

## boletim informativo interno mensal

Redacção: F. Santos, M. Levy e M. Santos  
Composição: n.º "O CARRIL" Coimbra

### editorial

Estamos no número 3 e perguntamos se estamos contentes?

Sem sermos uns criadores na completa acepção da palavra aceitamos a crítica como um empenho para novas tarefas, trabalhos e programas, como condição necessária mas não suficiente de forma a que o trabalho individual fortifique num trabalho colectivo, saudável, e cujo objectivo a atingir, independentemente da metodologia, da planificação ou da via escolhida, é comum a todos.

Numa auto-análise ao que representamos, um colectivo "APACIANO" cuja ideia individual é a ideia colectiva não subalternizada, sentimos algumas vezes uma certa nostalgia passada. Parecemos uma locomotiva a vapor em arranque de tracção.

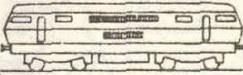
Freios, rodas, bielas, manivelas, contra-pesos, cilindros, embolos ... atritos e o próprio peso.

A força do vapor sobre os embolos é enorme. É preciso vencer a inércia e arrancar.

AS rodas patinam sobre os carris.

Aos poucos vai-se vencendo a inércia.

A LOCOMOTIVA avança lentamente...



## escreva connosco

Embora saindo fora da "vocação" principal do "BASTÃO-PILOTO", que é de fornecer informações sobre a vida interna da nossa Associação, pensamos ser útil incluir excepcionalmente o texto que a seguir transcrevemos, adaptado de uma reflexão sobre o ano ferroviário de 1980, editado na publicação da U.I.C. "FERINFOR". A redacção do "BASTÃO", incluirá, sempre que achar útil, embora com carácter de excepção, textos deste género.

Numa conjuntura económica e energética difícil, da qual o caminho de ferro devia beneficiar, o ano de 1980 registou um leve aumento de tráfego de passageiros, paralelamente a uma intensificação importante dos esforços das redes em prol dos tráfegos combinados estrada/caminhos de ferro, e da electrificação. Um leve aumento de transporte de mercadorias por c.f. também se verificou, embora variável em importância de país para país.

A evolução favorável no sector de passageiros deve-se principalmente à vontade manifestada pelas redes de melhorar vincadamente a sua oferta nesse capítulo, modernizando o seu material. Assim, por exemplo, os c.f. dinamarqueses puseram em serviço um novo tipo de comboios "raio" e os c.f. alemães (DB) inauguraram um sistema nacional de ligações rápidas horárias "intercity". Os c.f. suíços encomendaram 230 carruagens destinadas ao tráfego internacional. Citamos igualmente a primeira composição articulada TALGO com suspensão pendular que entrou em serviço na Primavera de 80 nas linhas interiores espanholas, as novas composições destinadas ao serviço "intercity" holandês, os programas de aquisição de material dos c.f. belgas (580 carruagens para serviço interno) e de carruagens de dois pisos dos c.f. franceses e indianos.

Uma experiência tarifária lançada pelos c.f. suecos, baixando substancialmente os preços teve efeitos interessantes, aumentando em 25% o número de passageiros transportados.

No domínio dos transportes de passageiros mencionemos por fim a extensão a outros países do conceito de "rede intercity" proporcionando ligações frequentes e rápidas entre as principais cidades de um país, e que tendo nascido em Inglaterra se espalhou para vários países nomeadamente Alemanha, Holanda, etc... Por outro lado e sob a égide da UIC criou-se uma rede de comboios internacionais diurnos de

1ª e 2ª classe, de nível intermédio entre os TEE e os comboios normais.

No domínio do tráfego de mercadorias constatou-se o desenvolvimento do transporte estrada/c.f., cujo desenvolvimento é encorajado por várias administrações ferroviárias.

Quanto aos investimentos, nota-se que o c.f. beneficia de uma nova visão das prioridades nacionais a nível das necessidades de investimento, dada a actual crise energética. O aumento do interesse pelo carvão traduziu-se, nomeadamente nos EUA por um considerável au

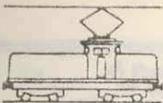
mento do transporte por "block train" e pela criação de vias de acesso as minas. Numerosos trabalhos de electrificação estão em curso, os c.f. helénicos modernizam-se, os c.f. espanhóis desenvolvem projectos no sentido de melhorar o seu serviço, várias redes renovam e melhoram as suas estações, tudo indícios de que os caminhos de ferro pretendem oferecer prestações de cada vez melhor qualidade aos seus clientes actuais e potenciais. Nesse domínio mencionemos por último a abertura da ligação Zurique - Kloten (aeroporto da cidade) incorporando um serviço original de transporte da bagagem permitindo o seu registo no início da viagem por comboio e a sua recepção no fim da viagem por avião (ou vice-versa) sem mais formalidades.

No domínio da cooperação internacional mencionemos a integração dos regulamentos NIC e RIV na UIC., marcando uma etapa importante na via de um funcionamento mais operacional do c.f. a nível internacional.

Como conclusão podemos afirmar a vitalidade do caminho de ferro e o renascer do interesse por este meio de transporte da parte do público e das autoridades nacionais, devido as suas características de meio de transporte económico (em energia), pouco poluente e que na actual conjuntura económica e energética deve retomar o lugar que lhe compete e merece.

**M. LEVY**





"Nós paramos e as máquinas avançam".

Frase simples mas significativa, dita por um funcionário da C. P. Um revisor.

Meditai um pouco.

Dia 10 de Março de 1981, 07.33 H. Duas UTE's (unidades triplas eléctricas) abarrotar de pessoas (ultrapassando os limites úteis de densidade = 6 pessoas por metro quadrado) que se deslocam para os seus empregos.

Regional/Tranvia 2812 Carregado/Campolide.

"É habitual nesta linha".

"As pessoas já aceitam com naturalidade, calma e um sorriso".

Comentários anónimos.

Cena clássica que poderia ter-se verificado noutra ponta do país, onde a nossa maior transportadora de tráfego de massas, a C.P., efectua serviços.

Que se tem feito?

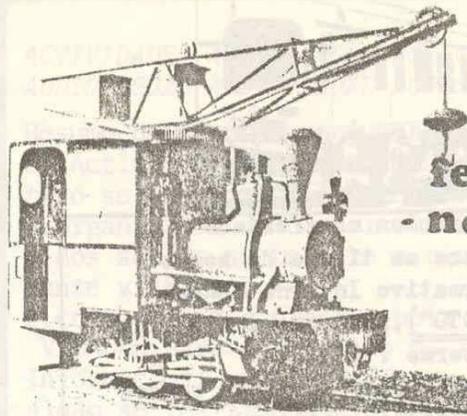
Que se pensa fazer pelo Caminho de Ferro?

A 18 anos de se atingir o ano espacial 2000 e o século XXI, não observamos uma planificação aplicável a médio ou a longo prazo que elimine ou atenuar os efeitos de aumento de solicitações, tanto de passageiros como de cargas, mas somente projectos, alguns com 60 e mais anos de maturação (prolongamento da linha da Lousã até ao Fundão passando por Arganil e Góis, linha de Aljustrel a Sines, quadruplicação das linhas Vila Franca de Xira-Lisboa, Aveiro-Porto, renovação e rectificação das linhas de via Estreita viabilizando-as, electificação das linhas do Minho, Beira Alta e parte das linhas do Sul, duplicação das capacidades de transporte das linhas de Sintra e de Cascais...) a cuja execução não tem sido dado aval por parte da classe dirigente deste país.

A rapidez, a comodidade a capacidade, a observância de horários, os fluxos de tráfego, a economia de energia... não se compadecem com a inércia espectral com que é olhado o caminho de ferro no nosso País. Não bastam remendos ou soluções de circunstância para dar ao C.F., a imagem saudável, robusta e dinâmica.

É necessário dar a DIGNIDADE INDISPENSÁVEL E MERECIDO DO SEU DEVIDO VALOR, AO CAMINHO DE FERRO.

sub-dir. "o carril" G. Santos



## ferro- -noticias

1---O comboio de grande velocidade da S. N.C.F., o T.G.V. reentrará ao serviço na nova linha a 27 setembro 1981. Esta linha onde o T.G.V. rolará é a parte nova de 272 km entre ST. Florentin e Sathonay

2---A S.N.C.F. vai tentar bater o Recorde Mundial da velocidade sobre carris no mês de Março. A velocidade a atingir é superior a 333 km/h recorde batido por duas vezes, uma por uma composição de 3 carruagens traccionado por locomotiva CC 7107 e as outra com a mesma composição e traccinada pela locomotiva BB 9004.

A composição a utilizar é o T. V.G. eléctrico (Paris Sudeste) nº 23031/32, com uma relação de transmissão diferente do normal. Esta operação denominada "Antilope", tem como objectivo bater o recorde, utilizando um troço para circulação a 360 km/h.

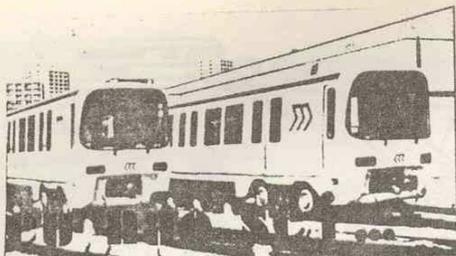
3---A C.P. aumentou 80% o tráfego internacional de mercadorias.

4---Em relação ao transporte de vagão "plataforma", a C.P. encontra-se a negociar a respectiva "Poole" com a SNCF/RENFE/TRANSFESA.

5---A INTERFRIGO pôs à disposição da C.P. vagões e contentores sob temperatura dirigida. Os vagões afectos A C.P., pertencem à rede Itália na (FS), são de 2 eixos, com volume útil de 43 m<sup>3</sup> e capacidade de carga de 24 toneladas.

6---A INTERFRIGO inaugurou um serviço em comboio bloco de vagões frigoríficos para Bagdad.

7---Encontram-se em fase de ensaios de tracção em linha algumas locomotivas novas da C.P., construídas pela SOREFAME e pela EFACEC.



Tende alguns sócios manifestado estranheza face ao título de nesse Boletim Informativo Interno Mensal ("BASTÃO-PILOTO"), passamos a explicar a origem de termo :

São com certeza conhecidos dos nossos leitores os sistemas utilizados para garantir o espaçamento entre comboies, desde o sofisticado "bloco automático lumínico" (BAL) até ao sistema de cantonamento telefónico utilizado nas vias únicas de tráfego mais reduzido. Ora o sistema de "bastão-piloto" é um sistema de segurança para espaçamento de composições que é utilizado em casos em que nem o simples cantonamento telefónico existe. O sistema tira o seu nome de um objecto - o bastão-piloto - que é um bastão (que nos primeiros tempos era de madeira) contendo uma marcação adequada a torná-lo inconfundível com qualquer outro bastão (normalmente uma chapa de alumínio contendo o nome da estação que é responsável pela sua guarda). Qualquer composição parada na estação só pode sair dela se lhe for entregue pela chefe da estação o bastão-piloto. Ora como só existe um único bastão por cada "par" de estações, o facto de o maquinista de uma composição se encontrar de posse do bastão-piloto é indicador seguro que nenhuma outra composição se encontra na via entre as duas estações. Assegura-se assim um sistema fácil de regulação de tráfego e de segurança (impedindo que duas composições se encontrem face a face em plena via). O maquinista de posse do bastão-piloto pode avançar em segurança, a via encontra-se desimpedida. Daí o simbolismo da escolha desse termo ferroviário para o nosso Boletim...

Embora simples o sistema tem muitos inconvenientes como, por exemplo, o de obrigar os comboies a parar em todas as estações e de não garantir espaçamento de composições viajando no mesmo sentido, pelo que, sempre que possível é substituído pelo cantonamento telefónico. Em Portugal o exemplo mais conhecido de cantonamento por bastão-piloto é o da Ponte D. Maria, entre V.N. Gaia e Campanhã.

**m. levy**

dos jornais

Expresso  
DIÁRIO DE COMBRAS  
o diário  
o jornal  
Domingo

Na estação de caminhos de ferro de Ovar morreu uma pessoa que inadvertidamente subiu a um vagão cisterna e provocada por uma descarga eléctrica da cantenária.

1981-03-11 CORREIO DA MANHÃ

A C.P. decidiu importar 7 500 toneladas de carris, quando a Siderurgia tem em armazenagem 2 500 t do referido material.

1981-03-11 O DIÁRIO

Os passageiros do comboio internacional Milão-Ostende, chegaram à fronteira entre a Itália e a Bélgica profundamente adormecidos e roubados. Os ladrões lançaram gás soporífero por meio do sistema de ar condicionado.

1981-03-10 JORNAL DO INCRIVEL

"Estarão autorizados os passageiros da linha de Sintra a viajar de borla?" ---A. S. Almeida

1981-03-10 JORNAL DO INCRIVEL

"...um revisor obrigou uma senhora com uma criança ao colo de uma carruagem de 1ª vazia para uma de 2ª superlotada." ---L. Almeida

1981-03-10 JORNAL DO INCRIVEL

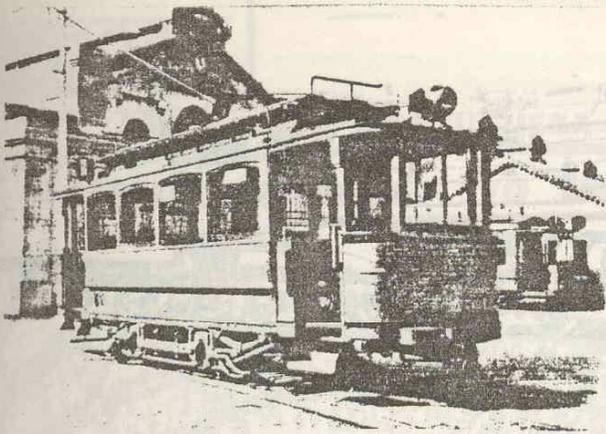
"A C.P. pensa instalar um Museu Ferroviário em Bragança. Trata-se de um gasto desnecessário porque as peças que o deveriam constituir ainda circulam no Nordeste." A.V. Bragança

1981-02-28 TAL E QUAL

VISITA À S O R E F A M E

Deverá ser efectuada entre Maio e Junho, com semana e dia a marcar posteriormente.

Aceitam-se desde já inscrições



CARROS ELÉCTRICOS CARROS ELÉCTRICOS CARR

Solicita-se a todos os sócios e amigos fotografias de carros eléctricos de Lisboa, de preferência daqueles que deixaram de fazer serviço.

BOLETIM BOLETIM BOLETIM BOLETIM BOLETIM B

Reunião de 1981-02-24

1. Acordada a realização das reuniões mensais na segunda e quarta TERÇA-FEIRA de cada mês às 19h15m, na C.P.;
2. discutidas propostas de alterações gráficas, estéticas e de conteúdo a introduzir no B.-P.;
3. perspectivadas Sumários-tipo para a REVISTA;
4. analisadas mais uma vez as condições de impressão da REVISTA

ACTIVIDADES ACTIVIDADES ACTIVIDADES ACTI

Da reunião nº6:

- a) preparação da inscrição da APAC na Federação das Associações de Defesa do Património;
- b) proposta a criação com a Sociedade de Geografia de uma Comissão Organizadora Mista (APAC/SG) para o lançamento de uma série de conferência sobre temática FERROVIÁRIA;
- c) visitas: abertas as inscrições para a Quimigal; dificuldade na realização na data prevista por falta de resposta da Carris e Metro; programadas visitas à Sorefame, Museu de Santarém da C.P., à estação de S.ta Apolónia da C.P.;
- d) estudo de hipótese do lançamento de uma medalha pelos 125 do C.F.;
- e) projecto de uma Mostra de Filmes de CF
- f) excursão-vapor em perspectiva.

DIAS de reunião: primeira e terceira QUINTA-FEIRA de cada MÊS.

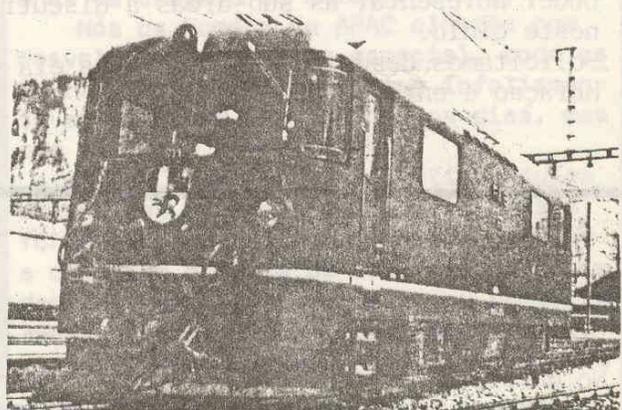
ACTIVIDADES ACTIVIDADES ACTIVIDADES ACTI  
AUDIOVISUAL AUDIOVISUAL AUDIOVISUAL AUDI

Resumo da reunião conjunta das secções de Actividades e Audiovisual, cujo objectivo se expõe em dois pontos:

1. organização de uma disciplina interna dos sócios no tocante a tirar fotos durante visitas;
2. colaboração a prestar pela secção ACTIVIDADES para elaboração de ficheiros.

Informações:

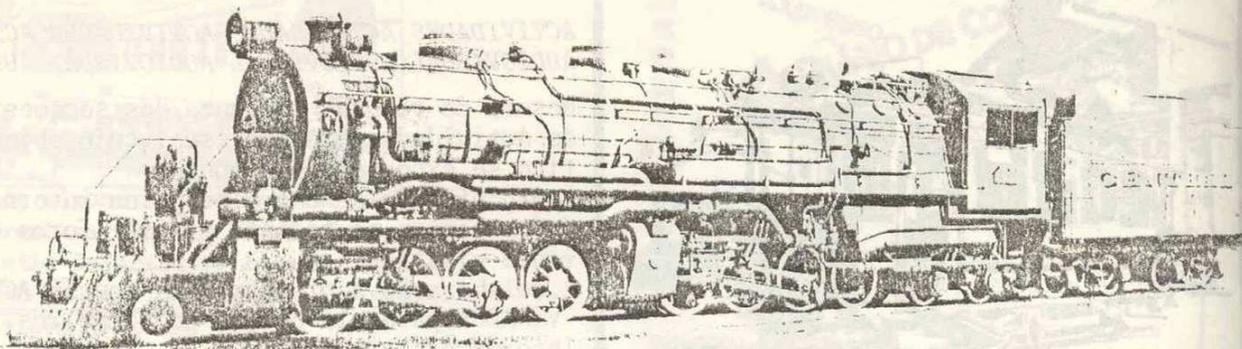
- a) não se realizou a visita prévia à Quimigal;
- b) as visitas ao METRO e à CARRIS dificilmente se poderão realizar ao Sábado ou ao Domingo;
- c) a abertura de um "stand" na JUVENTUS" por parte da secção CARROS ELÉCTRICOS é impossível por ser tardia;
- d) impossível de concretizar, foi a proposta de Tempo de Antena na R.T.P. .



# SECÇÕES

..... Q U O T A S : .....

Solicita-se a atenção dos sócios para o pagamento das quotas em atraso.



**1º CICLO DE CONFERÊNCIAS SOBRE A TEMÁTICA  
"O CAMINHO DE FERRO"**

Pronosta a criação deste ciclo, foi já acordado com a Sociedade de Geografia a sua realização.

No próximo número do Boletim esperamos poder apresentar as sub-áreas a discutir neste ciclo.

Solicitamos desde já aos membros a elaboração e entrega de COMUNICAÇÕES.

**LINHA DA LOUSÃ - ramal Coimbra-Serpins**

No decorrer do ano de 81, mais precisamente a 16 de Dezembro passa mais um aniversário da sua inauguração.

75 anos se passaram sobre o ano de 1906, sendo da responsabilidade da Companhia de Caminhos de Ferro do Mondego a sua exploração.

**Chegada do 1º comboio a BRAGANÇA**

A 31 de Dezembro de 1881 chegava a Bragança o 1º comboio da linha de via reduzida, chamada Linha do Tua, ligando a Linha do Douro de via larga a Bragança no Nordeste Transmontano.

**CELEBRAÇÃO do 75º Aniversário da chegada do PRIMEIRO COMBOIO a VILA REAL**

O Núcleo Cultural Municipal de Vila Real está a organizar um salão de fotografia subordinado ao tema "O COMBOIO".

A data de recepção dos trabalhos terminou a 4 de Março, deixando o B.-P. a morada para possível contacto (apar. 143 50 Vila Real Codex).

A exposição dos trabalhos selecionados terá lugar na Galeria Átrio da Câmara Municipal de Vila Real no dia 1 de Abril de 1981, data comemorativa da chegada do 1º comboio.

