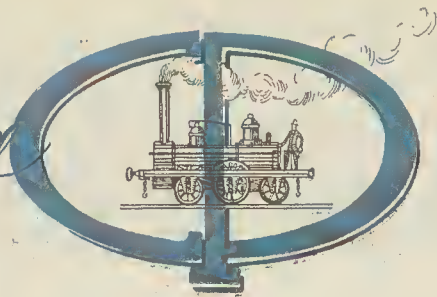


# BOLETIM DA C.P.



# Boletim da



N.º 335 ■ MARÇO 1957 ■ ANO 29.º ■ PREÇO 2\$50

DIRECTOR: ENG.º ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Estação de Santa Apolónia / Lisboa

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — R. da Horta Seca, 7 — Tel. 20158 — Lisboa

## A Electrificação dos nossos Caminhos de Ferro



*Têm sido realizadas com pleno êxito numerosas experiências com as novas composições eléctricas na linha de Sintra. A abertura à exploração do novo serviço, que se prevê para breve, está unicamente dependente do recebimento do material tractor e circulante em número mínimo reputado necessário para, mesmo em escala embora reduzida, se oferecer aos utentes da linha de Sintra um bom serviço de comboios que corresponda aos seus antigos e muito justos anseios,*

# Um Comboio Eléctrico na Estação do Rossio

No decurso dos intensos ensaios que têm sido realizados com comboios eléctricos nas linhas já electrificadas da C. P., sobretudo entre Campolide e Sintra, entrou pela primeira vez na estação do Rossio, no passado dia 23 de Janeiro, uma das novas unidades automotoras triplas, das 25 que a C. P. prevê, em breve, pôr à disposição do público.

Igualmente veio ao Rossio uma locomotiva eléctrica tipo Bo Bo, de 2500 H. P., destinada ao reboque de comboios de passageiros e de mercadorias e de tipo igual às restantes 14 encomendadas pela C. P. a um grupo construtor franco-alemão. Estas locomotivas fazem parte do apetrechamento da linha do Norte, cuja electrificação total, conforme já anunciámos, está igualmente prevista.

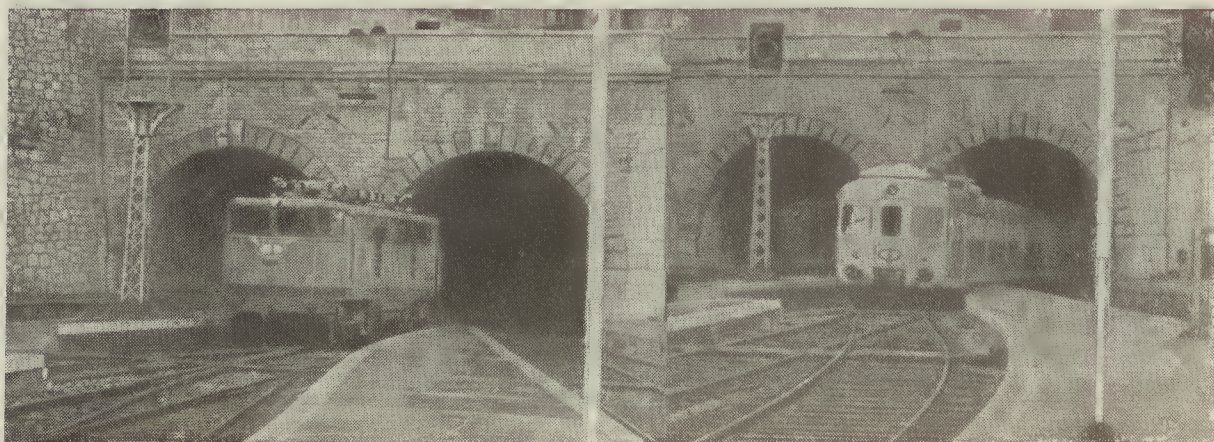
A presença de uma composição eléctrica na estação do Rossio que traduz estarem praticamente concluídas todas as importantes obras de electrificação da linha de Sintra, no tocante a instalações fixas, serviu de pretexto para apresentar os novos comboios ao Ministro das Comunicações e demais entidades oficiais ligadas aos transportes e bem assim aos Administradores da Companhia.

O Senhor General Gomes de Araújo, che-

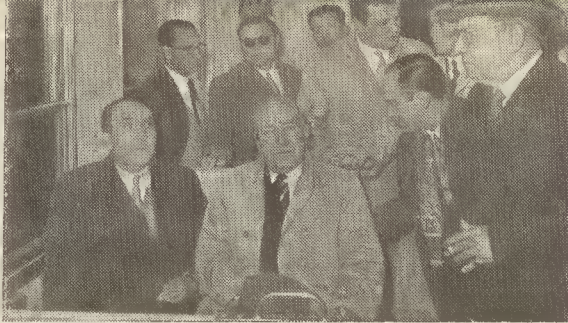
gou à estação do Rossio às 15 horas, acompanhado pelo Director-Geral, Eng.º Espregueira Mendes. Aguardavam-no ali, os Srs. Prof. Dr. Mário de Figueiredo, Eng.ºs Pinto Osório, Mário Costa e Nogueira Soares, do Conselho de Administração da Companhia, Eng.º Branco Cabral, Secretário-Geral, e muitos outros funcionários da C. P., técnicos estrangeiros e da *SOREFAME* — firma construtora das novas automotoras. Todos visitaram demoradamente a composição e a locomotiva expostas, sob os esclarecimentos do Sr. Eng. Pedro de Brion, Subdirector da C. P. e Presidente da Comissão de Electrificação, que se fazia acompanhar dos seus adjuntos Eng.ºs Pinto Monteiro e Valério Vicente.

Seguiu-se uma viagem experimental até à Amadora, que, com duas paragens, em Campolide e Benfica, demorou apenas 12 minutos. O ensaio mereceu da parte do Ministro palavras de muito apreço e louvor.

Já em artigos anteriores fizemos referência detalhada às características do novo material. Repetir-se-á, no entanto, que cada comboio, com lugares de 1.ª, no veículo intermédio, e de 2.ª classe, nos veículos extremos, tem lotação para 500 passageiros; é de aço



Duas fotografias históricas: *À esquerda:* a primeira locomotiva eléctrica a chegar à estação do Rossio, *À direita:* o primeiro comboio eléctrico a entrar na estação do Rossio.



O Ministro com alguns dos técnicos de electrificação



Um aspecto da visita ministerial na estação da Amadora

inoxidável e oferece o maior conforto: janelas rasgadas de grande visibilidade, lugares estofados, aquecimento, luz fluorescente, portas de fecho automático e ainda uma inovação utilíssima — um quadro luminoso, indicador da próxima estação de paragem, o que evitará confusões a passageiros distraídos ou pouco conhecedores do percurso. As carruagens rolam quase sem trepidação e o poder de tracção dos seus motores — situados em cada um dos extremos da composição — permite alcançar fácil e rapidamente velocidades de 90 a 100 km/horários.

Nas muitas experiências de linha efectuadas, tem sido revelado, em absoluto, o magnífico comportamento e a excelência do material adquirido. Simultaneamente procura-se instruir e treinar o pessoal maquinista. Um

exemplo dos ensaios: em 16,5 minutos foi possível fazer o percurso directo Campolide-Sintra, que, com paragens de 1/2 minuto em todas as estações, foi já vencido em 26 minutos.

A abertura à exploração do novo serviço de comboios eléctricos nas linhas da C. P. está pois unicamente dependente do recebimento do material tractor e circulante em número mínimo reputado necessário para, mesmo em escala embora reduzida, se oferecer aos utentes da linha de Sintra um bom serviço de comboios, que corresponda aos seus antigos e muito justos anseios.

Com essas composições eléctricas — dotadas de requisitos estéticos e de comodidade que as tornarão como das melhores e mais modernas da Europa — assim vai finalmente suceder!



O sr. General Gomes de Aratijo examinando o novo material

# A 1.ª Exposição Filatélica da Temática dos Caminhos de Ferro

Associaram-se às comemorações do I Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, os C. T. T., com a emissão de dois selos, e o Clube Filatélico de Portugal, com a organização, no salão do primeiro andar da Sociedade Nacional de Belas Artes, da 1.ª Exposição Filatélica da Temática dos Caminhos de Ferro, que despertou um grande e justificado interesse.

Foi precisamente a 28 de Outubro que os C. T. T. puseram a circular a «Emissão Comemorativa do Centenário dos Caminhos de Ferro» feita sobre dois desenhos, cada um publicado em duas taxas, da autoria do pintor e arquitecto Frederico George.



Num dos modelos evoca-se a inauguração do caminho de ferro em Portugal, em 1856, com a figuração de uma locomotiva a vapor, daquela época; no outro modelo, representa-se a locomotiva eléctrica, que vai dentro de pouco tempo entrar em serviço.

Em ambos os modelos, vê-se, em cima, uma fita com a inscrição «Centenário dos

Caminhos de Ferro» — e, em baixo, a palavra «Portugal», e a taxa.

À esquerda e sobre a fita do primeiro modelo lê-se a data de 1856; sob a fita do segundo modelo, a data de 1956.

A seguir reproduzimos os carimbos dos C. T. T. comemorativos do Centenário.



Em homenagem à I Exposição Filatélica da Temática dos Caminhos de Ferro, os C. T. T. fizeram também uso de um carimbo, que reproduzimos abaixo.



Por proposta do Administrador-Delegado, o Conselho de Administração louvou os funcionários Dr. Álvaro Lobo Alves, Chefe do Serviço Central do Pessoal, Dr. Luís Maria Gonçalves Henriques, Chefe do Serviço da Fiscalização e Carlos Marques, Chefe de Secção, pela boa vontade, competência e espírito de bem servir com que dedicadamente procederam aos trabalhos da actual reorganização dos serviços da Companhia.

— O Adido Técnico de 2.ª classe, António dos Anjos, recentemente reformado, foi louvado pela competência, dedicação e disciplina que sempre revelou no desempenho das suas funções, durante os 38 anos de bom serviço prestado à Companhia.

# Renovação das Pontes da Linha da Beira Alta

Pelo Eng.º OSCAR AMORIM

Da Divisão de Via e Obras

## II — PONTE DO TREZÓI

COMO já dissemos, foi em 1904 que pela primeira vez se encarou o problema das possibilidades das pontes da linha da Beira Alta. Em 1908 o problema torna a ser posto, quando se pensa

substituir as locomotivas «BORSIG» por «COMPOUND» pesando cada locomotiva 57,10 T. e o tênder 32,5 T.. Este tipo de máquina, que não se afasta muito das primeiras, foi estudado e fixado de modo a não produzir, nas obras de arte desta linha, tensões fora dos limites admissíveis.

A casa Eiffel, novamente consultada, mantém ponto de vista semelhante ao de 1904, mas agora acrescenta:

*«qu'un renforcement de certaines parties des ouvrages serait fort désirable».*

O primeiro estudo e projecto de reforço destes viadutos é entregue ao Prof. Eng.º Vicente Ferreira, que em Janeiro de 1912 expõe assim o seu programa de trabalho:

- 1.º — Verificação das condições de resistência com s/ cargas do comboio tipo regulamentar.
- 2.º Verificação com o comboio mais pesado que tem probabilidade de vir a circular nas linhas da B. A., nas condições actuais (1912).
- 3.º — As mesmas s/ cargas do número anterior aumentadas de 20 %, aproximadamente.

A título de curiosidade indicaremos que os honorários



Antiga ponte agora substituída.

- Em primeiro plano, maciço B de betão do reforço do envazamento dos pilares.
- Ao fundo — caleira para descidas de materiais — C —
- Bases dos cavaletes de montagem n.ºs 11 e 13.
- Bases dos cavaletes de desmontagem n.ºs 15-16-17.

vencidos por este engenheiro eram, naquela data:

- Pelos estudos e cálculos de verificação de estabilidade dos viadutos n.º 3 (Trezói), n.º 5 (Criz) e n.º 8 (Côa), tramos e pilares metálicos: 150\$00 por cada.
- Projecto de reforço das mesmas obras de arte: 100\$00 por cada.

\*

Presentemente o plano de renovação está desenvolvendo-se e cumprindo-se com a maior regularidade, de acordo com os programas de trabalho pré-estabelecidos pelos Serviços Técnicos da C. P. e Krupp.

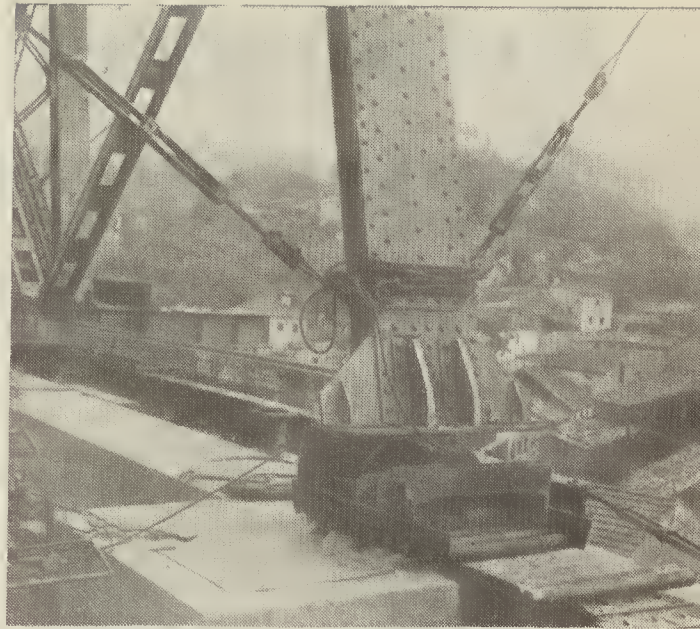
Dentro desse programa e com a assistência dos Eng.ºs Campos Henriques, Subdirector da C. P. e Frederico Abragão, Chefe do Serviço de Obras Metálicas da C. P., entrou ao serviço em 20/8/956 mais uma nova ponte a n.º 3 — TREZÓI, ao Km. 63,250 — B. A.

No n.º 325 do «Boletim» apresentámos um programa de trabalhos dividido em 3 Escalões, em que o 1.º foi totalmente realizado em 1954. Vamos agora indicar os trabalhos inerentes à ponte n.º 3, dentro dos 2.º e 3.º Escalões.

*Características da ponte antiga:* 3 tramos contínuos, metálicos, os dois extremos



Aspecto da Povoação do Trezói sita sob a ponte. Vêm-se as bases de alguns cavaletes de montagem e reforço do envazamento do pilar P,



Ripagem — sistema de rolamento dos novos pilares, pelas suas bases.

com o vão de 38,50 m. e o central de 49,0 m. Extensão total 126,0 m. Dois pilares metálicos com a altura, incluindo envazamentos, de 28,78 m. e 29,38 m.

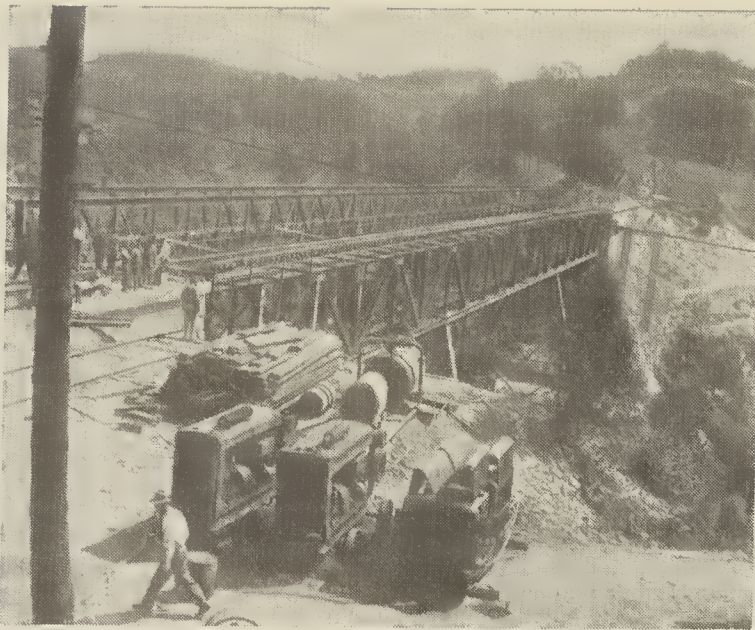
*Características da nova ponte:* 3 tramos contínuos, metálicos, os dois extremos com o vão de 39,0 m. e o central de 48,0 m. Extensão total 126,0 m. Dois pilares metálicos com altura idêntica aos da antiga ponte.

*2.º Escalão — 1.ª fase* (executada pela C. P.).

a) — Trabalhos de terraplenagens, fundações, bases de cavaletes de montagem e desmontagem, adaptação de encontros, reforço dos envazamentos dos pilares, etc..., iniciados em 15-Set.-955 e terminados em 29-Fev.-956.

Tal como na Milijoso, o perfil do terreno é bastante difícil; porém aqui existia ainda o embaraço de sob a ponte se localizar a povoação de Trezói.

Foi, pois, necessário fazer certo número de contratos com os habitantes das casas sitas dentro da zona classificada de perigosa, para que as abandonassem durante as obras.



Nova ponte depois de ripada.  
À esquerda a antiga ponte já fora do serviço.

Essas casas foram aproveitadas nas horas do descanso pelo nosso pessoal, como dormitórios.

Houve ainda que construir um pontão de betão fracamente armado sobre a ribeira do Trezói, e um fontanário com pequeno lavadouro, por as obras terem inutilizado os existentes.

As bases de betão, para os cavaletes de montagem e desmontagem, são em número de 28.

Os trabalhos nos pilares foram semelhantes aos realizados no Milijoso.

A adaptação dos encontros teve também no do lado de Vilar Formoso trabalhos idênticos aos daquela ponte.

No esvaziamento dos cofres removeram-se 542 m. c. de terras e pedras; no seu enchimento consumiram-se 539 m. c. de pedra em alvenaria seca e 40 m. c. de betão (160 kg.).

Fomos até à profundidade de 15,0 m, recorrendo à montagem dum pontão auxiliar com o vão de 11,40 m., em cada cofre.

Dos trabalhos executados dentro deste escalão, temos com maiores volumes:

3.164	m. c.	de escavações em terra e rocha
539	» » »	pedra em alvenaria seca
40	» » »	betão de 160 kg
1.077	» » »	» » 250 »
60	» » »	» » 300 »
60	» » »	corte de alvenaria hidráulica

Para realização de todos os trabalhos, e ainda os subsidiários em que incluímos corte de madeiras, execução de cofragens, motoristas, extracção de areia no rio Dão, cargas, descargas, etc... utilizamos uma média de 58,5 operários / dia útil, com um máximo de 190 diários.

Total de jornais gastos 14.140; dias de trabalho 242.

b) — Trabalhos de soldadura eléctrica. Estes trabalhos foram executados pela Brigada N.º 1 do Serviço de Obras Metálicas e constaram de:

— Colocação por soldadura de 428 esquadros nas longarinas para fixação das travessas.

— Soldadura de 16 juntas de carris sobre a ponte.

2.º Escalão — 2.ª fase (executada pelos Empreiteiros).

A montagem dos estaleiros e máquinas foi iniciada pela Krupp na primeira quinzena de Março/56 e a montagem propriamente da ponte na segunda quinzena do mesmo mês. Estava concluída em fins de Junho/56.

Durante os meses de Julho e Agosto foram executados trabalhos de cravação e de instalação do sistema de ripagem.

Esta ponte é igual à do Milijoso, estrutura



metálica sistema S. K. R. com tabuleiro superior. Pesa cerca de 407 T.

### 3.º Escalão

O sistema de ripagem, posto em prática, foi o mesmo da ponte do Milijoso. As duas pontes ripadas em conjunto como um todo solidário.

A translacção fez-se por deslizamento sobre carris nas câmaras de apoio dos encontros, e por rolamento nas bases dos pilares metálicos.

Em relação à ponte N.º 2 houve alteração na posição dos guinchos de ripagem; enquanto que naquela estavam todos a distância, nesta localizavam-se 2 sobre os pilares e 2 junto dos encontros. Junto destes, e no plano da via, estavam também os 2 guinchos equilibrantes.

A linha foi cortada às 5 H. do dia 20-8-956, iniciando-se o trabalho de preparação.

Pelas 7 H. 47 m. teve início a operação de ripagem pròpriamente dita, que terminou às 9 H. 25 m. Estava assim a nova ponte no seu lugar 1 H. 38 m, após o início desta operação.

Em tal espaço de tempo houve paragens impostas pela marcha dos trabalhos que totalizam 52 m.

Seguidamente foi a nova ponte colocada sobre os seus apoios e na cota devida.

Refeita a via, foi a mesma aberta à circulação às 16 H. desse dia.

A interrupção de circulação durou portanto 11 H., o que revela grande progresso em comparação com a ponte do Milijoso, em que a circulação esteve suspensa desde as 6 H. de 15 até às 10 H. de 16-4 956, ou sejam 28 H.

Foi o comboio 1223 a primeira composição a circular sobre a nova ponte.



Praia do Ribatejo — Ponte do caminho de ferro, vista de avião

# Algumas impressões dos Caminhos de ferro holandeses

Por A. L. SIMÕES DO ROSÁRIO

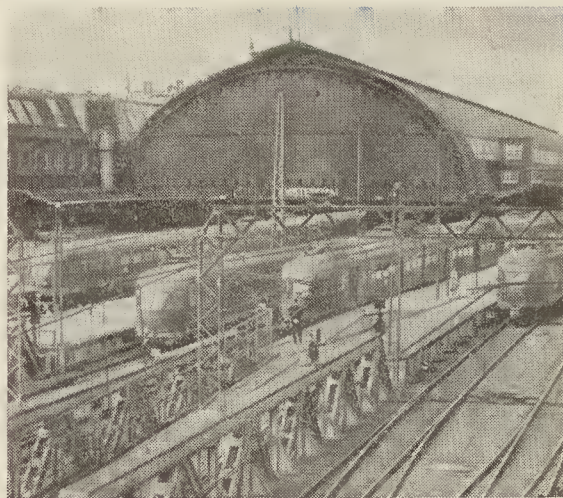
## 2.ª Parte: Exploração Técnica e Comercial

(Conclusão)

**6. A exploração técnica.** O passageiro, na Holanda, está muito bem servido. Na quase totalidade das linhas, aproximadamente desde as 6 horas, aos dias úteis, e das 7 horas, aos domingos e feriados, às 23 h., ou 24 h., conforme de dias úteis ou de festivos se trate, aos mesmos minutos de cada hora circula um comboio. Quer isto dizer que, se em dada estação e num dado sentido, houver um comboio às 12 h. 25 m., haverá outros às 13 h. 25 m., 14 h. 25 m., etc., e tê-los há também havido às 11 h. 25 m., 10 h. 25., etc. Além disso, mercê dum engenhoso sistema de ligações nas estações de entroncamento, pode partir-se de qualquer estação da Holanda para qualquer outra, todas as horas, aos mesmos minutos exactos de cada hora.

Esta organização do horário constitui, por assim dizer, o seu esqueleto. Nas linhas de maior movimento, a frequência é duplicada, passando a haver um comboio aos mesmos minutos após a hora e a meia hora exactas, isto é: havendo um comboio às 15 h. 10 m., haverá outros às 15 h. 40 m., 16 h. 10 m., 16. 40 m., etc. Além disso, em certos treços mais importantes (v. g., arredores das grandes cidades), a circulação é reforçada, pelo menos nas horas de afluência. A estas mesmas horas, nas relações mais importantes e em que o tráfego o justifica, circulam *comboios expressos* que permitem aos passageiros que se deslocam entre os centros mais populosos fazer a viagem mais rapidamente. Ainda, em certas linhas, a todas estas circulações vêm juntar-se os comboios internacionais, designados por comboios D (inicial de Doorgangstreinen). Com efeito, a Holanda é um país que, como já tive ocasião de referir, se encontra em excelente situação geográfica; e, deste modo, sem dificuldade se compreende que muitos comboios internacionais a atravessem ou tenham nela o seu ponto de partida ou de chegada. Existem, assim, ligações por carruagens directas (sem contar, portanto, os enlacs com transbordo) com cidades tão distantes como Estocolmo e Belgrado. Nalguns destes comboios internacionais, compostos de material estrangeiro, existe, mesmo aos dias úteis, mas só no percurso alemão algo que para nós representa notável inovação: secretária no próprio comboio a qual dispõe de máquina de escrever e dactilographa, por preços módicos, a correspondência dos passageiros, designadamente a dos homens de negócios.

Voltando ao horário dos comboios do qual tanto



Estação Central de Amsterdão

me afastei, quero ainda citar outras particularidades interessantes do sistema holandês.

Durante o ano vigoram apenas dois horários, um de verão e outro de inverno. Mas a estrutura fundamental do horário, tal como foi descrita acima, não sofre alteração alguma; simplesmente, nos intervalos que ela deixa livres, se intercalam circulações adicionais nas horas convenientes para o público veraneante. Nesses mesmos intervalos, são introduzidos também os comboios próprios de certos dias da semana (v. g., sábados e domingos) ou aqueles que se tornam necessários para atender as exigências locais.

No que se refere aos comboios de mercadorias, claro está que só por excepção se podem fazer circular durante o dia, visto que, não havendo linhas com multiplicidade de via superior à dupla, estas estão, nesse período, inteiramente ocupadas pelas circulações de passageiros. Por esta razão, unicamente os comboios de combustíveis (carvão e óleos) circulam de dia. Pelo contrário, de noite, das 0 às 6 horas, o número de comboios de passageiros é praticamente nulo porquanto não há necessidade de ter na Holanda comboios de noite, dado que o percurso de máxima duração se completa em 3 horas, aproximadamente. É, então, de noite que se faz circular a quase totalidade

dos comboios de mercadorias. Contudo, a organização do serviço de mercadorias tem também o seu interesse e, por isso, vou descrevê-la aqui, muito sucintamente.

Para o tráfego interno, o País está dividido em «grupos», isto é, em regiões em cada uma das quais há uma estação (necessariamente um entroncamento ferroviário dos mais importantes) chamada «cabeça do grupo». O transporte dentro dos grupos é assegurado por comboios locais ou por camiões. (O serviço combinado de camionagem para as mercadorias é executado por comboios locais ou por camiões. (O serviço combinado de camionagem para as mercadorias é executado em todo o País por uma única empresa associada aos Caminhos de Ferro: Van Gend en Loos). O transporte entre os «grupos» é feito por comboios directos através das estações «cabeças de grupo» as quais dispõem para o efeito de moderníssimos meios mecânicos de transbordo das mercadorias. Este sistema vem já sendo praticado desde 1930, havendo desde então sofrido apenas algumas modificações aconselhadas pela prática. O princípio do sistema permaneceu, porém, o mesmo; e os resultados obtidos podem classificar-se de excelentes.

Existem, também, na Holanda estações de classificação (mais conhecidas pelo galicismo *triagem*) com as mais modernas instalações e o equipamento mais



Todos os comboios holandeses são muito rápidos e confortáveis

aperfeiçoado. Nestas estações, situadas nas «cabeças de grupo», procede-se à decomposição e formação dos comboios de mercadorias, operação esta que se faz, por via de regra, durante a noite.

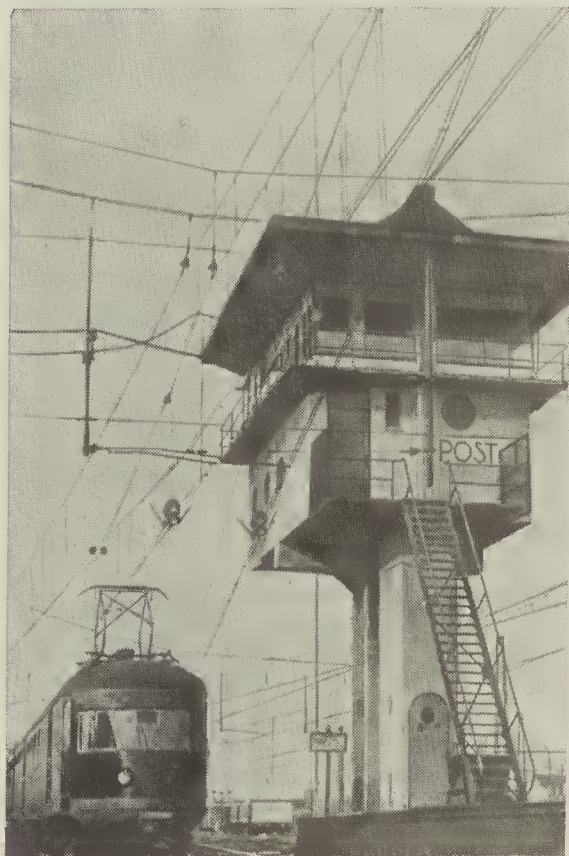
O transporte internacional de mercadorias é feito segundo as convenções e regulamentos que regem tais transportes.

Finalmente, referir-me-ei a algumas curiosidades de que se reveste a circulação dos comboios e a sinalização; não poderei, contudo, entrar em pormenores por tal ser contrário à índole deste artigo.

A circulação dos comboios nas linhas de via dupla é feita pela direita, à semelhança do que se faz na Alemanha e noutros países, como na rede da antiga Companhia M. Z. A., na vizinha Espanha, mas ao contrário do que se faz entre nós. Os sinais são, em consequência, implantados à direita da via que comandam.

O sinal de partida é simplesmente óptico e é dado sem intervenção do condutor do comboio. Quando o serviço está concluído, o chefe de estação (ou, nas grandes estações, o «chefe de cais», como é chamado em tradução literal) move verticalmente em pequeno alvo branco circular que se encontra na extremidade dum cabo e na parte central do qual existem um círculo verde e uma pequena lâmpada verde, esta última destinando-se a ser utilizada quando as condições de visibilidade o aconselhem, designadamente de noite. Devido a ser este sinal executado na proximidade do comboio a que se destina, é impossível qualquer confusão como por vezes acontece com os sinais acústicos usados entre nós.

Outro facto merecedor de referência é a existência de sinais de saída em todas as estações, dispensando-se, dessa forma, que os chefes das estações tenham de fazer sinal de passagem aos comboios sem paragem, como ocorre no nosso País. Além disso, nenhures são agulhas manobradas manualmente no local e mantidas por agulheiros, mas sim dum posto central pelo próprio chefe de estação e providas de



Modernas cabines de sinalização, como esta, povoam muitas estações holandesas

sistemas de aferrolhamento que garantem o encosto permanente da lança à contra-lança da agulha. Desta forma, aumenta-se a segurança e logra-se uma economia notável de pessoal o que, em países onde a mão de obra é cara como a Holanda, se reveste de importância considerável. Além disso, este sistema permite, nas linhas de via única, simplificar muito as operações no caso de cruzamentos, aumentando-se, desta maneira, o débito das linhas.

**7. A exploração comercial.** A exploração comercial dos caminhos de ferro holandeses tem uma característica extraordinária: a receita proporcionada pelo tráfego de passageiros, ao invés do que sucede com a maioria das outras redes, é superior àquela que lhes traz o tráfego de mercadorias.

Vejamos, por conseguinte, primeiro o que se refere ao tráfego de passageiros. As tarifas de passageiros na Holanda diferem sensivelmente das nossas. Enquanto entre nós o preço-base por quilómetro é sempre aplicado qualquer que seja a distância, os Caminhos de Ferro Holandeses praticam o chamado «sistema belga» assim designado por haver sido preconizado, e primeiramente posto em prática, pelos Caminhos de Ferro Belgas (onde vigora ainda hoje). Neste sistema o custo de transporte deixa de ser proporcional à distância porque o preço de cada quilómetro diminui à medida que a distância aumenta. Além disso, o custo dos bilhetes de ida e volta não é igual ao dobro dos de simples ida mas comporta uma redução tanto maior quanto maior for a distância. Outro ponto de diferença entre nós e a Holanda é a existência de poucas tarifas especiais por não se ser neste país partidário do favorecimento de certos passageiros em detrimento de outros, preferindo-se dar a todos uma tarifa o mais reduzida possível. Em todo o caso, existem numerosas modalidades de assinaturas e, como o país é pequeno, a população muito densa e o serviço de comboios excelente, têm na Holanda muitos mais beneficiários que no nosso País.

As bagagens de mão podem, como em todos os outros países, ser transportadas pelo passageiro no próprio compartimento; contudo, àquelas que tiverem de ser despachadas, não se lhes concede qualquer peso gratuito (como entre nós 30 kg.). Todavia, a tarifa respectiva é muito reduzida. Existe ainda uma outra diferença notável: o papel preponderante desempenhado pelas bicicletas na constituição das bagagens; e, para que dele se faça uma ideia, direi sómente que no tempo de férias há que fazer circular, de noite, comboios especiais exclusivamente destinados ao transporte destes veículos!

Quanto ao tráfego de mercadorias, as considerações que se lhes aplicam estão longe de ser tão simples como as que o transporte de passageiros concernam. Os factores que intervêm na elaboração das suas tarifas são numerosos: concorrência de outros meios de transporte, valor, peso, volume ocupado e distância.

Neste domínio, também poucas tarifas especiais se encontram. Os Caminhos de Ferro Holandeses entendem ser preferível combater a concorrência por

meio de contratos celebrados com os grandes expedidores a fazê-lo por tarifas especiais, o que permite uma liberdade de acção muito maior.

**8. Conclusão.** Espero que o leitor tenha ficado a fazer uma ideia da organização, funcionamento e apetrechamento dos Caminhos de Ferro Holandeses. Se tal tiver conseguido, dar-me-ei por muito satisfeito, visto haver sido essa a ideia que me animou a escrever estas linhas.

Como o *Boletim da C. P.* é o órgão de instrução profissional dos ferroviários portugueses, aproveito a oportunidade para lhes lembrar os proveitosos conhecimentos que a todos proporciona a realização de viagens a outros países, (sobretudo para aqueles que conhecem bem o nosso País e que julgo serem a vasta maioria) em especial depois da recente concessão de grandes facilidades feita, por acordo, entre todas as redes europeias. Entre os países estrangeiros, permito-me chamar a atenção dos ferroviários portugueses para o pequeno país de que acabo de falar:



Comboio internacional de tracção eléctrica

encontram-se aí belas paisagens, um povo muito instruído e acolhedor, notáveis monumentos, e, como creio haver mostrado, uma rede ferroviária que se classifica entre as melhores do mundo inteiro.

**9. Agradecimento.** O autor deseja testemunhar publicamente o seu profundo reconhecimento à Direcção dos Caminhos de Ferro Holandeses por todas as facilidades concedidas, e, em particular ao Sr. J. F. E. M. Agihna pela atenção com que o orientou nas visitas e pelos preciosos conselhos dados para a elaboração do presente artigo.

Outrossim agradece penhoradamente ao Sr. Engenheiro Roberto de Espregueira Mendes, dig.<sup>mo</sup> Director do *Boletim da C. P.*, a autorização concedida para que este artigo fosse publicado nesta revista, assim como ao Sr. Dr. Élio Cardoso, dig.<sup>mo</sup> Editor do *Boletim*, pelo interesse dispensado à sua publicação, bem como, pela atenção que esta lhe mereceu.

*talvez  
não valha  
que...*



Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

Tem-se perguntado porque é que o príncipe Carlos, da Inglaterra, não sorri para os fotógrafos.

No entanto, muitos sabem que obedece a uma ordem protocolar, visto que o pequeno príncipe perdeu dois dentes da frente.

■ *Na Rússia, procede-se à construção de um extenso abrigo atómico: 400 metros de profundidade. É destinado aos dirigentes soviéticos.*

*O Kremlin será ligado ao abrigo, por um túnel de 11 kms.*

■ Actualmente, o número de portugueses existentes em Portugal Continental e Ultramarino, Ilhas Adjacentes e Estrangeiro é de mais de 22 milhões.

Em face de recentes dados estatísticos, estamos assim distribuídos:

Continente e Ilhas. . . . .	9.000.000
Ultramar. . . . .	12.000.000
Estrangeiro. . . . .	<u>1.200.000</u>
Total . . . . .	22.200.000

A expansão dos portugueses no Mundo é, segundo parece, a mais notável, se a compararmos com as Nações de população semelhante à nossa.

Estamos espalhados por 63 países, isto é, a bem dizer, por toda a parte. Salientamos, em primeiro lugar, o grande país irmão, o Brasil, com 615 mil. Depois, por ordem decrescente, temos: Estados Unidos da América, 104 mil; Argentina, 30 mil; Venezuela, 30 mil; França, 27 mil; Espanha, 23 mil; África Ocidental Francesa, 18 mil; União Sul-

-Africana, 6 mil; Marrocos (antiga zona francesa), 5 mil; Bermuda, 5 mil; Canadá, 3 mil; Uruguai, 3 mil; China, mil; etc., etc.

■ *O orçamento geral da União Indiana para o ano de 1957 previa a avultada quantia de 150 milhões de rupias (900 mil contos!) para a construção de casas de repouso.*

*Mas, é triste notar que tais casas se destinam a resguardo de vacas idosas ou enfermas que, naquele país, são consideradas animais sagrados.*

*É curioso notar o contraste com as necessidades de centenas de milhar de desgraçados indianos que não têm lar e dormem ao ar livre sobre esteiras, na mais degradante miséria. Só em Bombaim há mais de trezentos mil!*

■ Em Nova York, têm sido estabelecidas câmaras de televisão nos grandes armazéns.

Permitem aos detectives instalar-se num estúdio e assistir aos roubos praticados por certos «clientes», nas diferentes secções.

■ *O actor cinematográfico, Gary Cooper, vendeu as suas memórias por 35 milhões de francos franceses (2.485 contos).*

*Mas, como teve de pagar 5 milhões ao jornalista que as redigiu, 4 milhões ao seu empresário e ainda diversos e pesados impostos, ficou apenas com 3 milhões (213 contos).*

■ A Associação dos Floristas de Osaka, no Japão, fez celebrar uma solene cerimónia budista, dedicada à memória das flores cortadas durante o ano de 1955.

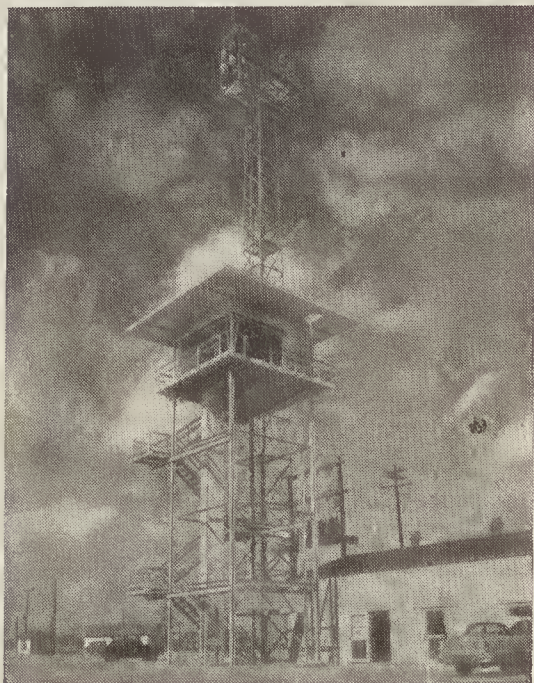
# A triagem electrónica de Houston



M Houston (Texas), nos Estados Unidos, foi recentemente inaugurada uma estação de triagem, localizada em Englewood, única no seu género no Mundo pela técnica moderníssima utilizada do seu equipamento.

Esta, como todas as estações de triagem, destina-se a sectionar os diferentes vagões dum comboio, separando-os rapidamente conforme os diferentes destinos que vão seguir.

A nova triagem americana, que tem mais de 6 km de comprimento e 500 m de largura, é, conforme nos dá notícia *La Vie du Rail*, particularmente notável pelas instalações electrónicas que tornam o «corte» das com-



Uma das torres de comando de triagem

posições numa operação quase inteiramente automática. Comporta 48 linhas repartidas em 6 feixes de 8 vias.

O conjunto da triagem é comandado por duas torres de comando. A situada à saída

das linhas de classificação é o «centro nervoso» da triagem. É ali que o chefe da triagem dirige as operações. Ele pode utilizar o rádio, telefone ou telégrafo para comunicar, instantaneamente, com todos os pontos da triagem.

A outra torre, com a altura dum 3.º andar, está localizada na entrada da triagem.

O andar superior é o posto do ajudante do chefe de triagem que dirige as operações de «corte».

No 2.º andar está um posto de agulhas, pròpriamente dito. Por simples pressão sobre botões, o agulheiro inscreve os números e marcas exteriores dos vagões e estabelece os itinerários, utilizando uma máquina de registar — que passa estes dados em quadruplicado — à medida que os vagões vão desfilando ante uma câmara de televisão que vai projectando para um *écran* da cabine, as imagens da composição em marcha. No rés-do-chão está uma báscula electrónica com 27 metros de comprimento que pesa os vagões no momento exacto em que eles começam a entrar na descida de acesso à triagem.

Quando um vagão passa junto da torre de 3 andares, o agulheiro aponta o seu destino e o «cérebro electrónico» inicia a sua tarefa. Além de registar o destino do vagão menciona ainda 7 importantes elementos, além da velocidade considerada óptima a imprimir ao vagão.

O primeiro desses elementos é o peso. É importante porque os vagões pesados têm características de rolamento diferentes das dos vagões vazios. A velocidade de entrada de cada vagão é mencionada através de instalação de radar, que imediatamente faz reagir o equipamento electrónico que comanda os freios e calços que não-de deter os vagões sectionados.

Todas as locomotivas de manobra estão equipadas com um pequeno aparelho de rádio emissor-receptor.



Vista aérea da moderna triagem de Houston

Tal como está concebida, a estação permite triar diariamente 3 500 a 3 800 vagões mesmo nas condições de tempo mais desfavoráveis, tais como nevoeiro muito espesso,

graças ao equipamento de radar, podendo assim executarem-se com eficiência e ritmo normal operações que em triagens clássicas seriam praticamente impossíveis de realizar.

## Principais organismos internacionais europeus de transporte ferroviário

- EUROBUS: Serviços de estrada de grande turismo dos caminhos de ferro europeus — Seilerstrasse, 27, BERNE.
- EUROFIMA: Sociedade Europeia para financiamento de material ferroviário — 3, rue André Pascal, PARIS, 16.º.
- C. I. C. E.: Centro de Informação dos Caminhos de Ferro Europeus — Estação de Roma-Termini, ROMA.
- U. I. C.: União Internacional dos Caminhos de Ferro — 10, rue de Prony — PARIS, 17.º.
- EUROP: Pool europeu de vagões-mercadorias — 6, Schanzenstrasse, BERNE.
- B. I. C.: Bureau Internacional de Contentores — 38, Cours Albert I, PARIS 8.º.
- INTERFRIGO: Sociedade Ferroviária Internacional de Transportes Frigoríficos — 62, So Iothurnerstrass, BALE.
- A. I. C. C. F.: Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro — 19, rue du Beau-site, BRUXELAS.
- C. E. M. T.: Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes — 3, rue André Pascal, PARIS, 16.º.
- U. R. F.: União dos Serviços de Estrada dos Caminhos de Ferro Europeus — 1 Moelsepark — UTRECHT.



## Divisão da Exploração

### Serviço de Movimento

**Pergunta n.º 248/Cons. n.º 1872** — O comboio n.º 9167 não tem paragem em Águas de Moura mas efectuou paragem esperando avanço de Pinheiro, tendo o condutor marcado 4 minutos a vários, para afrouxar, e 4 ganhos à «Tracção», visto o comboio chegar a Águas de Moura à tabela; para Pinheiro, foram marcados 4 para ganhar velocidade mas como existem dúvidas sobre o que determina o Art.º 43.º alínea c) páginas 92 do Livro E. 6, peço ser esclarecido se o mesmo tempo deve ou não ser justificado, excepto o de estacionamento na estação.

**Resposta** — Como o comboio n.º 9167 partia de Mourisca à sua hora e apesar do afrouxamento chegou a Águas de Moura à tabela, o condutor deve marcar 2 minutos a «diversos» para afrouxar e ao mesmo tempo dá-os ganhos à «Tracção».

O tempo perdido na estação de Águas de Moura é marcado a «Diversos». A partida desta estação marca-se 2 minutos perdidos a «Diversos» para tomar andamento e se o maquinista chegar a Pinheiro à sua hora considera-os ganhos à «Tracção». (alínea c) do art. 43.º do Livro E. 6).

///

**Pergunta n.º 249/Cons. 1890** — Entre Barreiro-A e Seixal circulam automotoras que em certos dias, por conveniência da Divisão de Tracção, são substituídas por máquina. Estas circulações chegam por vezes com 5 minutos de atraso.

Agradeço informar-me se este atraso deve ser marcado à «Tracção» ou a «Diversos».

**Resposta** — O atraso da circulação em referência é motivado por faltar a locomotiva; deve portanto justificar o tempo perdido, marcando-o à «Tracção».

///

**Pergunta n.º 250/Cons. n.º 1801** — No verso do mod. M. 238 há a seguinte indicação:

«Comboios ou máquinas regulares, suprimidos em todo o trajecto ou em parte».

Por vezes o comboio n.º 9165 fica suprimido entre Sapec e Praias-Sado, porque procede de Barreiro, noutro n.º e de aqui em diante toma o seu número.

A estação de Praias-Sado tem que fazer observação de supressão ou basta fazê-la Sapec?

**Resposta** — A indicação deve ser feita por todas as estações compreendidas no trajecto, onde a circulação foi suprimida e, nesse caso, Praias-Sado, deve indicar no modelo M. 238 que o comboio n.º 9165 foi suprimido entre Sapec-A e Praias-Sado.

///

**Pergunta n.º 251/Cons. n.º 1895** — Tendo dúvidas quanto à maneira como deve proceder-se, peço ser esclarecido do seguinte:

Havendo na estação de Sampaio-Oleiros um vagão carregado, directo para as estações de Pinheiro ds Lafões e Viseu, desta forma para as estações além de Sernada do Vouga, para cumprir com as Observações indicadas na parte inferior da marcha do comboio n.º 831, folha n.º 141 do Livro-Horário n.º 1 (centro), se pode ou não ser tomado o referido vagão.

**Resposta** — O comboio n.º 831 (ómnibus) está sujeito, além das disposições especiais a que faz referência, às instruções gerais para estes comboios, que constam a págs. n.ºs 640 e 641 do Livro Horário em referência, pelas quais verificará que a estação de Sampaio-Oleiros não pode incorporar vagões completos no referido comboio, porque o tempo ali concedido o não permite, portanto, só o poderá fazer quando superiormente lhe for determinado.

///

**Pergunta n.º 293/Cons. n.º 1863** — Agradeço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado: Grande Velocidade, de Coimbra para a Figueira da Foz, 18 grades de madeira vazias, 207 kg.

Apresentou para retorno carta de porte de remessa de pombos correios da Sociedade Columbófila.

Distância 44 km.

Tarifa Geral base 5.ª C/R



Transp.	$70\$20 + \frac{70\$20 \times 50}{100} = 105\$30 - \frac{105\$30 \times 50 \times 0,21}{100} =$	
		$= 11\$06$
Registo . . . . .		3\\$00
Aviso de chegada . . . . .		1\\$00
Manutenção $18\$00 \times 0,21 =$		3\\$78
Arredondamento. . . . .		\$06
Total . . . . .		18\\$90

**Resposta** — Se, como se infere do processo de taxa apresentado, as grades tinham peso inferior a 100 quilos por m<sup>3</sup> está certo o resultado da taxa.

Não está, porém, correcta a sua discriminação, que deve ser feita como segue:

Tarifa Geral — base 5.<sup>a</sup> com o recargo de 50% e redução de 50% (A. P. B. n.º 13)

Distância 44 km.

Transporte $(70\$20 + \frac{70\$20 \times 50}{100}) . . . =$		11\\$06
Manutenção $18\$00 \times 0,21 . . . . . =$		3\\$78
Registo . . . . .		3\\$00
Aviso de chegada . . . . .		1\\$00
		18\\$84
Arredondamento . . . . .		\$06
Total . . . . .		18\\$90

///

**Pergunta n.º 294/Cons. n.º 1870** — Peço esclarecer-me se um portador de assinatura ao abrigo da Instrução n.º 2155 que fez a requisição da mesma ainda como aprendiz e três meses depois ingressa no Serviço Militar, pode continuar a possuir este documento para viajar.

Como a Instrução não especifica e não tem qualquer cláusula sobre este assunto, ignoro se deve ser aceite para o transporte do seu portador por motivo deste se apresentar devidamente fardado como soldado.

**Resposta** A assinatura embora esteja dentro do prazo de validade, não pode ser utilizada por o seu titular ter interrompido o período de aprendizagem, para cumprir a Lei do recrutamento militar.

///

**Pergunta n.º 295/Cons. n.º 1892** — Agradeço informar-me se a um grupo de pessoas de família (pais portugueses e filhos brasileiros, mas todos residentes no Brasil há anos) podem ser fornecidos bilhetes ao abrigo da Tarifa 3-C.

Devo informar que todas as pessoas estão dentro das disposições do artigo 1.º da dita Tarifa e eram por-

tadores do bilhete de identidade passado pelo arquivo de identificação de S. Paulo, Brasil.

A meu ver julgo que sim, mas peço esclarecer-me em virtude de, há dias, em Lisboa-P., ter sido esta concessão negada a um grupo de seis pessoas da minha família que se destinavam a Mindelo, alegando que esta concessão era apenas para portugueses.

**Resposta** — Os preços da Tarifa especial n.º 3-C — Passageiros, só podem ser aplicados às pessoas que apresentem os documentos de identificação citados no artigo 4.º da referida Tarifa.

///

**Pergunta n.º 296/Cons. n.º 1914** — Por ter dúvidas sobre a classe em que deve ser feito o complemento para os 100 quilómetros, apresento a seguinte taxa: Cobrança a efectuar a um passageiro portador de bilhete de 2.<sup>a</sup> classe, de Cacém a Santarém (via Lisboa-R.-Lisboa-P.), que toma nesta a 1.<sup>a</sup> classe do comboio n.º 1, em ligação do tomado na origem, com aviso.

Exigido 100 — 93 = 7

$75 \times \$40 =$	30\\$00	
$75 \times \$58 =$	28\\$00	1\\$50
Complemento $7 \times \$38 . . . . .$		2\\$70
Taxa de velocidade $6\$00 \times 2 . . . =$		12\\$00
Total . . . . .		16\\$20

**Resposta** — O complemento para o mínimo de 100 quilómetros, deve ser cobrado pelo preço especial de \$40 (Aviso ao Publico B n.º 218), pelo que a cobrança a efectuar é de 16\$50 e não 16\$20 como indica.



Jardim da Estação de Arco de Baulhe, da linha do Tâmega, que sob os cuidados do factor de 1.<sup>a</sup> Alfredo Dias Lapa, conseguiu, muito merciedamente uma MENÇÃO HONROSA especial, no Concurso das Estações Floridas, de 1956.

# Férias

# na Nazaré

Por OLIVEIRA DA SILVA

Agente de Tráfego de 1.<sup>a</sup> Classe

A Nazaré lendária está no Sítio — nome por que é conhecido o lugar onde D. Fuas Roupinho, alcaide de Porto de Mós, recebeu da Senhora aflitivamente invocada o milagre de não se ter despenhado sobre o mar quando, montado a cavalo, per-



Trajes regionais da gente moça

seguiu um veado. A tradição escrita refere este facto como sobrenatural — e a Senhora da Nazaré sublima-se assim, em 1182, com o prestígio de mais um amparo.

Descendo o monte do Sítio, vamos ter à Nazaré de hoje, que é banhada por mar batido e transparente. Há asseio no aspecto geral do casario, os toldos estão dispostos em filas ordenadas e a esplanada da Praça de Sousa Oliveira convida-nos para os momentos da pausa marítima. Estamos na praia sul, que é defendida das nortadas pelo morro no cimo do qual há a capela da Memória, a igreja da Nazaré e o hospital da Confraria. A praia norte, para lá do monte escarpado, é agressiva: elementos à solta, desprotegidos de rochas, e ondulação mais forte. Do farol, que está na ponta de um maciço, avistam-se as duas

praias: a do sul tem vida humana; os banhos e a pesca activam-se sob luz e cor e os pintores aparecem em barracas improvisadas de onde descobrem o barco, o mar e o traje regional; a do norte, se não fora um pinhal do Estado, nem da erosão estaria defendida; é bonita, mas ninguém a quer.

A gente do mar dá a nota típica da parte mais sul da praia sul: os pescadores e as mulheres do peixe, espécie de tribo que fala entre si sem receio de ser entendida pelos estranhos, andam todo o dia azafamados e o lugar culminante dessa faina é a lota; aí se determina o valor do pescado e de aí partem as camionetas para os mercados próximos. Quando se diz «chui!», fazendo parar o pregão descendente, fixa-se um valor económico que interessa sobretudo aos revendedores.

O folclore da Nazaré são as sete saias das peixeiras e o barrete dos pescadores; o pé



O Rancho «Tá-Mar» dançando

descalço também conta: se a Liga de Profilaxia Social tivesse força para o proibir, a Nazaré perderia a graça do andar leve sobre o macio da areia e o Rancho «Tá-Mar» seria,

apesar dos seus bailados e das suas canções tradicionais, muito menos folclórico.

No Verão de 1956, a Nazaré encheu-se de gente francesa. Nas pensões, na praia, na esplanada, por toda a parte se ouvia falar francês. No Monte Branco, parque municipal



Praia de banhos da Nazaré

de campismo, num ponto tão alto como o do Sítio, vimos tendas e atrelados de automóveis franceses com os requisitos indispensáveis à vida campestre. Na lota, as lagostas eram cobiçadas por franceses e, se os preços subiam, a alta era devida à procura estrangeira desse crustáceo.

A propaganda que tem sido feita do folclore nazareno, sobretudo em França, começou a dar resultado: vieram de lá os francos mesmo desvalorizados, e as máquinas fotográficas dos franceses, na descoberta de tipos humanos tradicionais, trabalharam incessantemente, levando de cá a imagem que há-de revelar diferença entre o que se lê algures e o que se vê *in loco*. A paisagem — essa, sim — é sempre igual a si mesma. E o Sol? Se não fora essa inconstância que varre todo o mundo, o mês de Agosto seria mais cáldo e a luz que ilumina a praia não seria atravessada, de vez em quando, por nuvens hibernais; mas, mesmo assim, alguns dias de calor sucessivos preparam-nos para a chuva accidental e o nosso Sol não fica diminuído, entretantes, porque o fenómeno é esporádico e lá fora a neblina é de todos os dias.

Nazaré é, especialmente, dos Ribatejanos e das suas colónias balneares. Diariamente a visitam, no Verão, excursões em autocarros, que se demoram umas horas na contemplação das belezas locais. O turismo desta zona privilegiada desenvolve-se graças, além do mais,

ao bilhete postal ilustrado, que vai daqui para toda a parte, e às facilidades de transporte oferecidas pela viação automóvel de aluguer e particular.

Veja-se a estação ferroviária de Valado, que está a 6 km da Nazaré: nos seus painéis de azulejos lá está a vila nazarena tal qual a conhecemos há 30 anos, antes do desenvolvimento do automóvel ligeiro e pesado; a vila alterou a sua fisionomia; já é outra — e a sua situação perante os meios de transporte modificou-se profundamente. A nossa estação tem o seu jardim, ganhou azulejos alusivos a prémios conquistados nos concursos das estações floridas, mas a localidade com mais probabilidades de lhe dar força económica é, hoje, Valado dos Frades. O jardim é-lhe tradicional porque, integrado num posto turístico avançado como é essa estação, vem do seu aroma o sinal de que há beleza próxima (Nazaré-Alcobaça).

Quando lá embarcamos ou desembarcamos, não há dúvida de que reconhecemos ser excelente o serviço ferroviário de automotoras, na utilização das quais os passageiros se certificam da superioridade desse meio de trans-



O bico onde, segundo a lenda, se deu o milagre que salvou D. Fuas Roupinho

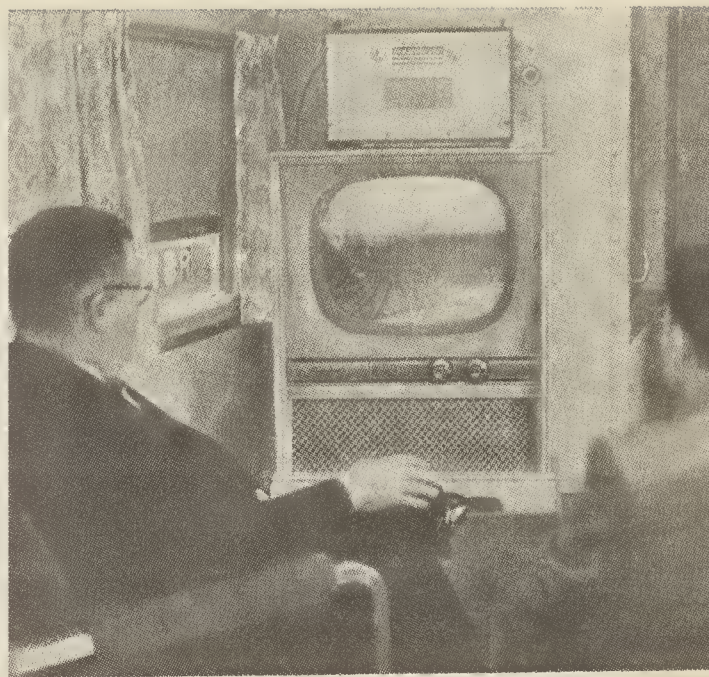
porte sobre os autocarros da via ordinária. Mas estamos em plena concorrência e desajudados pelo traçado da via férrea.

Voltaremos em Agosto, porque já temos saudades,

## NOVIDADES FERROVIÁRIAS

Nos E. U. A. para se minorarem os deficits de exploração que o serviço ferroviário de passageiros tem originado, têm sido introduzidas melhorias diversas, que vão desde a substituição total do material circulante — por outro de tipo completamente diferente baseado na diminuição de altura, máxima leveza, suspensão especial e mínimo custo de exploração — até às mil e umas inovações para distração e comodidade dos passageiros.

Por exemplo, no «Jet Rocket», comboio experimental estadunidense tipo Talgo, graças à televisão instalada em todos os compartimentos das carruagens, qualquer passageiro pode ver o mesmo panorama de frente que o maquinista do comboio disfruta.



### Instalação para lavagem de carruagens

Uma instalação especial destinada a lavar a superfície externa das carruagens dos comboios foi recentemente instalada em Ramsgate, na Inglaterra. O comboio passa lentamente ante um dispositivo de escovas automáticas e mangueiras, com água quente e detergentes diversos, que de forma muito eficaz e rápida, limpa toda uma composição, por mais extensa que seja.

As gravuras que inserimos, obtidas do Boletim da C. I. C. E., mostram como é operado o moderno sistema de lavagens.



# O que é a U. R. F.

**(União dos Serviços de Estradas dos Caminhos de Ferro Europeus)**

O rápido incremento do tráfego de estrada após a última guerra mundial e bem assim os numerosos problemas que esse desenvolvimento cria aos caminhos de ferro, levaram, em fins de 1950, à criação da U. R. F. — União dos Serviços de Estradas dos Caminhos de Ferro Europeus (cujo Secretariado Geral tem a sua sede em Utrecht, Moreelsepark, 1 — Holanda) e à qual se associaram 14 administrações dos caminhos de ferro do Ocidente europeu.

O objectivo da U. R. F. (Union des services routiers des chemins de fer européens) tendo por base a participação activa de todas as Administrações ferroviárias no desenvolvimento dos transportes internacionais por estrada, é alcançado por duas formas:

a) No plano da política de transportes por uma acção conjunta das empresas ferroviárias, com o fim de conseguir uma coordenação eficaz entre o tráfego ferroviário e o tráfego internacional por estrada.

b) No plano prático, pela criação duma rede internacional de malhas apertadas de serviços regulares e de circuitos em autocarro, explorados em cooperação mútua, sob a denominação de *Europabus*, pelos caminhos de ferro, suas filiais ou organismos particulares com os quais hajam sido acordados contratos de «Serviços Combinados». Essa rede cobre actualmente 40.000 kms de estradas. Em 1955 aproximadamente 500.000 passageiros foram transportados.

O fito principal do *Europabus* é o de pro-

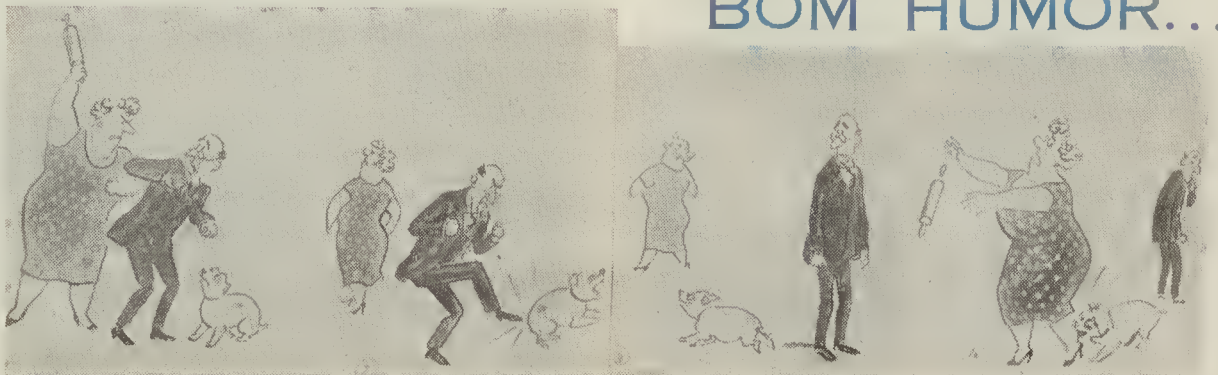
porcionar aos passageiros um serviço europeu de autocarros turísticos, em medida *Standard*. Para tal, o Serviço Central Europabus em Berne concentra e define a exploração das diferentes linhas a fim de melhor obter um bom e uniforme serviço.

Esse bom serviço traduz-se pelo emprego de magníficos autocarros (muitos com bar, rádio, etc.), a presença de «hospedeiras» políglotas, a indicação de hotéis, utilização de bilhetes uniformes e a edição de um guia horário e tarifário políglota para a rede total, etc.

O *Europabus* dá aos turistas a possibilidade de viajar por comboio e por automóvel, de modo alternativo, com vista a uma maior comodidade e conforto a oferecer, pois que as linhas *Europabus* cobrem toda a Europa, do Cabo Norte até à Sicília, e facultam boas ligações não somente entre as linhas de estrada, como igualmente com as principais linhas férreas. Desde 1956 que se têm organizado viagens combinadas comboio — estrada através da *Europabus*, a preço global, com as vantagens inerentes aos dois importantes meios de transporte.

Deve salientar-se que os trabalhos da U. R. F. garantindo uma forma de estreita cooperação entre os serviços ferroviários dos diversos países associados e os da *Europabus* permitem ao caminho de ferro servir cada vez mais e melhor a sua numerosa clientela e dão um relevante exemplo do espírito de união e solidariedade que deve ligar a estrada ao caminho de ferro (CICE).

## BOM HUMOR...



Por CÁRVALHÓ DÓS SANTOS

### Nota de Abertura

No mundo da bola estão-se fazendo experiências e ensaiando algumas modificações nas leis do jogo em vigor, que constam da supressão pura da lei do «off-side» e da forma de efectuar o lançamento da bola da linha lateral, a qual passaria a ser batida com o pé, em vez de ser arremessada com as mãos como até aqui.

Têm feito essas experiências clubes de alguns países e nada se sabe ainda de concreto quanto aos resultados dessas inovações, parecendo-nos que, pelo menos, a abolição do «fora do jogo» deve trazer alterações profundas nas táticas hoje empregadas e mais beleza vai tirar ao espectáculo, que tanto tem sofrido com os «ferrolhos», marcações cerradas, etc., nestes últimos tempos.

### A entrevista do mês

Para iniciarmos esta nova rubrica, escolhemos o Sr. Professor Engenheiro André

Navarro, pessoa bem conhecida no meio desportivo, pelo que desnecessita de apresentação e a quem o futebol nacional muito deve.

Depois de expormos os desejos de entrevistá-lo sobre desporto para o *Boletim da C. P.*, com a gentileza que lhe é peculiar pôs-se logo à nossa disposição, respondendo às nossas perguntas, por vezes com bastante entusiasmo.

—Que desportos praticou o Sr. Engenheiro?

—Tênis, futebol, natação e atletismo, praticando ainda hoje o tênis e a natação.

—Tomou V. Ex.<sup>a</sup> parte em alguma competição oficial?

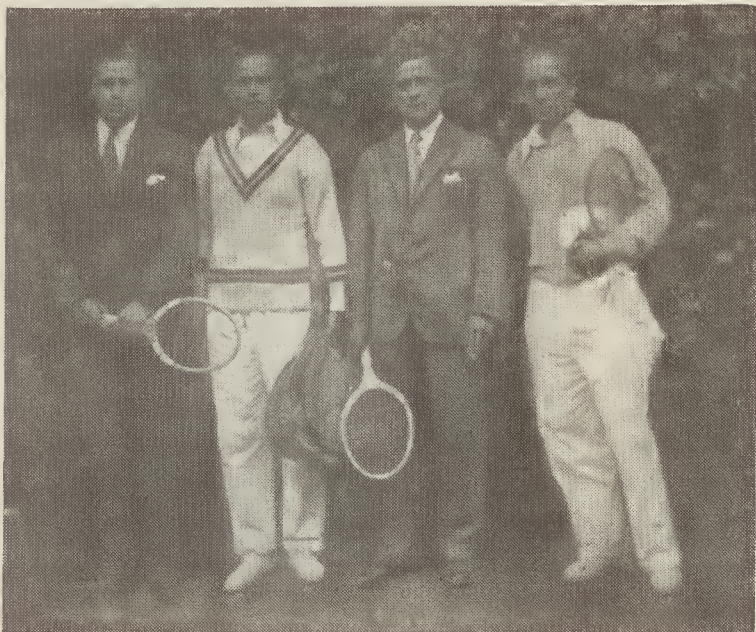
—Fui guarda-redes de futebol da equipa do Instituto Superior de Agronomia, tendo sido seleccionado para a Equipa Universitária de Lisboa. Fui jogador de tênis em 1.<sup>as</sup> categorias, tendo feito parte da equipa do Sporting Clube de Portugal, vencedora da Taça Pinto Basto, com Frederico Ribeiro, Aniceto Silva, António Pinto Coelho e Mad.<sup>elle</sup> Ferreira Borges.

Também fui campeão do Centro de Portugal em tênis, por várias vezes.

—Além de Presidente da Federação Portuguesa de Futebol, tem V. Ex.<sup>a</sup> exercido outros cargos desportivos?

—Sou Presidente Honorário daquela Federação. Fui Presidente da Assembleia Geral do Sporting Clube de Portugal, sendo presentemente membro do Conselho Geral daquele Clube e da Comissão de Honra do Atlético Clube de Portugal.

—Não querendo mais incomodar V. Ex.<sup>a</sup> e até porque o espaço de que dispomos no *Boletim* é muito limitado, pode



Vencedores da «Taça Pinto Basto» — André Navarro, Aniceto Silva, Pinto Coelho e Frederico Ribeiro

contar-nos um facto desportivo passado com V. Ex.<sup>a</sup>. com interesse para os nossos leitores?

—Como Presidente da Federação Portuguesa de Futebol consegui reatar as relações desportivas com a Espanha, durante muitos anos interrompidas, tendo-se obtido então a primeira e grande vitória sobre a forte equipa espanhola. Para tal conseguir foi usado um método fundado no conhecimento de certas características psicológicas dos nossos irmãos peninsulares. Numa entrevista concedida ao jornal «A Bola», afirmei então, antes de se entabularem as negociações oficiais, que o jogo com a Espanha não *nos interessava* pelo facto de considerarmos a nossa equipa com categoria *muito superior* e a nossa posição internacional no mundo da bola em nada beneficiar com esse encontro.

Esta afirmação caiu como uma «bomba» na opinião pública desportiva de Espanha e, passados poucos dias, «o peixe mordida o anzol» e o nosso convite para que o primeiro jogo fosse feito em Portugal, foi aceite sem restrições. E foram 4-1, quebrando-se então o enguiço da invencibilidade de Espanha, pois a façanha já se repetiu...

Com os nossos agradecimentos nos despedimos do Sr. Professor Eng.<sup>o</sup> André Navarro, que mais uma vez, pela forma afável com que nos recebeu, demonstrou ser um grande desportista.

### Curiosidades

A luta foi introduzida em Portugal em 1900, aparecendo então no Coliseu dos Recreios o lutador Oronte, que lançou desafio a quem o quisesse defrontar, oferecendo cem mil réis de prémio.

O repto foi aceite por um tal Dupont, que se apresentou com falsa identidade, pois era um companheiro de Oronte.

Fizeram alguns encontros «combinados» e o público tomou-os a sério.

—Já os antigos povos consideravam a nação um dos mais saudáveis exercícios, reconhecendo-lhe, entre outras, a vantagem de assegurar sono tranquilo e agradável, sendo mesma empregada como remédio para certos males. Célio Aureliano, célebre pelas suas curas, obrigava os paralisados a nadar,

atando-lhes, para auxílio na flutuação, bexigas cheias de ar, aos membros paralisados.

—Primo Carnera, o gigante italiano que se tornou célebre na arte de dar socos, foi trazido para o «ring», descoberto por Paul Journée, antigo campeão do box francês, que, um dia, reparando nos seus pés monstruosos, viu surgir-lhe pela frente uma autêntica montanha de carne e osso, com a profissão de carregador numa casa de mudanças. Logo lhe pareceu estar ali um campeão.

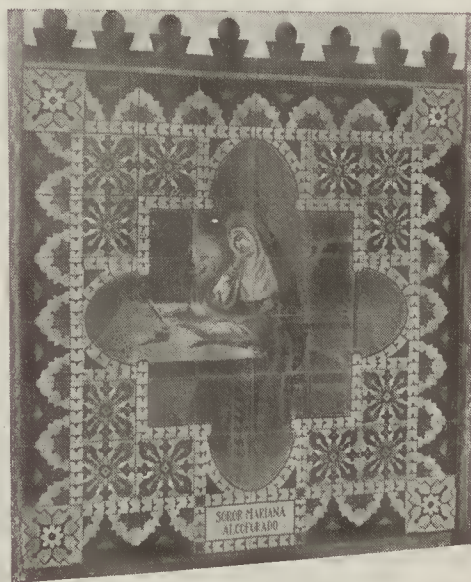
Mais tarde assim sucedeu, pois Primo Carnera foi campeão mundial de todas as categorias.

### Desporto ferroviário

Do Grupo Desportivo da C. P., foi recebido o seu Relatório, bastante circunstanciado, e por ele se verifica a acção desportiva no decorrer do ano de 1956, nas diversas modalidades que ali se praticam.

Faz o mesmo referência a esta «Página Desportiva», por alguns relatos das suas actividades que temos publicado e agradecendo essas referências, aguardamos que nos enviem notícias mais ameudadas, que gostosamente serão publicadas.

BEJA



Pano de azulejos da estação de caminho de ferro

# Apontamentos FEMININOS

## notas & modas

Por CAROLINA ALVES

### O nosso lar

Como é bom ter um lar!...

Nestes dias chuvosos, sem sol, e noites frígidas de inverno, como sabe bem o conforto da nossa casa!

No entanto .. Santo Deus!... quantas pessoas há privadas desta felicidade!

A nossa casa assemelha-se a um cantinho do Paraíso, onde imperamos na terra. Ela deve ser alegre e cuidada. Um naperão bem colocado sobre um móvel, uma jarra com flores, basta para dar uma nota alegre, de bom gosto e arranjo.

Ter um lar feliz, é ter tudo na vida.

Sob a paz do seu tecto protector, até o sofrimento é mais suave e a vida tem mais encanto.

O Lar é como a nossa Mãe... pôr mais pobres que sejam, nada os substitui...

A casa atrai-nos pela independência que nos dá e prende-nos pelas recordações gratas da infância, da mocidade, de momentos felizes, etc..

Até mesmo certos móveis, certos objectos, a que por qualquer circunstância também temos amizade, despertam na nossa alma a saudade.

Não há como ter um lar!...

### Curiosidades

O n.º de telefone 320155-foi instituído em Berlim, para reconfortar os fatigados da vida.

— Para o «Dia do presente», um estabelecimento de Nova Iorque deu um carro em segunda mão, em excelente estado, a todo o comprador dum carro novo.

— Um viajante de regresso dos Estados Unidos declarou num café: «A América tem duas especialidades: a democracia e a torta com damascos. Elas são indigestas, tanto uma como outra».

— Para o 45.º aniversário do seu casamento, que eles festejarão no dia 3 de Junho de 1969, o senhor e a senhora George Kow alugaram, pagando a prestações, todo um andar dum palácio de Washington.

### Rabanadas

Cacete q.b.; leite q.b.; canela q.b.; açúcar q.b.; limão q.b.; ovos q.b.; azeite q.b.

Corta-se o pão de cacete em fatias da grossura de um dedo.

Põe-se ao lume um tacho com 3 partes de leite e 1 de água açucarada, canela e casca de limão q.b. e deixa-se levantar fervura.

Demolham-se as fatias uma a uma no leite fer-

vente, deixando embeber bem, e cobrem-se com outra travessa para abafar e depois deixam-se arrefecer.

Batem-se como para «omlette» os ovos precisos nos quais se passam as rabanadas uma a uma, cui-



Vestido de saia e casaco de fazenda mesclada.  
Conjunto de blusa, chapéu e luvas da mesma cor

dadosamente para não se desfazerem, e fritam-se em bom azeite até ficarem bem douradas.

Faz-se uma calda de açúcar em ponto de pasta com um pau de canela e um pouco de casca de limão; passam-se as rabanadas uma a uma nesta calda e colocam-se no prato em que se querem servir, deitando-se-lhe por cima o resto da calda.

## Aos nossos assinantes

Noticiário referente ao Pessoal da C. P.

*Por motivo de acumulação de artigos, cuja publicação, caso fosse adiada, perderia interesse e actualidade, temos sido forçados a retirar as habituais notícias sobre o Pessoal da Companhia.*

*No próximo número, porém, voltaremos a inserir, com regularidade, esse noticiário.*



# NOTICIÁRIO *diverso*

Faz 10 anos, no próximo dia 9 de Abril, que o Eng.º Espregueira Mendes tomou posse do alto cargo de Director-Geral da C. P..

— Para o lugar de vogal da Comissão de Reformas — na vaga deixada pelo Chefe de Serviço da Secretaria e Informação, José de Moura, que pediu a sua resignação — foi nomeado o Eng.º Azevedo Nazareth, Subchefe da Divisão de Exploração.

— Prosseguem em bom ritmo as obras de remodelação das instalações na estação de Santa Apolónia. Além da cobertura da gare e das novas plataformas de embarque, já completadas, está-se procedendo à construção da escadaria de acesso aos Serviços Centrais da Companhia.

— Para tornar mais atraente a linha de Sintra, a C. P. está procedendo ao cultivo dos jardins das estações e bem assim de alguns locais ao longo da via, com flores apropriadas.

— Encara-se a possibilidade de, num futuro breve, novamente virem ao Rossio os comboios internacionais e, porventura, os «Foguetes», que não interfiram com o reduzido comprimento das plataformas daquela estação.

# DESPEDIDAS — E — AGRADECIMENTOS

Luís Albino de Magalhães, assentador de 1.ª classe, ultimamente no distrito n.º 405-Famalicão, tendo passado a seu pedido à situação de reforma, após 43 anos de serviço, vem, por intermédio do «Boletim da C. P.», agradecer as gentilezas com que sempre o cumularam todos os seus superiores, sem distinção de categoria, e camaradas que com ele trataram e a todos apresenta os seus afectuosos cumprimentos de despedida, desejando, do coração, que nos seus lares haja repleta felicidade.

— António Santiago, fiscal do pessoal da Tracção do Depósito da Figueira da Foz, tendo passado à situação de reforma, vem por intermédio do «Boletim da C. P.», apresentar as suas despedidas e agradecimentos a todos os seus superiores, colegas e subordinados, a quem deseja as melhores venturas.

— Maria Flores, escriturária da Divisão de Via e Obras, tendo passado à situação de reforma desde 1 de Janeiro do corrente ano, vem por intermédio do «Boletim da C. P.» agradecer a maneira atenciosa com que sempre foi tratada, sem distinção de categorias, e apresentar as suas despedidas aos seus superiores e colegas.

## SUMÁRIO

A ELECTRIFICAÇÃO DOS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO \* UM COMBOIO ELÉCTRICO NA ESTAÇÃO DO ROSSIO \* A 1.ª EXPOSIÇÃO FILATÉLICA DA TEMÁTICA DOS CAMINHOS DE FERRO \* RENOVAÇÃO DAS PONTES DA LINHA DA BEIRA ALTA, pelo Eng.º Oscar Amorim \* ALGUMAS IMPRESSÕES DOS CAMINHOS DE FERRO HOLANDESES, por A. L. Simões do Rosário \* TALVEZ NÃO SAIBA QUE. . Condensado por José Júlio Moreira \* A TRIAGEM ELECTRÓNICA DE HOUSTON \* PRINCIPAIS ORGANISMOS INTERNACIONAIS EUROPEUS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO \* PERGUNTAS E RESPOSTAS \* FÉRIAS NA NAZARÉ, por Oliveira da Silva \* NOVIDADES FERROVIÁRIAS \* O QUE É A U. R. F. \* PÁGINA DESPORTIVA, por Carvalho dos Santos \* APONTAMENTOS FEMININOS — NOTAS E MODAS, por Carolina Alves \*  
———— NOTICIÁRIO DIVERSO \* DESPEDIDAS E AGRADECIMENTOS ————

NA CAPA : A ESTAÇÃO DO ROSSIO, Foto do Eng.º Manuel Campelo