

O Caminho de Ferro é um meio de transporte que tem ligações de país para país, mesmo quando se verifica diferença de bitola ou qualquer outra descontinuidade. Houve 23 Redes de Caminho de Ferro, entre as quais a C. P., que sentiram a necessidade de formarem uma união, com o fim de congregarem todos os seus esforços para diminuição das múltiplas diferenças que as caracterizavam.

Assim, apareceu a União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC), cuja sede se encontra em Paris, e em que a C. P. é um dos seus membros fundadores. O objectivo da UIC é assegurar três condições:

1. A unificação e o melhoramento das condições de exploração dos caminhos de ferro, no que diz respeito ao tráfego internacional;

2. A coordenação e a unidade de acção entre as várias organizações internacionais aderentes;

3. A representação das várias Redes, fora dos respectivos territórios nacionais, para o exame das questões comuns que lhes digam respeito.

Todos estes pontos são estudados em Comissões (ou

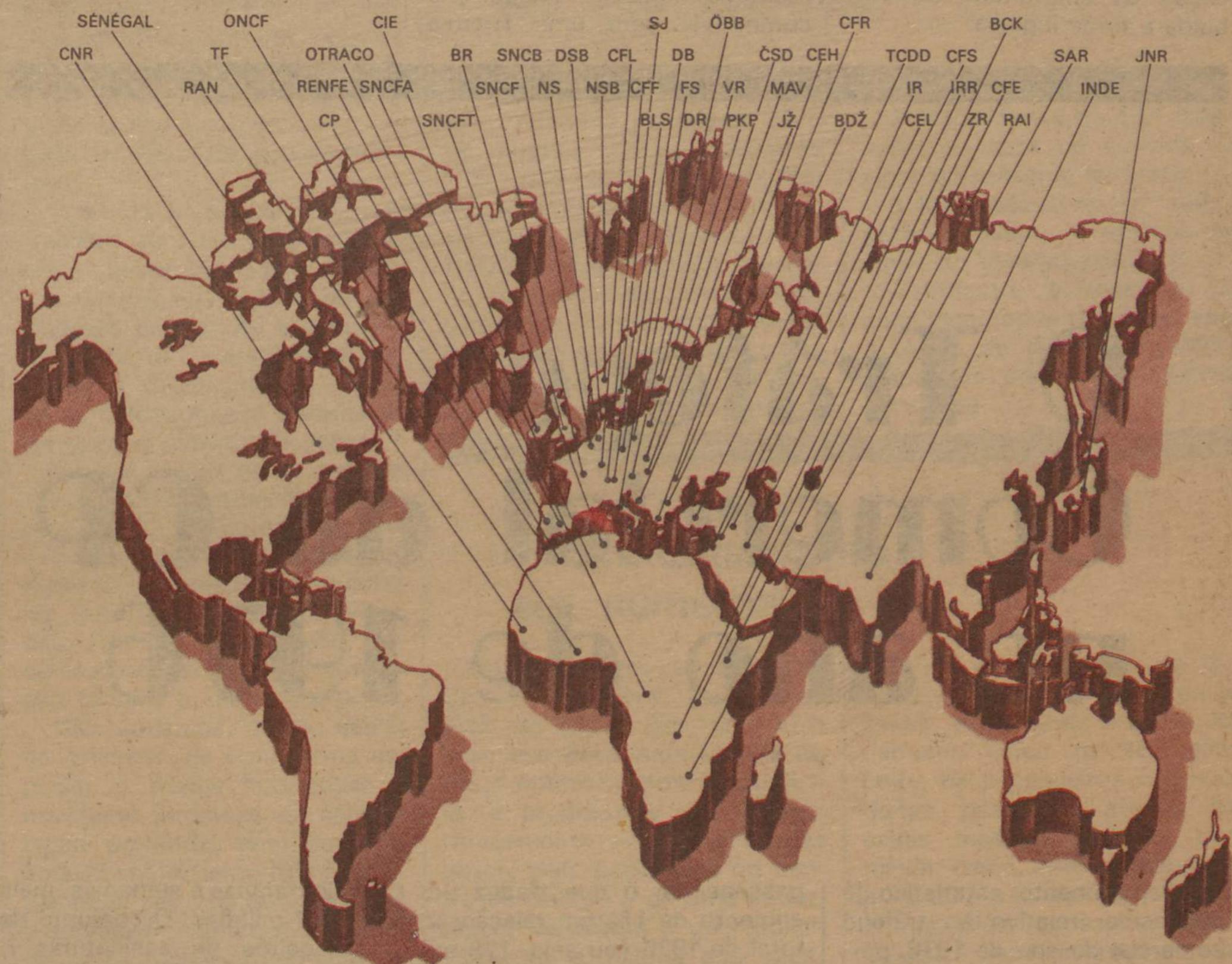
Sub-Comissões) e grupos especiais, abordando assuntos do âmbito das instalações fixas, das Finanças, do Movimento, do Material e Tracção, do Comercial, do Jurídico, dos Abastecimentos, da Informática e do Pessoal. Nestes grupos de trabalho fazem-se representar as várias redes, que são designadas pelo Conselho de Gerência da UIC, por um período de 4 anos renováveis.

A UIC agrupa todas as Administrações ferroviárias europeias (com excepção da URSS) e outras Administrações da África, América do Norte e Ásia. Mantém relações com a Organização ferroviária dos países do Leste Europeu (OSJD), bem como as Associações de Caminhos de Ferro das duas Américas.

Dado que o Caminho de Ferro engloba um heterogéneo conjunto de actividades, cuja formação se obtém, no nosso país, à custa dumha experiência diária, complementada, em alguns dos ferroviários, por um autodidactismo, centrado, essencialmente, em alguma informação escrita, proveniente de outras Redes, aparecem-nos os vários grupos de trabalho da UIC, como escolas de actualização e Formação de técnicos.

Neste contexto, além de se ganhar a experiência e conhecer

## UIC - UNIÃO INTERNACIONAL DO CAMINHO DE FERRO



a investigação desenvolvida pelas outras Redes ferroviárias, há um contacto directo com os técnicos de outros países que têm um caminho de ferro muito mais avançado que o nosso.

Estes contactos poderão evitar, por uma simples troca de palavras, investimentos desnecessários e perdas de tempo, que, em última análise, irão onerar esses mesmos investimentos.

A UIC possui um Centro de Investigação (ORE) ao qual podem aderir todas as Redes-membros. Os trabalhos deste Centro estendem-se a todos os domínios de técnica ferroviária.

### 220 novos vagões cisterna

Pela firma Equimetal — Empresa Fábril de Equipamentos Metálicos, S. A. R. L., com sede em Lisboa, irão ser fornecidos aos nossos Caminhos de Ferro, 220 vagões-cisternas destinados ao transporte de combustíveis.

Estes novos veículos terão a seguinte distribuição: 165 serão destinados ao transporte de «fuel-oil»; 35, ao transporte de gasóleo, e os 20 restantes, ao de gasolina. Trata-se, pois, de um importante fornecimento de vagões do tipo indicado, os quais virão valorizar sobremodo o parque de material de transporte de mercadorias, dos nossos Caminhos de Ferro.

Todos estes veículos serão entregues no ramal da Divisão Metalsines, da Equimetal, dentro dos seguintes prazos:

1 vagão, para gasolina, até 8 meses após a data do respectivo contrato;

19 vagões, para gasolina, no nono mês após a data do mesmo contrato;

1 vagão, para «fuel-oil», no nono mês;

40 vagões, para «fuel-oil», no décimo mês e seguintes, até perfazer o total de 165;

1 vagão, para gasóleo, no 14.º mês;

36 vagões, para gasóleo, no 15.º mês.

Porém, segundo cláusulas contratuais, estes prazos de entrega poderão ser alterados, de comum acordo, entre a C. P. e a Equimetal, para se dar satisfação a eventuais prioridades no fornecimento de outros tipos de vagões.

### 13 novas locomotivas Diesel-Elétricas

Entre a C. P. e a Bombardier-MLW Limited, com sede em Montreal (Canadá), actuando por intermédio da MLW Industries Division, designada por «MLW», foi celebrado um contrato para o fornecimento à nossa Empresa, de 13 novas locomotivas Diesel-Elétricas, bem como de peças de parque, (sobresselentes e ferramentas especiais) respeitantes às referidas locomotivas.

A primeira destas locomotivas será entregue até ao fim do 14.º mês após a data efectiva

da assinatura do respectivo Contrato, e as restantes 12, até ao fim do 16.º mês. Entretanto, dentro de 60 dias, a contar da mesma data, a C. P. comprometer-se-á a dar à «MLW», o esquema da pintura e numeração das aludidas locomotivas, cujo embarque se processará tão cedo quanto possível.

As mesmas, que têm uma potência de 3000 cv., poderão atingir a velocidade de 120 kms/hora.

Quanto aos sobresselentes, o seu embarque iniciar-se-á, o

mais tardar, com o da primeira locomotiva e será completado até 5 meses após o embarque da última.

#### ESTE MÊS:



O Tráfego Comercial da CP em 1976 pág. 2

A Ferrográlica pág. 4

O Comboio mais antigo de Portugal pág. 8

# Novos equipamentos de telecomando.

Com vista à gradual modernização da Rede de Telecomando da C. P., o Serviço de Telecomunicações do DIF abriu concurso, em Junho de 1976, para o fornecimento e colocação, em serviço, de novos equipamentos de telemedida e telealarme para a Subestação de Tracção Eléctrica do Entroncamento (SST Entroncamento).

Assim, concorreram cinco fabricantes:

- Landis & Gyr (Suíça)
- Siemens (Alemanha)
- Brow Boveri (Suíça)
- Erni (Suíça)
- Gec-Elliott Process Automation (Inglaterra)

Uma vez estudadas as propostas apresentadas, a adjudicação da empreitada foi atribuída à firma inglesa.

Deste modo, o equipamento adquirido começará a ser montado pela C. P., no início de 1978, intervindo, posteriormente, a Gec-Elliott Process Automation na fase de colocação, em serviço.

Trata-se dum sistema de concepção avançada, cujo funcionamento é conduzido por um microprocessador.

A extensão do equipamento adquirido levará à substituição integral do antigo sistema de telecomando da SST Entroncamento, sendo, então, todo o novo sistema governado pelo microprocessador.

O novo sistema de telecomando para esta Subestação, tal como o que acaba de ser montado na SST Amadora, é compatível com uma futura

gestão operacional, pelo ordenador, do conjunto das instalações fixas de tracção eléctrica da C. P.

O custo das acções a desenvolver para o emprego do ordenador é reembolsável em seis anos, por decréscimo dos encargos de exploração.

Quanto ao Posto Central de Telecomando de Santa Iria (PCT Santa Iria), que tem a seu cargo a gestão operacional das instalações fixas de tracção eléctrica (rede de transformação e distribuição de energia em 25 KV/50 Hz) a Sul de Caxarias, passará, em consequência, a dispor de meios de actuação significativamente mais eficazes e flexíveis.



## NOTA DA REDACÇÃO

Um dos aspectos mais importantes para uma publicação do tipo do «Rede Geral», é a sua periodicidade. Um dos mais importantes, e também um dos mais difíceis, já que múltiplos são os problemas que surgem por cada número que sai.

Diffícil, porque faltam textos, porque é preciso fazer uma fotografia da última hora, porque a paginação se atrasa, porque na hora da impressão a máquina avaria, porque um jornal de empresa não é um diário, não dispõe de uma Redacção, de uma rotativa, de... um sem número de coisas que não sendo indispensáveis para uma publicação mensal, impedem, muitas vezes, que o jornal saia na data marcada.

Importante, porque uma publicação periódica significa que tem um determinado período, um determinado momento em que é distribuído aos leitores, aos leitores que, naquela altura, esperam a chegada do jornal.

Vem toda esta conversa a propósito dos atrasos que, ultimamente, o «Rede Geral» tem sofrido.

Como todos já certamente notaram, e contrariamente ao que tinha sido norma para os primeiros números, «Rede Geral» de Abril, saiu quase no fim de Maio, e o número de Maio veio a sair perto do fim de Junho...

Quais as causas? — perguntarão os mais interessados. Pois, sem dúvida, as já anteriormente referidas.

«Rede Geral» ultrapassou os seis meses de vida, sendo característica de todas as publicações atravessarem crise de material informativo, ao chegarem ao meio ano de existência.

Não sendo uma excepção, também «Rede Geral» a atravessou.

Faltaram textos, fotografias houve que foi preciso fazer, atrasando a montagem, etc., etc.

Sem procurar esconder os seus problemas (porque, de facto, existiram), «Rede Geral» avança, a crise dos seis meses parece debelada, um esforço está a ser feito para retomar a sua data de edição, mas num jornal deste tipo, onde todos os que nele colaboram, desempenham outras funções, essa recuperação será um pouco mais lenta.

Ainda que atrasado, este número já está mais perto da sua data normal, e o próximo — esperamos — já deverá sair em tempo.

## O Tráfego Comercial da CP no ano de 1976

O apuramento estatístico já conhecido, relativo ao tráfego comercial do ano de 1976, permite concluir que foram transportados em todas as linhas e comboios da C. P. — sem incluir, obviamente, a linha de Lisboa a Cascais, ainda naquele ano a cargo da Sociedade «Estatística» — 129 milhões e 859 mil

passageiros, o que traduz um aumento de 1% em relação ao total de 1975 (ou seja, 128 milhões e 390 mil passageiros). À 1.ª classe couberam 8 milhões e 432 mil e à 2.ª classe 121 milhões e 427 mil.

Os passageiros de assinaturas representam, só por si, mais de 67,7 milhões, e os de bilhe-

tes de tranvias e semanais, mais de 38,7 milhões. O conjunto de passageiros de assinaturas + tranvias e semanais, que, pode dizer-se, representa a fatia do tráfego suburbano, ficou assim, no ano de 1976, cerca de 106,5 milhões de passageiros, isto é, 82% do tráfego geral, cabendo ao tráfego mais de natureza interurbana (que absorveu os restantes 18% do tráfego geral) cerca de 23,4 milhões de passageiros.

O número de passageiros-quilómetro transportados foi de 4079,2 milhões, superior em 6% ao do ano anterior, para o que influiu, também, o facto de ter aumentado o percurso médio de cada passageiro (+4%).

No tocante ao tráfego de mercadorias, transportaram-se cerca de 3 milhões e 420 mil toneladas, o que traduz um aumento de 3% com reporte ao total de 1975 (ou seja, cerca de 3 milhões e 316 mil toneladas), o que, por seu turno, consubstância variação positiva do tráfego de vagão completo (+11% e variação negativa do detalhe (-14%).

Registou aumento muito significativo o número de toneladas - quilómetro (+13%), no

que influiu grandemente o aumento apreciável do percurso médio de vagão completo (+7%).

Finalmente, acrescentar-se-á que as receitas globais do tráfego ascenderam a 2 milhões e 325 mil contos, o que significa o incremento de 25% em relação ao ano antecedente (refle-

xo ainda, em medida apreciável, das alterações tarifárias de 1975 e bem assim das do final do próprio ano de 1976).

(Fonte: Informação Estatística do CIN, Dezembro de 1976).



# Missões de estudo no estrangeiro

## VISITA DE TRABALHO AS REDES DA RENFE, SNCB, CFL E OBB

Dentro do programa de automatização de 500 Passagens de Nível a efectuar num período de cinco anos, ao ritmo de 100 PNs/Ano, que a C. P. se propõe realizar e após a análise das propostas, tendo como parâmetros preço aceitável, prazo de entrega reduzido e baixa exportação de divisas, um Técnico da Equipa de Projectos de Passagens de Nível e outro da Direcção de Exploração, efectuaram uma visita às Redes Ferroviárias da Espanha (Renfe), Bélgica (SNCB), Luxemburgo (CFL) e Áustria (OBB), onde se encontram a funcionar equipamentos iguais aos oferecidos pela Standard Eléctrica (Técnica a relés controlados) e EFACEC (Técnica estática).

Estes dois fabricantes, como se depreende, foram os seleccionados na primeira fase do processo, ou seja na análise das propostas.

Esta visita possibilitou complementar o parecer técnico sobre os equipamentos oferecidos, dado ter sido analisada a sua fiabilidade, problemas de conservação e encargos dela resultantes.

Foi também feita a análise técnica dos equipamentos com técnicos das redes visitadas e com os fabricantes, e trocadas impressões sobre a filosofia geral das Passagens de Nível nas redes em causa, para melhor percepção das razões das soluções adoptadas.

Com esta visita foi possível obter também, uma imagem real das preocupações e intenções das redes visitadas, em especial, no que se refere a Passagens de Nível.

## 1 — Deslocação a Tarbes (Fábrica da Alsthom)

Na sequência da notícia acerca da deslocação, em Outubro de 1976, de uma equipa de técnicos da C. P., à fábrica Alsthom, em Tarbes, podemos, agora, informar que os resultados das modificações introduzidas nos dois motores das locomotivas Alsthom 2600, obtidos nos ensaios sobre plataforma, foram considerados positivos.

Os referidos motores, enviados para aquela fábrica, foram submetidos simultaneamente ao mesmo exame, embora, para se comparar o seu comportamento, um deles mantivesse as características de origem e outro já contivesse as modificações julgadas convenientes.

Assim, foi possível determinar o interesse das modificações e decidir-se pela sua introdução, no segundo dos motores.

Aguarda-se, agora, a montagem desses motores nas respectivas locomotivas, que irão ser submetidas ao serviço normal durante 200 mil quilómetros, mantendo-se, contudo, o seu acompanhamento para verificação do respectivo comportamento.

Caso deixem de notar-se as anomalias que se vinham registando, proceder-se-á à modificação na totalidade dos motores TAB.660 que equipam esta série de locomotivas.

Aproveitando a sua estadia nesta fábrica, os elementos que constituíram esta missão, nos intervalos dos ensaios, efectuaram uma rápida visita e recolheram informações relacionadas com a reparação deste tipo de motores, tendo ficado a impressão do elevado nível técnico que a Alsthom utiliza no seu fabrico, bem como da multiplicidade de meios de que dispõe até ao seu acabamento.

Salienta-se que os motores TAB.660, de 1470 Kw (2000 HP) são os que, de momento, a C. P., possui de mais elevada potência.

## 2 — Deslocação às Oficinas da SNCF

A deslocação de uma equipa de técnicos da DI à SNCF, em Outubro do ano findo, como nos referimos anteriormente, tinha por objectivo conhecer os processos de como haviam sido eliminadas naquela empresa, deficiências semelhantes às notadas no nosso material.

A visita à oficina de Hellemes, a 5 km de Lille, onde se processam as reparações de quase a totalidade do parque de locomotivas eléctricas monofásicas e de policorrente, da SNCF, portanto, também, de locomotivas semelhantes às nossas BB 2600, e a troca de impressões com técnicos da Direcção do Material, onde nos foram expostas as suas experiências e as soluções de ordem prática — que debelaram, substancialmente, as fugas de óleo nos primeiros «bogies» monomotores — proporcionou a obtenção de elementos que nos permitirão discutir, com os técnicos da Alsthom, as modificações a introduzir nos redutores destas locomotivas, numa base positiva de conhecimentos.

Além da visita aos postos de trabalho de reparação de «bogies», observaram-se as técnicas usadas nas reparações em motores de tracção e transformadores, as operações de calagem e decalagem de rodas, as de soldadura e o sistema de lavagem e pintura de peças.

De um modo geral, registou-se a melhor impressão acerca da vida e actividade daquele complexo industrial de uma das maiores empresas ferroviárias da Europa, que se distingue pela sua boa organização, eficiência laboral e sólida formação técnica a todos os níveis.

Não podemos, ainda, deixar de salientar, de uma forma especial, a franca informação e manifesto interesse de colaboração prestada, bem como o amável acolhimento que foi dispensado por todos — técnicos e operários — com quem a equipa da DI manteve contacto na sua curta visita à SNCF.

# Desinfecção do material circulante

Viana do Castelo, Viseu e Vila Real de Santo António.

No referente propriamente à desinfestação, esta será efectuada em três ciclos, a saber: de 1 de Fevereiro a 15 de Março; de 15 de Maio a 30 de Junho e de 15 de Outubro a 30 de Novembro.

Como é óbvio, o material a sofrer estas operações é o constituído por: carruagens, automotoras, furgões e barcos.

Tanto nas desinfestações como nas desinfecções, os produtos escolhidos serão sempre os mais adequados à solução de cada caso concreto.

## 5 locomotivas Diesel-Eléctricas de Via Estreita

Para fornecimento, aos nossos Caminhos de Ferro, de 5 locomotivas Diesel-Eléctricas (BB-1-050 cv-48 Ts, de via Métrica) foi celebrado um contrato entre a C. P. e a «Société ALSTHOM-ATLANTIQUE», de Paris, fabricante das referidas locomotivas. As mesmas deverão ficar concluídas de forma a que o respectivo «Boletim de Saída» possa ser emitido nos se-

guintes prazos:

2 locomotivas no 13.º mês a partir da data de entrada em vigor do presente contrato;

3 locomotivas no 14.º mês a partir da data de entrada em vigor do mesmo contrato.

Entretanto, a recepção de cada locomotiva terá lugar após o termo do prazo de garantia respectivo, previsto no contrato em causa.

## O Entroncamento em números

Nascida, como se sabe, do Caminho de Ferro (em 22 de Maio de 1864), por ter sido o local escolhido para a linha do Leste entroncar com a do Norte, a progressiva vila do Entroncamento — hoje, uma das terras mais populosas do centro do País — é de uma importância ferroviária a que, possivelmente, a maioria dos trabalhadores da Empresa ignorará, na sua verdadeira extensão.

Assim, face não só a essa importância como ao facto de se tratar de uma localidade cuja génese é da inteira «responsabilidade» do Caminho de Ferro, oferecemos — a título de mera curiosidade — aos leitores do «Rede Geral», alguns dos principais dados estatísticos da importância ferroviária dessa Balde de vias férreas.

As suas «gares» são ladea-

das por nada menos do que cerca de 66 (!) quilómetros de linhas, pelas quais cruzam diariamente cerca de 100 comboios de passageiros e mercadorias, passando, ainda, por essas mesmas «gares» uma média diária aproximadamente a 15 000 passageiros. Quanto à área, aliás vastíssima, ocupada pelas suas diversas instalações ferroviárias — oficinas, parques de material, estaleiros, linhas férreas, etc. — diremos que a mesma está calculada em mais de quarenta vezes a do próprio Estádio Nacional.

Eis, pois, em termos o mais «sintéticos» possíveis — para darmos apenas uma ideia geral e rápida — o que é o Entroncamento, ou antes, a sua potencialidade sob o aspecto exclusivamente ferroviário.

## Exposição fotográfica na estação de Campanhã

Integrada nas comemorações do «Dia Mundial da Criança», realizou-se, na sala de espera da estação de Campanhã, uma Exposição Fotográfica constituída por 50 trabalhos, tendo a criança como tema.

O interessante certame, de

iniciativa do jornalista português, Bruno Neves, com a colaboração do Centro de Cultura Popular do Porto e do Sindicato dos Ferroviários do Norte, atraiu àquela estação grande número de visitantes, tanto crianças como adultos.

## Novo Director Geral dos FS (Itália)

Foi nomeado Director Geral dos Caminhos de Ferro Italianos (F. S.), M. Ercole Semenza, em substituição de N. Lucio Mayer, reformado, recentemente, por limite de idade.

Nascido em Bisaccia (Avellino-Itália), M. Semenza, que é licenciado em direito, entrou, bastante jovem, para os Caminhos de Ferro Italianos, como adjunto da Direcção Regional de Turim, e, em seguida, da de

Bari, onde desenvolveu apreciada actividade no Serviço de Movimento.

No período da Guerra, fez parte do Exército do seu país, como oficial de infantaria, tendo sido feito prisioneiro, pelos alemães, que o internaram durante largo tempo, nos campos de prisioneiros, da Alemanha e Polónia.

Terminada a guerra, voltou aos Caminhos de Ferro Italia-

nos, exercendo a sua actividade nos mais variados e importantes sectores daqueles Caminhos de Ferro.

Ultimamente, foi vice-chefe do Gabinete do Ministro dos Transportes do seu país, e Conselheiro da Administração dos F. S., tendo sido nomeado — em 1 de Janeiro de 1974 — Vice-Director-Geral, cargo, do qual, ascendeu, agora, a Director-Geral.

— Sabe o que é a Fergráfica?  
 — Se sabe, conhece a sua capacidade?  
 — Não se considera, no suficiente, informado?  
 — Em qualquer dos casos vai ficar melhor esclarecido  
 — E se nos visitar, recebê-lo-emos com prazer

Quando se fala na Fergráfica e dos problemas inerentes à sua funcionalidade, não são poucos aqueles para quem o assunto é meramente desconhecido, ou quase, havendo outros que fazem grande confusão, tudo isto fruto, como é bem de ver, de uma inadequada ou inexistente informação, por motivos que a seguir se desenvolvem.

Não admira, de resto, que tal suceda, uma vez que esta Empresa, que produz toda a gama de impressos e de publicações, consumidos no dia-a-dia pela C. P., não tem tido vida própria e, por isso, está submetida a uma certa indecisão de ser ou não ser Fergráfica ou, se não será preferível, continuarem as Oficinas Gráficas.

Para uma minoria não será novidade nenhuma a existência da Fergráfica, desde Dezembro de 1973, como sucessora directa, embora visando outros fins, das Oficinas Gráficas, cuja rescisão do contrato com os empreiteiros, que as exploraram para cima de 40 anos, se processou em Dezembro de 1972.

É muito importante fazer notar que, apesar de pouco divulgada, a Fergráfica é dotada de uma dinâmica operante que confere um razoável nível qualificativo e quantitativo, aos seus meios de produção, graças à reconversão praticada nos métodos de trabalho, a que se têm adaptado, positivamente, os trabalhadores, valorizando-se do ponto de vista profissional. Se a tudo isto acrescentarmos a progressiva renovação do parque de material gráfico, de que se tem tirado o melhor rendimento, valor que no ano findo atingiu 86% da capacidade do equipamento impressor, ou seja mais 11% do que se tinha conseguido no ano transacto, teremos que concluir que a Fergráfica caminha firme para um futuro promissor, lembrando ainda que este aumento de produção se verificou, não obstante, a redução de 12 unidades nos efectivos, por reforma, cifrando-se o quadro actual em 45 trabalhadores.

#### — O que é a Fergráfica, Artes Gráficas, Lda?

É uma Empresa associada da C. P. e da Rodoviária Nacional (ex-E. G. T.) constituída por escritura celebrada em 14 de Dezembro de 1973.

A partir do exercício económico de 1974, ocupar-se-ia da exploração de tudo quanto até então era feito pelas Oficinas Gráficas, garantindo toda a produção desenvolvida pelas artes



gráficas, na medida das necessidades, ou ainda a integrar qualquer outro ramo de comércio ou indústria.

Ficou instalada nas dependências onde funcionaram as Oficinas Gráficas, na Av. Infante D. Henrique n.º 89, em Lisboa.

Os excedentes da capacidade de produção, não absorvidos pela C. P., seriam conduzidos para outros clientes como, aliás, já começa a acontecer, tendo-se, recentemente, ganho um concurso para execução de uma publicação mensal, de prestígio, durante um ano.

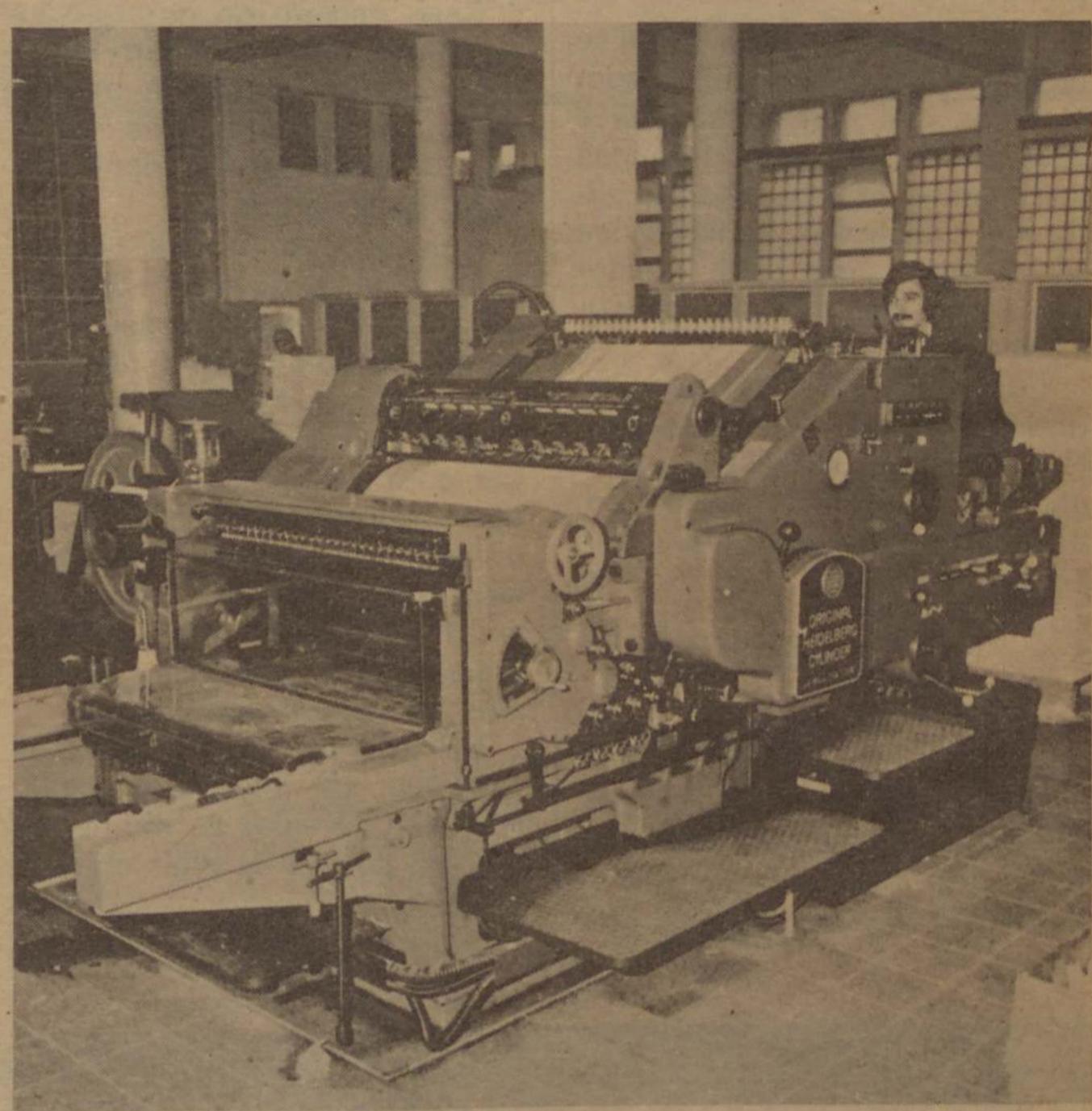
Só em Janeiro último se decidiu pelo arranque da Fergráfica, em termos de autonomia, ainda mal definidos em alguns pontos relevantes, mas, pelo menos, vantajosos quanto à eliminação de situações anómalas.

Podem interrogar-se os leitores, e com muita pertinência, se a Fergráfica, quando foi

constituída, deu origem à extinção das Oficinas Gráficas, como se explica que a existente não funcionasse e as que cessaram a laboração continuassem a produzir?

A justificação mais razoável é esta: enquanto se ultimavam, em 1974, processos burocráticos e de ordem jurídica, eclodiu o 25 de Abril, que deu oportunidade aos trabalhadores de exporem a sua legítima vontade de serem integrados na C. P., pela razão de se considerarem, tipógrafos e administrativos, como fazendo parte, por tradição, da Grande Família Ferroviária.

Nesta circunstância, e até que não foram devidamente analisados os prós e os contras do lançamento da Fergráfica, com toda a sorte de implicações de ordem fiscal e financeira, e perante a deterioração do mercado gráfico, com falência, de algumas tipografias, umas de importância no con-

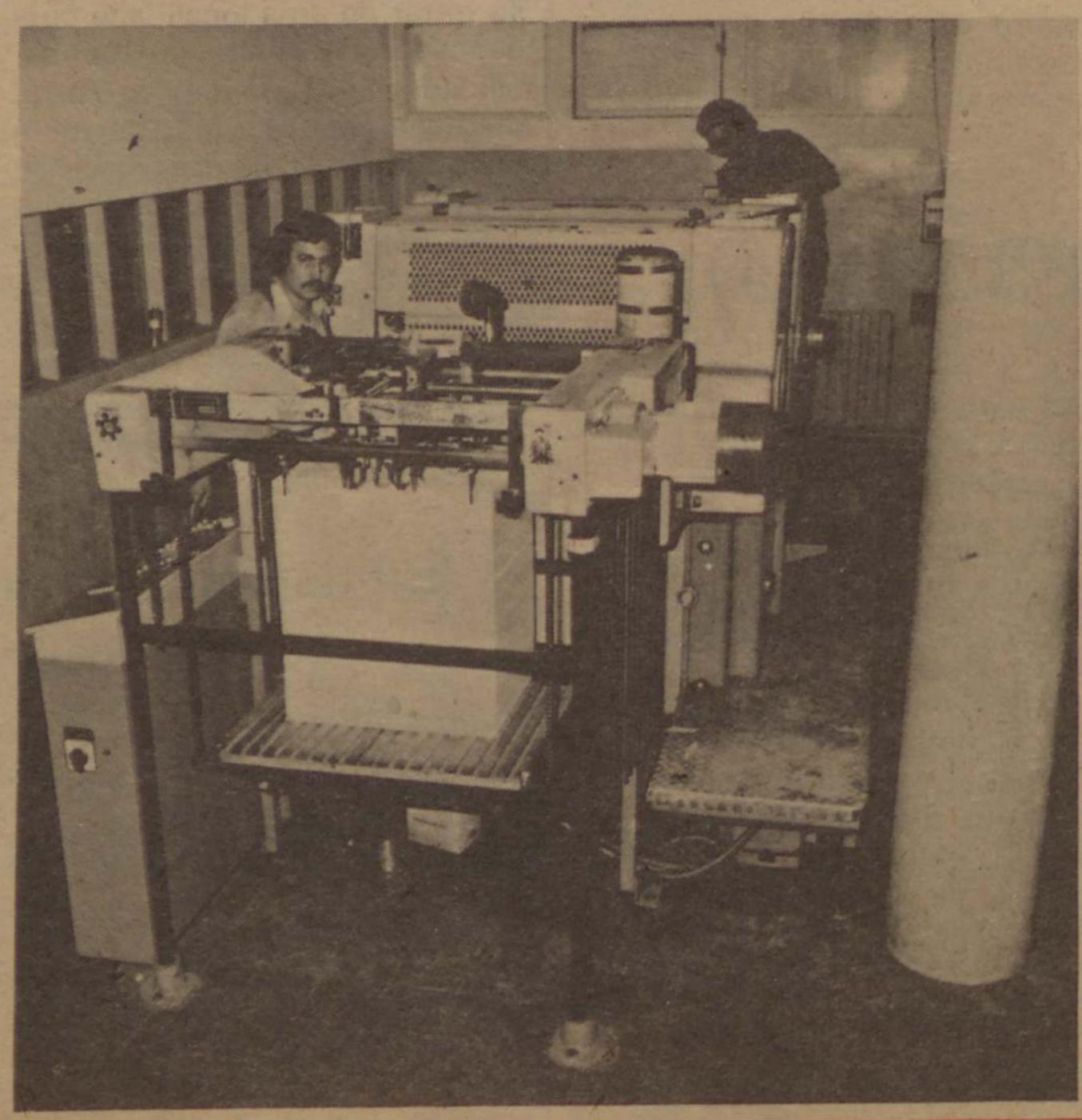


texto industrial e outras sem viabilidade económica, dadas as suas estruturas artesanais, as Oficinas Gráficas foram surpreendendo o impasse criado, utilizando o equipamento pertencente à Fergráfica e o seu pessoal, que é apenas o administrativo, uma vez que o gráfico é ainda identificado nos organismos oficiais, incluindo o Sindicato dos Trabalhadores Gráficos do Sul e Ilhas, como sendo da Tipografia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em 14 de Novembro de 1972, a Administração da C. P. comunicou, por escrito, aos gerentes da firma Rego & Fernandes, Lda., Empreiteiros das Oficinas Gráficas da C. P., que a «Companhia deliberou assumir, em relação ao pessoal dessa Sociedade, as responsabilidades impostas pelo Regime Jurídico do Contrato Individual de Trabalho aos adquirentes de estabelecimentos, foram, neste lapso de tempo, até à constituição da Fergráfica, em 14 de Dezembro de 1973, se não ferroviários de direito total, pelo menos de direito relativo às responsabilidades assumidas pela nova entidade patronal.

humana e social, uma vez que tal assunção de responsabilidade é discutível sob o ponto de vista legal». (...)

Considerando que a maioria do pessoal gráfico usufrui regalias, limitadas, de transportes ferroviários e que, do contrato com os empreiteiros, a Companhia se obrigava a dispensar, nos seus Serviços Médicos, a todo o pessoal das Oficinas Gráficas os tratamentos, curativos ou assistência clínica de que o mesmo carecia, infere-se que os gráficos, quer por uma questão humana ou social, mas, principalmente, pela força da lei imposta pelo Regime Jurídico do Contrato Individual de Trabalho aos adquirentes de estabelecimentos, foram, neste lapso de tempo, até à constituição da Fergráfica, em 14 de Dezembro de 1973, se não ferroviários de direito total, pelo menos de direito relativo às responsabilidades assumidas pela nova entidade patronal.



# FERGRÁFICA

por Cândido Luis gerente executivo da Fergráfica

Uma vez celebrada a escritura que criou a Fergráfica, e dadas as dificuldades surgidas, logo de seguida, umas de ordem burocrática outras devidas à fase de transição que implicou complexas tarefas reconvertidas, a C. P., face a estes problemas, como sócio maioritário da Fergráfica, com 98% do capital social, assumiu o seu funcionamento, responsabilizando-se pela gestão administrativa e financeira, logo que absorvia toda a produção.

Vislumbraram-se, agora, algumas perspectivas quanto à viabilidade de integrar o pessoal nos quadros da C. P., conforme decisão tomada pela então Comissão Administrativa, que, de certo modo, deixou surpreendidos os trabalhadores, dado que esta pretensão lhes havia sido recusada por três vezes. Não obstante, há todo um contencioso a resolver à mesa das conversações, para se poder concretizar esta promessa.

#### — Retrospectiva

Já atrás foram referidos alguns elementos do contrato acordado com os empreiteiros, mas para se analisar, mais concretamente, alguns dos clausulados, toquemos nalguns pontos de maior relevância:

O equipamento, quase na totalidade, era do património da C. P., incluindo o edifício. A reparação das máquinas, dos motores e das instalações de água, gás e energia eléctrica (luz e força motriz) era também de sua conta.

A percentagem acordada, para sobras de papel, destinadas a desperdícios e provas tipográficas, era de 2% nas tiragens de impressos inferiores a 100 000 exemplares e, de 1%, nas quantidades superiores.

Quando o contrato foi denunciado, em 1972, e a seguir rescindido, estas sobras acumuladas durante a vigência do con-

trato, nunca controladas pela Companhia, constituiram uma razão de direito dos empreiteiros, que apresentaram uma estatística que, pelos seus cálculos, atingia 26 541 kg, pelos quais foram exigidos 243 901\$40.

A C. P., pela letra do contrato e pela falta de documentação que contrariasse esta reivindicação, entendeu, como recurso, negociar a proposta que foi reduzida para cerca de 150 contos.

A partir dos fins de 1972, as Oficinas Gráficas andaram entregues à sua própria sorte por falta de gestores minimamente qualificados para o efeito.

Assim, em 1973, dependenderam do Serviço de Relações Públicas e poucos meses depois do Secretariado da Administração.

A Fergráfica surge em Dezembro ficando subordinada, até Agosto de 1974, também ao Secretariado e, depois, à então Comissão Administrativa.

Presentemente encontra-se na dependência do Conselho de Gerência, tendo como representante da C. P. o Sr. Eng. Gonçalves Ferreira, estando a Rodoviária Nacional, presente, representada pelo Sr. Dr. Mário Laurindo Gonçalves dos Santos.

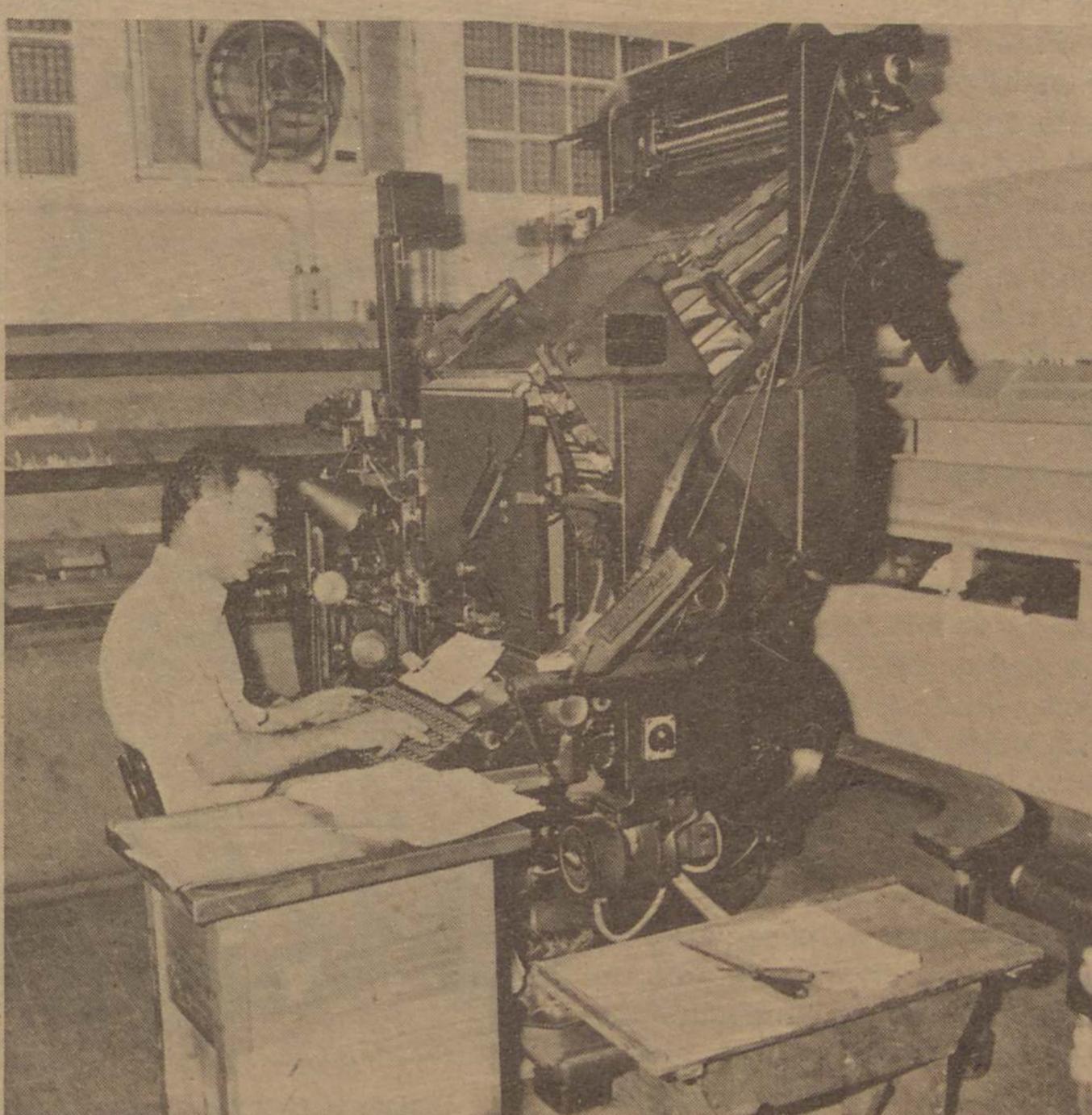
A Sociedade possui um capital social de 5000 contos, sendo 4 900 000\$00 da C. P., dos quais 4 450 000\$00 em equipamento, e 450 000\$00 em numerário, sendo 100 000\$00 da R. N..

É de salientar que esta Empresa é, no ramo gráfico, das de maior dimensionamento, situando-se entre cerca de 1100 tipografias existentes no país, num grupo que abrange 6%, logo a seguir ao primeiro grupo formado por 4%.

#### — Estrangulamento da produção em 1974

#### — Disponibilidade em 1977

Muitos trabalhadores, para



não dizer todos, foram afectados psicologicamente, embora uns mais do que outros, com a formação da Fergráfica.

Desde as ameaças de despedimento, ou de reforma compulsiva, às discrepâncias nas diretrizes laborais, o então gerente executivo, de decisão centralizadora, indiscutível, conseguiu implantar a incerteza e a consequente desmotivação, até como forma de conseguir a substituição de grande parte do pessoal existente por outro considerado mais qualificado.

Daí que as preocupações de cada um provocassem um desinteresse pelo trabalho, dados os traumatismos criados.

Depois do 25 de Abril os trabalhadores libertaram-se deste pesadelo com a exoneração do gerente executivo.

Resolvido este caso, houve necessidade de restabelecer a confiança perdida, ocasionando motivações incentivadoras, organizando a equipa com a me-

lhor homogeneidade possível, incutindo ânimo e dinamismo até se obter um ritmo de trabalho conscientizado.

O esforço resultou, e, a prová-lo, estão os números que informam que, em 1974, a produção estava atrasada cerca de meio ano, devido, em parte, à substituição do equipamento impressor, e não só, que era manual, na maioria.

Para 1977, prevê-se disponibilidade que, se a C. P. não a absorver, terá de ser canalizada para o exterior, a fim de se defenderem os custos de produção numa perspectiva económica e, como tal, competitiva.

Somos — e podemos afirmá-lo sem receio de desmentido — uma força de trabalho em constante progressão qualitativa e quantitativa.

Para já, uma coisa é certa: a C. P. está a pagar os seus impressos a preços mais baixos, em virtude de, em menos tempo, se ter produzido mais e

com melhor qualidade técnica.

Não nos deixamos deslumbrar por termos alcançado esta substancial melhoria, antes pelo contrário, por sabermos, exactamente, que as qualidades potenciais de cada indivíduo são um campo vasto a desenvolver, onde se fomenta e consolida a sua realização social e profissional, obriga-nos a um repensar constante dos processos usuais do trabalho, no sentido de «mutatis mutandis» (mudando o que deve ser mudado), de forma organizada e racional, por defendermos o princípio de que é preciso produzir mais, melhor, e em menos tempo, a fim de se tirar o máximo rendimento na criação da riqueza nacional de que tanto se fala e tão poucas acções positivas se vêem, reafirmando-se, deste modo, de que aquilo que se faz é mais claro e compreensivo do que tudo o que se diz.

#### — A valência da Fergráfica

No ano findo, os relatórios mensais da produção, fornecem os seguintes elementos estatísticos, apesar de a paragem forçada, por falta de energia, nos meses de Julho e Agosto, no total de 171 horas:

Passagens/folha: 20 886 994; Impressos em diversos formatos, reproduzidos nestas folhas: 81 659 153;

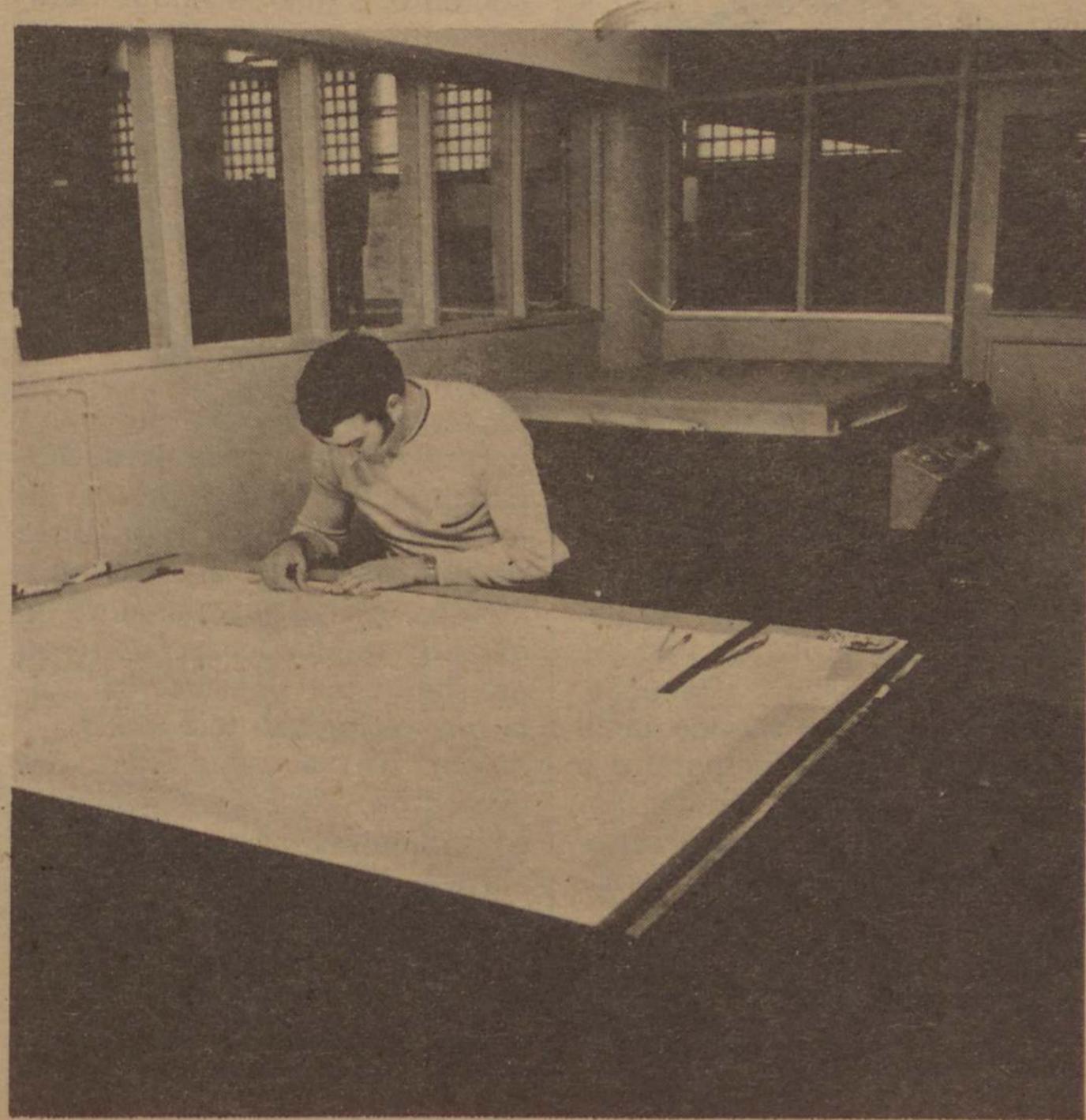
Brochuras de diversos formatos: 1 224 354;

Folhas alçadas mecânicamente: 5 557 280.

Neste trabalho foram consumidas entre 20 a 24 toneladas de papel, por mês.

É oportuno demoler — por inexplicável e deturpadora da verdade consentânea, que temos vindo a demonstrar — o velho «slogan», utilizado contra as Oficinas Gráficas e que muitos vêm aplicando em relação à Fergráfica, por desactualização do conhecimento da realidade, de esta não ter capacidade de resposta para satisfazer as solicitações da C. P.. Garantimos, sem rebuço, seja qual for a intenção movida, de que, presentemente, o equipamento da Fergráfica, moderno na sua maioria e algum sofisticado, sobeja em disponibilidade, graças ao grupo de trabalhadores, enquadados e orientados por técnicos qualificados, todos apostados a ganhar a batalha da produção que têm conseguido vencer, sob orientação acautelada, organizada e cada vez mais racional.

A estrutura organizativa da Fergráfica assenta nas seguintes bases: Gerência; Escritório, Contabilidade; Controlo de Produção, Planeamento, Orçamento; Composição Mecânica, Composição Manual, Gravação de nyloprint, Fundição de metal branco para fabricação de tipo, filetes, lingotes, quadrados, entrelinhas, ponteados, azurado e toda a gama de material para a composição manual; Fundição de lingotes para alimentação das duas máquinas de



compor a quente, em linha; Impressão de Offset e Tipografia, Montagem, Transporte e Fotografia (em vias de instalação); Encadernação Mecânica, Manual e Corte; apoio por pessoal indiferenciado.

Há um denominador comum evidenciado pela equipa: o aspecto gráfico do seu trabalho deve justificar-se sempre pela qualidade, incidindo essa preocupação nas publicações de prestígio onde o cunho artístico deverá prevalecer, conseguido, evidentemente, com a colaboração muito compreensiva e orientadora do Gabinete de «Design» da C. P. que tem emprestado aos nossos melhores trabalhos a sua valiosa expressão criativa e sugestiva, fruto da fecunda e vasta produção técnico-artística de que é capaz.

Gostaríamos que os responsáveis pelos diversos órgãos, da C. P., e não só, visitassem a Fergráfica para terem oportunidade de verificar a versatilidade do nosso equipamento que está à altura da concordância de qualidade.

Seria, talvez, o meio de motivarmos estes gestores de que têm ao seu dispor um serviço gráfico eficiente, sendo pena, por ser desconhecida a nossa polivalência, supomos, que haja trabalhos que deveriam ser feitos nestas oficinas, por serem industriais, e sejam entregues outros locais onde nem os meios técnicos nem sequer os humanos, reúnem o mínimo exigível para dar qualificação a trabalhos que ultrapassam o seu âmbito.

Focámos este ponto porque

entendemos deixá-lo à consideração dos respectivos responsáveis por haver casos em que, nitidamente, se está a tomar a «nuvem por Juno», talvez por falta de uma informação correcta.

Vamos dinamizar uma acção informativa situando-se agora num polo administrativo que nos parece fundamental, no caso de requisições de impressos e do movimento do Fundo de Maneio.

Para tanto, realizou-se no passado mês de Maio um debate-convívio, com os chefes de Secretaria dos diversos órgãos, onde os visitantes foram postos perante a realidade, com explicações de circunstância, de que resultou diálogo proveitoso.

Julgamos ter sido útil esta visita, por considerarmos os Chefes de Secretaria, em especial, as correias de transmissão que poderão acionar, positivamente, junto dos respectivos órgãos, alertando-os e esclarecendo-os com vista à condução de todos os trabalhos, de índole industrial, para a Fergráfica para defesa dos interesses económicos da C. P., que estamos apostados a defender pois, bem sabemos quanto prestigia uma Empresa a perfeição técnica de uma publicação, quer seja a uma cor ou a várias, ou seleção, por dar uma imagem facial de como vão as coisas, por dentro, quanto a organização e a reconversão de métodos de trabalho.

Depois deste descriptivo, esperamos ter dito da Fergráfica o suficiente para não subsistirem dúvidas por defeito de informação.

## Electrificação do Ramal da Sorefame.



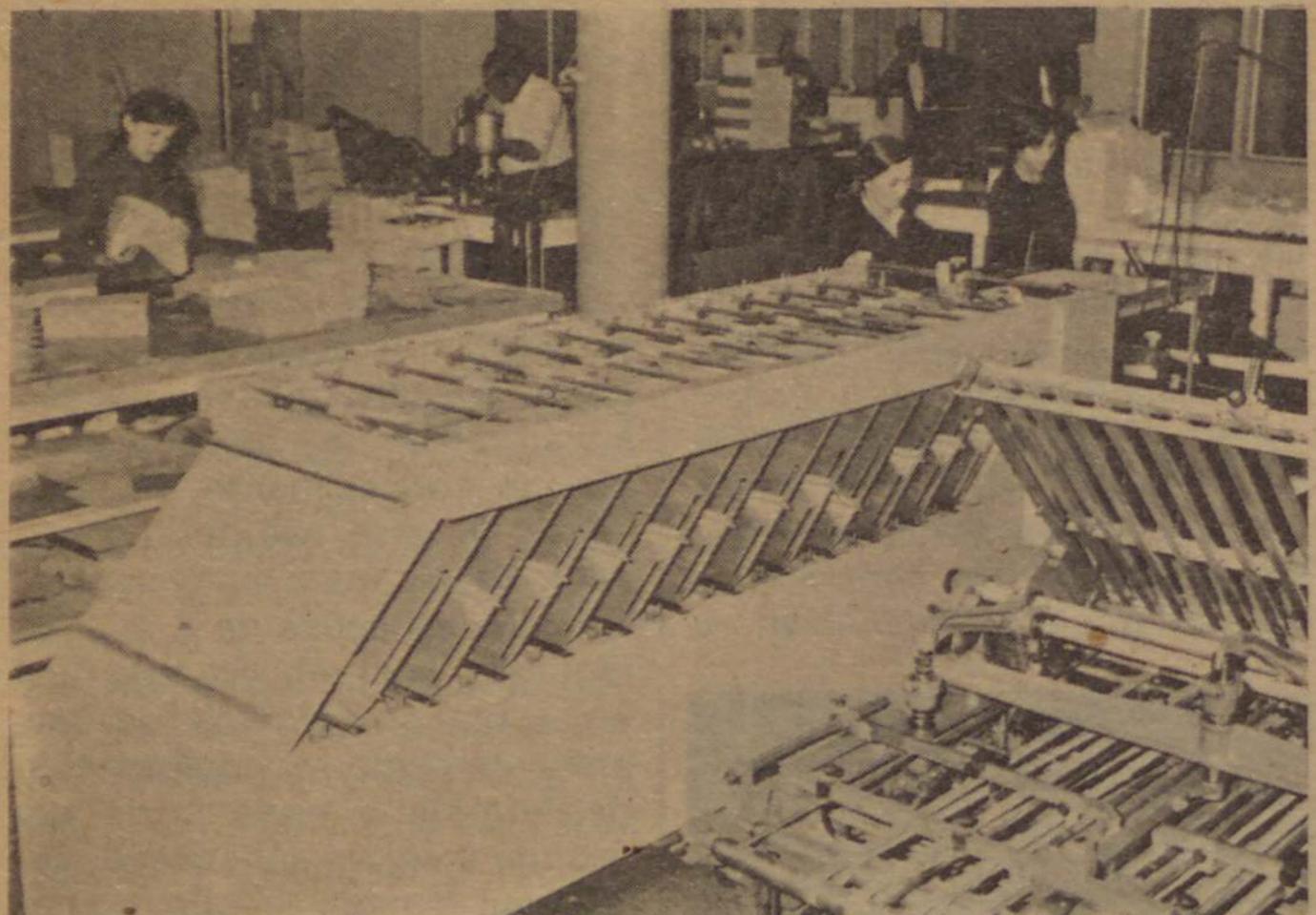
Concluiu-se no passado mês de Junho a electrificação do Ramal Particular da Sorefame, que equela empresa encomendou à C. P.. A electrificação abrange duas linhas de ensaio para material motor eléctrico, além do ramal que as liga à linha de Sintra.

Dadas as baixas velocidades a praticar na via, a instalação foi equipada apenas com uma catenária de fio de contacto, que constitui a única instalação do género, existente em Portugal.

Embora esta electrificação não se integre na rede ferroviária nacional, referimo-la aqui por ter sido a primeira instalação de catenária concebida e montada pela C. P., demonstrando assim, a capacidade técnica da Empresa, neste campo.

O projecto foi elaborado pelo Gabinete de Estudos e Projetos da Direcção do Equipamento, e a montagem efectuada pela Brigada de Catenária, de Campolide, da Região Centro.

## Nova estrutura para a regulamentação da Exploração Técnica



Entende-se por regulamentação de exploração técnica o conjunto de normas e de disposições de carácter imperativo que são estabelecidas em todas as Empresas de exploração ferroviária, com o objectivo de garantir uma satisfatória qualidade do «produto oferecido», qualidade esta que se traduz, basicamente, no caminho de ferro, pela segurança na circulação e eficiência nos serviços prestados.

Na C. P., o estudo — elaboração e aplicação deste tipo de regulamentação — está organicamente atribuído ao Serviço de Estudos do Departamento de Transportes.

O especialista de regulamentação de exploração técnica, deve ter em consideração que esta deve satisfazer sempre a três atributos fundamentais: Precisão, Uniformidade, Actualização. Estes atributos são, no entanto, de difícil execução, dada a complexa e variada gama de matérias a regulamentar e o grande número de circunstâncias a que são condicionadas, muitas vezes, as normas a aplicar.

Nos casos em que a estrutura regulamentar não é a mais adequada, torna-se, por vezes, delicado conciliar a uniformidade com a actualização.

É precisamente o que se pas-

sa na C. P., em que a impreiosa e urgente necessidade de actualização da regulamentação, resultante da sua grande diversificação e carências, existentes ainda há cerca de dez anos, tem obrigado a sacrificar sistematicamente a uniformidade estrutural à Actualização.

Constata-se, pois, que na actual organização regulamentar as matérias não se encontram devidamente «arrumadas» numa classificação documental coerente, o que contribui, naturalmente, para que a documentação difundida, não seja devidamente apreciada pelo pessoal, segundo uma escala de valores de segurança.

Do que fica exposto, resulta, de imediato, que a documentação da função Transportes enferma de dois inconvenientes: — por um lado, não permite uma fácil apreensão, por parte do agente, do conjunto de documentos normativos com directa incidência na segurança da circulação que, em cada momento, é necessariamente o garante regulamentar do grau de segurança possível de atribuir à exploração ferroviária;

— por outro, dilui, por documentos, com igual designação, matérias de carácter diversificado (informativo, normativo de segurança, normativo de exploração...).

Nesta conformidade, encontra-se em estudo o lançamento de um novo modelo estrutural para a regulamentação difundida pelo Departamento de Trans-

portes. Este modelo inclui um documento regulamentar de superior importância para a Exploração Técnica e que se designará por Regulamento Geral de Segurança.

O Regulamento Geral de Segurança (R. G. S.) será o conjunto de todas as disposições regulamentares directamente relacionadas com a segurança da circulação, divididas em vários títulos, a saber:

Título I — Generalidades  
Título II — Sinais  
Título III — Circulação  
Título IV — Composição dos Comboios  
Título V — Manobras  
Título VI — Passagens de Nível  
Título VII — Trabalhos

Como exemplo, diremos que os actuais Regulamentos de Sinais e de Circulação dos Comboios serão futuramente integrados nos títulos II e III, respectivamente.

Todas as outras matérias, fora do âmbito da segurança da circulação e inerentes às técnicas de exploração ferroviária, serão devidamente organizadas em Instruções Técnicas de Exploração.

Para uma melhor compreensão do modelo proposto, já que não temos possibilidade de desenvolver mais este assunto, no espaço que nos está reservado, a seguir se representa esquematicamente a nova estrutura pretendida, para a documentação regulamentar do DTR.

Documentos regulamentares de segurança da circulação

— Normativos

Regulamento Geral de Segurança  
Instrução Complementar de Segurança

Instrução Geral de Sinalização  
Instrução de Sinalização

— Não Normativos

Comunicação

Documentos regulamentares de exploração ferroviária

— Normativos

Instrução de Exploração Técnica  
Instrução Complementar de Exploração Técnica

— Não Normativos

Comunicação

# Fornecimento de 546 aparelhos de mudança de via

Para fornecimento, à C. P., de 546 aparelhos de mudança de via, foi firmado um contrato entre a nossa Empresa e a Vereinigte Österreichische Eisen-Und Stahlwerke—Alpine Montant Altiengesellschaft, designada por VOEST-ALPINE, com sede em Leinz-Donau (Áustria).

Estes aparelhos serão entregues parcialmente desmontados, mas de modo a constituir

vários conjuntos o mais completo possível, e devidamente acondicionados para a expedição.

Os seus prazos de entrega processar-se-ão a partir dos 14.º e 15.º meses após a assinatura do Contrato. Porém, os sobresselentes respeitantes aos referidos aparelhos, serão entregues até 18 meses após as mesmas datas.

# Fornecimento de 400 aparelhos de dilatação

Segundo contrato celebrado entre a C. P. e a COMETNA (Companhia Metalúrgica Nacional, S. A. R. L.), com sede em Lisboa, irão ser fornecidos aos nossos Caminhos de Ferro, 365 aparelhos de dilatação de via unidireccionais e 35 bidireccionais, num total de 400. Todos estes aparelhos são de origem austriaca.

As entregas dos mesmos, efectuar-se-ão dentro de um prazo de 6 meses a contar da data da assinatura do respetivo contrato, e processar-se-ão à razão de 25 aparelhos por mês, até atingir o total apontado.

A COMETNA terá, por sua

vez, como subfornecedores, para estes aparelhos, a firma austriaca Voest-Alpine, sendo esses subfornecimentos constituídos por:

730 lanças para aparelhos de dilatação unidireccionais, em bruto;

730 troços de carril UIC 54 B, para fabrico das contralanças dos aparelhos de dilatação unidireccionais;

140 lanças para aparelhos de dilatação bidireccionais, em bruto;

70 troços de carril UIC 54 B, para fabrico das contralanças dos aparelhos de dilatação bidireccionais.

# A CP NA IMPRENSA

## NA LINHA DO OESTE DESCARRILOU UM COMBOIO DE MERCADORIAS

PAIÃO — Desconhecem-se, ainda, as causas do descarrilamento, verificado ontem, cerca das 20 horas, nas proximidades da estação de Telhada (linha do Oeste). A composição descarrilada seguia de Martingança para Alfarcos, sabendo-se que ficaram afectados 16 dos vagões-cisternas, que transportavam cimento.

Não havendo vítimas a lamentar, os prejuízos materiais ainda não calculados na sua totalidade, ascendem a vários milhares de contos, já que alguns vagões são considerados irreparáveis. A linha ficou destruída numa extensão superior a 300 metros, admitindo-se que, ao princípio da noite, os comboios recomeçem a circular.

Entretanto, o transbordo de passageiros entre as estações de Telhada e Louriçal está a ser efectuado em autocarros.

«Diário Popular» — 10/5/77

## «QUE COMBOIOS TEM A LINHA DO TÂMEGA!»

Os passageiros que diariamente utilizam os meios de transporte que a C. P. põe à sua disposição na linha do Tâmega, que na Livração (linha do Douro) liga a Arco do Baúlhe, queixam-se de que a C. P. depois de ter anunciado que iriam ser colocadas nesta linha máquinas «Diesel», as mesmas foram desviadas para outras paragens e substituídas pelas velhas máquinas a vapor.

«A comodidade e limpeza de que os passageiros passariam a dispor, é razão mais que suficiente para que os responsáveis da C. P. reflectam e rectifiquem decisões, enviando o mais urgentemente possível as máquinas Diesel — pelo menos

Reclamam os passageiros porque ali ainda circulam automotoras dos anos quarenta, cuja lotação é de 37 lugares, mas que, muitas vezes transportam muito mais de 100 pessoas, o que, para além da segurança, leva a contar com a forma incómoda como se viaja.

Dizem-nos ainda, que o excesso de carga e a antiguidade do material motivam nas máquinas constantes avarias e que em toda a rede apenas existem quatro automotoras distribuídas pelas linhas do Sabor e Tâmega. Circulam ali outras automotoras que datam de 1950 e possuem a lotação de 56 lugares, o que é muito pouco para o movimento daquela via. É manifesta a necessidade de comboios com seis carruagens ou vagões dado que tem aumentado o tráfego de mercadorias e as máquinas a vapor não aguentam com a carga que lhes é atribuída.

É também de ter em conta que o perfil da linha é acidentado «e não se justifica que, sendo as locomotivas retiradas da estação de Boavista, por incapacidade, as mandem como «refugo» para a linha do Tâmega. Há que contar com o factor tempo e são necessárias duas ou três horas a fazer vapor, enquanto que em apenas dez minutos as máquinas modernas — uma das quais estava para «viajar» no Tâmega e agora vai ser desviada segundo nos dizem — estão rapidamente prontas a circular».

«A comodidade e limpeza de que os passageiros passariam a dispor, é razão mais que suficiente para que os responsáveis da C. P. reflectam e rectifiquem decisões, enviando o mais urgentemente possível as máquinas Diesel — pelo menos

uma». Os que diariamente viajam na linha do Tâmega, afirmam-nos, chamarão a atenção do Governo para que exija da C. P. «mais respeito». E é esse respeito que ficam a aguardar. «Jornal de Notícias» — 8/5/77

## QUE COMBOIOS TEM A LINHA DO TÂMEGA!

A propósito do nosso reparo sobre as deploráveis condições dos comboios da linha do Tâmega, publicado no passado dia 8 sob este título, recebemos do chefe do Serviço de Relações Públicas da C. P. o seguinte esclarecimento:

«1. A C. P. tem plena consciência da degradação em que se encontra o equipamento das suas linhas de via estreita (todas elas) pelo que já estudou o plano de reapetrechamento que a situação exige. Segundo esse plano, a executar progressivamente, todas as locomotivas a vapor desaparecerão até 1981 bem como quase todas as carruagens existentes — sendo substituídas por locomotivas e automotoras «Diesel», com características adequadas ao serviço e em quantidades correspondentes às necessidades de cada linha.

2. Nestas circunstâncias, as transferências de material que se irão fazendo têm apenas a facilidade de ir permitindo a melhor utilização possível dos veículos existentes, mas — repte-se — em nada prejudicam o objectivo final, que é a eliminação total dos equipamentos antiguados até ao fim do actual período transitório».

«Jornal de Notícias» — 18/5/77

## Extinção da CAR

### (Comissão de Apoio à Reorganização)

Face à recente publicação dos Estatutos da Empresa — Caminhos de Ferro Portugueses — E. P. — promulgados pelo Decreto-Lei n.º 109/77, a Comissão de Apoio à Reorganização (CAR), em sua reunião de 28 de Abril último, entendeu, por unanimidade, solicitar a sua extinção — e consequente des nomeação dos seus membros — à Comissão Administrativa da Empresa.

Esta Comissão, além de manifestar a sua concordância a tal respeito, desejou ainda patentejar o seu reconhecimento a todos os membros da CAR, pela acção desenvolvida na reorganização da Empresa.

## UM CAMINHO DE FERRO PARA O FUTURO



A Exposição «Um Caminho de Ferro para o Futuro», uma organização da União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC), com o apoio da Associação Internacional dos Museus dos Transportes (AIMT) e com a colaboração das diversas redes ferroviárias que a integram, esteve patente ao público da cidade do Porto, no átrio da Estação de S. Bento, de 26 de Maio a 14 de Junho.

Esta Exposição, inaugurada em Paris, em 1975, percorreu um longo itinerário, tendo estado, sucessivamente, na França, Luxemburgo, Alemanha Federal, Holanda, Suíça, Itália, Áustria, Hungria, Bulgária, Checoslováquia, Polónia, Alemanha Democrática, Dinamarca, Inglaterra, Espanha e, finalmente, em Portugal, onde justamente terminou este longo circuito.

Estiveram expostos 21 painéis, dos quais salientamos: «A evolução do comboio ao longo do tempo (1825-1975)», «Auto Expresso», «Cada Mercadoria é transportada por um comboio especial», «O carril», «Os sinais de Cibernética», «O comboio e o Serviço de Transporte Ur-

banos», «Comboios e Aeropostos», «As Gares especialmente adequadas à formação de comboios de Mercadorias», «O Futuro dos Caminhos de Ferro Europeus», «O Comboio e a paisagem» e «Várias Linhas Ferroviárias Estrangeiras».

Esta exposição forneceu ao público uma imagem concreta das possibilidades dos serviços que o Caminho de Ferro pode pôr à disposição da comunidade.

À inauguração estiveram presentes vários dirigentes da CP, entre os quais o director da RN, em representação da CA, tendo sido afirmado, na altura, que embora a CP esteja ainda longe dos padrões referenciados na Exposição, ela serviu como um estímulo no sentido de, com os meios adequados, melhor servir a comunidade.

O tema desta Exposição representou, pois, que o Caminho de Ferro tem um papel a desempenhar no desenvolvimento das comunidades que serve, seja no transporte de passageiros, seja no transporte de mercadorias.

# O Comboio mais antigo de Portugal

## ficha técnica e histórica

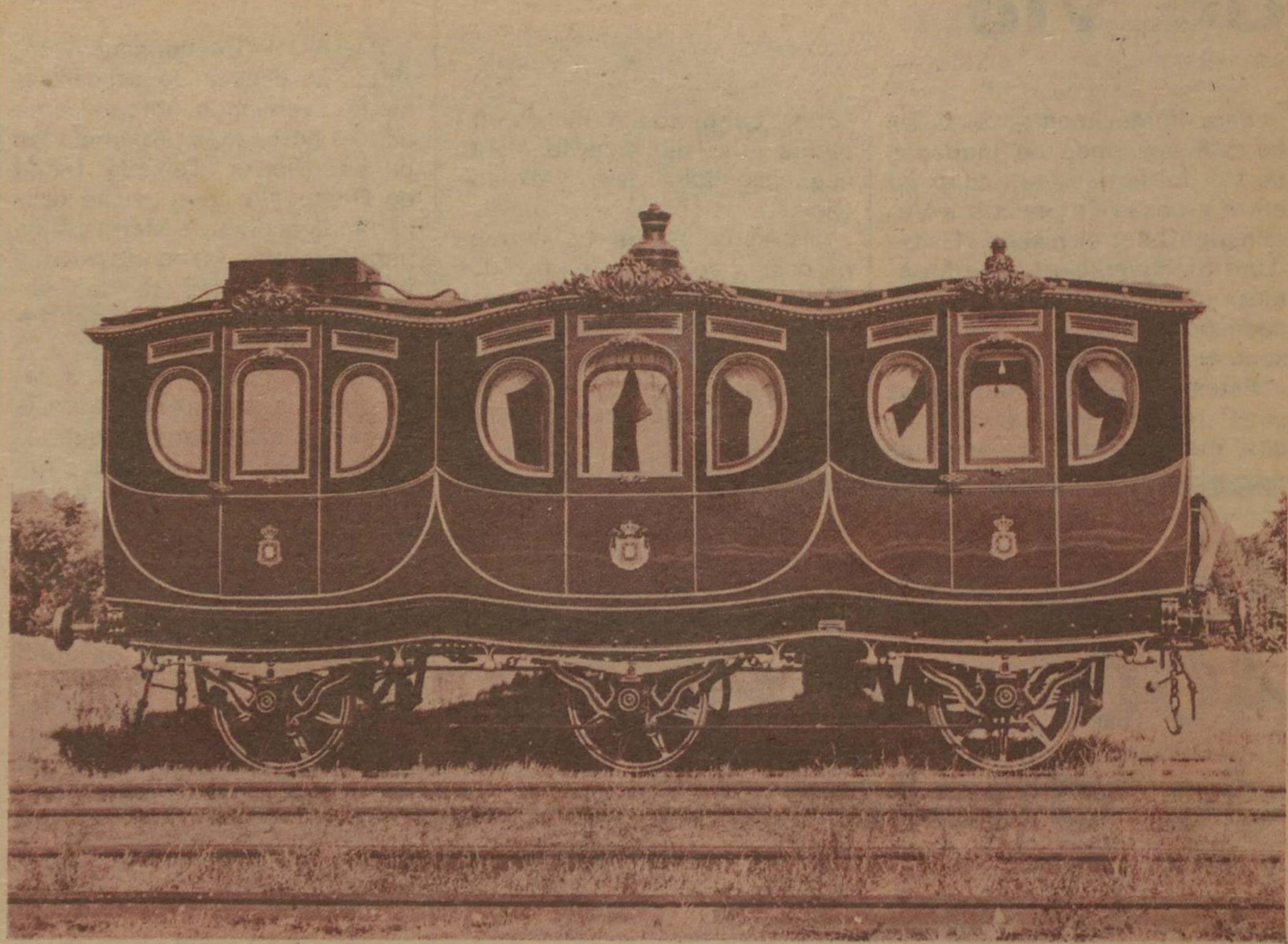


Embora dispersos, por carência de instalações adequadas, que permitam reunir-los, encontram-se ainda em bom estado de conservação os três veículos que constituem a composição — preciosa peça de Museu — do mais antigo comboio ainda existente em Portugal: o célebre «Comboio Real». (Não confundir com o «Comboio Histórico», a que já nos temos referido).

Ora, o «Comboio Real», que prestou serviço até 1908, data em que rebocado, como sempre, pela sua máquina privativa — a Dom Luiz — trouxe a Família Real de Vila Viçosa para Lisboa, na sua última viagem, é constituído, além daquela «veneranda» locomotiva, por um furgão e pelo célebre salão conhecido por «salão Dona Maria».

Eis a «ficha técnica e histórica» destes três veículos:

**A MÁQUINA**, que tem o n.º 1, foi adquirida no reinado de D. Luís, e, por esse motivo ficou com o nome daquele nosso monarca, que ainda hoje conserva. Foi construída, em 1862, pela Firma inglesa «Beyer Peacock», tendo figurado, por largo tempo, como ornamento (gênero «ex-libris») dos catálogos daquela velha casa construtora, por ser das mais antigas ali construídas. Tem um único eixo-motor com rodas de 2,133m de diâmetro, sendo as rodas livres, de 1,190m. Era a locomotiva que, desde sempre, se conservou ao serviço dos comboios reais, nas linhas estatais do Sul e Sueste.



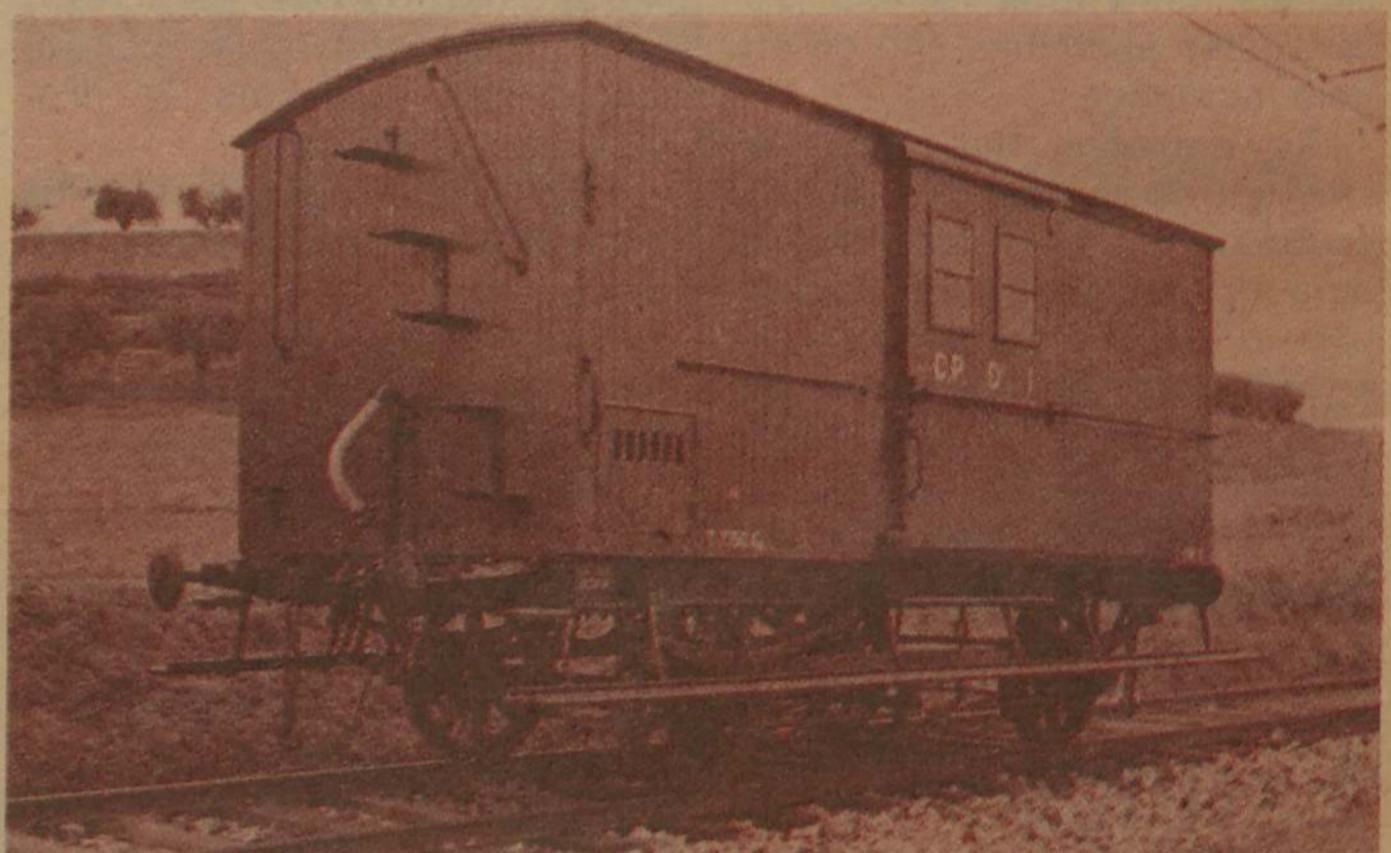
**O FURGÃO**, que faz parte da mesma composição e que é, também, o mais antigo dos nossos Caminhos de Ferro, foi construído em 1888, em França, nos «Ateliers Metropolitains».

**O SALÃO** — conhecido, como dissemos, por «Salão Dona Maria», por os ferroviários de então, se terem acostumado a ver nele, a Rainha D. Maria Pia, a quem, aliás, foi oferecido, por ocasião do seu casamento, pelo rei Humberto I, da Itália — foi construído na Bélgica, em 1858, pela «Compagnie Générale de Matériel de Chemins de Fer». Interiormente é todo estofado e decorado com sofás «capitônes» e lindo mobiliário de embutidos, ao uso da época. A sua configuração exterior faz lem-

brar os antigos «coches», e o abrir das portas é seguido pelo desdobrar de dois degraus, para maior facilidade de acesso.

Eis, pois, a «ficha técnica e histórica» do mais antigo comboio existente em Portugal, um

comboio cheio de história e recordações, no qual viajaram, além da nossa Família Real, muitas outras personalidades ilustres estrangeiras que nos visitaram, entre as quais o rei Afonso XIII, de Espanha.



## AUMENTOS TARIFÁRIOS NO ESTRANGEIRO

Várias Redes ferroviárias europeias têm procedido ultimamente a aumentos dos seus preços de transporte, tanto em tarifas de passageiros, como de mercadorias, e outras revelaram já as suas intenções nessa matéria, a curto e a médio prazo.

A seguir, damos conta de algumas alterações e projectos que, a tal respeito, tivemos conhecimento:

**BR** (Caminhos de Ferro Britânicos) — Aumentou de 12,5% em média, a partir de 2 de Janeiro deste ano. Nas grandes linhas, os aumentos cifram-se em 10%, e nas suburbanas, ao redor de Londres, atingem à volta de 16%.

**CSD** (Caminhos de Ferro Checoslovacos) — Majoração dos preços de transporte de mercadorias, por vagão completo, de 3,8%, desde 1 de Janeiro deste ano, com adopção,

simultaneamente, de uma nova estrutura tarifária. As taxas de operações acessórias sofreram igualmente a majoração de 3,8%.

**OBB** (Caminho de Ferro Federal Austríaco) — No tráfego de passageiros, em que o último aumento geral havia sido em 1 de Março de 1972, o aumento, para este ano, é de cerca de 15,2% (desde 1 de Março), estando programadas duas novas etapas:

— em 1 de Fevereiro de 1978: cerca de 12,5%  
— em 1 de Janeiro de 1979: cerca de 8,3%

No tráfego de mercadorias o aumento é também da ordem de 15% (desde 1 de Março).

**NS** (Caminhos de Ferro Holandeses) — Aumento linear de 8,5% das tarifas de mercadorias, desde 1 de Janeiro deste ano.

**CH** (Caminhos de Ferro He-

lénicos) — Aumento desde 1 de Fevereiro, nuns casos 20%, outros 30% e ainda outros 40%.

**FS** (Caminhos de Ferro Italianos) — Aumento de 10%, desde 1 de Dezembro do ano passado, a que se seguiu outro, de 20%, em 1 de Março do corrente ano, tanto em passageiros como em mercadorias.

**SJ** (Caminhos de Ferro Suecos) — Aumento das tarifas de mercadorias de 9%, em média, desde 1 de Fevereiro do ano em curso.

**VR** (Caminhos de Ferro Finlandeses) — Aumento médio de 15% nas tarifas de mercadorias, de vagões completos, desde 1 de Janeiro do ano em curso.

**JZ** (Caminhos de Ferro Jugoslavos) — Majoração de 8,5% no tráfego interno, desde 31 de Março deste ano, com repercussão nas tarifas interna-

cionais, desde 1 de Abril do ano em curso.

**SNCF** (Caminhos de Ferro Franceses) — Aumento das tarifas de mercadorias de 6,5%, a partir de 1 de Abril do corrente

ano.

**SNCF** (Caminhos de Ferro Belgas) — Uma proposta havia sido apresentada para uma majoração média das tarifas de mercadorias, em 10%.

## 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

DIRECÇÃO FINANCEIRA — Figueiredo e Sousa

DIRECÇÃO INDUSTRIAL — Nunes Pólicarpo

DIRECÇÃO DE EQUIPAMENTO — Luís Beato

DIRECÇÃO DO PESSOAL — Isabel Correia

DIVISÃO DE ABASTECIMENTOS — Fernando Mota

REGIÃO NORTE — Gineiral Machado

REGIÃO CENTRO — Soares Miguel

REGIÃO SUL — Ismael Baltazar