

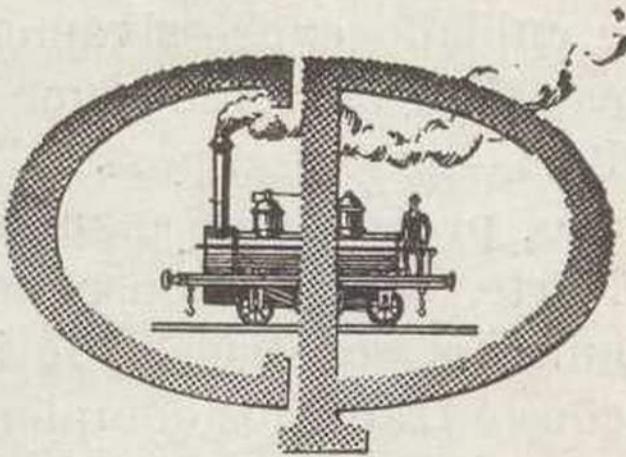
# BOLETIM DA CP.

JANEIRO DE 1959

NUMERO 355



# Boletim da



N.º 355 • JANEIRO 1959 • ANO XXXI • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG.º ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

## Mensagem do **AN<sup>O</sup> NOVO**

Continuam os nossos caminhos de ferro numa fase de intensa melhoria e na perspectiva de novas e importantes realizações de grande repercussão colectiva.

O ano que passou foi pródigo em motivos de júbilo para todos os que aqui trabalham. Foi, é certo — e como sempre — um ano de preocupações e problemas, de diligências pertinazes e trabalhos ininterruptos, mas os empreendimentos conseguidos — salientam-se, em particular, por serem aqueles que o público mais vê e mais sente, a electrificação do troço Carregado-Entroncamento e a substituição das pontes da Beira Alta — de tudo nos compensaram. É que merecendo o reconhecimento e aplauso unâimes dos utentes do nosso transporte, esses melhoramentos proporcionaram-nos a certeza de que a missão que nos foi confiada, continua a ser cumprida.

O novo ano de 1959 apresenta-se-nos promissor de francas realizações. Tem sobretudo a caracterizá-lo o início do sexénio em que se cumprirá o II Plano de Fomento Nacional, cujas vigorosas disposições, ultrapassando com extraordinária amplitude os desígnios já firmados no anterior Plano, vão, no que à via férrea especialmente respeita, constituir nova e poderosa plataforma de arranque para, em rumo cada vez mais positivo e fecundo, se executar o resto do programa geral de transformação e reapetrechamento dos serviços ferroviários.

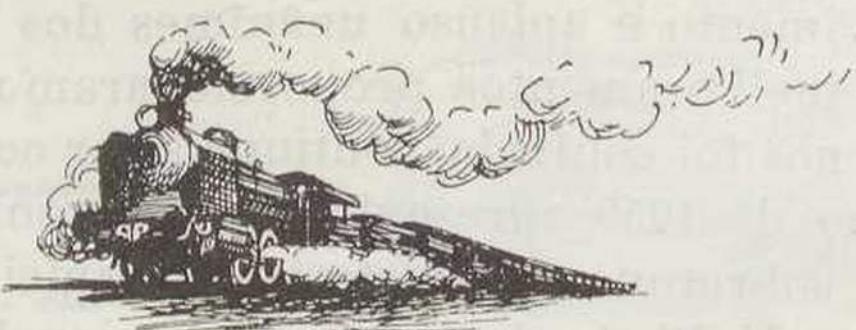
Com a continuação do denodado esforço e boa-vontade do

ferroviário e com o valioso auxílio do nosso Governo — cuja atenção e cuidado expressivamente ilustram a alta conta em que é tido o caminho de ferro como elemento indispensável da prosperidade do País — ser-nos-á possível, entre outras providências que cabem neste ano, proceder ao seguimento das obras de electrificação da linha do Norte, com as consequentes aquisições de material tractor e circulante, construção de instalações fixas, sinalização, telecomunicações e trabalhos complementares; ao prosseguimento da política de *dieselização*; ao reapetrechamento conveniente dos parques de carruagens e vagões; à concentração de núcleos oficiais dispersos; à conservação e renovação da via; à substituição de pontes; à construção e modificação de linhas; à modernização e ampliação de estações e respectivos acessos, etc., etc..

É óbvio que não poderá exigir-se do sexénio que 1959 inicia, tudo ou quase tudo o que ao caminho de ferro é preciso. Muito ficará por fazer! Mas, com o presente Ano, marcar-se-á um passo decisivo na marcha de realizações que nos incumbe impulsionar para que se acompanhe, na medida máxima de todas as possibilidades, o esforço sério, fecundo, admirável, de valorização e incremento do País, em que o Governo justamente se empenha, de forma tão digna e notável.

Estamos convictos de que as nossas esperanças se cumprirão, por completo. Essa certeza é-nos seguramente garantida pela tradicional eficiência de trabalho e extremada dedicação de todos os ferroviários desta grande Empresa — a quem muito cordialmente reiteramos o nosso reconhecimento, endereçando, no dealbar deste auspicioso ano, as mais vivas e calorosas saudações, com votos de largas venturas e plenās prosperidades.

R. DE ESPREGUEIRA MENDES





O Director-Geral proferindo calorosa saudação aos ferroviários distinguidos

## 40 anos ao serviço do Caminho de Ferro

«Ao felicitarmos todos os que vão receber este galardão a Empresa felicita-se a si própria e orgulha-se de poder apresentar o vosso exemplo» — afirmou o Director-Geral, na cerimónia da entrega de distintivos de antiguidade

**R**EVESTIU-SE de elevado significado a cerimónia realizada na Sala Grande da Direcção-Geral, na tarde de 4 de Dezembro último, para entrega de emblemas de antiguidade a um numeroso grupo de ferroviários com 40 anos de bons serviços.

Assistiram ao acto — que teve aspectos emocionantes — além do Director-Geral e do Subdirector da Companhia, todos os Chefes e Subchefes de Divisão e muitos Chefes de Serviço dos departamentos a que pertenciam os ferroviários distinguidos.

Estavam presentes, para receber os dis-

tintivos, 124 ferroviários dos Serviços de Lisboa e arredores.

A abrir a Sessão, o Director-Geral da Companhia proferiu a seguinte calorosa saudação:

**É-me sumamente grato deparar-me esta ocasião de render, em nome da Empresa que servimos, as homenagens de reconhecimento, de simpatia, de apreço aos ferroviários com 40 anos de bons serviços. E embora, mercê de circunstâncias diversas, só agora se possa realizar este justíssimo acto — a que de**



Entrega do emblema ao condutor de carruagens Augusto Gomes Nóbrega

**todo o coração me associa — nem por isso fica diminuída a intenção que superiormente a ditou: realçar o exemplo de dedicação e entusiasmo pelo serviço destes bons servidores.**

**Tem a C. P. de se orgulhar de possuir nos seus quadros tão numeroso grupo de devotados agentes, que ao longo de 40 anos e mais de serviço deram sobrejas provas de amor à profissão que esconderam. Com a dignidade do seu labor e correção e disciplina do seu porte, contribuíram para firmar, mais fortemente, os laços que unem a família ferroviária — ajudando ainda a consolidar a tradição de prestígio de que desfruta o caminho de ferro.**

**E essa dedicação é ainda mais de louvar, se reconhecermos que, mesmo nos ingratos períodos que por vezes a Companhia atravessou, nunca os seus esforços esmoreceram, como nunca diminuiu o seu apego pelo caminho de ferro — o que aliás é timbre de todo o ferroviário. Esse, é o segredo da nossa força — com a**

**qual temos cumprido a missão que a Nação nos confiou.**

**Ao felicitarmos, pois, todos os que vão receber este galardão, a Empresa felicita-se a si própria e orgulta-se de poder apresentar o vosso exemplo!**

Em nome dos agentes galardoados, falou o sr. Jorge Salgueiro de Vasconcelos, Chefe do Serviço da Secretaria que, dirigindo-se ao Director-Geral, disse :

*Certíssimo de interpretar os sentimentos e o pensamento de todos os agentes que hoje foram chamados aqui, rogo a V. Ex.<sup>a</sup>, Sr. Director-Geral, que se digne acolher os agradecimentos que por todos são devidos : a V. Ex.<sup>a</sup>, pela desvanecedora honra que nos concede dignando-se entregar-nos pessoalmente os emblemas que a Companhia nos oferece; e ao Conselho de Administração da Companhia pela distinção que nos outorga.*

*Esta distinção, que reside sobretudo no simbolismo que encerra, é profundamente grata ao nosso espírito de trabalhadores porque ela significa, essencialmente, que não é ignorado nem foi esquecido o nosso labor de muitos anos.*

*Cumpimos certamente o nosso dever durante eles. Com maior ou menor relevância, mas cumprimos! E sem curar de canseiras, não fugindo a cuidados, sacrificando tantas vezes interesses próprios, quase esquecidos às vezes da família — numa palavra, dando, por assim dizer, toda a nossa vida à profissão, no honesto e leal empenho de bem servir. Oxalá que o tenhamos conseguido.*

*E, em relação aos que ainda pertencem ao activo, o mesmo empenho e a mesma lealdade presidirão, pode a Companhia e V. Ex.<sup>a</sup> estarem certos, ao prosseguimento da tarefa que lhes foi confiada.*

Procedeu-se em seguida à chamada dos agentes. Os Engs. Espregueira Mendes e



O Director-Geral agraciando o sr. Manuel Castelhano Moldes



Imposição do emblema  
ao sr. Francisco Aguilar Cardoso



O sr. Gomes da Silva, Chefe de Serviço  
de Via e Obras, recebendo o seu emblema



Imposição do emblema ao sr. João Bispo

Pedro de Brion fizeram a entrega dos distintivos, dirigindo a cada um dos agraciados palavras amigas de saudação e felicitações.

Esta foi, na realidade, uma sugestiva e muito louvável iniciativa da Companhia, que na singeleza propositadamente emprestada ao

acto, atingiu, no entanto, foros de solenidade. E muitas notas comovidas e enternecedoras se verificaram, naturalmente.

Os emblemas para os agentes pertencentes aos sectores regionais da Companhia, foram mais tarde entregues por intermédio das respectivas zonas.



O sr. Jorge de Vasconcelos agradecendo em nome dos agentes agraciados

## DR. GERHARD EGGER

O contencioso dos caminhos de ferro é ciência que poucos conhecem. E a dificuldade, ou o mérito, de conhecer esse contencioso avoluma-se quando se trata de assuntos que não podem ser apenas encarados no plano nacional, mas naquele das Convenções Internacionais. É que cada povo tem as suas leis e, o que é pior, maneiras diversas de as interpretar. O direito existente é objectividade; a sua interpretação, ou a defesa do direito que deve existir é subjectividade: *inteligência*.

Entre as pessoas de destaque no estudo e na elaboração de conceitos jurídicos relativos a caminhos de ferro, há um nome que não se pode esquecer: o do Dr. Gerhard Egger.

Faz agora 50 anos que com marcada inteligência e raros conhecimentos começou dando o seu esforço para uma mais nítida compreensão do que devem ser, do ponto de vista internacional, as soluções a adoptar no vasto campo do direito ferroviário.

Ainda que se possam discutir doutrinal-

mente algumas das concepções do Dr. Egger, ninguém poderá pôr em dúvida o aprumo com que durante meio século as defendeu e a contribuição muito valiosa dada a quantos devem ocupar-se dessa matéria, verdadeira e difícil especialização.

Queremos testemunhar ao Dr. Egger o nosso respeito e a nossa consideração, e fazemos votos para que estes 50 anos de juventude intelectual se prolonguem por outros tantos em benefício daqueles que dos seus estudos muito podem aproveitar.

Entre esses estudos — e sem esquecer aqueles que dedicou ao direito ferroviário português — citam-se os seguintes: « A situação jurídica das mercadorias no tráfego *Interfrigo* », « Os encerados vistos à face do direito internacional de transporte por caminho de ferro », « Particularidades jurídicas do carregamento — grupagem », « Noção e efeito do dolo e da culpa grave na C. I. M. e na convenção de Varsóvia ».

ARY DOS SANTOS

Chefe de Serviço do Contencioso

# *A Suíça, placa giratória terro- viária do continente europeu*

## **OS CAMINHOS DE FERRO FEDERAIS**

Por ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO

### **A Geografia da Suíça**

**D**E todos os países do Mundo, a Suíça figura sem dúvida entre os menos favorecidos pela Natureza: o solo — em extremo montanhoso — levanta numerosos obstáculos; o clima é, dum modo geral, bastante rude; o subsolo é pobre e quase desprovido de minérios e o povo, dividido por duas religiões (católica e protestante), fala nada menos de quatro línguas diferentes (alemão, francês, italiano e romanche). Porém, não obstante todas estas adversidades, a República Democrática Federal Suíça, nascida no século XIV da associação de quatro cantões aos quais posteriormente se vieram agregar pequenos países vizinhos, é um dos mais prósperos estados europeus e entre os seus habitantes, a despeito da sua diversidade linguística e religiosa, existe a maior coesão.

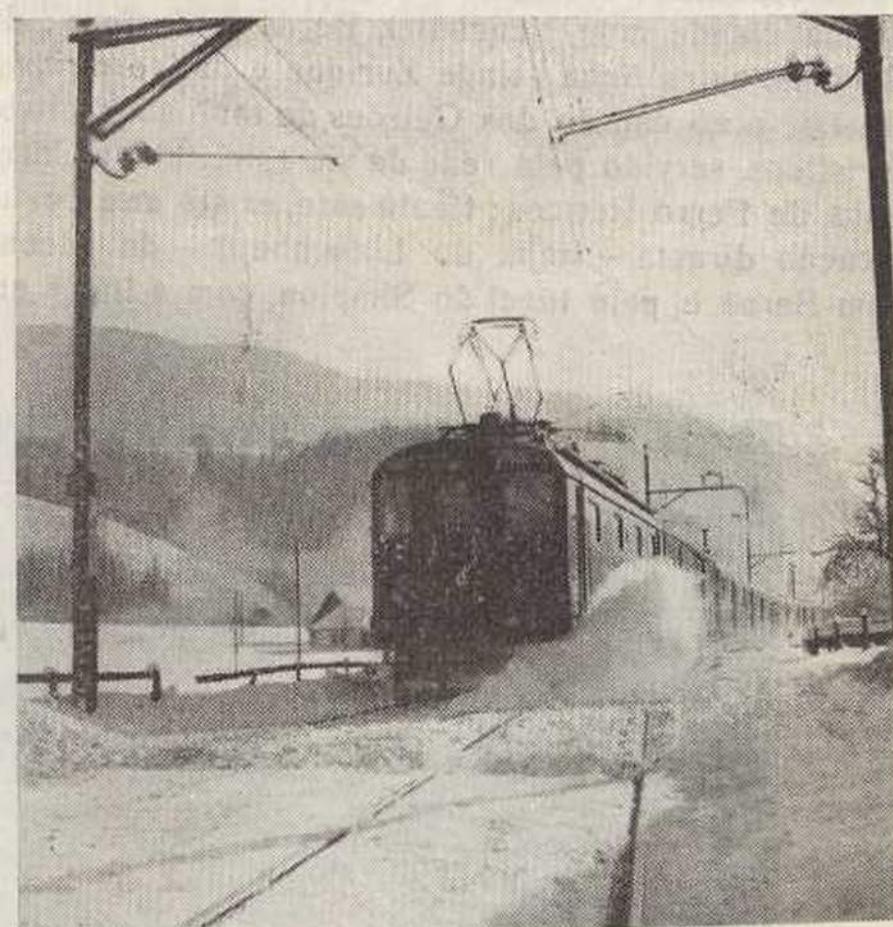
A confederação Helvética reúne hoje 22 cantões que se repartem por três regiões naturais: Alpes, Jura e Planalto. As primeiras duas constituem a zona montanhosa enquanto o Planalto forma a região fértil, na qual se encontram as cidades mais importantes: Zurique, Genebra, Basileia, Lausana, Lucerna e Berna, a capital federal.

A indústria suíça é das mais notáveis do globo, tornando-se quase ocioso referir o fabrico de medicamentos e produtos químicos e sobretudo o de relógios e doutra aparelhagem de precisão. É interessante observar que a energia necessária para a manutenção desta indústria é obtida na sua quase totalidade a partir da hulha branca, o que originou a fundação de importantes fábricas de material eléctrico. A agricultura e a pecuária conhecem um desenvolvimento considerável. A produção de lacticínios é das mais florescentes e de fama mundial. Contudo, a maior fonte de riqueza do país reside no turismo que tem contribuído imenso para a valorização do Estado Helvético, graças às notabilíssimas obras de engenharia que povoam o seu território e que permitem conduzir os visitantes

aos pontos de mais difícil acesso. É aqui que o caminho de ferro é, mais uma vez, chamado a desempenhar árdua missão de que nos vamos ocupar em particular.

### **Os Caminhos de Ferro suíços**

Compõe a rede ferroviária suíça um vasto conjunto de vias férreas, nas quais se utilizam todos os sistemas de tracção (aderência, cremalheira e funicular). A parte mais importante desta rede foi nacio-



A neve, se bem que seja um dos grandes atrativos da Suíça, ocasiona sérios embargos à circulação ferroviária, principalmente devido às avalanches que ocasiona. São, por isso, necessárias protecções vendo-se os caminhos de ferro obrigados a plantar florestas para impedir o seu desprendimento, a construir terraços e muros de sustentação e até túneis para defender a via férrea.

nalizada no princípio deste século e exploram-na os Caminhos de Ferro Federais Suíços (C. F. F.); a restante — na qual se compreendem linhas de grande volume de tráfego — está concedida a um número relativamente avultado de empresas particulares que mantêm entre si e com os C. F. F. uma estreita colaboração em todos os domínios da sua actividade. As linhas exploradas por estas empresas são, em sua maior parte, caminhos de ferro de interesse local ou de montanha.

A vastidão dos assuntos que têm de se incluir num artigo sobre os caminhos de ferro suíços obriga a que hoje confinemos a nossa atenção aos C. F. F.; em número próximo do *Boletim* procuraremos estudar os caminhos de ferro particulares. Não queremos contudo deixar de dar desde já, a traços largos, uma descrição sumária da rede ferroviária suíça cujas principais vias têm a interessante característica de servir simultaneamente o tráfego interno e importantes correntes de transportes internacionais, em sua maior parte de trânsito, o que advém da situação geográfica da Suíça, entre as maiores potências europeias: França, Alemanha, Itália e Áustria.

A linha de maior movimento é sem dúvida a que, vinda de França, une Genebra, Lausana, Berna e Zurique donde, por vários braços, se liga à Alemanha; em segundo lugar, encontra-se a linha de S. Gotardo que, de Basileia — onde recebe ligação da França e da Alemanha — se dirige a Lucerna, ao túnel de S. Gotardo, a Lugano e à Itália. Este país é também posto em comunicação com a França pela linha do Simplon, outra grande artéria internacional que, além disso, serve as populosas margens do Lago Lemano, em especial Lausana; desta linha se destaca a que liga esta última cidade com Neuchâtel, Berna e Zurique; de Basileia, outra linha atinge Zurique e daí se dirige à Áustria e ao cantão dos Geisões de tantos atractivos turísticos, servido pela rede de via estreita dos Caminhos de Ferro Réticos; finalmente, existe uma comunicação directa — linha do Lötschberg — de Biel com Berna e, pelo túnel do Simplon, com a Itália, em

parte concedida aos Caminhos de Ferro dos Alpes Berneses (B. L. S.). Completam esta malha as linhas secundárias dos C. F. F. bem como numerosas linhas de interesse local, de caminhos de ferro de montanha e de funiculares; a elas se fará referência em sua altura própria.

Além dos transportes ferroviários, dispõe a Suíça de excelentes serviços de navegação nos seus belos lagos assim como serviços regulares de autocarros, perfeitamente coordenados com o caminho de ferro e explorados na sua maior parte pelos C. T. T.

## A via e as obras

Dum modo geral, a construção de vias férreas encontrou na Suíça, como facilmente se comprehende, numerosos obstáculos pelo que as linhas são, na sua quase totalidade, de traçado sinuoso, perfil difícil e ricas em obras de engenharia as quais são em tão avultado número que nos limitaremos aqui às de maior importância.

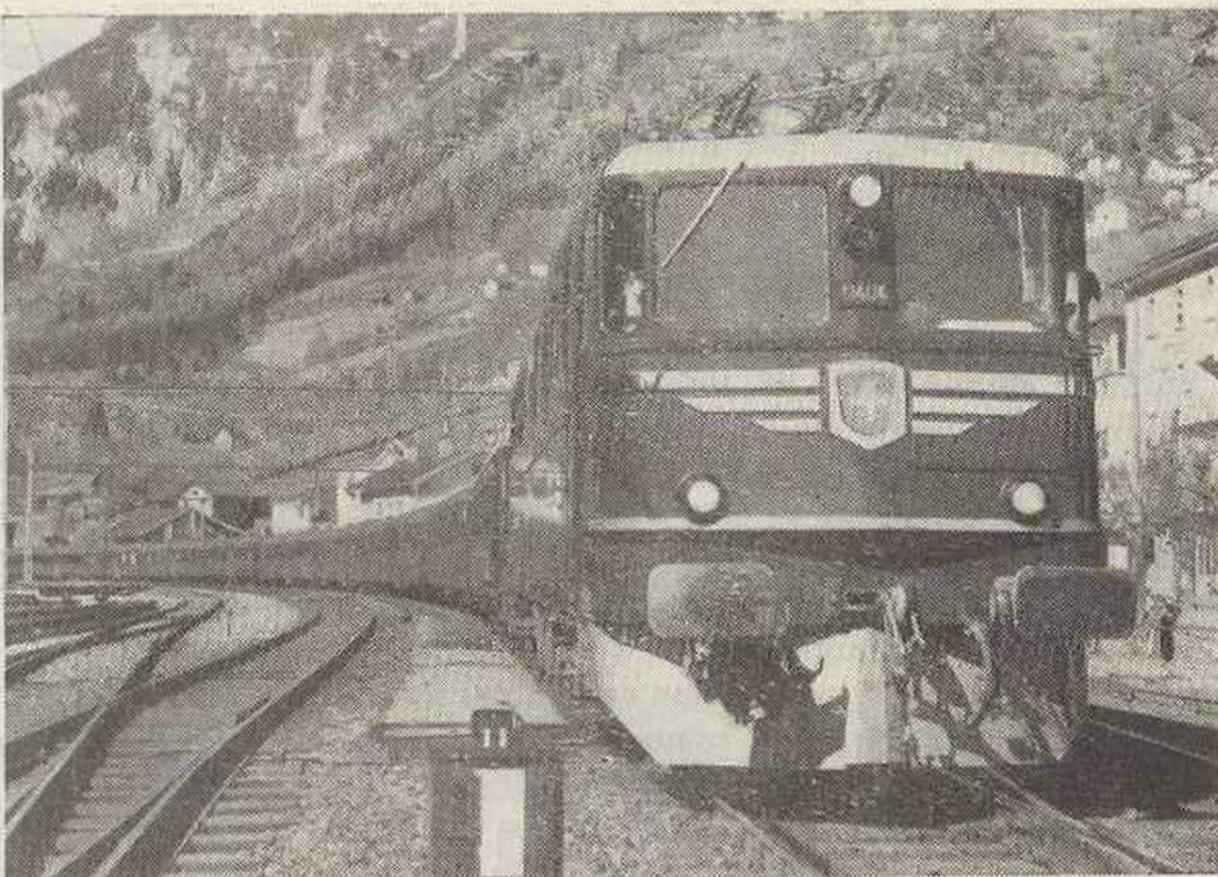
Em primeiro lugar, citemos o maior túnel do Mundo: o do Simplon, entre a Suíça e a Itália. Tem duas galerias paralelas, uma para cada via, a 17<sup>m</sup> de distância. A abertura dos seus 19.823<sup>m</sup> custou 113 milhões de francos suíços nos anos de 1898 a 1906 (galeria I) e de 1912 a 1921 (galeria II). Salientemos igualmente o túnel de S. Gotardo, para via dupla, também nos Alpes: tem 15005<sup>m</sup> de cumprimento e a sua perfuração (1872-1880), ainda hoje maravilha da técnica, foi extremamente difícil devido à dureza da rocha encontrada. Na sua construção perderam a vida 177 homens e ficaram feridos algumas centenas; a todos estes mártires do progresso se dedicou um interessante monumento na estação de Airolo junto da boca Sul do túnel, na qual se lê a inscrição: «Às vítimas do trabalho». Além destes existem na Suíça muitos outros túneis, alguns com vários quilómetros de comprimento; ao todo são 667 e o seu comprimento totaliza uns 300 Km.

Não menos notáveis são as pontes e viadutos



A barragem do lago de Barberine, pertencente aos Caminhos de Ferro Federais; a sua capacidade é de 58 milhões de m<sup>3</sup> de água. Esta desce por uma conduta forçada e cai sobre as turbinas da casa das máquinas situada 747m abaixo do nível médio do lago. As turbinas transmitem a potência da queda de água aos alternadores que a transformam em corrente eléctrica, cuja tensão é seguidamente elevada em transformadores, para diminuir as perdas no seu transporte.

Locomotiva eléctrica do mais moderno tipo, rebocando um comboio de passageiros na linha de S. Gotardo. Esta linha, além do túnel donde lhe proveio o nome, tem muitos outros, alguns dos quais helicoidais. É das mais frequentadas pelos turistas.



com que se depara a cada passo, pois contam-se cerca de cinco mil dessas obras. Destaquemos dentre todas, o viaduto sobre o Aar, em Berna: é o maior viaduto de quatro vias do mundo: 1100 m de comprimento e 13,55 m. de largura.

A constituição da via, como facilmente se comprehende tem de ser muito robusta. Por isso, se empregam de preferência travessas metálicas, de mais baixo custo que as de madeira, que dão ao leito da via uma maior resistência aos esforços dinâmicos causados pela passagem dos comboios.

Notemos finalmente que todas as linhas concedidas aos C. F. F. são de bitola internacional europeia (1,435 m), salvo de Lucerna a Interlaken (linha do Brünig) que é de via métrica. A extensão total das linhas dos C. F. F. é de 2 892 Km; os caminhos de ferro particulares exploram, por sua parte, uma quilometragem aproximadamente igual (2.854 Km.).

### O material e a tracção

A Confederação Helvética é, no momento actual, o país em que a electrificação dos caminhos de ferro assume maior proporção (98,2%) em todo o mundo, o que se deve sobretudo, como atrás se disse, à pobreza em combustíveis bem como aos vastos recursos hidroeléctricos de que dispõe.

As linhas electrificadas dos C. F. F. utilizam corrente alternada monofásica, com a tensão de 15 000V, não com a frequência industrial de 50Hz (como entre nós) mas com a terça parte desta ou sejam  $16\frac{2}{3}$  Hz. A causa deste facto está em que, aquando das primeiras electrificações, a técnica de construção de motores para 50 Hz — de desenvolvimento recente — era ainda desconhecida. Torna-se, porém, evidente que uma tal frequência não convém para a rede geral de distribuição de energia; basta pensar no carácter



Os C. F. F. exploram também, com o Caminho de Ferro Federal Alemão, o serviço de navegação no lago de Constança. A sua frota consta de várias unidades para o transporte de passageiros e rebocadores e batelões para o de mercadorias. Eis o mais moderno barco dessa frota: o *Säntis*.

intermitente que teria a iluminação se fosse alimentada com corrente de frequência tão baixa. Esta circunstância obriga, assim, a que a tracção eléctrica que adopte tal solução tenha de produzir por si própria a energia que consome.

Países houve em que se estimou que este inconveniente anulava as vantagens (em especial, o menor custo das instalações fixas) da tracção em corrente monofásica de alta tensão; outros, e entre eles a Suíça, o sistema foi seguido e, portanto, são os próprios caminhos de ferro que produzem a energia que consomem, pelo menos na sua maior parte. Os C. F. F. possuem, para o efeito, várias centrais hidro-eléctricas, a fio de água e de armazenamento; além disso, exploram outras em comum com várias entidades; contudo, o incremento do tráfego tomou este conjunto insuficiente, conquanto a sua produção em 1956/57 tivesse atingido cerca de mil milhões de KWh. Os C. F. F. têm utilizado, por isso, energia de centrais parti-

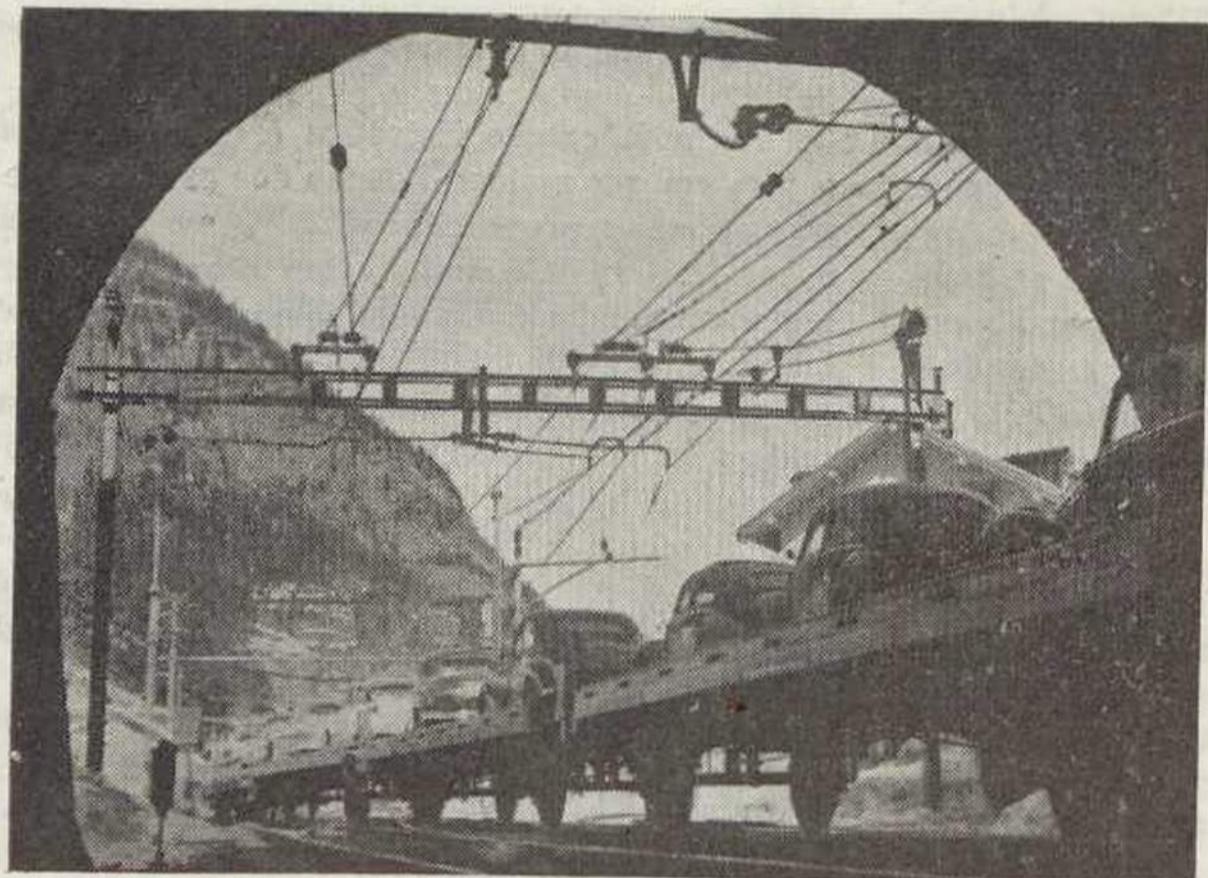
tiva numa extremidade e carruagem piloto na outra prevendo-se a futura extensão do sistema. Antevê-se, de igual modo a possibilidade de aumentar o número de automotoras em circulação.

O material de passageiros é particularmente cuidado e confortável, proporcionando um andamento suave apesar dos duros perfis das linhas suíças. Citemos, em especial, as carroagens panorâmicas que permitem ao passageiro disfrutar agradavelmente a paisagem nas de maior interesse turístico.

A conservação do material de mercadorias merece aos C. F. F. uma atenção particular; estes dispõem de vasto parque para assegurar o intenso tráfego próprio e internacional.

### A exploração técnica e comercial

Os C. F. F. têm consagrado especial atenção à segurança da circulação dos comboios. A velha sinal



Transporte de automóveis acompanhados através do túnel de S. Gotardo, em comboios, unicamente afectos a esse serviço. O túnel, situado entre as estações de Göschenen e de Airolo, foi de difícil construção; apesar disso quando as duas brigadas — que haviam começado a perfuração de cada uma das duas extremidades — se encontraram a meio, apenas se observou uma diferença de 35 cm na direcção e de 5 cm na altura, o que mostra bem a precisão com que os cálculos foram elaborados e o rigor com que foram conduzidos os trabalhos

culares, recurso de que poderão vir a prescindir quando tiver sido executado o programa de ampliação dos seus aprovisionamentos em energia eléctrica, presentemente em execução.

Embora a tracção eléctrica assegure praticamente a totalidade do tráfego, existem ainda algumas locomotivas de vapor que prestam serviço nas duas linhas de curta quilometragem ainda não electrificadas e nas manobras em certas estações. A sua desaparição está prevista para muito breve pois espera-se electrificar em curto prazo aquelas linhas e dieselizar as manobras. Os C. F. F. possuem também locomotivas ambimotoras (eléctrico e diesel) assim como bifrequências (16 2/3 e 50 Hz), estas para as estações confinantes com a França.

As locomotivas eléctricas actualmente em serviço na rede dos C. F. F. são de muito variados tipos, visto terem sido construídas em diferentes épocas. Com o intuito de evitar manobras nas estações terminus, utilizam-se comboios de composição fixa com locomo-

lização mecânica — em geral semafórica, como nos países germânicos — tem cedido o seu lugar aos sinais luminosos utilizados internacionalmente. É curioso notar que os apeadeiros onde há comboios que efectuam paragens condicionais estão munidos de sinais accionáveis pelo Público, por meio dum manípulo colocado à sua disposição no edifício dos mesmos; da manobra deste dispositivo resulta iluminar-se o sinal, indicando assim ao maquinista que deve efectuar paragem.

No que se refere a horários, podem dividir-se em dois grupos as linhas dos C. F. F.: umas, as secundárias, são apenas servidas por comboios ónibus e outras, as principais, são percorridas, além daqueles, por rápidos e directos. Dentre estes, destacam-se os comboios inter-cidades de marcha muito acelerada, reduzido número de paragens e compostos do mais moderno material que circulam a certas horas judiciosamente escolhidas entre os maiores aglomerados populacionais sendo por isso muito apreciados pelo



Para a prestigiosa situação de que disfrutam os C.F.F. contribui também em grande parte o seu excelente pessoal, muito atencioso para com o Público, poliglota e muito instruído. Como se vê, por este interior duma carruagem-escola, a empresa não permanece alheia a esta instrução, antes a procura fomentar, especialmente no campo profissional

Público, visto que pela sua utilização não é cobrada qualquer sobretaxa.

Os C. F. F. são das poucas redes europeias com exploração beneficiária, o que é devido à próspera situação do país, ao seu considerável desenvolvimento turístico e ao importante tráfego de mercadorias, sobretudo em trânsito. Para se fazer uma ideia do vo-

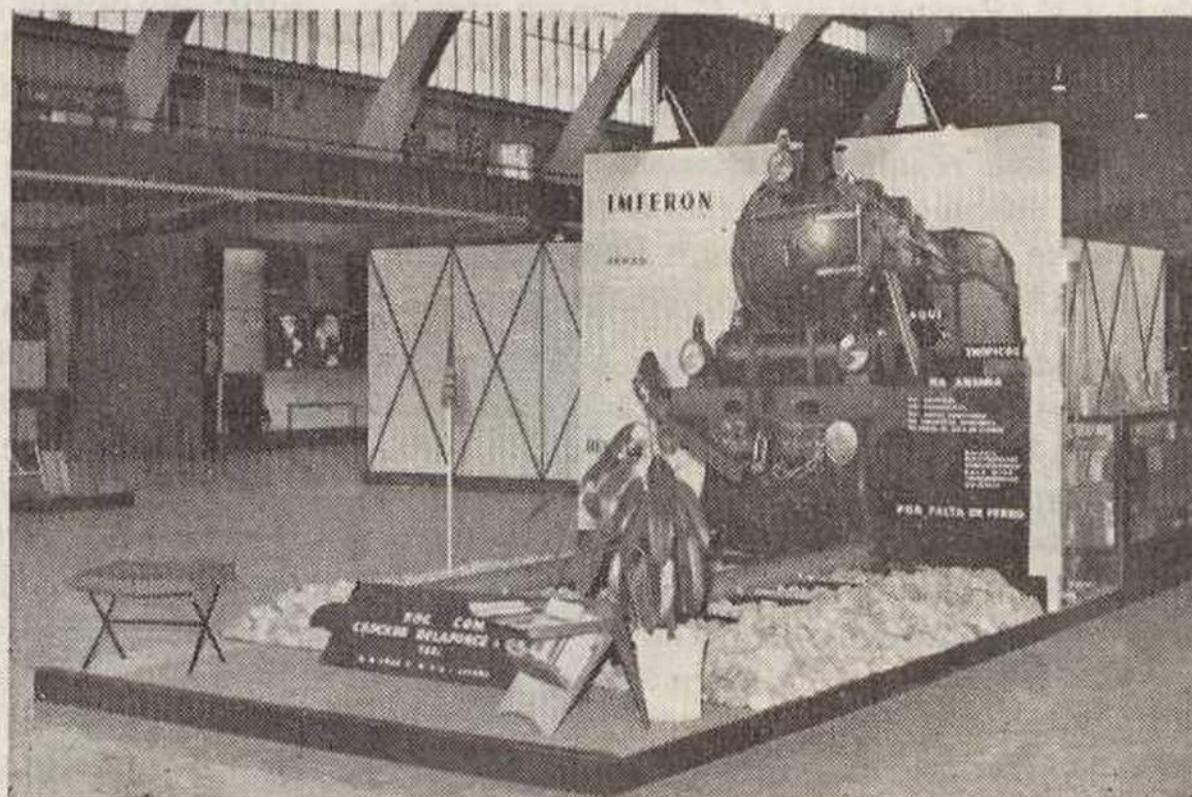
lume dos transportes, diremos apenas que em 1957 os C. F. F. transportaram mais de duzentos milhões de passageiros e cerca de 26 milhões de toneladas de mercadorias.

A acertada política dos C. F. F. em matéria de tarifas contribui em grande parte para o favorável resultado dos seus exercícios. Assim, procuram facilitar as viagens de ida e volta, aplicando-lhes preços reduzidos; as de negócios, por meio duma vasta gama de tipos de assinaturas e as turísticas, através de várias modalidades de interessantes concessões. Idêntico método é seguido para as mercadorias, o que tem permitido combater a concorrência rodoviária bem como promovido o trânsito pela Suíça de muitas mercadorias.

O transporte de automóveis acompanhados, através dos grandes túneis alpinos merece uma referência à parte. A vantagem deste serviço para os automobilistas é não poderem deslocar-se durante o tempo em que a neve bloqueia as estradas de montanha como também, fora desse período, evitar-lhes a difícil condução nessas accidentadas vias de comunicação. Os transportes dessa natureza têm sobretudo importância no São Gotardo onde, nos últimos anos, se têm transportado anualmente cerca de cem mil viaturas (automóveis, autocarros e camiões).

Finalmente, não queremos deixar de dizer que o acesso às estações suíças é inteiramente livre. Qualquer pessoa, mesmo desprovida de título de transporte ou de bilhete de cais, pode entrar na estação ou sair dela, sem qualquer formalidade. A revisão dos bilhetes faz-se exclusivamente no comboio onde o revisor os recolhe à chegada à estação de destino dos passageiros. A aplicação deste sistema apenas é possível graças à honestidade do povo suíço o qual se sente justamente orgulhoso dos seus magníficos caminhos de ferro.

Na Feira das Indústrias Portuguesas, por ocasião do VI Congresso de Medicina Tropical e Paludismo, a Sociedade de Produtos Farmacêuticos Crocker & Delaforce apresentou este stand curiosamente ornamentado com motivos ferroviários



O accionista Dr. Luís Augusto Lopes da Costa foi nomeado para preencher, no Conselho Fiscal da Companhia, a vaga aberta pelo motivo do falecimento do Dr. Emídio Mendes. O Dr. José Soares da Fonseca chegou a ser designado para aquele lugar, mas declinou o convite. É novo presidente desse Conselho Fiscal o Dr. Augusto Victor dos Santos.

— Por motivo de reforma do Engº Jaime José Martins, passa a chefiar o Serviço de Estudos da Divisão de Via e Obras o Engº de 1.ª classe, José Perestrelo Guimarães, que anteriormente à nova organização já substituía, como subchefe de serviço, aquele Engenheiro.

— O Externato Camões, escola primária da C. P., no Entroncamento, para filhos de ferroviários, fechou. A existência, naquela vila, de ensino oficial melhor localizado, fez diminuir consideravelmente a frequência de alunos no Externato a ponto de não se justificar a sua continuação. O edifício será aproveitado para instalação de escolas profissionais e de aprendizes da Companhia.

— Por motivo da passagem à reforma do Engº Ricardo Gaioso de Penha Garcia, que chefiava a 1.ª Zona da Divisão da Via e Obras, foi-lhe prestada homenagem, por Comissão de que faziam parte os ferroviários Francisco Azevedo Ataíde, Francisco Coelho da Silva e José Tavares Nogueira.

Após o almoço realizado em Sernada do Vouga, discursaram os srs. Drs. Aníbal Corga e Alexandrino Costa, Francisco Azevedo Ataíde, Augusto Joaquim da Vinha, Joaquim Moreira Vinhas e, por último, o homenageado.

— Realizou-se em Paris, de 8 a 10 Dezembro findo a reunião do Comité de Gerência e da Assembleia Geral da U. I. C.. Por parte da C. P. estiveram presentes os Engºs Branco Cabral e Pedro de Brion.

— De 11 a 15 de Dezembro findo teve lugar, em Madrid, mais uma reunião da Comissão Luso-Espanhola para a Unificação do Material. A representação da C. P. esteve a cargo dos Engºs Pedro de Brion, Vasco Viana e Francisco Gavicho.

— A Sociedade «Estoril» prossegue activamente a execução do seu plano de modernização. Assim, nas oficinas do Cais do Sodré, procede-se à modificação de parte do material existente para o adaptar ao regime de duas classes. Na estação de Cascais, os trabalhos desenvolvem-se também em bom ritmo no sentido de a dotar com uma nova disposição de vias que aumentará a sua capacidade e com um moderno posto de comando centralizado de agulhas e sinais. Estuda-se igualmente a elaboração do futuro horário para aquela populosa linha; para isso, fizeram-se já, por várias vezes, adequadas sondagens de tráfego.

# Eng. Jaime Martins



Com a reforma, a partir de 1º do corrente, do Engº Jaime Martins, perde a Companhia e, muito especialmente, a Divisão de Via e Obras, um dos seus melhores funcionários e um dos seus mais prestigiosos engenheiros.

Sólida competência profissional, vasta cultura técnica abrangendo todos os ramos da construção civil e de caminhos de ferro, dedicação ilimitada até ao último dia, tudo isso, aliado a um carácter de eleição, fazem do Engº Jaime Martins um agente de valor dificilmente excedido.

O seu nome fica ligado a alguns dos estudos de maior responsabilidade realizados nos últimos anos, pela Divisão de Via e Obras, entre os quais avulta a substituição das grandes pontes metálicas da linha da Beira Alta.

Admitido ao serviço como contratado, em 7 de Março de 1923, com a categoria de Engenheiro Chefe de Estudos da extinta Divisão de Construção, foi em 1º de Janeiro de 1927 nomeado para o quadro com a categoria de Engenheiro Subchefe de Serviço. Transitou para a Divisão da Via e Obras, em 1º de Outubro de 1927, devido a ter sido extinta a Divisão de Construção, e, em 1º de Janeiro de 1942, foi promovido a Chefe de Serviço, ficando à frente do Serviço de Estudos, onde se conservou até à reforma.

O Engº Jaime José Martins tem averbados na matrícula uma gratificação e um louvor, por se haver distinguido em trabalhos de muita importância, devidamente reconhecidos pelo Conselho de Administração da Companhia.



# Os Lagos Ingleses – As Montanhas e os Lagos Escoceses

Por ARMINDA GONÇALVES

BOWNES-ON-WINDERMERE. Cenário encantador, paisagem de sonho! Moradias e hotéis revestidos de trepadeiras floridas, postados pela encosta onde as árvores dominam e as flores e os arbustos se misturam. Uma estrada em treciclos. Ao cimo, o Hotel Crown reposante e sossegado. A relva lembra um tapete de veludo verde orvalhado ainda pela chuva recente. Em baixo Windermere-Lake de águas azuis e margens amenas, visto através da folhagem tenra e dos troncos castanhos. Os barquinhos ancorados no cais convidam a devaneadoras digressões. A temperatura é demasiado fresca, quase áspera, mas a perspectiva é sedutora.

Ficaram lá para o Sul as vastas planuras inglesas, os intermináveis prados verdejantes e os gados pachorrentos. Cheguei ao País dos Lagos, região privilegiada que se estende por três condados: o Westmorland, o Cumberland e o Lancashire.

A estância de férias e de repouso que é Windermere, deixei-a estirada numa colina a rever-se no lago e, de surpresa em surpresa, fui demandando novos encantos na lírica, pitoresca e sugestiva paisagem. Outros lagos rodeados de altas montanhas, por vezes abismais, cortados a pique, outras vezes de

encostas suaves indo morrer na margem; outros sombrios bosques de abetos; outros líricos horizontes foram cruzados pelas surpreendentes estradas que me levaram por Ambleside, Conista, Newbybridge, Grasmere, Keswick, Derwent Water e Ullswater até Penrith, quase na fronteira da Escócia — lugares e povoações notáveis pelos encantos da natureza e pela presença antiga de poetas célebres que ali encontraram inspiração para muitas das suas obras.

Eu afirmava e perguntava a mim própria: se eram tão belos os lagos ingleses, como seriam os famosos «lochs» escoceses? Sentia entusiasmo por olhá-los de perto. Mas, para os ver, parti de Edimburgo numa triste manhã.

À saída da cidade em direcção ao Norte, a última impressão que fica na retina do viajante é a da sua ponte: Forth Bridge, sobre o rio Forth. Ao passar junto dela em demanda dos lagos, uma espessa cortina de chuva tornava-a invisível, ensombrava o horizonte. Foi no regresso que a imensa mole de ferro com os seus 2.815 metros de comprimento, atingindo 110 metros nos pontos mais elevados acima do nível do rio, se me deparou em toda a sua grandeza. Visto de South Queensferry, o comboio que por ela cir-



O Castelo de Balmoral, residência de Verão da família real, na Escócia



Uma bonita perspectiva de Derwentwater - região dos lagos ingleses

culava a 48 metros de altura, parecia um brinquedo, um comboio liliputiano.

Casa, pois, uma chuva miudinha, intermitente, irritante nessa manhã dominical. Durante horas seguidas o céu cinzento, pesado, taciturno, pareceu cerrar-se sobre a minha cabeça. A água a escorrer ininterruptamente pelos vidros do autocarro deixando extensas poças na estrada; as árvores apenas visionadas, semelhantes a fantasmas hirtos e disformes; a aparência espectral das povoações envolvidas pela neblina; a atmosfera pegajosa; a frustrada expectativa de descobrir novos horizontes, davam-me uma sensação de desoladora realidade. Lastimei o traiçoeiro clima britânico. Só ao fim da manhã a chuva parou e grandes, esparsas nuvens se desenharam no céu azul varridas por um vento agreste.

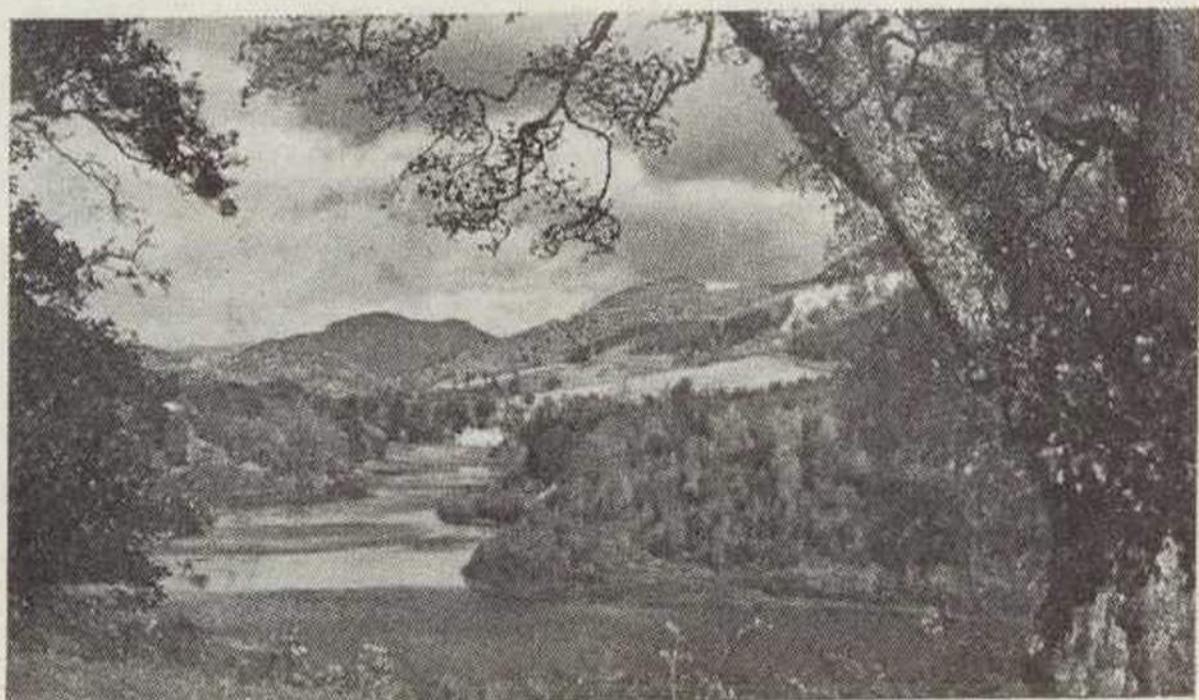
Pouco a pouco, com o aumento da visibilidade, desapareceu a minha depressão de espírito. A surpresa que me trouxe o encanto desvendado, encheu-me de alegria: os meus olhos exultaram perante as campinas verdes e húmidas matizadas de coloridas flores silvestres, as florestas, as altas montanhas e os lagos... Loch Katrine, Loch Tay, Loch Vennachar, Loch Ackray, pequenos lagos de águas paradas, espelhos das verdes colinas e das montanhas circundantes. Loch Ness fica mais ao norte. Impossível correr a aventura de ver emergir das águas o monstro famoso...

Alternam os aspectos da paisagem. Do suave bucolismo dos campos cultivados, dos lagos e dos bosques até à severa aparência montanhosa, a terra passa por cambiantes diversos. Desfiladeiros fecundos, onde a erva adquire tons dum verde inverosímil e o arvoredo põe manchas de cores sombrias. Cursos de água revolta rolando sobre pedregulhos entre as margens arborizadas, floridas e viçosas. Cadeias de montanhas que a natureza pintou de esmeralda, castanho e ouro, sem uma árvore a suavizar-lhes os flancos e em cujos vales a estrada serpenteia, por vezes lado a lado dos restos de uma outra estrada construída pelos romanos há perto de vinte séculos. A grandeza é solene, a solidão é imensurável.

Almocei em Dunkeld. A acolhedora sala de jantar do hotel, de tecto muito alto, com decorações de madeira e janelas muito altas também, fizeram-me pensar involuntariamente, em caçadas de remotas eras e nos fidalgos de antanho que dominaram a Escócia.

De quando em quando, à beira das estradas e em redor de pequenas igrejas, agrupam-se as moradas dos mortos. São os cemitérios das aldeias. A relva medra indistintamente no terreno plano, sem sinais de campas, tem as verdes tonalidades dos prados e dos relvados dos parques. Apenas as lápides funerárias, colocadas ao alto, assinalam que dormem

O lago Faskally, perto do desfiladeiro de Killiecrankie, na Escócia



ali para sempre numa paz invejável aqueles que outrora se debateram em lutas e incertezas.

Passei pela antiquíssima Perth, que outrora foi capital do país; por Aberfeldy e outras povoações; Stirling anunciou-se de longe. O seu velho castelo lobriga-se a distância coroando um monte penhascoso com vegetação exuberante a manchar de verde a encosta. A história fala, conta, sugestiona. Dentro das fortes muralhas brincou, na infância, Maria Stuart. Ali a ocultou sua mãe, Maria de Guise, antes de alcançar o continente para casar a predestinada criança com o Delfim de França ainda mais novo do que ela! Singular destino para acabar no cadafalso!

De Stirling a Edimburgo distam poucos quilómetros.

Nos caminhos que eu percorria haviam passado outrora as cavalgadas da rainha Maria da Escócia, e dos seus súbditos e dos seus guerreiros. Quantos acontecimentos esses caminhos me evocaram! Quantas emoções experimentadas em tão curto espaço de tempo! Que sabor de novidade!

As imagens campestres jamais as esqueceria. Mas a tradição, onde a encontrara? Onde vira, nesse dia, os célebres gaiteiros, as danças ou os saítes escoceses? Terei de confessar que não vi. Vê-los seria um complemento da paisagem. Mas, assim mesmo, e a despeito da chuva da manhã, essa região da Escócia ficará na minha memória como um dos famosos lugares da terra por onde tenho passado. E a região dos lagos ingleses também.



O Ateneu Ferroviário comemorou, no passado dia 7 de Dezembro, o seu XXIV aniversário. EM CIMA: a mesa da presidência, na sessão solene realizada, vendo-se, da esquerda para a direita, os Srs. Alfredo Cândido, da Federação das Colectividades de Recreio, Manuel Soares Silva, Presidente da Direcção do Ateneu, Eng. José de Abreu, representante do Director-Geral da C. P., Abel Romero, Presidente da Assembleia do Ateneu e D. Arminda Gonçalves, em representação do «Boletim da C. P.». EM BAIXO: Os componentes da Banda do Ateneu que foram condecorados com a medalha de 10 anos de bons serviços.

*Se não gosta de qualquer artigo aqui publicado, não comente, envie-nos um da sua autoria.*

# Principais conclusões

## da VI Conferência Comercial Portugal-Espanha

COMO noticiámos em número anterior, realizou-se, na Praia da Rocha, de 4 a 7 de Novembro, a VII Conferência Comercial ferroviária Portugal-Espanha, com vista ao estudo de importantes assuntos de carácter tarifário. Estiveram presentes representantes dos Caminhos de Ferro Espanhóis, da Wagons-Lits, da Empresa Geral de Transportes, da Companhia Transfesa, da Transmediterrânea e da C. P.. Na importante Conferência Internacional foram tratados os seguintes principais pontos:

*Lusitânia-Expresso* — Reconheceu-se a vantagem da circulação diária deste comboio internacional durante o Verão, antecipando-se mesmo, se for possível, o início da sua circulação diária. Chegou mesmo a sugerir-se o interesse que teria para o tráfego peninsular, a circulação diária deste comboio com carácter permanente. A Renfe, para já, entende por conveniente que se antecipe a partida deste comboio de Madrid para cerca das 20. h e 30 para chegar a Lisboa por volta das 8-45 horas.

*Iberia-Expresso* — A Companhia dos Wagons-Lits, em face do fraco aproveitamento verificado, tem dúvidas se valerá a pena manter um serviço de camas neste comboio.

*Trans-Europa-Expresso* — A Conferência exprimiu a aspiração de, quando for possível, se estabelecer entre Lisboa e Madrid comboios diurnos do tipo Trans-Europa Expresso.

*Vistos* — A Renfe, com vista a facilitar as deslocações de pessoas entre os dois países peninsulares e promover o afluxo de passageiros, sugeriu que se fizessem diligências por via diplomática no sentido de suprimir ou aligeirar o actual rígido regime de «vistos» entre

Portugal e Espanha, preconizando-se, como exemplo, e à semelhança do regime adoptado entre Espanha e França, o estabelecimento de um «visto» válido por um ano, com a permissão de um número ilimitado de viagens, dentro do mesmo prazo.

*Fomento Turístico na Península* — Previu-se a circulação de dois comboios cruzeiros, um com emprego de camas, outro utilizando os parques de campismo.

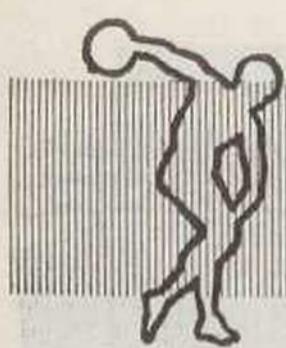
*Mercadorias* — Foi tratado o assunto referente à exportação de frutas e produtos hortícolas portugueses para os mercados europeus, nomeadamente Inglaterra, Alemanha e Suíça.

A «Transfesa», que tem tratado da exportação de frutas e produtos hortícolas espanhóis para os mercados europeus, declarou-se disposta a actuar em Portugal, em condições idênticas. Preferiu-se, contudo, por agora, tratar do assunto junto das entidades oficializadas.

*Tarifa de Grupagem Paris-Lisboa* — Aplicaram-se algumas dificuldades e estabeleceu-se plano de trabalho de modo a poder dar-se início a esta Tarifa nos princípios deste ano.

*Europabus* — A Renfe levantou a questão da participação de Portugal na rede da Europabus, informando que a sua empresa de camionagem privativa — A «ATESA» — teria interesse em manter ligações com uma linha rodoviária da C. P..

Todas estas e outras conclusões da Conferência, vão ser estudadas completa e pormenorizadamente pelos Caminhos de Ferro Portugueses e Espanhóis, executando-se oportunamente aquelas que tiverem viabilidade económica e legal.



# GRUPOS desportivos FERROVIÁRIOS

## O «Ferroviário» conquistou o título de campeão de futebol de Luanda Noticiário dos nossos Grupos

Por J. MATOS SERRAS

**A**nossa crónica deste mês começa por homenagear o Grupo Ferroviário de Luanda, que ao cabo de uma prova brilhante conseguiu conquistar o título de campeão de futebol da 1.ª Divisão de Luanda.

Lutando árduamente contra as equipas do Sporting, S. Paulo, Atlético, Luanda, Benfica, Vila Clotilde e União, os ferroviários luandenses a todos levaram de vencida, chegando ao fim do Campeonato com a vantagem de seis pontos sobre o segundo classificado.

Publicando a fotografia do «onze» do Ferroviário, felicitamos os seus atletas pelo êxito alcançado, englobando nessa saudação o seu treinador Telmo Vaz Pereira.

\* \* \* -

O «team» de futebol do Grupo do Entron-



O grupo do Ferroviário, campeão de futebol da 1.ª Divisão de Luanda

camento está a disputar o torneio distrital de Santarém, competindo com o Torres Novas, Leões de Santarém, Tramagal, União Operária, Benavente, Alferrarede, União de Tomar, Alcanenense e Almeirim. Até este momento disputou 12 jogos, obtendo 6 vitórias, 2 empates e 4 derrotas.

\* \* \*

O «cinco» do Grupo do Barreiro está a participar no 18.º Campeonato de Basquetebol da 1.ª Divisão da F. N. A. T.

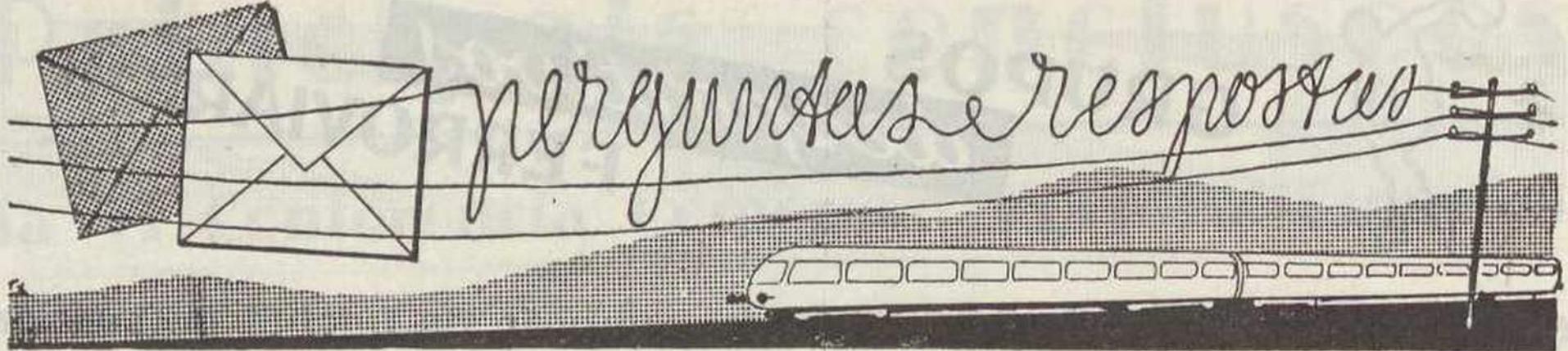
Na primeira jornada os barreirenses perderam com a Carris por 19-23.

\* \* \*

Pinto Machado, componente da turma de basquetebol do Grupo da Figueira da Foz, recebeu da Federação Portuguesa de Futebol a medalha de exemplar comportamento, por ter feito 304 jogos de futebol sem castigos, em representação do Benfica e da Naval 1.º de Maio.



O Conselho de Administração louvou o Eng.º Jaime José Martins, Chefe do Serviço de Estudos da Divisão de Via e Obras, recentemente passado à situação de reforma, pelos relevantes serviços prestados à Companhia, durante os longos anos em que a serviu. O Conselho igualmente expressou o desgosto pelo afastamento do serviço deste dedicado funcionário.



## Divisão da Exploração Serviço do Movimento

**Pergunta n.º 278/Cons. n.º 2105 — M** — Peço dizer-me se, depois da publicação da actual tabela de cargas, ainda se encontra em vigor a Instrução n.º 2206 que concede a tolerância de 9 toneladas aos comboios de mercadorias e recoveiros, e bem assim se a referida tolerância é extensiva aos comboios que circulam na via estreita.

**Resposta** — A Instrução n.º 2206 ainda está em vigor, mas a tolerância de 9 toneladas prevista na mesma só é aplicável aos comboios da via larga.

///

**Pergunta n.º 329/Con-. n.º 2102 — F** — Peço esclarecer-me se quando se aplica ao transporte de uma remessa destinada a Alcântara-Mar-Entreponto o preço do Aviso ao público B n.º 253 ou de outros diplomas que incluem as taxas de entrepostos, também há necessidade de se indicar nas declarações de expedição a taxa de diversos.

**Resposta** — As importâncias cobradas a título de «diversos» estão isentas do imposto ferroviário.

Nestes termos, é essencial a sua discriminação nas declarações de expedição, de harmonia com a doutrina do 3.º aditamento à Circular n.º 81 da extinta Divisão Comercial.

Sempre que ao transporte das remessas procedentes das instalações portuárias ou às mesmas instalações destinadas sejam de aplicar Avisos ao Públíco, Circulares ou outros quaisquer diplomas, cujos preços especiais incluem as taxas de manobras de condução nos entrepostos, docas, portos, etc., ou as de utilização de material nas docas de Leixões, devem tais taxas ser deduzidas dos totais resultantes da aplicação dos referidos preços especiais e indicadas a título de «diversos» nas escriturações das remessas bem como nos modelos F 75, F 76, F 77, F 81, F 82 e F 83 correspondentes.

///

**Pergunta n.º 330/Con-. n.º 2104 —** Um agente portador de passe gratuito anexo ao cartão de identidade, válido para viajar entre as estações de Porto e Penafiel, pode embarcar na estação de Porto Avenida de França para Porto — Trindade e depois reembocar em Porto — S. Bento para Penafiel e vice-versa?

**Resposta** — No caso em referência as viagens só podem ser feitas entre Porto — S. Bento e Penafiel.

## Serviço da Fiscalização das Receitas

**Pergunta n.º 331/Cons. n.º 2106 — F** — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado (G. V.).

Valado para Lisboa (Santa Apolónia)

2 cabazes c/ hortaliça	47 Kgs.
2 sacos c/ cebolas	130 »
3 » » cenouras	115 »
6 abóboras ,	54 »
	346 Kgs.

Distância : 140 Kms. Tarifa Especial n.º 3 G. V.

Preço :  $97\$00 \times 0,35 = 33\$95$

Registo . . . . . \$300

Aviso chegada . . . . . 1\\$00

Arredondamento . . . . . \$05

Total . . . . . 38\\$00

**Resposta** — Está errada a taxa apresentada. Segue discriminação como corresponde:

Distância : 140 Kms.

Tarifa Geral, base 6.º c/ redução de 40 %.

Preço : $165\$60 \times 0,35 =$	57\\$96
Manutenção $18\$00 \times 0,35 =$	6\\$30
Registo . . . . .	\$300
Aviso chegada . . . . .	1\\$00
Arredondamento . . . . .	\$04
Total . . . . .	680\\$00

Esclarece-se que não corresponde a aplicação da Tarifa Especial n.º 3 G. V., visto as abóboras terem sido apresentadas sem acondicionamento. (Ver artigo 4.º da referida tarifa).

Nota-se, porém, que se forem apresentadas remessas nestas condições, cumpre à estação elucidar o expedidor sobre a forma de organizar as expedições para ficarem ao abrigo de preço mais económico.

Neste caso, as abóboras teriam constituído uma outra expedição.

///

**Pergunta n.º 332/Cons. n.º 2107 — F** — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado : (P. V.).

Aveiro para Alcântara-Mar-Entreponto

1 caminheta de passageiros montada sobre 4 rodas, peso 2630 Kgs.

# Regulamentação DISPERSA

## I — Direcção-Geral

### B — Serviço de Movimento (Estudos)

1.º Aditamento à Instrução n.º 2531 de 24-9-958 — Alterações na sinalização da estação de Lavradio.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2600 de 15-9-958 — Sinalização provisória da estação de Campanhã, lados de Contumil e Porto (Alfândega).

### C. — Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Públiso B n.º 266 de 11-9-958 — Transporte de figos secos.

Tarifa de Camionagem, Santiago do Cacém-Vila Nova de Milfontes, em vigor desde 20-7-958.

Tarifa de Camionagem, Porto-Viseu, em vigor desde 10-8-958.

Complementos diversos à Tarifa com Empresas de Camionagem. (Alterações e Ampliações).

## I — Divisão da Exploração

### A) Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da série M de n.º 859 de 3-11-958 ao n.º 880 de 29-11-958.

### B) Serviço de Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2708 de 8-11-958 — Sinalização da estação de Entroncamento. —(Posto «Bouré» n.º 3) —

Instrução n.º 2709 de 22-11-958 — Sinalização da estação de Vila Franca de Xira.

Instrução n.º 2710 de 22-11-958 — Sinalização da estação de Entroncamento. (Afrouxamentos obrigatórios nas marchas dos comboios).

1.º Aditamento à Instrução n.º 2709 de 24-11-958 — Sinalização da Estação de V. Franca de Xira.

### C) Serviço Comercial e do Tráfego

Tarifa Especial n.º 4 de Grande Velocidade de 17-11-958 — Transporte de automóveis.

Tarifa Comum Internacional (T. C. V.) de 14-11-958 — Bilhete turístico europeu para uso dos turistas americanos.

5.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 2-C de 15-11-958 — Bilhetes de fim de semana.

Aviso ao Públiso B n.º 268 de 14-11-958 — Transporte de vinhos de pasto e respectivas taras.

Aviso ao Públiso B n.º 269 de 27-11-958 — Transporte de sal.

Aviso ao Públiso B n.º 270 de 25-11-958 — Transporte de passageiros, de bagagens e cães, em tráfego internacional.

58.º Aditamento ao Indicador Geral do Serviço das estações de 25-11-958 — A estação de Campanhã passa a designar-se Porto (Campanhã).

Complementos diversos à Tarifa com Empresas de Camionagem — Alterações e ampliações.

Carga: Companhia Descarga: Donos  
(carregada num vagão de 15 toneladas de carga normal).

Distância: 281 Kms.

Tarifa Geral base 28.<sup>a</sup> c/ 25 %

$$712\$50 + \frac{712\$50 \times 25 \%}{100} = 890\$63$$

Carga . . . . . 20\$00

Evoluçãoes e manobras . . 15\$00

Registo . . . . . 5\$00

Aviso chegada. . . . . 1\$00

Arredondamento . . . . . \$07

Soma . . . . . 929\$70

Entreposto: 7\$50 × 15 = 112\$50

Total . . . . . 1.042\$20

**Resposta** — Está errada a taxa apresentada. Segue discriminação como corresponde:

Tarifa Geral	base 28. <sup>a</sup>	c/ 25 %	Distância: 281 Kms.
712\$50			
+ $\frac{712\$50 \times 25 \%}{100}$		=	890\$63
Carga . . . . .			20\$00
Evoluçãoes e manobras . .			15\$00
Registo . . . . .			5\$00
Aviso chegada. . . . .			1\$00
Arredondamento . . . . .			\$07
			Soma . . . . .
			929\$70
Entreposto: 7\$50 × 15 =			22\$58
			Arredondamento . . . . .
			\$02
			Total . . . . .
			952\$30

A taxa do percurso do entreposto é a correspondente a um veículo com o peso de 5010 Kgs., conforme instruções dadas por intermédio das Secções de Fiscalização das Receitas, expediente n.º 15 074 EFM, de 11 de Agosto p.º p.º.

# Entrega dos Prémios do Concurso das Estações Floridas

No Secretariado Nacional de Informação, realizou-se, no passado dia 5 de Dezembro, a sessão solene anual para entrega dos prémios do XVI Concurso das Estações Floridas da C. P. e da Sociedade Estoril, referente a 1957.

A classificação foi como segue:

1.º Prémio : 2.500\$00 — *Luso-Buçaco*, Adelino Antunes Coimbra ; 2.º Prémio : 2.000\$00 — *Valado*, Álvaro da Silva Martins ; 3.º Prémio : 1.500\$00 — *Paçó Vieira*, Eduardo Costa ; 4.º Prémio : 1.000\$00 — *Fronteira*, António de Jesus Vieira ; 5.º Prémio : 750\$00 — *Fornos de Algodres*, José Luís Pereira ; 6.º Prémio : 500\$00 *Contumil*, Albino Fernandes Madeira.

**Diplomas da Menção Honrosa Extra-Concurso, com prémio de 500\$00 :** *Rio Tinto*, Marcolino Reis; *Cete*, José Maria Fernandes; *Olhão*, Manuel Catarino Júnior.

**Menção Honrosa Especial com prémio de 250\$00** — *Marvão-Beirã*, Francisco Lourenço S. Mamede de Infesta, António Tomás Júnior; *Leixões*, Abílio Braga; *Caminha*, Manuel Monteiro; *Arco de Baúlhe*, Alfredo Lapa; *Pero Negro*, António Marçal; *Runa*, José Bandeirinha; *Régua*, Manuel Cardoso Dias; *Celorico da Beira*, Alberto Simões Lopes; *Vila do Conde*, Horácio Lamego; *Barcelos*, José de Matos; *Pinhão*, Fernando Martinho; *Mondim de Basto*, Joaquim Ferreira; *Pinhal Novo*, Joaquim de Sousa.

**Menção honrosa com prémio de 200\$00** — *Dois Portos*, Virgílio Gomes; *S. Martinho*, José Pereira Júnior; *Caxarias*, Cícero Rolim; *Curia*, Armando Silva; *Espinho*, Joaquim da Silva Pinto; *Leça do Bailio*, António Serra; *Gondifelos*, Aurélino de Sá; *Braga*, Franklin Pereira; *Barroelas*, Domingos Bacelar Pinto; *Paredes*, Joaquim Gomes; *Couto de Cocujães*, Amadeu Mineiro; *Pinheiro da Bemposta*, Manuel de Figueiredo; *Outeiro*, Cipriano Martins; *Estarreja*, Augusto Viegas; *Vizela*, Manuel Freitas; *Famalicão*, Manuel Bonifácio; *Nine*, António Ferreira; *Afife*, Amaro Moreira; *Moledo do Minho*, Hilário Marrucho; *Recarei-Sobreira*, Custódio Moreira; *Caide*, José de Sousa; *Amarante*, José Brandão; *Canedo*, Abílio Guedes; *Chaves*, José Vieira de Melo; *Albergaria-a-Nova*, Bento de Matos; *Bombarral*, José Pirra; *Setil*, Manuel Pereira; *Valadares*, Vitorino Lourenço; *Ermeende*, Manuel de Almeida e Tamel, Martinho Sepúlveda.

Ao acto, que foi muito concorrido, presidiu o Se-

cretário Nacional da Informação, Dr. César Moreira Baptista. Presentes por parte da C. P. o Prof. Eng. André Navarro — que representava o Director-Geral — e Arcelino Faria, do Júri do Concurso; da Sociedade Estoril, estava o Chefe dos Serviços de Exploração, Manuel Francisco Morgado.

Como se sabe, o «Boletim da C. P.», concorre para o valor destes prémios com 3.250\$00.

Aproveitando este acto anual, o S. N. I. convocou uma reunião de Imprensa na qual o Dr. Felner da Costa, Chefe da Repartição de Turismo, apresentou os resultados de estudos turísticos nacionais efectuados e apontou algumas reivindicações para o necessário equipamento turístico do País. Informou que em relação a 1949, a percentagem de aumento de turistas, em 1958, roda os 520 %, podendo avaliar-se em mais de 4 milhões de contos o rendimento económico obtido com a vinda de estrangeiros a Portugal, nos últimos 9 anos. O Turismo poderá — afirmou ainda — vir a ser a primeira actividade nacional, não só para o equilíbrio da nossa balança de pagamentos, como já acontece presentemente, mas para uma maior riqueza da Nação. E a terminar disse:

«Deixámos propositadamente para o fim as considerações que deveríamos fazer a respeito deste XVI Concurso das Estações Floridas.

Terminaremos assim com o assunto principal desta sessão de hoje que é, ainda, uma prova de quanto pode a colaboração de várias entidades para o melhor aproveitamento turístico de Portugal.

A Companhia dos Caminhos de Ferro e a Sociedade Estoril, com os seus chefes de estação, têm persistente e progressivamente dado o seu dedicado esforço para os melhores resultados deste concurso.

Estações Floridas, são salas de visitas atraentes para os turistas; simples estações funcionais e tristes não passam de paragens obrigatórias de que se não conservarão recordações.

Mas as estações, em todo o mundo civilizado, são fulcros de movimento turístico e, como tal, merecem ser embelezadas, possuir os requisitos indispensáveis de atracção, ter aspecto alegre.

Os concursos das estações floridas não têm outro fim, outro objectivo, que não seja o de lhes criar esses requisitos e, a sua manutenção durante tantos anos, é prova evidente do seu interesse.

A sua realização anual tem marcado lugar de relevo entre as várias promoções de carácter turístico que o Secretariado Nacional da Informação, com tão úteis e indispensáveis colaborações, tem conseguido manter através dos tempos e que demonstra o interesse que lhe merecem todas as formas de aperfeiçoamento.

# FÁBRICA DE PAPEL DO ALMONDA, LDA.

"A RENOVA"—(Fundada em 1818)

**RENOVA — TORRES NOVAS**

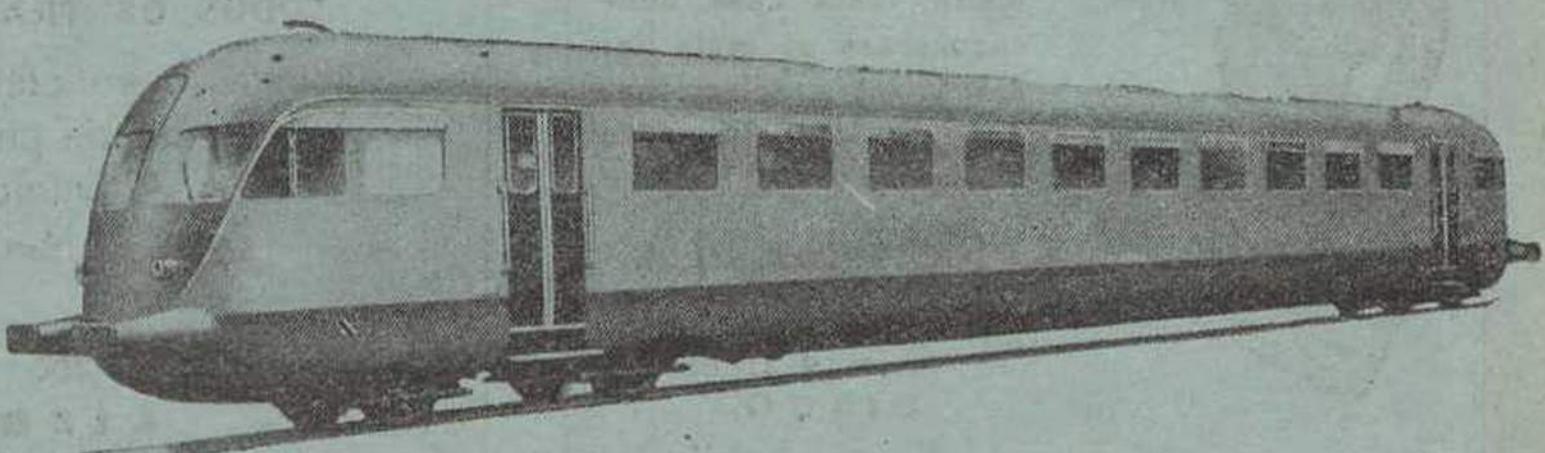
**Telefones 2355 — 2977 (P. P. C.) — TORRES NOVAS**

**Telegramas: PAPEL 2355 — TORRES NOVAS**

**PAPÉIS:**

**ESCRITA • IMPRESSÃO • EMBALAGEM FINA**

**KRAFT • CARTOLINAS E ESPECIAIS**



## **BREDA FERROVIARIA S. p. A.**

Representante exclusivo:

**«UNIVERSAL»**  
Sociedade de Aços, Máquinas e Ferramentas, Lda.  
PORTO — LISBOA



A distribuição de um dos prémios

mento e de revelação dos valores turísticos da nossa terra.

A C. P. e a Sociedade Estoril têm compreendido sempre o alcance desta iniciativa e dado a mais útil e

profícua colaboração aos nossos serviços e funcionários destacados para essa missão.

Aos seus representantes e em especial ao Prof. Eng. André Navarro, ilustre mestre da floricultura nacional, impulsor das exposições de flores que nos são reveladas constantemente no pavilhão apropriado do Instituto Superior de Agronomia e que tão desvelada e dedicadamente nos tem acompanhado pessoalmente na realização deste Concurso, querendo agradecer todo o auxílio prestado, de grande valor material e espiritual, sem o qual a missão do Secretariado neste sector seria praticamente inviável.

Aos chefes da estação aqui presentes, que anualmente se deslocam a Lisboa para durante esta cerimónia, receberem o galardão do seu trabalho, a esses dedicados servidores dos caminhos de ferro, que além da sua actividade profissional, se têm votado com a maior afeição ao embelezamento dos jardins das suas estações, queremos também mais uma vez testemunhar o agradecimento oficial deste departamento do Estado que, além das suas múltiplas funções, tem uma das mais gratas ao espírito do povo português que é a criação da expressão poética da terra lusitana, que, sendo, de há séculos, um jardim à beira mar plantado, se está emoldurando constantemente de flores com os concursos promovidos pelo SNI para as suas janelas, as suas ruas e as suas estações ferroviárias».



Grupo de chefes de estação premiados no Concurso das Estações Floridas de 1957



# ENG. JOSÉ DA COSTA



Após 32 anos de serviço, passou à situação de reforma, no dia 1 do corrente, o Eng. José da Costa.

Filho de ferroviário, logo em criança começou a tomar contacto com assuntos do caminho de ferro. Daqui resultou a predileção que o tem acompanhado sempre. Assim, tendo terminado o curso de Engenheiro Eleotécnico no Instituto Superior Técnico em 1924, era em 15 de Maio de 1926 admitido na categoria de praticante a Subchefe da Secção de Via e Obras.

Meses depois abandonava o adjetivo «praticante» com a entrada no quadro, o que sucedeu em 1 de Novembro do referido ano, tendo iniciado as suas funções em Santarém, na 2.ª Secção de Via e Obras.

Transferido em 1 de Junho de 1927 para a 1.ª Secção em Lisboa, transitou em 1 de Janeiro de 1929, com a categoria de Subinspector, para a antiga Inspecção de Telecomunicações e Sinalização. Nesta inspecção se fixou, tendo sucessivamente passado pelas categorias de Inspector, Engenheiro Adjunto e Subchefe de Serviço, categoria em que, em 1 de Janeiro de 1947, transitou para a Divisão de Exploração, acompanhando o já então Serviço de Telecomunicações e Sinalização, continuando com a sua chefia que vinha exercendo desde a categoria de Engenheiro Adjunto.

Nesta Divisão foi promovido a Engenheiro Principal e, finalmente, em 1 de Janeiro de 1955, a Engenheiro de 1.ª classe. Ainda na categoria de Subinspector fiscalizou as montagens dos primeiros Postos de Sinalização Eléctrica Centralizada levadas a efeito nas



Por J. MATOS SERRAS

## Temática de Caminhos de Ferro

Para comemorar o 1.º Centenário da Estrada de Ferro Central, o Brasil emitiu em Março de 1958 um selo de 2,50 cruzeiros.



No primeiro dia de circulação foi aposto na cidade de Belo Horizonte o carimbo que se reproduz.

## Exposições Filatélicas

— Realizou-se no Barreiro a 1.ª Exposição do Distrito de Setúbal, na qual participaram cinco filatelistas ferroviários.

— No dia do selo (1 de Dezembro) efectuaram-se Exposições em Lisboa e Porto.

redes exploradas pela Companhia e executadas nas estações do Porto e Campanhã. Nelas adquiriu ensinamentos que proficientemente aplicou, anos depois, na instalação congénere da estação de Ermesinde. Foi no final deste último trabalho que doença pertinaz o acometeu e desde então para cá, lutando constantemente com ela ou com as suas consequências, conseguiu no entanto vencer, dominando o mal com a energia assombrosa dos seus nervos e a vontade indomável de trabalhar. Foi esta luta pertinaz que caracterizou quase toda a sua vida ferroviária que agora deixou com a satisfação de ver executados tantos trabalhos de vulto, que situaram o actual Serviço num nível técnico a perder de vista da Antiga Inspecção de Telecomunicações e Sinalização.

# Eng. João Bentes Castel Branco Júnior



A C. P. perde, com a passagem à reforma do Eng.º Castel Branco, um dos seus melhores técnicos, que durante 34 anos de serviço, se esforçou, muitas vezes com prejuízo da sua saúde, por bem servir a Empresa.

Pouco depois de ter tirado o curso de engenharia electrotécnica e civil na Universidade de Gand, e após curta e profícua passagem na Central Eléctrica de Macau, onde procedeu à ampliação da central, ingressou, em 1924, na Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, na qualidade de Chefe de Repartição Técnica.

Em 1927 é colocado na Sala de Estudos da Divisão de Material e Tracção, começando, desde aí, a sua actividade a ser encaminhada para os problemas de electricidade aplicados ao caminho de ferro. Teve então ocasião de mostrar bem os seus dotes de trabalho, estudando e desenvolvendo a aplicação da electricidade, quer na iluminação de estações e força motriz das oficinas, quer na substituição da iluminação a petróleo das carruagens.

Com o aumento sempre crescente dos assuntos eléctricos houve necessidade, em 1944, de criar na Divisão de Material e Tracção, o Serviço Eléctrico e Hidráulico, ficando o Eng.º Castel Branco na chefia do mesmo. Sem protelar os assuntos decorrentes do seu serviço, abraçou e estudou com todo o entusiasmo a aplicação da electricidade na tracção, tendo, para isso, estudado com técnicos ingleses a electrificação em corrente contínua das linhas do Norte, Sintra e ramal de Braga, estudo que mais tarde em parte adaptou para

## Os nossos CONCURSOS

**Divertindo-se, pode ganhar dinheiro**

### PRÉMIOS — 300\$00

A locomotiva a vapor que se vê na gravura foi construída em Inglaterra, no ano de 1862, e é a mais antiga existente em Portugal.

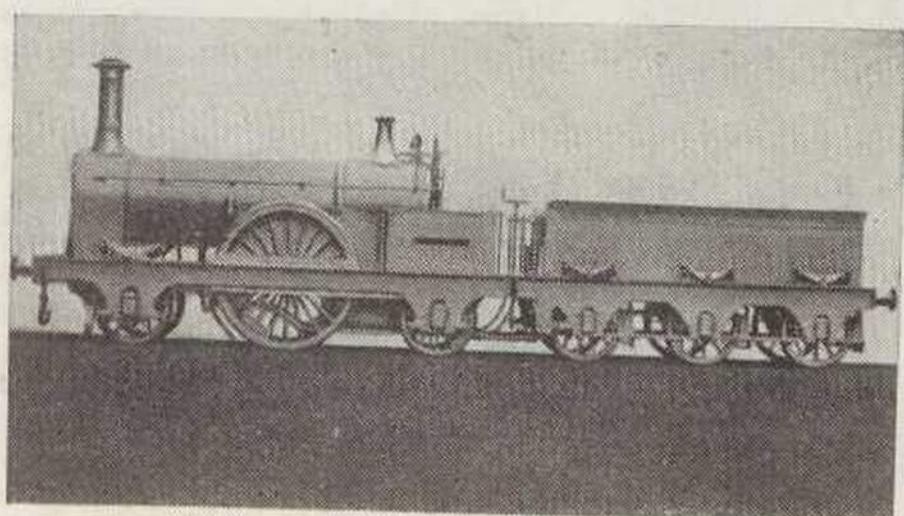
Esta locomotiva rebocou, em Fevereiro de 1908, o comboio que conduziu, na sua última viagem, a família Real, de Vila Viçosa para Lisboa, e abriu o desfile de material ferroviário realizado no Carregado, por ocasião das comemorações do Centenário.

As respostas dos nossos assinantes devem-nos ser enviadas, como de costume, em simples postal, até ao fim do mês. Os prémios serão sorteados entre os que tiverem respostas certas.

#### Resultado do Concurso N.º 17

Solução. — Serve para atacar travessas da via férrea.

Foram premiados: Joaquim Mendes, motorista nas oficinas de Creosotagem do Entroncamento; José Duarte de Oliveira, fogueiro de 2.ª classe no Entroncamento, e Manuel Luís Azevedo, guarda-freios de 2.ª classe na Pampilhosa.



N.º 19  
**QUAL O NOME DESTA LOCOMOTIVA ?**

a solução de corrente monofásica a frequência industrial. No seguimento deste problema, fez parte de uma comissão que em conjunto com técnicos ferroviários de outros países, se deslocou a Annecy onde se debateu largamente a aplicação da corrente industrial nos caminhos de ferro.

Seria longo referir os principais trabalhos executados durante a sua actividade na Companhia. Lembremos sómente os louvores pelos trabalhos de reparação e renovação do elevador de Santa Luzia, e o da iluminação do túnel do Rossio e estações de Lisboa, devido ao trabalhos da electrificação há pouco terminados.

# ANIVERSÁRIO

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



*Alcibiades Marques de Oliveira* — Conferente de 1.ª classe em Barreiro. Admitido como eventual em 11 de Junho de 1918, passou a conferente auxiliar em 30 de Maio de 1919, nomeado conferente em 7 de Fevereiro de 1922, a fiel de 2.ª classe em 1 de Julho de 1934, e a fiel de 1.ª classe em 1 de Julho de 1948. Em virtude do A. C. T., passou a conferente de 1.ª classe a partir de 1 de Julho de 1955.

*Joaquim Anacleto de Abreu* — Condutor de 1.ª classe em Campanhã, Admitido como carregador em 21 de Junho de 1918, passou a faroleiro em 21 de Janeiro de 1922, foi promovido a guarda-freios de 3.ª classe em 1 de Setembro de 1925, a guarda-freios de 2.ª classe em 1 de Abril de 1930, a guarda-freios de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1939, a condutor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1948, e a condutor de 1.ª classe em 1 de Outubro de 1956.



## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



*António Matos Rolo* — Auxiliar de revisão de bilhetes de Lisboa, encontrou, numa carruagem do c.º n.º 4847, uma malinha de mão de senhora contendo vários objectos e a importância de 326\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Sintra.

*António Sarrafa Gonçalves* — Servente de 1.ª classe da estação de Coimbra B, n.º 012 985, encontrou, num banco da sala de espera, uma carteira de senhora contendo vários objectos de ouro e a importância 4 463\$20, que prontamente entregou ao seu chefe.



*António Ferreira da Rocha Júnior* — Revisor de bilhetes de 3.ª classe do Posto de Porto-Trindade, n.º 017579, encontrou um porta-moedas com a importância de 210\$20, que prontamente entregou ao chefe daquela estação.

*Joaquim da Costa Portela* — Revisor de 1.ª classe do Posto de Porto-Trindade, encontrou, na Aut.º n.º 7525, uma bolsa de senhora contendo a importância de 385\$20, que prontamente entregou ao chefe da estação de Outiz.



## S U M Á R I O

MENSAGEM DO ANO NOVO, por R. de Espregueira Mendes \* 40 ANOS AO SERVIÇO DO CAMINHO DE FERRO \* DR. GERHARD EGGER \* A SLÍÇA, PLACA GIRATÓRIA FERROVIÁRIA DO CONTINENTE EUROPEU — OS CAMINHOS DE FERRO FEDERAIS, por António L. Simões do Rosário \* NOTICIÁRIO DIVERSO \* ENGENHEIRO JAIME MARTINS \* OS LAGOS INGLESES — AS MONTANHAS E OS LAGOS ESCOCESSES, por Arminda Gonçalves \* PRINCIPAIS CONCLUSÕES DA VI CONFERÊNCIA COMERCIAL PORTUGAL-ESPAÑA \* GRUPOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS, por J. Matos Serras \* LOUVORES \* PERGUNTAS E RESPOSTAS \* REGULAMENTAÇÃO DISPERSA \* ENTREGA DOS PRÉMIOS DO CURSO DAS ESTAÇÕES FLORIDAS \* ENG. JOSÉ DA COSTA \* FILATELIA, por J. Matos Serras \* ENG. JOÃO BENTES CASTEL BRANCO JÚNIOR \* OS NOSSOS CONCURSOS \* PESSOAL

NA CAPA: «Vencendo a Bruma» — foto de Alfredo de Oliveira

# SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

\* CARRUAGENS \* CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELECTRICAS)

\* FURGOES \* VAGÕES \*

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.

AMADORA E LOBITO  
PORTUGAL

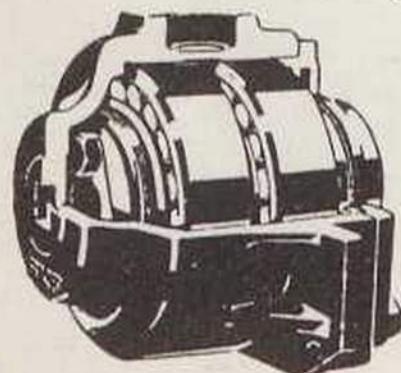
Mais de 1.000.000

CAIXAS **SKF** COM ROLAMENTOS DE ROLOS

foram fornecidas desde 1919 a todas partes do mundo, sendo cerca de 300.000 dessas caixas para vagões de mercadorias.

Caixas **SKF** com rolamentos de rolos oferecem:

- Segurança - nenhuma gripagem
- Mais quilometragem entre revisões
- Economia de lubrificante
- Mais vagões por cado composição



**SKF**

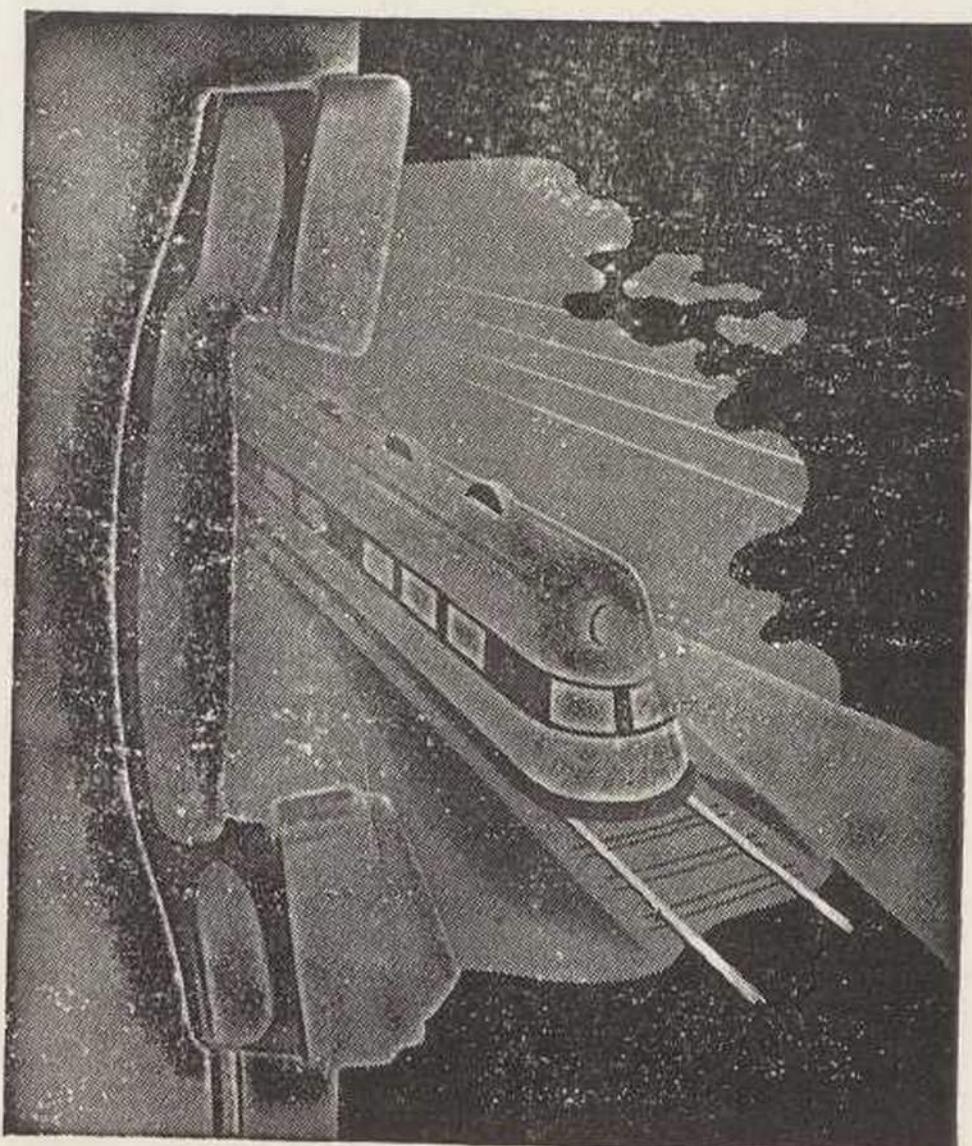
SOCIEDADE **SKF** LIMITADA

LISBOA

Praça da Alegria, 66-A

PORTO

Avenida dos Aliados, 152



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.  
RUA FILIPE VOLQUE, 1, 1.º - LISBOA  
Tel. 1 (P. P. C. - 2 Linhas) - 67103 - Teleg. Ericsson

## A HIDRO-ELECTRICA

Fábrica de descasque de arroz

**CARLOS MARQUES RODRIGUES & FILHOS**

TELEG. MARQUES RODRIGUES

TELEFONE, 16

ESTARREJA