

BOLETIM

Nº 532/534

OCTUBRO-DEZEMBRO/73



Fundador:
Eng.º Álvaro de Lima Henriques
Director:
Eng.º José Alfredo Garcia
Editor:
Dr. Élio Cardoso
Arranjo gráfico:
Helena Salvador

Sumário

Editorial — Directores de Relações Públicas da U. I. C. em Portugal	2
Reunião ferroviária internacional de relações públicas	3
Nova empresa rodoviária de que a C. P. é associada	5
Importantes aquisições de material circulante	8
Um programa para seis anos de futuro — O Caminho de Ferro no IV Plano de Fomento	10
Director do novo Departamento de Instalações Fixas	12
Reorganização de serviços — Alterada a orgânica do DEP e criado o Departamento de Instalações Fixas	12
A nova ponte de Serpa vai acabar com o tráfego de estrada na ponte ferroviária do ramal de Moura	13
Colónia de Férias de Valadares — por Fernando Martins	14
Nova ponte ferroviária no Porto	16
Praticantes de factor do sexo feminino	16
O fim do carro particular?	17
Transportes de ontem e de hoje — Os mais antigos elevadores de Lisboa — por Vasco Callixto	20
Temas técnicos — Cibernética, meio de os dirigentes dos Caminhos de Ferro preverem o que serão os anos de 1980/1990 — por Alan S. Boyd	22
Temas sociais — Lar dos ferroviários reformados	26
Visitas de estudo	27
Um artigo e uma resposta	28
Uma cadeira de vãos	29
Noticiário	30
Lá por fora	32

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Sede: Calçada do Duque, 20 — Lisboa — Composto e impresso nas oficinas gráficas de Mirandela & C.ª — Rua Vitor Cordon, 27 — Lisboa

Editorial

Directores de relações públicas da U. I. C. em Portugal

A realização no Estoril, a convite da C. P., da reunião plenária dos directores de Relações Públicas da União Internacional de Caminhos de Ferro, efectuada em fins de Setembro, teve para nós, ferroviários portugueses, particular significado.

Para além da já tradicional presença da C. P. em conferências internacionais, a possibilitar aos seus representantes contactos directos e intercâmbios de ideias, na análise e solução dos problemas comuns, que são das formas mais consagradas de cooperação inter-redes da nossa época, esta reunião empenhou-se através dos seus mais qualificados peritos, em definir e aplicar, junto do público, a imagem de prestígio de um caminho de ferro, à escala europeia, moderno, válido e progressivo.

Esta circunstância, no exacto momento em que a C. P. vive uma reconversão profunda das suas estruturas, no «aggiornamento» tecnológico e administrativo de todo o seu sistema de transportes, serviu, com oportunidade, os interesses da Empresa — e especialmente os do seu sector responsável de Relações Públicas.

Como se sabe, o operoso período de desenvolvimento planeado que se está seguindo internamente na Companhia, requer por razões compreensivas, novas e crescentes acções no domínio da informação e do esclarecimento à opinião do País, especialmente no delineamento das programações ferroviárias. A própria execução do IV Plano de Fomento, a vigorar no hexénio de 1974 a 1979, surge também como motor de crescimento às tarefas específicas das Relações Públicas, ao definir e desenvolver, dentro dos parâmetros caracterizadores da época em que o mesmo irá desenrolar-se, os esquemas de acção governativa, que para o caso da ferrovia, esclarecem, orientam e resolvem grande parte da política de gestão da Empresa.

Do confronto e acerto das nossas actividades com as criações e experiências das Administrações mais influentes, foi possível pautar procedimentos, fortalecer esforços e catalizar iniciativas com possibilidades consideráveis de aplicação na estratégia e na tática da actual conjuntura, e entrar-se assim, numa mais dinâmica cooperação de ordem internacional.

Paralelamente pôde a C. P., perante os responsáveis da informação ferroviária do Velho Continente, dar a conhecer, com pormenor e num diálogo generalizado, os aspectos fundamentais da reconversão da sua rede — e que constitui a nota dominante da imagem da Companhia — comprovando que também cá, o caminho de ferro actual prossegue na sua marcha irreversível de modernização e adaptação vocacional.

Ficou todavia bem expressa nesta reunião que nenhum programa de Relações Públicas — por mais perfeito que seja — poderá resistir a serviços mal executados. Na verdade, constitui princípio axiomático que nenhuma rede ferroviária poderá atrair novas correntes de tráfego, ou conseguir sequer a simpatia dos utentes, se o seu funcionamento não for impecável; se não dispuser de equipamentos melhorados, preços competitivos e serviços rápidos. Em suma que as Relações Públicas não são a «arma secreta» capaz de convencer o público a aceitar o «mau» como «bom» — ou a panaceia miraculosa que alivia todas as enfermidades...

Mas, o clima de franco optimismo que a reunião revelou por parte dos seus delegados, nos estudos e acções que lhes estão confiados, expressou bem a inabalável fé e a indestrutível confiança de todos, no futuro promissor da ferrovia.

É neste complexo de perspectivas que se processa actualmente todo o conceito e evolução da técnica de Relações Públicas aplicada aos Caminhos de Ferro da Europa, nas suas principais áreas de reflexão.

Reunião ferroviária internacional de relações públicas

De 27 a 29 de Setembro último, realizou-se no Estoril, a convite da C. P., a reunião plenária anual dos Directores de Relações Públicas das Administrações ferroviárias membros da União Internacional dos Caminhos de Ferro, presidida pelo dr. William Wenger, director do Centro de R. P. de Paris. Presente, igualmente, o dr. Fausto Gianni, director do Centro de Publicidade, de Roma.

Nesta reunião, tal como nas restantes estabelecidas em regime de rotação, foram traçadas as principais directrizes de actuação das redes ferroviárias europeias no domínio da informação, apreciadas campanhas, iniciativas e empreendimentos verificados nesse campo, e analisadas estruturas para manter e desenvolver no espírito do público uma imagem de prestígio de um caminho de ferro válido, moderno e crescentemente valorizado.

Estiveram presentes directores dos caminhos de ferro da Áustria, Bélgica, Espanha, Finlândia, França, Grã-Bretanha, Holanda, Irlanda, Itália, Japão, Luxemburgo, Noruega, República Federal da Alemanha, Suécia e Suíça, além de delegados da «Wagons-Lits», «London Transport», empresas de navegação marítima ligadas à via férrea, e editores de revistas ferroviárias de representação externa.

Da delegação da C. P., faziam parte os srs. dr. Elío Cardoso, Américo Ramalho, José de Matos Serras e António Gouveia.

A reunião compreendeu três sectores:

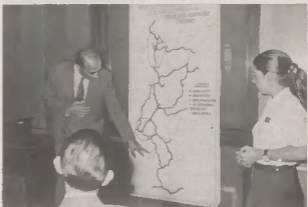
Comité Técnico — grupo executivo que prepara as principais programações a seguir em



O presidente William Wenger na reunião.



Uma das sessões de trabalho.



O sr. Almeida e Castro na sua exposição.

comum pelas administrações ferroviárias associadas e da qual a C. P. faz parte — editores de revistas ferroviárias de representação externa e plenário dos Directores de Relações Públicas.

Para além dos assuntos de fundo, especificamente técnicos, tratados na reunião, destacaram-se os seguintes: análise do programa comemorativo do cinquentenário da U.I.C.; exposição itinerante «Comboios Célebres» de material histórico ferroviário, (apresentada em Clapham, na Inglaterra, Lucerne, na Suíça, Munique, na França, e Gävle, na Suécia e prevista para outras cidades); boletim «Ferinfo»; publicações editadas (Brochura «TEE», «A Europa dos Caminhos de Ferro», «As Grandes Arterias Ferroviárias Europeias»); agenda-calendário «Who's Who»; visitas de jornalistas a diversas redes (a viagem do jornalista americano Saltzman, editor do «Eurail Guide» de Lisboa a Vladivostok, por caminho de ferro); reportagens ferroviárias da BBC, France-Inter, ORTF e «Europa-Magazine»; campanha de informação nos E.U.A. (4.ª campanha de informação e esclarecimento ferroviário europeu junto do grande público norte-americano); estudo do Plano Director dos Caminhos de Ferro Europeus; ficha documental sobre definição e objectivos das Relações Públicas aos Caminhos de Ferro; análise de cartas periódicas dirigidas aos Governos e organismos oficiais, sobre os mais importantes problemas da via férrea; visita de jornalistas europeus, em «rally» de imprensa aos estaleiros da nova linha «directíssima» Roma-Florença em 22 e 23 de Novembro de 1973; preparação do IV Simpósio de Cibernética em Washington, em Abril de 1974; preparação do programa comemorativo, na Inglaterra, em Setembro de 1975 do 150.º aniversário do primeiro caminho de ferro de serviço público (Stockton-Darlington, inaugurado em 27 de Setembro de 1825); criação dum Grupo de Trabalho para a criação de uma revista internacional de noticiário ferroviário; intensificação de campanhas publicitárias junto da juventude e questões de orçamento.



Declaração para a imprensa



No seio do Vício de Ferro



Com o eng. Brito e Castro

A terminar o eng.º Francisco de Almeida e Castro, director-adjunto à Administração, falou sobre «A Reconversão dos Caminhos de Ferro Portugueses».


Relativamente a revistas ferroviárias abordou-se o intercâmbio entre redacções, problemas de aproximação do pessoal das redes no sentido internacional, necessidade de informação sistemática para os agentes do caminho de ferro, publicação recíproca de reportagens ferroviárias, campanhas de amizade, troca de elementos informativos e de fotografias, melhoria de aspectos gráficos e dos conteúdos das publicações, etc.

No final, o dr. Elio Cardoso, chefe do Serviço de Relações Públi-

cas, falou sobre os antecedentes, situação actual e perspectivas futuras do «Boletim da C. P.», de que é editor.

A margem da reunião organizou-se, como é de norma, um programa social e turístico, em honra dos delegados e suas famílias, que deixou em todos a impressão da tradicional hospitalidade lusitana.

A próxima reunião plenária realizar-se-á em Dublin, na Irlanda, em Setembro de 1974.



Intersul

Nova empresa rodoviária de que a C. P. é associada

A constituição desta sociedade, a primeira empresa nacional para operar nas linhas regulares internacionais, é uma realidade modelo daquilo que pode e deve constituir a coordenação dos transportes — afirmou o administrador brig. Almeida Fernandes.

Realizou-se em 24 de Setembro, na Administração da C. P. a escritura de constituição da Sociedade INTERSUL, empresa que tem por objecto a exploração do transporte rodoviário internacional de passageiros, com origem ou destino na região sul do País.

Este novo modelo de colaboração rodo-ferroviária pretende eliminar aspectos concorrenciais negativos e estabelecer uma repartição de tráfegos baseada na vocação de cada meio de transporte. São empresas sócias da INTERSUL as seguintes:

- Claras Transportes, S.A.R.L.
- Camionagem Ribatejana, Lda.
- Castelo & Caçorino, Lda.
- Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
- Covas & Filhos, Lda.
- Empresa Rodoviária Sotavento do Algarve, Lda.
- Empresa de Viação Algarve, Lda. (EVA)
- Empresa de Viação Barranquense, Lda.
- João Cândido Belo & C., Lda.
- João Maria dos Anjos, Lda.
- TRANSUL

À cerimónia estiveram presentes elementos de todos os operadores rodoviários do Sul que aderiram a esta iniciativa, tendo representado a Companhia os Administradores brig. Almeida Fernandes e dr. Ventura Mateus.

Com a criação da INTERSUL passa a existir um interlocutor legal e válido na reciprocidade proporcionada ao nosso País pelos acordos bilaterais internacionais para o transporte de passageiros que Portugal tem subscrito.

Após a assinatura do contrato de constituição social, o brig. Almeida Fernandes, proferiu as seguintes palavras:

É com a maior satisfação que registo a presença de todos VV. Ex.^{as} neste acto de celebração da escritura da «INTERSUL».

O Governo, ao publicar, em 6/11/71 o Regulamento dos Transportes Rodoviários Internacionais, fez uma

verdadeira profissão de fé na capacidade de realização e de mútuo entendimento entre os transportadores rodoviários nacionais.

Com efeito, o Decreto n.º 45/72 estabelecia que os Transportes Rodoviários Internacionais deviam ser explorados apenas por 3 empresas de âmbito regional (Norte, Centro e Sul) que agrupassem todos os operadores nacionais de transportes internos que nelas quisessem participar.

Estava, pois, dado o primeiro grande passo para uma concentração empresarial e para uma concretização do processo de eliminação de aspectos concorrenciais negativos, numa óptica de bem servir o público e de ser útil à Nação.

De facto, os Acordos Bilaterais Internacionais Rodoviários que Portugal tem vindo a celebrar com outros países, proporcionam, ao nosso País, a reciprocidade no domínio da efectivação nos Transportes Rodoviários Internacionais. Mas, para efectuar estes transportes havia que constituir Sociedades Nacionais que fossem as interlocutoras legais, das Sociedades estrangeiras.

A INTERSUL é a primeira empresa nacional, legalmente constituída, para operar nas linhas regulares internacionais.

Esta sociedade, como elemento novo no contexto rodoviário nacional, teve para isso de vencer toda uma vasta gama de dificuldades, já que houve que imaginar e que articular todos os respectivos instrumentos regulamentares e estatutários.

Mas, o avanço conseguido pela INTERSUL sobre as outras sociedades congéneres é bem a imagem fiel do espírito de cooperação e de leal colaboração, prestado por todas as empresas que a ela aderiram.

Cabe portanto aqui uma palavra de muito apreço e de particular realce pelo zelo e interesse que a empresa João Cândido Belo (uma das maiores empresas rodoviárias do País), evidenciou ao longo de todo o processo, promovendo uma ampla harmonização dos diferentes interesses em jogo.

A INTERSUL materializa, também, todo um novo esquema de colaboração rodo-ferroviária.

A concorrência desregrada não aproveitou a ninguém e, em última análise, extremamente lesiva do interesse nacional.

A constituição da INTERSUL é — a meu ver — uma realidade modelo daquilo que pode e deve constituir a coordenação dos transportes.

Esta coordenação tem de transcender o simples



O administrador
Brígida Almeida Fernandes

domínio regulamentar e inserir-se no plano das iniciativas pragmáticas, que são a mola real de toda a actividade económica.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, aproveitando a oportunidade que lhe é concedida pelos seus novos estatutos e pelo actual contrato de concessão, tem o maior interesse em encarar toda esta problemática sobre uma óptica completamente actualizada que contemple:

- os mútuos interesses em jogo;
- a repartição dos tráfegos, baseada na sua vocacionalidade modal;
- a eliminação dos aspectos concorrenciais erosivos da rentabilidade empresarial.

Importa agora não esmorecer. O muito que está feito exige ainda bastante trabalho da parte de todos.

Torna-se necessário requerer as linhas regulares e operá-las, depois, segundo uma óptica que permita simultaneamente:

- Distribuir benefícios pelos sócios;
- Cooperar com a Administração Pública, para a concretização das metas fixadas nos Acordos Internacionais.

A C. P., tal como até agora, coloca todos os seus serviços técnicos, de Secretariado e de Contencioso à disposição da INTERSUL, para efeitos de materialização dos seus objectivos comerciais.

Faço votos pelo futuro da INTERSUL, certo de que a experiência passada frutificará no futuro, para proveito de todas as nossas empresas e prestígio de Portugal.

Respondeu em nome dos empresários da camionagem presentes, o administrador da EVA, Sr. Aníbal Guerreiro, que se congratulou com a constituição da INTERSUL, agradeceu o apoio da C. P. e manifestou a sua esperança nos resultados a alcançar com a nova sociedade.

A INTERSUL é uma Sociedade que tem por objecto a exploração do Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros, com origem ou destino na Região Sul.

Surgiu no âmbito das disposições do Dec. n.º 45/72 de 5 de Fevereiro de 1972, que reserva a exploração dos Transportes Regulares Internacionais a empresas



de âmbito regional, resultantes do agrupamento das empresas concessionárias de transportes colectivos internos.

A sua constituição, cujo capital social é de dez milhões de escudos, exigiu todo um prévio e aturado trabalho de reflexão conjunta, por parte das empresas interessadas para concretização dos indispensáveis instrumentos estatutários e regulamentares.

Saliente-se o espírito construtivo que presidiu a todas as reuniões dos Operadores do Sul e que permitiu definir um novo modelo de colaboração rodo-ferroviária, que pretende eliminar aspectos concorrenciais negativos e estabelecer uma repartição de tráfegos, baseada na vocacionalidade de cada meio de transporte.

A celebração da escritura da INTERSUL consagra a íntima cooperação de todos os concessio-



nários da Região Sul com vista ao estabelecimento de uma efectiva coordenação do sistema de transportes nacional, dinamizando iniciativas, no campo dos investimentos, que constituem o real elemento motor da actividade económica.

As empresas sócias da INTERSUL são:

- Claras Transportes, S.A.R.L.
- Camionagem Ribatejana, Lda.
- Castelo & Caçorino, Lda.
- Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
- Covas & Filhos, Lda.
- Empresa Rodoviária Sotavento do Algarve, Lda.
- Empresa de Viação Algarve, Lda.
- Empresa de Viação Barranquense, Lda.
- João Cândido Belo & C.ª, Lda.
- João Maria dos Anjos, Lda.
- TRANSUL

A participação da C. P. neste tipo de Sociedades é uma inovação permitida pelos novos Estatutos e Contrato de Concessão (objecto dos Decretos-Leis 80 e 104/73). Consubstancia, também, toda uma política rodoviária da C. P. que visa participar, activa e harmonicamente, no Mercado Rodoviário de Transportes, colaborando com os outros Operadores.

A data da assinatura do pacto social da INTERSUL marca o arranque de uma empresa que deverá prestar grandes serviços ao País, no domínio do transporte internacional de passageiros. Com ela, passa a existir um interlocutor legal e válido, para a reciprocidade que é proporcionada a Portugal pelos Acordos Bilaterais Internacionais para o Transporte de Passageiros, que o nosso País tem subscrito.

Após esta sessão de assinatura do pacto social, deu-se logo lugar à primeira assembleia da nova empresa, cujos corpos gerentes ficaram assim constituídos:

- Por João Cândido Belo & C.ª, Lda., Joaquim Andrade Pimenta;
- Pela Empresa Viação Algarve, Lda. (EVA), Fernando José Moura Soares;
- Pelos Caminhos de Ferro Portugueses, eng.º Oscar Amorim, Chefe do Serviço de Transportes Complementares do Departamento Comercial.



Importantes aquisições de material circulante

Integrado no esquema de reconversão e de modernização da rede ferroviária a C. P. firmou duas importantes encomendas de material circulante que estão sendo já satisfeitas na cadência contratual prevista:

- 330 vagões (contrato com o Consórcio de Material Ferroviário), e
- 230 carruagens (contrato com a Sorefame).

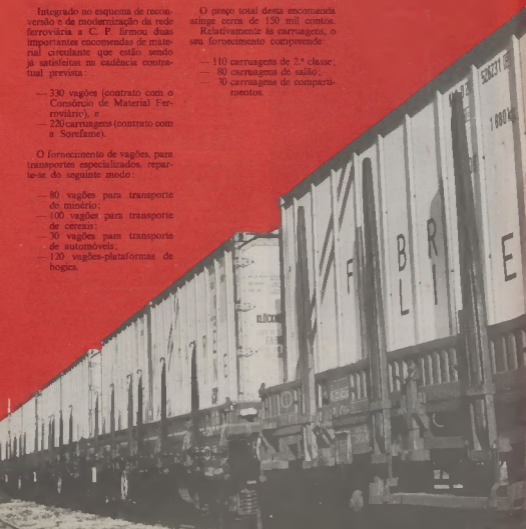
O fornecimento de vagões, para transportes especializados, reparte-se do seguinte modo:

- 80 vagões para transporte de minério;
- 100 vagões para transporte de cereais;
- 30 vagões para transporte de automóveis;
- 120 vagões-plataformas de boçagem.

O preço total desta encomenda atinge cerca de 150 mil contos.

Relativamente às carruagens, o seu fornecimento compreende:

- 110 carruagens de 2.ª classe;
- 80 carruagens de salão;
- 30 carruagens de compartimentos.





O valor total deste contrato é da ordem dos 413 mil contos.

Tanto as carruagens como os vagões, de fabrico nacional, obedecem aos preceitos mais modernos de construção e vão permitir à C. P. atingir, pelo considerável reforço que constituem no seu parque de material, os objectivos quantificados, expressos em acréscimos anuais de produtividade e em volumes de vendas que, conforme Contrato de Concessão, deverão ser previstos nos programas anuais de execução. Permitirá, por outro lado, seguir uma mais adequada e dinâmica política comercial de mercado enunciada no IV Plano de Fomento para os métodos de gestão do caminho de ferro.

Um programa para seis anos de futuro

O Caminho de Ferro no IV Plano de Fomento

No hexénio 1974-1979 serão fechados ao tráfego 868 km. de via, encontrando-se ainda em estudo a hipótese de, igualmente, se proceder ao encerramento complementar de mais 507 km.

O transporte ferroviário será substituído, em todos os casos, por serviços rodoviários.

Finda em 31 de Dezembro de 1973 o período de execução do III Plano de Fomento.

Em seguimento a uma política de desenvolvimento planeado que iniciada com a Lei de Reconstituição Económica teve a sua continuidade em sucessivos planos de fomento, acaba de ser publicado o projecto do IV Plano de Fomento, que o Governo aprovou em fins de Julho e que foi presente à Câmara Corporativa para ser submetido a parecer.

O extenso documento — que tem em vista orientar, disciplinar e promover o progressivo desenvolvimento económico e social da Nação ao longo dos próximos seis anos — divide-se fundamentalmente em duas grandes secções — Continente e Ilhas Adjacentes e Ultramar —, repartidas por 3 tomos: Metrópole (613 páginas); Cabo Verde, Guiné, S. Tomé e Príncipe e Angola (727 páginas) e Moçambique, Macau e Timor (363 páginas).

O projecto será ainda submetido à Assembleia Nacional para se enunciarem as bases a que deverá obedecer a organização e execução do Plano no período da sua vigência.

Relativamente ao caminho de ferro consigna o projecto do IV Plano de Fomento o seguinte:

TRANSPORTES E INFRA-ESTRUTURAS FERROVIÁRIAS

48. A situação do transporte ferroviário e da empresa concessionária é preocupante, em resultado de persistentes dificuldades de adaptação às transformações estruturais do mercado dos transportes. Estes factos têm contribuído para manter grave a situação financeira da empresa, com progressivo aumento dos seus encargos financeiros. Assim, os subsídios reembolsáveis pouco mais cobrem do que os encargos desse tipo, pelo que o Estado se tem visto na necessidade de conceder outros subsídios especificamente destinados à cobertura dos déficits anteriores.

49. Para fazer face à evolução referida, tem vindo a empreender-se um intenso esforço de modernização, caracterizado por importantes investimentos efectuados em infra-estruturas e equipamentos, a par da reorganização interna da empresa. A política de transportes terrestres foi equacionada, em paralelo, por forma a oferecer às diferentes componentes do sistema condições progressivamente mais equilibradas de actuação no mercado. Importa também, todavia, actuar de maneira a aumentar o impacte, até agora insuficiente, que este esforço tem tido sobre o comportamento da procura. Com efeito, com excepção dos transportes urbanos e suburbanos de passageiros, o caminho de ferro não tem aumentado sensivelmente a sua participação num mercado em expansão, onde existem tráfegos cujas características os elegem, preferencialmente, para a utilização da ferrovia.

50. Reconhecendo-se que o caminho de ferro continua a desempenhar uma função preponderante no sistema de transportes das economias desenvolvidas, foi recentemente estabelecido um novo contrato de concessão com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (CP). A conversão da exploração ferroviária — de que o referido contrato é verdadeiramente o ponto de partida — orientar-se-á de acordo com as seguintes coordenadas principais:

Concentração de tráfego nas linhas que constituem as redes ferroviárias básica e complementar;

Supressão da exploração das linhas secundárias e sua substituição por transportes rodoviários;

Utilização crescente do caminho de ferro no transporte regular de grandes toneladas de matérias-primas e produtos industriais, a média e longa distâncias;

Expansão da oferta de serviços de passageiros, a médias e grandes distâncias e elevadas velocidades, entre os principais centros urbanos do eixo Braga-Faro e nas ligações internacionais.

Acrescente-se desde já que haverá também de assegurar-se a expansão da oferta de serviços de passageiros em meio urbano, adiante especificamente referida.

51. De acordo com as orientações anteriores, consideram-se como prioritários os seguintes domínios de actuação:

a) *Rede básica*: conversão da rede viária e modernização do material circulante e do equipamento de exploração.

Os principais objectivos específicos a atingir no decurso do Plano são sintetizáveis nos seguintes índices, expressos em quilómetros por hora:

a) Serviço de passageiros:

Interurbano Lisboa-Porto.....	120 a 130
Interurbano Lisboa-Algarve, via Sado	90 a 100
Interurbano Lisboa-Evora- Beja	120 a 140
Regional directo	75 a 90

b) Serviços de mercadorias:

As velocidades comerciais deverão atingir um mínimo de 60 km/h., sendo os prazos máximos de transporte para mercadorias de detalhe ou tráfegos semelhantes de vinte e quatro horas no percurso Braga-Lisboa e trinta e seis a quarenta e oito horas na restante rede. As cargas máximas admissíveis serão de 20 t por eixo e 8 t por metro linear.

b) *Métodos de gestão e actividade comercial*: conversão dos métodos de gestão com base no estabelecimento de contas normalizadas e de uma contabilidade analítica; adopção de uma política comercial agressiva, adequada à posição da empresa num mercado altamente concorrencial e em vias de liberalização.

Neste domínio, os *objectivos quantificados* a atingir, expressos em acréscimos médios anuais de produtividade e de volume de vendas, serão referidos nos programas anuais de execução.

52. Para além destes domínios fundamentais e prioritários, actuar-se-á ainda, no decurso do IV Plano, nas seguintes áreas:

c) *Rede complementar*: manutenção do actual nível de qualidade de serviço através de adequada política

de investimentos em infra-estruturas e material circulante.

d) *Rede secundária*: encerramento da exploração.

No hexénio de 1974-1979 serão completamente encerrados no tráfego 868 km de via, encontrando-se ainda em estudo a hipótese de, de igual modo, se proceder ao encerramento complementar de mais 307 km. O transporte ferroviário, conforme se referiu, será substituído, em todos os casos, por serviços rodoviários.

53. A exploração ferroviária, considerada no contexto de uma política de harmonização das condições de tratamento dos diferentes modos de transporte, apresentará, no final do Plano, características fortemente diferentes das actuais. A evolução, que se pretende acelerada, implica que seja atingido, por um lado, o equilíbrio financeiro da empresa concessionária em 1979 e os seguintes níveis de tráfego, por outro, no conjunto da rede básica e complementar:

a) Tráfego de passageiros, expresso em milhões de passageiros \times quilómetro:

Serviço suburbano	1276	1564
Serviço regional directo	606	677
Serviço interurbano	292	342
Serviço internacional	187	203
Serviço ómnibus rodo-fer- viário	1642	1642

b) Tráfego de mercadorias, expresso em milhões de toneladas \times quilómetro:

Hipótese fraca	844 \times 10 ⁶
Hipótese média	1266 \times 10 ⁶

Admite-se ainda que o tráfego de mercadorias possa vir a ser superior ao nível da hipótese média referida no caso de se concretizar, de acordo com estudos em curso, o transporte ferroviário em grande escala de cimentos e, sobretudo, combustíveis líquidos.

É ainda de referir, por último, que a evolução da C. P. se enquadra no contexto da política ferroviária definida no Decreto-Lei n.º 104/73 e será pormenorizada, no caso de vir a demonstrar-se essa necessidade, nos programas anuais de execução ou em diplomas específicos a publicar oportunamente.

Director do novo departamento de instalações fixas



Em sessão do Conselho de Administração de 17 de Outubro foi nomeado director do novo Departamento de Instalações Fixas, o eng.º Joaquim Albino Antunes da Cunha.

Licenciado em engenharia civil pela Faculdade do Porto, o novo director de departamento nasceu a 23 de Fevereiro de 1922, em Porto Alexandre, em Angola.

Foi admitido na C. P. em Abril de 1972, como técnico superior da classe IV da carreira-A (contratado) e colocado no Gabinete Técnico e de Coordenação, para apoio à Direcção de Produção e Equipamento. Em Outubro de 1972 ascendeu a técnico superior da classe II, da carreira-A.

O eng.º Antunes da Cunha exerceu notável actividade no campo da engenharia ferroviária do Ultramar. Entre os cargos desempenhados, contam-se os seguintes:

— Contratado, em 1950, pela Comissão Administrativa do Fundo de Fomento de Angola como engenheiro-adjunto da Brigada de Fiscalização da Construção da Variante Ferroviária da Serra da Chela (Caminho de Ferro de Moçâmedes).

— Destacado, em 1952, como engenheiro-chefe da Fiscalização da Construção dos 2.º e 3.º troços do Prolongamento para Leste do Caminho de Ferro de Moçâmedes.

— Nomeado engenheiro-adjunto da Missão de Estudos e Construção do Caminho de Ferro de Moçâmedes (criada em 1954).

— Nomeado, em 1954, engenheiro-chefe da Brigada de Estudos para uniformização das características geométricas do Caminho de Ferro de Moçâmedes.

— Colocado em comissão de serviço, em 1960 e 1961 no Ministério do Ultramar para a definição geral da via do Caminho de Ferro de Moçâmedes com vista ao Projecto Mineiro de Cassinga.

— Nomeado interinamente, em 1961, engenheiro-director da Exploração do Porto e Caminho de Ferro de Moçâmedes no qual foi provido definitivamente em 1966.

— Colocado em comissão de serviço, desde 1966, como engenheiro-chefe da Missão Especial n.º 2 do Projecto Mineiro de Cassinga, acumulando com as funções de Director de Exploração do Porto e Caminho de Ferro de Moçâmedes.

Reorganização de serviços Alterada a orgânica do DEP e criado o departamento de instalações fixas

Ao Conselho de Administração, em sessão de 9 de Agosto, foi apresentada proposta de alteração na orgânica da Divisão de Estudos e Planeamento (DEP).

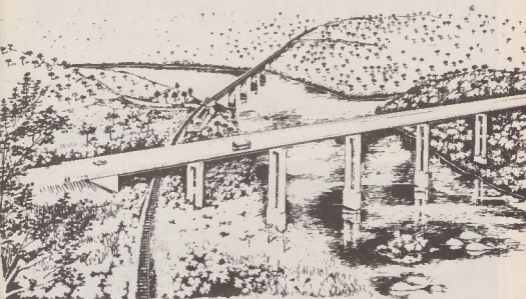
A proposta considera que a DEP — que entretanto passará a Departamento — disporá de um Serviço de Coordenação de Desenvolvimento Tecnológico e de duas Divisões, uma de Reconversão e outra de Produção e Gestão Corrente, cada uma dividida, por sua vez, em dois serviços, um de Estudos e Planeamento e outro de Programação e Controlo.

Foi ainda apreciada outra proposta tendente à criação de um Departamento de Instalações Fixas na Direcção de Produção e Equipamento, novo órgão que passará a compreender o Departamento de Via e Obras (desdobrado em Divisão de Via e

em Divisão de Obras), a Divisão de Electrotecnia e o Gabinete de Modernização de Infra-Estruturas, e que disporá de um Serviço de Organização e Planeamento para integrar as correspondentes actividades dos diferentes órgãos.

Em consequência desta proposta o Departamento de Via e Obras deixará de existir, passando as suas actividades a estar integradas no novo Departamento.

O Conselho ao aprovar as propostas apresentadas acentuou o interesse das medidas de reorganização em causa no sentido de reforçar as possibilidades da Direcção de Produção e Equipamento, sobretudo no que se refere às importantes tarefas relacionadas com a execução do IV Plano de Fomento.



A nova Ponte de Serpa vai acabar com o tráfego de estrada na ponte ferroviária do Ramal de Moura

Foram adjudicados pela Junta Autónoma de Estradas, após concurso público, os trabalhos de execução da empreitada de construção da ponte de Serpa, sobre o rio Guadiana, na E. N. 260, entre Beja e aquela vila. O prazo da realização da obra, fixado no contrato é de cerca de trinta meses, atingindo o valor da empreitada 52 100 contos.

A citada ponte, cuja construção se iniciou em Outubro, destina-se a substituir a utilização da ponte ferroviária do ramal de Moura, a qual constitui extensa e perigosa passagem de nível. Tal situação impunha-se fosse eliminada, não só por a estrada ser via internacional (Estrada Europeia 52), servindo a fronteira de Vila Verde de Ficalho, como pelo desenvolvimento económico da região.

Aliás, a natureza do tabuleiro e o estado actual da ponte ferroviária impedem que todo o tráfego rodoviário a utilize, por a circulação se encontrar interdita a viaturas com peso total superior a 30 toneladas, limite que obriga os veículos pesados internacionais e regionais a terem de ir atravessar o Guadiana pela ponte de Mértola, alongando o percurso de 76 quilómetros e agravando também a economia agrícola regional.

A nova ponte — projecto do prof. eng.º Edgar Cardoso — terá o comprimento de 449 m e será formada por sete vãos, os intermédios de 60 m e os extremos de 20 m. O seu tabuleiro ficará situado cerca de 60 m acima do leito do rio, para ter em conta o nível das águas da futura barragem da Rocha da Galé. Transversalmente, a largura do tabuleiro será de 15,40 m, comportando a plataforma de 13 m.

As características do traçado conferirão ao lanço excelente feição paisagística e, atendendo ao pólo de atracção que o rio constitui, sobretudo uma vez construída aquela barragem, previu-se a construção de dois parques de estacionamento situados nas proximidades da ponte.

Colónia de Férias de Valadares

Por Fernando Martins



Exemplar experiência nova atendendo aos modernos métodos

reconheceu o Prof. Doutor Larose Rocha na festa de encerramento.

Com uma festa despretenhosa, foram encerradas, no passado dia 28 de Setembro, as actividades de 1973 da Colónia de Férias de Valadares (Gaia) — que este ano, em frutuosa experiência, teve no seu seio, divididas por quatro turnos, cerca de duas centenas e meia de raparigas com idades compreendidas entre os 12 e os 20 anos, filhas de ferroviários do todo o País.

Contrariando a ideia preconcebida de que campos ou colónias de férias se conceberam exclusivamente para crianças, os responsáveis da nossa Companhia enfrentaram, através da apalpação dos factos, a seguinte dúvida: não estarão tais recintos igualmente (se não mais) indicados para os adolescentes? Dai que, este ano,

houvessem decidido a experiência com as jovens de idades compreendidas nos limites já indicados.

Experiência frutuosa — disse-se atrás. Sem pretender olvidar-se um mundo de carências distractivas e culturais de base dos mais pequenos, pode afirmar-se que as raparigas adolescentes, função da sua idade, puderam sentir de forma mais efectiva as vantagens do convívio da família ferroviária.

Pensaram-nas e sentiram-nas — lado a lado — a universitária e a costureira, a filha do inspector e a do assentador. Igualmente se encontraram em óptimas condições receptivas para os ensinamentos que, em regime livre e sob a forma de diversão, lhes foram ministrados por pessoal altamente especializado.

As jovens levaram de Valadares ensinamentos e saudade. Prova disso foi a festa de encerramento, que (tal como as que assinalaram o fim de cada um dos anteriores turnos) esteve exclusivamente ao cuidado das raparigas.

Para além de convidados, estiveram presentes o pessoal superior da Região Norte e do 1.º Grupo de Material e Oficinas, representantes do Serviço Social Ferroviário e dos diversos Sindicatos do Norte, bem como muitos elementos da Companhia ligados aos problemas sociais.

Constou a festa de recitativos, canções e da representação de uma pequena peça, havendo-se seguido um lanche, confeccionado pelas jovens, durante o qual usaram da palavra vários oradores.

Falou em primeiro lugar o dr. António Moniz, chefe do Sector do Pessoal da Região Norte, que agradeceu a colaboração prestada ao Campo de Férias por alguns dos presentes, debruçando-se, de seguida, sobre a validade das realizações daquele género.

Seguidamente, o prof. doutor Larose Rocha, catedrático de Farmácia e antigo vice-reitor da Universidade do Porto (que, não sendo ferroviário, manifesta grande interesse pelo trabalho da C. P. na Colónia de Férias), analisou o labor desenvolvido em Valadares e os seus resultados, tendo afirmado que a nossa Companhia tem ali levado a cabo uma experiência nova, com a aplicação dos mais modernos métodos.

Por fim, o inspector Armando Vinagre lembrou o ferroviário que iniciou a construção da Colónia de Férias de Valadares — o general Frederico Vilar — evocando o amor votado a tal obra.





Nova ponte ferroviária no Porto

Os trabalhos de remodelação dos «Nós Ferroviários de Lisboa e do Porto», incluídos no IV Plano de Fomento, a vigorar no hexénio 1974-1979, prevêem a construção de uma nova ponte ferroviária sobre o rio Douro. Para o efeito, a C. P. está presentemente a ultimar elementos para o lançamento do concurso a realizar para a construção deste importante empreendimento.

A futura ponte ficará integrada na via dupla a construir entre as estações de Gaia e Campanhã, a qual acompanhará o traçado actual, mas a uma distância tal que, durante as obras, estas não afectem praticamente a exploração ferroviária.

A nova obra de arte ficará implantada a montante e a uma distância da ordem dos 30 metros, da actual ponte metálica Maria Pia, construída por Gustave Eiffel em 1877, que será mais tarde, por esta, totalmente substituída.

Os acessos à nova ponte implicarão movimentos de terra e obras de arte complementares de certa envergadura, nomeadamente túneis, viadutos e passagens desniveladas.

Praticantes de factor do sexo feminino

A Companhia resolveu, a título experimental, admitir para algumas estações das Regiões Norte, Centro e Sul, praticantes de factor do sexo feminino. Estas exercerão certas tarefas que fazem parte especificamente das funções dos factores.

Para o recrutamento deste pessoal estabeleceram-se as seguintes condições:

- Mais de 21 anos de idade e menos de 30.
- Ciclo preparatório ou equivalente.
- Residência na área da estação em que as candidatas pretendem prestar serviço.

Na admissão, deu-se preferência a familiares de ferroviários no activo, reformados ou falecidos.

Na gravura, o modelo de farda adoptada, de cor castanha e camisa branca. Os distintivos de gradação, idênticos aos do pessoal masculino, serão fixados, sob o emblema da C. P., no lado esquerdo do dólman.



O fim do carro particular?



Para movimentar 700 pessoas são necessários 1 comboio ou 14 autocarros ou 500 automóveis, de acordo com a sua lotação média anual.

A defesa dos transportes colectivos nas grandes cidades, com a consequente condenação do transporte particular, ganhou tal amplitude nos últimos anos em vários países que não falta quem preveja, para muito breve, o início do fim do carro particular. A realidade, porém, parece contrariar abertamente essa hipótese: é precisamente nas grandes cidades que cada vez mais gente prefere o transporte particular, e o facto verifica-se mesmo nas cidades onde os transportes colectivos correspondem, no mínimo, às necessidades da população.

Estamos, assim, numa situação paradoxal que, à primeira vista, é difícil de explicar. Este paradoxo, no entanto, tem uma explicação simples: o melhor lugar continua a ser no interior de carro. Num «espaço livre sobre rodas» (que exige, é certo, cem vezes mais espaço do que um peão), o automobilista goza de privilégios que de outra maneira não teria; dispõe de uma comodidade particularmente agradável nos grandes centros urbanos. Em resumo, pode dizer-se que ele, ao tomar o transporte, tem sempre lugar sentado. Mas há mais: está ao abrigo da chuva e das intempéries; uma vez que não faz muito esforço físico, não tem necessidade de respirar profundamente o ar da cidade, mas, em contrapartida, dá o seu contributo para a poluição; está protegido contra o ruído do trânsito; a água que as rodas do seu carro arremessam ao passar não o atingem; a luz verde dos semáforos «sorri» para ele durante muito mais tempo do que para os peões...

Não há dúvida nenhuma: o automobilista, nas grandes cidades, ocupa uma posição superior

em relação àqueles que utilizam os transportes colectivos e são designados, genericamente, por peões. Uma vez que cresce de dia para dia o número dos que andam de automóvel, só imprópriamente poderia falar-se de «senhores feudais»; mas não se pode negar que, apesar de toda a democratização através da produção em massa, foram mantidos traços individualistas no trânsito.

Recorrendo a uma metáfora que tem muito de caricatura, podemos dizer, com o jornalista alemão Christian Schütze: «Um dia processou-se a passagem do cavaleiro senhorial para o motorista senhorial, e o cavaleirismo, inventado para selar a supremacia do Poder, a qual já é conferida pela simples posse de um cavalo-vapor, experimenta o seu ressurgimento ocasional no cavaleiro ao volante, que tem às rédeas 70 HP, para a concretização de uma boa obra.»

Seja como for, a verdade é que as facilidades que o automóvel proporciona ao seu proprietário são enormes, apesar da falta de espaço para estacionamento e dos eventuais engarrafamentos, inevitáveis a certas horas e em determinadas condições de tempo. É possível que nem todos os proprietários de automóvel encarem o assunto sob este prisma. Mas as «facilidades» são nitidamente notadas pelos utentes dos meios de transporte colectivo. A falta de espaço em autocarros superlotados, as demoras prolongadas em consequência da intensidade de tráfego, a poluição da atmosfera — tudo isto são problemas aos quais se não vê solução a curto prazo. O que concorre para desumanizar a vida nas grandes cidades.

MALEFÍCIO SOCIAL

Recentemente, na República Federal da Alemanha, «multiplicaram-se os indícios de que, em muitos lugares, uma onda de democratização certa ou errada atinge agora também o sistema dos transportes, marcado por um feudalismo tardio». Com efeito, sete comissões de cidadãos, da cidade de Hamburgo, apoiaram, com 30 mil votos, a luta da ala jovem do Partido Social Democrata contra a construção de novas estradas no perímetro urbano. Por sua vez, em Londres, o Partido Trabalhista reconquistou o governo da cidade com a promessa de impedir a construção de estradas no seu perímetro e de vias elevadas, que devia ser efectivada nos próximos anos, representando um investimento avultado e a demolição de alguns milhares de residências. Segundo estimativas feitas pelo Partido Trabalhista, para movimentar 700 pessoas são necessários um comboio ou 14 autocarros ou 500 automóveis, de acordo com a sua lotação média anual. Por outro lado, sabe-se que apenas 10 por cento dos que entram e saem diariamente de Londres se dirigem de carro para o centro da cidade. Porcentagem reduzida, dir-se-á... Deve reparar-se, no entanto, que são aqueles 10 por cento que provocam diariamente, por duas vezes, o caos completo do trânsito.

Mas também na República Federal da Alemanha está na ordem do dia o problema do trânsito cidadão no futuro. O ministro federal Vogel, titular da pasta de Urbanismo, entusiasmado com o bom acolhimento da área reservada a peões em Munique, radicalizou as suas concepções em

relação ao tema «automóvel-cidade» e defende a criação de várias medidas como o imposto sobre combustíveis, a aplicação de uma taxa de decomposição do veículo sobre o preço dos automóveis (se não se quer que o contribuinte pague o reboque do ferro-velho largado no mato), além de outras. Com isto, pretende-se em suma compensar o que muitos chamam o «malefício social».

Seja como for, definir este «malefício social» constitui uma tarefa importante, ainda que difícil, para uma futura política do trânsito. Motorização é, na verdade, uma forma de civilização cujos efeitos ultrapassam as questões sobre construção, auto-estradas, impostos sobre combustíveis, volumes de exportação e vítimas do trânsito. No conjunto, trata-se de uma forma de vida bastante cara; mas em muitos países, é relativamente barata porque uma parte dos custos é transferida para toda a nação ou passada, sob a forma de prejuízo ambiental, para gerações futuras.

Uma em cada oito pessoas na República Federal da Alemanha vive do automóvel, um em cada quatro vive nele, não são poucos os que vivem para ele e não há ninguém que possa viver completamente sem ele. A defesa das cidades contra o automóvel em favor da pessoa exige, por isso, muito esforço. A sensatez tem mais dificuldade para se impor na política do trânsito do que em outros sectores. É que, no caso do automóvel, não se trata de mais um entre os vários meios de transporte, indispensável ao progresso do país e apenas «indesejado» e pouco prático na cidade; ele é, sobretudo, um veículo com vantagens de prestígio.

Mas será mesmo? Uma resposta afirmativa leva-nos, de imediato, a condenar o automóvel, a afastá-lo das grandes cidades, sem agravo nem apelo. É fácil, aliás, condenar o automóvel, como é fácil tentar afastá-lo das cidades (ou das artérias mais centrais) mediante simples proibições. O afastamento do automóvel terá de relacionar-se com os transportes colectivos: sem que estes atinjam a eficiência de que a população tem direito, será absurdo pensar em medidas drásticas.

Entretanto, as autoridades responsáveis pelos destinos de todas as grandes cidades do mundo olham com apreensão para o problema. E, em muitos casos, apenas esta nota de esperança: está à vista o princípio do fim do carro particular?

De «Vida Mundial»

Transportes de ontem e de hoje

Os mais antigos elevadores de Lisboa

Os elevadores de Lisboa, os mais velhos dos quais são quase centenários, têm a sua história. Meios de transporte de ontem e de hoje, que muito têm ajudado o lisboeta a vencer as íngremes ladeiras desta cidade de sete colinas, chegaram a ser em número de nove; ficaram quatro, modernizados e rejuvenescidos, não deixando transparecer a avançada idade que já contam. Ao engenheiro Raul Mesnier, filho de emigrados franceses, ficou a capital a dever os «seus» elevadores.

Os mais antigos elevadores de Lisboa continuam em funcionamento. São o do Lavra e o da Glória, vizinhos, portanto, um de cada lado da Avenida. Vejamos como e quando «nasceram».

A concessão para a montagem de um elevador na Calçada do Lavra foi assinada por escritura na Câmara Municipal, em 3 de Junho de 1882, a favor da Companhia dos Ascensores Mecânicos de Lisboa. Imediatamente se iniciaram os trabalhos preparatórios, encetaram-se negociações com o estrangeiro, chamou-se o eng.º Raul Mesnier e, por todo o ano que se seguiu, as obras decorreram satisfatoriamente. Feitas as primeiras experiências, coroadas de grande êxito, em 19 de Abril de 1884 foi o novo meio de transporte oficialmente inaugurado.

Trabalhou o elevador do Lavra dezasseis horas seguidas no seu primeiro dia de existência. O sistema empregado era de cremalheira e por contrapeso de água e a viagem levava um minuto, o que era muito bom, pois, actualmente, pouco menos leva.

Em 1888, pretendendo-se oferecer ao público uma ligação có-



moda entre o Largo da Anunciada e S. Sebastião da Pedreira, estabeleceu-se um contrato para exploração de uma linha de «Americanos» a partir da Travessa do Forno do Torel, pelo Campo dos Mártires da Pátria, até S. Sebastião, em serviço combinado com o elevador do Lavra. Funcionava já em 1890 este intercâmbio entre a Companhia dos Elevadores e a «Carris»; cedo, porém, surgiram os protestos e as justificações das duas empresas, em virtude de, na maioria das vezes, os «Americanos» não aparecerem e o público ter de esperar a pé firme.

Muito felizes não foram também os primeiros anos do elevador do Lavra. Os prejuízos com a exploração subiam, as tarifas tiveram de ser aumentadas para atenuar o déficit e vários desastres se deram, alguns a ponto de causarem vítimas, como o de 1897, quando o carro se estilhaçou no fundo da calçada e em consequência do qual a Câmara mandou paralisar todos os outros já existentes.

Passemos agora ao elevador da Glória, que vizinho também é do caminho de ferro, que lhe passa por baixo.

As negociações que antecederam a construção deste elevador foram bastante morosas e, por esse motivo, a sua inauguração foi ardentemente desejada pelo povo da capital. Concedida, em 1875, a indispensável licença camarária, a Companhia dos Elevadores foi pedindo prorrogações e só em 1883 deu início aos trabalhos. Contudo, logo de principio choveram os protestos, tornando amargurada a existência do útil meio de transporte, mesmo antes de estar ao serviço do

público. Alegando que o elevador era prejudicial aos seus interesses, protestaram contra a sua construção os «Recreios Withoynes», famosa casa de espectáculos situada nas redondezas e há muito desaparecida, protestou o proprietário de um picadeiro próximo e até o administrador das propriedades do conde de Castelo Melhor chegou a amaldiçoar o engenho.

Mas como não podia deixar de ser, o elevador da Glória foi, finalmente, inaugurado. Esse festivo acontecimento ocorreu em 24 de Outubro de 1885, acudindo o povo em massa a todos os locais onde pudesse presenciar a cerimónia.

Poderá hoje parecer-nos estranho, mas o certo é que o elevador da Glória, no tempo dos nossos avós, possuía acomodações para os passageiros dentro e fora do carro. Sendo a lotação interior de 24 passageiros... no tejadilho cabiam muitos mais! Subia-se para lá por uma escada de caracol, situada numa das plataformas e lá em cima existia um único banco ao centro, ficando os passageiros costas com costas. Custando a viagem 1 vintém, constituía um hábito, aliás, pouco agradável, os ramos das árvores roçarem pelas faces dos passageiros que iam no tejadilho. Quem não gostava... ia para o «andar» de baixo!

Ainda sobre o elevador da Glória, deverá referir-se que em 1897, quando se abriu o túnel do Rossio, houve sérios embaraços para se convencer o público de que a calçada não abatia e toda a gente podia continuar tranquilamente a utilizar o elevador para o sobe-e-desce de todos os dias.

Vasco Callisto

Temas técnicos

Cibernética, meio de os dirigentes dos Caminhos de Ferro preverem o que serão os anos de 1980/1990

por Alan S. Boyd,

Presidente do Illinois Central Railroad

Certo dia, pelos fins do último Outono, podia ver-se em Chicago, no célebre Michigan Boulevard, uma lista das diversas utilizações possíveis do ordenador apresentado numa montra da I.B.M. Essa lista, que compreendia 70 a 80 artigos, começava pelo «cálculo da idade das estrelas» e terminava pelo «estudo do itinerário seguido pelo grou migrador». Se bem que intrigado por ambos, sou, primeiro que tudo, um homem de negócios e, a esse título, fiquei mais impressionado por rubricas mais terra-a-terra, tais como «a gestão do pessoal» ou «a actualização diária dos inventários de mercadorias».

E, isto deu-me para pensar que o mundo dos negócios tinha mudado muito e em poucos anos. Certamente que já se viu tecnologias novas agitarem o mundo, por exemplo, a fabricação do ferro, a invenção dos caracteres móveis na imprensa, a domesticação do vapor ou a fissão do átomo; mas nenhuma influiu, penso eu, tanto como o ordenador, tão rapidamente sobre a condição humana até nos cantos mais recônditos do mundo.

Um socio-psicólogo canadiano, Marshall McLuhan, no seu livro «Understanding Media», falou do ordenador como prolongamento do Homem, como se um homem pudesse ser verdadeiramente prolongado por uma máquina. Citemos, particularmente, uma frase um tanto obscura: «a mensagem é que é o veículo» («the medium is the message»), pela qual ele tenta mostrar o que são os efeitos de veículos, tais como os ordenadores, sobre o psiquismo e o comportamento social do homem moderno.

Na nossa época, em que qualquer questão pede uma resposta urgente, pensa McLuhan, se nós utilizamos cada vez menos especialistas e recorremos cada vez menos à penetração do espírito, é justamente por causa do ordenador. Com os meios eléctricos de comunicação que existem, pode reduzir o mundo inteiro a uma aldeia. Quanto à cibernética, diga-se de passagem, encarrega-se das manipulações de elementos necessários à execução dos processos industriais e comerciais.

O Estado, os investigadores do espaço, a aeronáutica e, com estes, alguns grandes consumidores das informações verificaram que o ordenador é uma máquina infinitamente preciosa; ora, ela o é justamente como os caminhos de ferro: em todos

os domínios dessa especialidade, se podem verificar os efeitos estimulantes do ordenador.

Sou, de certo modo, um neófito em matéria de caminhos de ferro, mas não em matéria de transporte. Há só exactamente um ano que deixei um posto governamental para me tornar Presidente do Illinois Central. Mas eu sabia, já de há muito tempo, que o ordenador é um meio potente para dar ao caminho de ferro um papel novo e melhor nas sociedades industriais e dinâmicas.

Estou convencido de que, graças ao ordenador, teremos em 1980 caminhos de ferro diferentes e mais eficazes. A minha opinião verifica-se, por outro lado, no Japão: essa grande nação industrial não cativou ela a imaginação e ganhou a admiração do mundo ferroviário todo inteiro por este passo em frente que é a linha de Tokaido e que é o futuro?

A linha do Tokaido, sem modificar, com isso, violentamente o ambiente e o mínimo de carácter humano, que permite ao Homem coexistir com a máquina, é uma solução realista para os problemas postos, no mundo inteiro, pelo transporte maciço de colectividades urbanas.

Creio que todos os ferroviários do mundo — e também todos quantos se ocupam de transporte — devem estar reconhecidos ao Japão por ter, desse modo, conseguido o «casamento» de duas tecnologias, uma antiga e outra nova.

Agora, que já declarei a minha admiração evidente pelas realizações dos Caminhos de Ferro Nacionais do Japão, limitar-me-ia a falar dos efeitos que a cibernética pode ter sobre a indústria ferroviária na América do Norte.

Que papel desempenhará a cibernética em 1980 nos caminhos de ferro americanos? Entre as realizações de vanguarda da cibernética, quais serão aquelas que, na mesma época, se tornarão de aplicação corrente?

Peço-vos, por outro lado, para compreenderem bem que, quando falo de ordenadores, englobo nesta palavra os sistemas de comunicação que permitem a recepção e a transmissão das informações. No Illinois Central Railroad, ordenadores e comunicações são assunto de um só e único serviço. Ambos estão organicamente ligados e poder-se-ia separá-los sem prejudicar a eficácia das funções de gestão confiadas aos ordenadores.

Em 1980, a exploração do ordenador «on line» e em tempo real será um facto corrente nos caminhos de ferro americanos. A entrada automática dos dados no ordenador provocará automaticamente retroações, que, por seu turno, darão origem a outras respostas. Tais sistemas minimizam a intervenção humana; mas a interface humana, à entrada e à saída, é extremamente importante no conjunto do processo.

Examinarei, nesta manhã, os efeitos da cibernética sobre a exploração e a administração e terminarei, se vós quiserdes, perguntando o que representará essa inovação para os nossos clientes, os nossos empregados, os nossos patrões e a economia dos E.U.A. em geral.

Em 1980, a automatização da circulação dos comboios deverá já ir bem avançada. Os comboios circularão em redes de linhas inteiramente comandadas por ordenadores. Será o ordenador que regulará os comboios, decidirá os cruzamentos, marcará os intervalos entre os comboios e comandará as partidas e as paragens conforme as necessidades. Por motivos de segurança, será mantido um agente na cabina de condução, mas a sua principal função será intervir manualmente nos comandos automáticos em caso de urgência ou de incidente. Desde já, a electrónica é superior à acção humana: os três acidentes mais graves, acontecidos em 1969 no Illinois Central, são imputáveis a falhas humanas. Sem dúvida, esses mortos inúteis e esses milhões de dólares perdidos teriam podido ser poupados se os comboios em causa tivessem sido comandados por ordenadores.

O comando dos comboios por ordenadores obrigará a criar postos centrais de comando e de exploração, nos quais será possível obter informações visualizadas, sobre a posição e a composição dos comboios. Esses postos centrais darão, a pedido, a situação de diversos elementos variáveis: número de vagões de um dado tipo presentes numa determinada estação da rede, número de vagões para determinado destino presentes numa dada estação, vagões presentes nas estações e que excedem as ordens de repartição, etc....

No decurso do decénio 1980-1990, existirá uma rede de detectores de «caixas quentes», ligada directamente aos ordenadores. Qualquer ordenador, desde que uma caixa de eixo ameace aquecer, reagirá parando o comboio, e, graças a uma impres-

sora colocada na cabina de condução, indicará ao condutor qual o vagão e mesmo qual o eixo desse vagão que provocou a intervenção; se, todavia, a ameaça não é muito urgente, o ordenador poderá contentar-se em limitar a velocidade do comboio, fazendo-o, no entanto, de maneira a que o vagão seja visitado na próxima grande estação do percurso.

Os caminhos de ferro dos E.U.A. procedem, actualmente, à montagem de uma rede de identificação automática dos vagões.

Leitores electrónicos farão entrar, nos ordenadores, listas de comboios precisas, e isto em «tempo real», quer dizer, durante a evolução de cada comboio de um ponto para outro. A troca de dados entre as redes será aperfeiçoada a ponto de só a rede de origem ter de enviar ao ordenador central os dados completos relativos às expedições, encarregando-se o ordenador da sua transmissão aos outros transportadores que concorrem para a operação.

Mas como poderá então funcionar um tal sistema de permuta de dados, se, desde já, existem nos E.U.A. vários sistemas diferentes? Bem, cada rede continuará a explorar o seu próprio sistema, mas traduzirá os seus dados numa linguagem comum a todas as redes. É essa informação em linguagem «banalizada», que será enviada ao ordenador central, o qual a conservará em memória tanto tempo quanto o necessário. Inversamente, qualquer rede que receba dados do ordenador central terá de os traduzir na sua própria linguagem.

Em 1980, as grandes redes disporão igualmente de um utensílio sumamente precioso: o simulador. Este «explorará» uma rede ferroviária completa por um método analítico. Isso ajudar-nos-á a dominar problemas para os quais não temos, actualmente, soluções bem seguras, como por exemplo: vale mais fazer comboios curtos e frequentes ou comboios longos e menos frequentes? Deve aumentar-se o número das vias de desvio? Se sim, qual é a sua implantação e o seu comprimento óptimos? É preciso criar uma nova triagem? Se é, onde, de que tipo, de que capacidade e com vista a que operações? Se vos aconteceu ter reflectido em questões deste género, sabeis quanto é difícil dar conta das incertezas do projecto sobre a rede, considerada no seu conjunto. Os problemas ferroviários são, por vezes, muito complexos para o espírito humano. A sua análise pede um ordenador e não pequeno.

Além disso, a análise das redes permite quantificar os custos e, por consequência, apreciar as incidências financeiras das variantes possíveis.

Os caminhos de ferro dos E. U. A. dependem centenas de milhões de dólares, sem que isso seja justificado por qualquer estudo analítico. Estamos nós a fecharmo-nos em métodos de exploração, ao mesmo tempo, inadequados e anti-económicos? Ninguém o sabe. Mas se nós não somos capazes de determinar as consequências, próprias das diversas soluções possíveis, nós jogamos mais ou menos as nossas decisões financeiras num lance de dados.

A Associação dos Caminhos de Ferro Americanos, agindo por conta das companhias americanas, estabeleceu, com uma firma particular de investigações, um contrato para a construção de um modelo de rede, que deveria permitir-nos encontrar respostas para certas questões particularmente importantes. Esse modelo deveria ser entregue no ano em curso. Contamos servir-nos dele para resolver um certo número de problemas urgentes.

No domínio da conservação da via, temos, por exemplo, actualmente, uma enorme documentação manual sobre a superestrutura. Conhecemos a idade dos nossos carris, as suas datas de assentamento e muitos outros dados, mas a forma sob a qual essa informação existe torna-a dificilmente utilizável. Seria necessário que nós a transferíssemos para o ordenador de modo a poder reencontrá-la selectivamente e em justaposição com estes ou aqueles outros dados. É necessário que estejamos em condições de estabelecer uma política de conservação a longo e a curto prazo assim como programas de conservação periódica, graças à aptidão do ordenador para efectuar o tratamento combinatório de incriáveis volumes de dados.

Talvez que as possibilidades sejam ainda mais consideráveis no domínio do material circulante. Durante a maior parte do tempo, as redes americanas são incapazes de seguir o seu material, pelo facto de ele se encontrar no território das outras companhias; ora ele não tem registo dos quilómetros percorridos nas redes vizinhas. Mas, uma vez criado o centro nacional de cálculo, este deveria poder determinar aproximadamente a quilometragem percorrida, onde quer que esteja qualquer vagão, sendo os dados úteis fornecidos pelo sistema de identificação automática dos vagões. Isto é importante para certos elementos do material, por exemplo,

os rolamentos, que devem ser objecto de operações de conservação com intervalos quilométricos determinados. Outros elementos devem ser normalmente substituídos levando em conta a quilometragem percorrida e não a idade; ora, actualmente, não dispomos dessa informação. As informações fornecidas pelo centro de cálculo ajudarão a planificar a conservação do material circulante.

A complexidade da «encomenda de tracção» é igualmente muito esgotante para o espírito humano. A determinação do número e dos tipos de locomotivas necessárias, a sua modificação em função das flutuações das necessidades, as contracções por visita, conservação e levantamento, tudo isso forma um conjunto verdadeiramente muito complexo para que uma organização puramente humana se possa tomar senhora dele. Os ordenadores de 1980 optimizarão a afectação de recursos: recursos em locomotivas, recursos em material rebocado e até mesmo recursos em mão-de-obra de tipo especial.

Isso para a exploração. E então para a administração? Foi nesse domínio que o ordenador tem sido mais utilizado até ao presente. Ora, se nós contarmos que o ordenador renderá largamente nas suas aplicações operacionais, também contamos que os ordenadores da terceira e da quarta geração se mostrarão rendosos graças às melhorias administrativas que eles propiciarão.

Evoquei já a criação de um centro nacional de cálculo para uso das redes ferroviárias americanas e a transmissão automática dos dados a esse centro. Ora, um centro assim concebido poderia funcionar como câmara de compensação e assegurar o «clearing» das receitas de mercadorias e a sua participação pelas redes participantes. Poderá igualmente encarregar-se do cálculo dos rendimentos diários e quilométricos da utilização dos vagões. Sozinhas, essas duas aplicações poderão pagar a totalidade do programa de equipamento cibernético das redes americanas. As informações, obtidas mais rapidamente e a mais baixo preço, seriam mais exactas. A necessidade de repetidas verificações seria suprimida e substituída por controlo contabilístico aleatório, efectuado por sondagens. A câmara de compensação permitiria pagamentos diários e semanais entre as redes e os dirigentes das companhias dispormiam assim de informações de gestão contínuas e em dia.

Os clientes poderão, em qualquer momento, inter-

rogando um ordenador local ou o ordenador nacional, conhecer a posição actual das suas remessas.

O ordenador manterá em dis os processos do pessoal assim como os inventários de material e de todas as espécies de matérias; estabelecerá automaticamente as encomendas de abastecimentos; assegurará a marcação de lugares para os passageiros, onde quer que exista um serviço de passageiros; será utilizado nas aplicações particularmente importantes da gestão financeira: contabilização das reclamações, contabilização das despesas, etc.... Ele suprimirá o desenho manual graças à sua aptidão para traçar curvas, fazer estudos e desenhar. Os empregos possíveis do ordenador não são limitados senão pela imaginação e os desejos dos que se servem dele. Tais são algumas das principais aplicações do ordenador, que, dizem-me, se tornarão correntes nos caminhos de ferro americanos por alturas de 1980.

É em que é que esta evolução afectará a economia americana em 1980?

Sabemos que os nossos clientes estão cada vez mais satisfeitos com as informações que, desde já, lhes podem fornecer os nossos ordenadores. Nesse domínio, o transporte rodoviário não foi tão depressa nem tão longe como o transporte ferroviário. Nós julgamos que o ordenador torna possível uma melhoria da qualidade do nosso serviço à clientela. Sabemos que satisfaremos mais os utentes nas suas necessidades em material circulante graças a sistemas elaborados de repartição automática. Pensamos que o ordenador melhorará a regularidade geral do serviço. Enfim, estamos convencidos de que, em 1980, a percentagem de tráfego assegurado pelo Caminho de Ferro, em relação ao volume total dos transportes nos E.U.A., não só terá cessado de diminuir, mas, pelo contrário, irá crescendo devido ao emprego do ordenador na organização das companhias.

No que se refere aos dirigentes, o ordenador dará, por força, lugar ao aparecimento de uma nova geração de directores. O director de nova era não recuará perante a mudança; terá o espírito aberto, inovador; saberá tirar partido das enormes possibilidades que o ordenador lhe oferecerá. O director que se opuser à modificação está condenado a desaparecer. Em 1980, as responsabilidades dos directores terão sido completamente alteradas. As decisões de rotina serão tomadas pelo ordenador; a fiscalização pela direcção-geral será mais rigorosa

que no passado; a circulação dos comboios será mais «limpa», mais segura, menos aleatória, e os agentes, desde o homem de equipa ao director, estarão radiantes com o seu caminho de ferro moderno e eficaz. Haverá menos empregados a vigiar, menos trabalho burocrático a verificar, menos perguntas sobre a posição das remessas por parte da clientela, menos confusão nas estações de triagem e mais tempo disponível para reflectir nos melhoramentos a introduzir na exploração. O ferroviário bem pago e mais bem formado encontrará no seu trabalho mais satisfação que actualmente.

Qual será, em 1980, a situação das companhias proprietárias? A maior eficácia proporcionada pelo ordenador originará maiores lucros de exploração e melhor rendimento dos investimentos. A indústria ferroviária, pouco prezada pelos passageiros nos E.U.A., verá melhorar o triste aspecto que apresentou entre 1960 e 1970. A satisfação da clientela e a possibilidade de ter mão nos custos, face ao aumento dos preços, trarão ao caminho de ferro uma onda de tráfego novo e permitir-lhe-á recuperar gradualmente uma parte do mercado outrora perdido em proveito de outros meios de transporte.

Eis, mais ou menos, o que eu penso que será 1980 para os clientes, os empregados e os proprietários das redes ferroviárias americanas. A agitação, para a qual parecemos ir, está na mesma medida dos problemas, mas o seu resultado promete ser apaixonante e tenho confiança em que, por todos os lados, os ferroviários terão a sua parte no suplemento de actividade engendrado pelas economias industriais dinâmicas do mundo.

Mas, considerando as vantagens futuras, muito reais, do ordenador, nós faremos sabiamente por nos lembrar de que ele é um utensílio e não uma panacea.

Nós, ferroviários, deveremos trilhar novas vias; devemos resistir à tentação de produzir enormes volumes de informação de somenos importância; devemos continuar a instruir-nos e a darmos conta de que o ordenador é um bom utensílio mas não um utensílio mágico. Porque fornecer o elemento mágico é obra do Homem.

Lar dos ferroviários reformados

O conhecimento de muitos casos difíceis de ferroviários reformados, pensionistas e órfãos de ferroviários, levou, por sugestão da Administração da C. P. e o apoio do Serviço Social Ferroviário, a constituir-se uma comissão, cujo objectivo é a instalação de Lares Ferroviários. De momento, a Comissão, a que preside o eng.º Roberto de Espregueira Mendes, director geral honorário da C. P., ocupa-se da instalação de um Lar de Reformados, o que permitirá cobrir situações de reformados que vivem em precárias condições económicas, de acompanhamento e de cuidados próprios da terceira idade, hoje considerado um problema da maior acuidade e actualidade.

Os esforços da Comissão foram, até agora, coroados do maior êxito.

A compreensão da Administração da C. P. e da Câmara Municipal do Entroncamento permitiu que exista já, neste importante núcleo ferroviário, um terreno onde o Lar dos Reformados será instalado, tendo sido encarregado um arquitecto especializado neste tipo de construções de elaborar o respectivo projecto.

O Ministro das Corporações e Previdência Social aprovou, entretanto, o estatuto da Associação dos Lares Ferroviários, que futuramente orientará esta acção de largo alcance social e proferiu um despacho extinguindo o antigo Orfanato dos Ferroviários do Minho e Douro, fazendo transferir para a Associação os seus bens, que se calculam em cerca de 1200 contos. Revelando o maior interesse pelo movimento, o dr. Baltazar Rebelo de Sousa tornou público que o seu Ministério contribuirá com a elevada verba de 5 mil contos para o Lar dos Ferroviários Reformados, cujo valor de construção está estimado em 10 mil contos, prevendo a admissão de 200 reformados.

A Comissão registou já a adesão de algumas centenas de ferroviários e vai, brevemente, convocá-los para uma assembleia geral que elegerá os primeiros corpos gerentes.

Presentemente está em curso uma acção de captação de novos sócios entre a numerosa e laboriosa classe ferroviária e um movimento procurando interessar na importante obra algumas Empresas de algum modo ligadas à actividade ferroviária.

Também alguns Sindicatos da classe concederam subsídios e pode considerar-se como certa a contribuição da Caixa de Previdência e Abono de Família dos Ferroviários para a manutenção do Lar.

As adesões devem ser comunicadas ao Serviço Social Ferroviário, situado no Largo do Duque de Cadaval, em Lisboa.

Visitas de estudo

A C. P. vem desenvolvendo um programa de divulgação do Caminho de Ferro, quer no âmbito de sessões de informação sobre a tecnologia ferroviária, quer através de uma política de «porta abertas», esta última mais focada nas crianças, mostrando-lhes os meandros de uma grande estação ferroviária e proporcionando-lhes a oportunidade de «viver» o mundo dos comboios, agora a uma escala maior que a dos brinquedos com que costumam divertir-se.

Desta vez, a Companhia recebeu em Santa Apolónia um grupo de crianças do Instituto «António Feliciano de Castilho», cuja direcção pedagógica nos havia solicitado tal visita. Tratando-se de um grupo de crianças inusuais, de características portanto muito especiais considerada até a aprendizagem sensorial a que são submetidas naquele Instituto. A visita tornou-se assim uma experiência extremamente rica para quem nela pôde participar.

A estação de Santa Apolónia foi percorrida num roteiro preparado e tão «creak» quanto será a utilização do transporte ferroviário por um passageiro que demande uma determinada localidade. A «simulação» era o aperitivo para um passeio — este real, de facto — até à estação de Vila Franca de Xira. O grupo passou discretamente pelas bilheteiras, pela secção de informações, submeteu-se ao controle à entrada da gare, visitou as salas de espera e encaminhou-se para a composição do horário que transportaria todas as crianças, na companhia das duas responsáveis do Instituto e dos funcionários da C. P. que conduziram aquela visita.

O compasso de espera em Vila



Franca foi aproveitado para um rápido passeio ao jardim vizinho, momento esse aproveitado para convivio e para «mostrar pela palavra» o pequeno «zoo» que dá uma nota insólita, mas muito interessante, ao parque daquela vila ribatejana.

Ao chegar de novo a Santa Apolónia foi surpreendente verificar o mundo de conhecimentos que aquelas crianças tinham sido capazes de recolher e foi particularmente enternecedor verificar o carinho com que o maquinista da composição, discretamente e com uma habilidade pedagógica de enaltecer, acolheu os alunos do Instituto «António Feliciano de Castilho». Por não lhe conhecermos o nome, estamos à vontade para lhe deixar nas páginas do «Boletim da C.P.» esta saudação muito especial, apontando-o como exemplo flagrante dos nossos ferroviários.

O mundo dos comboios para aquelas crianças tem uma «cor» diferente da que vemos todos os dias. Naquele dia, aquele grupo «sentiu» o comboio, o pisar dos carris e o ruído da multidão que, em cada dia e a cada hora, demanda Portugal inteiro e a Europa através do caminho de ferro.

Um grupo de alunos da Escola Industrial e Comercial da Figueira da Foz, visitou em princípios de Junho as instalações do Sector de Manutenção de Material e Oficinas,

chefiadas pelo eng.º António Abreu.

Os alunos que eram acompanhados pelos professores D. Luísa Aurélio Santo Amaro Ferreira, Manuel Lopes Rama e Eduardo Sales do Amaral, percorreram atentamente, sob as explicações do agente-técnico de engenharia da C. P. Duarte Ferreira, o Armazém do Parque, assistindo a ensaios de material, as instalações electrónicas do Sector, Programação e Controlo, Grupo de Trabalho, Escritórios e Ferramentaria.

Esta visita de «open-door» promovida pelo Serviço de Relações Públicas da Companhia, encontrou o melhor acolhimento da parte do corpo docente e discente daquela Escola — e o costumado apoio dos ferroviários que auxiliaram, eficazmente, a concretização deste tipo de valorização de conhecimento dos jovens estudantes.

O MAGNO PROBLEMA DAS PASSAGENS DE NÍVEL

A Imprensa dedica particular atenção aos problemas que se relacionam com o nosso caminho de ferro. Transmite quer as suas opiniões quer os reflexos das sugestões e das críticas dos utentes. Dado que os Caminhos de Ferro Portugueses entendem ser seu dever a manutenção de um diálogo constante com a opinião pública, sempre tem sido dado esclarecimento às reacções que até nós têm chegado.

Está nesse caso a análise que o público e os órgãos da informação fazem ao problema das «passagens de nível». Daí que aproveitemos para publicar no «Boletim da C. P.» — sempre que tal se justificar — algumas das referências mais significativas surgidas na Imprensa e dos esclarecimentos adequados que tivermos prestado.

Desta vez inserimos a nota do vespertino «República» — um entre muitos jornais e abordar o candente problema das «passagens de nível» — e a resposta da Companhia, remetida através do Serviço de Relações Públicas, visando repor o problema na sua exacta dimensão.

DE VEZ EM QUANDO

O rol de mortos em passagens de nível sem guarda sofreu novo aumento; perto de Pinhal Novo uma composição ferroviária arrastou pela via um automóvel que, no momento, ia a atravessá-la. Dentro do automóvel ficaram dois mortos e outros tantos feridos. Sem quereremos aqui fazer qualquer espécie de comentários ou sugestões, já que não nos sobra vontade para continuar a pregar no deserto, limitamo-nos a perguntar: Quantas passagens de nível sem guarda há em todo o País? Quanto dinheiro seria preciso para as eliminar a todas? O respeito que nos merece a vida do próximo (e a nossa própria vida) é ou não é razão suficiente para, mesmo com sacrifício económico, criar à C. P. a obrigação

de mandar «guardar» as suas passagens de nível? Aqui fica — aumentada com o rol dos mortos — a minha lista de perguntas sem resposta.

V. D.

Incluiu o Jornal que V. Ex.^a dirige um comentário sob o título «De vez em quando», que abordava aspectos relacionados com as passagens de nível e que proporcionava ao respectivo autor uma «lista de perguntas» que antevia «sem resposta».

Dado que estamos cientes que o vosso distinto colaborador deseja efectivamente as respostas adequadas para a missão informativa que é própria da Imprensa, oferecemos à consideração de V. Ex.^a os seguintes dados:

1. Há em Portugal mais de 7000 passagens de nível (PN) e pode estimar-se em cerca de 3 milhões de contos o dispêndio necessário para a sua total eliminação — objectivo, aliás, que nenhum país conseguiu ainda realizar (excepto nos grandes itinerários de circulação mais intensa), talvez por se pensar que haverá acções mais prioritárias a empreender, nomeadamente a melhoria da segurança nas estradas, onde o número de acidentados é com certeza, dez vezes superior ao verificado nas PN.

2. A C. P. mantém guardas em todas as PN em que é obrigada a fazê-lo por lei e através de uma classificação estabelecida pela Direcção-Geral dos Transportes Terrestres.

Convém notar que grande parte das travessias da via férrea não guardadas são serventias particulares, descuidadamente abertas a terceiros, ou caminhos abusivamente utilizados por veículos automóveis, muitos deles podendo dispor a curta distância de PN devidamente guarnecidas.

3. O total das passagens de nível sem guarda é da ordem das 4 mil. Para as vigiar a todas — dia e noite — seria necessário empre-

gar, pelo menos, 8 mil guardas e construir as respectivas habitações no local, o que corresponderia a uma despesa anual de 240 mil contos e a um investimento (casas) da ordem dos 500 mil. Comparando esse número de guardas com o total actual dos efectivos da C. P. — cerca de 23 mil agentes — facilmente se compreenderá não ser essa a solução.

Aliás, Portugal é quase o único país do Mundo em que a conservação e a vigilância das PN está exclusivamente a cargo da empresa concessionária, o que coloca o problema num beco sem saída, particularmente sabendo-se que os benefícios são da comunidade em geral.

4. A solução mais viável parece consistir no encerramento de todas as PN em que se verifique a possibilidade de as dispensar (e muitas são, embora à custa de maiores percursos para alguns utentes) e concentrar então os esforços na melhoria dos sistemas de protecção das PN realmente indispensáveis.

É intenção da C. P. lançar — por sua iniciativa — no próximo hexénio uma campanha intensiva de automatização e sinalização das PN mais importantes, se para tanto obtiver os necessários recursos através do IV Plano de Fomento; mas quanto à possibilidade de efectivamente se encerrar um número sensível de atravessamentos secundários é um facto que quase todas as sugestões apresentadas até agora se têm defrontado com fortes e absurdas oposições por parte das autarquias locais, logo com resultados praticamente nulos até agora.

5. Como se sabe, em todas as PN sem guarda, há um sinal de aproximação na estrada. Em todas existe o aviso regulamentar «pare, escute e olhe». E em todas se vêem os carris, como também se sabe que os comboios portugueses não são silenciosos.

Compete, assim, ao cuidado de cada um proceder às suas travessias, com as necessárias cautelas.

Como transportar seis correntes de aço pesando cada uma 100 toneladas e tendo cerca de 1 km de comprimento?

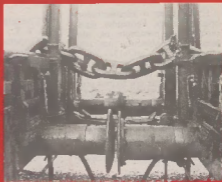
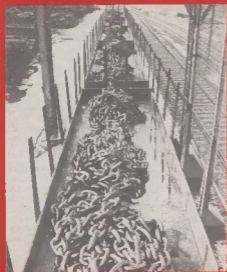
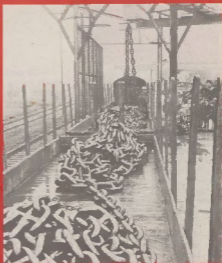
Este foi o problema posto pelos responsáveis da construção duma plataforma de perfuração submarina cujas correntes de ancoragem, devendo corresponder a exigên-

cias de solidez excepcionais, não podiam ser fracionadas em secções de reduzido comprimento no decurso do transporte.

Somente o caminho de ferro pôde resolver com facilidade este difícil problema. As correntes, cujo comprimento total atinge 5500 metros, foram transportadas pelo

Caminho de Ferro Federal Alemão em vários vagões rasos.

E estendendo-se ao longo de sucessivos vagões, as pesadas correntes de aço foram transportadas, sem incidentes, de Kalthof, perto de Iserlohn, até ao norte do país.



UMA CADEIA DE VAGÕES

Noticiário

— Com a presença de delegados de 11 países teve lugar, no Hotel Ritz, de Lisboa, em 26 de Outubro, a reunião plenária da Associação de Construtores Europeus de Locomotivas Térmicas e Eléctricas, promovida pela SOREFAME. Numa das sessões, o eng.º Almeida e Castro, director adjunto da Administração proferiu uma conferência sobre o tema «Respostas específicas para necessidades específicas. Alguns aspectos do novo plano de desenvolvimento dos Caminhos de Ferro Portugueses».

— O Conselho de Administração na sua sessão de 27/9, tendo em consideração a entrada em vigor dos novos Estatutos, deliberou:

1.º Designar o administrador brig.º Almeida Fernandes para substituir o presidente na sua falta ou impedimento, nos termos do n.º 2 do art.º 15.º

2.º Considerar extinta a Comissão Executiva, passando o Conselho a funcionar nos termos previstos no art.º 24.º e, para tanto:

a) Proceder à seguinte distribuição de pelouros e correspondente delegação de poderes de gerência dos negócios da Companhia, no âmbito dos respectivos pelouros:

Administrador brig.º Almeida Fernandes:

— Programação e acompanhamento da execução do III e IV Plano de Fomento, incluindo os Nós Ferroviários de Lisboa e Porto, na parte relativa a instalações fixas;

— De quaisquer outros projectos da mesma natureza, não incluídos em Plano de Fomento.

A sua actuação desenvolver-se-á fundamentalmente com o apoio dos pertinentes serviços do D.O.P., do D.E.P. e do Departamento de Instalações Fixas.

Administrador cor. Ferreira Valença:

— Serviços de Secretariado da Administração;

— Departamento de Organização e Planeamento;

— Gabinete de Património Imobiliário;

— Serviço Social Ferroviário.

Caber-lhe-á, também, a representação da Companhia junto de:

— Conselho Consultivo da D. G. T. T.;

— Corporação de Transportes e Turismo;

— Associação Industrial Portuguesa.

Administrador eng.º José Alfredo Garcia:

— Departamento do Pessoal;

— Serviços de Inspeção;

— Departamento de Estudos Jurídicos e Contencioso;

— Serviço de Relações Públicas.

Administrador dr. Ventura Mateus:

— Departamento de Finanças e Contabilidade;

— Departamento Comercial, a partir de data a indicar;

— Divisão de Abastecimentos.

Administrador eng.º José Augusto Fernandes:

— D.P.E., acumulando as suas funções com as de Director de Produção e Equipamento.

O administrador eng.º Brito e Cunha não tem pelouro específico, cabendo-lhe acompanhar genericamente a acção da Companhia na área do Porto.

Enquanto o administrador dr. Ventura Mateus não tomar conta do Departamento Comercial, ficará este a cargo do presidente.

— A C. P. e o Groupment 50 Hz, firmaram contrato para o fornecimento e montagem de equipamento necessário ao funcionamento da subestação de tracção da Amadora, cujo custo será de cerca de 20 600 contos.

— Foi elaborado o projecto de reorganização do Departamento Comercial. O Serviço de Fiscalização das Receitas é transferido para o Departamento de Finanças e Contabilidade, em data a determinar.

— A exemplo dos anos anteriores a Companhia vai promover a realização da habitual Festa de Natal, a qual terá lugar no dia 28 de Dezembro próximo, no Coliseu dos Recreios.

— Entre a C. P. e a Metalúrgica Duarte Ferraira, foi celebrado contrato para o fornecimento de 150 aparelhos de mudança de via da marca Alpino-Tramagal, destinados à implantação em curvas circulares. O preço global desta encomenda é da ordem dos 29 mil contos.

— Realizou-se em Lisboa, em 19 e 20 de Outubro a reunião plenária do Conselho de Administração da Companhia dos «Wagons-Lits».

— Para financiamento do programa de modernização da rede ferroviária do Continente foi aberto pelo Estado um crédito de 150 mil contos, não reembolsável, a favor da C. P.

— Com a SOFRERAIL foi estabelecido contrato de colaboração à C. P. no domínio da reorganização dos transportes de mercadorias existentes, nas suas diversas modalidades comerciais e operacionais (detalhe, vagão completo, comboios completos e comboios bloco), de modo a melhorar as condições técnico-económicas do respectivo serviço e criar as maiores disponibilidades possíveis para a futura expansão do tráfego.

A acção será articulada em quatro fases de índole distinta — estudos de ante-projecto, estudos de projecto, preparação do pessoal interveniente e acompanhamento do lançamento do novo Plano de Transportes de Mercadorias.

O contrato cuja duração será de 18,5 meses é estimado em 1657 mil francos ou seja 9942 contos.

APONTAMENTO NA TELEVISÃO

A 25 de Setembro, uma equipa de reportagem dos Estúdios do Porto da R. T. P. esteve no Campo de Férias, tendo elaborado curto documentário de que constou uma visão de conjunto das instalações, sessão de Decoração (trabalho de grupo), sessão de Primeiros Socorros e Enfermagem, lanche e actividades ao ar livre (jogos, danças e banho na piscina).

O trecho televisionado foi emitido no Telejornal do Norte, pelas 19.30 horas do dia 28.



Campo de Férias de Valdevez

Lá por fora

UM NOVO «SELF-SERVICE» ROLANTE

«Quick-Pick», é o nome, que o Caminho de ferro federal alemão (DB) e a Companhia alemã dos Wagons-Lits e dos Wagons-Restaurants (DSG), deram ao novo tipo de carruagem-restaurante «self-service», a circular desde há pouco na sua rede ferroviária.

Três destas carruagens encontram-se em experiência nos comboios expresso, a bordo dos quais uma carruagem-restaurante convencional não seria rentável.

A carruagem «Quick-Pick» oferece aos passageiros diferentes pratos frios, bebidas e sobremesas.

É igualmente possível encomendar um dos pratos quentes que figuram na lista.

A decoração da carruagem, que tem 54 lugares, foi particularmente cuidada. Durante o período experimental, os passageiros são solicitados a darem a conhecer a sua opinião preenchendo um questionário acerca de todas as novidades que lhes traz a carruagem «Quick-Pick».

DOIS MILHÕES DE AUTOMÓVEIS ACOMPANHADOS NO LOETSCHBERG

O Caminho de ferro dos Alpes berneses Berna-Loetschberg-Simplon (BLS) acaba de festejar um acontecimento: a passagem através do túnel de Loetschberg por dois milhões de automóveis acompanhados. Para sublinhar o sucesso crescente deste género de transporte, quer seja através dos Alpes ou em numerosos países

europeus, é preciso acentuar que o BLS atingiu a primeira série de um milhão em mais de 10 anos e a segunda em menos de três anos.

Este sucesso foi obtido graças a importantes investimentos nas instalações e no material circulante. O BLS decidiu prosseguir nos seus esforços encomendando quarenta novos vagões especiais e ampliando as instalações de carregamento de Kandersteg e de Goppenstein. Outros melhoramentos estão igualmente a ser encarados, os quais permitirão acelerar e simplificar ainda o transporte de automóveis acompanhados através do túnel de Loetschberg.

AÚSTRIA:



Os Caminhos de ferro federais austriacos adoptam uma nova sigla

O Conselho de Administração dos Caminhos de ferro federais austriacos decidiu mudar a sigla da sua rede. Adoptou o modelo aqui reproduzido, do qual o Ministério dos Transportes recomendou a utilização imediata, mas que será aplicado primeiramente nos impressos comerciais e administrativos. O novo símbolo começará a aparecer no material cir-

culante e nas instalações à medida em que forem efectuadas novas aquisições ou se proceda a transformações de vulto.

NOVO MÁXIMO DE VELOCIDADE

O protótipo do comboio britânico de grande velocidade (HST) bateu recentemente o record de velocidade sobre carris em tracção diesel.

O HST atingiu a velocidade de 227 km/h numa distância de 1600 m. A experiência no decorrer da qual foi batido o «máximo», efectuou-se na linha de ensaios entre Northallerton e Thirsk, em Yorks.

O record anterior pertencia a um comboio diesel germânico que atingiu a velocidade de 213 km/h, em 1939.

ACO E LAMINADOS NACIONAIS

NOS CARRIS DAS VIAS RENOVADAS DA C.P.



SIDERURGIA NACIONAL, S.A.R.L.

RUA BRAAMCAMP, 7 • LISBOA • Tel. 53 31 51 a 53 31 59