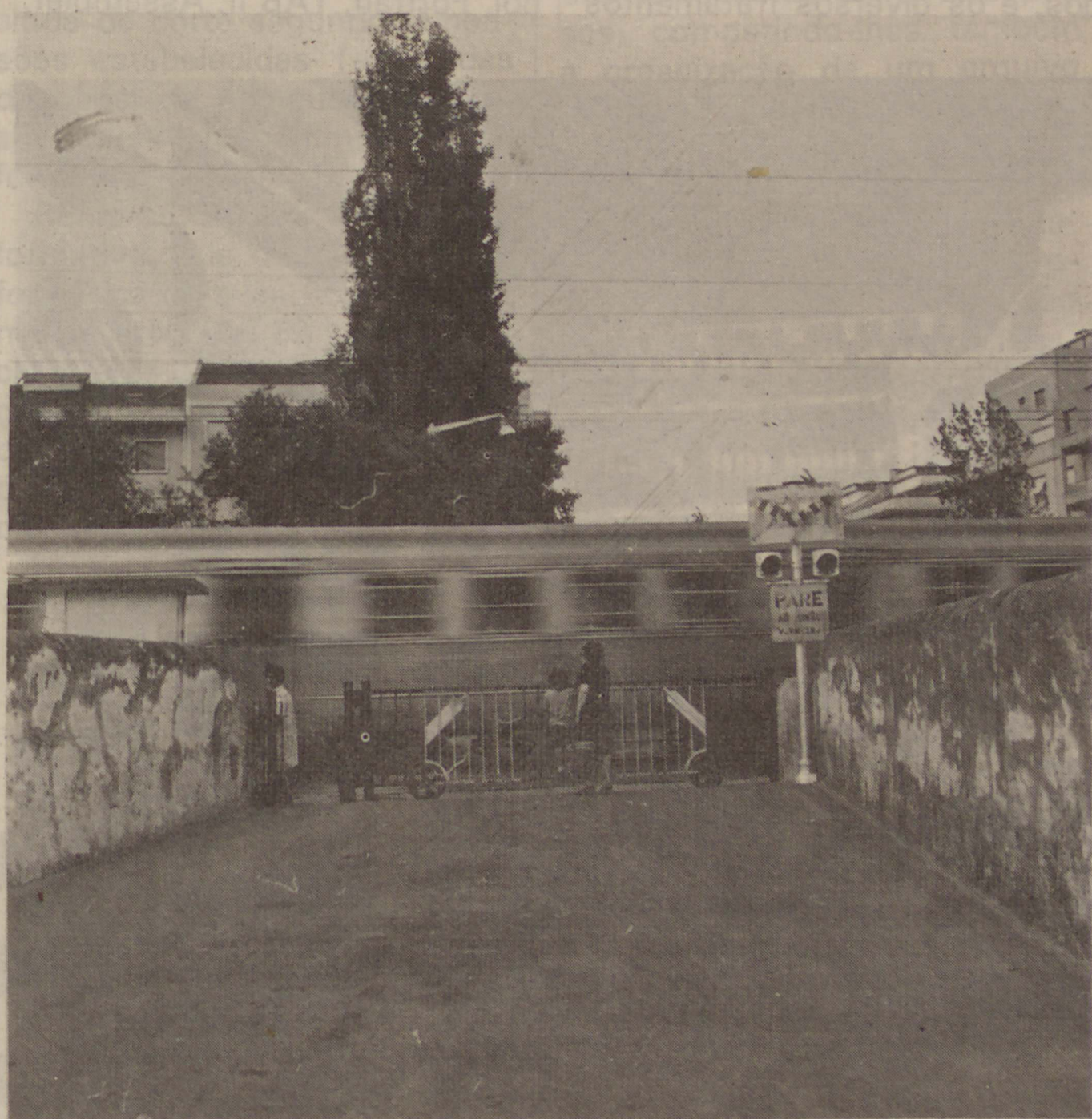
2. Não se disse se a estrada (municipal) tinha sinais de aviso da existência de perigo — e, o facto é que não tinha.

3. Disse-se que a C. P. avaliava em 300 contos anuais o custo duma PN guardada, quando, afinal, uma guarda apenas ganha 5400\$00 por mês. Não se disse que, por força do ACT, não pode haver, de futuro, mais guardas em regime de 24 horas e que, portanto, são precisas 2 por PN, mais uma para descansos, licenças e baixas; além

de que os encargos sociais agravam os salários em mais 18 por cento.

4. Disse-se que para a C. P. três vidas humanas não valiam 300 contos, mas não se disse que o mesmo acontecia com as

restantes entidades envolvidas — Governo Civil, Câmara, Junta de Freguesia — pois nenhuma se prontificou a assumir o encargo, nem sequer a participá-lo...



O QUE É

Serviço de Análise de Sistemas

O Serviço de Análise de Sistemas é, por excelência, o órgão de projecto, de planificação dos trabalhos que serão levados a cabo pelo computador.

Dois tipos de categorias profissionais, no processo informático, existem neste serviço. Os Analistas e os Programadores.

Aos Analistas compete toda a análise da situação dos circuitos de informação existentes e, como consequência, o diálogo com os possíveis utilizadores, em termos de informação elaborada.

Trabalhando em equipas que englobam não só os utilizadores propriamente ditos como os próprios gestores dos órgãos que vão servir-se dos elementos informáticos, os analistas vão arquitectar um sistema de tratamento da informação a partir dos resultados pedidos, que permitirá constatar onde se localizam as fontes de informação que vão originar essas saídas, com base nas quais se irão estudar as regras de tratamento a que os dados deverão ser sujeitos. Como exemplo, para se manter em funcionamento o processo remunerativo na Empresa, é necessário que os analistas conheçam muito bem o ACT, não para o interpretar, mas para poderem manter o diálogo e fornecer à Direcção do Pessoal os resultados que ela espera obter.

A análise de sistemas estabelece pois: os resultados mais convenientes para os utilizadores, a definição dos documentos e fontes de criação de dados, e os diversos tratamentos

a que esses dados devem ser sujeitos até se transformarem nas informações pretendidas.

Caracterizando-se o computador «por ser uma máquina estúpida, porque como máquina não raciocina mas se limita a cumprir sequências de ordens que lhe são dadas pelo homem» — palavras do chefe do Centro de Informática — os analistas que, paradoxalmente e de acordo com o nome da sua categoria, deveriam ser, e são, homens de análise, também o são, pela necessidade de estabelecer toda a sequência integrada de ordens que farão funcionar o computador, homens de síntese.

Juntamente com a Análise existe a Programação. Sendo, talvez, uma das palavras mais conhecidas da Informática, a Programação, nem por isso deixa de ser ignorada por muitos. O que é, pois a Programação?

Para um computador «ler» informações, estas têm de estar escritas num determinado código ou linguagem e, tal como entre um português que só fala português e um alemão que só fala alemão, tem de haver alguém que sirva de intérprete para que os dois se entendam, também entre a linguagem humana e a do computador tem de haver um intérprete, alguém que fale as duas línguas, alguém que fale bem a humana e a do computador. É essa a função do programador. Um programador é, pois, um homem que domina as várias linguagens do computador (Cobol, Fortran, TAB II, Assembler,

RPG, etc.), que consegue dizer à máquina, na sua linguagem, aquilo que o homem quer que ela faça.

Os analistas e os programadores constituem assim equipas de trabalho que elaboram, com a maior disciplina técnica, sequências lógicas de operações complexas que o computador executará em «obediência» perfeita e sob controlo humano total.

Serviço de Exploração de Ordenadores

Antes de propriamente entrarmos nas funções do Serviço de Exploração de ordenadores, uma palavra sobre essa máquina capaz de fazer, em segundos, aquilo que um homem leva dias às vezes meses ou anos: o computador! O computador ou ordenador é um conjunto de equipamentos que, utilizando dispositivos fundamentalmente electrónicos, é capaz de fazer processamento automático de dados, isto é, introduzindo nessa máquina uma sequência ordenada de instruções, ela é capaz de executar operações aritméticas, comparações numéricas, alfabéticas e lógicas, etc., comunicando para o exterior, por intermédio de uma impressora, os resultados dessas comparações, cálculos, classificações, etc..

Com um pouco de exagero, podemos dizer que um computador é como um ser humano, sem capacidade criativa e sem personalidade própria, mas com memória e possibilidade de comparação de factos e de execução de cálculos.

A C. P. está equipada com dois computadores. Um do Bull General Eléctric, o Gama 115 a cartões e bandas magnéticas, computador da 2.ª geração e um IBM 370-135 a bandas e discos magnéticos, utilizando os mais modernos avanços tecnológicos.

A propósito das gerações de computadores pode-se dizer que tendo aparecido, com fins comerciais, só em 1951-52, os primeiros computadores, máquinas-monstro unicamente utilizadas no cálculo científico, já haviam surgido entre 44 e 47. Estes primeiros computadores funcionavam a válvulas e lâmpadas. Posteriormente, o apare-

O Centro de Informática

Tal como qualquer unidade produtiva, também o Centro de Informática produz qualquer coisa, e essa qualquer coisa são informações — informações transformadas, elaboradas, cruzadas — são informações que nascem em diversas fontes, que nascem dispersas, não avaliadas, não classificadas, aquilo a que se chama dados e que no Centro são, depois, transformados em informações, isto é, em dados já elaborados, classificados, capazes de permitirem uma interpretação, uma contribuição para uma tomada de decisões.

Se, portanto, o Centro de Informática é uma unidade produtiva, naturalmente dispõe de meios humanos organizados segundo uma estrutura funcional. Os órgãos que o compõem são os Serviços de Análise de Sistemas, de Exploração de Ordenadores, de Controlo e Recolha e o Sector de Estatística.



cimento do transistor e de memórias de ferrite veio trazer grande desenvolvimento aos computadores, mas o avanço tecnológico do mundo moderno é tão rápido, especialmente nos domínios da electrónica, que ainda os transistores não tinham — passe a expressão — «assentado arraiais», já surgiam os circuitos impressos e integrados. Todo este avanço técnico e tecnológico trouxe como consequência uma diminuição do tamanho das máquinas, aumentando, no entanto, as suas capacidades quer de armazenagem quer de tratamento numérico e lógico. Assim, veja-se por exemplo, que enquanto o «Gamma 115» (2.ª geração) tem uma memória interna (capacidade de armazenagem interior de dados) de 8 Kbytes, isto é, oito mil e tal caracteres e ocupa um espaço considerável no Centro de Informática, uma máquina Singer, das instaladas nos centros regionais de recolha de dados e que se coloca em cima de uma mesa, tem a mesma capacidade. Em comparação, a capacidade interna de memória do IBM 370 de que dispomos é de 145 000 caracteres.

rias, unidades de processamento lógico e aritmético) e de memórias auxiliares (bandas e discos magnéticos, proporcionando o acesso e o registo de centenas de milhões de caracteres), estes conjuntos electrónicos funcionam sob um comando de trabalhadores especializados nas técnicas que permitem tirar o mais eficiente partido das suas capacidades de tratamento, das suas altas velocidades e do rigor científico dos seus cálculos.

Estes trabalhadores — os operadores mecanográficos — constituem os meios humanos fundamentais do Serviço de Exploração de Ordenadores.

Eles garantem o controlo e a execução por parte do Ordenador dos programas integrados, elaborados no Serviço de Análise de Sistemas, velando pela melhor utilização dos computadores.

Note-se, no entanto, que as ordens segundo as quais o ordenador trabalha e os dados (recebidos nos documentos impressos que circulam na Empresa) não são directamente «legíveis» pelo sistema. É necessário transcrevê-los num suporte material e sob determinados códigos e representações, único processo que a «máquina» tem para «ler».



Serviço de Controlo e Recolha de Dados

O Serviço de Controlo e Recolha de Dados, é um serviço que, em termos humanos, dispõe de um maior número de trabalhadores. Fundamentalmente o serviço de controlo e recolha, é aquele que está antes e depois do serviço de exploração, portanto do processo de fabrico. Todo o trabalho levado a cabo pelas mecanógrafas dirigidas e coordenadas pelas monitoras mecanográficas é no sentido de transcrição para suporte informático (cartão perfurado ou bandas magnéticas) portanto, para vários tipos de suporte possíveis de informação «legível» pelo computador, de toda a documentação de base, que vai ser tratada informaticamente de acordo com uma disciplina de formação rápida e uma qualidade obrigatoriamente elevada. Hoje, o serviço de controlo e recolha atinge nas suas ramificações os centros regionais de recolha de dados Porto-Campanhã, Lisboa-P e Barreiro. Espera-se que muito brevemente esteja instalada uma rede de teletransmissão, que permitirá que as informações gravadas nesses locais sejam transmitidas directa e automaticamente por via telefónica, utilizando a rede privada da C. P., sobre Campolide, onde o computador central as tratará.

Do tratamento dessas informações, resultam mapas que, seguindo novamente por via telefónica, vão sair nas impressoras locais, colocadas nesses centros, prontos a ser interpretados pelos gestores regionais.

A parte do controlo técnico do serviço é constituída por pequenos núcleos de trabalhadores experientes, que têm por finalidade a preparação, a verificação da disciplina e exactidão dos vários lotes de informação e de documentos chegados, e a elaboração de determinados tipos de controlo técnico sobre as informações presentes na documentação. As mecanógrafas, não fazem uma análise do documento, tem de haver uma análise crítica inicial. Além deste controlo, o montante do trabalho das mecanógrafas, existe outro controlo sobre os mapas (outputs) do computador, também pertença do serviço de controlo e recolha de dados, funcionando como uma espécie de filtro e preparação da apresentação dos documentos finais do trabalho da máquina. Existe finalmente ainda um núcleo especificamente encarregado de dar aos mapas uma apresentação clássica, utilizando equipamentos especiais de tiragem de químicos (o computador põe em simultâneo as cópias desejadas para cada trabalho) ou ainda de corte segundo dimensões estabelecidas (as saídas do papel no computador apresentam-se em contínuo sob a forma de harmónio).

Refira-se, apenas a título informativo, que o Centro de Informática «grava» hoje mensalmente mais de 50 milhões de caracteres, chegados às inflações informáticas em cerca de 500 000 documentos-base e possui mais de 1 milhão de mapas distintos.

O Sector de Estatística é um órgão periférico dentro do processamento automático. Na verdade, sendo certo que no Centro de Informática se tem acesso imediato às várias centenas de mapas que são produzidos mensalmente com informações variadíssimas nos vários campos de actuação e gestão, o Sector de Estatística tem por finalidades levar a cabo integrações estatísticas globais, fazer pequenas análises estatísticas, elaborar mapas descritivos em termos de gráficos ou em termos de quadros de indicadores, portanto, fazer uma análise de coerência global e transformar em certos aspectos de apresentação mais comum ao homem, determinados mapas ou conjunto de mapas, alguns dos quais, por vezes, se apresentam sem uma ordenação ou de acordo com determinadas codificações que, para quem não estiver treinado, poderiam não ser a melhor forma de leitura directa dos indicadores. Assim, o Sector de Estatística, tem, portanto, como finalidade este trabalho de cruzamento ou de transformação, em modos mais apresentáveis ou mais normais, de alguns indicadores fundamentais. Além disso, tem também e tradicionalmente funções básicas de ligação com órgãos de estatística da Administração Pública, a que a C. P. está obrigada a responder naturalmente dentro do sistema estatístico nacional. É assim que, por exemplo, o Sector de Estatística prepara e contacta o Instituto Nacional de Estatística, no sentido de fornecer as informações de produção e outras que vão depois permitir aos próprios órgãos estatais o seu cruzamento com indicadores de outras empresas do Sector de Transportes ou no conjunto dos sectores da Administração Pública. O Sector de Estatística está encarregado ainda do envio das informações de índole estatística ferroviária globais e União Internacional de Caminhos de Ferro e às redes ferroviárias de outros países, competindo-lhes também a organização de um arquivo técnico estatístico das nossas cadeias de processamento fundamentais. Dispõe este arquivo de grande número de informações, algumas delas até, extremamente curiosas, da evolução das produções de tráfegos, desde praticamente o nascimento da Empresa ferroviária.



Dotados de dispositivos de «leitura» (os leitores de cartões perfurados), de órgãos de saída (as impressoras), de um «cérebro-central» (unidade principal de comando e controlo, memó-

Exposição

"O Caminho de Ferro"

Chegou às nossas mãos, um trabalho de Alexandre Ferreira Barros, um estudioso de numismática e da medalhística, com variadíssimos trabalhos publicados alguns deles em revistas da especialidade («NUMISMATIC LITERATURE» dos Estados Unidos da América, «NUMUS» e «A MEDALHA» de Portugal).

Alexandre Ferreira Barros é ainda o autor do texto de abertura, do catálogo da exposição «O Caminho de Ferro», secção de Moedas e Medalhas. Pela curiosidade do texto, «Rede Geral» abre uma excepção a este «correspondente», transcrevendo as palavras que sobre aquela exposição nos foram entregues e que desde já muito agradecemos:

«Foi, de facto, uma experiência popular cheia de interesse, a exposição que a C. P. apresentou no Museu Nacional de Soares dos Reis, durante os meses de Dezembro 1975/Janeiro de 1976 e, mais tarde, na Casa Museu Fernando de Castro, também na cidade do Porto, finalizando nos salões do Grande Hotel da Póvoa de Varzim, a pedido das autarquias da cidade.

Empreendimento realizado com o maior entusiasmo, agradeceu a todos os milhares de visitantes que tiveram a feliz ideia de acorrerem à exposição.

Lembro-me da juventude, em magotes, subindo a escadaria do Palácio das Carrancas (Museu Soares dos Reis) trocando piadas com os que saíam, num entusiasmo delirante. — «Vamos ver os comboios!» — «Vamos ver os caminhos de ferro!»

E os visitantes, grandes e pequenos, entravam entusiasmados nas salas da exposição.

Aqui e ali, atraíam e fascinavam algumas peças em cerâmica e azulejo, onde as imagens do comboio, o fumo das locomotivas saindo em ruído turbilhão espantador, se destacavam pela sua policromia, al-

adultos percorreram a exposição, agora admirando um gesso assinado por Branca Alarcão, representando um fogueiro carregando uma fornalha, depois examinando uma e outra peça, executadas nas Oficinas do Caminho de Ferro.

Barros Queiroz, o coração de ouro, o Administrador da C. P. durante a vigência da I República, é apresentado numa simpática caricatura, na sua função superior de comando, a puxar um comboio de criança...

Ladeavam essa caricatura, duas outras que representavam um guarda de linha — lugar mais humilde de entre todas as funções profissionais do caminho de ferro — e um casal de passageiros — o Povo — a quem toda a linha ferroviária permitia e permite o conhecimento e visita, com pouco custo, das mais distantes regiões do nosso País.

A «charge» política, onde se vê Afonso Costa, o insigne republicano, a tirar o comboio da greve, vincava uma época em que humoristicamente se incitavam os políticos a salvaguardar o valor mais evidente para o desenvolvimento económico da Nação: O TRABALHO.

E o visitante passava, curioso,

de sala para sala, examinando, admirando, criticando, as numerosas gravuras, desenhos, pinturas e objectos, com entusiasmo, sem fadigas, todos eles tratando de um assunto de que possui uma perfeita noção de utilidade, que o entusiasmava, quer intelectual, quer emotivamente.

Da medalhística já dissemos algumas breves palavras no próprio catálogo.

A exposição de moedas de D. Luiz I, propriedade de um ferroviário, demonstra sobejamente, como o método desta exposição foi bem delineado.

Conjugou-se harmoniosamente, até na disposição e sucessão dos objectos, desenhos, gravuras e pinturas, desde o clássico até às pinturas mais abstractas, a função cultural propriamente dita, não cansativa, com a sensação de se estar num meio vivo, conhecido, a que até não faltou a fita de cinema, em que o visitante, cada vez com mais atenção, se deliciava com aquela música, «sui generis», tão evocativa, tão emocional e tão inspiradora.

Não se trata agora de mencionar o nome de grandes Artistas, profissionais, amadores

e até alguns insipientes que trataram pictoricamente assuntos que ao Caminho de Ferro dizem respeito, o que interessa, neste momento, é chamar a atenção para o afluxo de visitantes que, quer no Porto, quer na Póvoa de Varzim, acorreram à exposição.

Disso, foi o autor destas linhas desinteressada testemunha que, ele também, viveu um ambiente meio do passado e meio do presente e cuja exibição interessou a todos, desde o sábio ao homem vulgar e o que foi mais conveniente ainda, até ao homem trabalhador, ao homem da rua, cuja deslocação casa-trabalho, trabalho-casa, foi e será, ainda por muito tempo, dependente do Caminho de Ferro.

Não, não foi só uma ambiência do passado o que esteve presente nesta exposição, foi mais do que isso: foi uma lição da forma de promover cultura popular, através de uma exposição que teve cabimento em Museus, em salas adequadas ao efeito, e até o teria noutros locais, dando aos visitantes **ensino, recordação e prazer.**»



O objectivo da cultura popular, historiando o advento e desenvolvimento desse inolvidável meio de locomoção, em Portugal, através da apresentação adequada de tudo que lhe diz respeito, no presente e no passado, desde os objectos mais insignificantes, como as lanternas de sinais, apitos, cinzeiros, cartazes e passes; desde as aquarelas e desenhos, de arquitectos e desenhadores ferroviários, de edifícios principais de caminho de ferro, que deram uma característica tão especial a toda a paisagem portuguesa que usufrue aquele meio de transporte; até às esculturas, pinturas a óleo, aquarelas, desenhos e caricaturas que historiam, com um interesse artístico excepcional, não só o advento mas também a propagação deste meio de locomoção que, durante algumas dezenas de anos, foi o maior impulsionador em todo o Mundo, do desenvolvimento económico e do progresso de toda a Humanidade.

guns vincando momentos históricos, como por exemplo o da locomotiva que rebocou o comboio real na inauguração da ponte Maria Pia, em 1877.

Estupendos os desenhos aquarelados das fachadas principais dos edifícios das estações da linha do Vale do Lima (Santa Marta, Cardielos, S. Salvador, Vila Mou e Lanhezes) assinados pelos Eng.º Civil Sá Fernandes e Arquitecto A. Bravo, com a data de 1929.

A propósito destes trabalhos havia uma referência no catálogo, que se transcreve: — A construção da linha foi autorizada pelo Parlamento da I República. Os trabalhos iniciaram-se em 1927.

Um despacho ministerial de Dezembro de 1936 mandou paralisar a linha «por se reconhecer que a região estava bem servida de camionagem».

Um decreto de 22 de Junho de 1967 manda desclassificar a referida linha.

As crianças, os jovens e os

Escadas Rolantes no Rossio

Para facilitar o escoamento de passageiros de e para as linhas de Sintra e de Oeste, encontra-se em construção um conjunto de escadas rolantes agrupadas em 3 lanços, como se indica, a partir de baixo:

— 3 escadas rolantes, paralelas e juntas, vencendo a altura de 5,31 m, isto é, até ao 4.º piso.

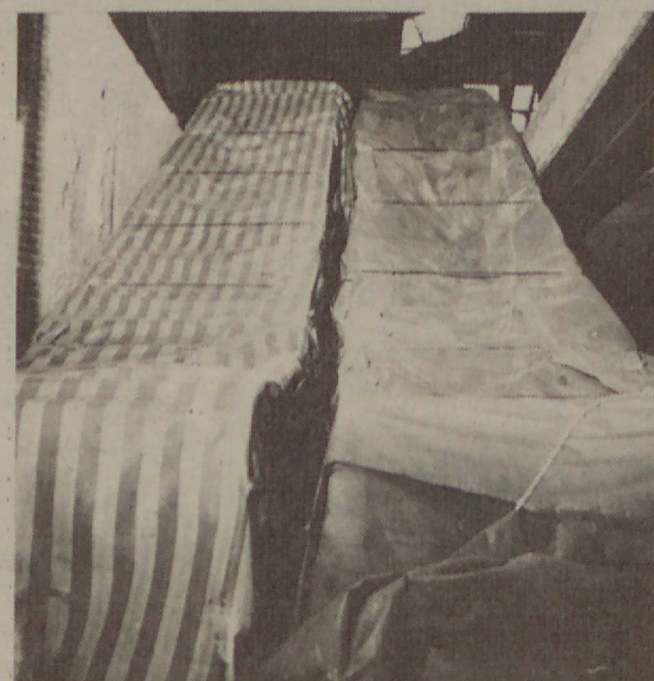
— 3 escadas rolantes paralelas e juntas, vencendo a altura de 3,15 m a partir do 4.º piso, atingindo o 5.º piso.

— 2 escadas rolantes paralelas e juntas, vencendo a altura de 3,05 m e atingindo o 6.º piso ou seja o nível da gare.

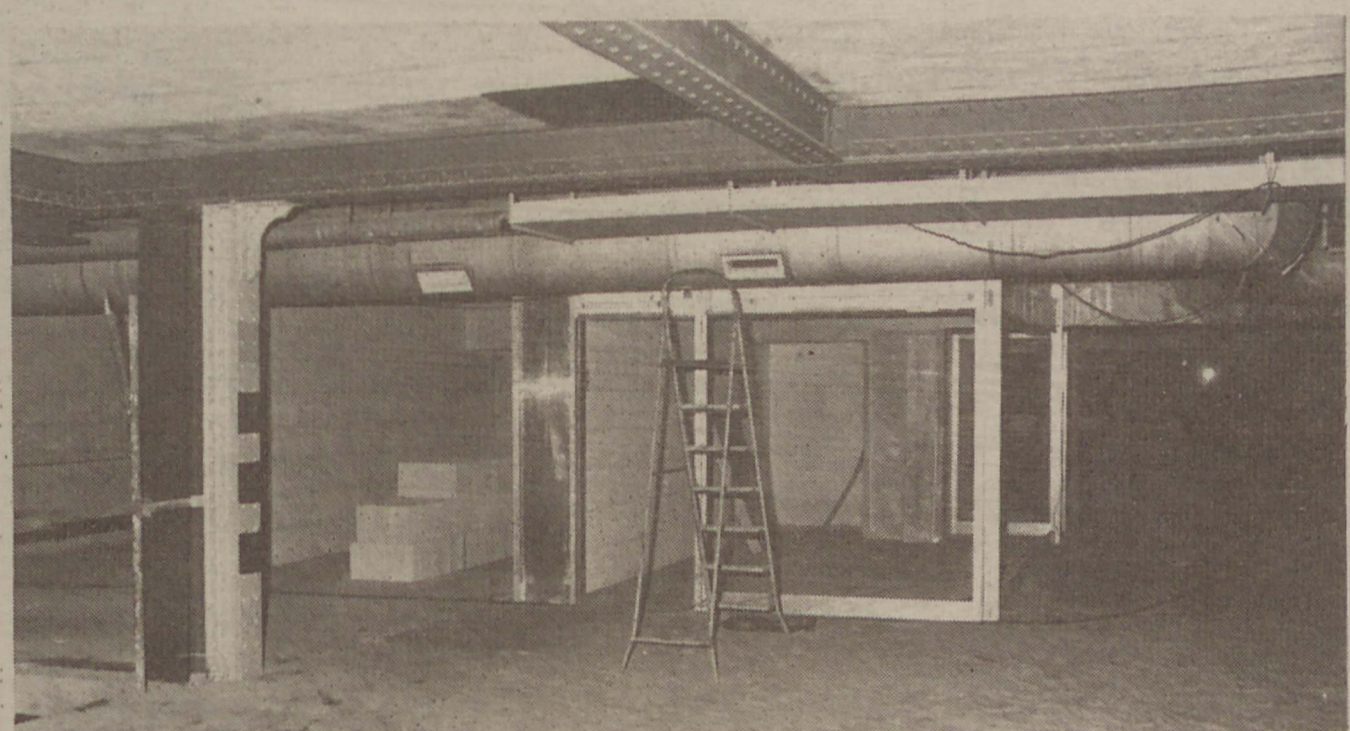
A capacidade de transporte de cada escada é de cerca de 7000 pessoas/hora. As escadas, mediante inversor de marcha, tanto dão para subir como para descer. Normalmente funcionarão duas escadas a subir nos 3 lanços já indicados, e uma a descer, nos dois primeiros.

A descida no primeiro lanço a partir da gare, faz-se por duas escadas tradicionais com início ao nível da gare.

A empreitada foi adjudicada à firma «Sociedade Portuguesa de Ascensores Schindler Lda.», por 9,5 milhares de contos. A coordenação e direcção da obra está a cargo da Direcção do Equipamento — EPCC.



Centro comercial do Rossio



Como é do conhecimento geral, estão em curso no edifício da Estação do Rossio, as obras de adaptação de parte do imóvel, à instalação de um Centro Comercial. Esta acção desenvolve-se no âmbito de uma política de valorização do património (idêntica à adoptada, actualmente, por todas as companhias ferroviárias) e foi lançada após estudos cuidados da possível rentabilidade do investimento. As propostas recebidas, além de ultrapassarem largamente as áreas comerciais disponíveis, significam para a C.P., uma amortização a curto prazo, e uma fonte de receita altamente significativa.

Situado entre a Plataforma e o «Hall» da Estação, o Centro Comercial, disporá de cerca de 120 lojas distribuídas por 5 pisos além dum Cinema e dum Restaurante, cujas obras constituem encargo financeiro inte-

gral dos arrendatários.

A sua inauguração está prevista para o próximo mês de Abril, com a abertura ao público dos 4.º e 5.º pisos, num total de cerca de 60 lojas.

Localizado numa das estações de maior tráfego da nossa Rede, este Centro Comercial irá servir, principalmente, os utentes da linha de Sintra, além da população de Lisboa, que habitualmente faz as compras na zona-centro da cidade.

O horário, em princípio, previsto para o seu funcionamento — das 9 à 1 da manhã, todos os dias da semana — permitirá, à população trabalhadora, a realização das suas compras, em horários compatíveis com o normal desenvolvimento da sua actividade.

No «Rede Geral» do mês de Maio esperamos apresentar notícia desenvolvida sobre a sua inauguração.

Temas e problemas do nosso dia-a-dia

A escassez de material, quer circulante quer de reboque, tem sido uma constante que vem de longa data, quicá de sempre.

Para obviar a tal escassez têm sido preconizadas medidas diversas, entre as quais queremos hoje destacar aquela através da qual, há anos, se determinou o carregamento de remessas de detalhe constituídas por mercadorias de contextura sólida, em conjunto com as constituídas por mercadorias líquidas, quer sejam ou não corrosivas.

É evidente que desta medida resultou o melhor aproveitamento do espaço de cada vagão destinado a transportar remessas de detalhe e, simultaneamente, diminuiu a quantidade de vagões utilizados. Também a tracção, liberta de vagões mal aproveitados, ficou livre para rebocar outros vagões, constituindo carga de vagão completo.

Não há, porém, bela sem senão, e daí que a medida implantada tenha vindo a criar outro tipo de problemas, os quais se situam no elevado número de casos em que remessas constituídas por géneros alimentícios, tecidos, etc., são avariadas total ou parcialmente, por líquidos, corrosivos ou não, derramados dos seus recipientes, em virtude de não terem sido tomadas as medidas adequadas que tal impedissem.

Estamos, pois, em presença de uma situação que, para além dos prejuízos já registados, pode ocasionar putros bem mais graves, pondo em causa a ren-



dibilidade que se pretendeu atingir.

Porém, tal não sucederá se, entretanto, os trabalhadores intervenientes nas operações de manutenção executarem as tarefas correspondentes, com os cuidados que tais operações requerem: seccionamento criterioso e consciencioso, agrupando e arrumando, dentro de cada vagão, todas as mercadorias, de modo a que umas não venham a deteriorar as outras durante o trajecto a percorrer.

A sensibilização dos trabalhadores inseridos neste processo é condição indispensável para o êxito da medida a que nos vimos reportando, a qual, apesar das deficiências de execução apontadas, é de considerar como economicamente válida para o melhor aproveitamento do nosso parque de material.

É este, um tema (e um problema) que colocamos à apreciação dos ferroviários interessados na melhor rentabilidade do seu trabalho, dentro da nova comunidade que pretendemos erguer.

A CP NA IMPRENSA

O PESADELO DO TRÁFEGO

Os transportes que Lisboa tem

As linhas suburbanas

Outro dos problemas a precisar de uma «volta» é o das linhas suburbanas. A reportagem de Humberto de Vasconcelos e Miranda Castela, recentemente publicada neste jornal, pôs em relevo o estado caótico em que se encontra a Linha de Sintra, onde as deslocacões quotidianas para o emprego, ou para casa, se transformam num tormento ou numa aventura perigosa.

Até 1979-1980 pensa-se, na C. P., adquirir novo material circulante para substituição e reforço do actualmente existente. Os comboios que hoje circulam na linha de Sintra são constituídos por uma ou duas unidades indeformáveis de 3 carruagens cada. Uma maneira de melhorar o estado actual das coisas poderá ser a compra de unidades indeformáveis de 4 carruagens, com uma tracção mais potente e dispondo de maior espaço interior para a acomodação de passageiros. No entanto, o aumento do comprimento dos comboios é limitado, quer pela estação do Rossio quer pela disposição dos cais e passagens de nível ao longo da linha. Uma maior velocidade dos trajectos implica uma sinalização e comunicações mais eficazes, cujo material está igualmente por adquirir. Sucede, ainda, que a capacidade das subestações fornecedoras da corrente eléctrica é insuficiente, sobretudo às horas de maior movimento. Daí que se imponha o reforço da «potência instalada» na subestação da Amadora e, eventualmente, noutras. A realização de obras de consolidação no túnel do Rossio, ou de alargamento de algumas estações e a construção de passagens subterrâneas com a da Damaia, sendo indispensáveis na opinião do Departamento de Planeamento da C. P., serão a fonte de inúmeros incómodos futuros. Ainda neste sentido, não está posta de parte a possibilidade de encerramento, por um prazo de cerca de um ano, da estação do Rossio. Nesta hipótese, pôr-se-ia o problema de a capacidade dos transportes urbanos poderem escoar, a partir de Campolide ou do Rego, as dezenas de milhares de passageiros que, diariamente, desembocam no Rossio entre as 8 e as 9 horas. Este problema é um dos que obstat à construção duma nova estação de grandes dimensões no Rego, ou em Palhavã, destinada a ser um dos mais importantes terminais ferroviários de Lisboa.

Na linha de Sintra está fora de questão a construção de mais vias, já que em muitas zonas foram construídos edifícios mesmo junto à linha. Uma possibilidade, para o futuro, poderá ser a utilização de carruagens

de 2 andares, o que parece ainda estar longe de ser concretizado.

Medidas semelhantes irão ser tomadas para a linha de Cascais, cuja administração irá, breve, voltar para a C. P.. Por-se-á nessa altura a necessidade de normalizar o tipo de material usado, até aqui, pelas duas Companhias. O da Sociedade Estoril difere, nalguns aspectos, do utilizado correntemente pela C. P.. É voz corrente na C. P. que a linha de Cascais não beneficia de quaisquer melhoramentos há longos anos, por se ter vindo a aproximar o fim da concessão atribuída à Sociedade Estoril. Por isso há quem diga que algum do material circulante tem já «uma idade histórica».

Se, para a satisfação das necessidades dos utentes, é imperiosa a compra e a colocação em circulação de novas composições, isso levanta um problema suplementar à C. P.. É que muito desse material só irá ser utilizado umas poucas de horas por dia, ficando parado o resto do tempo. Põe-se, assim, para a C. P., o problema da rentabilidade das novas aquisições. Surgem, ainda, problemas quanto aos investimentos estatais a atribuir para a satisfação de todas estas necessidades. Por outro lado, parece ter sido aconselhado pelo Governo o recurso à indústria nacional, para a fabricação da maior parte da aparelhagem e maquinaria necessárias. Isto poderia levantar, segundo algumas opiniões, problemas de qualidade e tempo na respectiva entrega. Segundo outros, seria uma forma importante de estimular a actividade industrial portuguesa.

Por aqui se pode ver como uma solução bem planeada para o problema das linhas suburbanas se tem que enquadrar numa política geral de transportes e não parece ser compatível com a manutenção das actividades económicas e do alojamento da população, da forma que se tem processado até hoje. A manter-se o actual estado de coisas, muitos trabalhadores continuarão a ver a sua jornada de trabalho prolongada com mais 3 ou 4 horas diárias perdidas nos péssimos transportes suburbanos.

Do Jornal «Diário Popular» de 28 de Dezembro de 1976

Os Barcos da CP continuam com duas classes

Barreiro — A decisão da C. P. de criar uma classe única nos comboios tranvias, nomeadamente entre Barreiro-Setúbal-Praias-Sado, servirá apenas para regularizar, tarifariamente, uma situação existente de facto há dois anos naquele percurso suburbano.

Com efeito, já há tempo que aqueles comboios se compunham apenas de carruagens de segunda classe, por falta de carruagens de primeira.

Quanto à via fluvial Barreiro-Lisboa, corre a versão de que a C. P. também estabelecerá uma classe única nos barcos. Um porta-voz daquela empresa assegurou-nos, porém, que se trata de boato sem fundamento.

Entretanto, no próximo mês de Maio, entrará ao serviço, com primeira e segunda classes, um barco novo, que está a ser construído num estaleiro nacional; e, no fim do ano, outro barco idêntico será entregue àquela Companhia.

Do Jornal «Diário Popular» de 4/1/77

Comboios sem classes

A partir do passado sábado, entrou em vigor, nas linhas de Sintra e Cascais, a classe única, o que decerto contribuirá para descongestionar um tanto aquela amálgama de carruagens de segunda, mas não vai contribuir, nem de perto nem de longe, para solucionar o problema dos transportes ferroviários.

As tarifas foram niveladas pelo baixo, o que significa que toda a gente passa a pagar o preço de segunda e aos utentes que já haviam tirado os respectivos passes de primeira ser-lhes-á devolvida a diferença. Acabou assim, para os passageiros, a preocupação de entrar, indevidamente, na porta errada do comboio, sempre com o credo na boca e sujeito ao controlo do revisor, que aparece quando menos se espera e podia exigir o pagamento do excesso do bilhete ou, ainda, o que era pior, os cinquenta escudos, como injusta punição dos que entravam pela porta que mais perto lhes ficava.

Claro que nem todos concordam com esta medida, pois há os que não se importavam de pagar a viagem em primeira, mas assegurar, com isso, um mínimo de comodidade possível, o que agora fatalmente não lhes é assegurada.

Do Jornal «O Primeiro de Janeiro» de 4/1/77

Ferbritas



A FERBRITAS, Empresa de Exploração de Pedreiras, Lda., formada em 14 de Janeiro deste ano, é uma empresa que, não obstante os anúncios feitos aquando da sua constituição (um num jornal diário e outro no Diário de Governo), não é suficientemente conhecida dos diferentes sectores económicos.

Esta circunstância, que até seria previsível, dado que não se pretendeu publicitar a sociedade, criou inúmeras dificuldades nos primeiros tempos, particularmente nas relações com fornecedores.

Uma pertinaz acção de esclarecimento, acompanhada de uma inequívoca política de satisfação de compromissos assumidos, permitiu, a curto prazo, alterar aquela situação, podendo afirmar-se que, presentemente, a FERBRITAS tem progressiva e satisfatória receptividade no mercado, em geral.

Parece, no entanto, oportuno acrescentar mais alguns dados sobre esta Empresa.

O QUE É A FERBRITAS

Conforme consta na escritura da sua constituição, a «Sociedade tem por objecto a ex-

ploração de pedreiras para a produção de balastro para as linhas de caminho de ferro e, acessoriamente, de britas para a construção civil e obras públicas, podendo ainda explorar qualquer outro ramo de comércio ou indústria, se os sócios nisso acordarem».

Dos sócios é de destacar a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que detém 98% do Capital Social da Empresa.

Instalada no Monte das Flores, a 6 km de Évora e com Escritório Central em Lisboa, tem ao seu serviço, entre pessoal operário, técnico e administrativo, cerca de 200 empregados.

Da gestão é responsável um Conselho de Gerência, nomeado pela C. P. e composto por três representantes desta Empresa.

A actividade desenvolvida tem-se restringido, até à data, à produção de balastro e outros inertes para a via férrea.

COMO SURTIU A FERBRITAS

Em Agosto de 1975, o Gabinete de Planeamento Económico apresentou à Comissão Administrativa da C. P., um estudo económico que possibilitava uma opção entre as se-

guintes duas alternativas:

1) Desde Outubro/75 até fins de 1976, a C. P. faz encomenda à SEOP do balastro que necessita para a renovação da via (previsto fornecer a partir de Monte das Flores) ou

2) Adquirir o equipamento e respectivas instalações, para produção directa do balastro, por preço a acordar entre a C. P. e o Consórcio

A inevitabilidade desta opção surge porque, com a cessão do contrato 2861, entre a C. P. e o Consórcio e de acordo com o Protocolo Adicional 2861, a partir de 30 de Setembro de 1975 por um lado, a C. P. tomou a seu cargo a continuação do trabalho do pessoal do Consórcio e, por outro, o Consórcio cessa todo o fornecimento de balastro.

A análise económica do G. P. E. já referida, apontando para a viabilidade económica do investimento, tendo em conta, ainda, os estudos efectuados

pelos Serviços de Geotécnica, levou a Comissão Administrativa da C. P. a decidir-se pela segunda alternativa.

Princípios adoptados sobre contenção dos efectivos da C. P., entre outros, vieram, por sua vez, a determinar que o investimento feito e a nova actividade a que a C. P. se passaria a dedicar (exploração de pedreiras) ficasse separada, criando-se, assim, uma Empresa própria, juridicamente autónoma, ressaltando-se, contudo, o direito de um completo controlo sobre a sua actividade.

O QUE TEM SIDO A ACTIVIDADE DA FERBRITAS

Não obstante ter sido constituída em 14 de Janeiro, a Empresa só começou a produzir a partir do 2.º trimestre.

Dificuldades várias, nomeadamente as respeitantes à transmissão das responsabilidades técnicas da SEOP e as ineren-

tes ao exercício de uma indústria que requer, como produto essencial, os explosivos, levaram a C. P. a acordar com a SEOP o adiantamento, até 31 de Março, da actividade desta na pedreira.

A transmissão efectiva ocorreu na data apazada e, no dia seguinte, a FERBRITAS arrancou sem que a produção se tenha ressentido.

Passados seis meses de exploração, embora ainda com valores provisórios, a Empresa pode corroborar o optimismo suscitado pelo estudo económico do G. P. E., proporcionando, ainda, à C. P. uma produção em quantidade superior à média e uma qualidade que, até ao presente, não foi contestada.

Duplicação da concordância de Benfica Sete Rios - Cruz da Pedra

Como é do conhecimento geral, a concordância de Benfica desenvolve-se entre Sete Rios e Cruz da Pedra, permitindo assim a ligação directa entre as linhas do Oeste e de Cintura, sem obrigar a passar pela estação de Campolide.

No entanto, o facto de ser uma linha de via única, não lhe confere a capacidade desejada para poder servir eficazmente como meio de desviar uma parte importante do tráfego da linha de Sintra para a linha de Cintura, como se pretende venha a ser realizado, logo que seja efectuada a sua duplicação.

Com efeito, muitos utentes da linha de Sintra terão mais interesse em dirigir-se para a zona alta de Lisboa do que para o Rossio, e tal interesse vem conjugar-se com a necessidade de descongestionar o troço daquela linha, situado junto ao centro da cidade, o qual inclui a estação do Rossio, o túnel do mesmo nome e a estação de Campolide.

Tendo em vista as obras da duplicação pretendida, está a Direcção de Equipamento a ultimar o projecto respectivo. Este projecto, embora respeitante à duplicação de um curto troço de linha, reveste-se de aspectos delicados e complexos, na medida em que se insere numa zona de orografia desigual, onde já existe — e virá ainda a existir no futuro, com maior densidade — uma apertada malha de vias de comunicação ferroviárias e rodoviárias de carácter urbano, e um conjunto importante e extenso, de outras instalações ferroviárias: estações, oficinas, etc..

Os projectistas foram, por isso, obrigados a encarar soluções subordinadas não só a uma tecnologia avançada (encaminhamento automático de comboios

e controlo da sua velocidade, e aparelhos de mudança de via que permitam não abrandar a velocidade dos suburbanos nos ramos desviados), como a condicionamentos apertados que se traduzem pela necessidade de construir uma passagem desnivelada e traçados de difícil estabelecimento.

Por outro lado, a execução em si, das obras, ao traduzir a realização de um projecto com as características referidas, e que há que levar a cabo, man-

tendo as circulações da linha de Sintra, reveste-se de patentes dificuldades, a que se alia o interesse de uma concretização concentrada no tempo. Será, portanto, uma obra dispendiosa, que mobilizará umas elevadas dezenas de milhares de contos.

Quanto à data em que será levado a cabo este empreendimento, dependerá do plano que vier a ser estabelecido para a realização das obras do túnel do Rossio, pois como é óbvio, deverá ser com elas conjugado.



REDE GERAL

DIRECTOR: Américo da Silva Ramalho
CHEFE DE REDACÇÃO: José Viegas Soares
ARRANJO GRAFICO: Gabinete de Design da C.P.
FOTOGRAFIAS: Gonçalves Pedro
COMPOSIÇÃO E IMPRES.: FERGRÁFICA — artes gráficas lda.
TIRAGEM: 29000 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 — Ilda Martinho
DIRECÇÃO FINANCEIRA — Figueiredo e Sousa
DIRECÇÃO INDUSTRIAL — Nunes Policarpo
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