# boletim da CP

407 • NOVEMBRO / 1970

# boletim da CP

N.º 497 · Novembro · 1970 · Ano XLII

PREÇO 2$50

PUBLICAÇÃO MENSAL

O «Algarve», da carreira fluvial Lisboa-Barreiro

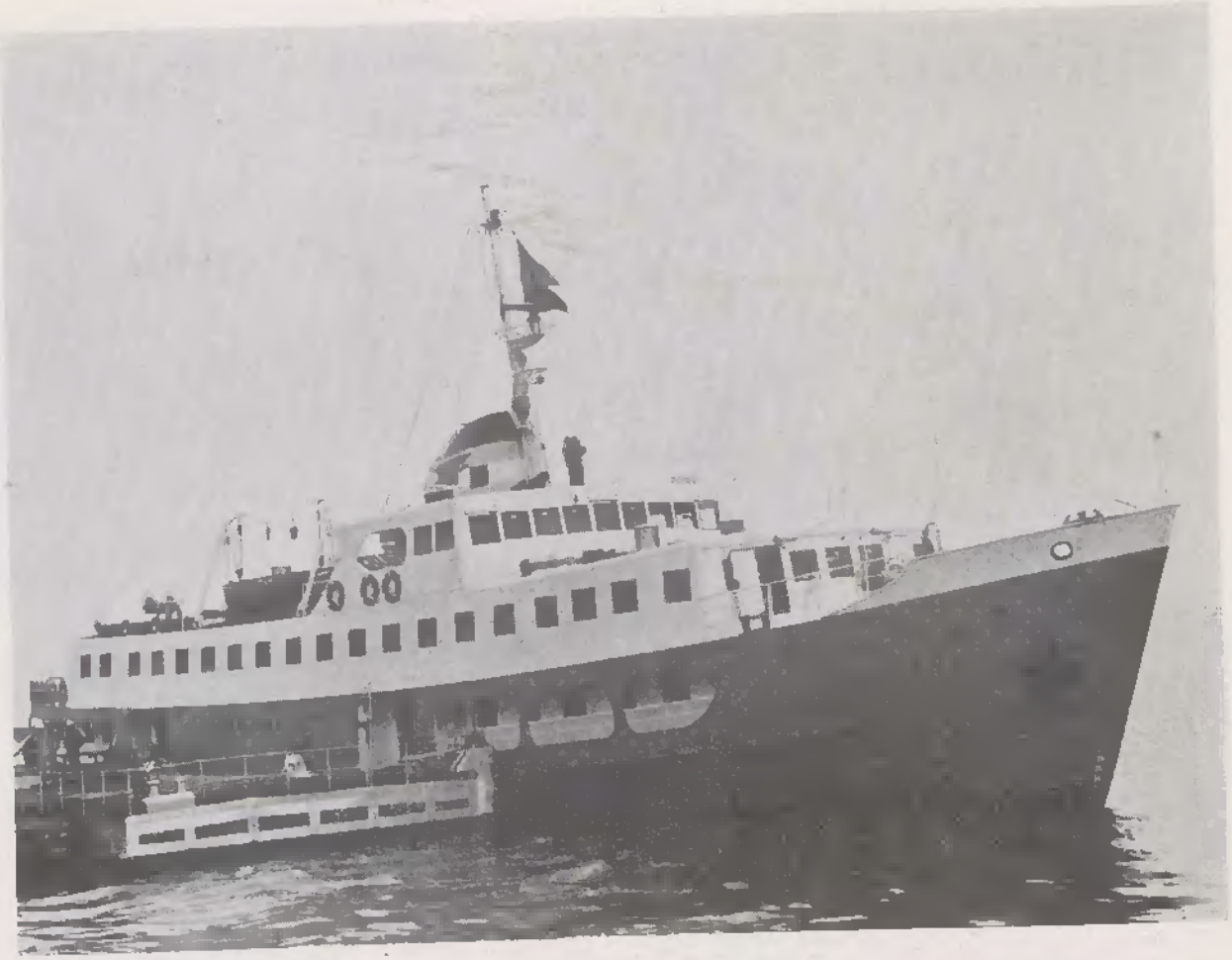
*FUNDADOR:* ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES
*DIRECTOR:* ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA
*EDITOR:* DR. ÉLIO CARDOSO
*Arranjo gráfico:* MARIA MANUELA X. CORREIA

*Propriedade da* **Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses**
*Sede:* **Calçada do Duque, 20 — Lisboa**

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

## Sumário

Novo barco «Alentejo» ..... 1
Reunião plenária do Comité de Estudos Económicos da U. I. C. ..... 2
A União Desportiva dos Ferroviários Portugueses esteve representada no Congresso de Salzburg (Áustria) ..... 6
Perspectivas económicas dos caminhos de ferro portugueses — *pelo doutor Mário Murteira* ..... 7
Dos Jornais — Renovação ferroviária ..... 10
O novo director do Departamento de Estudos Jurídicos e Contencioso da C. P. é o dr. Tinoco de Faria ..... 11
Festa do Natal de 1970 — Grandioso espectáculo dedicado aos filhos e netos dos ferroviários ..... 14
O futuro do transporte de massas só pode estar no caminho de ferro — afirmou à Imprensa o eng. Albert Fioc ..... 15
Renovação da nossa frota — o barco «Alentejo» veio permitir melhoria da carreira fluvial Lisboa-Barreiro ..... 18
O serviço dos Armazéns de Víveres da C. P. — uma obra que merece ser mais admirada pelos ferroviários — *por António de Araújo* ..... 20
A galeria ferroviária do «The Science Museum London» — *por Eduardo O. P. Brito* ..... 26
O metropolitano aéreo de Wuppertal, na Alemanha — *por Vasco Callixto* ..... 28
Pessoal — Nomeações e promoções ..... 30



# Novo barco «ALENTEJO»

*A Companhia não se tem poupado a esforços no sentido de dotar convenientemente, com unidades confortáveis, a carreira fluvial que explora entre Lisboa e Barreiro.*

*No prosseguimento da renovação encetada há anos, foi recentemente entregue pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo mais um excelente navio, idêntico aos anteriormente ali construídos.*

*A esta unidade foi atribuído o nome de «Alentejo», que pertencia a um antigo barco a vapor da C. P., agora retirado da exploração.*

O administrador da C. P., doutor Mário Murteira, dá as boas vindas aos delegados, na abertura dos trabalhos da importante reunião ferroviária

# Reunião plenária do comité de estudos económicos da U.I.C.

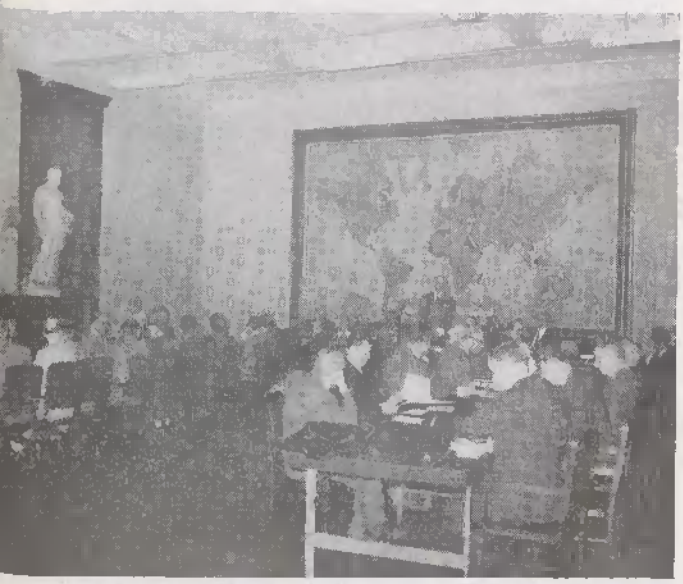
De 6 a 9 de Outubro, realizou-se em Lisboa — nos vastos salões da Sociedade de Geografia — a reunião plenária do Comité de Estudos Económicos da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.), na qual foram debatidos problemas do maior interesse para a economia ferroviária.

Presentes, delegados e pessoas de suas famílias, da Alemanha Ocidental, Alemanha Oriental, Áustria, Bélgica, Bulgária, Checoslováquia, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Holanda, Hungria, Irlanda, Itália, Jugoslávia, Suécia, Suíça e Portugal.

A sessão inaugural, como, aliás, todas as restantes, foi presidida pelo dr. Werner Hennig, director dos Caminhos de Ferro Federais Alemães e presidente dos Estudos Económicos da U. I. C.

Após a abertura da sessão, o administrador da C. P. doutor Mário Murteira, que presidiu à delegação portuguesa — constituída pelos engs. Almeida e Castro, Faria Areias e Brito Neto e drs. Torroais Valente, Rodrigues Coelho e Ferreira Amado — proferiu uma brilhante exposição sobre as perspectivas económicas dos Caminhos de Ferro Portugueses, que publicamos noutro local, e que foi escutada, com vivo interesse, por todos os delegados.

Seguidamente, entrou-se na ordem do dia dos trabalhos, cujas rubricas previam, para as duas primeiras sessões — uma das 9 ás 12 horas, e a outra das 14 ás 17 — debates sobre temas de grande acuidade, como: critérios económicos de escolhas de transportes; a produtividade nos caminhos de ferro;



Um aspecto da reunião plenária dos economistas ferroviários

estudos previsionais do tráfego e interacções entre a planificação regional e urbana e o caminho de ferro, do ponto de vista da economia das administrações ferroviárias e da economia geral do País.

Entretanto, no segundo dia de trabalhos, outros temas de não menor relevância foram debatidos em ambas as sessões, tais como: o de custos das infra-estruturas do transporte por estrada, comparativamente ao do caminho de ferro; princípios e métodos de cálculo das comparticipações por utilização da infra-estrutura ferroviária pelas diferentes categorias de tráfego, particularmente o problema das passagens de nível, e o problema do tráfego ferroviário em horas de ponta.

Quanto ao terceiro e último dia de trabalhos, dividido, também, em duas sessões, uma destas — a da manhã — foi ocupada, quase inteiramente, com uma conferência proferida pelo dr. Baumgarter, dos Caminhos de Ferro Suíços, sobre as últimas realizações, em matéria de projectos, de túneis ferroviários e rodoviários dos Alpes Helvéticos. Antes, porém, um outro tema de elevado interesse económico, em relação ao tráfego ferroviário, fora debatido por vários delegados que, ao abordarem-no, apresentaram diversas sugestões tendentes a uma desejada solução que sirva os interesses do caminho de ferro. Trata-se do problema da economia dos transportes marítimos, face à crescente utilização dos contentores.

Entrementes, a sessão da tarde — a última da série de seis que constituiu esta importante reunião internacional de estudos económicos ferroviários — fora preenchida totalmente pela leitura do processo verbal da reunião que, assim, encerrou os seus trabalhos, os quais trouxeram ao nosso País alguns dos mais qualificados economistas dos caminhos de ferro europeus, entre os quais se destacavam o eng. Alberto Fioc, director dos Estudos Gerais da S. N. C. F. e especializado em questões ligadas com a rentabilidade das linhas férreas.

## O programa social da reunião

O programa social da recepção aos delegados e suas famílias, a cargo do Serviço de Relações Públicas, procurou estar ao nível da importante reunião.

No primeiro dia, os nossos hóspedes foram dis-

Os membros da delegação portuguesa

tinguidos pela Câmara Municipal de Lisboa, através de uma elegante recepção que teve lugar no Restaurante dos Montes Claros, na qual esteve presente, como anfitrião, o dr. Antunes Franco, vereador da edilidade lisboeta, que, numa breve saudação, apresentou as boas-vindas aos visitantes, com cuja presença se congratulou.

Em resposta, agradeceu, sensibilizado, em nome de todos os delegados e suas famílias, o dr. Werner Hennig, presidente do Comité de Estudos Económicos da U. I. C.

No dia seguinte, coube a vez à Direcção-Geral do Turismo de obsequiar os nossos hóspedes, com uma visita, em autocarro, à Lisboa moderna, seguida de uma recepção no Hotel Lutécia.

Porém, no terceiro dia da importante reunião, o programa foi culminado com um jantar oficial, no Castelo de S. Jorge, oferecido pelo Conselho de Administração da Companhia, que se encontrava representado pelos administradores, brigadeiro Almeida Fernandes, dr. Mário Murteira e coronel Ferreira Valença.

Aos brindes, falaram, primeiramente, o brigadeiro Almeida Fernandes, que iniciou a sua dissertação dizendo: «cabe-me apresentar a V. Ex.as, em nome da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os nossos cumprimentos e agradecer a honra que nos deram, sentando-se à nossa mesa, neste velho Castelo de S. Jorge».

Depois de fazer votos para que a estadia de todos, em Portugal, decorresse o mais agradável possível, e de salientar o esforço desenvolvido pelos delegados presentes, em benefício dos transportes ferroviários, o brigadeiro Almeida Fernandes ergueu a sua taça, bebendo — disse — «pelas prosperidades de todos que nos deram a honra da sua presença neste jantar».

O dr. Werner Hennig, presidente da reunião, agradece, na recepção pelo Município de Lisboa, nos Montes Claros, a hospitalidade de

Seguiu-se no uso da palavra o dr. Werner Hennig, na qualidade de presidente do Comité de Estudos Económicos da U. I. C., que agradeceu os votos formulados pelo brigadeiro Almeida Fernandes, bem como as atenções dispensadas, tanto a ele como a todos os delegados e suas famílias, por parte da C. P., de quem se sentiam — frizou — sobremodo cativados pelo acolhimento recebido.

No banquete oferecido pelo Conselho de Administração da C. P., no Castelo de São Jorge, troca de amistosas saudações entre o brig. Almeida Fernandes e o dr. Werner Hennig

O dr. Werner Hennig, presidente da reunião, que passará brevemente à situação de reforma nos Caminhos de Ferro Federais Alemães, foi obsequiado pela delegação portuguesa com uma artística caravela em filigrana. A seu lado, a presença sempre simpática do eng. Espregueira Mendes, director-geral honorário da Companhia

Por último, numa intervenção espirituosa, reportando-se aos grandes navegadores portugueses dos séculos XV e XVI o eng. Almeida e Castro, director da Produção e Equipamento, em nome da Companhia, fez entrega, ao dr. Werner Hennig — que por motivo de reforma, cessou as suas actividades directivas — de uma artística caravela em filigrana dourada, que o presidente do Comité de Estudos Económicos da U. I. C., agradeceu visìvelmente emocionado.

Por fim, no derradeiro dia da reunião e do seu programa social, todos os delegados e suas famílias foram obsequiados com um passeio turístico, em autocarro, à Caparica, Sesimbra — onde lhes foi oferecido um almoço no «Hotel do Mar» — Serra da Arrábida e Setúbal, passeio, aliás, que foi antecedido por uma visita técnica à Ponte Salazar.

À noite, no restaurante «A Varanda do Chanceler», e oferecido pelo dr. Werner Hennig, foi servido um jantar, com o qual se encerrou esta importante reunião internacional ferroviária.

Durante o banquete usaram da palavra, em primeiro lugar, o dr. Hennig, que renovou os seus agradecimentos por todas as atenções que lhe foram dispensadas, bem como aos seus colegas e suas famílias, durante a sua estadia em Lisboa, que classificou de inolvidável; o eng. Fioc, dos Caminhos de Ferro Franceses, que além de reiterar os agradecimentos patenteados anteriormente pelo dr. Hennig, teve palavras do mais franco elogio para o clima e para as belezas de Lisboa; o chefe dos Serviços Executivos do Secretariado Geral da U. I. C., Paul Ballet; o eng. Espregueira Mendes, director-geral honorário da C. P., que salientou a tarefa admirável da U. I. C., para o desenvolvimento e harmonia nos contactos entre as diferentes redes ferroviárias europeias, e, por último, as madames Fulling e Fioc, que em nome das senhoras visitantes, agradeceram todas as gentilezas de que foram alvo durante os dias em que permaneceram na nossa capital.

ARQUIVO HISTÓRICO CP

# A união desportiva dos ferroviários portugueses

## esteve representada no Congresso de Salzburg (Áustria)

Realizou-se, de 7 a 11 de Setembro deste ano, em Salzburg (Áustria), o 25.° Congresso da U. S. I. C. (Union Sportive International des Cheminots), no qual a U. D. F. P. (União Desportiva dos Ferroviários Portugueses) esteve representada pelo eng. António de Abreu.

O Congresso analisou a actividade desportiva dos ferroviários no plano internacional e tomou várias deliberações conducentes ao incremento dessas actividades. Em 1970, Portugal esteve presente nos torneios feminino e masculino de ténis de mesa, disputados em Serajevo, na Jugoslávia.

No próximo ano, realizam-se as seguintes competições:

— Handebol de 7, em Duisburgo (Alemanha Federal).
— Basquetebol, masculino, em Sófia (Bulgária).
— Basquetebol, feminino, na Checoslováquia (cidade a designar).
— Natação, feminina, em Dresde (R. D. A.).
— Voleibol, masculino, em Kiew (Rússia).

A presidência da U. S. I. C., que estava confiada ao sr. Marc Pernot, passou a ser do dr. Jacob Hogewoning, tendo o primeiro sido nomeado presidente de honra.

O 26.° Congresso ficou marcado para a cidade de Muszyna, na Polónia, e efectuar-se-á de 20 a 24 de Setembro de 1971.

A celebração do Congresso de Salzburg deu lugar a várias cerimónias, durante as quais reinou o mais vivo espírito de confraternização.

As autoridades locais associaram-se ao acontecimento, contribuindo largamente para o brilho de que a reunião se revestiu.

# Perspectivas económicas dos caminhos de ferro portugueses *

pelo doutor Mário Murteira

No decurso da minha exposição tentarei caracterizar, de uma forma necessàriamente sintética, a situação económica actual e as perspectivas futuras dos caminhos de ferro portugueses.

Mais exactamente, formularei — e esforçar-me-ei por lhes responder — algumas questões muito simples, mas essenciais, como as seguintes:

— De que forma temos evoluído e qual é a nossa posição presente quanto à integração dos caminhos de ferro na economia portuguesa?

— Quais as possibilidades oferecidas ao transporte ferroviário em Portugal?

— Quais as condições indispensáveis para que os nossos caminhos de ferro estejam em situação de desempenharem cabalmente o seu papel económico e social, a médio e a longo prazos?

Algumas breves indicações bastarão para descrever a situação actual.

O transporte de passageiros representa quase 80 % do tráfego total da C. P. (e mais de 60 % das receitas), proporção anormalmente elevada que traduz a fraca amplitude do transporte ferroviário de mercadorias. Por outro lado, a utilização do material para transporte de mercadorias é, também, bastante baixa, situando-se numa comparação internacional, na ordem dos 0,43 (relação entre a tonelagem/quilómetro produzida e a oferecida).

Depara-se-nos, aqui, um primeiro e fundamental ponto a assinalar.

Em segundo lugar, a produtividade da mão-de-obra (unidades de tráfego por milhar de horas de trabalho do pessoal) é da ordem dos 53,6, número que traduz, por um lado, a subutilização da rede ferroviária e, por outro, a necessidade urgente de racionalizar a exploração.

**Aproveitar o decréscimo dos custos médios**

À primeira vista, dir-se-ia — para empregar a linguagem habitual dos economistas — que será necessário ou reduzir a capacidade de produção para a adaptar ao actual mercado, considerado como variável exógena, e diminuir assim a incidência dos custos fixos, ou então conquistar um mercado muito mais vasto de modo a aproveitar o decréscimo dos custos médios. Neste último caso, o mercado já não seria uma variável exógena, mas, sim, uma variável em certa medida controlada pela empresa.

Numa palavra, há que enfrentar a questão de base: o caminho de ferro é útil, ou, pelo contrário, produz um serviço que já não interessa à clientela, pelo menos nas condições em que lhe é actualmente oferecido?

Estou bem consciente de que, ao apresentar esta questão, esquematizo demasiadamente. Vejamos, porém, como se apresenta o problema em Portugal.

O caminho de ferro não detém um monopólio, todos o sabemos hoje. Está enquadrado num mercado cada vez mais competitivo e, por conseguinte, é-lhe indispensável para sobreviver — aqui como em qualquer indústria do capitalismo avançado — planear, inovar, crescer. Mas, para crescer, a oferta deverá em larga medida criar a sua própria procura — fazer «marketing», por outras palavras.

Consideremos separadamente a evolução da procura, em Portugal, de serviços de passageiros e de serviços de mercadorias.

No primeiro caso, a procura aumentou regularmente, em resultado designadamente da rápida expansão do tráfego junto das cidades de Lisboa e Porto. Parece inútil sublinhar que se trate de uma

* Exposição apresentada na reunião do Comité de Estudos Económicos da U. I. C. — Lisboa — 1970.

evolução inelutável, consequência de urbanização, e que o caminho de ferro não teve necessidade de qualquer política comercial para atingir tal resultado. Lembremos, ainda, que é neste domínio que o caminho de ferro desempenha, porventura, a sua mais importante função social, transportando diàriamente milhares de pessoas entre a casa e o lugar de trabalho.

Seria lamentável, neste caso, aproveitar uma situação frequentemente de monopólio de facto para impor aos clientes condições de transporte menos convenientes.

### Degradação do tráfego de mercadorias

Quanto ao tráfego de mercadorias, considerando a evolução posterior a 1955, deparamos com uma taxa de degradação média *anual* da C. P. no tráfego total da ordem dos 4,4 %, o que é anormalmente elevado. Um estudo da SOFRERAIL sobre os caminhos de ferro portugueses salientava, aliás, que mesmo para o movimento de passageiros a nossa situação era relativamente desfavorável — pois em 1964 o transporte de passageiros pela S. N. C. F. (expresso em passageiros/quilómetro) representava ainda 22,5 % do conjunto do tráfego de passageiros em França, contra 16,3 % em Portugal, apesar de o nosso País apresentar uma muito menor densidade de viaturas particulares.

No conjunto e de uma forma mais aguda no que toca ao transporte de mercadorias, assistiu-se a uma acentuada degradação da posição concorrencial do transporte por caminho de ferro em Portugal. Em larga medida esta evolução explica-se por um longo período de subinvestimento material e humano. Por exemplo, em 1960-62 foram investidos 3,3 dólares U. S. por milhares de unidades quilómetro, verba nìtidamente inferior à média europeia (5,3 em 1963-65), enquanto que actualmente se está perto dos 8 dólares, a fim de recuperar o atraso do passado. Quanto ao investimento humano, é talvez significativo dizer que em 1968 menos de 1 % do pessoal possuia formação universitária e 85 % não passavam de quatro anos de escolaridade. A partir de então os efectivos em quadros de formação universitária aumentaram de cerca de um terço. No passado ano foi inaugurado no Entroncamento um centro de formação profissional, e, no corrente ano, cerca de dois mil agentes frequentarão cursos de formação, reciclagem ou aperfeiçoamento, consoante os casos. Lembremos que a C. P. emprega 26 000 pessoas e que está prevista, entre 1969 e 1973, uma redução de efectivos — sem licenciamentos, bem entendido — da ordem das 3-4 mil pessoas.

### A redescoberta do caminho de ferro

São estes os dados principais de uma situação de que só há relativamente pouco tempo começou a tomar-se uma consciência global ao nível dos centros de decisão. Com efeito, foi no quadro do III Plano de Fomento para 1968-1973 que o Governo português decidiu modificar as tendências descritas. Eis onde nos encontramos: na redescoberta do caminho de ferro.

Encaremos, agora, as perspectivas futuras.

Para determinar o «modelo» de exploração ferroviária adequado a Portugal importa tomar em consideração algumas coordenadas geo-económicas.

A pequena dimensão, associada à localização na extremidade Oeste da Europa, apresentam naturalmente difíceis problemas ao caminho de ferro. Para o transporte internacional de mercadorias, caberá sobretudo à coordenação dos transportes marítimos e ferroviários um papel decisivo no futuro. E, recìprocamente, a importância futura dos portos portugueses no quadro europeu será em parte determinada pelo êxito maior ou menor dessa coordenação.

Além da fraca dimensão geográfica e económica, temos ainda o desequilíbrio do desenvolvimento à escala regional. A zona litoral — digamos, de Braga a Setúbal — desenvolveu-se predominantemente nos últimos vinte anos, ao passo que o interior e o Sul permaneciam largamente agrícolas, subdesenvolvidos e, até, em certas regiões, em regressão demográfica. Não é de espantar, pois, que um quarto da rede ferroviária não seja econòmicamente justificável, aos preços correntes do mercado e considerando o tráfego actual.

Por outro lado, as perspectivas de evolução do tráfego são evidentemente determinadas pelas possibilidades de desenvolvimento regional, ou, mais precisamente, pelo resultado das políticas de desenvolvimento das zonas atrasadas, como o Nordeste (Trás-os-Montes) e o Sul (Alentejo e Algarve).

### Renovação de 1600 quilómetros de via

Tomando em consideração estes factores, o III Plano de Fomento definiu um certo número de prioridades quanto à estratégia dos investimentos no sector do caminho de ferro. Destacaremos, aqui, apenas dois aspectos desta estratégia.

Importa atentar, em primeiro lugar, na concentração de investimentos na chamada «rede de base» (por oposição à «rede complementar»). Com efeito, os investimentos concentram-se largamente nas linhas de maior rentabilidade, onde são mais favoráveis as perspectivas de tráfego. Tomemos, por exemplo, o projecto mais importante do Plano: a renovação da via férrea, absorvendo cerca de metade do investimento global. Este projecto permitirá renovar integralmente até 1975, 900 km de via e efectuar, além disso, melhorias parciais em quase 700 km. O investimento para renovação *integral* cobre pràticamente a «rede de base», ou seja o eixo de Braga a Faro.

O desenvolvimento dos nós ferroviários de Lisboa e Porto foi, também, considerado prioritário. Os

investimentos previstos dizem respeito, nomeadamente, ao tráfego suburbano das duas mais importantes cidades do País e à expansão e reorganização das gares centrais para passageiros e mercadorias.

### Assegurar um mínimo à sobrevivência do caminho de ferro

Verifica-se que a maioria dos investimentos previstos no Plano — tanto em infra-estruturas como em material circulante — vem satisfazer necessidades inadiáveis da exploração, desgastada, por assim dizer, pelo tempo e pela concorrência. Trata-se de assegurar um mínimo essencial à sobrevivência do caminho de ferro.

Começam, presentemente, a ser estudados problemas técnicos mais complexos sobre o futuro a longo prazo, que têm de ser encarados no âmbito do IV Plano de Fomento, ou seja, tomando como horizonte o termo da actual década. Existe, no entanto, um certo número de questões prévias de natureza institucional e financeira. Citarei duas, aliás estreitamente ligadas: o estatuto da empresa e as regras do jogo quanto às relações financeiras entre o Estado e a C. P.

Graças a uma dessas abstracções caras aos juristas, a C. P. possui um estatuto de empresa privada, procurando em princípio obter a rentabilidade máxima do capital investido pelos accionistas. Se isto for tomado à letra, teremos de admitir que *na prática* algo de maravilhoso se passou em Portugal: aí está um empresário capitalista animado pelo espírito de S. Francisco de Assis. Um novo modelo de empresa a estudar pelos teóricos do «managerial capitalism»!

Regressemos a coisas mais sérias. Considerando globalmente — exploração e investimentos — os fluxos financeiros anuais da C. P., obtém-se uma soma equivalente a 10 % do orçamento do Estado português. O financiamento do Estado, através de diversas vias, representa cerca de 40 % das despesas correntes e de capital da C. P. O auto-financiamento seria uma ficção contabilística pois a empresa é largamente deficitária. De resto, em Portugal não se pratica ainda a normalização de contas, embora o princípio seja agora aceite pelo Governo, e, nessas condições, o «deficit» contabilístico da exploração carece de qualquer significado preciso — seja em termos de avaliação dos resultados de gestão, seja em termos de utilidade social dos serviços oferecidos pela empresa.

### As regras do jogo...

Creio serem estes factos suficientes para realizarem a importância das regras de jogo quanto às relações entre o Estado e a empresa. Sem esclarecer e precisar as responsabilidades de cada uma das partes, torna-se impossível uma gestão moderna e eficaz dos caminhos de ferro, que encare não tanto o dia-a-dia como sobretudo o futuro.

Acrescentarei ainda dois exemplos para mostrar de que se trata: a política de relações industriais e a política de investimentos.

Portugal atravessa presentemente um período de inflação. É evidente que, entre outros problemas, isto põe a questão de adaptar os salários à subida do custo de vida. Para seguir uma política salarial coerente, porém, uma empresa em larga medida financiada pelo Estado necessita de conhecer, prèviamente, os meios financeiros de que poderá dispor para remunerar o seu pessoal. Eis um primeiro ponto onde se exigem regras de jogo muito precisas.

Quanto aos investimentos, é de notar ser provàvelmente a C. P. a empresa portuguesa que estabeleceu, para os anos próximos, os programas de maior envergadura. Tais programas foram aprovados pelo Estado, mas os esquemas de financiamento permanecem parcialmente indeterminados. No entanto, mais de 60 % das despesas de investimentos já em execução constituem receitas de empresas portuguesas. Imaginam-se fàcilmente as reacções em cadeia que provocaria uma redução ou suspensão dos investimentos programados em virtude das incertezas financeiras.

### Negociações entre a C. P. e o Estado

Poderia multiplicar os exemplos. É bem claro, porém, quanto as condições referidas representam pontos de partida indispensáveis para uma política séria de renovação do caminho de ferro. Estão actualmente em curso negociações entre a C. P. e o Estado português; dos seus resultados dependerá o futuro do transporte ferroviário em Portugal.

Para terminar, citarei Louis Armand quando descrevia a situação francesa no fim dos anos 30:

«Duas correntes de opinião, de origens opostas, atacavam o caminho de ferro: uma de emanação capitalista, manifestando-se em torno da indústria automóvel, englobava as empresas de obras públicas interessadas nas estradas e os meios enfeudados no petróleo; a outra, de emanação socialista, reclamava a nacionalização para abolir um monopólio, precisamente na altura em que este começava tècnicamente a desaparecer».

E ainda:

«Não poderei esquecer o que, então, me disse um ministro: Concedo-lhe créditos porque você é simpático, mas daí não conclua que eu acredito no futuro do caminho de ferro. Quem terá este como passageiro, quando toda a gente tiver automóvel?

— É por isso mesmo, sr. ministro, que se utilizarão os comboios, quando as estradas estiverem superlotadas».

Será esta resposta de Louis Armand bem entendida, hoje, em Portugal?

Assim o desejo. Assim o espero também.

# Dos jornais

## renovação ferroviária

Não é de contestação possível, nem em parte alguma do Mundo se contesta, a necessidade de um sistema ferroviário plenamente integrado nas estruturas e actividades económicas de cada país. O que é discutível, e até flagrantemente necessário que se discuta, é a maneira como esse sistema de fundamental interesse público funciona e as condições a que deverão obedecer as suas actividades para que possam acompanhar e servir eficazmente a evolução global da economia e da sociedade a que se destinam. Foi sob esse prisma que se revestiram de excepcional interesse as declarações há dias proferidas na abertura dos trabalhos da Comissão de Estudos Económicos da União Internacional dos Caminhos de Ferro, reunida em Lisboa, pelo dr. Mário Murteira, administrador da empresa concessionária da rede geral das linhas férreas de Portugal metropolitano. O desassombro, a precisão, a objectividade eloquente de tais declarações, impressionaram fortemente a opinião pública esclarecida e interessada nestas matérias.

Não escondeu o economista e administrador as deficiências da exploração ferroviária, sobretudo na degradação do poder concorrencial do transporte ferroviário e, mais acentuadamente, no que respeita ao transporte de mercadorias, em larga medida determinadas por um período demasiado longo de subinvestimento material e humano.

Mas não se pode deixar de considerar que o problema ferroviário português é um índice do problema mais vasto do nível económico e social do País em face de um Mundo que se transforma aceleradamente. A «redescoberta do caminho de ferro» a que se referiu o dr. Mário Murteira, terá de ser considerada necessàriamente na escala de um movimento generalizado do desenvolvimento geral em que o sistema ferroviário seja simultâneamente força impulsionadora e beneficiado.

O que não pode desconhecer-se, nesta complexa perspectiva, é o esforço que a organização concessionária tem vindo a realizar, sobretudo nos últimos anos, para preencher tão eficazmente quanto lhe é possível a missão básica que lhe compete na vida do País. As iniciativas de formação profissional e valorização dos quadros; a concentração dos meios disponíveis de investimento na rede de base; a renovação em curso das vias principais, abrangendo 800 quilómetros de substituição integral de linhas até 1975 e melhorias consideráveis em mais 700 quilómetros; o desenvolvimento e modernização dos nós ferroviários de Lisboa e Porto; a continuidade da renovação do material circulante — entre outros aspectos notórios da actividade da organização — reflectem uma vontade e uma capacidade de progresso a que não se deve regatear louvor. E louvor maior, evidentemente, na medida em que esse esforço está a processar-se através de limitações que são, na essência, as que condicionam todos os demais aspectos do desenvolvimento do País.

Revelou o dr. Mário Murteira, na mesma oportunidade, que estão em andamento importantes negociações entre a empresa concessionária da rede geral e o Estado, de cujos resultados «dependerá o futuro do transporte ferroviário em Portugal». A responsabilidade do sector público nesse capítulo será, sem dúvida, decisiva. Mas a resposta fundamental à interrogação implícita naquela frase há-de vir do próprio País, na sua aptidão para caminhar enérgica e ràpidamente em direcção aos índices globais europeus do desenvolvimento.

(Do *Jornal do Comércio*)

# O novo director do departamento de estudos jurídicos e contencioso da C.P. é o Dr. Tinoco de Faria

O presidente do Conselho de Administração, dr. Neto de Carvalho, apresentou, no dia 12 de Outubro último, ao funcionalismo superior da Companhia, o novo director do Departamento de Estudos Jurídicos e Contencioso, dr. Manuel Joaquim Sampaio Tinoco de Faria, que assim passou a exercer esse alto cargo, recentemente criado na nova orgânica da Empresa.

No acto, naturalmente muito concorrido, o dr. Neto de Carvalho, referindo-se ao novo dirigente, disse:

*Certamente não constitui surpresa para ninguém o dizer-se que uma Companhia como a C. P. tem permanentemente um importante conjunto de problemas jurídicos a resolver, desde a negociação, interpretação e aplicação de numerosos e vultosos contratos, quer de investimento, quer de material de consumo corrente, até à gestão do pessoal, com todas as dificuldades que lhe são inerentes. As próprias relações com o Governo levantam delicados problemas de direito administrativo, como seja a permanente actualização do estatuto da Empresa e as numerosas medidas legislativas de política de transportes, cuja cuidadosa análise se torna indispensável. E no domínio das relações internacionais, há também acordos a celebrar ou sobre os quais nos temos de pronunciar, bem como estudos e acções a acompanhar no seio de organizações internacionais especializadas.*

*Daí a necessidade sentida com grande premência de dispor de qualificados juristas, trabalhando na Empresa a tempo completo.*

*Na verdade, se estas tarefas foram, durante largos anos, prestadas por prestigiosos advogados consultores, cuja presença continua a ser indispensável para acompanhar os processos nos tribunais e complementar a acção anteriormente indicada, o desenvolvimento da Empresa e os numerosos estudos pendentes não se compadecem com esse simples procedimento.*

*Daí a decisão de se criar um Departamento de Estudos Jurídicos e Contencioso, no qual fica integrado o anterior Serviço do Contencioso.*

*Para sua chefia, foi designado o sr. dr. Manuel Tinoco de Faria, que iniciou o seu trabalho em 1 de Setembro último, e cuja apresentação só hoje faço em virtude do período de férias que entretanto ocorreu.*

## O perfil do novo dirigente

*O dr. Tinoco de Faria licenciou-se em Direito com a elevada classificação de 16 valores e fez toda a sua carreira na magistratura. De assinalar que, no seu concurso para juiz, em 1955, foi classificado em 1.º lugar, com muito bom, e que o seu serviço posterior foi também sempre classificado de muito bom. Por isso mesmo, em 1963 foi nomeado Ajudante do Procurador Geral da República, cargo em que são distinguidos os magistrados mais prestigiados. Interessa, ainda, acrescentar que, nesta sua última categoria, foi incumbido de importantes trabalhos relacionados com a celebração de contratos de grande magnitude em que o Governo português era parte.*

O presidente do Conselho de Administração, dr. Neto de Carvalho, felicita o novo director do Departamento de Estudos Jurídicos e Contencioso

*Agradeço ao sr. dr. Tinoco de Faria a colaboração que quis dar à C. P. e que já se tem revelado do maior interesse, na certeza de que a sua presença entre nós será elemento altamente precioso para, a todos, nos permitir levar a bom termo a tarefa pesada em que nos encontramos empenhados de dotar o País com um sistema de transportes ferroviários correspondente às necessidades dos nossos tempos e, simultâneamente, melhorar as condições de trabalho dos ferroviários.*

*Ao sr. dr. Oliveira Monteiro, agradeço todo o empenho e devoção com que tem vindo a servir a Empresa, e espero que possa continuar a dar-nos a sua colaboração.*

## Ser-se verdadeiramente chefe

*Aproveito, ainda, esta ocasião para, talvez um pouco à margem da presente cerimónia, me referir a uma questão em que há muito venho insistindo: a necessidade de as pessoas que exercem chefias, a qualquer nível, serem verdadeiramente chefes.*

*Poderá parecer uma tautologia esta afirmação, mas não o é.*

*Na verdade, um chefe não pode ser apenas um técnico qualificado. Tem de ser também um homem com capacidade de organização, de previsão e de disciplina. Chefiar não é, apenas, apreciar tècnicamente os problemas. É, sobretudo, dirigir, assumir responsabilidades, por vezes desagradáveis, dar o exemplo no cumprimento do dever, dinamizar, esclarecer, ser justo mas disciplinador, compreensivo mas exigente.*

*Quanto maior é um empreendimento — e a C. P. é uma das maiores empresas portuguesas — maior também a necessidade de haver verdadeiros chefes em todos os escalões. Porque chefe não é apenas o engenheiro, o economista, o agente técnico. Chefe é também o inspector, o chefe de secretaria e de escritório, o mestre da oficina, o chefe de armazém, de estação, de depósito — para citar apenas alguns exemplos.*

*E se todas essas chefias não estiverem à altura das responsabilidades inerentees a tais cargos, reinará a indisciplina, a incompetência, a injustiça nas promoções, o mau uso dos dinheiros. Em consequência, teremos a deficiente utilização do pessoal, o mau investimento dos capitais; uns e outros tão necessários ao desenvolvimento da Empresa e à melhoria das condições de vida do seu pessoal.*

*É este um ponto para o qual chamo empenhadamente a atenção de quantos têm funções directivas na Companhia, esperando dentro em breve poder ter mais uma conversa a este respeito com os escalões mais elevados das hierarquias.*

*A todos peço, insistentemente, a melhor colaboração para que a todos os níveis se ganhe maior consciência dos deveres de chefia e a necessidade da sua transmissão até aos escalões mais inferiores, de modo a que a Administração da Empresa possa ser cada vez mais eficiente.*

*Quer eu pessoalmente, quer os demais administradores, no âmbito dos seus pelouros, estaremos sempre ao dispor para esclarecer às dúvidas que surgirem e secundar as acções que se impuserem. Devemos reconhecer que a Administração não pode estar individualmente presente em toda a parte e por isso delega nas diversas chefias poderes de gestão cujo funcionamento correcto é indispensável ao harmonioso trabalho da Empresa.*

*Eu, por mim, declaro: sem colaboradores capazes, não*

Um aspecto da assistência

*me é possível levar a cabo a minha tarefa. Creio que com os Senhores acontecerá o mesmo.*

*E termino, dirigindo ao dr. Tinoco de Faria os meus renovados agradecimentos pela sua anuência ao meu convite para ocupar este importante cargo, no qual desejo possa encontrar as melhores realizações profissionais.*

Após o dr. Neto de Carvalho ter proferido o seu discurso, coube a vez ao director do novo Departamento ferroviário, de usar da palavra, dizendo:

*Dignou-se V. Ex.ª, sr. presidente do Conselho de Administração, conferir a este acto que, se não traduz, simboliza pelo menos a minha investidura no cargo de director do Departamento de Estudos Jurídicos e Contencioso uma solenidade que muito me desvanece.*

*Refiro, antes de mais, esta circunstância porque, ao meu espírito, ela assume um relevo muito especial.*

*Não por ser a primeira vez que me vejo numa posição idêntica àquela em que aqui me encontro, pois ao longo da minha passada carreira profissional tomei parte em outros actos de significado semelhante, em que predominava o carácter formal e solene.*

*Mas porque sinto que a solenidade imprimida a este não tem um mero significado ritual, não é solene para ser solene, mas traduz antes um abrir de braços a quem chega, em jeito de saudação amistosa e amparo generoso.*

*No meu caso particular, o estar aqui não significa subir mais um degrau numa escada cujo topo se conhece, mas sim o abrir de uma porta e dar um passo em terreno que antes não pisara.*

*Ora, é sempre mais fácil para quem tem que dar esse passo sentir o amparo e o estímulo que este acto em si revela e que, antes dele, também me foi revelado nos contactos que, ao longo de um mês, mantive com V. Ex.ª e com os demais membros do Conselho de Administração, sem esquecer ainda, o que me é particularmente grato afirmar, os srs. advogados que prestam serviço no Departamento que dirijo.*

*Exteriorizado este sentimento, pouco mais tenho para dizer.*

*Dentro de uma linha de rumo de modernização e reestruturação da Companhia resolveu a Ex.ma Administração criar o Departamento de Estudos Jurídicos e Contencioso, determinada, segundo consta da acta da sessão do Conselho, pelas razões seguintes: a vastidão e a tecnicidade das questões jurídicas ligadas à actividade da Empresa, a necessidade de uma cobertura jurídica adequada à importância dos seus interesses, com particular incidência no que respeita aos aspectos financeiros, social e económico e a pressão decorrente das transformações jurídico-económicas projectadas para o complexo ferroviário e da valorização da posição da Companhia nas medidas de política legislativa que contendem, directa ou indirectamente, com a sua actividade.*

*A definição da orgânica e competência deste Departamento não está ainda feita e neste momento faltam-me os mais elementares dados para que sobre esse aspecto possa fornecer quaisquer indicações, ainda que ligeiras.*

*Mas a sumariação dos objectivos que a Companhia pretende realizar através do seu Departamento de Estudos Jurídicos e Contencioso deixa bem avaliar a grandeza da tarefa que lhe será cometida.*

*Ora, tal tarefa só poderá ser eficientemente cumprida se o Departamento vier a ser dotado de uma organização e meios que lhe permitam, com rapidez e segurança, responder às solicitações que, no campo da sua actividade, lhe venham a ser feitas.*

*Disto estou plenamente consciente, como o estou das dificuldades que haverá que vencer e do apoio que receberei da Ex.ma Administração e de todos quantos trabalham no Departamento.*

*Pelo que directamente me respeita só poderei dizer que envidarei os melhores esforços para que os objectivos tidos em vista venham a ser alcançados.*

*Em penhor do que afirmo não posso oferecer mais do que um passado de trabalho e de estudo sempre ligado ao Direito, o que, manifestamente, reconheço-o, é insuficiente.*

*Mas essa insuficiência, poderá em parte, ser suprida pela aprendizagem que o exercício do cargo me facultará, pelo desejo grande de cumprir, pelas directrizes que superiormente me serão fornecidas e pelas mais leais e estreitas relações que pretendo estabelecer não só dentro do Departamento, mas também com todos os responsáveis pelos vários sectores da Companhia.*

*O tempo dirá se foi merecida a confiança que a Ex.ma Administração depositou em mim ao nomear-me para tão elevado cargo.*

*Neste momento apenas quis deixar aqui uma declaração de intenção, à qual acrescento gostosamente que me sinto muito honrado por pertencer à Companhia e por me encontrar junto de V. Ex.ª, cuja presença reconhecidamente agradeço.*

No final da cerimónia o dr. Tinoco de Faria foi cumprimentado e felicitado por todos os presentes.

# Festa do Natal de 1970

## Grandioso espectáculo dedicado aos filhos e netos dos ferroviários

Integrado na «Festa do Natal» que este ano se vai realizar, pela primeira vez em moldes maiores e diferentes, conforme resolução do Conselho de Administração da Companhia, efectua-se no dia 21 de Dezembro próximo, às 15.30 horas, na vasta sala do Coliseu dos Recreios, um espectáculo a cargo da companhia de circo que então ali funcionar, o qual será, essencialmente, dedicado às crianças, dos 5 aos 15 anos, incluindo filhos e netos dos ferroviários.

Ao referido espectáculo podem assistir crianças de qualquer ponto da rede da C. P., as quais poderão ser acompanhadas dos pais ou de uma outra pessoa. Para o efeito, a C. P. concederá passes gratuitos para as viagens a realizar pelas crianças e respectivos acompanhantes.

Os agentes sem filhos — ou com filhos fora das idades anteriormente referidas — também se podem inscrever com os cônjuges, mas ficam em último lugar de prioridade para a atribuição de bilhetes.

Aos funcionários a quem forem atribuídos bilhetes para aquele espectáculo será autorizada a dispensa do serviço, todo o dia 21 ou só na parte da tarde, consoante o local das suas residências, cabendo aos respectivos sectores de trabalho definir o período das ausências necessárias para o efeito.

# O futuro do transporte de massas só pode estar no caminho de ferro

*— afirmou à Imprensa o eng. Albert Fioc*

Entre os delegados estrangeiros presentes na reunião internacional ferroviária que se efectuou recentemente em Lisboa, encontrava-se o director de Estudos Gerais da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, eng. Albert Fioc, um dos mais cotados especialistas europeus de transportes. O engenheiro Fioc conhece bem os problemas dos caminhos de ferro portugueses, pois há cerca de dois anos colaborou no estudo das soluções que se impõem para a indispensável reorganização e modernização do transporte ferroviário em Portugal. As suas opiniões revestem-se de particular autoridade e do maior interesse, numa hora em que o nosso País se debate com a necessidade de procurar seguir uma linha de desenvolvimento capaz de vencer o fosso que o separa da Europa. Por isso o procurámos para nos falar dos problemas dos transportes ferroviários, particularmente no nosso País.

— Tanto quanto me lembro — começou por nos dizer Albert Fioc — os problemas dos caminhos de ferro portugueses resultam principalmente de um tráfego muito reduzido. Parte das linhas existentes não pode ser explorada de forma rentável, muito embora algumas sejam susceptíveis de melhorar nesse aspecto, quando convenientemente modernizadas e equipadas.

## Vantagens do caminho de ferro

Tal como noutros países — prosseguiu o eng. Fioc — podemos distinguir em Portugal três categorias de linhas de caminho de ferro. A primeira

diz respeito às que estabelecem a ligação entre grandes cidades como por exemplo a que vai de Lisboa ao Porto, a segunda compreende as linhas suburbanas de Lisboa e do Porto; e a terceira constituída pelas linhas que penetram nas zonas rurais com pouca actividade. Em França pensamos que os caminhos de ferro, se modernizarem a exploração, poderão dar bons resultados nas linhas de primeira categoria. Os comboios da linha Paris-Toulouse circulam já a 200 quilómetros por hora e o mesmo virá a suceder em breve entre Paris e Bordéus.

O eng. Albert Fioc referiu-se, então, às vantagens do caminho de ferro, citando em primeiro lugar a segurança para os passageiros. Em França, com efeito, as estatísticas referem que nos desastres de automóvel morrem por ano 14 000 pessoas, ficando feridas 300 000, das quais muitas resultam estropiadas. Entre os que viajam de comboio, o número de mortos é, pràticamente, zero! À segurança há a juntar o conforto e a comodidade de as gares se localizarem no próprio coração das cidades, incluindo Paris. Isto dá ainda aos caminhos de ferro possibilidades de competir com os transportes aéreos, pois os aeroportos ficam, geralmente, muito longe dos centros das cidades.

## Nas regiões densamente povoadas as viaturas particulares não resolvem o problema dos transportes — complicam-no

O nosso interlocutor falou-nos, então, das linhas da segunda categoria, isto é, das linhas suburbanas.

— O transporte das populações dos arredores das grandes cidades é um problema agudo em todos os países e tende a agravar-se. O distrito de Paris tem nove milhões e meio de habitantes. Dentro de vinte anos contará 14 milhões e isto num território com um raio de 60 quilómetros. Ora a experiência mostra que as viaturas particulares não resolvem o problema dos transportes, antes o complicam. A única solução do transporte de massa é o caminho de ferro, que tem neste aspecto um futuro certo. Na região parisiense existem mil quilómetros de via e 350 gares. Pois estão previstas novas linhas para servirem novos aglomerados no interior da região. E as autoridades procuram por diversos modos impedir a entrada de carros particulares em Paris.

— Este tipo de transporte — acrescentou o eng. Fioc — é de interesse social e destina-se a facilitar a vida da população. As tarifas têm de ser baixas e é indispensável que os governos e as administrações das cidades em causa subsidiem a exploração de tais linhas. Isso é, aliás, mais barato do que fazer investimentos, aliás, ineficazes, para resolver os problemas do engarrafamento automóvel. Nos casos de Lisboa e Porto foi o que recomendámos, no estudo que nos foi pedido sobre a reorganização da rede ferroviária portuguesa.

## Deve competir aos governos o futuro das pequenas linhas deficitárias

Foi a altura do eng. Fioc nos falar da terceira categoria de linhas, isto é, das vias de penetração em zonas predominantemente rurais. Segundo aquele técnico, a expansão do automóvel (pelo menos em França) determinou a perda de clientela. Tais linhas não são hoje rentáveis para passageiros. Ora, no âmbito do Mercado Comum, foi decidido que, a partir de 1971, as companhias ferroviárias não serão obrigadas a explorar as linhas deficitárias. Competirá aos governos avaliar o interesse

O eng. Fioc fala ao jornalista sobre problemas dos transportes ferroviários, particularmente no nosso País

(turístico, social, etc.) da continuação da exploração, que só prosseguirá apoiada em subsídios dos Estados respectivos.

Em França, dos 40 mil quilómetros de via existentes julga-se que só 20 mil quilómetros serão mantidos com serviços modernos, rápidos e cómodos, para passageiros. O resto, ou ficará apenas para mercadorias, ou será pura e simplesmente abandonado.

— Mas em Portugal...

— Sim, no vosso País o problema é diferente, porque é muito pequeno o tráfego de mercadorias. O caso das pequenas linhas, que em França podemos manter econòmicamente só para mercadorias, terão de ser em Portugal estudadas uma por uma. A rentabilidade é uma coisa, o serviço público é outra coisa.

Para concluir a entrevista, e dado que na reunião internacional ferroviária de Lisboa se encontravam presentes alguns delegados dos países de Leste, perguntámos ao eng. Fioc se os problemas dos caminhos de ferro dos países ocidentais eram semelhantes aos dos países socialistas.

— Fundamentalmente — acentuou — os problemas são os mesmos. As diferenças resultam, apenas, de nos países de Leste a planificação substituir a livre escolha, a concorrência. O surto automóvel, solução individual, foi travado nos países socialistas. Basta pensar que a rede ferroviária da U. R. S. S. é a maior do mundo, quase o triplo da dos Estados Unidos. Ao contrário do que sucede na América, o transporte de mercadorias por estrada é quase nulo.

(Do *Diário de Lisboa*)

# Actualidades ferroviárias

A Agência de Viagens Wasteels-Expresso, de Lisboa, vendeu em meados de Outubro passado, o 100 000.º bilhete de caminho de ferro BIGT — Bilhete Interno de Grupos de Trabalhadores.

Assinalando o facto, a Agência homenageou, em colaboração com a C. P., o adquirente do bilhete com esse número, sr. José Silva Sequeira, fazendo-lhe presente de uma viagem gratuita de comboio de Lisboa a Aachen, como o passageiro pretendia.

Na gravura, o dr. Elio Cardoso, chefe das Relações Públicas da C. P. entrega ao contemplado uma recordação da Administração da Companhia.

Estavam presentes ao acto, que terminou com uma recepção num hotel da capital, o dr. Cândido dos Reis, chefe do Serviço de Promoção do Tráfego da C. P., José de Castro Bizarro, director da Agência Wasteels-Expresso e antigo ferroviário, dr. António de Barros Júnior e sr. Salvador Braamcamp Sobral, da firma Gonçalves de Morais e vários outros dirigentes de agências de viagens.

## RENOVAÇÃO DA NOSSA FROTA

# O barco «Alentejo»

### veio permitir apreciável melhoria da carreira fluvial Lisboa-Barreiro

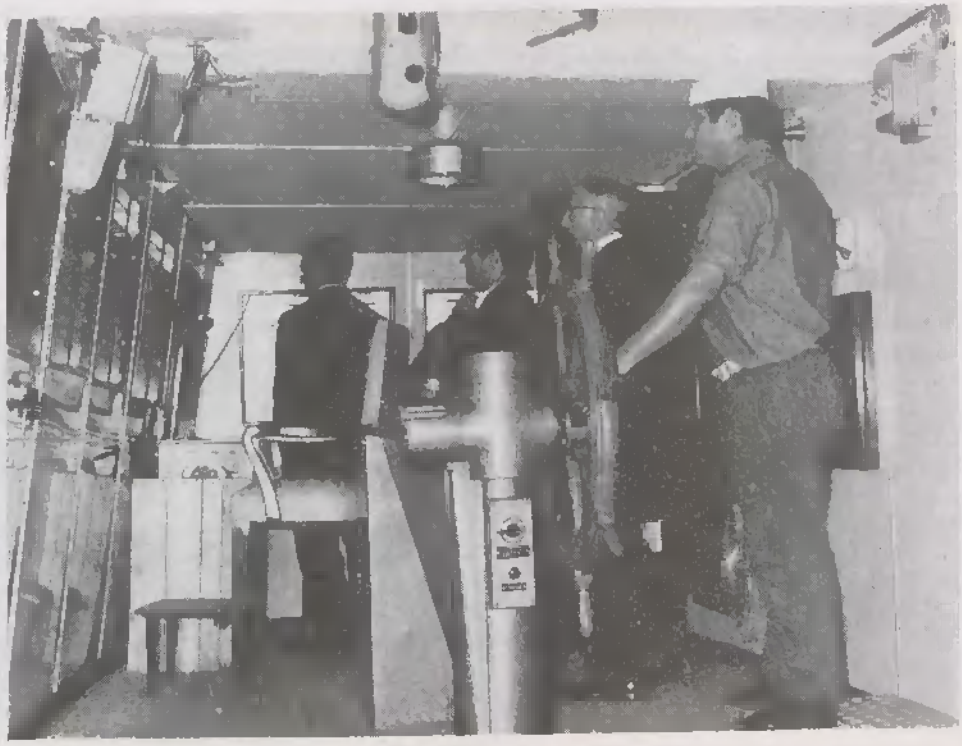
Com a entrada ao serviço do novo barco «Alentejo», recentemente adquirido, a Companhia passa a dispor de uma frota à altura das necessidades, constituída ainda pelo «Lagos», «Algarve», «Trás-os-Montes», «Estremadura» e «Minho», todos de linhas idênticas, aos quais há que acrescentar o «Évora», destinado às carreiras de menor frequência de passageiros.

Dentro de pouco tempo a C. P. vai lançar um novo serviço fluvial entre a capital e o Barreiro, modificando-se, paralelamente, a ligação ferroviária entre Barreiro-Setúbal, Montijo-Setúbal e Montijo-Barreiro. Desta maneira, pretende-se dar cabal satisfação às necessidades mais prementes e mais gerais de uma clientela diversificada, em seguro e constante crescimento, mas já hoje computada em alguns milhares de passageiros diários.

Podemos recordar, que em 1969 foram transportados na nossa via fluvial dois milhões e setecentas mil pessoas, quando em 1965, esse número não chegara a atingir os dois milhões. E no corrente ano está a verificar-se um aumento constante de utentes, podendo já computar-se em 24 %, o acréscimo de tráfego, comparativamente a 1969.

A exemplo dos outros 5 barcos referidos, o «Alentejo» é uma moderna e confortável unidade, provida com serviço de bar e equipada com radar, radiotelefone e sonda marítima, oferecendo uma lotação máxima de 1035 lugares e podendo atingir a velocidade de 12 milhas/hora, ou seja, 30 minutos no trajecto entre as duas margens.

Ao mesmo tempo que recebia este barco, a Companhia informava os interessados de que, de momento, para o serviço ao longo dos eixos Barreiro-Pinhal Novo-Setúbal e Montijo-Pinhal Novo-Setúbal não lhe era possível oferecer nem carruagens nem meios de tracção muito dife-



Na ponte de comando da nova unidade adquirida pela C. P.

Um aspecto dos convidados às provas de velocidade da milha do «Alentejo»

O chefe do Sector de Informação das Relações Públicas da Companhia, José de Matos Serras, ao ser entrevistado para um dos programas radiofónicos que acompanhou a viagem inaugural do novo barco

rentes dos utilizados actualmente, entendendo, porém, que uma diferente estrutura do serviço de comboios nessa área poderá trazer, desde já, reais benefícios aos utentes, pois irá pôr à sua disposição comboios com horários mais racionais e distribuídos por diferentes categorias.

Concretizando, em futuro próximo serão oferecidos:

— *em carreiras fluviais:*

— barcos com partidas de Lisboa e Barreiro cadenciadas de 15 em 15 minutos nos períodos de ponta da manhã, do almoço e da tarde; e
— barcos com partidas de Lisboa e Barreiro cadenciadas de 30 em 30 minutos nos restantes períodos.

Desta forma realizar-se-ão nos períodos de ponta da manhã e da tarde, mais 12 carreiras nos dois sentidos em relação às actualmente existentes, passando-se, assim, de 37 carreiras para um total de 49, o que representa um acréscimo da ordem dos 30 %. E nas 24 horas passar-se-á de 77 carreiras para 108, o que equivalerá a um aumento da ordem dos 40 %.

— *em serviço de comboios:*

— substituição dum serviço de comboios desigualmente intervalados, produto de adaptações sucessivas, por comboios convenientemente cadenciados nos períodos de ponta, distribuídos duma forma racional pelas duas seguintes categorias:

— comboios ónibus entre Barreiro e Pinhal Novo;
— semi-directos entre Barreiro-Setúbal, fazendo serviço directo entre Barreiro-Pinhal Novo; e
— comboios ónibus entre Montijo-Pinhal Novo, com ligações directas a Barreiro e Setúbal, existindo, mesmo alguns, para esta cidade sem trasbordo.

Consequentemente, no período de ponta da manhã (6 às 9 horas) chegarão ao Barreiro 10 circulações tranvias, das quais, seis procedentes de Pinhal Novo têm paragens em todas as estações até Barreiro, e quatro desde Setúbal, com paragens em todas as estações até Pinhal Novo e directos desta estação a Barreiro.

Assim, em relação ao actual horário, chegarão a Barreiro, na ponta da manhã, mais 4 circulações, o que representa um aumento de 60 % em relação ao que actualmente existe.

Também na ponta da tarde haverá nítida melhoria, se bem que existam condicionamentos de momento inultrapassáveis, originados pelos comboios de longo curso.

No respeitante ao ramal do Montijo procurar-se-ão estabelecer alguns serviços directos entre Montijo-Setúbal e também melhorar as ligações de e para Barreiro.

Provado está, que a Companhia procura dar a melhor satisfação possível às necessidades mais urgentes de todo um grande agregado populacional que se estende ao longo dos eixos Barreiro-Alhos Vedros-Pinhal Novo-Setúbal e Montijo-Pinhal Novo-Setúbal.

## Provas de velocidade do «Alentejo»

Como é da norma, o novo barco teve de ser submetido às denominadas provas de velocidade da milha. Para o efeito e através do Serviço de Relações Públicas da C. P., foram convidados a participar nessa viagem experimental os representantes dos órgãos da Informação.

O «Alentejo», na véspera tinha feito o percurso Viana do Castelo-Lisboa em cerca de 15 horas.

Transportando os convidados o novo barco deixou a estação do Terreiro do Paço pelas 9 horas, rumo a Sesimbra. Foi uma viagem muito agradável, dado que o mar se apresentava nesse dia bastante calmo, não se anotando sinais de enjôo por banda dos «passageiros», muitos dos quais sairam a barra pela primeira vez.

As operações atinentes às provas estiveram a cargo dos srs. comandante Monteiro Bastos, capitão Manuel Joaquim Gonçalves Marques e eng. Júlio Ferreira David. Estiveram ainda presentes alguns funcionários superiores da Companhia. No decurso da viagem foi oferecido um almoço aos convidados. Ao largo de Sesimbra o «Alentejo» realizou a prova da milha, atingindo os 14 nós e deixando satisfeitos os técnicos, após o que regressou a Lisboa, decorridas 7 horas sobre a partida.

ARQUIVO HISTÓRICO

# O serviço dos armazéns de víveres da C.P.

## uma obra que merece ser mais admirada pelos ferroviários

Um aspecto da secção de venda de géneros alimentícios do Armazém de Víveres de Lisboa-Santa Apolónia

O subencarregado do Armazém de Lisboa, mostra ao jornalista a secção de vestuário

Não conheço obra, ou iniciativa, no âmbito da C. P. que, depois das Colónias de Férias, mais tivesse despertado a minha admiração, do que este Serviço de Víveres.

Neles se pratica, no silêncio e quase num semi-anonimato, aquela obra de misericórdia, ditame cristão — que é o de dar de comer a quem tem fome.

Não se trata, evidentemente, de dar de comer, no sentido genérico, alimentando gratuitamente pois, a ser assim, a obra passaria a ter outro nome e a equiparar-se à dos albergues...

Não. O Serviço dos Armazéns de Víveres pode, isso sim, integrar-se nesse movimento de cooperativismo de que tanto se fala hoje, mesmo entre os ferroviários que esquecem que a sua Companhia foi, se não a primeira, pelo menos uma das primeiras a aperceber-se e a pôr em prática, essa iniciativa.

O Serviço de Armazéns de Víveres mais não é do que uma tentativa feliz, tornada realidade há muitos anos, para fazer chegar a casa do consumidor ferroviário, os artigos de primeira necessidade e outros, a preços inferiores aos que se praticam em qualquer parte.

Hoje, há já, muitas empresas, públicas e privadas, que montaram e mantêm em funcionamento, serviço semelhante, com notórios benefícios para os utentes.

## O Serviço de Armazéns de Víveres de Lisboa

Ao lado da estação de Santa Apolónia, em Lisboa, mantém a C. P. um desses armazéns que pode considerar-se como o centro irradiador para os seus similares espalhados pelo País, de quase tudo quanto faz falta, aos ferroviários, no campo dos abastecimentos de géneros.

Com efeito, neste armazém servem-se os ferroviários de Lisboa e arredores e servem-se os restantes armazéns espalhados pelo País, requisitando tudo quanto lhes faz falta.

Só assim se compreende o intenso movimento que se nota nestas instalações, movimento que em 1969, se cifrou em mais de cinquenta e um mil contos de mercadorias vendidas.

Com efeito, lemos no último Relatório que o movimento daquele ano, no que respeita a montante de vendas, foi de 51 083 390$70 e que o número de consumidores foi de 113 594.

E um dos aspectos curiosos deste Relatório é que postos os números citados, em paralelo com o movimento do ano de 1968, eles dizem-nos que o número de consumidores desceu (—9078), enquanto que o montante das transacções subiu, exactamente, 273 471$00.

A conclusão que tiramos é que os ferroviários que utilizam este armazém passaram a gastar mais.

A explicação é-nos dada pelo próprio Relatório, onde se lê:

«Continuamos a fomentar um maior interesse do pessoal pela utilização dos armazéns, pondo à sua disposição um mais variado sortido de géneros alimentícios e de outros artigos e a facilidade de aquisição a pronto pagamento».

Não ficariam completas estas notas tiradas do Relatório de 1969 se não esclarecessemos que do montante citado, 45 169 088$40 dizem respeito a vendas descontadas duma só vez, enquanto que 5 914 302$30, respeitam a mercadorias que são pagas a prestações.

Na modalidade de «vendas a dinheiro», que funciona desde 15 de Janeiro de 1970, verificou-se o seguinte:

| | |
|---|---|
| Janeiro — em 4 armazéns ..... | 143,5 contos |
| Março — até ao dia 12 ..... | 291,8 contos |

## Como funcionam os armazéns de víveres

O leitor já se apercebeu de que a função destes armazéns é, exactamente, servir o ferroviário, em tudo o que ele precisa, a um preço mais barato.

Como consegue a C. P. este desiderato? Comprando os artigos, todos eles, em quantidades realmente grandes.

Vamos ver, pelas existências de mercadorias, dos vários armazéns, o que é realmente, o movimento dum armazém-sede, como o de Lisboa, por onde passam quase todos os artigos destinados à venda, como o movimento dos diferentes armazéns, espécie de filiais.

Com efeito e segundo o documento a que nos temos referido, as mercadorias em existência, no citado ano de 1969, eram as seguintes:

| | |
|---|---|
| Armazém de Lisboa ..... | 2 433 750$53 |
| » » Entroncamento | 2 518 865$57 |
| » » Abrantes .... | 1 373 800$10 |
| » » Alfarelos .... | 2 078 413$47 |
| » » Régua ..... | 1 554 650$06 |
| » » Cacém ..... | 1 535 865$46 |
| » » Campanhã ... | 1 684 808$26 |
| » » Barreiro ..... | 2 014 299$70 |
| » » Évora ..... | 1 473 593$38 |
| » » Beja ..... | 1 422 882$98 |
| » » Faro ..... | 1 313 568$70 |

Um pequeno exame ao mapa supra dá a ideia do que são os armazéns de víveres da C. P. e ao mesmo tempo, o movimento de mercadorias, com toda a série de benefícios decorrentes da aquisição, em igualdade de qualidade, de mercadorias, a preços mais acessíveis, ou seja, com descontos que, como veremos, mais adiante, chegam a atingir, em certos casos, os cinquenta por cento.

E note-se que para conseguir toda a gama de benefícios que se propôs, com estes armazéns, a C. P. — caso a que teremos também ocasião de nos referir — suporta, ela sòzinha, os encargos de transporte, por vezes onerosos, os prejuízos de deterioração de mercadorias, os encargos com pessoal e outros.

Só assim tudo isto seria possível.

## Mais de dez mil contos de mercadorias no armazém de Lisboa

Para conhecer melhor este mundo ferroviário, para mim novo, resolvi, um dia destes, efectuar uma visita ao armazém de Santa Apolónia.

Recebeu-nos, amàvelmente, o subencarregado, sr. José Manuel Souto Silva a quem, logo de entrada, começámos por interrogar sobre a sua actividade na C. P.

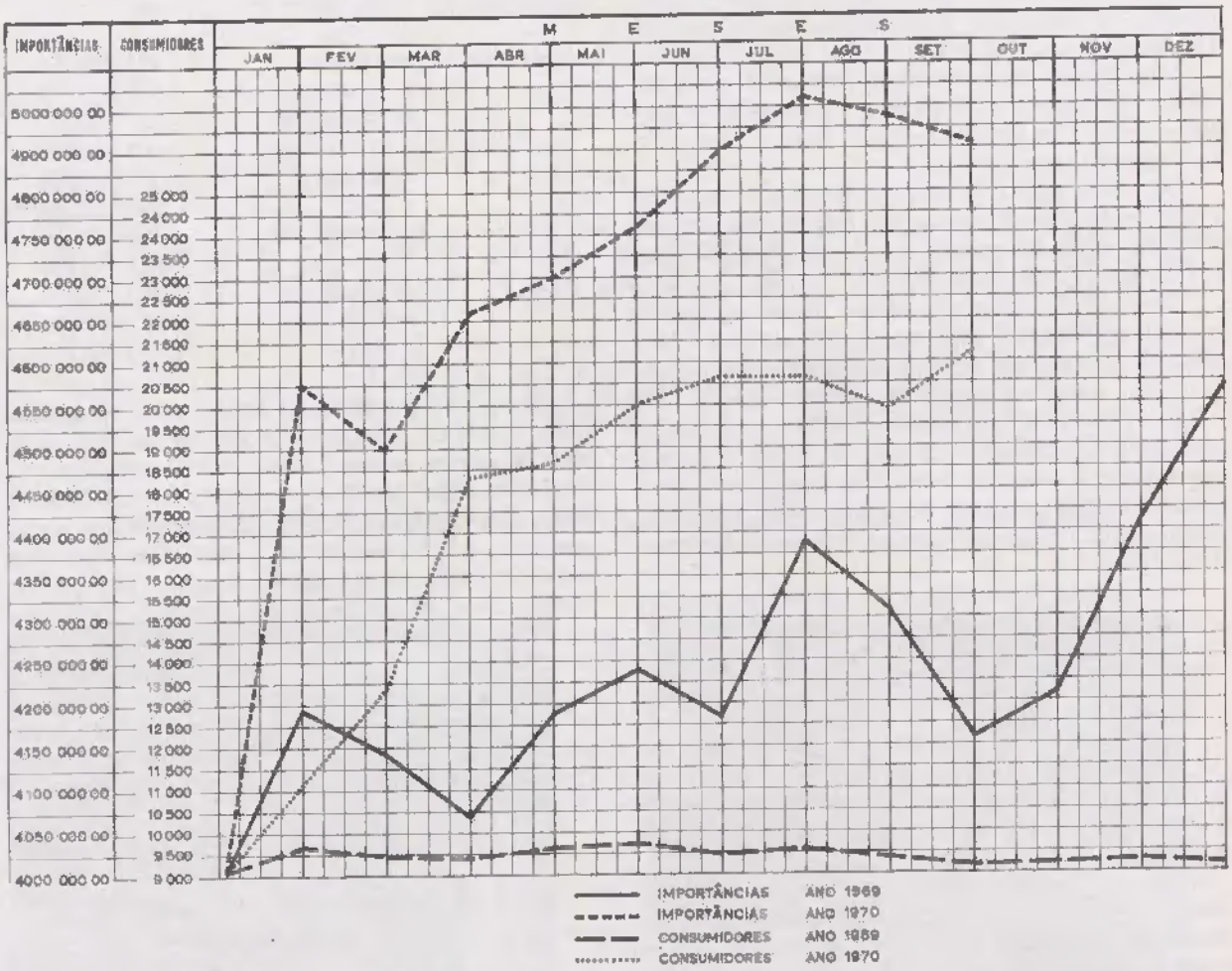
Respondeu-nos que se encontrava em Lisboa, há ano e meio, depois de ter servido no armazém do Entroncamento, durante vinte e três anos.

Natural de Torres Novas, o sr. José Manuel Souto Silva serve a C. P. há vinte e seis anos, exactamente, no mesmo sector: Serviço de Armazéns de Víveres.

Serviu em Beja, em Alfarelos e em Campanhã, para se fixar, agora, no de Lisboa, enquanto uma promoção, ou uma necessidade de serviço — a abertura dum armazém em qualquer parte — o não levar para outra terra.

Ao tomar conhecimento disto, uma pergunta nos veio à mente: que ideia fariam, há vinte e seis anos,

## Gráfico comparativo de vendas e consumidores nos anos de 1969 e 1970




os ferroviários, desta iniciativa criada para os servir?! . . .

Depois das apresentações, o sr. José Silva, enquanto iniciávamos a visita aos vários pisos do edifício, foi-nos elucidando sobre o movimento que implica uma existência da ordem dos dez mil contos de mercadorias, pois este armazém serve todos os outros.

### Todos os ferroviários, incluindo os reformados podem utilizar este serviço

Numa rápida vista de olhos ao conjunto, surpreende-se o visitante, com a arrumação feliz dos artigos e sobretudo, com o aspecto de limpeza que se nota por toda a parte.

Esta faceta foi de tal modo saliente para nós que não resistimos à tentação de falar dela ao subencarregado.

Respondeu-nos que, aquele dia, não era, com certeza, o mais feliz para isso, pois noutras ocasiões, de menor movimento, o cuidado era ainda maior.

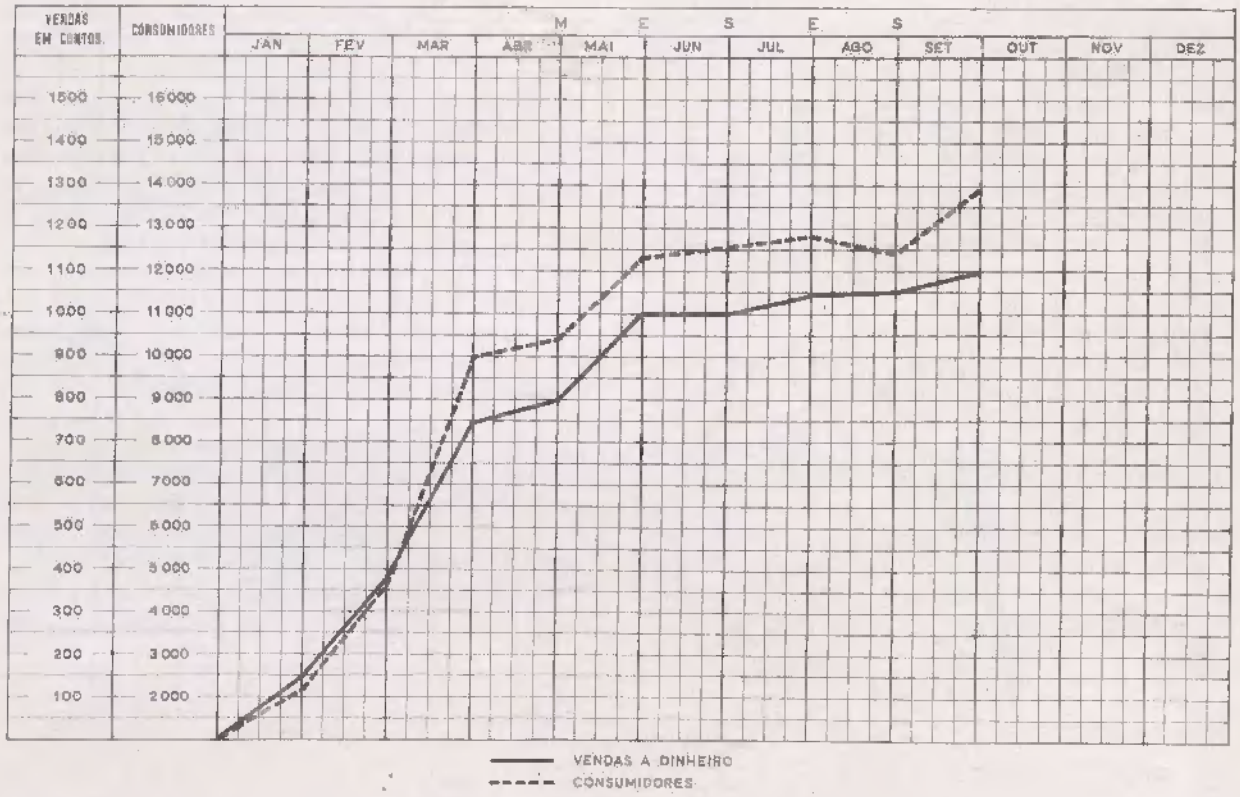
Acrescentou, a título de esclarecimento, que não se tratava de simples capricho ou excesso de zelo dos funcionários, mas sim o resultado duma exigência legal. É que aquele armazém, não obstante pertencer à C. P. está como todos os estabelecimentos do género, pertencentes a particulares, sujeito a uma fiscalização rigorosa em questões de higiene.

Depois deste esclarecimento introdutório, perguntámos ao sr. Silva como se processava o fornecimento dos artigos aos ferroviários.

O subencarregado explicou-nos que todos os funcionários da Companhia que o desejem, podem beneficiar deste serviço, quer requisitando os artigos pessoalmente, ao balcão, quer solicitando-os por escrito para que lhes sejam enviados para casa.

Na área de Lisboa — e segundo o nosso cice-

## Mapa de valores das vendas a dinheiro e consumidores no ano de 1970




rone — o armazém pode levar a casa os artigos pedidos. Basta que o requisitante more na cidade ou nos subúrbios, num raio não superior a trinta quilómetros.

O transporte da mercadoria não encarece o artigo.

E este serviço de transporte leva a sua eficiência a colocar o artigo em casa do cliente, no mesmo dia em que foi requisitado, ou, na pior das hipóteses, num máximo de dois dias.

### O que é necessário para poder beneficiar dos armazéns de víveres

Criado para ser útil aos ferroviários, este serviço pode ser utilizado por todos quantos, no activo ou na reforma, mantêm um elo económico com a Companhia.

Aos funcionários é atribuído um «AV», iniciais que, na linguagem do armazém significam o montante máximo de crédito que o funcionário pode utilizar, variando aquele apenas na razão directa da categoria profissional.

Este critério predomina tanto nas despesas mensais, a descontar no fim do mês, como nas chamadas vendas a prazo ou a prestações.

Há ainda as vendas a dinheiro, modalidade criada este ano, que foi bem aceite desde o primeiro dia, e que contribuiu grandemente para aumentar o movimento do armazém, como já afirmámos.

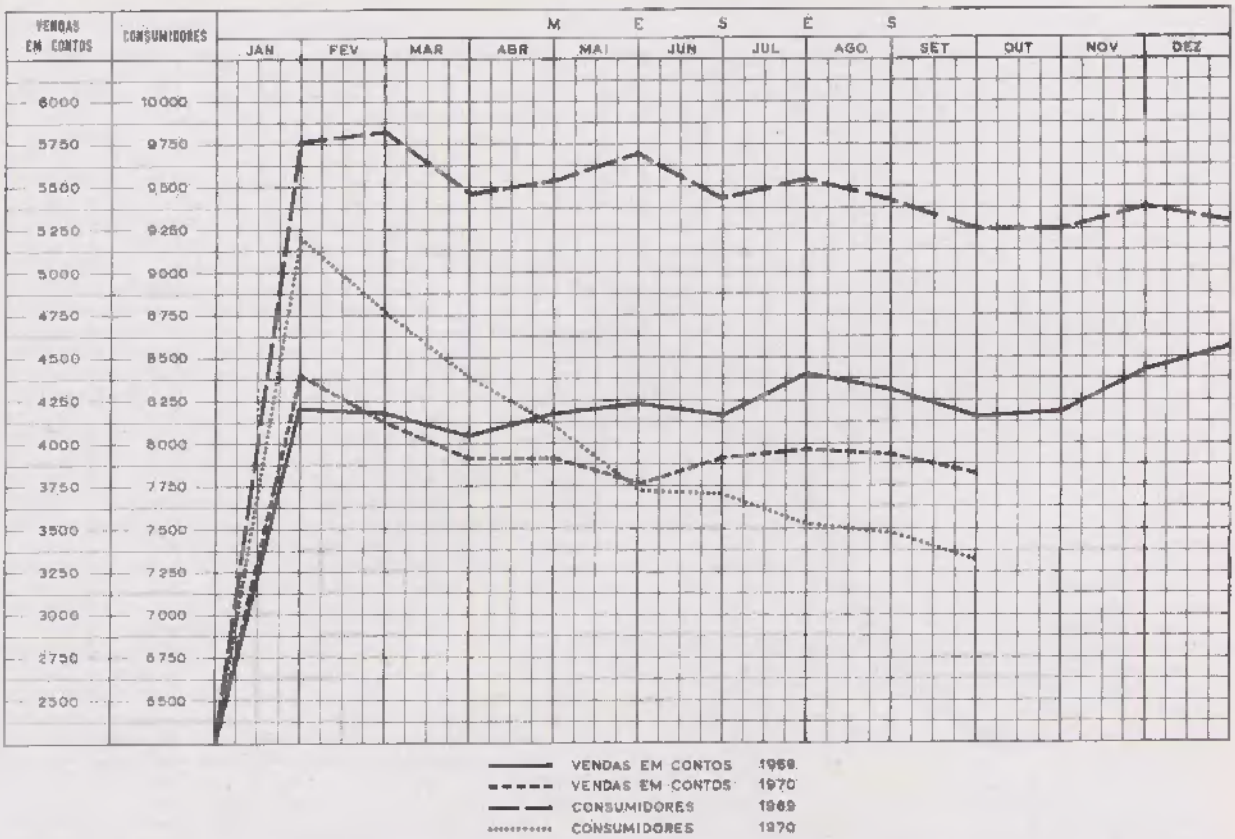
Num e noutro caso, o beneficiário só tem que preencher um papel com a discriminação das mercadorias que lhe interessam. Ao balcão, o ferroviário é aviado e leva consigo a mercadoria requisitada. Caso contrário, a mercadoria ser-lhe-á enviada, num prazo mais que satisfatório.

Em ambas as hipóteses, o valor dos artigos adquiridos será descontado, no fim do mês, no vencimento ou na reforma.

E pode afirmar-se que os interessados encontram nos armazéns tudo quanto necessitam, a preços — como tivemos ocasião de verificar — com grandes descontos.

Pode dar-se o caso de, por exemplo, na escolha dum fato, a fazenda, naquele momento em armazém, não agradar ao cliente. Mas também isso foi previsto: o cliente procura em casas da especialidade que lhe são indicadas, o género que lhe agrada,

## Mapa comparativo de valores de vendas a crédito e consumidores
## Anos de 1969 e 1970




pede a referência e escassos dias depois, é-lhe enviado sem qualquer encargo.

### Um grande impulsionador da melhoria destes serviços

Numa troca de impressões sobre o funcionamento deste serviço, foi-nos indicado um nome ao qual anda ligada a melhoria que há cerca de três anos se tem verificado neste sector.

É o chefe do sector de Abastecimentos, Cantinas, Colónias de Férias e Jardins Infantis do Serviço Social Ferroviário, sr. Álvaro Martins Baptista, que, há precisamente três anos, destacado para este Serviço, numa visão rasgada, resolveu dar-lhe maior amplitude.

Não foi, ao que parece tarefa fácil. Alguns artigos não existiam pela errónea convicção de que o ferroviário não os adquiria. Tentar introduzi-los no armazém foi um caso de persistência, dada a incógnita que os acompanhava nas hipóteses precárias da sua venda mas o sr. Martins Baptista não se atemorizou. A sua ideia foi para a frente, constatando-se que afinal os referidos artigos não se vendiam pela simples razão de que o cliente não os via ou não os encontrava quando os solicitava.

Hoje e com agrado geral, o armazém não se limita aos artigos de primeira necessidade mas a tudo quanto faz falta, desde a mercearia aos vinhos, desde a roupa ao calçado, aos artigos de «toilette», a tudo, enfim, quanto se pode exigir dum autêntico supermercado.

### Também há problemas!...

O sr. Silva, que era, no momento, o homem forte do armazém que andávamos a visitar, instado por nós sobre se se teriam verificado problemas, quer no fornecimento dos clientes, quer no transporte, quer ainda, no armazenamento, segredou-nos: o nosso problema, que não é só nosso, é o do pessoal.

Pelas explicações que nos foram dadas, pareceu-nos ser lícito tirar esta conclusão: começam a escassear os interessados em servir a Companhia, neste sector.

Porquê? A esta pergunta poderia responder-se com a própria contingência dos serviços, a necessidade, sempre certa mas imprevisível, em questão de tempo, das transferências.

Sim. Não havia dúvida de que os funcionários, sobretudo com família constituída não gostam mesmo nada de tarefas como esta, em que hoje se trabalha em Lisboa, amanhã no Porto, depois no Algarve.

Além disso — e esta parece ser também uma razão forte — os vencimentos dos caixeiros neste serviço, que eu com muito jeitinho consegui arrancar sem despertar suspeitas, estão desfasados, para utilizar uma linguagem moderna, em relação aos que se praticam fora da Companhia.

Não restam dúvidas de que aqui, como em muitos outros sectores se repetem as situações: as empresas particulares, estimuladas pelos lucros cada vez maiores, procuram captar o interesse dos bons empregados, oferecendo-lhes regalias e vencimentos que as empresas públicas ou de interesse público não podem dar.

No que respeita ao armazenamento de mercadorias, o sr. Silva disse-nos que, graças aos cuidados que todos ali aplicam, as mercadorias só em casos excepcionais chegam a deteriorar-se.

E, ao jeito de elucidação, foi-nos mostrar o sector das carnes e dos queijos, sempre em permanente vigilância, para que nada se estrague.

**As malhas da fiscalização são apertadas**

Durante a nossa visita tivemos ocasião de ver um sujeito que, volta e meia, se dirigia ao nosso cicerone, o sr. Silva, para lhe fazer perguntas, recomendações e sugestões.

Perguntámos quem era e foi-nos dito que se tratava do fiscal sr. Paulo Marreiros Vieira, ali em serviço há quatro anos. A sua função é, de facto, a de fiscal, e fiscal zeloso ao que nos disseram.

Ficámos então a saber que aquele armazém além de se encontrar sob a alçada de todas as fiscalizações próprias de mercearias, drogarias, perfumarias, supermercados, enfim, de produtos de consumo os mais variados, tinha ainda, uma fiscalização própria.

Daqui o segredo deste supermercado, impecàvelmente limpo, cuidadosamente arrumado, excelentemente apetrechado para dar ao ferroviário, uma soma de benefícios que está na razão directa da sua preferência por ele e do montante das suas compras.

Pareceu-nos, no entanto, que nem todos os funcionários conhecem ainda bem, este serviço, com cerca de trinta anos de existência e de constante aperfeiçoamento.

É pena que, por simples ignorância, estejam a perder benefícios que podem calcular-se em milhares de escudos anualmente.

ANTÓNIO DE ARAÚJO

# A galeria ferroviária do «THE SCIENCE MUSEUM LONDON»

**por Eduardo O. P. Brito**

Actualmente, a visita a um museu — uma vez este género de exposição ter passado a exercer uma função essencialmente objectiva no capítulo cultural — não constitue, apenas, uma mera contemplação revestida de um mutismo mais ou menos enlevado. Não. Transforma-se num diálogo sobremodo eloquente, ou antes, numa mensagem épica do passado com o presente. Isto, em face da noção de museologia passar a ser diferente do que se verificava em tempos mais recuados. Trata-se, pois, de uma noção que evoluiu de forma acentuada, ao ponto de, nos dias de hoje, se transformar numa verdadeira concepção, aliás, das mais perfeitas sob o aspecto cultural. E daí, o facto de, actualmente, a visita a um museu se ter tornado numa autêntica lição de história, fácil e acessível, qualquer que seja o grau de cultura do visitante; num manancial de inspiração, numa fonte luminosa, num elo vigoroso de aproximação das gerações actuais com o culto do Passado.

Todo este exórdio vem a propósito de uma série de visitas que fizemos, recentemente, a alguns dos principais museus de Londres — que, como se sabe, são dos melhores do Mundo — entre os quais o célebre «The Science Museum London», sem dúvida, um dos mais completos e importantes da fabulosa capital britânica.

De paredes-meias com um outro estabeleci-

mento congénere — o não menos célebre Museu de História Natural, onde se podem admirar as maiores colecções de animais (embalsamados), plantas e minerais, existentes no Mundo, bem como dos fósseis mais raros de que há notícia — o «The Science Museum London» proporciona-nos a exposição de uma série infindável de maquinismos, instrumentos científicos e aparelhos de pesquisas científicas e para fins educativos, tornando-se assim num museu de interesse verdadeiramente universal. Ora, é neste museu que se situa a vasta galeria destinada inteiramente aos transportes terrestres, e, como parte integrante da mesma, a valiosa Secção Ferroviária onde existem as peças mais interessantes e mais raras que temos visto neste género de museus espalhados pela Europa.

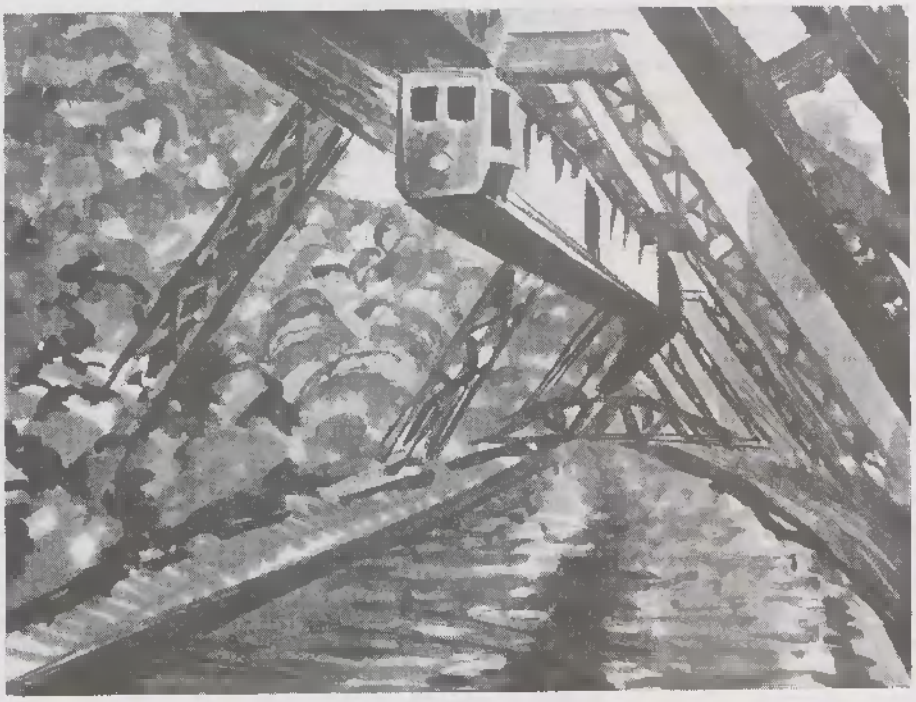
Logo à entrada, somos surpreendidos com cinco antiquíssimas locomotivas a vapor, as quais podemos considerá-las como as grandes «vedetas» do museu. Trata-se das célebres «Puffing Billy», «Rocket», «Sans Pareil», «La 2-3-0» e «Caerphilly Castle» (da Great Western), locomotivas, aliás de grandes tradições na história dos Caminhos de Ferro Britânicos, mormente a «Rocket», que data de 1829, conservando ainda as suas cores originais, se bem — é claro — que bastante avivadas. Logo a seguir a estas preciosidades museológicas, e a contrastar com a sua antiguidade, pode-se admirar uma das mais modernas locomotivas «Diesel»-eléctricas «Deltic», logo seguida de uma curiosíssima automotora, também eléctrica, afecta à linha para Glasgow, e de uma outra ainda, pertencente ao Metro de Londres («Tube»).

A par de todos estes exemplares, podemos ainda admirar uma série de pequenos modelos — cerca de oitenta! — de locomotivas a vapor, das mais diversas séries, deslizando vertiginosamente por um labirinto de pequenos ramais, accionadas por meio de um dispositivo eléctrico, oferecendo assim, além da curiosidade natural, um entretenimento interessantíssimo que se torna no enlevo de todos os visitantes — grandes e pequenos...

Para completar toda esta evocação da história dos transportes ferroviários do Reino Unido, podemos ainda admirar uma valiosa colecção de quadros, litografias e diversas obras de arte, sobre motivos ferroviários, das mais importantes que são conhecidas até hoje.

Sob o ponto de vista da técnica, esta magnífica retrospectiva dos Caminhos de Ferro Britânicos, que é a Galeria dos Transportes Ferroviários do «The Science Museum London», possui também, uma preciosa colecção — que é única no Mundo — de desenhos de locomotivas, todos eles provenientes dos arquivos da «North British Locomotive Company».

Portanto, quando algum leitor se deslocar a Londres, e que ainda não conheça a Galeria dos Transportes do «The Science Museum London», aconselhamo-lo que a visite, pois, esses passos proporcionar-lhe-ão uma preciosa lição sobre a história de um dos caminhos de ferro mais antigos e modelares da Europa.



# O metropolitano aéreo de Wuppertal na Alemanha

por Vasco Callixto

Wuppertal, na Alemanha, a cerca de cinquenta quilómetros de Colónia, é uma cidade moderna, que se desenvolve pelas duas margens do rio Wupper, afluente do Reno. Seria uma cidade vulgar, se não possuísse — há quase setenta anos — um atractivo de nomeada, que deu origem ao propagandeado *slogan* «Circule suspenso em Wuppertal», que é uma concreta realidade e não uma fantasia. Com efeito, Wuppertal possui um metropolitano aéreo, que ainda há pouco tempo era único no Mundo. E quantos visitam a cidade, são atraídos por esse revolucionário caminho de ferro, que mais parece um meio de transporte do fim do nosso século, do que do fim do século passado.

A cidade, no dizer dos seus habitantes, está ainda na infância, pois data de 1929, quando se operou a fusão das pequenas cidades de Barmen, Elberfeld, Cronenberg, Ronsdorf, Vohwinkel e Beyenburg, por ocasião da reorganização comunal da zona industrial renano-westfaliana. Os antigos e vizinhos núcleos populacionais das margens do rio Wupper deram origem a uma moderna metrópole, onde a diversidade de características se acentua. Não existe uma praça principal, um centro nevrálgico, em volta do qual gravite uma população de quase meio milhão de habitantes. Wuppertal, efectivamente, não tem um centro, não tem uma praça onde possa dizer-se que é o coração da

cidade. Tem, pelo contrário, diversos centros e diversas praças principais.

O original meio de transporte de Wuppertal é o seu mais representativo cartaz de propaganda. O visitante, subindo umas escadas ou utilizando o ascensor, instala-se còmodamente naquela lagarta de aço, que desliza ao longo do vale do Wupper, sobre o rio e sobre as cidades fusionadas, contemplando, das alturas, toda a fascinante área citadina. Os grandes edifícios, os imensos grupos de imóveis de habitação, as importantes fábricas, as manchas verdes dos parques e jardins, tudo se revela ao passageiro do metropolitano aéreo de Wuppertal.

Foi um engenheiro de largas visões, Eugen Langen, quem concebeu este meio de transporte, destinado a servir as populações de Elberfeld e de Barmen, então centros industriais independentes. Bem cedo, o esclarecido técnico encontrou uma solução para o problema da circulação urbana, que consistiu em utilizar o espaço aéreo para os transportes terrestres. O eng. Langen viu-se apoiado pelas municipalidades das duas cidades e o audacioso projecto não tardou a ir avante. O metropolitano suspenso começou a construir-se em 1898 e foi inaugurado em 1 de Março de 1901. Veio a ser o único que conheceu o êxito a longo prazo e está considerado como o tipo clássico do género. Outro caminho de ferro idêntico, que já então existia na Irlanda, manteve-se em serviço apenas até 1924. E os restantes foram ainda de bem mais curta duração.

Quem toma lugar, pela primeira vez, naquelas carruagens que vê passar sobre as suas cabeças, pode experimentar uma certa apreensão. No entanto, as estatísticas provaram que este meio de transporte é um dos mais seguros do Mundo. E é o único que proporciona uma visão espectacular de uma grande cidade em plena actividade.

De via dupla do tipo suspenso, assimétrico, a extensão da linha do «metro» de Wuppertal é de 13,3 quilómetros, desenvolvendo-se 10,5 quilómetros sobre o rio Wupper e 2,8 quilómetros sobre as ruas, o que permite aos passageiros apreciar a fisionomia da cidade e as verdejantes margens do rio. A infra-estrutura em aço é de 19 200 toneladas, o que representa cerca de uma tonelada e meia por metro de linha útil.

A altura dos *rails* é de 12 metros acima do nível das águas do rio e 8 metros sobre as ruas. Existem 18 estações, separadas por uma distância mínima de 775 metros. A frequência das passagens é de 3 minutos nas horas de afluência e de 4 a 12 minutos nas restantes. A duração do trajecto, Wuppertal-Oberbarmen e Wuppertal-Vohwinkel, é de 32 minutos, a uma velocidade média de 24,7 quilómetros horários. Contudo, a velocidade máxima autorizada alcança os 60 quilómetros por hora.

O serviço de passageiros deste metropolitano aéreo foi bastante melhorado depois da última guerra, principalmente a partir de 1951, quando se substituiram as carruagens de 50 lugares por unidades modernas, com lotação para 80 pessoas. Oito anos depois a afluência era de 40 560 passageiros por dia, com um máximo de 1690 por hora. O número de passageiros transportados anualmente subiu ràpidamente aos 15 milhões e as estatísticas registam que o «metro» de Wuppertal, em quase setenta anos de existência, transportou mais de mil milhões de pessoas.

# Nomeações e promoções

## A contar de Maio do corrente ano

**A ADIDO TÉCNICO DE 3.ª CLASSE** — o Desenhador principal, João Filipe.

**A ADIDO TÉCNICO AJUDANTE** — o Verificador de receitas, António Machado Luís Forte.

## A contar de Junho do corrente ano

**A ENGENHEIRO DE 3.ª CLASSE** — o Engenheiro praticante, António Nunes dos Santos.

## A contar de Julho do corrente ano

**A ENGENHEIRO DE 3.ª CLASSE** — o Engenheiro praticante, Jack Roosevelt Mendes.

## A contar de Setembro do corrente ano

**A ENGENHEIRO PRINCIPAL** — o Engenheiro de 1.ª classe, Abílio António de Campos Macedo.

**A ENGENHEIRO DE 2.ª CLASSE** — o Engenheiro de 3.ª classe, Manuel António Ferreira Veiga.

**A ECONOMISTA DE 3.ª CLASSE** — o Economista praticante, dr. António Manuel Baptista Viegas de Barros.

**A CHEFE ADMINISTRATIVO** — o Chefe de escritório, José Domingues.

**A ESCRITURÁRIO DE 3.ª CLASSE** — a Telefonista de 1.ª classe, Gabriela de Sampaio Fernandes.

**A REVISORES DE BILHETES PRINCIPAIS** — os Revisores de bilhetes de 1.ª classe, António da Silva Oliveira Júnior e António da Costa Lousada Júnior.

**A REVISORES DE BILHETES DE 1.ª CLASSE** — os Revisores de bilhetes de 2.ª classe, José Gomes Vidarra, Joaquim Maria Véstia Pombo, Fernando da Anunciação de Jesus, Luís Augusto Feliciano e Ricardo de Sousa.

**A REVISORES DE BILHETES DE 2.ª CLASSE** — os Revisores de bilhetes de 3.ª classe, Arménio Simões de Oliveira, José Monteiro, Manuel Pinto e João Romano Proença.

**A OPERÁRIOS DE 1.ª CLASSE** — os Operários de 2.ª classe, José Maria Dias de Bessa, Jaime Lopes dos Santos, Dário Ferreira Macedo, Manuel Lopes de Carvalho, António Henriques Pereira, António Joaquim da Silva Azevedo, Pedro Augusto Dias Quintas, José Fortunato Morão Caldeira, João Dias, Hipólito Cordeiro Valente, Manuel Marques da Rosa, Guilherme Marques Filipe, Casimiro Marques Torres Pires, Américo Marques Samouco, João Augusto Tanqueiro Costa, Manuel Bernardo, João de Jesus Gadelha, Jaime Luís Maia, Manuel Belo Brazete, Manuel Lopes Monteiro, Francisco Silveira Pereira, Manuel de Jesus Santos, António Abelho Pereira, João Francisco Correia Vaz, Luís Ribeiro Matas, António Baptista Ferreira Amado, Joaquim de Gois Nobre, António Rodrigues Ramos Teixeira, João Roque Leal, Francisco da Silva Baltazar, Manuel Ferreira, Joaquim de Oliveira, José António Guerreiro, Lenine da Fonseca, Manuel Pedro Mendonça, Manuel Nunes, Manuel Joaquim Ramos, José Baptista Marques da Silva, Manuel António Firmino, Joaquim Maria Pereira Barbosa, Manuel Serra de Ascenção e Sérgio Ferreira Moniz dos Santos.

**A OPERÁRIOS DE 2.ª CLASSE** — os Operários de 3.ª classe, Manuel dos Santos Santana, Lizuarte Teixeira Guimarães, Mário Delfim Teixeira Soares, António Ferreira da Silva, Álvaro de Jesus Gomes Pereira, Alberto Alves Rodrigues, António Pereira da Silva, José Nunes Ferreira, José Alves dos Reis, Henrique Ribeiro Pereira da Silva, José Alves Monteiro, Manuel Barbosa, Augusto Martins de Carvalho, João Elísio Vieira, José da Silva Ribeiro, Bernardino Braga Lima, António Heitor, Manuel de Jesus Bernardo, Manuel Garcia, José do Nascimento Nunes, António Gonçalves, Joaquim Alberto Alves Nunes, José Amoroso, Jacinto de Jesus da Mata, Leonardo Nunes, Manuel Jorge Nogueira, Fernando Neves Barroso, Adriano José Ferreira, António Jerónimo, João Roque Albino, Manuel Alves, Marcelino Monteiro Arranhado, Abílio Ermitão, Augusto Freire Mendes, Júlio Lopes Carvalheiro, João Gonçalves Júnior, Manuel Alves Henriques, Eusébio Joaquim Oliveira Braz, José Neto da Rosa, José Honório, José Calado Alves, António Rafael dos Santos, José Pinto, António Pires Jorge, Manuel Eugénio Lopes Grilo, Joaquim Amaral, Fausto Henriques Costa, Alberto Gonçalves, José Gonçalves Morgado Ribeiro, Manuel Gonçalves, António Augusto Monteiro dos Santos, Joaquim Henriques Marinheiro, António Pereira Girão, António Ferreira Girão, António

dos Anjos da Costa, Álvaro Oliveira Ferreira, Darlindo José Fachada, António Ribeiro Bento, José da Conceição São Pedro, Manuel Dias Patrão, Cristóvão Oliveira Macau, Aníbal da Conceição Luís, João Luís Faneca, António Raimundo dos Santos, João Sequeira Araújo, Ramiro Pereira dos Santos, José do Carmo Arez Canhoto, Eugénio dos Santos Cardoso, Américo de Oliveira Barradas, Manuel dos Santos Roberto, Luís Gonçalves dos Santos, José da Silva Vieira, João de Oliveira Fernandes, Joaquim Correia Felícia, José Francisco da Rosa Simões, Manuel Evaristo R. de Almeida, Ataíde Redondo Capote, Américo Luís Bonito, Manuel Rodrigues C. de Oliveira, José da Palma Guerreiro, Américo da Conceição Botelho e António Fernandes V. Cabrita.

A OPERÁRIOS DE 3.ª CLASSE — os Operários de 4.ª classe, António Nunes Ribeiro, Alcino Lopes, Carlos da Silva Sá Gomes, António Gomes Vilas Boas, Manuel Augusto Barbosa, Joaquim Martins Couto Magalhães, João Pinto de Oliveira, Antero Pereira Marques, Izidro Martins Coelho, Alcino da Costa Vilaça, Francisco Coelho, António da Costa Oliveira, Domingos Fernandes da Silva, Ezequiel Pinheiro Brandão, Camilo Araújo Gomes dos Santos, Fernando Gomes de Carvalho, António de Sousa, António da Lomba Sousa, Francisco Fanha Tanoeiro, José Ramos Abreu Vital, Mário Henrique Godinho, Hermínio Redinha de Campos, José Carvalho Paulino, Arlindo da Conceição Salgueiro, João de Matos Silva, Manuel Ferreira Melroeira, João Gonçalves Xavier, Manuel Pires Sobreira Maia, Sérgio Emídio Fontes, António Maia Gonçalves Conde, Manuel Inês Gil, Armando Santana Graça, Manuel Dias da Costa, José Carlos Correia dos Reis, José Bento Sutanho, Carlos Alberto da Silva Honório, Manuel de Oliveira Jesus Capacho, António Contente Ferraz, Francisco Ferreira Mousinho, João Manuel Belo, António Maria Borges, António Manuel Ribeiro Marchão, Artur Florindo Lopes, Augusto Rodrigues S. Monteiro, Eduardo Ribeiro Caratão, Bernardino Inácio Reto Rico, Manuel Júlio Marta Cunha, José Ferreira Semedo, António Fernandes das N. Gomes, João Rasteiro dos Santos, António da Graça Pires, José Nunes Catarino, José Zacarias Branco, José Raimundo Pereira, Merceano de Magalhães Baptista, Manuel Afonso, Lino Ramos Simões Ribeiro, José Joaquim de Carvalho, Fernando Pereira Lameiro, Manuel Miranda Madeira, António Pimentel Campizes, António Sabino de Matos, Isolino Rodrigues Combo, António Taborda P. Cardoso, José Bárbara Marques, João Pedro Lopes G. dos Santos, António Pires de Almeida, Manuel António Montes, Eduardo Francisco Arsénio, António Jorge Batata, José Manuel Féliz Trindade, Jaime Brás Baptista, António Jacinto Carlos, Joaquim Pedro Rosa Barrocas, José Pereira Lourenço, Francisco Martins Cherondo, Manuel José Rodrigues, Joaquim dos Santos Fernandes, Mário Martins Rodrigues, Amândio Manuel de Brito Soares, António José Neto Pinto, Teotóneo Rodrigues das Neves, Manuel de Jesus Urbano, Elói Inácio Gonçalves, Carlos Firmino da Silva, Aquilino da Conceição Cruz, Agostinho Miranda Roldão, José Irraquiel Pires Carvalho, Martinho António Carolino, António Casimiro Santos Chula, Artur Arsénio Baixinho Graxinha e José Malva Ferreiro.

## A contar de Outubro findo

A ENGENHEIRO PRINCIPAL — o Engenheiro de 1.ª classe, Manuel Augusto Lopes.

A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 2.ª CLASSE — o Agente técnico de engenharia de 3.ª classe, António Gomes Dias Guimarães.

A ADIDO TÉCNICO PRINCIPAL — o Adido técnico de 1.ª classe, Lourenço Trindade Piedade.

A ADIDO TÉCNICO DE 1.ª CLASSE — o Adido técnico de 2.ª classe, Henrique Walter Gomes Candeira.

A ADIDOS TÉCNICOS DE 2.ª CLASSE — o Adido administrativo de 2.ª classe, Manuel Henrique Martins e os Adidos técnicos de 3.ª classe, Abílio Alves Amorim e José de Almeida Vaz Lourenço.

A ADIDO TÉCNICO DE 3.ª CLASSE — o Adido administrativo de 3.ª classe, Artur António Alves Ferreira Rodrigues.

A INSPECTORES COMERCIAIS DE 1.ª CLASSE — os Inspectores de receitas de 1.ª classe, João da Fonseca, Salvador Moreira, Alberto Maria Canhão e Albertino Teixeira de Magalhães.

A INSPECTORES COMERCIAIS DE 2.ª CLASSE — os Inspectores de receitas de 2.ª classe, José Augusto Teles Bessa, Luís Gregório Velez e Aurélio da Silva Coelho.

A AJUDANTE DE PREPARADOR — a Praticante de preparador, Victória da Silva Tavares Correia.

A VERIFICADOR DE RECEITAS — o Factor de 1.ª classe, António Pereira Transmontano.

A SUBCHEFE DE ESCRITÓRIO — O Chefe de secção, António José Marques Anastácio.

A CHEFES DE SECÇÃO — os Escriturários de 1.ª classe, Ernesto Conde Proença e José Augusto Ismael Baltasar.

A ESCRITURÁRIOS DE 1.ª CLASSE — os Escriturários de 2.ª classe, António Ferreira, José Ferraz Marcela e Manuel Carvalho.

A ESCRITURÁRIOS DE 2.ª CLASSE — os Escriturários de 3.ª classe, Manuel António Camilo, Francisco Rocha Levezinho, José Gameiro Valentim, Maria Augusta Vilela S. Escalhão, Maria Teresa da Silva Agulhas e Maria Ester Mendes Ferreira.

A DESENHADOR PRINCIPAL — o Desenhador de 1.ª classe, Carlos Vítor Barreiros da Silva.

A DESENHADORES DE 1.ª CLASSE — os Desenhadores de 2.ª classe, Vítor Manuel Teixeira de A. Rodrigues, António da Costa Geraldes Aires e Manuel Oliveira Simões.

A MAQUINISTA DE 1.ª CLASSE — o Maquinista de 2.ª classes, Carlos Duarte.

A MAQUINISTA DE 2.ª CLASSE — o Maquinista de 3.ª classe, Mário Afonso Belo Alfaia.

A MAQUINISTA DE 3.ª CLASSE — o Fogueiro de 1.ª classe José Sebastião da Silva.

A FOGUEIRO DE 1.ª CLASSE — o Fogueiro de 2.ª classe, João Rafael Alcácer Rainho.

A CONDUTORES PRINCIPAIS — os Condutores de 1.ª classe, Joaquim Jacinto e Joaquim Martins Correia.

A CONDUTORES DE 1.ª CLASSE — os Condutores de 2.ª classe, Jaime Ferreira Marques, Artur da Conceição Rosendo, António Maria Pereira, Joaquim Ferreira da Costa, Raul da Graça Oliveira e Abel de Almeida.

A CONDUTORES DE 2.ª CLASSE — os Guarda-freios de 1.ª classe, Constantino Teles, José Gonçalves e António Marques.

**A REVISORES DE BILHETES DE 1.ª CLASSE** — os Revisores de bilhetes de 2.ª classe, Vitorino Martins e Silva, Augusto Alberto Relvas, José dos Santos Martins e José de Oliveira Cardoso.

**A CHEFE DE CANTÃO DE TELECOMUNICAÇÕES DE 2.ª CLASSE** — o Electricista de telecomunicações de 1.ª classe, Augusto de Carvalho.

**A ELECTRICISTA DE TELECOMUNICAÇÕES DE 1.ª CLASSE** — o Electricista de telecomunicações de 2.ª classe, João Bento Calado.

**A ELECTRICISTA DE TELECOMUNICAÇÕES DE 2.ª CLASSE** — o Electricista de telecomunicações de 3.ª classe, Tobias José Piti.

**A ELECTRICISTA DE TELECOMUNICAÇÕES DE 3.ª CLASSE** — o Guarda-fios de 1.ª classe, Francisco Pedro Galocha.

**A GUARDA-FIOS DE 1.ª CLASSE** — o Guarda-fios de 2.ª classe, Manuel Gonçalves Lopes.

**A CONTRAMESTRE DE 2.ª CLASSE** — o Chefe de brigada, Joaquim Mendes.

**A CHEFE DE BRIGADA** — o Operário de 1.ª classe, Manuel Trindade Sobreira.

**A OPERÁRIO DE 1.ª CLASSE** — o Operário de 2.ª classe, Vitorino de Almeida Araújo.

**A OPERÁRIO DE 2.ª CLASSE** — o Operário de 3.ª classe, João Simões Marques.

**A OPERÁRIOS DE 3.ª CLASSE** — os Operários de 4.ª classe, Manuel Joaquim Correia, António Lopes Quintas, Manuel Joaquim Palma Coelho e Vitorino da Conceição Fernandes.

**A AJUDANTE DE REVISOR DE MATERIAL** — o Servente de 1.ª classe, António Nunes Godinho.

**A CAIXEIROS PRINCIPAIS** — os Caixeiros de 1.ª classe, Manuel João Sequeira e Virgílio José Pimenta Raimundo.

**A CAIXEIROS DE 1.ª CLASSE** — os Caixeiros de 2.ª classe, João Miguel Gomes Vieira, Fausto Serra Ribeiro da Fonseca, Mário de Lemos Fernandes e Manuel de Macedo.

**A CAIXEIROS DE 2.ª CLASSE** — os Caixeiros de 3.ª classe, Joaquim Monteiro de Matos, Joaquim Pedro da Costa, Manuel José Gonçalves Galinha, Constantino Marques Machado, Leandro dos Santos Torres, José Inácio de Brito Lourenço, Manuel Joaquim Chinita Carvalheira e José Pinto de Oliveira.

**A CAIXEIROS DE 3.ª CLASSE** — os Serventes de 1.ª classe, Florival Martins Coelho, Custódio Alves da Rocha, José Lourenço da Silva Moreira e Francisco Ernesto dos Santos; o Servente de 2.ª classe, António Ferreira da Silva e os Serventes de 3.ª classe, Fernando António Esteves, Amadeu de Jesus Monteiro, Fernando Martinho Laranjeira, João Fernando Gariso Chilro, Joaquim Rosa das Neves; António João Carmo Palma, José Luís de Matos Guerra, Joaquim Vicente Almeida, Fernando dos Santos Pissara e Arsénio Júlio Oliveira.

**A MARINHEIROS DE 2.ª CLASSE** — os Marinheiros eventurais, Manuel José Chagas, Mário Francisco Gonçalves e Mário Conceição Ramos.

**A CHEFES DE LANÇO DE 2.ª CLASSE** — os Chefes de distrito, Joaquim Matias Graça Roque, João Guilherme Tomé Gomes, Jesuino António de Sousa, Abel Francisco dos Santos, Augusto Fernandes Girão, Adelino Santiago, José Martins, Jesus António Pinto e Manuel Maria Lopes Costeira.

**A CHEFES DE DISTRITO** — os Subchefes de distrito, João da Conceição Bizarro, Américo de Jesus, António Martins Brizida, José Gaspar, António Pedro e António Rocha de Carvalho.

**A SUBCHEFES DE DISTRITO** — os Assentadores de 1.ª classe, Francisco António Vitória, António Lopes Teso, Manuel Bernardino Vasco e António José Francisco.

**A ASSENTADORES DE 1.ª CLASSE** — os Assentadores de 2.ª classe, Firmino Pinto, Manuel Lúcio Nogueira, José Martins Caldeirinha, José do Espírito Santo Veríssimo e António Mesquita.

**A SERVENTES DE 1.ª CLASSE** — os Serventes de 2.ª classe, João Ascenção Sobral, Florival das Neves Santos, António da Silva Cabrita, Guilherme Coelho Clemente, Mário Gregório da Silva, José Filipe Silvestre, José Miguel Gonçalves Salvado, Manuel Nunes das Neves, António Heitor de Oliveira, António Baldaia de Queirós, Saul Monteiro Couto de Almeida, António Pinto de Madureira, Vicente Fernandes Tito Cachapa, Silvério Francisco Clímaco Gomes, Manuel Ribeiro Carneiro, Albino dos Santos Martins, Jesuino Artur da Conceição Oliveira e Domingos Alves.

**A SERVENTES DE 2.ª CLASSE** — os Serventes de 3.ª classe, Henrique de Jesus Almeida, Manuel António Vieira de Almeida, José Júlio Oliveira da Costa, José Teresa dos Santos, Manuel Pureza Pereira, João Santos Ferreira, António Alberto Filipe Botelho, José Maria Rodrigues Candeias, João de Matos Fernandes, António Pedro dos Santos Ramos, Manuel Carvalho Sequeira, José Correia Carvalho, António Pombo Gonçalves, Augusto Canhestro Marques, José António de Jesus Lopes, Mário Pinto, Francisco Maria Carrilho da Silva, António de Figueiredo, António Carvalho de Almeida Chaves, Licínio da Silva Nunes, José António das Neves, Manuel Borges Ferreira, Francisco Mário Felício Ramalho, Antero Augusto Viseu, Manuel Alves Fernandes, João Baptista Salgueiro, João Pires Sérvulo, António Manuel Nascimento, João Afonso Martins, José Rodrigues de Almeida, Diamantino Rodrigues Alves Paulino, Manuel da Conceição Alves, Joaquim José Martins de Almeida, João Crastes Barradas, José Maria João, Florêncio Maria José, Fernando Correia de Sousa, Arménio Milho de Matos Morgado, António José da Conceição, Vítor Gonçalves de Almeida, Joaquim António Mariano, José Gaspar Gato Lagartixo, José Correia Encarnação Loureiro, Manuel António Rato Mergulhão, João Filipe de Carvalho, João Augusto Alves Pedro, Aurélio de Jesus Jerónimo, Manuel Bidarra de Ascenção, Abílio Cândido Ferreira Bragança, Laureano Milheiro Gomes, Domingos Velez Candeias, José Lopes Martins, António Maria Alferes, António Maria João e David Cabrita Martins da Ponte.