

O Conselho de Gerência

Tomou posse no passado dia 28 de Junho, o Conselho de Gerência da C. P., presidido pelo Engenheiro Amílcar Marques. Fazem parte do mesmo, os Engenheiros Almeida e Castro e Gonçalves Ferreira e os drs. Manuel Moura e Pestana Bastos.

No acto de posse, a que assistiram entre outras individualidades, os Secretários de Estado dos Transportes, Eng.º Machado Rodrigues, e da Coordenação Económica, Eng.º Carlos Melancia, o Ministro Rui Vilar, traçou breve história da evolução do caminho de ferro, tendo começado por dizer:



«O caminho de ferro é um tema de permanente controvérsia. Entre persistentes defensores, acérrimos detractores, e incrédulos que o aceitam apenas com resignação, o caminho de ferro tem resistido ao tempo.

Instrumento essencial do desenvolvimento da sociedade industrial do século passado; meio privilegiado de afirmar a ocupação económica de um território, o caminho de ferro foi e é ainda quase um elemento de soberania. Depois de um período de monopólio, suportou concorrência quase predatória, perdeu competitividade comercial, é preocupação financeira em todos os países europeus. Mas nas incertezas ainda não desfeitas do que se convencionou chamar a crise de energia, o transporte ferroviário, aparece como uma das opções mais viáveis e defensáveis do ponto social e económico, e até ecológico».

E mais adiante: «Acresce que se encontra, mais do que qualquer outro modo de transporte, envolvido de há algumas décadas num círculo vicioso: déficit financeiro — insuficiente investimento — quebra da qualidade de serviço — perda comercial — agravamento do déficit».

A propósito da correcção da configuração do sistema nacional de transporte, disse o ministro: «No programa do Governo aprovado pela Assem-

bleia da República estabeleceram-se orientações de política usando a reabilitação da rede ferroviária nacional, optando-se claramente por uma concentração de esforços nesta componente do sistema, apesar da sua rigidez, mas indiscutivelmente o seu elemento chave.

Recordam-se as medidas então enunciadas:

- a racionalização do sistema de exploração do transporte ferroviário com base em planos de transportes;
- a captação de tráfegos vocacionais ao caminho de ferro: transportes urbanos e de grandes massas;
- a melhoria dos acessos ferroviários às zonas industriais e portuárias de maior interesse;
- uma política financeira cobrindo as necessidades de investimento e atribuindo indemnizações compensatórias à exploração;
- uma política de preços que traduza de forma transparente os custos de produção, sem prejuízo da prática de tarifas sociais».

Assim, a propósito da situação deficitária da Empresa e do modo como vencer essa situação, disse o ministro Rui Vilar: «O círculo vicioso a que há pouco aludi, só a prazo poderá ser integralmente vencido. Eis porque a função «planeamento da C.P.» deverá ser incentivada, aproveitando melhor estruturas e meios de que dispõe e, quando requerido, obtendo o apoio de assistência técnica exterior. É nesta perspectiva que o Ministério tem vindo a diligenciar o lançamento de um projecto a cargo de consultores internacionais de experiência e idoneidade comprovadas que o Banco Mundial financiará integrado no apoio ao sector de transportes em Portugal. O grau de exigência de tal trabalho deverá constituir incentivo à Empresa e aos seus quadros técnicos para a formulação de um plano de reabilitação da rede, a médio prazo, plano baseado na análise de tráfegos do sistema de custos e na objectiva apreciação da actual situação da rede».

Sobre a integração do sistema de transportes na actividade industrial portuguesa, disse Rui Vilar:

«É sabido que a rentabilidade dos projectos da indústria extractiva e transformadora com limites de reabilitação muitas vezes impostos por um sistema de preços exógenos, ou seja por preços definidos no estrangeiro — é altamente condicionada pelo custo dos transportes de matérias-primas e de produtos intermédios ou aca-

bados». E ainda a propósito deste tipo de transportes: «Eis a razão porque a resolução do Conselho de Ministros, determina a realização de importantes infra-estruturas de transporte ferroviário em associação com os empreendimentos industriais de Sines, Moncorvo e Seixal». E mais adiante: «A concretização dos novos projectos, a modernização da infra-estrutura e a renovação e a expansão do material circulante, decididas pelo Governo representam um esforço de investimento da ordem dos 10 milhões de contos».

A terminar a sua intervenção Rui Vilar acrescentou: «Estou certo também de que os ferroviários, cujo empenhamento e brio profissional é conhecido, saberão neste momento assumir — critica mas construtivamente — a sua quota parte de responsabilidade na tarefa nacional de renovar o caminho de ferro».



No uso da palavra o Presidente do Conselho de Gerência, a propósito da nova equipa directiva, disse: «...estou certo de que vamos fazer o melhor que soubermos para formarmos uma equipa de facto: — equipa coesa, esforçada, dedicada, que prove, a par de elevada determinação, a necessária capacidade para definir, aceitar e atingir os objectivos e as metas que ora se impõem e que venham a impor-se, sem dúvida complexos, mas que, até por tal, representam desafios aliciantes».

E mais adiante: «Em boa verdade e em certo grau, este Conselho de Gerência toma conta da Empresa com esta já em processo de recuperação, quer económica quer de qualidade dos serviços, embora em situação ainda muito longe da desejável».

Tal processo mostrar-se-á em breve sensivelmente acelerado e intensificado: — por um lado, por efeito de análise e acções de gestão em curso ou programadas; por outro, como resultado dos esforços de investi-



mento que o Estado promoveu ou aceitou e que levam o seu tempo a influenciar a exploração, dados os prazos exigidos pelas obras e pelo fabrico dos equipamentos.

Acresce ainda que a concretização de importantes iniciativas no País, em especial os empreendimentos de Sines, de Moncorvo, e de ampliação da Siderurgia, agora não divorciados do caminho de ferro, apresentam-se como factores seguros de um melhor equilíbrio da actividade ferroviária, podendo mesmo ajudar ao alívio dos encargos do Estado com onerosos serviços sociais de sua conta, já que os custos destes beneficiarão dos aumentos do tráfego vocacional».

Ainda a propósito da recuperação da C. P., disse o Engenheiro Amílcar Marques: «A recuperação da C. P. para ser obtida no mais alto grau possível, continuará a depender não apenas da sua Gerência, mas também, e muito, do próprio Governo. E isto é assim no que respeita aos défices, aparente e real, e à própria qualidade dos serviços».

Para evidenciá-lo, seja-me permitido um rápido enunciado não exaustivo, de problemas que de facto transcendem a Empresa e muitíssimo afectam a sua vida:

- Coordenação intermodal no sector dos transportes;
- Regulamentação dos serviços rodoviários que seja imediata dos abusos de «fictícias excursões» a concorrerem deslealmente com o caminho de ferro e a agravarem encargos da Comunidade e dispêndio de divisas;
- Regulamentação das concessões pelo Estado, dos transportes de carácter social, em termos de não penalizarem só a ferrovia e de não deteriorarem o serviço geral e a activi-

dade comercial da C. P., como ora vem sucedendo, com custos indirectos elevadíssimos e até superiores aos directos;

— Revisão do Regulamento de PN, no sentido quer de melhor aproveitamento de novas técnicas, quer de maior elasticidade para a Empresa quer de uma justa distribuição de responsabilidades e encargos;

— Reforço dos programas de desnívelamento de cruzamentos entre estradas e caminho de ferro.

— Manutenção de bom nível de investimentos em infra-estruturas ferroviárias;

— Apoio à melhoria de conexões entre o caminho de ferro e os portos;

— Apoio político-administrativo à racionalização da rede C. P. e dos serviços correspondentes;

— Aclaramento, regularização e definição das relações financeiras entre o Estado e a C. P.».

O Eng.º Amílcar Marques finalizou a sua intervenção dizendo:

«De qualquer modo, o Ministério e o Conselho de Gerência da C. P. haverão ambos, mais ou menos solidariamente, de responder à Nação pelo que se fizer e pelo que não se fizer mas se devesse fazer, em matéria de transportes ferroviários».

Pag. 2 →

ESTE
MÊS:



Política Tarifária pág. 4

Dos nossos Caminhos de Ferro de há 70 anos pág. 3

Dois comboios para o futuro Museu Ferroviário pág. 8

QUEM É O CONSELHO DE GERÊNCIA

Porque nos pareceu de interesse, que todos os trabalhadores fiquem a saber alguma coisa sobre aqueles que vão presidir aos destinos da C. P. a seguir se dá nota de uma breve biografia de cada elemento.

Eng.º Amílcar José de Gouveia Marques — Presidente

O Engenheiro Amílcar José Gouveia Marques nasceu em Touça, Vila Nova de Foz Côa, em 1917, tendo-se licenciado em Engenharia de Minas, com distinção, pela Faculdade de Engenharia do Porto, em 1941.

Tem o grau de Professor Catedrático de Exploração de Minas do IST, tendo iniciado a sua carreira como Engenheiro-Adjunto no Couto Mineiro do Pejão (carvão). Logo no ano seguinte era Chefe de Minas do Couto Mineiro do Cabo Mondego e indústrias anexas.

Nesta Empresa desempenhou vários cargos de chefia: em 1950 passou a desempenhar juntamente com o cargo de Director Técnico, desta Empresa, a Direcção Geral Técnica da Empresa de Cimentos de Leiria, que engloba várias outras Empresas cimenteiras.

Foi Secretário Geral e Administrador da Siderurgia Nacional, tendo em 1973, assumido a presidência da Direcção Geral.

Foi Presidente dos TAP, por iniciativa do Estado, desde Agosto de 1974 até Abril de 1975.

Colaborou ainda como consultor em várias Empresas mineiras do país, não só no aspecto de exploração como também no de prospecção de novas jazidas mineralíferas.

Foi o presidente da Comissão Administrativa.

Eng.º Francisco de Almeida e Castro — Vogal

O Eng.º Francisco de Almeida e Castro, nasceu em Valbom-Gondomar em 12/9/1919, tendo-se licenciado em Engenharia Mecânica em 1942 pelo Instituto Superior Técnico, onde em 1955 foi admitido como Assistente eventual. Em 1959 e após a prestação de provas, foi nomeado 1.º Assistente, e em 1970, após doutoramento, passou a Professor Auxiliar. É actualmente o professor da cadeira de Motores Térmicos naquele Instituto.

Veio para a C. P. em 1945,

para a Divisão de Material e Tracção, tendo prestado serviço nas Oficinas de Campanhã, Entroncamento, Barreiro, Campolide e, finalmente, nos Serviços Técnicos Centrais.

Em 1964 foi nomeado chefe do Serviço de Planeamento, então criado, e em 1970 Director de Produção e Equipamento. Director Adjunto da Administração em 1973, foi em Maio de 1974 designado para a Comissão Administrativa.

É, actualmente, o vogal do Conselho de Gerência que substitui o Presidente nas suas faltas e impedimentos. É ainda o Presidente da Comissão Executiva para o Apetrechamento Material da Empresa, comissão recentemente criada e de acordo com os novos estatutos.

Eng.º Mário Gonçalves Ferreira — Vogal

O Eng.º Mário Gonçalves Ferreira, nasceu em Coimbra em 28 de Novembro de 1921, tendo-se licenciado em Engenharia Civil em 1945 pela Universidade do Porto. Em 1951, tirou na Universidade de Lisboa o diploma de Ciências Pedagógicas, e em 1952 fez o exame estudo para professor efectivo do Ensino Técnico.

Foi bolseiro do Massachusetts Institute of Technology, de Boston, em 1952, para investigação em materiais de construção, e do British Council, em 1953, para os estudos de isolamentos térmicos e de acústica arquitectural. Tendo entrado, em 1949, para o Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), foi neste Laboratório engenheiro-tirocinante e engenheiro-assistente até 1952, data em que passou a chefiar uma das secções técnicas deste laboratório. Em 1956, passou a desempenhar também a função de Secretário Geral do LNEC e em 1961 chefe de Serviço e adjunto do Director, tendo em fins de 1968 sido nomeado subdirector do mesmo Instituto.

De 1969 a 1974, foi subdirector dos Caminhos de Ferro de Moçambique.

É actualmente vogal do Conselho de Gerência da C. P., bem como das afiliadas desta (Fergráfica, Artes Gráficas, Lda. e Ferbitas).

Dr. Luís Manuel Cidade Pereira de Moura — Vogal

O Dr. Luís Manuel Cidade Pereira de Moura, de 30 anos de idade, licenciou-se em Finanças

pelo Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras, tendo desempenhado funções de assistente da cadeira de Finanças Públicas em 1973, 1974 e 1975. Tendo, em 1967, entrado para o então Secretariado Técnico da Presidência do Conselho, nele desempenhou funções no núcleo de financiamento do Plano de Fomento.

Foi, em 1973, Director Financeiro da firma Áqua-Produção e Comércio de Produtos Agrícolas.

Foi Chefe de Gabinete do Ministro das Finanças durante os 3 primeiros Governos Provisórios.

Deputado à Assembleia Constituinte em 1975, pelo Partido Socialista, foi Subsecretário de Estado dos Transportes no 6.º Governo Provisório, desde Outubro de 1975 a Julho de 1976.

É actualmente deputado à Assembleia da República, onde é membro da Comissão de Economia, Finanças e Plano, e vice-Presidente do Conselho Nacional de Rendimento e Preços. É ainda chefe do Projecto da Campanha de Segurança Rodoviária.

Ainda que nomeado para o Conselho de Gerência da C. P., na altura em que este resumo é escrito, ainda não tomou posse, devido às suas funções na Assembleia da República.

Dr. José Manuel de Sousa Pestana Bastos — Vogal

O Dr. José Manuel de Sousa Pestana Bastos, de 40 anos de idade, natural de Lisboa, licenciou-se em Direito pela Universidade de Lisboa.

Foi professor no liceu Camões nos primeiros cursos liceais para adultos (nocturnos).

Para além do desempenho da sua profissão foi ainda membro do Conselho de Gerência das Empresas de Viação Eduardo Jorge, Lda., SONERO — Sociedade Nacional de Exploração Rodoviária, Lda. e Intercentro.

Tem desempenhado funções de fiscalização em várias sociedades comerciais, nomeadamente em concessionárias de prospecção petrolífera.

Colaborou ainda, a título gracioso, no grupo de trabalho que recentemente, no âmbito da Câmara Municipal de Lisboa, preparou o relatório concernente aos problemas de Urbanismo e Transportes na Área Metropolitana de Lisboa.

NOTA DA REDACÇÃO



Em 15 de Março do corrente ano reuniu, pela primeira vez, o Conselho Consultivo da Informação Interna. Composto por todos os Directores de Direcção, Directores das Regiões e Chefs dos órgãos autónomos, e presidido pelo Presidente da então Comissão Administrativa, o Conselho debruçou-se, nesta sua primeira reunião, sobre diversos problemas relacionados com a política de Informação Interna da Empresa.

Um dos assuntos referidos tocava os reformados. Se sobre esse assunto estivéssemos a fazer uma notícia, intitulá-la-íamos «Os Reformados e o Rede Geral».

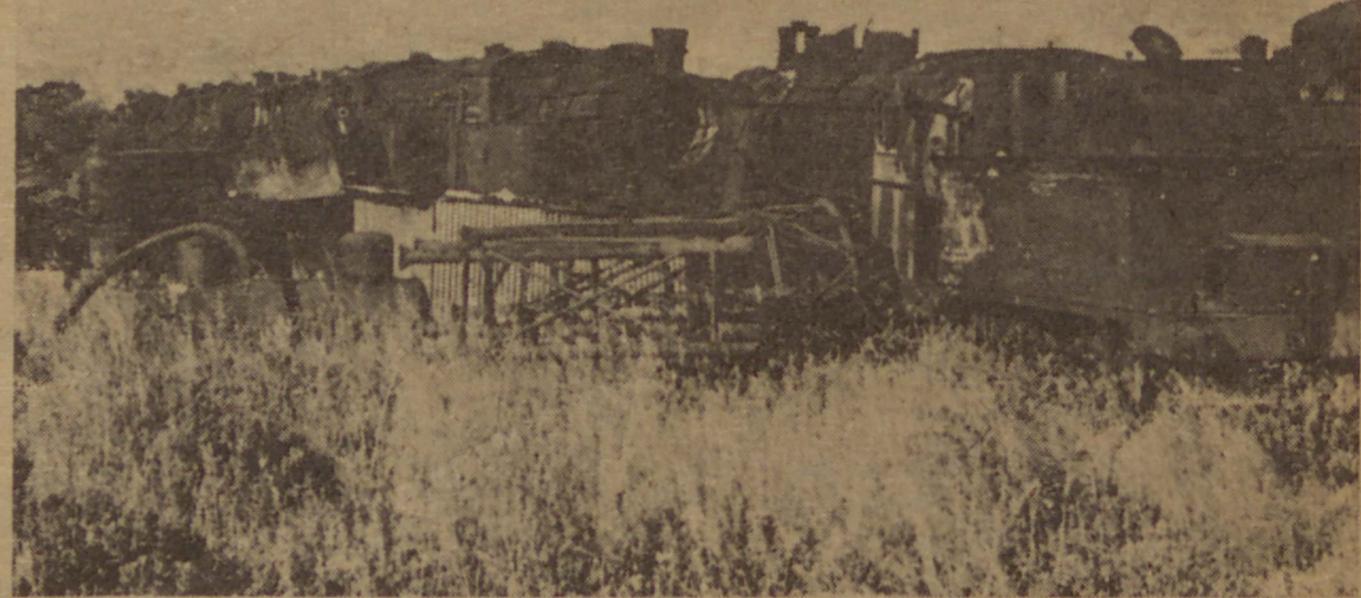
Como se sabe, «Rede Geral» destina-se a todos os ferroviários do activo. Mas, poder-se-á perguntar: e aqueles que trabalharam na Empresa, que a ela deram os melhores anos da sua vida, que ainda hoje continuam a viver os seus problemas, as suas dificuldades?

Ainda que «Rede Geral» sempre tenha sido oferecido a todos os reformados que o solicitam, nunca se desencadeou qualquer acção, junto dos mesmos, no sentido de levar ao seu conhecimento, «Rede Geral». Assim, sendo o problema debatido no Conselho Consultivo de Informação Interna, chegou-se ao seguinte consenso:

Nas suas páginas, «Rede Geral» informará os ferroviários de que todos os reformados que assim o desejem, devem dirigir-se ao Serviço de Relações Públicas, Calçada do Duque, 20-1.º, em Lisboa, informando este Serviço, do seu desejo em receberem normalmente «Rede Geral» e indicando, também, qual a estação de caminho de ferro mais próxima da sua residência, para onde desejam que o jornal lhes seja enviado, todos os meses.

Aqui fica, pois, o aviso. «Rede Geral» poderá passar a ser recebido pelos reformados que assim o desejarem, bastando, para tanto, que nos informem desse desejo.

Sucatas



Desde 23 de Maio, que decorre no perímetro da estação das Devesas (Vila Nova de Gaia), uma operação de desmantelamento de material circulante. Dado o volume de unidades a abater (destacando-se 44 locomotivas a vapor e 20 tenders) prevê-se que a acção só venha a estar terminada em Outubro próximo.

As diversas adjudicações foram obtidas através de concurso público, no âmbito das actividades do Grupo de Trabalho de Sucatas.

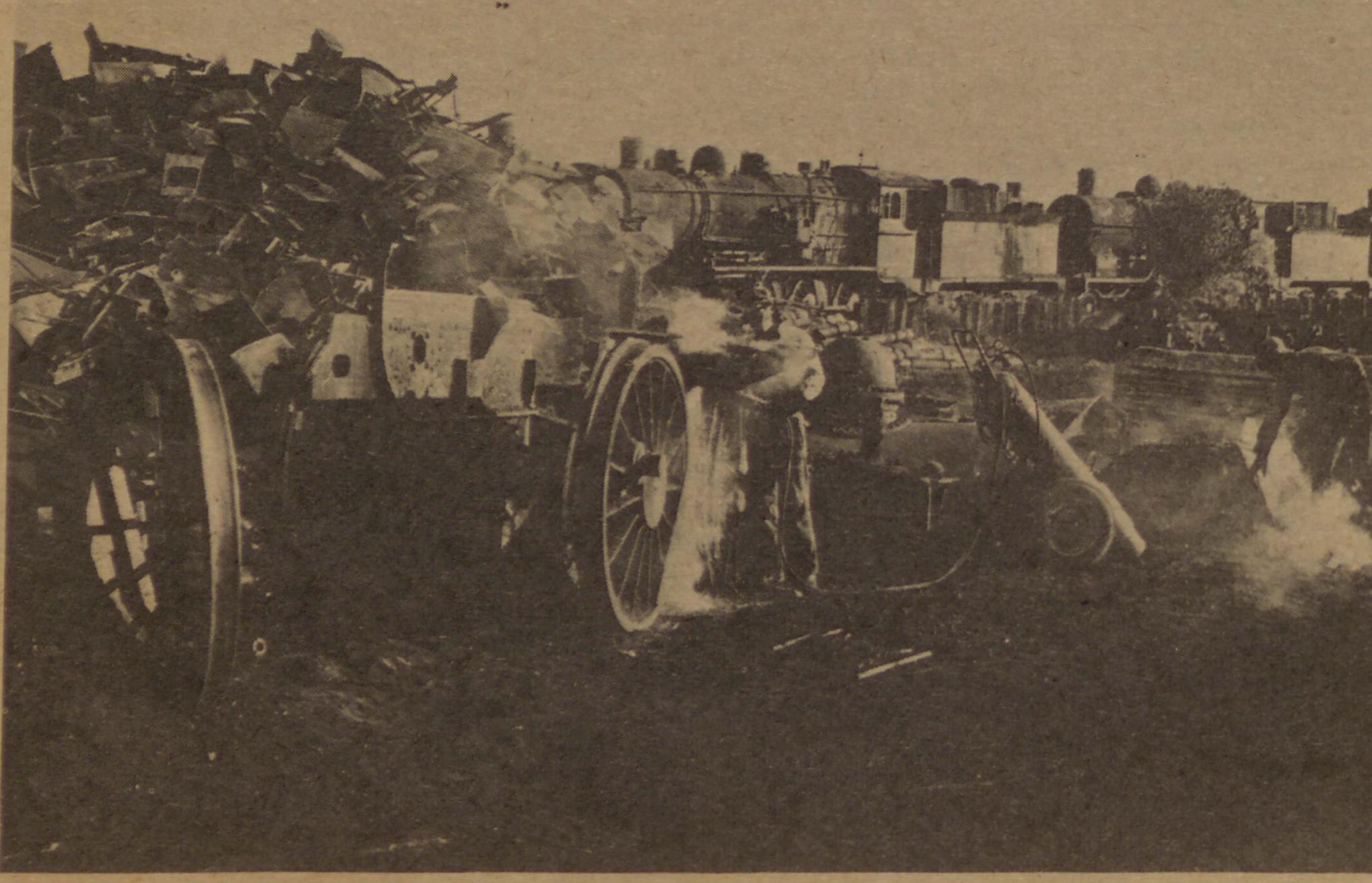
Na verdade, quer pelo número, quer pela qualidade, trata-se do maior abate de material, feito até aos dias de hoje, na C. P.. Para cumprimento dos prazos contratados, as firmas adjudicatárias recorreram a equipamento e pessoal especializado em tal tipo de trabalho. De destacar, o facto de os pagamentos estarem já integralmente efectuados.

O património histórico da

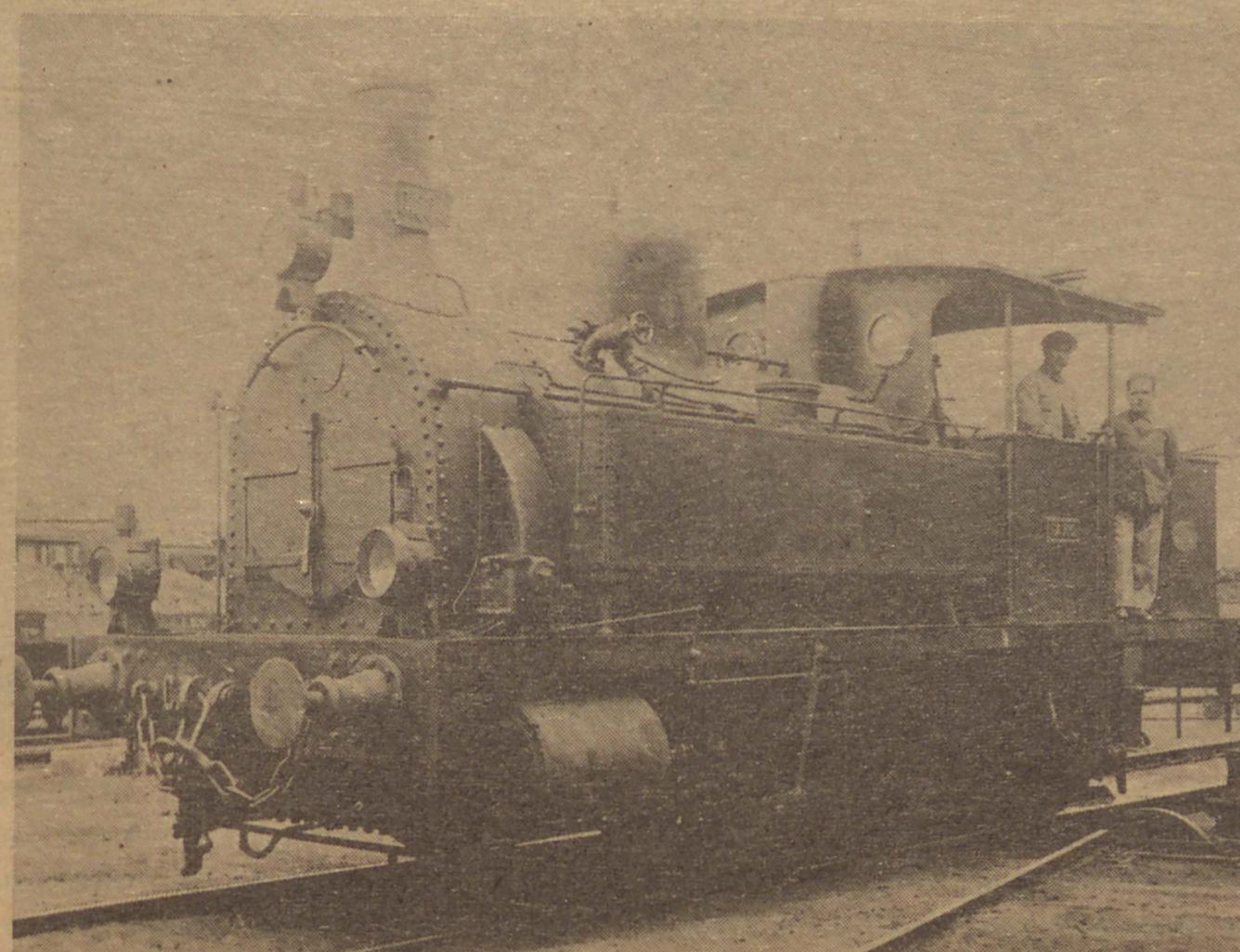
Empresa, foi garantido pela reserva de uma locomotiva de cada série, daquelas que se propunham para desmantelamento, bem como se retiraram todas as peças que, de algum modo, se julgaram de interesse para o futuro Museu Ferroviário. De igual forma foram reservados «bogies», para utilização nos Grupos Oficiais e Serviços de Manutenção.

O desembarço das vias ocupadas pelas unidades agora abatidas, irá possibilitar, à Região Norte, dispor, na margem sul do Douro, de uma superfície de utilização à altura das necessidades de uma estação com a importância como é a das Devesas.

A colaboração e o interesse colocados por todos os Órgãos intervenientes, possibilitaram uma solução que, dadas as suas dimensões, poder-se-á afirmar ter sido encontrada em tempo muito curto.



Dos nossos Caminhos de Ferro... de há 70 anos!



Conforme os leitores sabem, nesses longínquos tempos de há sete décadas, os nossos Caminhos de Ferro não tinham a designação que actualmente possuem, mas sim, a de Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Pois, são precisamente do tempo em que a nossa Ferrovia tinha ainda essa designação, os números que, a seguir, oferecemos aos nossos leitores, como simples curiosidade, respeitantes às importâncias dalgumas verbas mais significativas, dispêndidas pelos nossos Caminhos de Ferro, nesses «bons velhos tempos», como agora se costumam chamar.

Os números que oferecemos foram extractados do próprio «Relatório do Orçamento para 1907», da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, e desses números escolhemos, como é óbvio, apenas alguns que achamos mais significativos e... susceptíveis do esboço dum sorriso por parte dos nossos leitores, ao compararem as verbas desse tempo, com as actuais.

Eis, pois, algumas:

Compra de locomotivas	50 000\$000
Compra de 150 vagões cobertos de 12-Ts e de 50 abertos	68 000\$000
Construção da segunda via entre Coimbra e Alfarelos	130 000\$000
Construção do Dormitório para o pessoal superior e de via, de Torre das Vargens	300\$000
Construção do cais coberto, de Granja	720\$000
Construção de habitações para o pessoal, em Lisboa P	15 000\$000
Construção de um lavabo no Secretariado da Direcção Geral	50\$000

Aumentos previstos para algumas categorias do pessoal:

Chefes de Secretaria e Inspectores	10 000 réis por mês
Amanuenses	5 000 » » »
Chefes de Lanço	6 000 » » »
Contínuos	1 000 » » »
Revisores	2 000 » » »
Distribuidores	100 » » dia
Arquivistas	100 » » »

Enfim, uma série de verbas — para obras, aquisições de material, aumentos de pessoal, etc. — cuja totalidade não da-

ria, agora, para satisfazer a de uma só rubrica, por muito modesta que fosse...

Beneficiação ou substituição de todas as obras de arte no troço Entroncamento Guarda e na linha do Douro

Com o fim de beneficiar ou substituir todas as obras de arte especiais (pontes, viadutos, túneis e muros de suporte) dos troços Entroncamento-Abrantes-Guarda-Cerejo e Linha do Douro, e de consolidar as trincheiras existentes nos mesmos troços, bem como a própria linha, de modo a permitirem, sem restrições, a circulação normal dos comboios, foi firmado — entre a C. P. e o projectista, sr. Engº Edgar Cardoso — um contrato para a execução dos projectos das obras acima referenciadas. A

entrega dos estudos e projectos respectivos obedecerá aos seguintes prazos:

A listagem, programas de base e estudos prévios deverão ser entregues 60 dias após a conclusão dos estudos de análise de funcionamento das obras de arte respectivas; e os projectos de execução, 90 dias após a aprovação, pela C. P., dos Programas-Base e Estudos Prévios, ou 60 a contar da data de entrega — pela nossa Empresa — dos resultados das sondagens geotécnicas e das plantas topográficas cotadas,

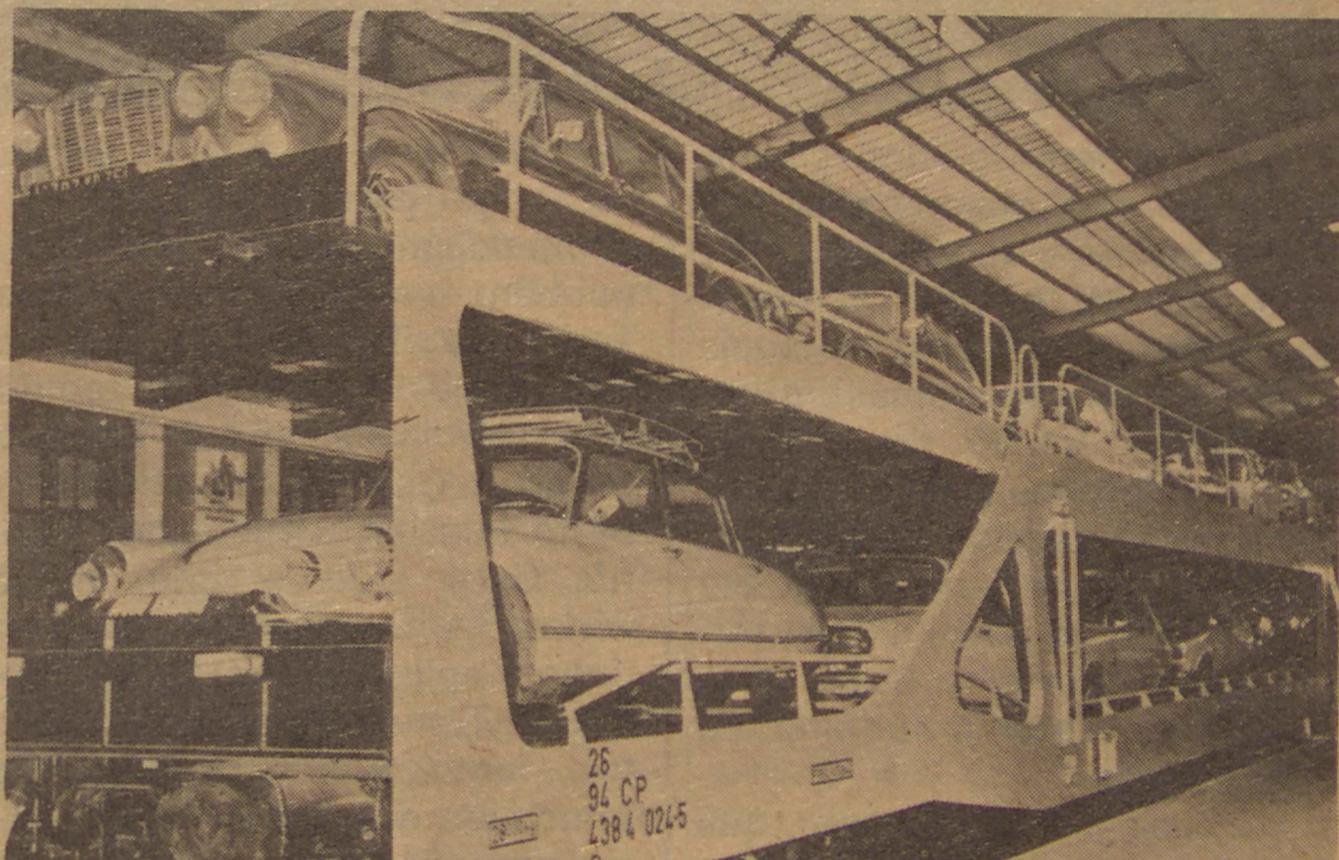
bem como das fotografias aéreas dos trechos a beneficiar.

Por sua vez, a C. P. disporá do prazo de 90 dias para a aprovação das peças dos estudos e projectos em questão, em cada uma das fases submetidas à sua apreciação; e o sr. Engº Edgar Cardoso comprometer-se-á, por seu turno, a emitir parecer quanto às propostas apresentadas pelos eventuais concorrentes aos concursos das empreitadas, que serão efectuados para a execução das obras.

Novos Serviços Comerciais

Embora a linha técnica divulgue instruções para assegurar o bom desenvolvimento dos novos Serviços que vão sendo criados, parece-nos não ser descabido dar a conhecer a todos os ferroviários — pensando mesmo nos que não se situam na linha operacional — as características globais de cada um daqueles Serviços, por direito à informação que assiste a todos os trabalhadores e dada a circunstância de deverem ser os ferroviários os elementos da comunidade mais informados sobre o que se passa na nossa Empresa.

Auto - Acompanhado



A partir de 1 de Agosto a C. P. pôs à disposição do público utente mais um serviço comercial em moldes inéditos no nosso País.

Trata-se, com efeito, da possibilidade de o passageiro viajar no mesmo comboio que transporta o seu automóvel.

Este serviço iniciou-se entre Lisboa (Santa Apolónia) e Porto (Campanhã). Neste sentido, o passageiro, munido do respectivo bilhete (1.º ou 2.º classe) deverá entregar o seu carro em Lisboa (Av. Infante D. Henrique) das 7.00 às 8.00 horas. Utilizará o comboio-rápido (que transporta o seu carro) das 8.50 que chega ao Porto (Campanhã) pelas 13.05. O levantamento do carro poderá

ser feito 30 minutos depois da chegada do comboio àquela estação.

Na viagem de regresso, utilizará o comboio rápido das 18.45 horas, tendo previamente (até às 18.00 horas) entregue o seu carro na Estação de Campanhã.

Com a chegada do comboio a Lisboa (Santa Apolónia) pelas 22.55, o passageiro poderá de igual modo levantar o seu carro 30 minutos após a sua chegada e até às zero horas.

O serviço agora lançado, bem como outros que estão a ser divulgados, insere-se num programa de renovação dos serviços prestados à comunidade pelos Caminhos de Ferro Portugueses.

Lisboa - Algarve - Lisboa Novos Horários a partir de 29 de Julho

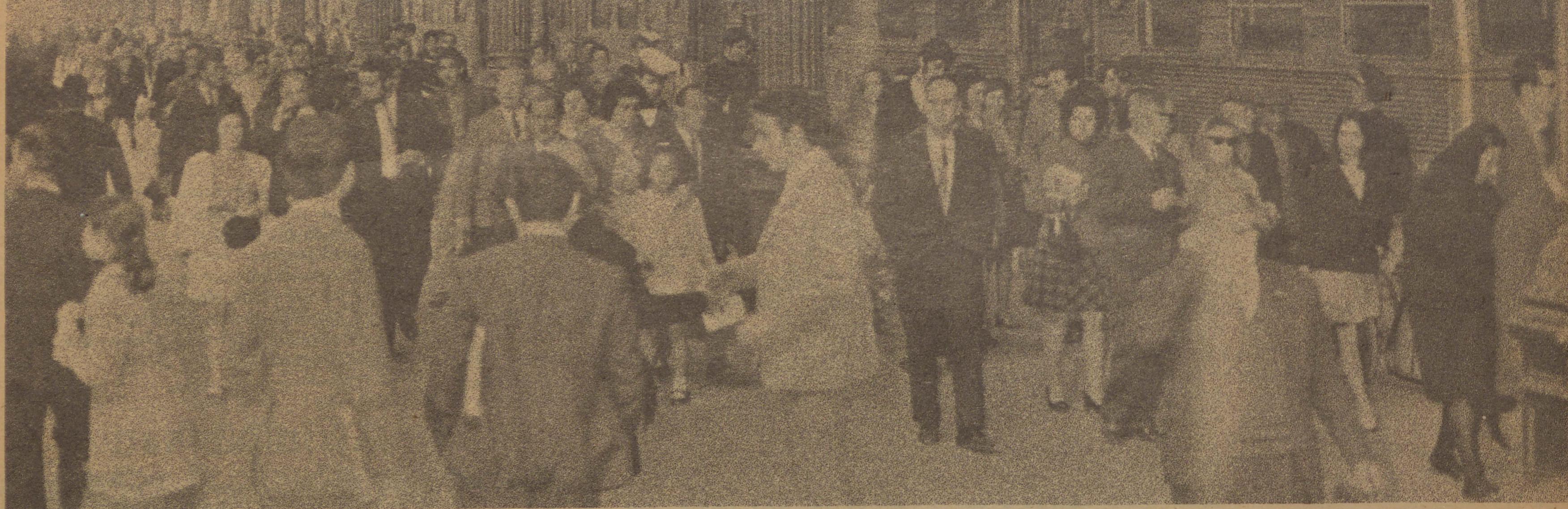
A partir de 29 de Julho foram instituídos novos horários nos trajectos Lisboa-Algarve-Lisboa, no sentido de fazer face às necessidades de transporte dos utentes que demandam aquela região turística no início e no regresso das suas férias.

Asseguram-se desta forma viagens mais rápidas e conseguem-se mais viagens nos fins de semana, período em que o transporte ferroviário é, naturalmente mais procurado. Há tempos de percurso que são sensivelmente diminuídos, como acontece, por exemplo, no trajecto Albufeira-Barreiro que passa agora a ser feito em 3 horas e 30 minutos.

O desenvolvimento que se pretende dar a estas circula-

ções ferroviárias — como a outras já implementadas, ou a estabelecer — para lá de aumentar a eficácia e a produtividade da exploração ferroviária, será, por um lado um factor de redução de exportação de divisas (gasto de combustível), e por outro lado uma tentativa de desanuviamento das estradas cuja sobrecarga tem tido as trágicas consequências que todos lamentamos.

Outros serviços comerciais se encontram já em vigor e salientaremos no próximo número um deles — a «Encomenda-Expresso» — que nos parece merecer um tratamento de reportagem mais desenvolvido pelas características de que se reveste.



Como é bem do conhecimento da grande maioria dos ferroviários, teve lugar em 1 de Julho de 1975, em conformidade com as disposições legais então publicadas, uma profunda reestruturação do sistema tarifário de passageiros e bagagens, aplicável aos transportes por caminho de ferro, no nosso País, à qual se seguiu, mais tarde, outra também, assaz profunda, do sistema tarifário de mercadorias.

Na base do pressuposto, que o conhecimento de um sistema tarifário — embora em termos genéricos — tem manifesto interesse para os trabalhadores desta Empresa Pública, pois aquele é o conjunto dos instrumentos reguladores que a ligam ao Público e ao mercado dos transportes (relações oferta-procura), apresentamos neste número do «Rede Geral», algumas considerações acerca dos aspectos essenciais do actual sistema tarifário de passageiros e bagagens. Considerações necessariamente limitadas, face à vastidão da matéria abrangida — e que não constituirá mais que uma síntese de recapitulação para os já iniciados e uma ordenação de tópicos para os não familiarizados com o assunto, mas suficientemente sensibilizados para empreenderem esta leitura.

A reestruturação do sistema tarifário de passageiros e bagagens, na Rede da C.P., materializou-se pela publicação de uma nova Tarifa Geral de Transportes (Parte I — Passageiros e Bagagens) e a simultânea anulação de uma multiplicidade de diplomas tarifários que, entretanto, se encontravam em vigor, tal como foi anunciado no Aviso ao Público B.n.º 577, de Junho de 1975. Foram assim anuladas, além da Tarifa Geral então vigente, 15 Tarifas Especiais e 8 avisos ao Público que preceituavam aplicação de preços ou condições especiais. Da nova Tarifa Geral passou a constar a matéria até então dispersa pela anterior e pelas variadas tarifas e diplomas especiais, inspirando-se a sistematização e tratamento das matérias, em critérios de maior racionalidade e simplicidade, de acordo com as funções de serviço público que ao

caminho de ferro é lícito exigir, no tempo presente.

Paralelamente, foi publicada, também, em 1975, uma única Tarifa de Transportes para a Sociedade «Estoril», ao tempo arrendatária da linha de Cais do Sodré a Cascais, anulando, na parte que lhe respeitava, a Tarifa Geral vigente, bem como várias Tarifas especiais que alinhavam aplicação. Esta nova Tarifa de Transportes, aliás, adotou, tanto quanto possível, os princípios e os critérios de sistematização e apresentação que nortearam a nova Tarifa Geral de Transportes aplicáveis à rede ferroviária sob exploração directa da C.P.

Considerando, assim, a dita Tarifa de Transportes da antiga linha da Sociedade «Estoril», como um caso ainda particularizado de uma das linhas suburbanas (temporariamente à parte, em alguns aspectos, do regime generalizado na rede ferroviária do Continente até que um passo mais possa ser dado no tocante à uniformização e integração tarifárias), temos, pois, que é a nova Tarifa Geral de Transportes (Parte I — Passageiros e Bagagens) a base essencial do actual sistema tarifário do tráfego respectivo.

A par dela uma única tarifa especial subsiste de momento para o tráfego interno: a chamada Tarifa Especial n.º 12, contendo as disposições aplicáveis ao transporte de automóveis de passageiros adquirentes de títulos de transporte para certas relações de tráfego (regime «Auto-Expresso»).

Isto, sem incluir aqui, evidentemente, outras disposições, sem dúvida, relevantes em matéria de preço, mas que são, em boa verdade, de natureza extra-tarifária (por virtude de disposições legais, regulamentares contratuais ou especiais de concessão), como é o caso, por exemplo, das reduções unificadas nos preços de transporte de passageiros militares e das forças militarizadas, conforme preceituou a portaria 389/75, de 26 de Junho de 1975.

Por outro lado, no tocante ao tráfego internacional, importa sublinhar que a C.P. bem como as outras redes ferroviárias europeias estão subordinadas ao

direito convencional inter-Estados, no caso vertente a Convenção Internacional relativa ao transporte de Passageiros e Bagagens por Caminhos de Ferro (abreviadamente CIV), a qual constitui a peça fundamental a que se reportam variadas tarifas e acordos internacionais (a Tarifa Comum Internacional de Passageiros, vulgarmente conhecida pela sigla TCV, as Tarifas «Eurailpass», «Eurailgroup» e «Eurailtariff», as Tarifas das Bagagens registadas, das Carruagens - Camas, das Carruagens-beliches, do Cartão Inter-Rail, etc.).

Obviamente que, dada a sua especificidade e extensão, esta matéria de tráfego internacional não cabe agora ser abordada e antes justifica desenvolvimento adequado noutra oportunidade.

De notar, no entanto, que as disposições da Tarifa Geral de Transportes são igualmente aplicáveis aos transportes efectuados ao abrigo das convenções e tarifas internacionais, em tudo o que não contraria o que nestas se contém (preceito contido no final do Art.º 1.º da própria Tarifa Geral de Transportes).

Antes de passarmos a uma análise sistemática da nova Tarifa Geral de Transportes, convirá realçar, desde já, as alterações e inovações mais importantes que por esta forma introduzidas então no sistema tarifário:

— concentração, num só diploma, da matéria respeitante, tanto a transportes interurbanos como suburbanos e fluviais, e bem assim todas as disposições inherentes a serviços e utilizações complementares (marcações de lugar, carruagens-camas, acesso aos cais de embarque, etc.);

— apresentação das tabelas de preços de aplicação imediata, consoante as categorias de comboios (tranvias, rápidos e internacionais e normais, estes últimos abrangendo os directos, semidirectos e regionais), com a inerente supressão dos chamados «suplementos» pela utilização de determinados comboios («rápidos», «Lisboa Expresso-TER», etc.);

— reclassificação das zonas de tranvias, que passaram a abranger 10 troços de verdadeira na-

tureza suburbana dos grandes centros (Porto-Coimbra-Lisboa), adoptando simultaneamente critérios de preços zonais, com coincidência de zonas para efeito de bilhetes simples, de ida e volta, semanais e assinaturas;

— unificação, no tocante especialmente a assinaturas suburbanas, das modalidades de utilização quanto ao número de viagens diárias, cessando a discriminação entre assinaturas para uma viagem diária de ida e volta e para número ilimitado de viagens, pelo que todas permitem agora número ilimitado de viagens;

— reformulação de toda a problemática dos bilhetes especiais, que passaram a incluir número muito mais limitado de modalidades, com a correlativa supressão dos bilhetes para estudantes em gozo de férias, de mercados locais, de grupos de trabalhadores rurais, de pescadores e operários, de romarias, feiras e outras festividades, de férias, de fins-de-semana e de família;

— manutenção de assinaturas de base quilométrica, para utilização em número ilimitado de viagens em toda a rede (normais e para jovens e estudantes), além das já citadas de base Zonal nos itinerários de tranvias, e bem assim, bilhetes semanais de ida e volta, em certo número de troços não tranvias;

— supressão de determinadas diferenciações de preços de âmbito regional, que então existiam, através de «Avisos ao Público» da Série B) embora em número muito restrito (v.g. de Porto para algumas estações da linha do Minho, e vice-versa), consagrando-se a uniformidade de preços em toda a rede, à parte os já referidos troços com serviço de tranvias, estes, por seu turno, também obedecendo a critério de uniformidade e só diferindo no número de zonas, consoante as extensões de cada percurso;

— introdução de duas inovações de certa singularidade no domínio tarifário: as «cadernetas quilométricas» (em substituição dos antigos «bilhetes quilométricos»), que passaram a ser ao portador (e portanto transmissíveis) e utilizáveis por

uma ou mais pessoas, até ao máximo de cinco, e os «bilhetes turísticos», estes nominativos, válidos para um número ilimitado de viagens durante o período da sua validade;

— remodelação e simplificação em termos mais ajustados ao tempo presente, de todo o articulado relativo às várias situações que o contrato de transporte poderá vir a contemplar (ocupação de lugares, paragens em trânsito, mudança de classe, passageiro sem bilhete, etc.).

Debrucemo-nos, agora, sobre as diversas categorias de comboios regulares oferecidos ao Público, bem como os tipos de bilhetes e assinaturas (títulos de transporte) a utilizar. Assim, temos:

Categorias de comboios

- a) tranvias
- b) rápidos
- c) internacionais
- d) directos, semi-directos e regionais

Tipos de bilhetes e assinaturas

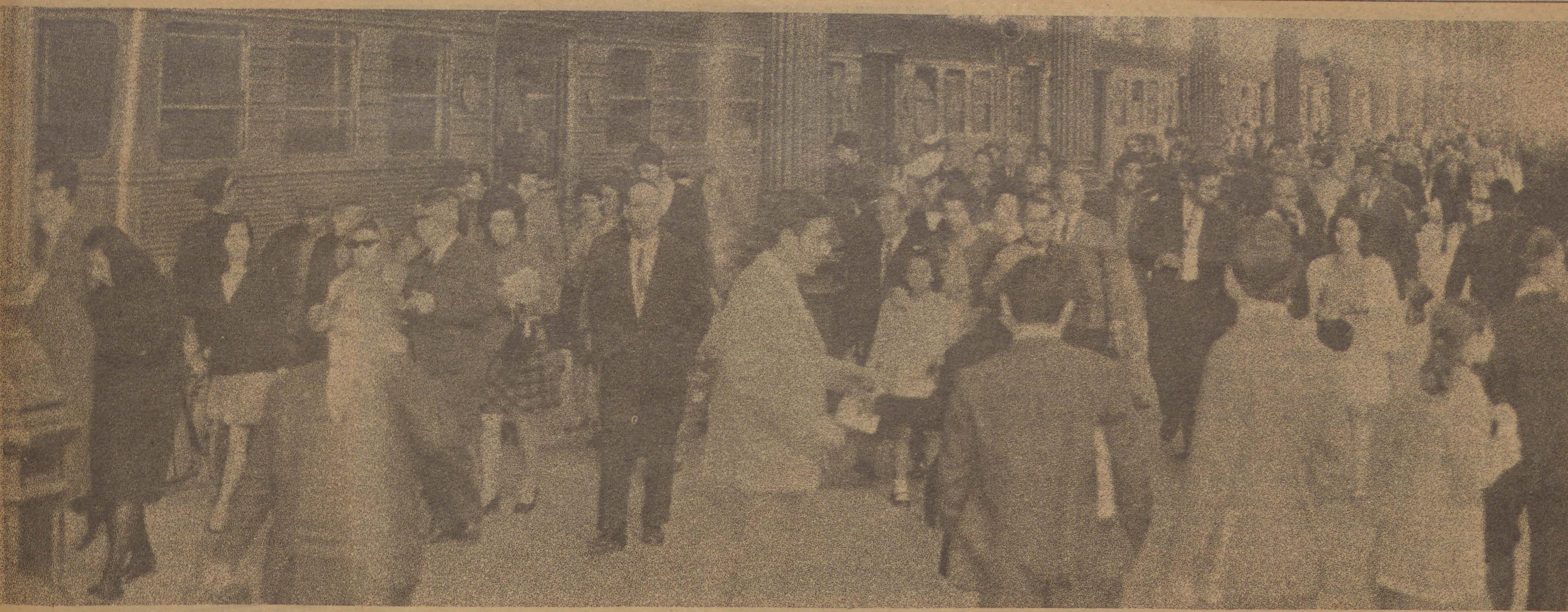
- a) b. simples
- b) b. de ida e volta
- c) b. semanais (em determinados itinerários)
- d) b. para crianças
- e) b. turísticos
- f) b. para pessoas idosas
- g) cadernetas quilométricas
- h) assinaturas
- i) b. de grupos.

As categorias de comboios e tipos de títulos de transporte indicados, correspondem tabelas de preços, distintas, conforme a Tarifa, mais adiante, apresenta. Neste particular, uma grande diferenciação é feita entre os transportes em comboios **tranvias** (ou sejam, os que, nos termos da Tarifa, asseguram ligações nas radiais de grandes aglomerados, desempenhando funções de natureza suburbana — grande frequência em períodos de ponta) e os das outras categorias consideradas, ou seja, os que asseguram, essencialmente, as relações interurbanas ou de «grandes linhas».

E assim, aos 10 percursos onde é admitida a efectivação de comboios tranvias (todos servindo Lisboa, Porto e Coimbra) V. Art.º 3.º correspondem tabelas de preços de base zonal, englobando os bilhetes simples, de ida e volta, os semanais e as assinaturas. Isto sig-

POLÍTICA TARIFÁRIA

REDE GERAL N.º 9



nifica que um determinado percurso de trâncias foi dividido criteriosamente num certo número de zonas, sendo os preços função do número de zonas percorridas e não verdadeiramente pelo itinerário estação a estação, daí resultando que, em relação a uma mesma estação de partida, são idênticos os preços dos bilhetes tirados para qualquer das estações que estejam englobadas na zona de destino (tanto se paga de Lisboa (Rossio) para Damaia, como para Amadora ou Queluz).

O sistema de zonamento, já utilizado em outros transportes públicos urbanos e suburbanos, trouxe, como é óbvio, enorme simplificação de processos administrativos e de revisão. O número de zonas por itinerário-trânia vai de 3 a 6. No caso do itinerário de Lisboa (T. do Paço) a Praias-Sado, o percurso fluvial constitui uma zona, à qual estão adstritas 4 zonas propriamente ferroviárias.

A utilização de comboios trâncias, em dois ou mais percursos sucessivos (por ex.º da Damaia a Marvila) dá lugar a preços mais atenuados dos que resultariam pela adição pura e simples dos de cada uma das zonas utilizadas, pois são feitas determinadas deduções através de uma tabela própria (V. Art.º 20.º n.º 2), princípio introduzido, mais tarde, para rectificar certos aumentos mais gravosos em relação ao antigo sistema, o qual, nestas circunstâncias, se baseava na distância corrida.

Em contrapartida, para os percursos de relações interurbanas, os preços são de base constante, apresentados por escalões indivisíveis:

- de 2 km (até 50 km)
- de 5 km (de 51 a 200 km)
- de 10 km (a partir de 200 km)

com um mínimo de cobrança de 8 km para comboios normais (designação genérica integrando os chamados directos, semi-directos e regionais) e de 50 km para rápidos e internacionais.

Com a actualização já havida no final de 1976, os preços de base do passageiro-km são os seguintes, para os bilhetes de trajecto simples em que não

haja lugar a qualquer redução (por bilhete especial ou qualquer outro motivo):

— Comboios normais (directos, e regionais)

2.º classe \$75
1.º classe 1\$125

— Comboios «rápidos» e «internacionais»

2.º classe \$9375
1.º classe 1\$40625

Entre os preços das duas classes existe o elo matemático de 1: 1,5, idêntico ao preconizado pela União Internacional dos Caminhos de Ferro (U.I.C.) e adoptado já pela grande maioria das Redes europeias.

Os preços dos bilhetes de ida e volta são calculados segundo as mesmas bases, sem qualquer redução pela distância total, o que corresponde, sensivelmente, portanto, ao dobro do preço.

Em qualquer caso, vigora o princípio do arredondamento para o múltiplo de 1\$00 imediatamente superior, sempre que a importância a cobrar não seja múltipla de 1\$00 (V. Art.º 20.º n.º 6).

A aquisição de um bilhete corresponde à celebração de um contrato de transporte entre a empresa pública e o passageiro. Por isso se inserem no Cap.º II do Título I da Tarifa as disposições especialmente aplicáveis ao meio de transporte que nos respeita no tocante à celebração e consumação do contrato e a incidentes eventualmente sobrevindos. Estão, assim, ali enumeradas as obrigações dos passageiros, as indicações essenciais que os títulos de transporte devem conter, os preceitos a ter em vista na revalidação ou não utilização dos bilhetes, na ocupação de lugares, nas paragens em trânsito, na mudança de classe, quanto aos passageiros sem bilhete, na venda de bilhetes, etc..

Limitar-nos-emos na presente explanação a referir, os dois casos mais frequentes: mudança de classe e de passageiros sem bilhete.

Assim, a mudança de classe (Art.º 13.º), sujeita sempre o passageiro ao pagamento da diferença simples de preços entre as duas classes ou dessa diferença acrescida de 20% (mas neste último caso, sujeita ao

mínimo de cobrança de 50\$00), consoante é dada ou não conhecimento prévio, do facto, ao revisor do comboio.

Quanto aos passageiros sem bilhete (Art.º 14.º) ou em situação equivalente, preceitua-se a obrigatoriedade do preço da viagem acrescido de uma sobretaxa igual a metade desse preço (mas com sujeição igualmente ao mínimo de cobrança de 50\$00).

Tanto num caso como noutro foram sensíveis as modificações introduzidas relativamente à antiga Tarifa Geral de 1945, porquanto na mudança de classe, sem haver sido dado conhecimento prévio ao revisor, estipulava-se o pagamento da diferença de preços acrescida de 50%, e quanto aos passageiros sem bilhete a regra era a do pagamento do preço da viagem acrescido de 20%, com o mínimo de cobrança de 5\$00.

Com a actual Tarifa deixaram de considerar-se também situações especiais que facultavam a ocupação de lugar de 1.º classe por virtude de falta de lugar na 2.º classe, eliminando-se desse modo o preceito que nesse sentido existia na antiga Tarifa, mas sem dúvida desajustado ao tempo presente.

Incluem-se ainda neste Título I da Tarifa disposições atinentes ao regime de responsabilidade e reclamação (Cap.º IV) e disposições diversas (Cap.º V), nomeadamente as regras aplicáveis na marcação de lugares e de compartimentos, na reserva de carruagens, na realização de comboios especiais e na utilização de carruagens-restaurantes e carruagens-camas.

A duas referências nos cingiremos nesta matéria: reserva de carruagens e realização de comboios especiais. No primeiro caso (só possível para 100 km ou mais) o preço é função do número de passageiros e da categoria do comboio, com sujeição, no entanto, ao mínimo de cobrança correspondente a 75% da lotação da Carruagem; no segundo caso o preço é fixado por ajuste prévio.

Referimo-nos já anteriormente a bilhetes simples e a bilhetes de ida e volta, normais ou de «plena Tarifa» que, na realidade, são os de mais normal utilização. Mas outras modali-

dades consiga a Tarifa Geral para uso dos passageiros isolados. E assim, são de apontar:

— os bilhetes semanais — para uma viagem diária de ida e volta num período que começa à 2.ª feira e termina no sábado seguinte (somente para utilização em itinerários trâncias e num certo número de percursos não trâncias);

— as assinaturas — títulos de transporte emitidos para um número ilimitado de viagens em qualquer das suas modalidades (de base zonal para utilização em comboios trâncias e de base quilométrica para utilização em comboios normais, podendo ainda, num caso e noutro, ser «normais» ou «para jovens e estudantes»); a assinatura é constituída por um cartão de identidade, com a fotografia do titular, válido por um período de 5 anos, e por um bilhete a adquirir com pagamento mensal, trimestral ou semestral;

— as cadernetas quilométricas — títulos de transporte ao portador, para um total de 5000 km, válidas por 5 meses não prorrogáveis, podendo ser utilizadas em viagens de simples ida, por uma ou mais pessoas até ao máximo de 5 adultos (constituindo como que uma espécie de contra-corrente em que se vai notando os km gastos e em saldo); subordinam-se, no entanto, a certas restrições de utilização, nomeadamente aos fins de semana; traduzem a redução de 20%;

— os bilhetes para crianças — traduzem, tal como anteriormente, 50% de redução às crianças de idade igual ou superior a 4 e inferior a 12 anos;

— bilhetes turísticos — bilhetes nominativos, pessoais e intransmissíveis, válidos para 5, 10 ou 15 dias consecutivos, e para qualquer número de viagens dentro do período para que foram vendidos; os seus preços, sem distinção de classes, são fixados no pressuposto de uma quilometragem hipotética diária;

— bilhetes para pessoas idosas — bilhetes simples vendidos a todas as pessoas de idade igual ou superior a 65 anos, com sujeição ao mínimo de percurso de 50 km; traduzem a redução de 50%.

Os grupos continuam a ter tratamento específico no nosso sistema tarifário, o que, aliás, também é usual em todas as Redes ferroviárias europeias.

A partir de 10 adultos, na mesma classe ou não, podem adquirir-se bilhetes de grupo com uma redução de 20%, com subordinação a um mínimo de 100 km. Aos grupos de 15 a 50 pessoas pagando bilhete é concedido um bilhete gratuito na classe correspondente ao maior número de bilhetes vendidos. Para os grupos de mais de 50 componentes é concedido um bilhete gratuito por cada conjunto de 50 passageiros pagando bilhete.

No Título IV da Tarifa, contém-se a matéria respeitante ao transporte de bagagem, devendo compreender-se neste conceito tão somente os objectos como tal admitidos (V. Art.º 98.º) e submetidos a prévio registo, no acto do despacho, com a apresentação do título de transporte do passageiro. Deve, pois, extinguir-se, na terminologia tarifária, esta bagagem registada (normalmente conduzida nos furgões) dos volumes portátiles (ou volumes de mão) que os passageiros podem levar consigo nas carruagens, gratuitamente e sem despacho, matéria de que se ocupa outra disposição da Tarifa (V. Art.º 17.º).

O registo da bagagem dá lugar à cobrança de uma taxa de registo e, quando excedente a 20 kg (para os adultos) e 10 kg (para as crianças), ao preço de transporte propriamente ditto. Isto significa que os objectos entregues a despacho de bagagens que, no seu conjunto, não excedam 20 kg por passageiro-adulto, ou 10 kg por criança, são transportados unicamente mediante a cobrança da taxa de registo, a qual, actualmente é de 15\$00 (n.º 12.º do Anexo II — Taxas de operações acessórias e especiais). É chamado «peso transportado gratuitamente (ou «franquia», na terminologia internacional).

Pelo peso excedente ao transportado gratuitamente, cobra-se preço de acordo com uma tabela inspirada na orientação da tarifa similar interna-

Cont. pág. 6

POLÍTICA TARIFÁRIA

Amanhã já não trabalho

A idade da reforma. O fim de uma vida de trabalho, o princípio do descanso. Ambição tantas vezes denunciada. Mas se muitos dizem ansiar pela reforma, também não é menos verdade que reforma significa o afastamento de uma série de hábitos, de rotinas, de amigos. A reforma, tantas vezes pedida, tem, em muitos casos, um sabor amargo, um sabor amargo de adeus.

Porque entre os muitos que se reformam poderemos encontrar aspectos do que foi a sua vida nesta Empresa, bem como o que tem sido a C. P., através dos tempos, «Rede Geral» decidiu iniciar esta rubrica que, sem carácter de periodicidade, apesar de sempre que algum dos reformados nos saiba contar factos que consideremos de interesse geral.

Começamos, pois, com o Inspector Lima, da Direcção do Equipamento.

Após acabar o curso de Construções Civis e Obras Públicas, bem como o curso de máquinas do S. I., entrei em Maio de 1923 para a Companhia, onde fui integrado na Divisão de Construção. E é assim, que toda uma férrea orientação, oriunda do Eng.º Vicente Ferreira, ao tempo chefe daquela Divisão, me foi influenciando ao longo de toda uma vida de ferroviário.

As máximas que sempre mais considerei, foram:

«Lutar contra a Rotina».

«Sempre que surjam problemas só os pôr à chefia quando no conhecimento de uma ou mais soluções possíveis. Em resumo, levar a Carta a Garcia».

Só assim se tornou possível vencer problemas que surgissem na construção e assentamento da Via, desabamentos, descarrilamentos etc... já quando se tratava da repetição de problemas ou anomalias, pugnei por descobrir as suas causas, surgindo sempre, consequentemente, as respectivas soluções.

Com esta ginástica de térmica mental, algumas soluções surgiram, por vezes, como verdadeiros «ovos de Colombo».

Em 1924 foi difícil balizar os esgotos do novo 2.º andar da ala Sul de Lisboa-P., por falta de uma planta da Estação, que os tivesse. Ora, decorridos 30 anos, ao iniciar a chefia da Secção de V. O. naquela estação, vim encontrar a mesma dificuldade. Verifiquei, então, que aquando de temporais, a Estação se inundava durante 4 dias. Com perseverança, reduzi

aquelas inundações a 4 horas e com a continuação veio a resolver-se o problema com a construção de um simples aqueduto germinado na Rua do Vale de Santo António.

Já então tinha conseguido identificar a rede de esgotos e a respectiva elaboração da planta.

Decorridos 4 anos, na construção da Linha do Sabor, após o assentamento do km 50 ao 104 passei a chefiar o Serviço de V. Estreita das 4 linhas da C. N.: Corgo, Sabor, Tua e Dão.

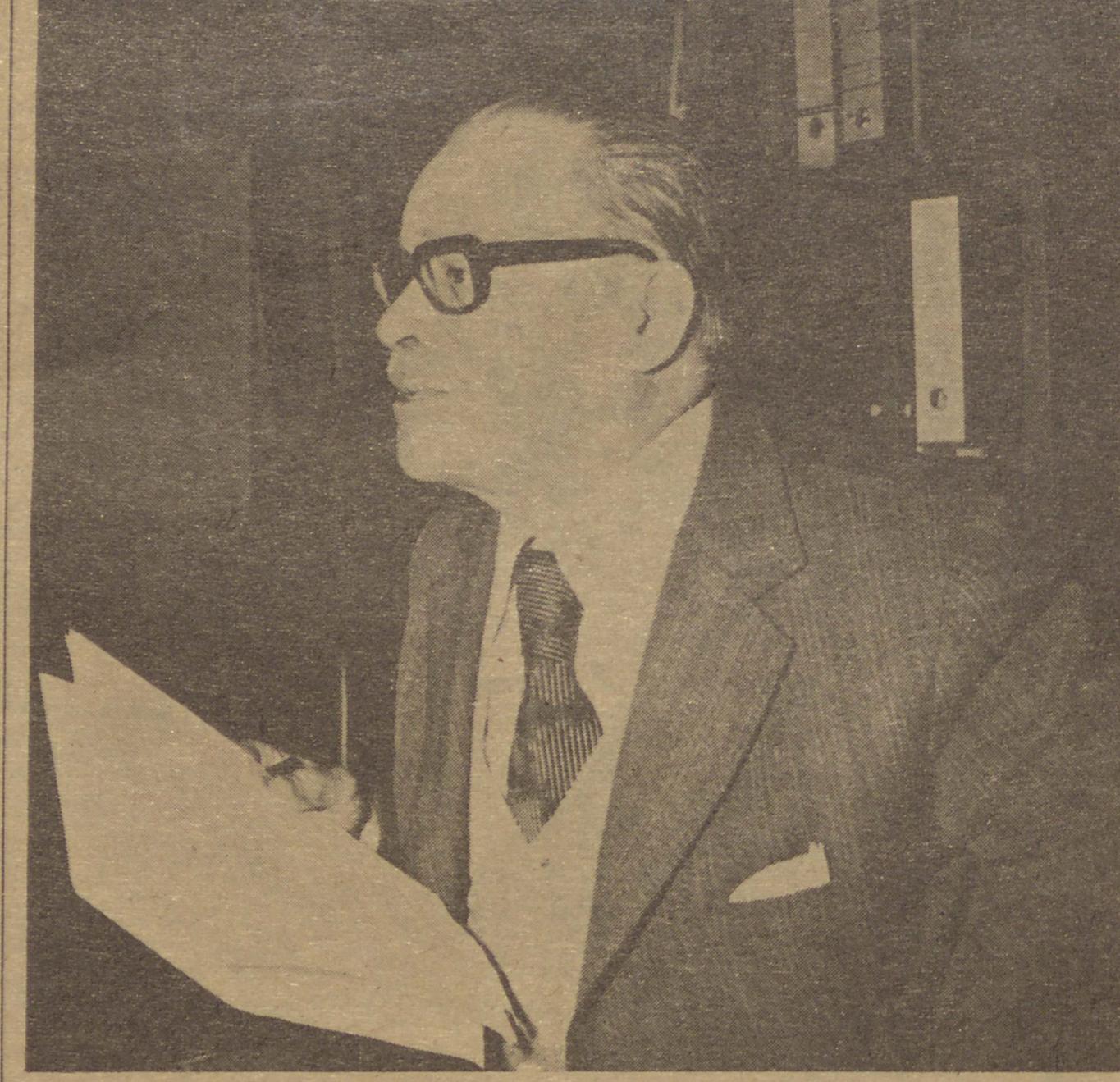
Foi na linha do Corgo, a mais acidentada do País, que ao chefiar a sua exploração, em 1945 e 46, conseguiu identificar as causas dos descarrilamentos, que desde 1910, quando não eram aparentes na via, se conheciam como «desconhecidos». Conseguiu-se então a sua redução para a média de 4 descarrilamentos por ano.

Após a incorporação na C. P., em que passei a chefiar a Secção da Régua, depois de instalar a do Pinhão, continuei com a do Corgo, além da V. Larga do Douro, hoje 3.ª secção.

Ali assisti, impotente, ao aumento dos descarrilamentos, por ignorância do novo pessoal da Tracção. Quando fui autorizado a inspecionar o material circulante acidentado o pessoal da revisão atenuou a gravidade de tal situação.

APÓS A INCORPORAÇÃO

Com a incorporação e a meu pedido, saí da Régua e vim chefiar a Secção de Santarém.



Na Régua, confidencialmente, eu era dado como um homem perigoso.

Ali calculei, pela primeira vez na C. P., o custo anual do quadramento da via — 100 contos. Ou seja, a média de mil escudos por km.

Também, em Santarém, apurei e informei encontrar-se exagerada a inclinação do carril, devido ao inconveniente aparelho das travessas, que, porém, só veio a corrigir-se quando se fizeram as renovações integrais.

Quando passei a chefiar a Secção de Lisboa-P., em 1952, estava-se na altura de renovar os carris do túnel do Rossio, e tratava-se de aguentar a via mais um ano, até às grandes obras que o encerrariam por 4 meses.

Foi nestas obras, dadas de empreitada e fiscalizadas por Engenheiros do Serviço e da Divisão, que adquiri a experiência que me faltava para trabalhos idênticos.

Com efeito, depois de promovido à inspectoria Regional, passei a ter, na Zona Centro, como linha de Área, a linha da Beira Alta.

Na 1.ª Inspecção que fiz ao túnel de Albergaria dos Doze, imediatamente procurei limitar a velocidade de circulação para 10 km/hora, em vez dos 80 km/h que lá se chegavam a praticar.

Foi o problema objecto de reuniões e visitas no local.

Incumbiram-me então de definir com rigor a geometria do túnel, com todos os seus diâmetros. Era a primeira vez que tal se fazia na Companhia.

Apesar de várias dificuldades foram-se atacando e resolvendo a prospecção dos pontos falsos, inscrições de cobertura e consolidações, instalações de drenagem do parâmetro da abóbada e pés direitos, completando-se então com a impermeabilização.

Consolidado, drenado e impermeabilizado o túnel, com a via única no seu eixo, faltava executar a soleira abóbada de betão armado depois da demolição e rebaixada da fundação para permitir o gabarit de via dupla electrificada, tal como projectei.

Com muita dificuldade foram autorizados 65 metros de so-

leira do lado Sul. Apesar de executada esta parte dentro do previsto e sem perturbar a segurança da circulação a 10 km/h, os engenheiros intervenientes declinaram as responsabilidades nos 600 m que faltavam, que, por terem a seu ver mais água, mais perigosos se tornavam. Foi então que o chefe e subchefe da Divisão resolvem tombar, comigo, a responsabilidade do prosseguimento da obra até final. Só assim viu a Companhia resolvida este grave problema da rede ferroviária, como o provaram os treze anos decorridos sem problemas.

Tratados os assuntos teóricos da via nas duas linhas gerais, citar-se-á o aumento oficial de 12 para 17 vagões, nos comboios descendentes de Vila Pouca-Régua e Vila Pouca-Chaves.

Passou-se, também oficialmente, a dupla Tracção a ser dada pela frente, pois a sua proibição V. E. baseava-se nas linhas do Minho e Douro, por ser muito antiga a estrutura das pontes do estuário do Tâmega, Corgo e Sabor.

Lutei e fui atendido nas limitações de velocidades das máquinas Diesel 1500 e BO BO série 2500.

Apresentei relatório quando chefiei a Comissão de Segurança da Região Centro, sobre a insegurança de circulação de comboios por:

— falta de areia siliciosa em vez de areia da praia

— falta de projectores de luz intensa para evitar choques com desdobramentos e outros comboios

— Sinais de salvar, sujeitos a confusões com os das camionetas

— Insuficientes retrovisores.

Conseguiu-se, ao fim de três anos, que fosse permitido aos comboios de socorro da Catenária e da via, no princípio da electrificação, a sua circulação na linha interrompida, reduzindo-se assim a metade os dias, de via única.

Assim, apresentei alguns dos talvez mais importantes passos da minha vida de Ferroviário, ao serviço dum Companhia que queremos cada vez mais ao serviço dos seus trabalhadores e do público em geral.

Renfe / C. P.

As relações tradicionais RENFE/CP, que têm vindo a ser mantidas ao nível dos Departamentos de Transportes e Comercial, conheceram agora a inclusão do capítulo MATERIAIS. Deste modo, no passado mês de Junho realizaram-se duas reuniões, em Madrid e em Lisboa, nas quais pela primeira vez estiveram presentes representantes da função Abastecimentos.

No capítulo MATERIAIS pretende-se estabelecer aquisições em comum de certos materiais normalizados, com o objectivo de obter melhores preços, melhores condições de entrega e uma autosuficiência Ibérica. A par deste objectivo resulta também, uma mútua divulgação do potencial industrial de Espanha e Portugal, no que se refere a materiais ao caminho de ferro.

Foi constatado que a RENFE importa efectivamente uma pequena percentagem dos materiais necessários à sua actividade, donde resulta que empreendendo uma acção tendente a normalizar ao máximo os materiais comuns às duas redes, será possível estabelecer encomendas comuns que possam vir a interessar as Empresas fabricantes de Espanha e Portugal a investirem e a modernizarem os seus equipamentos de fabrico, uma vez que o «peso» das encomendas para a ferrovia será muito maior e com as consequentes vantagens económicas e de níveis de stocks».

Esta acção, que agora foi iniciada, poderá já no próximo ano de 1978 vir a produzir os seus frutos, para o que há que estabelecer um «calendário de compras» para os materiais devidamente normalizados e nomeclaturados, necessitando-se para o efeito, de uma programação das necessidades em tempo oportuno e onde se conta igualmente com o indispensável apoio informático.

ATRIBUIÇÃO DE FUNÇÕES AOS MEMBROS DA EXTINTA COMISSÃO ADMINISTRATIVA

Por deliberação do Conselho de Gerência foram, aos membros da extinta Comissão Administrativa, que não desempenham funções naquele Conselho, atribuídas as seguintes funções:

Eng. Martins Pinheiro — continua no desempenho das funções de Director de Exploração

Eng. Matos Torres — continua a desempenhar as funções de Director Industrial.

Dr. Tomás de Aquino — passa a desempenhar as funções de Director Adjunto da Direcção do Pessoal.

Dr. Rodrigues Coelho — regressou ao desempenho das suas anteriores funções de Chefe do Serviço de Estudos Financeiros.

70 novos vagões para o transporte de balastro

O parque de material circulante para transporte de mercadorias, dos nossos Caminhos de Ferro, vai ser valorizado com a aquisição de 70 novos veículos, desta vez, vagões-tremoña duplos para transporte de balastro.

A firma fornecedora será a EQUIMETAL — Empresa Fabril de Equipamentos Metálicos S. A. R. L., com sede em Lisboa, a qual se compromete a fazer a entrega de todos estes vagões, sobre carril, no ramal da Divisão METALSINES.

Segundo cláusulas contratuais estabelecidas entre a C.P. e a aludida firma fornecedora, os prazos de entrega processar-se-ão do seguinte modo:

1 vagão, até dez meses (Agosto excluído) após a data da assinatura do Contrato;

19 vagões, no 11.º mês (Agosto excluído) após a data da assinatura do mesmo Contrato;

20 vagões, no 12.º mês (Agosto excluído) após a data da assinatura do Contrato, e, seguintes, até perfazer o total de 70.

Os prazos de entrega de todos estes veículos poderão ser, contudo, alterados, de comum acordo, entre as duas partes interessadas, para dar satisfação a eventuais prioridades por parte da nossa Empresa, no fornecimento de outros tipos de vagões.

Comissão Executiva para o apetrechamento material da C. P.

Em reunião do Conselho de Gerência, foi deliberado, nos termos do n.º 2 do art.º 13.º dos Estatutos em vigor, criar a Comissão Executiva para o Apetrechamento Material da Empresa.

A referida Comissão será constituída pelos eng.ºs Francisco de Almeida e Castro (presidente), Joaquim Antunes da Cunha, Franklin Matos Torres e Eduardo Martins Zúquete (vogais).

Construção de balneários e vestiários nas dependências do 3.º Grupo Oficial

Por concurso público, foram adjudicados à firma A. Silva & Silva — Indústrias Comércio S. A. R. L., os trabalhos de construção de balneários e vestiários no 3.º Grupo Oficial, do Barreiro; melhoramento do maior relevo, que muito beneficiará não só aquele importante complexo oficial como, acima de tudo, quantos ali trabalham — para os quais, afinal, se destinam os melhoramentos em causa.

Simultaneamente a estes tra-

balhos, proceder-se-á à empreitada de fornecimento da montagem de todo o equipamento respeitante aos mesmos, incluindo o de aquecimento de águas, bem como do ambiente.

Todos estes trabalhos — segundo cláusulas contratuais — deverão estar concluídos nos duzentos dias posteriores à data do seu início, salvo — é claro — casos de força maior, totalmente imprevistos, como conflitos sociais, falta de materiais no mercado, etc.

955 mil metros cúbicos de balastro para a C. P.

Destinados à balastragem das suas vias, a C. P. está a receber 955 mil metros cúbicos de balastro de três tipos: balastro normal (932 000 m³), balastro fino (12 000 m³) e grávila (11 000 m³).

A firma fornecedora é a Sociedade de Empreitadas de Obras Públicas, S. A. R. L., com sede em Lisboa e designada por SEOP, a qual como firma adjudicatária da empreitada em causa, está assim encarregada, não só de produzir como de fornecer todo o balastro. Este, é proveniente da pedreira da

Madalena (Vila Nova de Gaia), da qual será inteiramente extraído, cabendo, ainda, à mesma firma as operações de crivagem, lavagem e carregamento — em vagões ou camiões — de toda a remessa.

No respeitante a prazos de entrega, a SEOP deverá concluir o último fornecimento até 31 de Dezembro de 1979, a um ritmo — aliás, já iniciado há meses — de cerca de 20 000 metros cúbicos por mês, podendo, no entanto, aquele prazo ser prorrogado até 31 de Agosto de 1980.

A CP NA IMPRENSA

ENTRE LISBOA E PORTO C. P. JÁ TRANSPORTA EM CONTENTORES

Desde o passado dia 24 que a C. P., em colaboração com as Administrações portuárias de Lisboa e Porto, tem em funcionamento um serviço directo e exclusivo de grandes contentores entre as duas principais cidades do país.

Denominados «Teco - Transportes Especiais de Contentores» este tipo de comboio, com duas circulações diárias entre Lisboa e Porto, possui uma capacidade de transporte em ambos os sentidos, da ordem das 1400 toneladas de peso bruto o que corresponde a 60 unidades de 20' (TEU).

De salientar que o contentor ou «container», permite o transporte da mercadoria sem necessidade de acondicionamento, com uma maior velocidade comercial de transporte «porta-a-porta» dada a sua capacidade de adaptação aos diferentes meios, sejam eles marítimos, aéreos ou terrestres constituindo ainda uma forma segura contra roubos uma vez que a mercadoria não está sujeita a transbordos feitos a granel.

«O Dia» — 31/5/77

O CAMINHO DE FERRO DO FUTURO

Encontra-se patente ao público, no átrio da estação de S. Bento, a exposição «Um caminho de ferro para o futuro», organizada pela União Internacional dos Caminhos de Ferro. Já

foi apreciada noutros países. Os painéis expostos revelam projectos de vanguarda deste sector dos transportes, principalmente no tocante ao aumento das velocidades para encurtar o tempo de percurso entre os grandes centros. Exemplo destas possibilidades, o «comboio de grande velocidade francês», o TGV001, que já ultrapassa os 300 km/h.

«Jornal Notícias» — 2/6/77

HORÁRIOS DA C. P. PREJUDICAM MEALHADA

MEALHADA — Na última reunião da Câmara deste concelho, foi decidido expressar à C. P., os inconvenientes e prejuízos para estudantes e trabalhadores desta vila decorrentes dos novos horários dos comboios vindos de Coimbra. Com as recentes alterações, aqueles que estudam ou trabalham nesta cidade, e que, antes tinham um comboio às 19 e 10, vêem-se agora forçados a regressar somente no das 20 e 12 que, habitualmente, chega bastante atrasado, já que tem de fazer ligação com outro vindo de Lisboa.

A par desta, também outras alterações, aparentemente injustificadas, estão a dificultar ainda mais as deslocações diárias para Coimbra.

«O Diário» — 6/6/77

NA ESTAÇÃO DE SANTARÉM Choque de «Mercadorias» provoca grandes atrasos

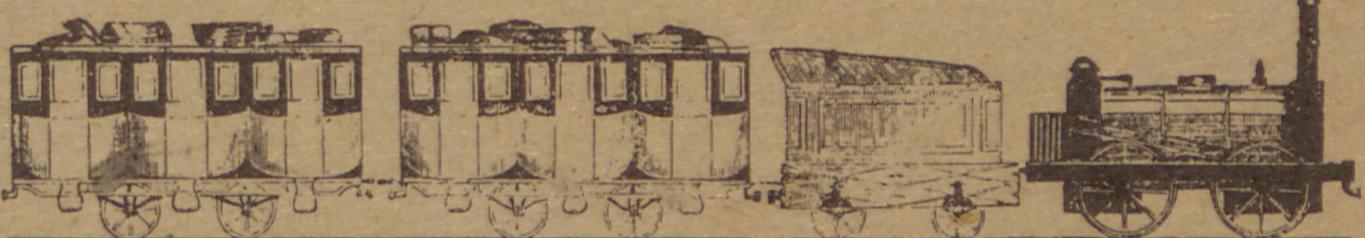
Santarém, 1 — Às 7.15 da manhã dois comboios de mercadorias chocaram na estação desta cidade por motivos ainda não determinados, mas que se atribuem ao nevoeiro intenso que então cobria a área.

Um dos comboios encontrava-se em manobras quando o outro entrou na estação, registrando-se o choque sem que os condutores se apercebessem a tempo de manobrar para o evitar. Embora não haja desastres pessoais, os prejuízos são avultadíssimos, tanto em material da C. P. como nas mercadorias que os comboios transportavam.

O choque está a provocar grandes atrasos, porque o sistema eléctrico da estação ficou gravemente danificado. Os comboios da linha do Norte estão a ser desviados para a linha do Oeste, regressando à via em Alfarcos.

«Diário de Lisboa» — 1/6/77

Efemérides



JULHO

1 de Julho de 1861, é inaugurado o troço da Ponte de Asseca a Ribeira de Santarém, na linha do Leste, com 6,600 km de comprimento.

1 de Julho de 1878, é inaugurado o troço de Darque a Caminha, na linha do Minho, com 27,879 km de comprimento.

1 de Julho de 1882, é inaugurada a linha da Beira Alta, de Figueira da Foz à fronteira de Vilar Formoso, com 252,252 km de comprimento.

1 de Julho de 1889, é inaugurado o troço das Amoreiras a Faro, na linha do Sul, com 113,830 km de comprimento.

1 de Julho de 1929, é inaugurado o troço de S. Bartolomeu da Serra a S. Tiago, no ramal de Sines, com 10,000 km de comprimento.

2 de Julho de 1867, é apro-

vada a Carta de lei, que autoriza o Governo a construir e explorar, por conta do Estado, as linhas do Minho e do Douro.

4 de Julho de 1897, é inaugurada a 2.ª via, no troço do Cais do Sodré a Belém, na linha de Cascais, com 6,000 km de comprimento.

5 de Julho de 1972, é inaugurada a 2.ª via, no troço de Chão de Maçãs a Paialvo, na linha do Norte, com 9,000 km de comprimento.

6 de Julho de 1927, é inaugurado o troço de Carviçais a Lagoaça, na linha do Sabor, com 16,000 km de comprimento.

8 de Julho de 1887, é apresentada à Câmara Municipal do Porto, um projecto do eng.º Hippolite de Baère, para a construção da Estação Central do Porto (actual S. Bento).

8 de Julho de 1915, é inaugurada a 2.ª via, no troço de Mogofores à Mealhada, na linha do Norte, com 9,000 km de comprimento.

9 de Julho de 1857, termina o contrato com a Companhia Central e Peninsular, e instituída a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

11 de Julho de 1908, é inaugurado o troço de Pavia a Mora, no ramal de Mora, com 15,000 km de comprimento.

14 de Julho de 1879, é inaugurado o troço do Juncal à Réguia, na linha do Douro, com 38,371 km de comprimento.

14 de Julho de 1918, é inaugurado o troço de Grândola a Alcácer do Sal, na linha do Sado, com 25,000 km de comprimento.



Dois comboios para o futuro museu ferroviário

Nos últimos anos foram organizadas 2 composições — uma de via larga e outra de via estreita — que pelas suas características e «velhice» não podem deixar de ser consideradas peças de Museu.

A composição de via estreita, que é conhecida pelo nome de «comboio histórico», serviu, em fins de 1973, como «prato-for-

te» de um programa de Ruy Ferrão, para a R.T.P., realizado na linha do Tâmega.

Em 1975, aquando do centenário da linha da Póvoa, esta composição veio para a referida linha e até foi utilizada, em duas viagens para turistas estrangeiros: Artistas Plásticos de várias nacionalidades, que se reuniram num Congresso, na

cidade da Póvoa (1976). Também serviu para transportar ferroviários, familiares e seus convidados, no dia da inauguração da exposição «O Caminho de Ferro», na Póvoa de Varzim.

No dia 1.º de Maio de 1976 voltou o «comboio histórico» à cidade da Póvoa de Varzim, mas só com ferroviários e seus familiares que, assim, confraternizaram com os poveiros, em dia de tanto significado para os trabalhadores.

Por falta de resguardo nas estações das linhas da Póvoa e de Guimarães, voltou o comboio para a linha do Tâmega, pois na estação de Arcos de Baúlhe há uma «cocheira» recentemente beneficiada, com capacidade para toda a composição.

Espera-se que, nesta linha, a referida composição também seja aproveitada para turistas em grupos excursionistas, interessados no Caminho de Ferro e, consequentemente, num comboio com material dos fins do século passado e princípios deste.

Duas das carruagens foram construídas por ferroviários portugueses.

Quanto ao «comboio século XIX», de via larga, em que um dos salões é de construção portuguesa, foi organizado para repetir, 100 anos depois, as viagens inaugurais dos primeiros troços das linhas do Minho e do Douro. Na linha do Minho, no troço de Campanhã a Braga, em 20 de Maio de 1975. Na linha do Douro, no troço de Entre-os-Rios a Penafiel, em 29 de Julho de 1975.

Nesse mesmo ano também transportou 200 Crianças-Artistas que colaboram na exposição «A Criança e o Comboio», realizada em Maio/Junho.

Recentemente, em 25 de Março, os ferroviários e seus convidados, incluindo o Secretário de Estado dos Transportes, utilizaram-no na «Despedida do Vapor na Via Larga».

No passado dia 1 de Maio, veio trazer ao Porto, desde Ovar, ferroviários e seus familiares, que vieram confraternizar com os «tripeiros».

Para resguardar convenientemente este comboio, foi beneficiada uma «cocheira de locomotivas» que estava abandonada na estação de Valença.

Ficou em condições muito satisfatórias, pelo que o material poderá ser visitado por turistas nacionais e estrangeiros, que em grande número utilizam aquela estação.

As fotografias que acompanham esta notícia e bem assim as notas com as principais características do material, tractor e rebocado, permitirão um melhor conhecimento do «Comboio Histórico» e do «Comboio Século XIX».



COMBOIO SÉCULO XIX (1875-1891)

LOCOMOTIVA N.º 23	Construtor BEYER PEACOCK & C.º — ENGLAND
	Data da Construção 1875
	Tara 55,00 T.
	Comprimento com os tampões 13,015 M.
	Capacidade de aprovisionamento { Carvão: 7.204 L. Aqua: 3.000 Kgs
SALÃO S N.º 5004	Construtor OFICINAS GERAIS (M. D.) — PORTUGAL
	Data da Construção 1885
	Data da Reconstrução 1926
	Lugares 9
	Tara 11,50 T
	Carga 1,00 T.
	Comprimento com os tampões 8,140 M.
	Comprimento sem os tampões 7,000 M.
Salão S N.º 1	Construtor ... DÉSOUCHES DAVID & Cia. — FRANCE
	Data da Construção 1888
	Lugares 20
	Tara 24,50 T.
	Carga 1,00 T.
	Comprimento com os tampões 13,605 M.
	Comprimento sem os tampões 12,465 M.
CARRUAGEM A N.º 52	Construtor ... DÉSOUCHES DAVID & Cia. — FRANCE
	Data da Construção 1886
	Lugares 24
	Tara 9,20 T.
	Carga 2,00 T.
	Comprimento com os tampões 7,280 M.
	Comprimento sem os tampões 6,140 M.
6f CARRUAGEM ABC N.º 208	Construtor SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE — SUÍSSA
	Data da Construção 1888
	Data da Reconstrução 1911
	Lugares 1.º: 10 — 2.º: 24 — 3.º: 36 = 70
	Tara 12,00 T.
	Carga 5,50 T.
	Comprimento com os tampões 10,670 M.
	Comprimento sem os tampões 9,100 M.
f FURGÃO D N.º 1	Construtor ... DÉSOUCHES DAVID & Cia. — FRANCE
	Data da Construção 1891
	Tara 7,75 T.
	Carga 5,00 T.
	Comprimento com os tampões 7,280 M.
	Comprimento sem os tampões 6,140 M.
COMPRIMENTO TOTAL 60 Metros	
PESO TOTAL 135 Toneladas	



COMBOIO HISTÓRICO (1890-1908)

LOCOMOTIVA E 101	Construtor... MASCHINENFABRIK ESSLINGEN IN ESSLINGEN — ALEMANHA
	Data da Construção 1907
SALÃO VERDE yf SE 201	Construtor... CARL WEYER & C.º DUSSELDORF — ALEMANHA
	Data da Construção 1906
	Lugares 18
SALÃO AZUL yf SE 4001	Construtor... S.º A.º ATELIERS GERMAIN MONCEAU SUR SAMBRE — BÉLGICA
	Data da Construção 1905
	Lugares 9
CARRUAGEM AZUL f CE 81	Construtor... OFICINAS DO CAMINHO DE FERRO DO PORTO A PÓVOA E FAMALICÃO — PORTUGAL
	Data da Construção 1891
	Lugares 38
CARRUAGEM VERDE f CE 79	Construtor... OFICINAS DO CAMINHO DE FERRO DO PORTO A PÓVOA E FAMALICÃO — PORTUGAL
	Data da Construção 1890
	Lugares 40
FURGÃO AMARELO fv DE 506	Construtor... SOCIÉTÉ DYLE & BACALAN — FRANÇA
	Data da Construção 1908

REDE GERAL

DIRECTOR: Américo da Silva Ramalho
CHEFE DE REDACÇÃO: José Viegas Soares
ARRANJO GRÁFICO: Gabinete de Design da C.P.
FOTOGRAFIAS: Gonçalves Pedro
COMPOSIÇÃO E IMPRES.: 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 Policarpo
DIRECÇÃO DE EQUIPAMENTO — Luis Beato
DIRECÇÃO DO PESSOAL — Isabel Correia
DIVISÃO DE ABASTECIMENTOS — Fernando Mota
REGIÃO NORTE — Ginestal Machado
REGIÃO CENTRO — Soares Miguel
REGIÃO SUL — Ismael Baltazar