Boletim da C. P.

Número 475

Janeiro de 1969

Boletim da CP

PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 475 • JANEIRO 1969 • ANO XL • PREÇO 2$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ELIO CARDOSO

PROPRIEDADE DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES • SEDE: ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA • LISBOA

REDACÇÃO: CALÇADA DO DUQUE, 20 — LISBOA

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

D. G.

Mensagem do ANO NOVO

Todos os anos, por esta altura, tenho oportunidade de dirigir algumas palavras aos ferroviários. Faço-o, sempre, muito gostosamente, pelo ensejo que se me depara de saudar afectuosamente os servidores da Empresa, a quem apeteço as melhores venturas e prosperidades, no dealbar deste Ano.

Na seriação de remodelações por que está passando presentemente a Companhia, no âmbito da sua «reconversão global», ocupa lugar de grande destaque a renovação da via Braga-Faro, obra que muito contribuirá para que o nosso caminho de ferro possa prosseguir na sua modernização e reapetrechamento, em conformidade com os objectivos da economia nacional e a exemplo do que se depara nos países da vanguarda mundial onde as redes ferroviárias são

contempladas com investimentos de ritmo exponencial.

Essa desassombrada programação — o maior empreendimento individual consignado no III Plano de Fomento e a mais notável realização dos últimos 50 anos na vida dos caminhos de ferro portugueses — permitirá à C. P. tornar-se, com o valioso amparo do Governo, num instrumento útil, produtivo e eficiente da economia do futuro, e concomitantemente, dar-lhe-á possibilidades de prosseguir na adaptação das suas estruturas, no aperfeiçoamento profissional e na melhoria das condições de vida do pessoal, bem como no alargamento e dinamização da acção comercial e na minimização dos custos de produção.

Acredito firmemente que a nova orgânica que está começando a reger a Companhia, rasgará novos e mais dilatados horizontes à ferrovia nacional, dignificando a Empresa e servindo simultâneamente os interesses dos ferroviários.

Comunguemos, pois, do prometedor optimismo que as novas perspectivas nos oferecem, com tão indiscutível, radiosa e plena certeza.

R. de Espregueira Mendes

DIRECTOR-GERAL DA COMPANHIA

NOVOS PLANOS DE MODERNIZAÇÃO DA C. P.

ASSINADOS OS CONTRATOS DE RENOVAÇÃO DE VIA PROGRAMADA NO PLANO DE FOMENTO

Na sala de reuniões do Conselho de Administração, na Calçada do Duque, realizou-se em 29 de Novembro último, a cerimónia oficial da assinatura dos contratos para a renovação das vias férreas programadas no III Plano de Fomento, empreendimento que merecera a então recente outorga do Conselho de Ministros para os Assuntos Económicos ao aprovar o plano de renovação da rede ferroviária metropolitana.

O investimento na renovação da via previsto no III Plano de Fomento constitui o mais importante projecto de modernização realizado pelo caminho de ferro em Portugal nos últimos decénios; importante pelos reflexos que tem não só sobre a economia da exploração ferroviária como também sobre a qualidade do serviço a prestar ao público que utiliza os transportes ferroviários; importante, ainda, pelo custo elevado que implica a sua realização: 2 670 000 contos, dos quais 2 238 000 relativos ao período do III Plano de Fomento (1968-1973).

Numa visão retrospectiva sobre os investimentos realizados pela Companhia a partir de 1951, pode afirmar-se que a via constitui o único equipamento cujo ritmo de modernização foi não só manifestamente insuficiente como também não acompanhou as melhorias introduzidas, ao longo dos últimos dezassete anos, no restante equipamento ferroviário. Porque os recursos financeiros a aplicar se revelaram, desde sempre, muito importantes. E porque o sistema tradicional de trabalho consistia em realizar essas obras em regime de administração directa, donde resultou incidirem sobre a via as reduções de verbas que, em certas épocas, houve de efectuar.

Por tudo isto, a melhoria do estado da via não se fez — e nem mesmo foi possível evitar a sua contínua degradação, com as consequentes reduções de velocidade para salvaguarda da segurança da circulação e com manifesto prejuízo da rentabilidade da exploração.

A aprovação do III Plano de Fomento e com ele consagrado os planos propostos pela Companhia, vai permitir a renovação de mais de 30 % da rede concedida à C. P. e por onde circula hoje 80 % do tráfego ferroviário. E irá facultar, paralelamente, outras melhorias possíveis e esperadas de modernização operada noutros equipamentos.

*
* *

Presidiu à cerimónia de assinatura dos contratos o ministro das Comunicações, sr. eng. Canto Moniz, que se encontrava ladeado pelo sr. prof. dr. Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da C. P. e do sr. dr. Correia de Oliveira, titular da pasta da Economia.

- **Custo:** Mais de dois milhões e meio de contos.
- **Extensão:** Cerca de 1600 km de via renovados.
- **Prazo:** Conclusão total em 1975.
- **Participação da indústria nacional:** 76 %.

Entre a assistência que encheu por completo a sala, encontravam-se os srs. ministro das Corporações e Previdência Social, prof. dr. Gonçalves de Proença, secretário de Estado da Indústria, eng. Amaro da Costa, subsecretário de Estado do Orçamento, dr. Costa André, eng. Carlos Ribeiro, antigo ministro das Comunicações e actual Correio-Mor, eng. Raul Mesquita Lima, presidente do Conselho Superior de Obras Públicas, engs. Guimarães Lobato e Sousa Eiró, respectivamente presidente e director-delegado do Gabinete de Estudos e Planeamento dos Transportes Terrestres, eng. Silva Abreu, director-geral de Transportes Terrestres, dr. Ulisses Cortez, presidente do Conselho de Administração da Caixa Geral de Depósitos, dr. Nunes Alves Morgado, director do Secretariado Técnico da Presidência do Conselho, e outras mais individualidades ligadas aos sectores dos transportes e do turismo.

Estavam igualmente presentes os presidentes, directores e técnicos das firmas intervenientes nas empreitadas: *Siderurgia Nacional, Cometna* e *Metalúrgica Duarte Ferreira* (fornecimento de carris e de aparelhos de via e de dilatação); *Somapre* e *Somafel* (construção civil) e os grupos franceses *André Borie* e *Société des Entreprises A. Déhé & Cie* (execução dos trabalhos).

Pela C. P. estavam presentes os administradores srs. engs. Mário Costa, Costa Macedo e Oliveira Martins, da Comissão Executiva, e eng. Brito e Cunha, cor. Ferreira Valença e brig. Almeida Fernandes; o director-geral, eng. Espregueira Mendes, o director da Exploração,

eng. Júlio Santos, os chefes de departamento eng. Perestrelo Guimarães, drs. Gonçalves Henriques e Lobo Alves, o dr. Élio Cardoso, encarregado das Relações Públicas da Companhia e os srs. João Bruges de Oliveira e Luís Andrade Gil, secretários da Administração e da Direcção-Geral, respectivamente.

Presentes, igualmente, os componentes da Comissão Técnica que por parte da C. P. estudaram os contratos de renovação de vias: engs. Óscar Amorim e Alves Ribeiro e drs. Manuel Fonseca e Oliveira Monteiro.

Toda a renovação material dos nossos caminhos de ferro é fruto da colaboração entre a C. P. e o Estado

Após os representantes das firmas adjudicatárias terem assinado os contratos, usou da palavra o sr. prof. Mário de Figueiredo que depois das saudações protocolares fez a leitura seguinte:

«Acaba a Companhia de celebrar um conjunto de quatro contratos para a realização do seu mais vultoso investimento: a renovação, total ou parcial, de cerca de um terço das linhas de cuja exploração é concessionária.

O valor destes contratos é de 2 274 000 contos, mas se atendermos aos trabalhos complementares previstos e às revisões de preços que naturalmente ocorrerão ao longo do período de execução, o valor global do investimento deverá atingir cerca de 2 670 000 contos.

Trata-se de um empreendimento previsto no III Plano de Fomento, mas cuja execução excede o período relativo a este Plano, pois os trabalhos agora contratados devem terminar em 1975.

Não julgo necessário que seja analisada por mim aqui toda a série de benefícios que a realização desta obra proporcionará à economia da empresa e à economia nacional. Uns e outros foram avaliados quando da preparação do Plano, e o Governo, ao aprová-lo, demonstrou que tais benefícios justificavam o dispêndio de dinheiro que vai fazer-se.

No momento, importa sobretudo salientar que esta obra não seria possível sem ajuda do Governo, e que este se dispõe a prestar-lha.

Como é sabido, toda a renovação material dos nossos caminhos de ferro, empreendida a partir de 1951 e agora em processo de aceleração, é fruto da colaboração estreita entre a C. P. e o Estado.

Nem poderia ser de outra forma.

Os nossos planos de transformação e reapetrechamento são, por força das obrigações contratuais, aprovados pelo Governo.

O financiamento dos nossos investimentos, até agora baseado no recurso quase exclusivo ao mercado de capitais, faz-se através de empréstimos a que o Estado dá o seu aval, pelo Fundo Especial dos Transportes Terrestres.

A política da Empresa, nos seus mais variados aspectos, é largamente determinada a partir da política geral de transportes superiormente definida.

Quando isto é assim, não custa a compreender que tudo o que tem sido feito, e o mais que se fará, só com o apoio e colaboração do Governo pode ser feito.

Nas presentes circunstâncias parece-me importante destacar que, no caso concreto deste investimento na renovação das vias férreas, esse apoio e essa colaboração assumiram aspectos singulares.

Desde fins de 1964, data em que a C. P. iniciou os estudos relativos ao projecto desta obra, o Governo, por intermédio do ministro das Comunicações acompanhou de perto o desenrolar de todas as fases desses estudos.

Ao terminar o ano de 1967 foi aprovado o III Plano de Fomento. Havia já sido percorrido um longo caminho no estudo e na avaliação das possibilidades práticas de realização deste empreendimento. Mas foi então que surgiu um novo factor, diria decisivo, para a viabilidade da obra: a intervenção directa do Fundo Especial de Transportes Terrestres, financiando, sem encargos para a Companhia, uma parte considerável dos gastos resultantes da execução deste trabalho.

Aproveito esta oportunidade para, em nome da Companhia, agradecer ao Governo ter dado este passo decisivo, sem o qual não poderíamos realizar os nossos propósitos. E permita-se-me que neste agradecimento envolva o nome do sr. eng. Carlos Ribeiro, então ministro das Comunicações. A Companhia não o poderia esquecer nesta hora.

Coube ao sr. eng. Canto Moniz, ilustre ministro das Comunicações, tomar as decisões finais nesta matéria e fazer a apresentação do problema ao Conselho de Ministros para os Assuntos Económicos. Não teve Sua Excelência hesitações quanto à necessidade de iniciarmos o mais ràpidamente possível esta obra, pondo no assunto todo o seu entusiasmo.

Um aspecto da sessão solene de assinatura dos contratos

Das decisões ùltimamente tomadas, destaco o reforço da intervenção do F. E. T. T., passando a verba de 1 250 000 contos para 1 480 000 contos no período de 1968-1973, e a autorização para, desde já, se considerar como aprovado o plano financeiro da obra, cobrindo o período de 1968 a 1975.

Ao ilustre ministro das Comunicações a Companhia

agradece a confiança que nela depositou e o acolhimento e entusiasmo que dedicou a este problema, possibilitando que a assinatura destes contratos se faça antes de terminar o mês de Novembro, como o aconselhavam razões de índole financeira.

A C. P. prosseguirá também, e sem desfalecimentos, na adaptação das suas estruturas internas, no aperfeiçoamento profissional e na melhoria das condições de vida do seu pessoal

Os caminhos de ferro vão assim prosseguir na sua modernização em conformidade com os objectivos de desenvolvimento da economia nacional e a exemplo do que sucede nos países altamente industrializados, que às redes ferroviárias consagram verbas cada vez maiores.

A C. P. como Empresa concessionária dos caminhos de ferro prosseguirá também, sem desfalecimentos, na adaptação das suas estruturas internas, no aperfeiçoamento profissional e na melhoria das condições de vida do seu pessoal, no alargamento e na dinamização da sua acção comercial.

Tudo isto é fundamental para que a renovação do equipamento produza os efeitos desejados. Tudo isto nos é imposto por força dessa mesma renovação.

Como é possível, com velhas locomotivas a vapor, com carruagens incómodas e antigas, com a via impossibilitando velocidades superiores a 30 km/h, com telefones ligados por fio de ferro, com estações acanhadas e de equipamento reduzido, etc., etc., como é possível dizia eu, dar à Empresa a eficácia que se lhe exige? Agora que caminhamos para uma situação nitidamente mais favorável em matéria de equipamento, condição necessária mas não suficiente para se obter a desejada eficácia da Empresa, assumem particular relevo todos os restantes aspectos da vida da Companhia aonde se levantam problemas que importa resolver.

A obra de «reconversão global» como se lhe chama no III Plano de Fomento, far-se-á certamente dentro da política geral de transportes. Essa política determinará, em grande medida, as soluções a dar a múltiplos problemas que se põem à Empresa e, estamos certos disso, estimulará o desenvolvimento e o aperfeiçoamento da Empresa.

É isso que todos desejamos. É para isso que todos trabalhamos, numa sequência de acções em que estamos empenhados e que queremos acelerar.

Procurou-se utilizar em grande escala o trabalho e materiais de origem nacional

Finalmente, uma palavra para a indústria nacional chamada a participar neste empreendimento.

Fiel à sua política de colaboração com a indústria nacional, procurou a C. P. planear esta obra utilizando, na maior escala possível, o trabalho e os materiais de origem nacional.

Fê-lo com gosto, mesmo que para tal houvesse de consentir em alguns agravamentos de preços e tivesse de, num caso ou noutro, esperar algum tempo, atrasando o início da obra.

Fê-lo consciente da sua missão como Empresa motora do crescimento económico do país, função que desempenhou no passado e continuará a desempenhar no futuro.

A Siderurgia Nacional, a Cometna, a Metalúrgica Duarte Ferreira foram, desde o início dos contactos que com elas mantivemos, apoiadas vivamente pela C. P. em tudo quanto se referia a fazer no país o que, de outro modo, teria de ser importado.

À Somafel e à Somapre, empresas nacionais no ramo das obras públicas, foi dado o melhor acolhimento possível para levarem a cabo a complexa tarefa dos trabalhos de via. Aqui, houve que recorrer ainda a duas experimentadas empresas francesas — Borie e Déhé — que, não só na França como noutros países, têm os seus créditos bem firmados na execução deste tipo de trabalhos.

Não se deve esquecer que esta obra terá de ser realizada com o mínimo de perturbações na exploração regular e contínua do serviço ferroviário, o que exige, naturalmente, uma técnica especial que só a experiência pode proporcionar.

O esforço feito pela Companhia no sentido de incorporar na obra o maior volume possível de trabalho e materiais nacionais pode ser medido pela percentagem que se atingiu: cerca de 75 % do custo do empreendimento corresponde a despesas feitas em Portugal com directa repercussão sobre o rendimento nacional.

É-me extremamente grato poder apontar este número, precisamente num momento em que a economia nacional carece de estímulos adequados para prosseguir na expansão acelerada que todos desejamos.

Termino com um voto de confiança nos empreiteiros

O titular da pasta das Comunicações presidindo à cerimónia ladeado pelos srs. prof. Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da C. P., e dr. Correia de Oliveira, ministro da Economia

O prof. Mário de Figueiredo no uso da palavra

e nos fornecedores que escolhemos, e firmemente convencido de que se deu mais um passo firme no progresso dos caminhos de ferro em Portugal.»

★

A contribuição do caminho de ferro para o desenvolvimento económico e social do País

Falou em seguida o titular da pasta das Comunicações que principiou por ler assim:

«Foi com grande satisfação que aceitei o convite de Vossa Excelência, senhor professor Mário de Figueiredo, para vir assistir à cerimónia da assinatura de um conjunto de contratos que representam um dos passos mais importantes para a realização prática da renovação das nossas linhas de caminho de ferro, na execução de um programa que pode afoitamente classificar-se de verdadeiramente notável. Tem-se sucessivamente, e ao longo dos últimos anos, feito um grande esforço para a renovação dos caminhos de ferro portugueses mas não tinha sido possível, ainda, concentrarmo-nos na renovação da via de uma maneira significativa para se modificarem as condições de exploração indispensáveis de forma a oferecer-se ao público o serviço que o caminho de ferro lhe pode e deve prestar.

Ao fim de complexos estudos chegou-se à conclusão de que sòmente um conjunto de medidas tomadas em globo permitiria modificar a situação dos nossos transportes ferroviários e a evolução da conjuntura financeira permite encarar, agora, um financiamento vultoso de tão importante problema para a vida da Nação, integrando-se este empreendimento no III Plano de Fomento.

Foi o caminho de ferro um dos mais significativos factores que contribuiram para um surto de desenvolvimento económico e social no século XIX, em toda a parte, e com as maiores repercussões na estrutura económica e política do Mundo dos nossos dias.

A evolução que a técnica dos transportes teve neste domínio foi extraordinária e a atestá-lo está o completíssimo sistema da rede de caminhos de ferro que foi construída por toda a parte, e foi graças a este sistema de transporte que foi possível promover o desenvolvimento de muitas áreas do globo.

À época de prosperidade dos caminhos de ferro deveria seguir-se um conturbado período de grandes dificuldades, porque o aparecimento do automóvel e o seu rápido aperfeiçoamento, conjuntamente com a acelerada construção e melhoria das estradas, fizeram aparecer um outro sistema de transporte de pessoas e bens que retirou do caminho de ferro muito do tráfego que lhe era indispensável para a sua viabilidade económica e financeira.

Não foi desde logo calculada a perturbação que tal circunstância viria a ter na economia geral e na economia dos transportes, e não foi possível fazer acompanhar o progresso do novo sistema de transportes de uma regulamentação que permitisse um planeamento dos transportes por forma a que os dois sistemas — caminho de ferro e estrada — pudessem coexistir e complementarizar-se nos serviços que deveriam prestar à sociedade.

O transporte rodoviário, pela sua elasticidade e pela liberdade que o caracteriza quanto à utilização das vias públicas, que não constituem encargo directo dos proprietários de veículos, atingiu uma grande popularidade e a sua expansão foi o que todos conhecem e está à vista.

De tudo isto resultou uma grave crise dos caminhos de ferro em todo o Mundo que não podia deixar de preocupar os Governos de todos os países, que foram conduzidos no estudo de tão complexo problema a uma indispensável cooperação internacional.

Ao adquirir-se a consciência da importância do problema e da evolução da própria necessidade dos transportes de grandes massas humanas e de grandes quantidades de mercadorias a grande distância, verificou-se que é indispensável estabelecer-se uma coordenação que seja a materialização de uma política geral de transportes, a definir-se não sòmente nos domínios de cada país, mas no âmbito geral e, em particular, no âmbito de certas zonas geográficas nas quais as economias nacionais são grandemente interdependentes.

Criaram-se organismos para o estudo destes problemas e montaram-se sistemas de organizações supranacionais, num esforço notável para se encontrar solução para tão momentoso problema e hoje, pelo menos no plano europeu, podemos dizer que está estabelecida uma linha de rumo quanto a uma política geral de transportes, que um importante grupo de países da Europa Ocidental está

Um aspecto da assistência

a procurar levar a cabo nos respectivos planos nacionais, e nas suas relações mútuas.

O nosso País tem estado presente nestes estudos e ocupa, mesmo, uma posição de relevo internacional nesta matéria, e está a procurar no seu plano interno dar realização àquilo que a nós mais interessa.

Os estudos levados a efeito no País permitiram estabelecer programas de obras a realizar e definir concretamente os planos de prioridade para que se pudesse estabelecer planos de acção quanto a financiamentos que permitam realizar uma obra de conjunto para elevar o nosso serviço de caminhos de ferro para o nível indispensável que lhe permita servir convenientemente o País nos domínios social, económico e da defesa.

Os Planos de Fomento têm procurado contemplar este sector da infra-estrutura nacional, de acordo com prioridades julgadas as mais convenientes e de acordo, também, com os recursos que foi possível destinar a este tipo de investimentos, dentro de toda a problemática geral.

Entretanto, o aperfeiçoamento dos sectores de estudo, quer por parte do Estado, quer por parte da Empresa concessionária, conjuntamente com o aperfeiçoamento de toda a técnica do planeamento económico geral da Nação, levaram o Governo a atribuir no III Plano de Fomento a dotação global de 4 800 000 contos para a melhoria e reconversão dos nossos caminhos de ferro.

Deste montante, como se sabe, destinavam-se 2 460 000 contos para a renovação da via férrea e infra-estrutura a cargo da C. P. e 1 470 000 contos para a renovação do material circulante — locomotivas, carruagens de passageiros, vagões de mercadorias, etc.

A C. P., em estreita cooperação com o Estado, elaborou os seus planos que foram aceites e aprovados no seu conjunto e que, naturalmente, estão a ser objecto de projectos parciais que sucessivamente estão a ser estudados e aprovados pelo Governo que, além de lhes dar a aprovação técnica, promove ou facilita a sua cobertura financeira, quer por meio de subsídios não reembolsáveis, quer por meio de operações financeiras ou de crédito interno e externo, que permitem dar realização ao programado.

No III Plano de Fomento foi possível consignar 1 800 000 contos para a renovação da via férrea, elemento indispensável para ser possível uma adequada exploração ferroviária, como já ficou dito.

O estudo de pormenor dos programas a realizar, conjuntamente com o objectivo de se conseguir que ràpidamente se dispuzesse de uma extensão mínima de vias modernizadas para se poder tirar, tão cedo quanto possível, a produtividade adequada a um tão grande investimento, levou a concluir que o mínimo que se deveria executar nos próximos 6 ou 7 anos seria a renovação de 1500 km de vias, incluindo grande parte de todo o sistema ferroviário da zona litoral do País, entre Valença do Minho e Faro, e algumas linhas transversais nos trechos que se situam na zona do território onde se concentra a maior actividade económica, e onde se estão a localizar maiores esforços da iniciativa privada para o desenvolvimento económico do País.

Uma das mais importantes obras dos últimos 50 anos dos caminhos de ferro em Portugal

A circunstância de que uma obra de tão grande envergadura a realizar pelos mais modernos processos técnicos exige um mínimo de quantidades de trabalho a levar a efeito, para se assegurar a amortização do equipamento indispensável, também pesou para se aumentar o volume de trabalho inicialmente previsto.

Em face destas circunstâncias, o último Conselho de Ministros para os Assuntos Económicos ponderou todo este problema e decidiu aumentar o programa previsto para a renovação da via, elevando o montante de 1 800 000 para 2 670 000 contos, permitindo que o conjunto dos contratos e financiamentos ultrapassem um pouco a vigência do III Plano de Fomento, por razões técnicas e de cobertura financeira.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses fez um notável esforço para que tudo estivesse preparado a fim de, uma vez tomada aquela decisão governamental, se poder proceder à assinatura dos contratos que acabam de ser celebrados para a realização de uma das mais importantes obras a levar a efeito nos últimos 50 anos da vida dos caminhos de ferro em Portugal.

Mas, a par da renovação da via, está em curso a realização de um conjunto de fornecimentos para o reapetrechamento com material circulante de características já estudadas para o mais conveniente tipo de exploração ferroviária de que o nosso País necessita.

É já de 744 000 contos o montante dos contratos em curso, o que, juntamente com o valor dos contratos que acabam de ser assinados eleva para 3 018 000 contos o valor da obra já em marcha para a renovação dos caminhos de ferro em Portugal, por força do III Plano de Fomento.

Mas, para além da renovação da via, e de toda a infra-estrutura dos caminhos de ferro — estações, renovação de pontes, sistemas de sinalização, passagens de nível, etc. — um outro trabalho prossegue no plano do Governo e da C. P. para uma reestruturação da política dos transportes e para a reorganização da Empresa.

A assinatura do contrato pelo sr. António Champaulimaud, presidente do Conselho de Administração da Siderurgia Nacional

Tem o Governo em mãos estudos de grande envergadura com vista a encarar-se um mais ambicioso e justificado plano para a renovação de todo o nosso sistema de transportes

Os condicionamentos que têm sido postos à circulação rodoviária no tocante aos transportes públicos e privados vão gradualmente ser atenuados no sentido de uma maior liberalização dos transportes, quanto antes para aqueles que não colidam com uma adequada coordenação, mais lentamente para aqueles que só possam ser modifi-

cados à medida que entrem em funcionamento melhores e mais adequados serviços em transportes por caminhos de ferro.

Está o Governo a procurar formas mais maleáveis para, dentro de um condicionalismo indispensável, não prejudicar o desenvolvimento económico do País que, naturalmente, exige cada vez mais e melhores meios de transporte para satisfação das necessidades decorrentes desse desenvolvimento.

Muito recentemente, já se iniciou a materialização desta orientação com a tomada de certas medidas às quais outras se vão seguir com os mesmos propósitos.

Tem o Governo em mãos estudos de grande envergadura, que já vêm sendo conduzidos há longos meses, com vista a encarar-se um mais ambicioso e justificado plano para a renovação de todo o nosso sistema de transportes, para se poder manter e incrementar o desenvolvimento económico da Nação, e grandes esperanças há em que no futuro próximo outros empreendimentos de grande envergadura possam ser lançados, neste domínio.

Por agora, vamos lançar mãos à obra na realização desta importante parte da tarefa que temos na nossa frente, com aquele entusiasmo que os portugueses sabem pôr na luta para o progresso da sua terra.

O eng. Carlos de Penha Garcia firmando o contrato em nome da Somafel

Não desejo terminar estas minhas palavras sem felicitar vivamente a nossa Concessionária dos Caminhos de Ferro Portugueses, na pessoa do seu muito ilustre presidente professor Mário de Figueiredo, e sem lhe dirigir, em nome do Governo, uma palavra de muito encorajamento para a grande tarefa da sua reorganização, pois sem uma actualizada organização não se poderá tirar todo o proveito da obra em marcha, nem poderá promover-se o impacto de ordem comercial e social que, pelo esclarecimento adequado do público, possa levar a preferir o caminho de ferro na execução de certos transportes que para ele devem ser destinados.

Tem o ministro das Comunicações muita honra em presidir a esta cerimónia de grande significado para o País, pois a obra que vai ser iniciada, para além do valor que tem pelo que já aqui foi dito, terá uma repercussão extraordinária na Economia Nacional, dado que cerca de 2 milhões de contos representam trabalho que a Indústria Nacional vai ser chamada a executar, o que há que acrescentar cerca de 1,5 milhões, no tocante à renovação do material circulante e de certas infra-estruturas.

Desejo agradecer a Vossas Excelências, senhores ministros, secretários e subsecretário de Estado, a vossa presença a todos os títulos desejada e justificada, pela interligação que todos os problemas da renovação dos caminhos de ferro têm nos sectores do Governo que a Vossas Excelências estão confiados.

A Vossa Excelência, senhor professor Mário de Figueiredo, quero agradecer as amáveis palavras que me dirigiu mas, e muito especialmente, quero agradecer a Vossa Excelência as palavras que dirigiu ao Governo o que muito valor têm sempre e, em particular, neste momento.

A serenidade com que o Povo Português encara hoje a vida nacional

Não posso concluir sem dizer mais alguma coisa do que vai na minha alma de português, nesta ocasião.

Na simplicidade desta cerimónia, e dos actos a que acabamos de assistir, encerra-se uma lição de um alto significado para a consciência de todos os portugueses que no futuro da sua Pátria têm os seus olhos postos.

Esta cerimónia, meus senhores, integra-se na serenidade com que o Povo Português encara hoje a vida nacional e o sentido das suas responsabilidades.

Está a Nação a ser chamada a suportar um esforço enorme para defender o seu vastíssimo território e os valores morais que a integram e está a fazê-lo mobilizando as forças e a inteligência de todos os portugueses. Estamos todos a lutar, em todas as frentes, por um Portugal cada vez maior e a maturidade do nosso Povo tem sido posta à prova sempre, e bem recentemente quando vimos com grande desgosto afastar-se da Administração do País uma das maiores figuras políticas da História de Portugal e da História contemporânea do Mundo.

Com a serenidade de que a Nação não quer nem pode afastar-se, seguiremos na rota do nosso destino que Deus nos reservou e que temos sabido merecer, e, para que assim seja, temos de ser, acima de tudo, confiantes em que saberemos encontrar as melhores soluções para os problemas que nos preocupam ou afligem. A Nação tem de realizar as suas tarefas com um grande espírito de equipa que não pode deixar de ter um chefe prestigioso que a guie e esse, graças a Deus, soube a Nação encontrá-lo, pela mão do nosso Venerando Chefe do Estado, na pessoa do actual Chefe do Governo, que em pouco tempo se afirmou já como timoneiro firme e conhecedor dos anseios do nosso Povo e dos escolhos do mar em que a barca nacional tem de navegar.»

*
* *

Após o acto da assinatura dos contratos — que decorreu com a maior elevação e que foi organizada pelas Relações Públicas da Companhia — os empreiteiros obsequiaram os membros do Conselho de Administração da C. P. e os funcionários superiores da Companhia presentes à cerimónia, os fornecedores da empreitada e ainda altas individualidades do corpo diplomático francês e de instituições bancárias nacionais, com um almoço no Hotel Ritz, em Lisboa.

No final do banquete trocaram-se efusivas saudações de congratulação. Foram oradores os srs. António Champaulimaud, presidente do Conselho de Administração da Siderurgia Nacional, dr. Ulisses Cortez, presidente do Conselho de Administração da Caixa Geral de Depósitos e antigo ministro da Economia e das Finanças e os administradores da C. P. engs. Mário Costa e Oliveira Martins.

Apontamentos técnicos

LIMITES DO EMPREENDIMENTO E ESCALONAMENTO DO PROGRAMA

1. *Linhas a renovar: eixo Braga-Faro e algumas linhas de penetração*

O programa de base relativo à empreitada em causa vai beneficiar os seguintes itinerários:

a) — *Com renovação integral* (916 km de via)

— Linha de Sintra na sua totalidade (Lisboa-Cacém-Sintra)
— Linha do Norte na sua totalidade (Lisboa-Porto)
— Parte da linha do Minho (Porto-Ermesinde-Nine-Braga)
— Parte da linha do Sul (Barreiro-Pinhal Novo e Funcheira-Faro)
— Linha do Sado na sua totalidade (Pinhal Novo-Setúbal-Funcheira)
— Linha de Cintura de Lisboa (Campolide-Braço de Prata)

b) — *Com renovação parcial* (682 km de via)

— Parte da linha do Minho (Nine-Viana-Valença)
— Parte da linha do Douro (Ermesinde-Marco)
— Parte da linha da Beira Alta (Mortágua-Guarda)
— Parte da linha do Oeste (Cacém-Caldas e Alfarelos-Figueira)
— Ramal de Tomar (Lamarosa-Tomar)
— Parte da linha do Leste (Entroncamento-Abrantes e Torre das Vargens-Elvas)
— Parte da linha da Beira Baixa (Abrantes-Barca da Amieira)
— Linha de Vendas Novas (Setil-Vendas Novas)
— Parte da linha do Sul (Pinhal Novo-Vendas Novas)

Este programa de base, poderá durante a sua execução sofrer alguns retoques, que a prática e a evolução da actual situação quanto a prioridades eventualmente aconselhem. Na sua essência porém constituirá factor fundamental na melhoria do serviço ferroviário, abrangendo integralmente a «espinha dorsal» da rede ferroviária nacional (Braga-Porto-Aveiro-Coimbra-Lisboa-Barreiro-Setúbal-Faro) e as principais linhas de penetração para o interior do País (vales do Douro e do Tejo, Beira Alta, linha de Vendas Novas) com vista a garantir as infra-estruturas necessárias ao previsto desenvolvimento regional.

Na penetração nas regiões interiores do País não se foi tão longe quanto era de desejar. Limitações de vária ordem a isso obrigaram mas, logo que possível não deixará de atender-se a esta importante questão.

2. *Custo do empreendimento*

O valor total da empreitada, a executar até fins de 1975, atinge 2 670 000 contos, assim repartidos:

a) — Fornecimento de carris e barretas 430 000 c.
b) — Fornecimento de aparelhos de via 98 000 c.
c) — Trabalhos de renovação ..... 1 746 000 c.
d) — Trabalhos complementares ..... 396 000 c.

Os contratos firmados reportam-se às rubricas *a)*, *b)* e *c)*.

3. *Benefícios que resultarão do empreendimento — 3 horas do Porto a Lisboa*

Os benefícios da renovação da via, em conjugação com os trabalhos já em curso de reforço e substituição de inúmeras pontes metálicas, permitirão essencialmente:

— Aumentar as velocidades de circulação dos comboios de passageiros
— Melhorar a regularidade do serviço
— Diminuir o desgaste e a fadiga do material circulante
— Elevar a carga útil dos comboios de mercadorias

O problema das velocidades é de longe o que mais directamente se reflecte na qualidade do serviço prestado ao público. O progresso neste campo está porém condicionado à possibilidade de se efectuarem importantes correcções nos actuais traçados — excessivamente sinuosos — das linhas principais. É deste género, aliás um dos «trabalhos complementares» em estudo e possìvelmente a empreender paralelamente à renovação, em particular nas linhas do Norte e do Sado.

Propõe-se assim como objectivo para os próximos anos a realização de velocidades máximas da ordem dos 140 km/hora em troços significativos da linha do Norte e da ordem dos 120 km/hora em certos troços da linha do Sado. Quanto às restantes linhas abrangidas pelo presente programa serão possíveis na generalidade velocidades da ordem dos 90-100 km/hora, relativamente compatíveis com a importância das linhas e o acidentado do terreno.

Desta maneira tornar-se-á possível após a renovação reduzir substancialmente os actuais tempos de trajecto de quase todos os comboios. Particularmente entre Lisboa e Porto será perfeitamente possível realizar a viagem em pouco mais de 3 horas — a que corresponderá uma média comercial de 110 km/hora, bastante apreciável para a orografia do itinerário. Posteriores correcções de traçado e melhorias nos sistemas de sinalização e segurança permitirão certamente numa 2.ª fase descer para, sensìvelmente, menos de 3 horas; mas será imperioso então que seja encarado de frente entre nós o problema das passagens de nível. Estas às velocidades mais elevadas que se desejam (160 a 180 km/hora), passarão a constituir o «ponto crítico» da segurança de circulação dos comboios.

Não é de excluir no entanto a hipótese de se desenvolverem entretanto soluções técnicas que nos permitam ultrapassar os 140 km/hora sem aumento de risco e sem necessidade de investimentos vultosos. A C. P. está atenta a este aspecto da questão e não deixará na altura própria de pugnar pela resposta técnica, económica e qualitativamente mais adequada às nossas condições.

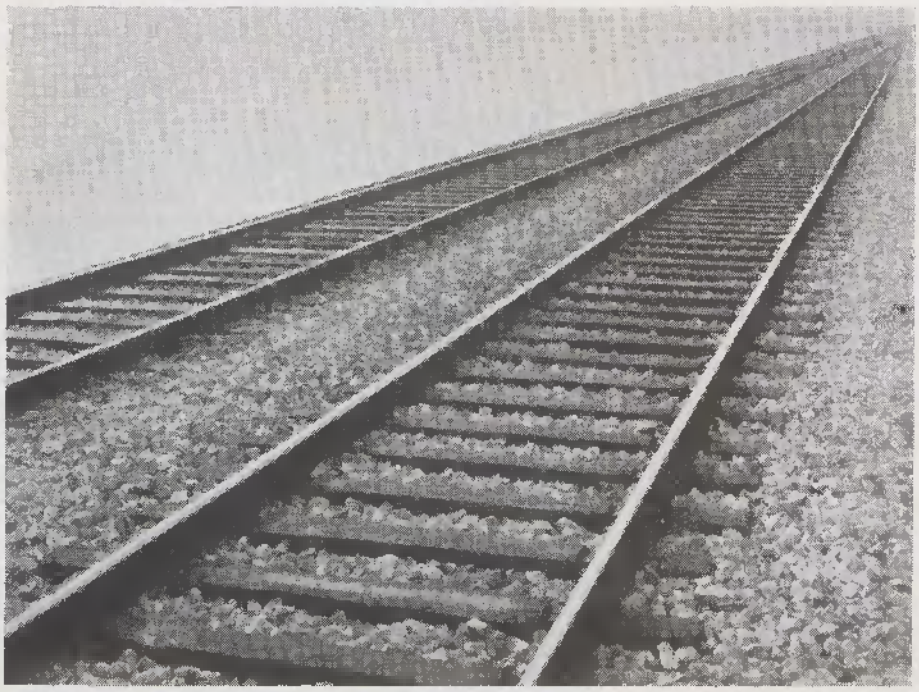
4. *Limites do empreendimento*

O programa em causa apenas cobre 1/3 da extensão total das linhas férreas do País, não sendo possível neste momento ir mais além, quer sob o ponto de vista financeiro, quer sob o ponto de vista das possibilidades de execução sem perturbar excessivamente o tráfego corrente.

Note-se, porém, que são contempladas as linhas de maior densidade de tráfego ou de particular importância estratégica na exploração da rede. Sobre os troços incluídos na renovação passa 80 % do tráfego total, incluindo a totalidade das linhas electrificadas ou a electrificar brevemente e não esquecendo as principais vias de penetração para o interior. Embora desejasse a C. P. poder ir mais longe neste programa, não lhe foi de facto neste momento

fácil fazê-lo, procurando contudo atingir o máximo benefício compatível com as disponibilidades financeiras e a capacidade de realização dos empreiteiros. Mais tarde será certamente possível ir mais além, mas convirá decerto analisar como irá evoluir a estrutura qualitativa e quantitativa do nosso tráfego a partir do momento em que o caminho de ferro seja capaz de oferecer aquilo que dele se pode esperar: um transporte de massas, rápido, seguro e económico para a Nação.

Aquilo que se vai agora fazer é porém, em qualquer caso, uma condição indispensável para que o público possa realmente contar com o caminho de ferro. Ou melhor, para que efectivamente *exista* um caminho de ferro em Portugal à altura das necessidades do País.



A renovação total ou parcial de um terço das nossas linhas, por onde corre, presentemente, 80 % do tráfego ferroviário — a «espinha dorsal» da rede nacional — custará à Nação 2 670 000 contos. No que respeita à linha do Norte, anunciam-se para 1972, velocidades da ordem dos 140 km/horários para os comboios «rápidos» que então ligarão Lisboa ao Porto em três horas

5. *Escalonamento do programa — prioridade às linhas de Sintra e do Norte*

Para a execução dos trabalhos, indicou a C. P. como de primeira prioridade, as seguintes linhas:

a) — Para renovação integral:

— Linhas de Sintra e Cintura de Lisboa
— Linha do Norte entre Braço de Prata e Vila Franca e entre Aveiro e Porto
— Linha do Minho entre Porto e Braga
— Linha do Sado

b) — Para renovação parcial:

— Linha do Douro entre Ermesinde e Marco
— Linha do Oeste entre Cacém e Caldas da Rainha

A necessidade de conjugar devidamente todas as tarefas englobadas pela empreitada obrigando a assegurar determinadas sequências e a respeitar certas sujeições de carácter executivo, não consente a satisfação integral das prioridades estabelecidas. O programa de trabalhos permite, no entanto, esperar que a linha de Sintra fique saneada em meados de 1970, que o percurso Lisboa-Coimbra seja dado como pronto em 1971, estendendo-se a renovação até ao Porto no ano seguinte, chegando a Braga em 1973. Os trabalhos na linha do Oeste serão executados em 1972, e os das linhas do Leste e Beira Baixa em 1973. Neste mesmo ano serão iniciadas as renovações previstas na Região Sul, que ficarão assim concluídas em meados de 1975.

A execução dos trabalhos de renovação será altamente mecanizada e segundo as técnicas mais modernas.

O programa indicado não é, porém, exclusivo. Isto é, se com o decorrer do tempo se verificarem agravamentos imprevistos de certas situações não contempladas, o referido programa poderá vir a ser alterado na medida das necessidades constatadas e dos meios disponíveis.

6. *Perturbações na exploração durante a execução das renovações*

Como é evidente, a realização de uma empreitada de tal vulto não poderá levar-se a efeito sem perturbar a boa regularidade do serviço corrente. Basta referir que nos troços de via dupla terá de vigorar o regime de «via única temporária» durante 9 horas diurnas e abrangendo 3 estações consecutivas, com excepção do troço Ovar-Gaia em que o regime vigorará durante 6 horas diurnas seguidas e dos troços Sintra-Campolide-Braço de Prata e Barreiro-Pinhal Novo onde a «via única temporária» será estabelecida durante 6 horas nocturnas consecutivas. Nas linhas de via única o regime geral na altura da execução das renovações será de interrupção total das circulações durante 6 horas seguidas e entre 3 estações consecutivas, prevendo-se que em 50 % dos casos para garantir este período se tenha de recorrer a trabalho nocturno.

A C. P., porém, esforçar-se-á para reduzir ao mínimo os incómodos que estas exigências dos trabalhos inevitàvelmente causarão ao público utente do caminho de ferro, quer dando toda a prioridade às circulações de passageiros, quer ajustando convenientemente os horários para um mínimo de incompatibilidades, quer ainda garantindo desde já que não haverá quaisquer interrupções aplicáveis nas épocas consideradas de ponta: Natal, Páscoa e certos dias do período Julho-Outubro.

Sobre este aspecto da questão, apela a C. P. para a boa compreensão do público lembrando que «a medicina curativa a aplicar nas nossas vias utiliza alguns medicamentos de sabor amargo».

7. *Participação da indústria nacional*

A máxima incorporação de materiais e mão-de-obra nacionais constituiu uma das preocupações dominantes

da Companhia ao projectar este investimento. Fiel à sua função de empresa pública, a C. P. acolheu e encorajou *todas* as iniciativas tomadas pelos industriais portugueses, sempre que elas evidenciaram possibilidades de realização em tempo oportuno e aceitou mesmo que em certos casos os preços a pagar fossem superiores ao da produção estrangeira desde que devidamente justificados.

Atingiu-se assim uma participação nacional neste programa que atinge 76 % do seu valor total. Pràticamente do estrangeiro apenas virão a maquinaria especial, os vagões para os transportes especializados exigidos pela empreitada e a técnica de execução — tudo factores inéditos entre nós.

É de crer porém que a experiência a adquirir com esta empreitada proporcionará à mão-de-obra e à técnica nacionais a possibilidade de virem a dispensar quase por completo a intervenção estrangeira em futuros empreendimentos deste género.

É isso que vivamente desejamos.

8. *As empresas seleccionadas*

Como foi oportunamente tornado público para a realização dos trabalhos e para fornecimento dos materiais, a C. P. procedeu aos respectivos concursos e encetou, em devido tempo, negociações com a *Siderurgia Nacional* para fabrico de carris e barretas.

Através dos referidos concursos seleccionaram-se as seguintes empresas:

— Trabalhos de via: Consórcio *Somafel-Borie Déhé*
— Fornecimento de travessas: *Somapre*
— Fornecimento de aparelhos de via: *Cometna* e *Metalúrgica Duarte Ferreira*

Assim, apenas nos trabalhos de via, aonde é fundamental a experiência em trabalhos semelhantes, se encontram duas empresas estrangeiras — francesas — em estreita colaboração com a *Somafel*, empresa portuguesa também especializada em trabalhos do género dos que vão ser realizados.

Como curiosidade aponta-se o facto da empresa francesa *Borie* ter já há largos anos, trabalhado na construção de vias férreas no nosso País, e a empresa, também francesa, *Déhé*, ser o mais importante empreiteiro deste tipo de trabalhos e que, há largos anos, trabalha ininterruptamente para os caminhos de ferro franceses (S.N.C.F.).

Acordo colectivo de trabalho do pessoal da C. P.

Prosseguem as reuniões no Ministério das Corporações com vista à revisão de algumas disposições do contrato colectivo de trabalho actualmente em vigor para o pessoal da C. P.. Como já referimos, por parte da entidade patronal formam a Comissão os srs. administradores eng. Costa Macedo, cor. Ferreira Valença e director-geral eng. Espregueira Mendes. Representando a classe ferroviária estão presentes os seguintes dirigentes sindicais: Olímpio da Conceição Pereira, João Moita Dinis, Luís Ramos Dias, Mário Gonçalves e Pulquério Martins de Almeida.

Extensão das obras e regiões beneficiadas

O programa de base relativo à empreitada que a C. P. vai levar a efeito beneficia os seguintes itinerários:

RENOVAÇÃO INTEGRAL (916 km de via), das linhas de Sintra na sua totalidade (Lisboa-Cacém-Sintra) e do Norte na sua totalidade (Lisboa-Porto); parte da linha do Minho (Porto-Ermesinde-Nine-Braga) e da linha do Sul (Barreiro-Pinhal Novo e Funcheira-Faro); e linhas do Sado na sua totalidade (Pinhal Novo-Setúbal-Funcheira) e de Cintura de Lisboa (Campolide-Braço de Prata).

RENOVAÇÃO PARCIAL (662 km de via), de parte das linhas do Minho (Nine-Viana-Valença), do Douro (Ermesinde-Marco), da Beira Alta (Mortágua-Guarda) e do Oeste (Cacém-Caldas e Alfarelos-Figueira); ramal de Tomar (Lamarosa-Tomar); parte das linhas do Leste (Entroncamento-Abrantes e Torre das Vargens-Elvas) e da Beira Baixa (Abrantes-Barca da Amieira); linha de Vendas Novas (Setil-Vendas Novas) e, ainda, parte da linha do Sul (Pinhal Novo-Vendas Novas).

SERÁ FUNDAMENTAL:

A melhoria do serviço ferroviário, abrangendo integralmente a «espinha dorsal» da rede ferroviária nacional (Braga-Porto-Aveiro-Coimbra-Lisboa-Barreiro-Setúbal-Faro) e as principais linhas de penetração para o interior do País (vales do Douro e do Tejo, Beira Alta, linha de Vendas Novas).

● *Velocidades: 3 horas do Porto a Lisboa*

OS BENEFÍCIOS DA RENOVAÇÃO DA VIA PERMITIRÃO ESSENCIALMENTE:

Aumentar as velocidades de circulação dos comboios de passageiros;

melhorar a regularidade do serviço;

diminuir o desgaste e a fadiga do material circulante;

elevar a carga útil dos comboios de mercadorias.

Propõe-se, assim, como objectivo para os próximos anos a realização de velocidades máximas da ordem dos 140 km/hora em troços significativos da linha do Norte e da ordem dos 120 km/hora em certos troços da linha do Sado.

Quanto às restantes linhas, abrangidas pelo presente programa, serão possíveis na generalidade velocidades da ordem dos 90-100 km/hora, relativamente compatíveis com a importância das linhas e o acidentado do terreno.

Entre Lisboa e Porto, por exemplo, será possível realizar a viagem em pouco mais de 3 horas — a que corresponderá uma média comercial de 110 km/hora.

● *Prioridade às linhas de Sintra e do Norte*

Para a execução dos trabalhos a C. P. indicou como de primeira prioridade as seguintes linhas:

RENOVAÇÃO INTEGRAL: das linhas de Sintra e Cintura de Lisboa e a do Norte entre Braço de Prata e Vila Franca e entre Aveiro e Porto, e, ainda, as linhas do Minho entre Porto e Braga e a do Sado.

RENOVAÇÃO PARCIAL: das linhas do Douro, entre Ermesinde e Marco, e do Oeste entre Cacém e Caldas da Rainha.

● *Prazos de conclusão*

O programa de trabalhos permite esperar que a linha de Sintra fique saneada em meados de 1970, que o percurso Lisboa-Coimbra seja dado como pronto em 1971, estendendo-se a renovação até ao Porto no ano seguinte, chegando a Braga em 1973.

Os trabalhos na linha do Oeste serão executados em 1972, e os das linhas do Leste e Beira Baixa em 1973. Neste mesmo ano começarão as renovações previstas na Região Sul, que se espera ficarem concluídas em meados de 1975.

REFORMAS

Eng. PERESTRELO GUIMARÃES

Com 45 anos de serviço passou, em 1 de Janeiro do corrente ano à situação de reforma, imposta pelo limite de idade regulamentar, o sr. eng. José Sebastião Perestrelo de Guimarães.

Actualmente chefiava o Departamento da Via e Obras, mas foi também chefe da extinta Divisão da Via e Obras, e até ascender a este elevado escalão da hierarquia ferroviária, serviu no Serviço de Estudos da mesma Divisão, onde sempre as suas qualidades e conhecimentos, de estudioso projectista, ficaram marcadas e vinculadas à elaboração de inúmeros trabalhos, destacando-se como um dos melhores especialistas portugueses no estudo de estruturas metálicas e nestas, particularmente em pontes metálicas.

Foi admitido ao serviço da Companhia em 28 de Março de 1923, como Engenheiro contratado para o Serviço de Construção, tendo transitado para a Divisão da Via e Obras em 20 de Junho de 1927. Nomeado Engenheiro Ajudante da 4.ª Secção do Serviço de Estudos em Janeiro de 1928, um ano depois — Janeiro de 1929 — é promovido a Engenheiro daquele Serviço. Destacado na Inspecção e Oficinas de Obras Metálicas em Janeiro de 1937, regressou em Abril do mesmo ano, novamente ao Serviço de Estudos.

A sua competência, zelo, dedicação e rigoroso cumprimento dos seus deveres, levaram a Companhia a promovê-lo a Subchefe de Serviço da Sala de Estudos. Em Janeiro de 1950 foi promovido a Engenheiro Principal e assumiu a partir de Janeiro de 1959 as funções de Chefe do Serviço de Estudos.

É, em Janeiro de 1965, promovido a Subchefe da extinta Divisão da Via e Obras e, em Janeiro de 1966 ascendeu à Chefia da mesma Divisão, posteriormente designada por Departamento da Via e Obras.

Da sua matrícula constam os seguintes louvores:

— *Louvado pelo Conselho de Administração pelo zelo e dedicação com que orientou os trabalhos de restabelecimento na ponte de Santana*

— *Louvado pela Direcção-Geral pela colaboração prestada nos trabalhos da construção do viaduto sobre a Avenida da República (Lisboa).*

Ainda no Serviço de Estudos, foi nomeado para a Comissão que teve como objectivo programar e estudar as possibilidades de reforço das pontes metálicas da nossa rede ferroviária. Nessa missão deslocou-se em 1947, 1957 e 1959 a várias Administrações estrangeiras nomeadamente à RENFE, SNCF, CFF e DB, para observar e estudar, o que em tal matéria se vinha fazendo, e opções mais aconselháveis para o nosso problema. Daqui resultou a política de reforços das nossas pontes metálicas, que desde então se vem praticando.

Da sua intensa actividade podemos ainda destacar o ter pertencido por parte da C. P. à Comissão de Urbanização da Zona de Sacavém, à Comissão encarregada de estudar e elaborar o novo Regulamento Português de Solicitações em Edifícios e Pontes e o estudo da ligação ferroviária do Barreiro ao Pragal.

Fora do âmbito da C. P. realizou inúmeros trabalhos de que nos ocorre citar, os projectos de pontes para a linha da B. A. (solução em alvenaria), para a Câmara Municipal de Lisboa, e Comissão do Teatro de São Carlos.

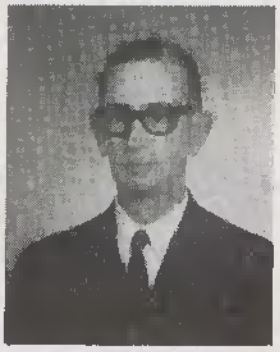
Cumprimentando o eng. Perestrelo Guimarães, endereçamos-lhe os nossos melhores desejos de felicidades e tranquila aposentação.

◆ ❋ ◆

ENG. AGRÓN.
António da Cunha Monteiro

O sr. eng. agrón. António da Cunha Monteiro passou em 1 de Janeiro de 1969, à situação de reforma por força das disposições legais que fixam o limite de idade para o serviço activo.

Serviu a Companhia durante cerca de 42 anos, pois foi admitido em 5 de Maio de 1926, para os Serviços Florestais e Agrícolas como Engenheiro Florestal. Em Janeiro de 1929 ingressou no quadro como Engenheiro Agrónomo (Chefe de Serviço).



Em Janeiro de 1939 transitou com aquela categoria para a extinta Divisão da Via e Obras, onde estes Serviços foram incorporados, mantendo-se posteriormente no Departamento da Via e Obras.

A sua acção como Chefe daquele Serviço foi sempre valiosa e proficiente, tendo mesmo merecido em 1928 um louvor da Comissão Executiva pela sua criteriosa e oportuna actuação. Não sendo as suas funções ferroviárias exercidas em regime de ocupação total, desenvolveu ainda a sua actividade profissional como assistente da Estação Agrária Central, Director do Instituto Nacional do Pão e por último na Direcção da Federação Nacional dos Produtores de Trigo.

Ao sr. eng. Cunha Monteiro, que entre todos goza da maior estima e consideração, pelos seus conhecimentos de competente especialista e fino trato, desejamos as maiores prosperidades e venturas, na merecida situação de reforma que lhe é atribuída.

REUNIÕES FERROVIÁRIAS Internacionais

"Hablar — y non discutir"

foi o lema da Conferência peninsular comercial e do movimento, realizada em Lisboa

No prosseguimento da recente visita até nós do comissário da Informação e das Relações Públicas da RENFE, a convite da nossa Administração, facto a que aludimos em número transacto do *Boletim*, efectuou-se em 11 de Dezembro findo, em Santa Apolónia, uma importante Conferência de directores comerciais e do movimento da RENFE com os seus colegas da C. P. para tratar dos problemas de exploração de maior acuidade entre as duas Redes peninsulares, particularmente os que diziam respeito aos interesses dos portugueses.

A Conferência caracterizou-se por um espírito de franqueza e cordialidade por parte da RENFE de quem muito depende, geogràficamente, o desenvolvimento das relações ferroviárias de Portugal com os países estrangeiros. «*Ouvir, falar e não discutir*», foram mesmo as palavras que os nossos colegas espanhóis empregaram, com tão viva simpatia, ao definirem, no acto de abertura dos trabalhos, o propósito da sua deslocação a Lisboa, onde vieram com instruções expressas do seu Director-Geral, eng. Alfredo Les, de connosco colaborarem da melhor forma possível nas solicitações que lhes fossem apresentadas.

Desse espírito válido e construtivo é testemunho, afinal, o desejo e a aspiração veemente que a muitos portugueses e espanhóis anima ante a mutação do mundo moderno, de se constituir um bloco ibérico unido e engrandecido que permita à Península, numa verdadeira integração comunitária, enfrentar com vantagem os problemas económico-sociais do presente e do futuro e travar com êxito as árduas batalhas que a ambos os países se deparem para ocuparem melhores posições na vanguarda europeia, num mundo de paz e de prosperidade.

Um aspecto conjunto da Conferência ferroviária luso-espanhola. Na presidência, o director da Exploração, eng. Júlio dos Santos. À direita a representação da RENFE e à esquerda a da C. P.

O director comercial da RENFE, eng. D. José Cabanillas expressa em termos eloquentes a sua satisfação por participar na Conferência e a sua esperança num Caminho de Ferro peninsular progressivo e unido, susceptível de melhor bem servir económica e socialmente os interesses de Portugal e da Espanha

*
* *

A representação espanhola era formada pelos seguintes delegados:

— *Don José Cabanillas, Engenheiro Director Comercial*

— *Don Antonio Lago, Subdirector e Comissário da Informação e Relações Públicas (diplomado em Ciências Políticas e Sociais)*

— *Don Emilio Magdaleno, Engenheiro Director da 2.ª Região de Exploração (Madrid)*

— *Don José Pacha, Economista Chefe do Departamento Comercial*

— *Don Pelayo Martinez, Engenheiro Chefe do Departamento do Movimento*

— *Don José Resalt, Subchefe de Departamento (Comercial-Passageiros)*

— *Don Anselmo Heredia, Subchefe de Departamento (Comercial-Mercadorias)*

Por seu turno, a delegação da C. P. era assim constituída:

— *Eng. Júlio dos Santos, Director da Exploração*

— *Eng. Adriano Baptista, Subchefe de Departamento Adjunto à Direcção-Geral*

— *Eng. José Montoya, Chefe da Região Centro*

— *Dr. Carlos de Albuquerque, Chefe do Serviço Comercial e do Tráfego*

— *Eng. Joyce Diniz, Chefe do Serviço de Coordenação e Controlo do Movimento*

— *Dr. Cândido dos Reis, Chefe do Serviço da Fiscalização das Receitas*

— *Dr. Élio Cardoso, Encarregado das Relações Públicas da Companhia*

— *Drs. Torroais Valente e Gonçalves de Pina, ambos Economistas do Serviço Comercial e do Tráfego*

Presentes ainda, em função auxiliar e de assistência à Conferência, os srs. Fernando Gonçalves, Luís da Costa Parente e José Pinheiro Rodrigues.

Os trabalhos que decorreram na sala de reuniões da Direcção-Geral, foram iniciados com palavras de calorosa saudação trocadas entre os srs. engs. Júlio dos Santos e D. José Cabanillas, fazendo este presente de uma carta do novo Director-Geral da RENFE dirigida ao seu colega da C. P., renovando os firmes propósitos de colaboração e entendimento mais amplos e profundos dos Caminhos de Ferro Espanhóis.

Na Agenda de trabalhos foram os seguintes os pontos abordados pela Conferência, que, numa dada

Outro aspecto da sessão de trabalhos

A representação da C. P. na Conferência comercial

altura se repartiu por duas reuniões especializadas de assuntos de Movimento e Comercial:

Movimento

— *Compensação económica da circulação do material* (TER) *no comboio espanhol* Lisboa-Expresso.

— *Comparticipação equitativa das carruagens de cada uma das Redes nas formações dos comboios internacionais.*

— *Novos serviços Espanha-Portugal pela fronteira de Fuentes de Oñoro – Vilar Formoso, a partir de 1 de Junho de 1969.*

— *Intensificação das relações pela fronteira de Barca de Alva – La Fregeneda e Valença do Minho – – Tuy, através de serviços directos Porto – Salamanca e Porto – Vigo.*

— *Melhorias a introduzir na circulação do* Lusitânia-Expresso *(horário, defesa dos lugares* couchettes, *serviço de* snack-bar, *sistema de aquecimento e elevação de velocidades face à futura adopção da tracção diesel no trajecto espanhol).*

Assuntos Comerciais

— *Providências de carácter comercial no sentido de melhorar o aproveitamento do comboio* Lisboa-Expresso (TER).

— *Criação de uma tarifa directa para transporte de mercadorias em regime de vagão completo e detalhe. Possibilidades de se instituir uma união tarifária nos moldes das tarifas nórdicas (N. E. T.).*

— *Possibilidade de se estabelecerem acordos de transporte de mercadorias.*

— *Perspectivas de tráfego internacional em grandes contentores e providências que nesse capítulo sejam de tomar por ambas as Redes peninsulares.*

— *Possibilidade de se criar um restrito Grupo de Trabalho para concretização do que for resolvido.*

Assuntos comuns ao Movimento e à Comercial

1 — *As ligações ferroviárias entre Madrid e Lisboa e Lisboa e Irun, perante a concorrência da estrada e do avião:*

a) — *O serviço entre Lisboa e Madrid pelo* Lusitânia-Expresso *e pelo* Lisboa-Expresso (TER). *Melhorias sensíveis a introduzir nas circulações e nos serviços de restaurante.*

b) — *Novos serviços entre Espanha e Portugal por Vilar Formoso a partir de 1 de Junho de 1969.*

c) — *Relações ferroviárias pela fronteira de Barca de Alva.*

Num momento do almoço oferecido pela Administração da C. P. aos delegados espanhóis no restaurante «A Varanda do Chanceler»

Outro momento obtido durante o almoço em Alfama

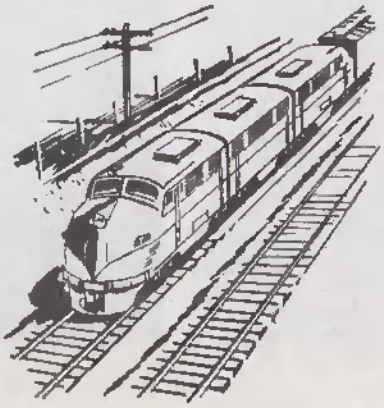
d) — *O problema de marcações de lugares em Irun, para os comboios destinados a Portugal.*

2 — *Estabelecimento do serviço de auto-camas e auto-expresso entre Madrid e Lisboa e entre Paris e Lisboa.*

Dos assuntos tratados destacamos o da intensificação das relações por Barca de Alva – La Fregeneda que irá ser revisto pela RENFE e pelo Governo espanhol (dado que a linha, em Espanha, pela sua baixa rentabilidade está condenada a encerramento, por resolução ministerial) face à possibilidade de se canalizar pela linha do Douro o importante tráfego de emigrantes e trabalhadores portugueses do Norte destinados ou procedentes dos países de Além-Pirenéus e de se atender às próprias potencialidades crescentes de valorização económica, nacional e internacional, das zonas servidas pelo Douro; o estabelecimento, em princípio, de uma política de exploração de contentores peninsular; a possibilidade de melhoria das condições de transporte facultadas aos emigrantes portugueses e dos serviços nacionais informativos e de assistência em Austerlitz e Irun; a elevação qualitativa das condições de exploração dos comboios *Lisboa-Expresso (TER)* e *Lusitânia-Expresso* e dos seus serviços de refeições; a intensificação, em regime de equipa, da publicidade e propaganda dos principais comboios peninsulares, particularmente com vista à maior intensificação do uso da via férrea pelo turista espanhol em viagem a Portugal e a próxima campanha publicitária a promover através das Relações Públicas de ambas as Redes — «*Abril em Portugal*» e «*Abril em Espanha*» — tendente a incrementar o intercâmbio turístico peninsular e a elevar a procura ao comboio *Lisboa-Expresso (TER)* que por essa altura inaugurará uma série de melhoramentos e inovações de grande interesse público.

*
* *

Ao terminar a Conferência a Administração da C. P. obsequiou os delegados espanhóis com um almoço no Restaurante «A Varanda do Chanceler», em Alfama, e ao fim da tarde, os nossos colegas espanhóis, retribuiram a gentileza com um *cocktail* oferecido no comboio *TER* à delegação portuguesa, a que se associaram a Imprensa e individualidades espanholas do corpo diplomático e do turismo acreditadas na capital.



NOVA REGULAMENTAÇÃO DE BENEFÍCIOS SOCIAIS

A revisão do acordo colectivo de trabalho e do regime da previdência ferroviária anunciados na R. T. P. pelo ministro das Corporações

PERANTE as câmaras da Radiotelevisão Portuguesa, o ministro das Corporações e Previdência Social, sr. prof. dr. Gonçalves de Proença, fez na noite do dia 10 de Dezembro último, a seguinte comunicação dirigida aos ferroviários da C. P., relativamente à revisão, em estudo, do novo acordo colectivo de trabalho e do regime da previdência do pessoal da Companhia:

Nova regulamentação de benefícios sociais

1 — *Tem constituído clara preocupação da política social portuguesa, nos últimos tempos, favorecer e, quando necessário, impulsionar o ajustamento das condições de trabalho, sua retribuição e demais benefícios, à evolução, entretanto, operada no condicionalismo económico-social do País, tendo especialmente em conta o agravamento do custo de vida, o crescimento da produtividade do trabalho, uma mais equitativa repartição do rendimento nacional, etc.*

Dentro da nossa orgânica social compete, em princípio, aos próprios interessados promover e efectivar essa política através do mecanismo convencional dos acordos e contratos colectivos, limitando-se o Governo, na maior parte dos casos, a acompanhar ou a favorecer a celebração dessas convenções.

Do êxito que esta política tem tido fala-nos o número de convenções celebradas ou alteradas desde 1960, neste momento já superior a 400 (só em 1968 foram celebradas ou alteradas 64 convenções), as quais abrangem mais de 1 000 000 de trabalhadores.

Como é natural, toda esta política de revisão e actualização das convenções colectivas de trabalho é sempre precedida de atenta ponderação e estudo do condicionalismo próprio da actividade a regula-

O novo regime implicará um acréscimo de despesas da ordem dos 130 mil contos anuais, a compensar por agravamentos tarifários, por subsídios do Estado e por melhorias da rentabilidade da Empresa

O ministro Gonçalves de Proença na sua comunicação aos ferroviários através das câmaras da R. T. P.

mentar, tomando em conta as suas reais possibilidades, as suas características, evolução, confronto com as demais actividades, etc. Só após esse estudo poderá haver a certeza de encontrar soluções que sejam efectivamente justas e conformes com todos os interesses em presença.

2 — Ora, foi precisamente dentro desta orientação, que manda atender ao condicionalismo próprio das actividades na regulamentação e revisão dos correspondentes benefícios sociais, que foram nomeadas recentemente para estudo da situação do pessoal ferroviário, ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, duas comissões, encarregadas, respectivamente, de proceder à revisão e actualização do acordo colectivo de trabalho em vigor e à reestruturação da forma de prestação e regime do esquema de previdência.

Fazem parte dessas comissões, dado o condicionalismo da actividade e a circunstância de se tratar de uma Empresa concessionária de serviço público, representantes dos Ministérios das Comunicações, das Corporações, da C. P. e dos Sindicatos do pessoal ferroviário.

Esclarece-se que, embora constituída já há cerca de dois meses, só há poucos dias pôde efectivamente entrar em funcionamento a comissão para a revisão do acordo, pela necessidade que se verificou de substituir um dos representantes da C. P. que entretanto deixou de exercer as suas funções como administrador da Companhia. Daí parece no entanto, não terem resultado grandes prejuízos, pois que a nomeação das comissões não prejudicou a continuação das negociações que vinham decorrendo há vários meses entre os próprios sindicatos e a Empresa e cujo trabalho servirá agora de base à sua actividade.

Equiparação das condições de trabalho na C. P. com o das outras grandes empresas de transporte

3 — Nas suas linhas gerais são os seguintes os princípios que deverão nortear os trabalhos das comissões nomeadas:

a) — Quanto à revisão do acordo colectivo, impor-se-á, como objectivo fundamental, a equiparação, tanto quanto possível, das condições de trabalho na C. P., salários, etc., ao regime fixado em recentes convenções colectivas para outras actividades, de igual natureza e importância no sector dos transportes, o que corresponde às normais exigências de uma boa justiça relativa.

Ao considerar, no entanto, esse objectivo não poderão os interessados deixar de ter em conta os avultadíssimos encargos que para a Empresa representam quaisquer vantagens a conceder ao seu pessoal, constituído, neste momento, por cerca de 30 000 trabalhadores.

Com este multiplicador todos os benefícios, por menores que sejam, implicarão sempre aumento de despesa correspondente a dezenas de milhares de contos.

Facto que, se é muito relevante em si mesmo, é-o particularmente numa Empresa como a C. P., que, mercê do condicionalismo próprio da sua actividade de serviço público, se vê forçada a viver em constante regime deficitário, o que implica a necessidade de um subsídio anual de cerca de 500 000 contos, inteiramente suportado pelo Estado através do Fundo Especial de Transportes Terrestres.

Quer isto dizer que todos os aumentos de benefícios sociais na Empresa se vêm a traduzir, na prática, em agravamento de encargos para aquele Fundo e portanto, para a comunidade em geral, que o alimenta com as suas contribuições.

Com o rigor possível, calcula-se que o acréscimo de despesas que eventualmente irá resultar da revisão do acordo colectivo, nos aspectos que se afiguram de maior justiça, deverá envolver um agravamento de custos da ordem dos 70 000 contos anuais, valor aproximado do que teve lugar em 1966 por força da última actualização salarial.

Mas a este montante há a acrescentar ainda a parte relativa à revisão do regime de previdência, pois se entende que os dois aspectos devem ser associados, o que constitui importante inovação em relação à revisão anterior, embora vá onerar fortemente o valor geral das reformas a empreender.

Um esquema de previdência igual ao do comércio e indústria com assistência médica e medicamentosa assegurada pela Caixa e não pelos serviços da Companhia

b) — Quanto à previdência, pretende o Governo que os trabalhos da comissão respectiva se orientem fundamentalmente no sentido da completa equiparação do esquema de benefícios da Caixa de Previdência dos Ferroviários ao esquema geral, em execução nas restantes instituições de previdência do comércio e indústria.

Para tanto, impõe-se, em especial, que a assistência médica e medicamentosa (envolvendo o seguro de maternidade, o seguro de tuberculose, o internamento hospitalar, a concessão dos subsídios de doença, etc.), passe a ser assegurado pela própria Caixa nos termos gerais das demais instituições e não pelos serviços da Companhia, como até agora.

Igualmente parece impor-se que a Caixa comece a conceder aos seus beneficiários o seguro de sobrevivência e a calcular pelo regime geral da Caixa Nacional de Pensões os benefícios correspondentes ao seguro de invalidez, velhice e morte. Actualmente, o pessoal ferroviário não goza em geral do benefício das pensões de sobrevivência e o cálculo das pensões de reforma é menos favorável do que o praticado na Caixa Nacional.

Com o objectivo desta equiparação da previdência ferroviária à previdência geral, que a justiça

relativa igualmente aconselha, associa-se o propósito de promover que as presentes reformas tenham lugar no mais curto espaço de tempo, se possível já nos primeiros meses do próximo ano.

As novas reformas não afectam direitos adquiridos

Como é natural — escusado seria dizê-lo — as reformas preconizadas não irão afectar de nenhum modo os direitos adquiridos pelo pessoal das empresas ferroviárias, bem como as vantagens existentes de nível superior ao que vier a ser estabelecido.

Do mesmo modo se procurará assegurar por forma conveniente, a situação do pessoal que presta serviço na C. P., designadamente o corpo clínico, pessoal de enfermagem, administrativo, etc., que pelas reformas introduzidas possa ser afectado.

No seu conjunto, os novos benefícios a conceder no sector da Previdência Social, envolverão, só por si, e pelas razões atrás expostas, encargos superiores a 60 000 contos, o que, somados aos derivados da revisão do acordo, implicará um acréscimo de despesas susceptíveis de atingir ou ultrapassar os 130 000 contos anuais.

Melhor se avaliará, todavia, o verdadeiro significado desta importância se se acrescentar que o montante global das despesas com as remunerações e demais encargos com o pessoal é, na C. P., equivalente a 867 000 contos anuais, isto é, 83 % das receitas globais da Companhia.

E daí o melindre que envolve qualquer aumento de encargos e a dificuldade com que se apresenta para a política social toda a arbitragem destinada a pôr termo aos conflitos de trabalho no sector.

O custo dos bilhetes dos comboios não pode subir indefinidamente

Como essa é também a razão do esforço que o Governo vem procurando fazer no sentido de incentivar o aumento da rentabilidade da Empresa, de modo a aliviar o encargo da comunidade na sua manutenção, esforço que tem a sua melhor expressão no recente plano de renovação das linhas férreas, há dias anunciado pelo Ministério das Comunicações e Administração da C. P.

E ao falar deste modo, estamos ainda a pensar nas tarifas dos transportes que a concessão de novos benefícios obriga a aumentar, com todos os inconvenientes económicos e sociais que daí advêm, pois o caminho de ferro é o meio de transporte normal da população de menores recursos.

Por outro lado, o custo dos bilhetes dos comboios não pode subir indefinidamente, dado o efeito que isso teria na diminuição da utilização do transporte ferroviário, neutralizando todas as vantagens do próprio aumento; facto que, por sua vez, impediria o aperfeiçoamento do serviço, por sua natureza absolutamente indispensável ao progresso económico da Nação.

O Governo e a Companhia gostariam, se fosse possível, de ir mais longe

4 — Seja como for, deseja o Governo não deixar protelar por mais tempo a apreciação da situação do pessoal ferroviário, que considera merecedora de atenta ponderação em ordem à conveniente actualização das suas condições de trabalho e benefícios sociais.

Essa a justificação da orientação dada às comissões, que por este meio se anuncia com visível satisfação, até porque se sabe que corresponde aos mais justos anseios e aspirações dos trabalhadores da C.P.

Naturalmente que o Governo e a Companhia gostariam, se fosse possível, de ir ainda mais longe, mas, infelizmente, não podem esquecer que, só para cobertura dos novos encargos que acabam de ser referidos, será já necessário recorrer a um aumento de tarifas. Mesmo assim, desse aumento ùnicamente se conta receber um acréscimo de receitas da ordem dos 70 000 contos, devendo o resto ser coberto, uma vez mais, pelo Fundo de Transportes e mercê de empréstimos a contrair. Espera-se, todavia, que a evolução entretanto operada na Empresa permita prosseguir, logo que possível, nas reformas empreendidas, agora que vão ser criadas melhores condições de tráfego e exploração.

Será pois dentro deste condicionalismo que deverão trabalhar as comissões nomeadas, com a indispensável e prestimosa colaboração dos organismos sindicais e do próprio pessoal ferroviário.

A gravidade da hora que passa impõe especiais deveres a todos

Ninguém certamente duvida ainda como seria agradável à política social se pudessem ser atendidas todas as aspirações e anseios apresentados pelos trabalhadores, quando legítimos e proporcionados às realidades.

Para mostrar, porém, a complexidade da situação, basta revelar, por exemplo, que uma só de determinadas reivindicações recentemente vindas a público (a concessão, a todos os trabalhadores, de um aumento mensal de 1000$00 sobre as actuais remunerações), implicaria um novo encargo superior a 300 000 contos anuais, o que, somado às actuais despesas com o pessoal, ultrapassaria a totalidade da receita bruta da Empresa (cerca de 1 045 000 contos), nada deixando para a restante manutenção dos serviços.

Eis porque, conscientes embora de ter feito tudo quanto é econòmicamente possível dentro do socialmente justo, não podemos deixar de apelar para a consciência dos interessados, lembrando-lhes a gravidade da hora que o País está a atravessar e que a todos impõe especiais deveres.

NOTA DO GOVERNO

AUMENTADOS OS VENCIMENTOS DOS FERROVIÁRIOS DA C. P.

- **ACRESCIMO médio de 12,2 % para os agentes do activo**
- **AUMENTO uniforme de 9 % para os reformados e pensionistas**

Prevista nos domínios da previdência, a equiparação dos ferroviários aos demais trabalhadores do comércio e indústria

O gabinete do ministro das Corporações e Previdência Social enviou para os órgãos da informação do País a seguinte nota sobre a actualização de vencimentos dos ferroviários da Companhia:

«Dentro da orientação definida de imediata e progressiva melhoria das condições sociais dos agentes ferroviários ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.) e sem prejuízo do prosseguimento das negociações do acordo colectivo de trabalho actualmente em discussão, a Comissão recentemente nomeada para a revisão desse acordo, com a participação de representantes da Empresa, dos sindicatos e dos departamentos governamentais interessados, torna público o seguinte comunicado:

1. De acordo com o programa de trabalho estabelecido, foi entendido que as melhorias a introduzir nas condições sociais do pessoal ferroviário da C. P. deveriam abranger não só as condições de prestação de trabalho e sua remuneração, mas também o regime de previdência social.

Com este último objectivo foram tomadas já algumas providências, designadamente a instituição do seguro de sobrevivência a favor de todo o pessoal abrangido pela Caixa de Previdência dos Ferroviários, a melhoria do critério de cálculo das pensões de invalidez e velhice, e a resolução do litígio existente quanto à actualização das pensões de reforma e invalidez. Seguir-se-á imediatamente a concessão da assistência médica e medicamentosa segundo o esquema da previdência em geral a todos os ferroviários, incluindo os reformados e os pensionistas.

Daí resultará a desejada equiparação sob tal aspecto dos ferroviários aos demais trabalhadores do comércio e indústria.

2. Quanto ao problema das condições de remuneração do trabalho tem sido ele objecto de diversas diligências por parte dos interessados.

Com efeito, em 1961, quando da celebração do segundo acordo colectivo de trabalho, foi feita uma elevação dos vencimentos que vigoravam desde 1955.

Em Abril de 1965, quatro anos após a sua celebração, foi denunciado esse acordo. Nessa altura não foi considerado oportuno iniciar-se a negociação de uma revisão completa da convenção, já porque estava anunciada para breve a publicação da nova legislação do contrato de trabalho, já porque a Companhia estava empreendendo grandes tarefas de reorganização que, de certa maneira, tinham incidências sobre as condições de trabalho. Mas, porque o custo de vida se tivesse agravado desde 1961 até àquela data, procedeu-se, em 1 de Setembro de 1966, a uma elevação de vencimentos que variou entre 33,3 %, numa das escalas mais baixas, e 11,7 % numa das mais altas, com uma média ponderada de 15,7 %, tendo-se assim em consideração, não só o agravamento do custo de vida como a promoção técnico-social dos menos remunerados.

3. Neste momento está em negociação o terceiro A. C. T., decorrendo os trabalhos dentro do melhor espírito de colaboração, que deverá atender não só à evolução da legislação dominante, que está a ser revista, como também às recomendações que o Governo venha a perfilhar dentro das finalidades da consulta feita pelo Ministério das Comunicações a uma empresa francesa da especialidade, sem falar do resultado dos trabalhos em curso na C. P., os quais visam especialmente: a detecção de todas as dificuldades de aplicação do Acordo de 1961; a apreciação das sugestões posteriormente apresentadas pelo pessoal; e a modernização dos métodos de trabalho e de gestão segundo acções e estudos já realizados ou em curso no âmbito da Companhia.

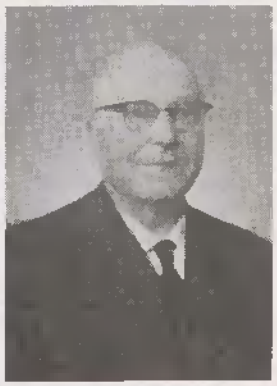
4. Daqui resulta que há um extenso trabalho a executar no sentido da promoção do pessoal e no aumento da

REFORMAS

ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

No dia 1 de Dezembro último passou à situação de reforma o sr. António Rodrigues Coutinho, inspector de receitas de 1.ª classe da Região Norte.

Admitido como praticante de factor em 18 de Agosto de 1924, nos antigos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, foi então colocado na estação de Tanha. No ano seguinte — no dealbar de uma carreira profissional que viria a ser brilhante — e após o respectivo exame de admissão, frequentou em Campanhã a Escola Profissional para factores, conhecendo o primeiro êxito como ferroviário, porquanto logrou classificar-se em 1.º lugar entre 75 inscritos. Quando em Maio de 1927 a C. P. se tornou arrendatária das linhas férreas do Estado, o sr. Rodrigues Coutinho era aspirante na Régua. Concorreu então a factor de 3.ª classe, categoria em que obteve o 1.º lugar no exame de prémio, em 1929. Sucessivamente, alcançou distinções nos concursos para factor de 2.ª e 1.ª classes, com 17 e 15,4 valores, respectivamente. Em Janeiro de 1943 foi nomeado encarregado de contabilidade e em 1948 passou a verificador de contabilidade. Decorrido um ano, nova nomeação, desta vez para subinspector de contabilidade, continuando no Pocinho. Finalmente, em Agosto de 1961, ascendeu a inspector de receitas de 1.ª classe.



O inspector Coutinho — como era conhecido — serviu o Caminho de Ferro durante 44 anos e só por motivo de doença solicitou a sua aposentação. Os inúmeros amigos que granjeou durante a sua vida profissional — quer entre os superiores, como colegas e subordinados — lamentam o afastamento de tão distinto servidor da causa ferroviária. No dia que antecedeu a sua reforma, muitos deles afluíram ao seu gabinete, levando-lhe o abraço de despedida de camaradas sinceros, já que a ideia de promover uma sessão de homenagem — aliás bem merecida — teve de ser posta de parte, perante a fragilidade do coração do companheiro de trabalho.

Ao tomar conhecimento da passagem à reforma de tão competente servidor da ferrovia, a Direcção-Geral da Companhia louvou o inspector Rodrigues Coutinho, em reconhecimento pelos serviços apreciáveis que, com muita dedicação e zelo, prestou à Empresa durante tantos anos.

O *Boletim da C. P.* lamenta igualmente que este distinto ferroviário se tenha visto na necessidade de abandonar as suas funções, devido à falta de saúde. Colaborador assíduo e dedicado da nossa revista, o sr. António Rodrigues Coutinho tem-nos honrado com frequente colaboração literária — a maior parte da qual dedicada às belezas da região duriense, onde viu a luz do dia.

Desejamos-lhe uma reforma tranquila e as nossas colunas continuam à sua inteira disposição.

---

produtividade da Empresa — única maneira, no aspecto prático, de criar condições tendentes à melhoria das retribuições sem demasiado encargo para a colectividade.

5. Tal como em 1965, porém, entende-se que o condicionalismo existente não deve impedir que desde já se tome de novo em consideração o agravamento do custo de vida observado desde a última actualização dos vencimentos, aspecto que tem vindo a ser posto em evidência pelos dirigentes sindicais nos contactos estabelecidos no âmbito da Comissão.

Correspondendo a esse anseio, os representantes da entidade patronal apresentaram um estudo elaborado em termos paralelos aos utilizados em 1966 e que, sem prejuízo dos demais benefícios que vierem a resultar das negociações em curso, prevê, para já, com início em 1 de Janeiro corrente, o seguinte ajustamento de remunerações:

— aumento uniforme de 9 por cento para os reformados e pensionistas, por corresponder à média do agravamento do custo de vida para os efeitos do artigo 28.º do Regulamento da Caixa de Pensões de Reforma, de 1 de Janeiro de 1927, e artigo 42.º do Regulamento da Caixa do Estado;

— aumento médio de 12,2 por cento para os agentes do activo, a fim de contemplar não só o agravamento do custo de vida como a sua valorização técnico-profissional, a que corresponde, tendo em atenção os arredondamentos usuais, 18,4 por cento na escala mais baixa e 11,4 por cento na mais alta.

Este ajustamento, acrescido de uma actualização dos abonos ou subsídios por deslocação, representa um novo encargo da ordem dos 96 000 contos anuais.

6. Neste agravamento de encargos determinado pelo aumento imediato de salários (96 000 contos anuais), acrescido àquele que resultará das melhorias introduzidas e a introduzir no domínio da previdência (pensão de sobrevivência, assistência médica e medicamentosa, actualização do critério das pensões de reforma e invalidez, etc.), deverá determinar para já um novo encargo com o pessoal, superior a 170 000 contos anuais, ou seja, mais 40 000 do que aquele que inicialmente se projectava.

7. A Comissão, considerando não dever prejudicar as negociações em curso, nem tão-pouco protelar a adopção de uma medida que considera justa, resolveu aceitar a proposta da entidade patronal, pelo que anuncia que, a partir de 1 do corrente, os vencimentos serão aumentados nas condições referidas, sem prejuízo, como já se disse, dos demais benefícios que vierem a resultar das negociações em curso.»

REFORMAS

Eng. VASCO VIANA

Por ter atingido o limite de idade, passou à situação de reformado, no passado dia 1 de Janeiro, o sr. eng. Vasco Magalhães Gomes Viana, chefe do Departamento do Material e Oficinas.

Engenheiro mecânico pelo Instituto Superior Técnico, percorreu a seguinte carreira ao longo dos anos que, com notável brilho, esteve ao serviço da Companhia:

— Em 22/9/27, admitido como engenheiro-tirocinante;

— Em 1/1/29, promovido a engenheiro-praticante;

— Em 1/1/31, promovido a engenheiro-adjunto;

— Em 1/1/44, promovido a engenheiro-principal e nomeado chefe da 2.ª Circunscrição do Material e Tracção;

— Em 1/1/47, promovido a chefe de Serviço;

— Em 1/10/48, nomeado chefe dos Serviços Técnicos e Oficinas;

— Em 1/7/55, nomeado chefe dos Serviços Técnicos e Eléctricos;

— Em 1/1/66, promovido a subchefe da Divisão do Material e Tracção;

— Em 1/1/66, promovido a subchefe da Divisão do Material e Tracção;

— Em 1/1/68, promovido a chefe do Departamento do Material e Oficinas.

Engenheiro distinto, ganhou, ao longo da sua carreira ferroviária, um invulgar prestígio, graças às suas elevadas qualidades morais e à sua excepcional competência profissional. Desta, falam as variadíssimas missões de que foi encarregado, tanto pela Companhia como pelo próprio Governo, das quais seguidamente se dá um resumo e apenas das de maior projecção:

MISSÕES AO SERVIÇO DA C. P.:

— Enviado à Alemanha, de 2/3/1929 a 16/7/1929, para fiscalizar a construção e recepcionar 12 locomotivas 070;

— Enviado à Itália, Alemanha, Holanda e Bélgica, para estudar oficinas de reparação e manutenção de automotoras, de 3/11/1938 a 2/3/1939;

— Enviado à América, com o sr. eng. João Monteiro, para assistir aos estudos e fiscalizar a construção de 28 carruagens «Budd», e efectuar a aquisição de material de consumo corrente, que não era possível adquirir na Europa durante a guerra de 1939/1945;

— Dirigiu a montagem de 22 daquelas carruagens, que vieram em partes para Portugal, sendo louvado pela firma fornecedora por ter conseguido realizar este trabalho em bastante menos tempo do que aquele que fora calculado pelos americanos para a montagem ser feita em Filadélfia;

— Projectou e construiu 15 automotoras a gás-pobre, em plena guerra, das quais 4 em 1943 e mais 11 posteriormente;

— Dirigiu a construção da primeira locomotiva a vapor totalmente construída em Portugal e posta ao serviço em 1944;

— Enviado a França, Bélgica, Inglaterra, Holanda e Suíça para estudo de automotoras a encomendar, de 24/3/1952 a 21/4/1952;

— Enviado a França para preparar a encomenda e discutir pormenores, de 7 carruagens «Carel-Fouché», que seriam acabadas em Portugal (Agosto de 1952);

— Enviado à Alemanha, Bélgica, Inglaterra e França em estudo sobre tractores — Setembro de 1954.

MISSÕES NA ORDEM DOS ENGENHEIROS:

— Eleito presidente da Classe de Mecânica da Ordem dos Engenheiros para 1942 e reeleito para os anos de 1943 e 1944;

— Eleito membro do Conselho Disciplinar, em 1951;

— Reeleito membro do Conselho Disciplinar para o triénio 1952/54.

MISSÕES AO SERVIÇO DO GOVERNO:

Ministério das Corporações:

— Em 1945: Nomeado pelo subsecretário das Corporações para fazer parte da Comissão encarregada de propor a regulamentação da aprendizagem;

— Em 1945: Nomeado pelo subsecretário das Corporações para fazer parte da Comissão Central prevista na Base 38.ª das Normas de Regulamentação do Trabalho na Indústria Metalúrgica (*Diário do Governo* n.º 275, II Série);

— Em 1956: Nomeado para fazer parte da Comissão Directiva da Ordem dos Engenheiros, nos termos do Artigo 98.º do Decreto-Lei n.º 40 774.

Ministério da Economia:

— Em 1953: Nomeado presidente da Comissão Técnica N.º 9 de Normalização Mecânica do Centro de Normalização. Esta missão prolongou-se até 1966, data em que pediu para ser dispensado.

Ministério das Finanças:

— Em 1955: Nomeado pelo Ministério das Finanças para, em face da sua reconhecida competência técnica, fazer parte de uma missão de estudo na cidade da Beira

(Moçambique), tendo por finalidade o conveniente reapetrechamento do Caminho de Ferro da Beira;

— Em 1968: Em Janeiro, foi também nomeado como representante deste Ministério para a Comissão de Unificação de Material Ferroviário das Províncias Ultramarinas, para o que visitou Angola e Moçambique.

Ministério do Ultramar:

— Em 1955: Nomeado por este Ministério para desempenhar importante missão em Goa, onde, com alguns colegas de Moçambique, estudou as operações de retoma do Caminho de Ferro e Porto de Mormugão, abandonados pelos serviços ferroviários indianos, que os exploravam havia mais de 50 anos por incumbência da concessionária WIPE. Como complemento desta missão, delineou e projectou as novas oficinas para o Caminho de Ferro de Mormugão e foi nomeado pelo subsecretário de Estado do Ultramar para fazer parte da Comissão de abertura e apreciação das propostas para a construção daquelas oficinas.

Ministério das Obras Públicas:

— Em 1963: Foi nomeado engenheiro consultor da Junta de Construção para o Ensino Técnico e Secundário.

◆ ❋ ◆

Eng. ADRIANO BAPTISTA

Por ter atingido o limite de idade, passou à situação de reforma a contar de 1 de Janeiro do corrente ano, o sr. eng. Adriano da Silva Baptista, que desde 1 de Janeiro de 1968 desempenhava o cargo de subchefe de Departamento na Comissão Técnica de Coordenação.

Nascido em Montemor-o-Novo em 1 de Janeiro de 1898, o eng. Adriano Baptista diplomou-se em engenharia mecânica pelo Instituto Superior Técnico.

Admitido nos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste) em 19 de Janeiro de 1925, como engenheiro praticante, foi então colocado nas oficinas gerais do Barreiro. Em 1927 transitou para a C. P., em consequência do arrendamento das linhas férreas do Estado à Companhia, continuando a exercer a sua actividade naquelas oficinas. Sucessivamente, passou pelas categorias de engenheiro ajudante (1/1/1928) e engenheiro adjunto (1/1/1930), para em Agosto de 1942 ser transferido para a extinta Divisão da Exploração (Serviço do Movimento), onde foi promovido a subchefe de Serviço em 1 de Janeiro de 1943. Nomeado engenheiro principal em 1 de Janeiro de 1945, o eng. Adriano Baptista ascendeu à chefia do Serviço do Movimento em 1 de Janeiro de 1947.

Mercê das suas qualidades de trabalho e inteligência comprovada, foi o eng. Baptista designado para subchefe da Divisão da Exploração a contar de 1 de Janeiro de 1966. Devido à reorganização de serviços operada na Companhia, aquela categoria foi alterada para a de subchefe de Departamento a contar de 1 de Setembro de 1966.

No decorrer da sua longa carreira de ferroviário, expressa em mais de 40 anos de actividade, o eng. Adriano Baptista tomou parte em várias reuniões de trabalho, quer no país como no estrangeiro, das quais são de salientar as Conferências Europeias de Horários, em Leninegrado e Copenhague, respectivamente, em 1960 e 1962. Mais recentemente, coube-lhe presidir à delegação portuguesa que participou na Conferência Franco-Hispano-Portuguesa-Marroquina, realizada na cidade de Faro em Abril pretérito.

Da matrícula deste distinto funcionário superior constam as seguintes distinções:

— Em 1926, gratificado pelo zelo e competência com que exerceu a prática do serviço de Tracção;

— Em 1940, louvado pela Comissão Executiva por três vezes, respectivamente, pela organização verificada aquando da visita do sr. Presidente do Conselho de Administração às oficinas do Barreiro; por se ter distinguido nos trabalhos de transformação de carruagens executados naquelas oficinas e pela contribuição dispensada para o êxito do Pavilhão da C. P. na Exposição do Mundo Português;

— Em 1943, elogiado pelo Estado-Maior do Exército, pela excelente colaboração, competência técnica e patriótico esforço evidenciados na perfeita organização e execução dos transportes ferroviários, durante as manobras de tropas em Outubro daquele ano;

— Em 1947, louvado pelo Conselho de Administração, devido aos relevantes serviços prestados por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 1003 de 16 de Agosto desse ano, na estação de Vila Franca de Xira;

— Em 1949, louvado pelo Conselho de Administração em reconhecimento da sua contribuição para a impecável organização da viagem do Chefe do Estado Espanhol, em comboio especial, de Queluz ao Luso;

— Em 1957, louvado por se ter distinguido nos trabalhos relativos às comemorações do Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal.

Por resolução de Sua Excelência o Chefe do Estado, o sr. eng. Adriano Baptista foi agraciado, em 1965, com o título de Comendador da Ordem do Infante D. Henrique, cuja investidura teve lugar no gabinete do ministro das Comunicações.

TEMAS GERAIS

O Metropolitano de Paris

PELO ENG. JOSÉ PERRY DE SOUSA GOMES
CHEFE DE SERVIÇO ADJUNTO À DIRECÇÃO-GERAL

PARA conhecer o Metropolitano de Paris e a sua importância na circulação urbana é preciso, primeiramente, dar uma ideia, ainda que muito sucinta, da topografia desta grande cidade.

I

O que é essencial saber acerca da configuração da planta de Paris

A cidade de Paris nasceu numa ilha abraçada por duas ramificações do rio Sena e expandiu-se, depois, pelas duas margens deste rio, conservando sempre uma forma quase circular, tendo por centro essa ilha onde se formou o primeiro núcleo administrativo da cidade.

Por esta razão, esta ilha é designada por Ilha da Cité (1) e ficou assinalada, através dos séculos, pela Igreja de Notre Dame.

Cinturas fortificadas cercaram, sucessivamente a cidade, à medida que ela se expandia, numa e noutra margem, formando linhas poligonais concêntricas postas em evidência, actualmente, na rede dos seus bulevares (2), grandes artérias circulares de circulação que ocuparam os lugares daquelas muralhas, quando elas foram demolidas, a partir dos meados do século XIX.

Foram estas cinturas fortificadas que condicionaram a planta de Paris. Enquanto Londres, por exemplo, construída igualmente sobre as duas margens de um rio, se poude expandir livremente ao longo de artérias que irradiam do seu centro e assim cresceu, desmedidamente, dispersa pelos seus arredores, Paris, pelo contrário, foi obrigada a acantonar-se sobre si mesma, dentro das cinturas fortificadas que se opunham à sua livre expansão.

Paris desenvolveu-se, por conseguinte, concêntricamente e as suas radiais que unem pontos dos bulevares que vieram ocupar o lugar das muralhas, entrelaçam-se formando estrelas nos seus cruzamentos, dando origem a um traçado de arruamentos mais prático para a circulação do que o monótono traçado em esquadria de muitas cidades modernas, ao mesmo tempo que permitiu uma arquitectura urbanística cheia de beleza, pelo realce dado às perspectivas que abrangem monumentos judiciosamente localizados. Paris é assim uma criação harmoniosa, com a lógica e a beleza de todas as criações do génio francês.

Há quatro grandes caminhos que é necessário percorrer do princípio ao fim para se auscultar o coração da vida parisiense: um constituído pelas avenidas marginais que acompanham os cais do Sena; outro, na margem direita é o enfiamento de ruas que se estendem desde a Praça do Châtelet até à Étoile (primeiro as Ruas de Saint Honoré (3) e Rivoli (3), que são paralelas, depois, para além da Praça da Concórdia, a Avenida dos Campos Elísios); outro, também na margem direita, é a linha dos chamados grandes bulevares, desde a Praça da Bastilha à Praça da Madeleine (entre outros, Bulevar St. Martin, Bulevar St. Denis, Bulevar Montmartre, Bulevar des Italiens e Bulevar des Capucines); finalmente, na margem esquerda o Bulevar de St. Germain, na parte compreendida entre a Praça de St. Michel e a Ponte da Concórdia.

Estas grandes artérias de circulação dando, por isso, vida à cidade, correspondem ao eixo de expansão no sentido Este-Oeste. Mas a expansão de Paris fez-se, também, segundo um eixo orientado no sentido Norte-Sul.

A este eixo de expansão, definido já nos primeiros tempos da história da cidade, correspondem a Rua de St. Martin, na margem direita, e a Rua de St. Jacques, na margem esquerda, ruas estas desdobradas em tempos mais recentes, respectivamente, pelos Bulevares de Sebastopol e de Strasbourg e pelo Bulevar de St. Michel. Estes bulevares unem-se sobre a Ilha da Cité pelo Bu-

---

(1) A ilha tem um quilómetro e duzentos metros de comprimento — um pouco mais do que o comprimento da nossa Avenida da Liberdade — e tem em quase toda a sua extensão, a largura de duzentos metros.

(2) Forma aportuguesada da palavra francesa *boulevard* que designa arruamento arborizado, com menor largura, porém, do que a das amplas avenidas modernas.

(3) A Rua de St. Honoré é a mais antiga rua comercial de Paris. Abriu a expansão da cidade no sentido do Oeste e ainda hoje é centro de um importante comércio de artigos de luxo. É uma rua cheia de recordações históricas, nomeadamente de episódios da Revolução Francesa que a tiveram por cenário, como aliás também aconteceu com a Praça da Concórdia.

(3) A Rua Rivoli foi construída no tempo de Napoleão I. Na parte em que ladeia o Louvre e o Jardim das Tulherias, foi teatro de importantes combates, quando da libertação de Paris, do jugo alemão, em 1945.

levar du Palais (Palácio da Justiça). O extenso alinhamento constituído por estes quatro bulevares, que figuram entre os de maior movimento, forma o principal diâmetro que liga os bulevares circulares, não só aqueles a que já nos referimos, mas também os que constituem, pode dizer-se, a segunda e a terceira grandes circulares de Paris.

A segunda circular passa pela Étoile e nela figuram, entre outros, os Bulevares Kleber, des Batignolles, de Clichy e os de Grenelle, Pasteur e St. Jacques. Este conjunto de bulevares ocupam, mais ou menos, a localização que correspondia ao recinto fortificado conhecido pela designação de recinto dos Cobradores de Impostos, o qual existiu entre 1784 e 1791.

A terceira circular constituída pelos chamados bulevares exteriores — que têm quase todos nomes de generais do exército de Napoleão I — corresponde ao último recinto fortificado que existiu entre 1841 e 1845.

São estes bulevares exteriores que definem hoje o limite de Paris, limite puramente administrativo e de referência, pois não há separação real entre a cidade e as comunas dos próximos arredores. Ao lado destes bulevares está sendo construída, actualmente a grande avenida periférica — via rápida para facilitar a circulação ao redor de Paris — na qual os cruzamentos com as ruas que a atravessam são feitos em níveis diferentes.

No emaranhado das ruas de Paris merecem ainda ser fixadas algumas que nele sobressaem, pela importância que têm na circulação: o Boulevar Raispail que liga o Bairro de St. Germain ao de Montparnasse; a extensa Rua La Fayette que constitui a ligação mais directa dos arruamentos que circundam a Ópera e a Madeleine aos bairros das imediações das estações ferroviárias do Norte e do Leste; o Bulevar Haussmann que prolonga os grandes bulevares até à Étoile.

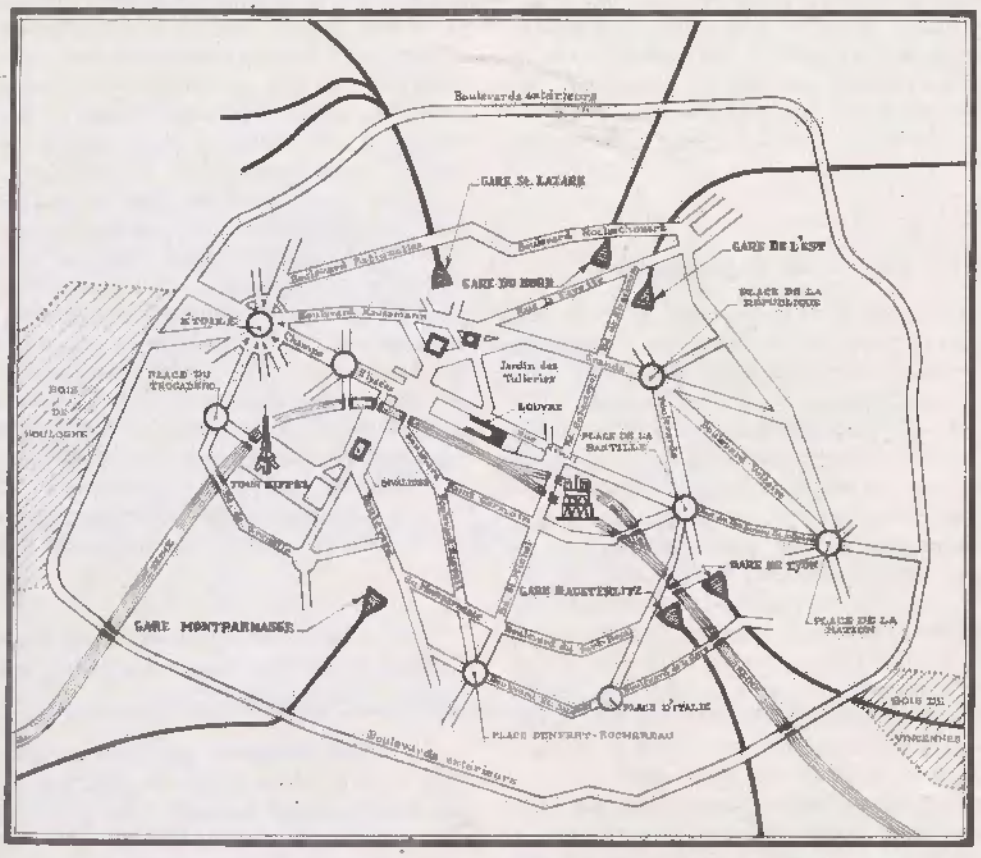


Fig. 1 — Plano esquemático dos principais arruamentos de Paris

O nome deste bulevar constitui uma homenagem prestada a Haussmann que foi o Prefeito (Presidente da Câmara) de Paris, no tempo do Segundo Império (Napoleão III). Foi o grande urbanista construtor de Paris da segunda metade do século XIX, o qual ainda hoje admiramos. Haussmann, para realizar os seus projectos, não hesitou em arrasar quarteirões inteiros. Sacrificou, talvez, um pouco o pitoresco do velho Paris, mas fez deste uma cidade higiénica na qual sobressaem, mais do que a imponência, a graciosidade, a harmonia e a beleza. A arquitectura urbanística de Paris tinha aliás tradições: havia começado nos tempos de Luís XIII (Praça dos Vosges), de Luís XIV (Praça Vendôme e Praça das Vitórias), de Luís XV (Praça da Concórdia, Rua Royale e esboço dos Campos Elíseos); foi interrompida durante os anos da Revolução Francesa, para ser reatada, depois, por Napoleão I.

Os planos de Haussmann tinham tanta importância, que depois da sua morte, a sua obra de conjunto foi con-

tinuada para se concluir, já no século XX, com o bulevar que tem o seu nome. São do seu tempo, além da conhecida Praça da Étoile, onde está o Arco do Triunfo e onde convergem doze avenidas, outras praças que, embora estrelas de menor grandeza — permita-se-nos a comparação — constituem importantes pontos de convergência de artérias de circulação correspondendo a elas, consequentemente, as principais estações de correspondência da rede do Metropolitano. Citemos, entre outras: a Praça do Trocadero, o Rond-Point dos Campos Elíseos, a Praça da República e as da Bastilha, Nação, Itália e a de Denfert Rochereau.

II

Cinquenta anos de vida do Metropolitano

O Metropolitano de Paris nasceu ainda no século XIX. Com efeito, não só a ideia do Metropolitano, como o seu projecto e começo de construção datam dos últimos anos do século passado, como também, a sua primeira linha — a linha n.º 1 — foi aberta à exploração em 19 de Julho de 1900. Os pontos extremos desta linha, nesse ano, eram a Porta de Vincennes, a leste e a Porta de Maillot, a oeste.

Depois desta data, foi rápida a evolução do Metropolitano de Paris. Pode dizer-se que em 1930, a rede do «Metro», estava completa dentro da área da cidade. Depois, quase todas as linhas foram prolongadas, penetrando nos próximos arredores, tomando a rede o seu aspecto actual, antes de 1950. Por seu turno, o material circulante sofreu, durante a primeira metade do nosso século, uma notável evolução, desde as primeiras composições em que as carruagens tinham estrutura metálica, mas caixas de madeira, até às carruagens de rodados com pneumáticos.

A rede do «Metro», constituída actualmente por 14 linhas, tem a extensão de 189 quilómetros, sendo toda a rede subterrânea, à excepção de 8 quilómetros que são em viaduto. A tracção dos comboios é actualmente assegurada por corrente contínua com a tensão de 750 volts (anteriormente era de 600 volts).

★

As redes dos caminhos de ferro metropolitanos podem obedecer a duas concepções:

— Uma rede comparável até certo ponto às redes dos caminhos de ferro de interesse geral, onde as diferentes linhas são interligadas em estações de bifurcação, nas quais se podem encaminhar comboios procedentes de um mesmo ponto para direcções diferentes;

— Uma rede onde as linhas são completamente independentes umas das outras e onde, numa dada estação, os comboios procedentes de um mesmo ponto, se destinam sempre à mesma direcção.

Estão no primeiro caso, por exemplo, as redes dos Metropolitanos de Londres e de Nova Iorque [1]. Nestas redes, os passageiros têm de esperar nas estações onde se encontram a chegada do comboio para a direcção a que se destinam.

No segundo caso, estão por exemplo, as redes dos Metropolitanos de Paris e de Madrid. Nestas redes, um passageiro entra no primeiro comboio que se apresenta e sai na estação a que se destina, se esta pertencer à linha que utiliza, ou numa estação de correspondência se o ponto a que se destina for servido por linha diferente.

O tipo de rede com linhas independentes permite fazer uma exploração autónoma de cada linha, por comboios tendo todos o mesmo tipo de composição, podendo assim obter-se uma capacidade máxima de transporte, com um máximo de segurança na circulação, por não haver agulhas para mudança de via nas estações.

Como consequência da configuração da planta de Paris, a rede do seu Metropolitano caracteriza-se ainda por ser uma rede de malhas apertadas, ao contrário das redes dos Metropolitanos de Londres, Nova Iorque e Chicago, que são redes de linhas ramificadas e tentaculares, estendendo-se algumas a pontos situados a dezenas de quilómetros do centro das aglomerações urbanas.

Em algumas destas redes ramificadas, nomeadamente na de Londres, os comboios dos Metropolitanos utilizam linhas da rede ferroviária e reciprocamente.

Digamos a propósito que a extensão do Metropolitano de Londres é de 397 quilómetros, sendo 144 em túnel e que a rede compreende numerosas bifurcações.

★

As 14 linhas que constituem a rede do Metropolitano de Paris podem classificar-se — à parte grande rigor geométrico — da seguinte forma:

— Linhas diametrais que ligam os pontos do núcleo central da cidade a pontos da periferia, diametralmente opostos: linhas n.os 1, 4 e 12;

— Linhas de tipo parabólico, cujo traçado se assemelha a parábolas, que ligando pontos da periferia, se encurvam acentuadamente na zona central, para passarem nos seus pontos de atracção: linhas n.os 3, 5, 7, 8 e 9;

— Linhas circulares concêntricas com o núcleo central, tendo por fim ligar directamente pontos situados nas circulares, ao mesmo tempo que asseguram a ligação indirecta de qualquer ponto dessas circulares, ao núcleo central ou zonas periféricas, por intermédio das suas estações de correspondência com as linhas diametrais, parabólicas e radiais: conjunto das linhas n.os 2 e 6;

— Linhas radiais, que unem um ponto central com um ponto da periferia: linhas n.os 10, 11, 13 e 14.

Para não sobrecarregar o diagrama da rede do «Metro» (*Fig. 2*) o que o tornaria confuso, não representamos nele as linhas radiais, o que não quer dizer que não sejam também importantes.

Todas as linhas do «Metro» são em via dupla e todas são subterrâneas à excepção de pequenos troços em viaduto, existentes nas linhas n.os 2, 5 e 6 (no total: 8 quilómetros).

As linhas que passam debaixo do rio Sena são as n.os 7, 4, 12, 8 e 9. As linhas que passam sobre o rio, são as n.os 5 e 6, esta última em dois pontos um a leste, perto da estação ferroviária de Paris-Austerlitz, e a outra, a oeste, perto da Torre Eiffel.

(1) *Revue Générale des Chemins de Fer* — Junho de 1950.

De toda a rede se destaca: a linha n.º 1 que liga a comuna suburbana de Vincennes, a leste, à de Neuilly, a oeste, passando pelas Praças da Bastilha, do Châtelet, da Concórdia e da Étoile. Digamos, a propósito, que Neuilly (3m,20) foi incorporada na Companhia do Metropolitano em 1932 (1). A sua correspondência com a rede do «Metro» faz-se na estação da Praça de Denfert-Rochereau, onde passam as linhas n.os 4, 5 e 6.

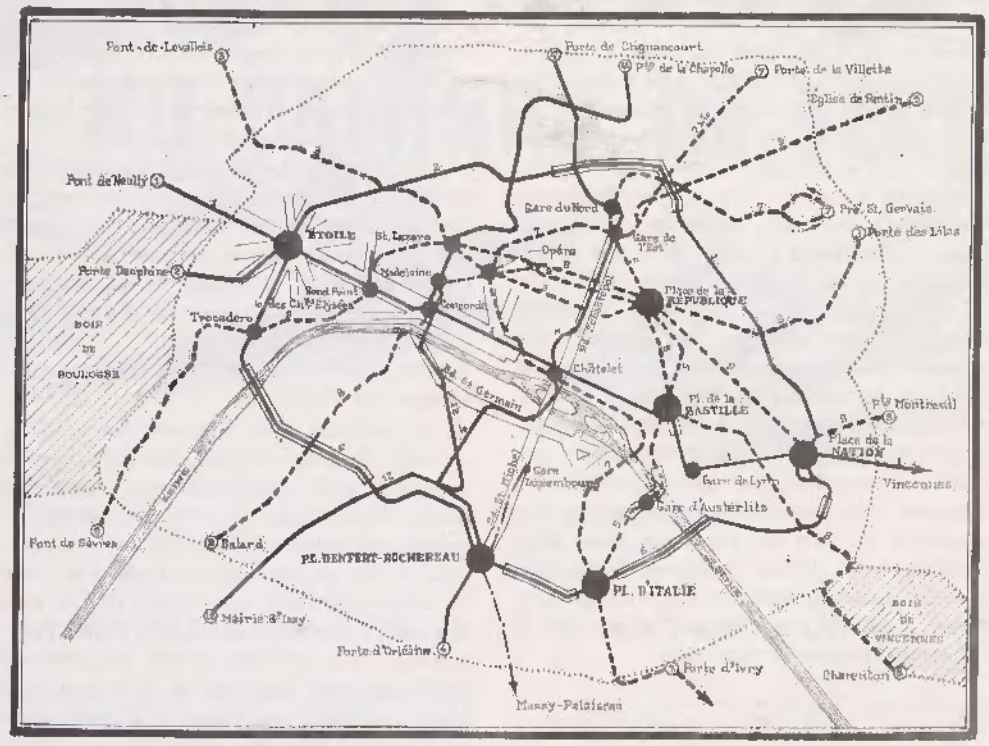


Fig. 2

é o subúrbio de Paris que mais se confunde, pelas suas amplas avenidas, com a cidade pròpriamente dita.

★

A rede do «Metro» foi concedida à Companhia do Caminho de Ferro Metropolitano de Paris. A Municipalidade de Paris ciosa de assegurar a independência da rede do seu Metropolitano, relativamente à rede do Caminho de Ferro, escolheu para aquela um *gabarit* mais estreito (2m,46) do que o adoptado pelo Caminho de Ferro (3m,20). A largura da via é, no entanto, a mesma: 1m,44.

A actual linha n.º 12 foi concedida, primeiramente à Sociedade Norte-Sul. Porém, em 1929, realizou-se a fusão desta empresa com a do Metropolitano. Esta linha n.º 12 é também importante, pois liga a comuna suburbana de Issy, situada a sul de Paris, à Porta Chapelle, situada ao norte, passando pelos Bairros de Montparnasse, St. Germain, pelas Praças da Concórdia e Madeleine, pela estação de St. Lazare e pelo Bairro de Montmartre.

A linha suburbana, com origem na estação de Luxemburgo e se estende até Massy-Palisseau e que é conhecida pelos parisienses por linha de Sceaux por servir, por intermédio de um ramal a localidade que tem este nome e é notável sob o ponto de vista turístico pelo seu conhecido palácio e jardins, foi primeiramente explorada pela Companhia do Caminho de Ferro de Orleães. Esta linha electrificada e que tem o *gabarit* das linhas da S. N. C. F.

A linha de Sceaux é importante, também, porque serve a Cidade Universitária, bem como diversas cidades-jardins dos arredores de Paris.

Em 1938, em consequência de se reconhecer a necessidade de coordenar os transportes colectivos da região parisiense — «Metro» e autocarros — foi decidida a criação de um organismo único para a exploração destes transportes, mas só em 1948 foi constituída, para esse efeito, a «Régie Autonome des Transports Parisiens», abreviadamente designada por R. A. T. P..

★

Como era natural, a construção da rede do «Metro» deu origem a notáveis trabalhos de engenharia, não só nas cinco travessias subfluviais do Sena, como sobretudo na construção dos túneis sob arruamentos de circulação rodoviária muito intensa. Em algumas travessias do Sena, as linhas passam a catorze metros abaixo do nível das águas. A maior profundidade das linhas, em relação ao nível das ruas, é a da linha n.º 12, na colina de Montmartre onde passa a sessenta e três metros abaixo do nível do solo.

As estações de correspondência, algumas complicadas

(1) A extensão de 189 quilómetros que indicamos para a rede do Metropolitano de Paris, não compreende a linha de Sceaux que tem 20 quilómetros de extensão.

nos seus corredores de comunicação entre os cais das estações de linhas independentes, deram também origem a importantes problemas de construção. Uma das estações de correspondência mais complicadas é a da Praça da República que abrange estações independentes de cinco linhas. As estações mais profundas encontram-se na parte oriental da cidade e são a da Praça das Fêtes, a vinte e cinco metros abaixo do solo, na linha n.º 11 e a de Buttes Chaumont, a trinta metros de profundidade, na linha n.º 7.

As linhas n.os 8 e 9 oferecem a particularidade interessante de a linha n.º 8 se sobrepor à linha n.º 9 no troço ao longo dos grandes bulevares. Na estação de correspondência Rechilieu-Dronot estas linhas estão sensìvelmente ao mesmo nível: os cais da linha n.º 8, sob o Bulevar des Italiens e os da linha n.º 9, sob o Bulevar Haussmann. À saída desta estação, a linha n.º 8 sobrepõe-se à linha n.º 9 porque a largura dos grandes bulevares não permitia o estabelecimento de quatro linhas ao mesmo nível. Só na estação da Praça da República as linhas n.os 8 e 9 voltam a ficar sensìvelmente ao mesmo nível. A sobreposição destas duas linhas (separadas por uma laje de betão armado) originou trabalhos muito delicados e de grande responsabilidade. Para mais os trabalhos de construção na zona dos bulevares, como aliás também em muitos outros pontos, tiveram-se de efectuar em condições muito especiais, tendo em conta a imposição de não interromper, mesmo que fosse por alguns dias, a circulação intensa dos veículos à superfície.

★

Os comboios que entraram em serviço em 1900, quando foi inaugurada a linha n.º 1, eram compostos por três carruagens de oito metros de comprimento, aproximadamente: uma motora e dois reboques.

As caixas das carruagens eram de madeira e assentes sobre dois eixos. O *chassis* da motora formava pois um embasamento rígido, compreendendo dois eixos e dois motores de tracção. O comando dos motores fazia-se por intermédio de um combinador manual.

Ràpidamente, este tipo de composição se tornou insuficiente para o tráfego. Em 1902, apareceram as primeiras unidades duplas. O combinador da motora guarnecida continuava a ser manual e eram os seus contactos que enviavam corrente aos dois motores da segunda automotora, por meio de um cabo que conduzia a corrente de 600 volts. Eram evidentes os inconvenientes desta solução, tanto do ponto de vista mecânico (resistência ao movimento, principalmente em curvas apertadas, devido ao embasamento rígido dos veículos), como do ponto de vista eléctrico (corte de corrente demasiado lento), como ainda do ponto de vista de segurança (perigo apresentado pelo cabo de 600 volts atravessando carruagens de madeira).

Duas inovações vieram, entretanto, permitir a supressão destes inconvenientes: a construção de caixas montadas sobre *bogies* e a construção metálica das caixas, a partir, pràticamente de 1906.

Mas foi sobretudo a inovação, nos Estados Unidos, por volta de 1904, de um sistema de comando de unidades múltiplas, permitindo comandar, de um único posto, um número qualquer de motores de automotoras repartidas por toda a composição, que deu origem ao progresso espectacular dos caminhos de ferro metropolitanos, como aliás aos dos comboios eléctricos suburbanos.

Neste sistema, que sofreu variantes com o decorrer do tempo, cada motora tem os seus circuitos de tracção independentes e os respectivos contactos, para o estabelecimento desses circuitos, são comandados, a distância, na cabina da frente da composição, por intermédio de circuitos de comando de fraca voltagem.

A utilização dos *bogies* permitiu aumentar o comprimento das carruagens e, consequentemente, das composições. As composições de cinco carruagens tornaram-se clássicas durante muitos anos. Finalmente, já na segunda metade do século XX apareceram as carruagens com rolamento sobre pneumáticos e com o comprimento de quinze metros, aproximadamente.

Vejamos o que motivou esta inovação original do «Metro» de Paris.

A partir de 1946, julgava-se que o tráfego do Metropolitano diminuiria em face da reconstituição da rede dos autocarros e do desenvolvimento do automobilismo particular. Mas tal não sucedeu. Pelo contrário, verificou-se no material circulante um acréscimo perigoso de sobrecargas, devido ao aumento do tráfego às horas de ponta. Nota-se, com efeito, que a partir das 18 horas, o tráfego é quatro vezes maior que às 16 horas. Pelo que respeita à linha n.º 1, verificava-se que era dentro de um curto espaço de meia hora que se dava esta elevação brusca. Havia, portanto, que aumentar o comprimento das composições e a velocidade comercial dos comboios, para dar escoante ao tráfego. Pensou-se em adoptar composições de sete carruagens, o que correspondia a aumentar para cento e cinco metros o comprimento dos cais de todas as estações.

Ora, originàriamente, as estações do «Metro» foram construídas com setenta e cinco metros de comprimento de cais e em muitas delas, nomeadamente em algumas da linha n.º 1, era impraticável a sua ampliação para cento e cinco metros. Adoptou-se, por isso, um meio termo, fixando-se em noventa metros, aproximadamente, o comprimento das estações, o que permitia, consequentemente utilizar composições com seis carruagens. Tornava-se necessário, no entanto, aumentar a aderência dos veículos motores, para elevar consequentemente a aceleração nos arranques e na frenagem, com o fim de aumentar a velocidade comercial dos comboios, pelo que a R. A. T. P. tomou a decisão de adoptar carruagens com rolamento sobre pneumáticos.

Composições formadas por estas carruagens circulam, actualmente, nas linhas n.os 1 e 4, as consideradas de maior tráfego. As novas carruagens com rolamento sobre pneumáticos tornaram possível formar composições com seis carruagens, constituindo comboios com a capacidade de transporte de novecentos e oitenta passageiros.

O Metropolitano de Paris, portanto, após cinquenta anos de existência, longe de envelhecer, tornou-se indispensável não só para a cidade como para os seus arredores. Veremos, noutro artigo, como continua a evoluir na segunda metade do nosso século.

PELO ENG. JOSÉ LUÍS BATALHA JARDIM
DO DEPARTAMENTO DO MATERIAL E OFICINAS

ENTREVISTA COM O SR. ENG. VASCO VIANA

QUANDO anteriormente nos propusémos recolher uma série de opiniões de desportistas praticantes, orientadores e dirigentes sobre o actual panorama do desporto no meio ferroviário nacional, tínhamos desde então em mente que o nosso primeiro entrevistado seria uma personalidade de destaque, não só tendo em vista o aspecto do desporto ferroviário, mas também pelo cargo ocupado dentro da nossa Companhia.

Pela sua condição de antigo praticante, de Engenheiro Agregado à Comissão de Assistência, de dirigente desportivo desempenhando as funções de Presidente da União Desportiva dos Ferroviários Portugueses, e como prestigioso Engenheiro Chefe de Departamento, tudo indicava que o sr. engenheiro Vasco Viana seria a primeira pessoa a quem nos dirigiríamos.

De antemão sabíamos que, apesar dos seus inúmeros afazeres, o sr. eng. Vasco Viana não se furtaria ao nosso pedido de entrevista. No entanto, não obstante o bom acolhimento esperado, o seu espírito de colaboração e o interesse pela causa desportiva foram de tal modo patenteados que não podemos deixar de aqui exprimir a nossa gratidão ao sr. eng. Viana, o que aliás, estamos certos, exprime o sentimento de todos os desportistas ferroviários.

E, posto este indispensável preâmbulo, passemos à entrevista pròpriamente dita.

P. — O sr. engenheiro Viana considera que a prática do desporto tem efectivamente vantagens, não só para o indivíduo, como também para a Empresa a que pertence, ou, pelo contrário, considera que essa prática deve apenas ser encarada como um meio de distracção?

R. — *Vou tentar ser conciso e sucinto, pois sei que só procedendo assim conseguiremos que seja lida e meditada esta nossa conversa sobre desporto.*

Afastado há longos anos das práticas desportivas, mais cedo do que desejaria, pelos meus inúmeros afazeres, continuo a afirmar que o desporto, praticado sem demasiados exageros de esforço, é benéfico à saúde e contribui grandemente para disciplinar e controlar as nossas acções. Pena é que, na presente época, algumas modalidades do desporto se tenham transformado em profissão, dando lugar às lutas desordenadas e por vezes odiosas dos atletas nas arenas e estádios, lutas essas incrementadas por interesses clubistas e até por ideologias políticas.

No caso particular do futebol, por exemplo, assiste-se por vezes a uma luta sem beleza, cheia de acções condenáveis, aplaudidas por um público que, na sua grande maioria ali vai apenas para ver ganhar o seu clube, seja como for, e não para se deliciar com um belo jogo desportivo.

Muito mais haveria que falar sobre este assunto, mas entendo que devemos ficar por aqui. Pelo que já disse, e para responder cabalmente à pergunta que me fez, devo dizer que a C. P. deve procurar interessar a sua população jovem e não jovem na prática daqueles desportos que se possam considerar modalidades desportivas e que não estejam ainda contaminados pelo profissionalismo e por exagerados interesses clubistas. Só procedendo assim, poderá a nossa Empresa tirar real proveito da prática desportiva.

P. — Como considera o senhor engenheiro o panorama do desporto ferroviário nacional, tendo em vista o seu fraco desenvolvimento, e como justifica o desinteresse manifestado, relativamente a esse mesmo desporto, pelos elementos da classe ferroviária?

R. — *O panorama desportivo ferroviário apresenta-se verdadeiramente desolador, a meu ver, pelo desinteresse da classe ferroviária. Não chega o trabalho de meia dúzia de carolas para vencer aquele desinteresse.*

É verdade que, nos grandes núcleos populacionais, o desinteresse a que me referi é ajudado pelas

grandes distâncias a vencer para se chegar ao local onde se pratica determinada modalidade de desporto. Em Lisboa, por exemplo, dispomos dos seguintes locais: Marvila, para a prática de jogos desportivos de futebol, basquetebol, andebol e algumas modalidades de atletismo; Alcântara-Mar, para desportos aquáticos, como remo e natação; no Caminho de Ferro temos a sede do Clube Ferroviário de Portugal, com instalações para os jogos desportivos que possam ser praticados em pequenas salas, e para ginástica. Assim, os ferroviários e os seus filhos e filhas que se interessam por determinada modalidade terão que percorrer por vezes muitos e muitos quilómetros e até fazer a despesa no transporte e na comida, quando não possam ir tomar as refeições a casa. É de admirar que, nestas condições, ponham de parte as actividades desportivas, ou que se inscrevam em qualquer clube não ferroviário das proximidades?

P. — Tendo em vista os países em que o desporto ferroviário se encontra mais desenvolvido, quais as sugestões que o sr. eng. Viana preconiza para possibilitar o fomento do desporto no meio ferroviário português?

R. — Não obstante desconheça o que se passa nos restantes países da Europa, causou-me uma certa estupefacção e tristeza comparar os dados que nos foram fornecidos pela U. S. I. C., relativamente a esses países, com os que se referem a Portugal.

Há que rever a nossa situação procurando interessar a própria Empresa pelas actividades desportivas do seu pessoal, fomentando materialmente as suas iniciativas, especialmente facultando o necessário para que frequentemente se realizem manifestações de carácter desportivo e mesmo cultural, incluindo frequentes contactos internacionais.

Há que rever e estruturar o desporto ferroviário no sentido de lhe dar vida, não só com proveito dos próprios ferroviários, como da própria Empresa. Há que procurar colocar na direcção dos clubes ferroviários portugueses, pessoal superior com reconhecido interesse e provado conhecimento das suas actividades, e que possa interessar a Empresa no desenvolvimento das actividades desportivas e culturais ferroviárias.

É certo que, ùltimamente, tenho visto, com muita satisfação, a entrada de algum pessoal superior na direcção dos nossos pequenos e fracos clubes ferroviários. Há porém muito que trabalhar, meu caro Jardim, com persistência mas com muito cuidado e sensatez.

◆ ❋ ◆

TORNEIOS DA F. N. A. T.

BASQUETEBOL

O Campeonato Regional do Porto de basquetebol registou este ano a inscrição de dez equipas, entre as quais a dos Ferroviários de Campanhã, considerada uma das candidatas ao título.

O grupo ferroviário, demonstrando nítida superioridade sobre os adversários que tem defrontado, encontra-se invicto ao fim da quinta jornada, compartilhando com a equipa do Banco Português do Atlântico o comando da classificação.

Os resultados dos últimos jogos efectuados pelos *leaders* foram os seguintes:

B. P. Atlântico-Metalúrgica da Longra ..	44-21
Ferroviários-Douro e Leixões	57-45
B. P. Atlântico-C. T. T.	44-19
Ferroviários-Câmara M. de Matosinhos ..	59-36
Ferroviários-Telefones	68-21
B. P. Atlântico-Gás e Electricidade	65-26
Ferroviários-Gás e Electricidade	98-22
B. P. Atlântico-B. Borges & Irmão	47-44

Classificação geral:

		J	V	D	P
1.os	Ferroviários de Campanhã ..	5	5	—	0
	Banco P. do Atlântico.....	5	5	—	0
3.º	Banco Borges & Irmão	5	4	1	2
4.os	Metalúrgica da Longra	5	3	2	4
	Douro e Leixões	5	3	2	4
6.os	C. T. T.	5	2	3	6
	Câmara M. de Matosinhos..	5	2	3	6
8.os	Telefones	5	1	4	8
	Gás e Electricidade	5	1	4	8
10.º	Fábrica Lionesa	5	—	5	10

DAMAS

Terminou no dia 29 de Novembro o torneio distrital de damas, correspondente à região de Aveiro, que se realizou nas instalações do C. A. T. Alba em Albergaria-a-Velha.

A classificação final ficou assim ordenada:

1.º C. A. T. Celulose
2.º C. A. T. Molaflex
3.º C. A. T. Aleluia
4.º Ferroviários de Sernada do Vouga

TÉNIS DE MESA

Distrital de Santarém

Terminou a fase preliminar do torneio individual de ténis de mesa. Para a fase final, a disputar oportunamente na Casa do Povo do Cartaxo ficaram apurados os seguintes jogadores:

1.ª série: Carlos M. Ferreira (C. P. Cartaxo) e Leonido Silva (C. P. Almeirim).
2.ª série: Luís F. Mendes (C. P. Riachos) e Vítor Saldanha (Ferroviários do Entroncamento).

Distrital de Lisboa

No torneio individual registaram-se setenta e duas inscrições, pelo que os concorrentes tiveram de ser agrupados em oito séries de nove concorrentes. A fase preliminar, que teve por objectivo o apuramento dos vinte e quatro finalistas efectuou-se nas mesas da F. N. A. T., sendo os seguintes os concorrentes apurados para a final:

1.ª série: F. Simões (Sorefame), A. Castro (S. P. Seguros) e F. Santos (F. N. P. T.).
2.ª série: Abílio Santos (Sagres), C. Gonçalves (Carris) e F. Bandeirinha (Ferroviário de Lisboa).
3.ª série: Rui Ramos (Marconi), F. Afonso (Munições) e C. Sebastião (Sorefame).

4.ª série: A. Martins (Olaio), E. Silva (Montepio) e J. Jardim (Ferrov. de Lisboa).
5.ª série: Teles Dias (Marconi), J. Antunes (Ourique) e Gentil Oliveira (Carris).
6.ª série: V. Salgado (Carris), J. Tarouco (Olaio) e J. Rodrigues (Totta).
7.ª série: A. Ferreira (Montepio), M. Santos (I. G. Cadastral) e Xavier (Munições).
8.ª série: J. Marques (L. N. E. C.), A. Duarte (Sorefame) e C. Jesus (Celcat).

FUTEBOL

Taça de Portugal

Como é do conhecimento dos adeptos desta modalidade, disputam este ano a Taça de Portugal os clubes concorrentes aos Campeonatos Nacionais da 1.ª, 2.ª e 3.ª Divisões. Assim, a par dos clubes consagrados do futebol nacional, teremos os clubes das divisões secundárias procurando à base de espírito de sacrifício, força de vontade e, vamos lá, um pouco de sorte, obter uma vitória sensacional que os leve às primeiras páginas dos jornais desportivos.

Numa primeira fase, os clubes da 2.ª e 3.ª Divisões disputam entre si o direito de comparecer à fase final da prova, frente aos clubes da 1.ª Divisão. Assim, disputaram-se já duas eliminatórias, com a presença da equipa dos Ferroviários do Entroncamento. Vencedora da primeira eliminatória por 3-1, frente ao grupo do União de Montemor, a equipa ferroviária defrontou a seguir a turma do Farense, num jogo bem disputado em que perdeu por 2-0.

Ficha técnica do jogo:

Campo: Estádio de S. Luís, em Faro. Árbitro: Hélder Silveira, de Évora.

FARENSE — Calotas; José António, Torpes, Lampreia e Marcelo; Manita e Pedro; Barão, Ludovico, Bento e Testas.
FERROVIÁRIOS — Farto; Pedro, Torres, Alexandre e António José; Venâncio e Mamude; Lucílio, Domingos, Pompeu e Jaime.

Ao intervalo: 1-0, golo de Pedro aos 20 minutos.
Resultado final: 2-0, após um golo de Marcelo aos 27 minutos do segundo tempo.

Nacional da III Divisão

Damos a seguir breve relato dos jogos que a equipa dos Ferroviários do Entroncamento realizou para disputa do torneio da Zona C do Nacional da 3.ª Divisão:

Dia 1 de Dezembro: FERROVIÁRIOS-MARINHENSE, 0-1.
Campo: Bairro Camões, no Entroncamento. Árbitro: Armando de Castro, de Lisboa.
FERROVIÁRIOS — Farto; Pedro, Tavares, Alexandre e Cardoso; Carlos e Mamude; Virgílio, Lucílio, Pompeu, Domingos e Cardoso II.

Ao intervalo: 0-0. Golo obtido na segunda parte por Nisa (Marinhense) num jogo disputado sob chuva torrencial, com uma autêntica vitória de lotaria.

Dia 15 de Dezembro: CASA PIA-FERROVIÁRIOS, 1-0.
Campo: Pina Manique, em Lisboa. Árbitro: Rui Silva, de Setúbal.
FERROVIÁRIOS — Farto; Ivo, Tavares, Alexandre e Romão; Carlos e Cardoso; Lucílio, Pompeu, Domingos e Hélder.

Ao intervalo: 1-0, favorável ao Casa Pia. Partida bem disputada, com superioridade territorial dos casapianos à qual o sector defensivo ferroviário soube opor muito boa resistência.

Ao fim da oitava jornada os Ferroviários encontram-se classificados em oitavo lugar, com duas vitórias, três empates e quatro derrotas, e um *goal-average* de 4-9. Comandam a classificação o União de Leiria e o Atlético Marinhense.

III Divisão da Associação de Futebol de Lisboa

Após alguns anos de ausência das competições da modalidade, o Clube Ferroviário de Portugal resolveu inscrever a sua equipa senior em provas oficiais, pelo que se encontra actualmente disputando o Campeonato da 3.ª Divisão da Associação de Futebol de Lisboa.

Este campeonato, dado o elevado número de inscrições registadas, é disputado em várias séries. Coube à equipa ferroviária concorrer à série A, cujos resultados relativos às duas primeiras jornadas indicamos a seguir, assim como um resumo dos jogos em que a equipa do Ferroviário interveio.

1.ª jornada:

Camarate-Império	2-2
Ferroviário-Boa Hora	5-0
Estefânia-Legião	3-0
Armadorense-Santa Maria	3-3

2.ª jornada:

Armadorense-Ferroviário	1-2
Império-Boa Hora	2-1
Legião-Operário	1-4
Santa Maria-Estefânia: adiado	

Dia 15 de Dezembro: FERROVIÁRIO-BOA HORA, 5-0.
A equipa do Ferroviário alinhou: Serafim; Álvaro, Taveira, Victor e Ramiro; José Augusto e Pinto; Lemos (Madeira), Eleutério (1), Chambica (3) e Júlio (1).
Superioridade nítida da equipa da casa, que ao intervalo ganhava já por 2-0.

Dia 22 de Dezembro: ARMADORENSE-FERROVIÁRIO, 1-2.
Constituição da equipa ferroviária: Serafim; Álvaro, Taveira, Victor e Ramiro; Madeira, José Augusto e Pinto; Chambica, Eleutério e Júlio (Lemos).
Boa vitória obtida no campo do adversário, valorizada pela réplica por este oferecida. Os tentos do Ferroviário foram obtidos por Chambica e Madeira.

Distrital de Juniores da A. F. de Santarém

Terminou no passado dia 15 de Dezembro o torneio distrital de juniores da Associação de Futebol de Santarém, no qual a equipa dos Ferroviários do Entroncamento se classificou em quarto lugar.

Nas duas últimas jornadas, a jovem equipa ferroviária obteve os seguintes resultados: Torres Novas-Ferroviários, 2-2 e Ferroviários-União de Tomar, 1-2.

◆ ❋ ◆

TÉNIS DE MESA

Encontram-se em curso os campeonatos regionais da modalidade, organizados pela Associação de Ténis de Mesa de Lisboa. Na categoria de senhoras, a equipa do Clube Ferroviário de Portugal, constituída por uma série

de jovens ainda há pouco iniciadas na modalidade, mas cujo entusiasmo e natural propensão para a prática do ténis de mesa são evidentes, marcou mais uma vez a sua presença em competições oficiais.

Realizadas já as quatro primeiras jornadas do torneio, verificaram-se os seguintes resultados:

6 de Dezembro:

Ateneu-Atlético do Cacém	v.-f. c.
Ferroviário-Paço de Arcos	1-5
Amoreira-Benfica	2-5
Recreativa Apolo-Sporting	2-5
Combatentes: isento	

13 de Dezembro:

Atlético do Cacém-Ferroviário	f. c.-v.
Benfica-Recreativa Apolo	5-4
Sporting-Combatentes	5-0
Paço de Arcos-Amoreira	5-0
Ateneu: isento	

20 de Dezembro:

Amoreira-Atlético do Cacém	v.-f. c.
Ferroviário-Ateneu	5-2
Recreativa Apolo-Paço de Arcos	2-5
Combatentes-Benfica	1-5
Sporting: isento	

27 de Dezembro:

Sporting-Benfica	5-0
Paço de Arcos-Combatentes	5-0
Rec. Apolo-Atlético do Cacém: adiado	
Ateneu-Amoreira	5-2
Ferroviário: isento	

◆ ❋ ◆

BASQUETEBOL

TORNEIO DO NATAL, ORGANIZADO PELO ATLÉTICO CLUBE DE QUELUZ

Numa feliz iniciativa do Atlético Clube de Queluz, tendo por objectivo o fomento do basquetebol feminino, realizou-se em Queluz o Torneio do Natal, para o qual o clube organizador convidou as equipas do Atlético Clube de Portugal, do Atlético Clube de Moscavide e do Clube Ferroviário de Portugal.

Deste torneio saiu vencedora, com todo o mérito, a equipa ferroviária, que contou por vitórias os jogos efectuados, o que proporcionou condigna recompensa ao esforço das jogadoras, e dos seus treinador e seccionista, respectivamente, srs. Luís Santos e João Louro, cuja competência e dedicação têm sido extraordinárias.

Breve resumo dos jogos efectuados:

Dia 5 de Dezembro: FERROVIÁRIO-QUELUZ, 24-12.

A equipa alinhou: Nelsa Madeira (4), Ana Bela Moita (9), Maria Alice (5), Maria Eugénia (2), Ana Maria (4), Maria José e Maria Carolina.

Ao intervalo o Ferroviário vencia por 12-6.

Dia 12 de Dezembro: FERROVIÁRIO-MOSCAVIDE, 20-17.

Ferroviário: Nelsa Madeira, Ana Bela Moita (3), Maria Alice (5), Maria Eugénia, Ana Maria (4), Maria José e Maria Carolina.

Ao fim do primeiro tempo o resultado era de 8-4, favorável ao Ferroviário.

Dia 19 de Dezembro: FERROVIÁRIO-ATLÉTICO, 29-25.

Pela equipa ferroviária alinharam e marcaram: Nelsa Madeira (7), Ana Bela Moita (10), Maria Alice (2), Maria Eugénia (9), Ana Maria (1), Maria José e Maria Carolina.

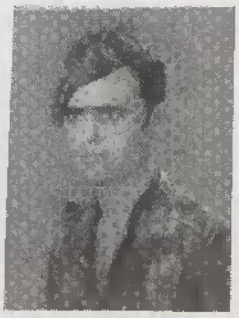
Jogo decisivo para a conquista do primeiro lugar, no qual as jogadoras ferroviárias realizaram uma boa primeira parte, chegando ao intervalo com a vantagem de 19-10. Boa reacção da equipa alcantarense no segundo tempo, que no entanto não impediu que o Ferroviário obtivesse uma merecida vitória.

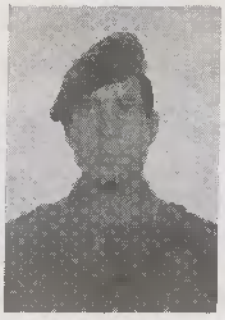
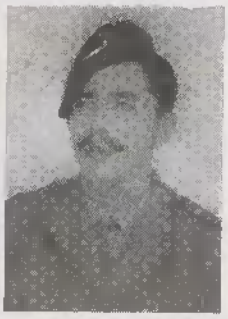
CAMPEONATO NACIONAL FEMININO-II DIVISÃO

Para este campeonato, cuja realização está prevista para o mês de Janeiro, a equipa do Clube Ferroviário de Portugal efectuou já a sua inscrição.

Em face das exibições ùltimamente realizadas e da rodagem da equipa, aguarda-se com expectativa a sua presença neste torneio.

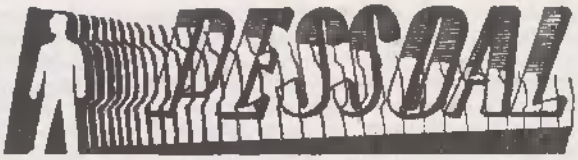
PRÉMIO "GOVERNADOR DA GUINÉ"



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Furriel Ilídio da Silva Correia, 1.os cabos Joaquim Pires da Costa Lino* e *Jaime Manuel da Conceição Pedro* e *soldados José Manuel Santos Rosa* e *José Maria Correia da Silva*, aos quais foi atribuído o Prémio «Governador da Guiné».

A exemplo de muitos outros casos idênticos e conforme resolução da Administração da Companhia, a todos estes militares foram fornecidos passes gratuitos para visitarem os seus familiares.



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Janeiro corrente

A Engenheiro Chefe do Departamento da Via e Obras — o Engenheiro Subchefe de Departamento, Óscar dos Santos Amorim.

A Engenheiro Chefe do Departamento do Material e Oficinas — o Engenheiro Chefe de Serviço, Augusto Frederico de Morais Cerveira.

A Engenheiros Chefes de Serviço — o Engenheiro Chefe de Grupo de Material e Oficinas, Armando dos Santos Cruz e o Engenheiro principal, António Moreira de Andrade.

A Engenheiro Chefe de Grupo de Material e Oficinas — o Engenheiro principal, Franklin Soares de Matos Torres.

A Engenheiros principais — os Engenheiros de 1.ª classe, Abílio Gaspar Rodrigues, António Mateus Venceslau, Fernando André Gomes dos Santos, Luís Gabriel da Fonseca Cavaleiro e José Luís Pinto Tavares da Silva.

A Engenheiros de 1.ª classe — os Engenheiros de 2.ª classe, Francisco António Carapinha, José Manuel Norton Cardoso de Menezes, Luís Manuel de Oliveira Santos, Alfredo de Sousa Costa e José Luís Batalha Jardim.

A Engenheiros de 2.ª classe — os Engenheiros de 3.ª classe, Fausto Saraiva Pereira da Fonseca, Rui Manuel Leitão Marques, José Manuel Dziezaski de Andrade Gil, Virgílio Campilho Leal da Silva, Armando Meireles Ferreira Augusto e Fernando José Vieira Lau.

A Médico de Inspecção Sanitária — o Médico de posto sanitário de 1.ª classe, Dr. Artur Magno de Carvalho de Sousa Pereira.

A Médico de Posto Sanitário de 1.ª classe — o Médico substituto, Dr. Fernando de Carvalho Cerqueira Magro Gomes Ferreira.

A Encarregado de armazém de víveres — o Subencarregado, José Gonçalves Correia.

A Subencarregado de armazém de víveres — o Caixeiro principal, José Manuel Souto Silva.

A Caixeiro principal — o de 1.ª classe, António Amílcar Correia.

A Caixeiro de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Eugénio Martins.

A Caixeiro de 2.ª classe — o de 3.ª classe, Manuel da Silva Pereira.

A Chefes de lanço principais — os de 1.ª classe, Silvestre Ramalho e Domingos Trindade Santarém.

A Chefes de lanço de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Joaquim da Fonseca, David Pereira Patinha e Carlos de Oliveira.

A Chefes de lanço de 2.ª classe — os Chefes de distrito, António Garcia Cuco, Eduardo de Castro, José Valente da Silva, António Guerreiro Silvério, Luís Pinto Nogueira, António Manuel Reforço e Manuel Pinto.

A Chefes de distrito — os Subchefes de distrito, António Pereira de Sousa, Américo José, João Pires Soeiro, Américo Gomes Maduro, Henrique Gomes Vilaça, Augusto Gonçalves Fernandes, Adelino dos Santos Brilhante, Manuel António Reforço, Joaquim Manuel Reforço, Joaquim Cruz da Conceição e Augusto António.

A Subchefes de distrito — os Assentadores de 1.ª classe, Manuel Pereira, Joaquim Moura Pires, José da Conceição Gabriel, José Ferreira, José Guerreiro Martins, José Joaquim Fareleiro Silvério, António Sebastião Duarte Soares, Manuel Lopes, Ernesto da Silva Peixoto, Manuel Pedro Serra, Joaquim António Reforço, António Maria Baptista, José Rodrigues Simões, Manuel Cardeira Onofre, José Joaquim Carrasco e César Lopes Gonçalves.

A Assentadores de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Eduardo Francisco Nascimento, Abel Simões Prata, José Rodrigues de Araújo, José Mendes de Almeida, Joaquim da Silva Portugal Nunes, Joaquim da Costa Gaspar, Alberto Augusto Garcia, José Lucas Perpétua, Joaquim de Brito Carvalho, António José da Costa, José Cunha dos Anjos, António Augusto Paulos, José Armindo de Almeida, António Santiago Aleixo, Manuel de Jesus Mesquita, José Paulo Abrantes Dias, António de Almeida Figueiredo, Adérito António Dias, António Jorge Reis de Sousa, António dos Santos, Armindo Fernandes, António Ferreira da Silva, Manuel Mário Ascenso, Adérito do Nascimento Vaz, Carlos Martins de Albuquerque, Joaquim de Oliveira Coutinho, Joaquim da Costa Andrade, Adão de Figueiredo Correia Santos, António Faria da Costa, José Roque Nunes, Aurélio Martins Pereira Vaz, António Guerreiro Afilhado, António Maria Henriques, Fernando José Pires de Carvalho, Lino Fernando Craveiro, José dos Santos Manuel, Mário Teixeira Correia, Arnaldo dos Reis Sousa Damas, António José Pinto, José António Alves, Manuel João Gregório, Saul da Silva, Domingos Correia Cubaixo, Isidro de Alegria Moura, Artur Matos de Almeida, José Manuel Tavares Picado, José Cipriano Pires, António Saraiva Gonçalves, José Rodrigues de Jesus Figueiredo, António Nunes Jorge, Ramires Maria Custódio, Adelino Clara Pissarreira, António Rodrigues Martins, Franklim Moreira, José Ribeiro Gertrudes, José Francisco Cardeira, Fernando de Sousa Santos, José Maria Pereira, Luís António Garcia, Valdemar Teixeira Quinze Dias, José Joaquim Fernandes David, Alfredo Alves Coelho, João Bernardino da Costa Carvalho, João de Jesus da Silva Faria, Ramiro Pinto, Manuel Carneiro Monteiro, Manuel Figueiredo Pais, Manuel Lopes dos Santos e Francisco de Sousa Dias.

A Assentadores de 2.ª classe — os Serventes de 3.ª classe, José Gonçalves, António Baptista Dias, Armindo Rosa Bernardo, Luís Paulo Diogo, José Maria, José Gomes Pereira, Francisco Joaquim Paulo, José Maria do Nascimento Morais, Germano Saraiva Martins, Cândido de Azevedo, José Dionísio Panão, Manuel Francisco Serra, Ramiro de Jesus Francisco, João Baptista, Fernando Pereira, Francisco Matos Delores, Emídio José Lapa, António Carreto Farinho, José Maria da Lança, Agnelo dos Anjos Jacinto Mira, Cristóvão Proença Teixeira, Manuel José da Silva Rodrigues, Afonso dos Santos Carvalho, José Marques da Silva, Raul André Patrício, Rui da Silva Branco, João Camilo, Albano Sá Oliveira, Adão Gomes da Costa, José de Andrade, Delfim da Silva Gonçalves, Manuel Pereira de Carvalho, Manuel Pereira de Jesus, Luís Faria Gomes, Francisco Felizardo, Henrique de Jesus, José Teixeira Farias, Manuel Monteiro, José Fernando Carneiro Aires, José Augusto Duarte Coelho, Francisco de Sousa, José da Silva Leonel, José Gomes, Mário Marques, Manuel da Silveira Alves, Adérito Pereira Apolinário, Joaquim São Pedro, João Estevam Jacinto, João Francisco da Rosa, Cecílio de Lima Laborinha, António Barreiro Lameirão, Fernando Marques Cardoso, Joaquim Machado Pinto, Acácio de Figueiredo Casimiro da Silva Cardoso e José Piçarra Mendes.

A Condutor de dresina — o Assentador de 1.ª classe, Constantino Pereira Rosa.

A Guardas de P. N. de 2.ª classe — as de 3.ª classe, Cândida da Conceição Mota, Alice de Oliveira, Maria Rita Grave Camões, Francelina Marques Barca, Albertina de Jesus, Maria Virgínia da Silva, Maria da Luz, Júlia Rosa Vieira, Rosa Maria Filipe, Luísa Maria Rosa, Teresa Maria dos Santos Fernando, Maria Isabel da Conceição, Maria da Conceição Ramos Reis, Maria Carlota Lagarto, Maria da Conceição Rodrigues, Zulmira das Dores Fernandes, Maria Rosa, Zulmira dos Santos, Teresa Branco Caldeira, Ilda Ribeiro Martins, Maria Celeste Pinto, Maria Lopes Costeira, Maria da Encarnação Ferreira Lopes, Gracinda de Freitas Seca, Luzevira Maria do Nascimento, Maria da Graça e Maria Judite Peres.

A Revisores de Material de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Manuel Fonseca, Domingos António Guerreiro, José de Matos, António Joaquim da Conceição, Marcolino Alves Saraiva, Carlos Alves Duarte, Orlando Freire dos Santos, João Guterres Veríssimo, Caetano José, Maximino António de Araújo, José Fiens, Adelino Paulo, António Júlio Gomes, Manuel Rodrigues, Tomé Alfredo Marques, Fortunato Ezequias Picamilho, Artur Alberto, José Caetano de Matos, Manuel Farto Belo, António Rodrigues Noro, José António Fanha e Fernando Oliveira Anastácio.

A Revisores de material de 2.ª classe — os de 3.ª classe, António Clemente da Silva, José Augusto, António Pereira de Oliveira, Américo Ricardo da Silva, Orlando Garcia Sequeira e Sá, António Crespo da Luz, José Simão Dias, Francisco Correia Ezequiel, Damião de Sousa Brazão e António da Silva Gomes.

A Revisores de material de 3.ª classe — os Ajudantes de revisores de material, Augusto Marques Praia, Manuel Mendes, António Luís, Leonel Loureiro Neves, José Luís Mendes, Pedro Anacleto Firmino, João Domingos Pereira, Joaquim Alberto, António Rodrigues Ferreira e José Francisco P. Ragageles.

A Ajudantes de revisores de material — o Servente de 1.ª classe, Adelino Assunção Arvelos; os Serventes de 2.ª classe, José Luís dos Santos, Álvaro Fachada Maurício, João Rodrigo Jesus Chaveiro, José Maria Joaquim, Manuel António dos Santos, Eduardo Pires Ferreira, António Cassela da Piedade, António Pais dos Santos, Francisco Almeida Trindade e Isidoro Luís Félix de Sousa; e os Serventes de 3.ª classe, Joaquim Guerreiro Albino, Manuel Cortes José, Carlos Augusto Cardoso e João Luís Cabaço Carvalho.

A Contramestre principal — o de 1.ª classe, Manuel Mendes de Sousa.

A Contramestres de 1.ª classe, Grupo A — os do Grupo B, Miguel Emídio Ferro, Jorge Domingos Macau, António Barral Marques e Armando da Silva Barbosa.

A Contramestres de 1.ª classe, Grupo B — os de 2.ª classe, António Ferreira Torres, José Joaquim, Joaquim Angélico da Silva e João Moitas Diniz.

A Contramestres de 2.ª classe, Grupo B — os Chefes de brigada, Joaquim Maria Ferreira, Leonardo Martins Bernardo, Hernani A. M. Tavares, José Manuel Teixeira Barradas, Mário de Sousa Mano e Adelino Franquinho Baptista.

A Chefes de brigada, Grupo A — os do Grupo B, Jaime Rodrigues Barge, Augusto Victor Ramos Cardoso, Manuel Rodrigues Gregório e João Eugénio do Coito.

A Chefes de Brigada, Grupo B — os Operários de 1.ª classe, Manuel Martins Jerónimo, Manuel Luís Marques, Salustiniano L. E. Pedra, Joaquim de Azevedo Rodrigues e Nicolau Ribeiro; e os Operários de 2.ª classe, Ângelo Pires Marques, Augusto de Matos Serrano, Mário Frederico H. Tavares, Idealino Avelar Tavares, José de Jesus Ribeiro Alves e Arlindo Ferreira de Oliveira.

A Operários de 1.ª classe, Grupo A — os de 1.ª classe, Grupo B, Albano Gomes da Silva, Vítor Pinto de Oliveira e Júlio Dias Roldão; e o de 2.ª classe, Fernando Correia.

A Operários de 1.ª classe, Grupo B — os de 2.ª classe, Manuel Augusto Rodrigues Repinaldo, José de Pinho, Jaime Catarino, Manuel Pereira de Oliveira, Joaquim Torres Simões, Severino da Cruz Patinha, Manuel Maria Lopes de Carvalho, Joaquim Pinheiro Vaz, Tiago Carvalho Ribeiro, Francisco Matos de Sousa, Abílio José Piteira, Manuel Victorino da Silva, José Joaquim dos Santos, Alfredo Palmela Santos, António de Jesus Dias, Manuel Marcelino, José de Sousa Pinto, Joaquim Pedro de Brito, António Marques, Manuel Joaquim Vital, Francisco Marques Rodrigues, António Duarte Lopes, Manuel António Baixinho, António da Rosa Felício, Alberto Artur Soares, João Fernandes Mariana, Francisco Severino de Jesus, Manuel José Anacleto, Manuel da Silva, Luís Mendes, Cristiano Lopes Grácio, Vicente Caetano, Francisco Caldeira Basso, António Pereira, Manuel Pires de Sousa, João Dias, Alfredo Braga, Manuel Luís, José Farinha, Francisco Dias Branco, José Francisco Pereira, Carlos da Costa Batista, António Luís, Ernesto Veiga, Manuel Rodrigues da Silva, Agostinho Moreira dos Santos, António Gomes da Mota, Nicolau Dias Monteiro, António Cardoso, António Maria Afonso, Augusto Pereira de Oliveira, Manuel Cordeiro, Saúl Carvalho Pereira, Joaquim Gonçalves Ferro, Armindo de Sousa Oliveira, António Ferreira, António José G. R. Mendes, Manuel António Segurado e Miguel do Carmo Silva Piteira.

A Operários de 2.ª classe, Grupo A — os do Grupo B, António Magalhães e Manuel dos Santos Ribeiro.

A Operários de 2.ª classe, Grupo B — os de 3.ª classe, Manuel dos Santos Mendes, José Pinto Teixeira de Magalhães, Carlos dos Santos Mendes, Alfredo Campos, Francisco Valente de Oliveira, António Maria de Oliveira, Manuel Ferreira Rodrigues Júnior, António Rodrigues Ferreira, João de Oliveira Marta, Manuel Amoroso, António Pinto

Serra, José Afonso, Manuel Maria Miranda, Augusto Mousinho, Joaquim Maia, António Girão Botelho, José da Silva Pereira, Francisco Cordeiro Valente, Francisco Braia Nunes, Joaquim António M. Constantino, Manuel Duarte, Manuel Pedro Batista, José da Silva Barrinha, Joaquim Manuel Condeço, Laurentino Ribeiro, Luís Maia Ermitão, Fernando Rosa Delca, Abel Jacinto Braz, Emídio Sirgado, Marino Ribeiro, Rodrigo Pereira Cardador, Joaquim Sebastião C. e Silva, Manuel Paula Carvalho, José Marques Maia, Luís Alves F. da Rosa, Miguel Jacinto V. Ferreira, Jesuíno António Gervásio, Fernando José Lopes, José Manuel Abelho, Américo Marques, António da Costa, Ludgero Rosa Gameiro, Francisco Joaquim Rocha, Luís Teles, José Colaço Teixeira, Manuel José Balseiro, Manuel Gonçalves Faquinha, António da Graça Vital, Manuel Henrique Pereira, Calixto da Costa Gaspar, João António Marreiros Nobre, Custódio Lima, António Rodrigues, José Carneiro Bessa, Nuno Batista, António Mirão Ferreira, Matias Rogado Grenhas, Manuel Firmino C. Jones, Josué Brito da Silva, José de Oliveira Rolim, Francisco Santos Gonçalves, Camilo de Araújo Castro, Raimundo Horácio de Sousa, Adelino Vaz Ribeiro, Alberto da Silva, Francisco Fernando Marçal, Henrique Pinto Borges, Joaquim da Silva Maia, Raúl Arnaldo Martins, António Augusto Ribeiro, António de Sousa, Carlos da Silva Reis, Flávio Tavares Santiago, José Augusto Nunes, Jacinto Manuel S. Alves, Joaquim Malhão J.or, António Mota Forte, Zeferino Paiva Gonçalves, Joaquim Duarte, João Joaquim Loureiro Pereira, António Maínho de Freitas, Manuel Simão Nogueira, António Raposo Lopes Grilo, José Gonçalves, José Correia Gonçalves, Lourenço Mendes da Silva, António Grácio Mendes, Joaquim Garcia Mendes, David Mendes Catarino, Lúcio da Silva Jorge, Joaquim Machado da Silva e Álvaro Francisco Serralheiro.

A Operários de 3.ª classe, Grupo A — os de 3.ª classe, Grupo B, Arsénio dos Santos Ferreira e Alfredo Matos Vieira da Luz; e os de 4.ª classe, António Joaquim de S. Barbosa, José da Rocha Rodrigues, Fernando Monteiro Pereira, Francisco Neves Maia, António Queiroz Baldaia, Augusto Cândido M. Ribeiro, Álvaro Leitão Pereira, Benedito Rodrigues, José Vieira Coelho, Victor Manuel L. Pernes, António José Ferreira Martins, Luís Manuel das N. Hipólito, Mário Pompeu Santos, Manuel de Matos Lopes, João do Carmo Santana, Álvaro de Jesus Silva e Artur Heitor C. da Graça.

A Operários de 3.ª classe, Grupo B — os de 4.ª classe, José Augusto Ramos Fragão, Mário Saraiva de Carvalho, Sérgio Olas, Joaquim Pereira da Silva, Porfírio Avelino M. da Silva, Américo Gonçalves, Amadeu Nunes Rebola Veloso, António Maria Francisco, Amílcar Victorino, Ângelo da Silva, Virgílio Costa P. da Silva, António Ferreira, Gaspar Martins Oliveira, António Ferreira dos Santos, Manuel Antunes Tavares, Rui Cardoso Maurício, José Pega Chasqueira, José Ferreira Vilaça, Manuel Ribeiro Xavier, António Gonçalves dos Santos, Álvaro Saraiva de Carvalho, José Fernando da S. S. Nunes, José António Coimbra, António Filipe Bernardo, José Manuel Lopes da Silva, Eurico José Carneiro da Silva, Elviro José da Conceição Trindade, Fernando Vilela Matias, Elídio Castanheira Monteiro, José Dias Pires, Acácio Manuel de Sousa Cotovio, António da Costa Silva, Raúl Ferreira Marques, José Batista da Silva, Miguel Teixeira e Silva, António da Costa Lourenço, Gregório do Nascimento Vaqueiro, Gaspar Oliveira da Costa, Aurélio Valente da Silva, Arlindo Pereira da S. Aniceto, José Tomé Rodrigues, Manuel Francisco P. Apolo, Joaquim Farto Pereira, António Maurício C. Goulão, Manuel de Freitas Rodrigues, Emídio Heitor, Rafael Joaquim Marques, Manuel Sabino R. Lopes, Manuel da Silva, Manuel Francisco de Carvalho, António Rosa Marques, António Maria Dias, António Joaquim Gonçalves, Manuel de Jesus Pereira, José Vaz Dias Bicacro, António Rodrigues Esteves, Valdemar Virgínio Galvão, Manuel José da Silva, Aurélio Mendes Mugeiro, Augusto Mestre, António Rodrigues Gonçalves, António Sobral Albino, Aurélio Conceição Henriques, Afonso António Venceslau, Manuel Duarte Ramos, Augusto Correira Salgueiro, José Braz de Oliveira, Alberto Gomes de Sousa, Luís Manuel de S. Nazário, José Fernando R. Serrado, José do Rosário Carvalho, Xavier Almeida Dias, Ângelo José Marques Carvalho, António José Rodrigues Alves, José Manuel P. S. Motas, Júlio Joaquim Custódio, Diamantino Rodrigues Vitorino, Manuel Carrilho Viegas, Manuel Franco Roque, Raimundo Rodrigues Narciso, Diamantino Rodrigues Alfaro, José Ferreira Dias, Jacinto Martins da Silva, Diamantino L. B. Rosmaninho, José Fernando P. C. Costa, Paulo Fernandes Palma, João Maria Guerreiro, José António de J. Martins, José Lopes V. Serpa, Manuel João Gonçalves Tomás, José António Gonçalves Domingos, Victor Manuel R. Alfaro, José António da C. Cabrita, Mário Victorino C. Enguiça, Diamantino Rodrigues S. Jacinto, Martinho da Silva Arez, João Bastinho, José Teixeira, António Lourenço Rosa, José Alves Louro, João Mendes Mariquitos, José Pereira Teodósio, Bernardo Pinto, Jaime Manuel Guerreiro, Adriano Barros Soares Monteiro, Joaquim Caetano, Manuel de Almeida Pinho, Manuel da Silva, António Carvalho Marques, Laurindo da Silva Rodrigues, Fernando Ferreira, António Cordeiro, Ernesto da Rocha Pereira, Norberto de Almeida Chaves da Rocha, Rogério dos Santos Bernardo, Júlio Martins da Silva, Manuel Carvalho Pratas, Francisco Valente Nogueira, Manuel da Conceição Santos, José Moreira de Moura e João do Carmo Vaz.

A Operários de 4.ª classe, Grupo A — os do Grupo B, Luís Queiroz Pinto e Guilherme Ferreira Paiva.

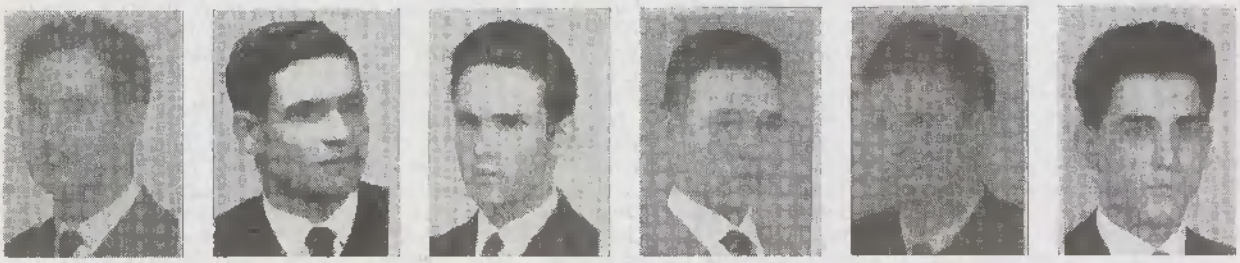
A Operários de 4.ª classe, Grupo B — os Operários eventuais, António Lopes Cordeiro, José Vassalo Duarte, Joaquim Vieira Cordeiro, Adolfo Rama de Matos, Manuel Pereira Pinto, José Gaspar dos S. Abreu, Idail Marques Pedreiro, João Idalécio S. Jacinto, Manuel Domingues Nabais, Fernando Picado Raposo, Arlindo Lopes dos Santos, João Ferreira Mateus, Francisco da Costa Martins, Manuel Bernardes da Cruz, José Mendes da Costa, Manuel Azenha Jorge, Domingos Fernandes, António Augusto de M. Morais, Augusto Bento da C. Braz, José Maria F. B. Rolim, António Nogueira dos Reis, Joaquim Gomes Artur, Joaquim Bogalho C. Pinto, José de Oliveira Barralé e Armindo dos Santos Lourenço; o Servente de 1.ª classe, Manuel de Sousa Campos; os Serventes de 2.ª classe, Joaquim Duarte Proença, Elias António Bento, Francisco Rodrigues Martias, Henrique Falcão de Matos Sousa, António Campos dos Santos, Adelino Martins Salvado, António Alves de Araújo, Manuel Ferreira, Armando de Matos Rolo, Ricardo de Jesus Rodrigues, Vicente Duarte Aparício, Manuel de Sousa Mesquita, José Pedro Gonçalves, António Domingos, Cândido Penedo Correia, José Rodrigues, António Figueiredo da Costa, José Augusto Pereira do Amaral e Fernando da Conceição Margarido; e os Serventes de 3.ª classe, Álvaro Baião Xisto, Manuel Joaquim Correia, António Lopes Quintas, Valentim Marques, Custódio Godinho, Manuel José Nunes, Manuel Figueiredo, Honorato Mendes André, Francisco Manuel Ferro, José Morais dos Santos, Manuel Duarte Pereira, Adail Franco R. Noro e José do Espírito Santo Salvado.

A Chefe de cantão de obras metálicas de 1.ª classe — o de 2.ª classe, Claudino Pereira Júnior.

A Chefe de cantão de obras metálicas de 2.ª classe — o Operário de 1.ª classe, Joaquim Pereira Ladeiro de Carvalho.

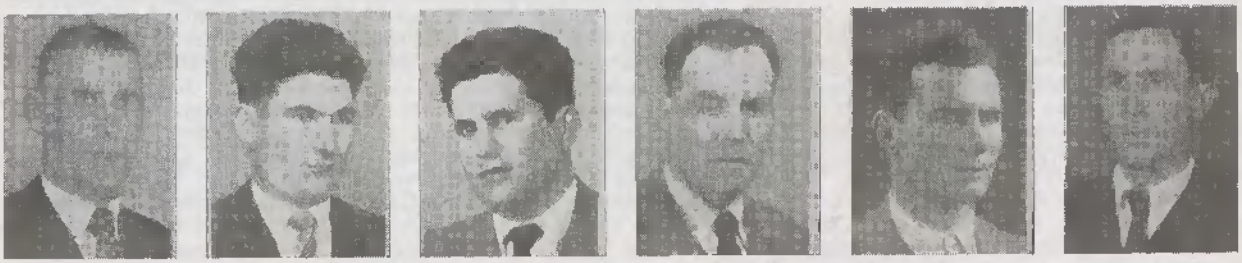
A Capatazes de manutenção — os Serventes de 1.ª classe, Albino da Silva Faria, Joaquim Alves de Matos, Manuel Augusto e Fernando Catarino; e os Serventes de 2.ª classe, Miguel da Costa Coutinho, António Pinto, João Gonçalves Graça, Joaquim Maria Lapo, Manuel António Jesus Caeiro, Pedro de Jesus Pereira, Avelino José Perna Torta e Virgílio da Silva Lampreia.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

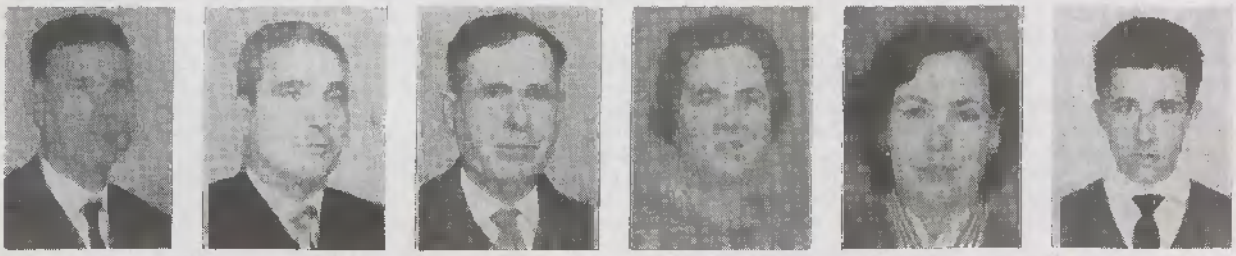


DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Custódio Camilo Filho, Anastácio José Curado Bento, Manuel Francisco Lagartixa Cabeça Oca, João Manuel Menino, Domingos Branco Guindões e José Pedro Ramos Serra*, eventuais (via) — elogiados pela dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de desobstrução e reparação da via entre os Km 49,800 e 51,000 – Vendas Novas.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Jaime Marques*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via aos Kms 143,150 e 144,100 – Leste; *João Pedro Beirão*, operário de 2.ª classe, *Manuel da Graça Martins, Joaquim da Costa Riscado* e *João de Sousa Alves*, operários de 4.ª classe — gratificados pelo esforço, dedicação, zelo e perfeição demonstrada na execução dos trabalhos de reparação da fachada da estação de Lisboa-R; e *Serafim Vieira de Sousa*, assentador de 2.ª classe — elogiado pela honestidade demonstrada ao fazer imediata entrega de uma carteira contendo a importância de 350$00, que encontrara na P. N. ao Km 12,868 – Tâmega.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Simões, José Valentim Grilo, Sebastião Duarte Gregório, Manuel Franco, João Bernardo Meruje* e *Joaquim dos Santos Anes*, eventuais — gratificados pelo esforço, dedicação, zelo e perfeição demonstrada na execução dos trabalhos de reparação da fachada da estação de Lisboa-R.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *João Maria da Costa*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nas providências tomadas para a substituição de um carril partido na linha do Sul, quando estava de licença; *Abel Pereira*, operário de 1.ª classe — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada na colaboração que prestou nos trabalhos de desobstrução da via ao Km 40,250 – Dão; *Joaquim Garrido Martins*, chefe de distrito, *Eulália Augusta Martins*, guarda de P. N. de 2.ª classe e *Isabel das Dores*, guarda de P. N. de 3.ª classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de extinção de um incêndio junto à porta do armazém de Castro Marim; e *Luís Cabrita Casimiro Gomes*, eventual (via) — elogiado pela honestidade demonstrada ao fazer entrega de uma carteira que encontrara no cais descoberto da estação de Barreiro, a qual continha a importância de 430$00.