

BOLETIM DA C.F.



AGOSTO 1958

NUMERO 350

**COMPRE
UM RÁDIO
PHILIPS
1958**

**GRANDES
FACILIDADES
DE PAGAMENTOS
A TODOS OS
FERROVIÁRIOS**

**PRESTAÇÕES MENSAS
DESDE ESC. 55\$00**

AGENTE OFICIAL PHILIPS

CASA *Erol*

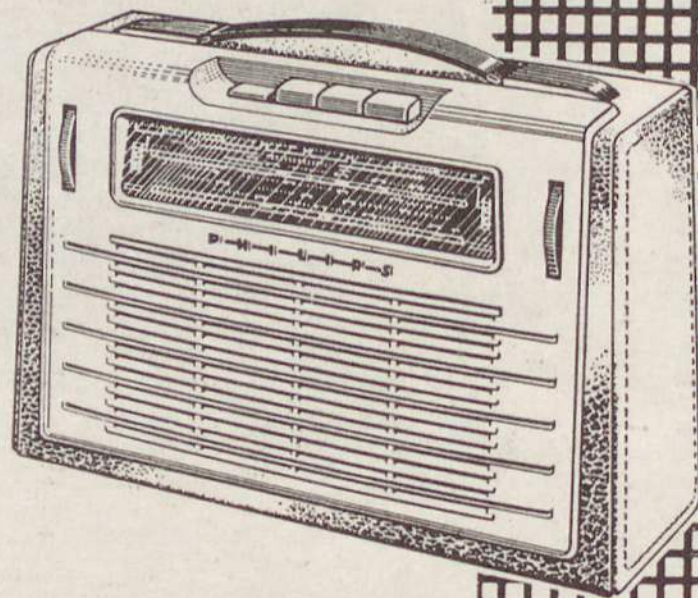
R. DOS BACALHOEIROS, 123

Tel 259 72 — LISBOA

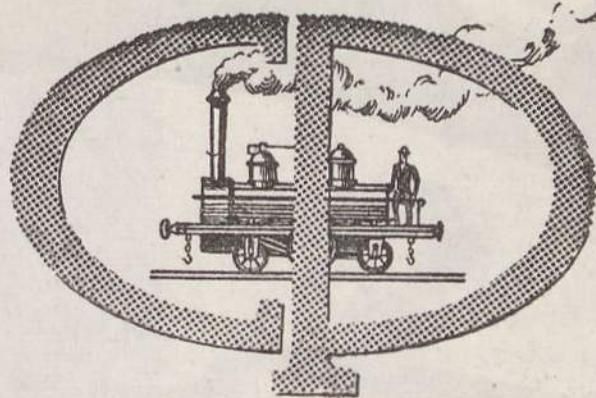
MODELO L3 X 71 T

- Receptor totalmente transistorizado
- Pilhas secas de baixo custo e longa duração (400 horas)
- Prestação mensal: 100\$00

**MODELO IDEAL PARA REGIÕES
NÃO ELECTRIFICADAS**



Boletim^{*} da



N.º 350 ■ AGOSTO 1958 ■ ANO XXX ■ 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

ELECTRIFICAÇÃO

LISBOA - ENTRONCAMENTO



O Entroncamento — importante reduto ferroviário do País — recebeu apoteoticamente o comboio eléctrico inaugural do novo serviço Lisboa-Entroncamento.

Este serviço constitui mais um valioso empreendimento a atestar, de forma inequívoca, a notável capacidade de realização dos técnicos ferroviários portugueses na procura incessante de um cada vez maior aperfeiçoamento dos serviços da Companhia, para uma cada vez maior valorização do próprio País.



Uma fotografia histórica — o indicador de linha assinala a inauguração do novo serviço

NA SENDA DO PROGRESSO

A inauguração do serviço de comboios eléctricos entre Lisboa e Entroncamento

Com a inauguração da tracção eléctrica entre Lisboa e Entroncamento, em 30 de Junho último, terminou — dentro do prazo que previamente havia sido estabelecido — a primeira fase dos trabalhos da electrificação na rede da C. P.

Como é do conhecimento de todos, trata-se da realização inicial de uma ampla obra de transformação e reapetrechamento, só possível mercê do valioso amparo, da funda confiança que o Governo tem concedido à nossa Empresa, facultando-lhe os indispensáveis meios financeiros para a sua consecução, e cujas decorrentes traduzem um valioso benefício para o Público e para o próprio País.

Que esta confiança não foi iludida prova-o a inauguração efectuada, que enche de júbilo o nosso sentimento de ferroviários, pois continua a capacidade de realização da Companhia, aliás já implicitamente reconhecida pelo Governo, ao incluir no programa de realizações do II Plano de Fomento, aquelas que maior importância poderiam ter para o Caminho de Ferro.

Esta parte da jornada foi longa e árdua, mas chegou-se à meta fixada e, na satisfação do dever cumprido, ir-se-á procurar novas energias para, no futuro, mercê da experiência agora adquirida, se tentar fazer melhor.

O ano de 1956 foi o ano centenário



■
O Ministro das Comunicações com os Administradores e Director-Geral da C. P. dá entrada na gare de Santa Apolónia
■

dos Caminhos de Ferro e, como solenidade mais importante desta data de um século, teve lugar em 28 de Abril de 1957 a inauguração da tracção eléctrica nas linhas da Companhia, nomeadamente a exploração da linha de Sintra, com este novo meio de tracção. Dispunha-se então de somente 10 unidades triplas automotoras, de 2 locomotivas, de uma subestação de tracção em Santa Iria, e das restantes instalações fixas que diziam respeito aos troços inaugurados. Em 15 de Outubro do mesmo ano completaram-se os trabalhos até Setil e, em 24 de Janeiro de 1958, a tracção eléctrica estendeu-se até Santarém, verificando-se a progressiva subs-

tituição da tracção a vapor e *Diesel*, pelas novas unidades, na medida em que se iam verificando as entregas, devidamente escalonadas, do novo material.

Hoje, passado pouco mais de um ano sobre a inauguração, foi construída e montada uma nova subestação de tracção em Entroncamento; dispõe-se já da totalidade do material motor previsto nesta primeira fase, ou seja, 25 unidades triplas automotoras e 15 locomotivas; e completou-se a montagem da parte restante do equipamento aéreo e das instalações de sinalização e de telecomunicações. Paralelamente e como trabalho complementar, fizeram-se importantes obras de

■
A estação de Santa Apolónia, no momento da partida do comboio inaugural, repleta de ferroviários e muito público
■



remodelação nas vias e cais da estação de Entroncamento, para se melhorarem as suas possibilidades de exploração. Executou-se portanto todo o programa previsto para o plano de Fomento.

Para que se possa dar conta da grandeza da obra realizada, indica-se, a título de mera



O Sr. General Gomes de Araújo com o nosso Presidente do Conselho de Administração, durante a viagem

informação, alguns números bem elucidativos: fizeram-se 19 000 metros cúbicos de escavações; empregaram-se 18 000 metros cúbicos de betão para a implantação de cerca de 5 200 postes, que, com as respectivas ferragens, pesam aproximadamente 4 100 toneladas e suportam cerca de 600 toneladas de fios e cabos.

Do ponto de vista exploração pretende-se melhorar ainda o horário da linha de Sintra, aumentando o número de circulações, logo que esteja a funcionar com plena eficiência o

sistema de sinalização de bloco automático. Deve também começar, dentro em breve, um novo serviço suburbano na linha do Norte, com apreciáveis melhorias relativamente ao horário actual, quer quanto ao número de circulações quer quanto aos tempos de percurso. Os comboios de grande linha, de mercadorias e de passageiros, serão, na sua quase totalidade, rebocados por locomotivas eléctricas até Entroncamento. Continuarão ainda, no entanto, a circular alguns comboios rebocados por locomotivas *Diesel*, devido ao condicionamento, para este tipo de material especializado. Todavia, espera-se poder resolver este outro problema dentro de curto prazo, pois já estão praticamente concluídas as negociações relativas à aquisição de terrenos necessários para as novas Oficinas *Diesel* e eléctricas.

É justo salientar que todo o vasto conjunto de trabalhos que a electrificação ferroviária tem comportado — trabalhos plenamente cumpridos nas datas previamente estabelecidas — só puderam ser executados mercê do contributo e entreaajuda dos diversos Serviços da Companhia e da tradicional dedicação e denodado esforço do ferroviário português que, cumprindo cabalmente, fez mais uma vez o caminho de ferro cumprir a importante e especial função que lhe cabe no concerto económico nacional.

* * *

Para inaugurar o novo serviço eléctrico, a C. P. organizou um comboio especial — uma

A chegada do comboio inaugural ouviram-se muitos e muitos aplausos, foguetes e — nota curiosa — todas as locomotivas ali estacionadas silvaram festivamente



■

Apesar da chuva, milhares de ferroviários e suas famílias aguardaram o comboio inaugural, sem arredar pé. Ninguém queria deixar de assistir ao histórico acontecimento e de participar nos festejos — que eram bem seus!

■



moderna unidade automotora tripla — que conduziu de Santa Apolónia até ao 1.º centro ferroviário português, mais de 200 convidados.

O comboio partiu às 10 horas e 55 minutos conduzindo o sr. General Gomes de Araújo, Ministro das Comunicações, e outras entidades, entre as quais se contavam os srs. eng.ºs António Valença, do Conselho Superior de Transportes Terrestres, Miranda Coutinho, Director-Geral de Transportes Terrestres, Ferreira Dias, Vice-Presidente do Conselho Superior da Indústria, Metelo de Nápoles, Director-Geral dos Serviços Eléctricos, General Antunes Cabrita, Comandante da 3.ª Divisão SHAPE de Santa Margarida, Eng.º Bual, Director da Sociedade Estoril, Drs. Câmara Pestana, Director-Geral das Alfân-

degas e Mário Pinto da Luz, Director da Alfândega de Lisboa, Ferro Palma, da Companhia Nacional de Electricidade, Major Teixeira da Mota, comandante do Batalhão de Caminhos de Ferro, Eng.ºs Mário Dias Trigo, Abreu e Silva, Luís da Costa, Chedas Bogarim, Borges de Frias, Xavier da Fonseca e Gomes Baião, da Direcção Geral de Transportes Terrestres, Eng.ºs João Barbosa Baptista, Elisiário Faria Monteiro, Luís Balté, e Carlos Domingos, da Direcção dos Serviços Eléctricos, Eng.ºs Pais Cardoso e Correia Henriques, da Companhia dos Telefones, Eng.ºs Antunes Graça e Silva Delgado dos C. T. T., Carlos d'Ornellas, Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», representantes de toda a Imprensa diária, da Emissora Nacional, da Rádio Televisão Por-



■

O desembarque dos convidados na gare do Entroncamento, fez-se entre aplausos calorosos da numerosa assistência que, por completo, enchia a grande estação

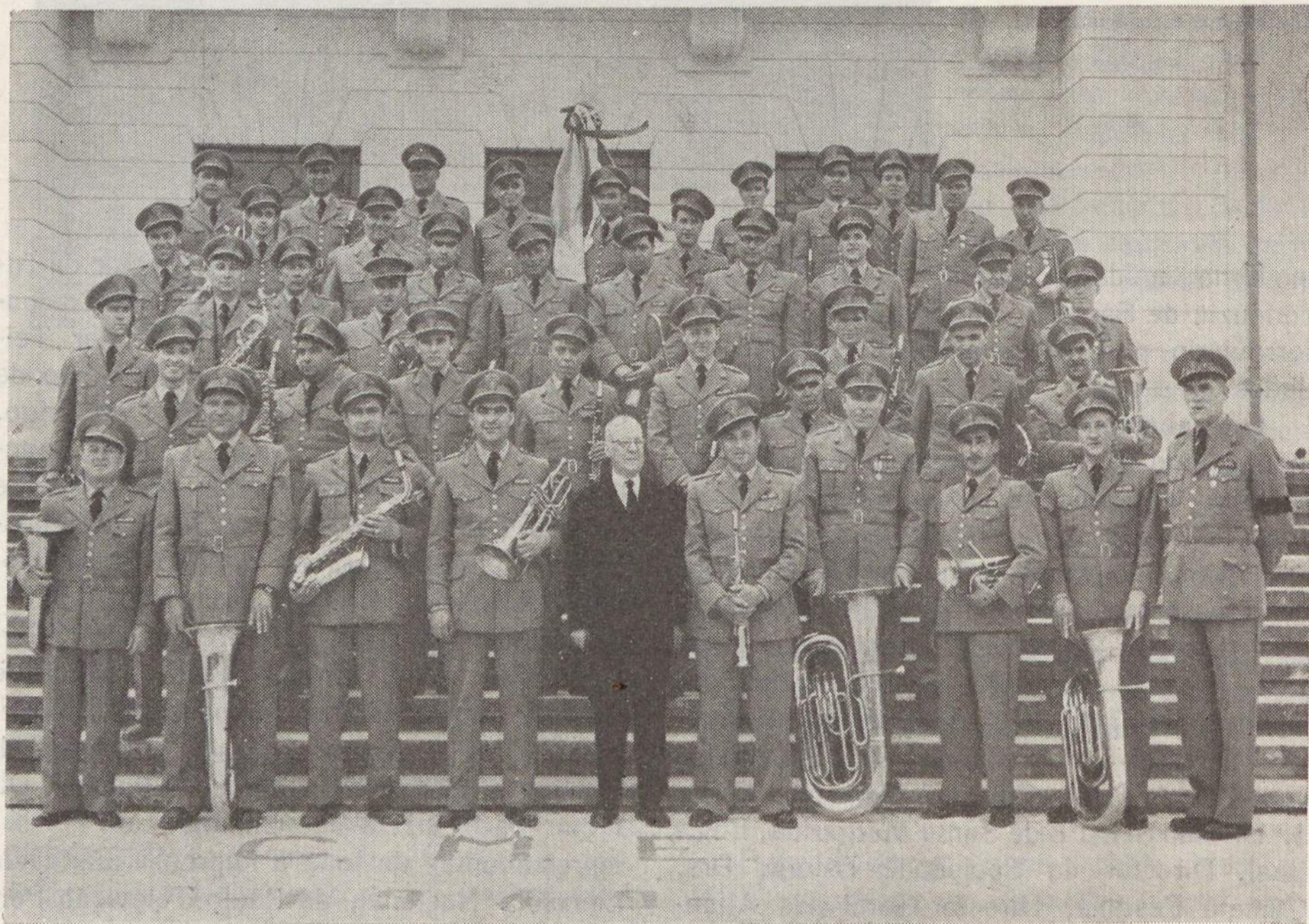
■

tuguesa, Presidentes dos Sindicatos Ferroviários, etc., etc.

Da C. P. estavam presentes os srs. Prof. Dr. Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da Companhia, Eng. Mário Costa, Administrador-Delegado, General Frederico Vilar e Eng.º José Nogueira Soares, Administrador, Drs. Emídio Mendes, Vitor Santos e Coronel Esme-

fizeram ouvir os seus apitos. As Bandas de música do Ateneu Ferroviário e dos Escuteiros do Entroncamento lançaram os seus acordes e os vivas e aplausos dos 4.000 ferroviários presentes não cessavam.

Foi neste ambiente festivo que o sr. Ministro das Comunicações e convidados foram recebidos no momento do desembarque, pelas autoridades civis e militares locais, à frente



A excelente Banda do Ateneu Ferroviário que abrilhantou extraordinariamente os festejos no Entroncamento

raldo de Carvalhais, do Conselho Fiscal, Engs. Espregueira Mendes, Director-Geral, Branco Cabral, Secretário-Geral, Pedro de Brion, Subdirector e Presidente da Comissão de Electrificação e muitos outros funcionários superiores.

O comboio fez o percurso quase sempre à velocidade horária de 90 kms., fazendo o trajecto em uma hora e 16 minutos, sempre muito saudado, nas diferentes estações do percurso, por numerosos populares.

A entrada no Entroncamento foi apoteótica. Milhares de foguetes e morteiros estralejaram e todas as máquinas estacionadas na estação

das quais se encontrava o presidente da Câmara Municipal do Entroncamento, sr. José Duarte Coelho — que é também adido técnico da nossa Divisão de Via e Obras — e comandante dos Bombeiros Voluntários, que constituíam a guarda de honra. Estavam igualmente presentes muitos oficiais do Exército pertencentes aos aquartelamentos militares do Entroncamento, de Tomar, de Tancos e de Santa Margarida com os seus respectivos comandantes. Todo o pessoal da C. P. trabalhando no Entroncamento estava presente. A eles se juntaram muitos ferroviários — sobretudo dos escritórios centrais — que vieram de Lisboa



Um aspecto da recepção oferecida pela C. P. no restaurante da estação

viajando com os convidados no comboio inaugural. Este, mal ficou vazio, foi invadido por grande multidão que nele seguia até às agulhas, para inversão, em vibrantes manifestações de regozijo.

A recepção realizou-se logo a seguir no restaurante da estação. Para tal a C. P. ofereceu a todos os convidados um «cocktail» excelentemente servido pela Companhia de Wagons-Lits.

Aos brindes, logo após o Presidente da Câmara ter agradecido ao Governo e à C. P. os benefícios que o novo serviço eléctrico viria trazer para o progresso da vila e concomitantemente para os melhores meios de vida dos seus habitantes, falou o sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, que disse:

«Inaugura-se hoje a electrificação Lisboa-Entroncamento. Isto quer dizer que a 1.^a fase da electrificação da linha Lisboa-Porto está praticamente concluída e, assim, que, quanto ao conjunto da obra, se cumpriram os prazos, observando-se o que fora previsto pelo primeiro Plano de Fomento.

E' um dever, antes de tudo, agradecer a Vossa Excelência, sr. Ministro, a honra que nos deu, dignando-se assinalar com a sua presença este acto inaugural; é a Vossa Excelência e ao Governo o terem tornado possível que esta obra fosse levada a efeito. Cumpro com prazer esse dever.

A vida económica e financeira dos caminhos de ferro é, pode dizer-se, má em toda a parte. A maneira de a melhorar é substituir meios de exploração ultrapassados por outros actualizados: substituir o vapor pela tracção eléctrica ou diesel.

Esta substituição trará benefícios muito grandes para a economia da empresa e para a economia do País.

O Ministro das Comunicações no uso da palavra. À esquerda, os srs. General Cabrita, comandante da 3.^a Divisão SHAPE, de Santa Margarida e Eng.^o Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P.. À direita, o sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo



Um aspecto da cantina, na ocasião da merenda oferecida pela C. P. a todos os ferroviários do Entroncamento



Considerando a parte electrificada nesta primeira fase, a economia produzida só em orça motriz é mais do que suficiente para amortizar o investimento; e o novo sistema de tracção conduz a uma economia de divisas, em benefício da produção nacional, a que não pode deixar de reconhecer-se o maior interesse.

À economia em força motriz outras se juntam. Mas não se obterão todos os resultados benéficos senão depois da electrificação completa da linha do Norte e do apoio oficial necessário e convenientemente localizado. Felizmente a electrificação de toda a linha do Norte está prevista no segundo Plano de Fomento e o novo apetrechamento oficial assim como a sua conveniente localização estão planeados e vão ser executados.

Isto se deve à solicitude de Vossa Excelência, sr. Ministro, e à alta compreensão do Governo. A Vossa Excelência e ao Governo tributamos a nossa grata homenagem.

Mas isto é possível porque dispomos de uma orga-

nização. Ao elemento humano que estrutura essa organização é devida uma palavra de reconhecimento. Aqui a deixo para todos: desde os mais altos na hierarquia funcional, até aos que ocupam as posições mais humildes: desde os que trabalham sob a dependência dos executores directos da obra, e a estes mesmos.

Para todos, sejam nacionais ou estrangeiros.

Creio que a indústria nacional não poderá queixar-se de a Companhia ter deixado de, cuidadosamente — ia a dizer carinhosamente — aproveitar todas as suas possibilidades de colaboração no empreendimento. Essa colaboração se pediu e não só para obedecer a directrizes governamentais mas na consciência plena de quem cumpre um dever ditado pelo interesse nacional. Essa colaboração nos foi prestada em termos que honram a indústria nacional.

E agora, depois de renovar os nossos agradecimentos ao sr. Ministro das Comunicações e ao Governo e de dizer mais uma palavra de afecto à família ferroviária, congratulemo-nos com este acto inaugural



Outro aspecto da Cantina

de todo o conjunto da primeira fase da electrificação da linha Lisboa-Porto e vamos prosseguir na segunda fase: vamos até ao Porto. Só então poderão conseguir-se todos os benefícios da electrificação que se não limitam à linha do Norte mas hão-de repercutir-se em toda a rede».

Depois, discursou o sr. Ministro das Comunicações, general Gomes de Araújo. Começou por dizer que todas as festas, por mais agradáveis que sejam, têm sempre o seu lado mau, e o lado mau desta eram os discursos, tanto mais que, colhido de surpresa, não tivera tempo para preparar um daqueles costumados improvisos, tão conhecidos dos presentes.

Acentuou que o Governo, ao aceder às sugestões da Companhia sobre a electrificação, tem em vista, principalmente, quatro objectivos:

- 1.º — Procurar o equilíbrio económico da empresa.
- 2.º — Obter a melhoria razoável dos serviços.
- 3.º — Melhorar as condições de trabalho dos ferroviários.
- 4.º — Reduzir a importação de combustível do estrangeiro, de forma a fazer a maior economia possível de divisas.

Os três últimos propósitos enumerados foram atingidos — disse o sr. general Gomes de Araújo — pois se tem obtido uma melhoria nos serviços, se melhoraram as condições de trabalho e foi reduzida, em muito, a importação de divisas. Mas o mesmo se não pode dizer, acentuou, na parte referente aos objectivos económicos da empresa. Para isso, existem dois caminhos: aumentar as receitas ou diminuir as despesas. Para aumentar as receitas só aumentando o tráfego ou alterando o sistema tarifário, o que é impossível, pois a Companhia não tem o exclusivo, e nestas condições é sempre perigoso mexer em tarifas.

Por isso — disse seguidamente — se reduziram as despesas e substituiu o material antigo, se fez a elec-

rificação da linha. É esse o caminho que a C. P. procura seguir, e que tem sido posto ao Governo e por este auxiliado.

A electrificação até ao Entroncamento custou 600 mil contos e a parte restante até ao Porto custará mais um milhão de contos, e será realidade dentro de poucos anos, como se poderá verificar pelo II Plano de Fomento.

O sr. Ministro das Comunicações terminou o seu discurso por beber pela C. P. e por todos os seus funcionários, fazendo votos para que as inaugurações continuem.

Todos os oradores foram muito aplaudidos.

O sr. General Gomes de Araújo, acompanhado pelo Presidente do Conselho de Administração e Director-Geral da C. P., visitou seguidamente a cantina do pessoal, onde estava a ser servida uma merenda a todos os ferroviários do Entroncamento. Aquele membro do Governo foi carinhosamente recebido pelos milhares de ferroviários ali reunidos, tendo-se ouvido repetidos vivas ao Ministro e à Companhia.

A vasta sala estava engalanada com festões de verdura, vendo-se nas paredes versos alusivos ao «final do vapor» e ao «início da electrificação», algumas quadras com verdadeiro espírito, da autoria do factor de 1.ª classe José Francisco Lopes Júnior.

O sr. Ministro das Comunicações dirigiu aos operários algumas palavras de louvor e incitamento, tendo sido muito saudado.

Depois, com a estação repleta de povo, que insistentemente aclamava a C. P., o comboio especial voltou a Lisboa, trazendo as mesmas pessoas que para lá tinha levado. A partida verificou-se às 19 horas e 15 minutos para chegar a Santa Apolónia às 20 horas e 33.

Entretanto na vila, os festejos prosseguiram. Houve concerto pelas Bandas de música do Ateneu Ferroviário e Escuteiros do Entroncamento e vistoso fogo de artifício.



■
Chegada a Lisboa do comboio inaugural. No momento do desembarque
■

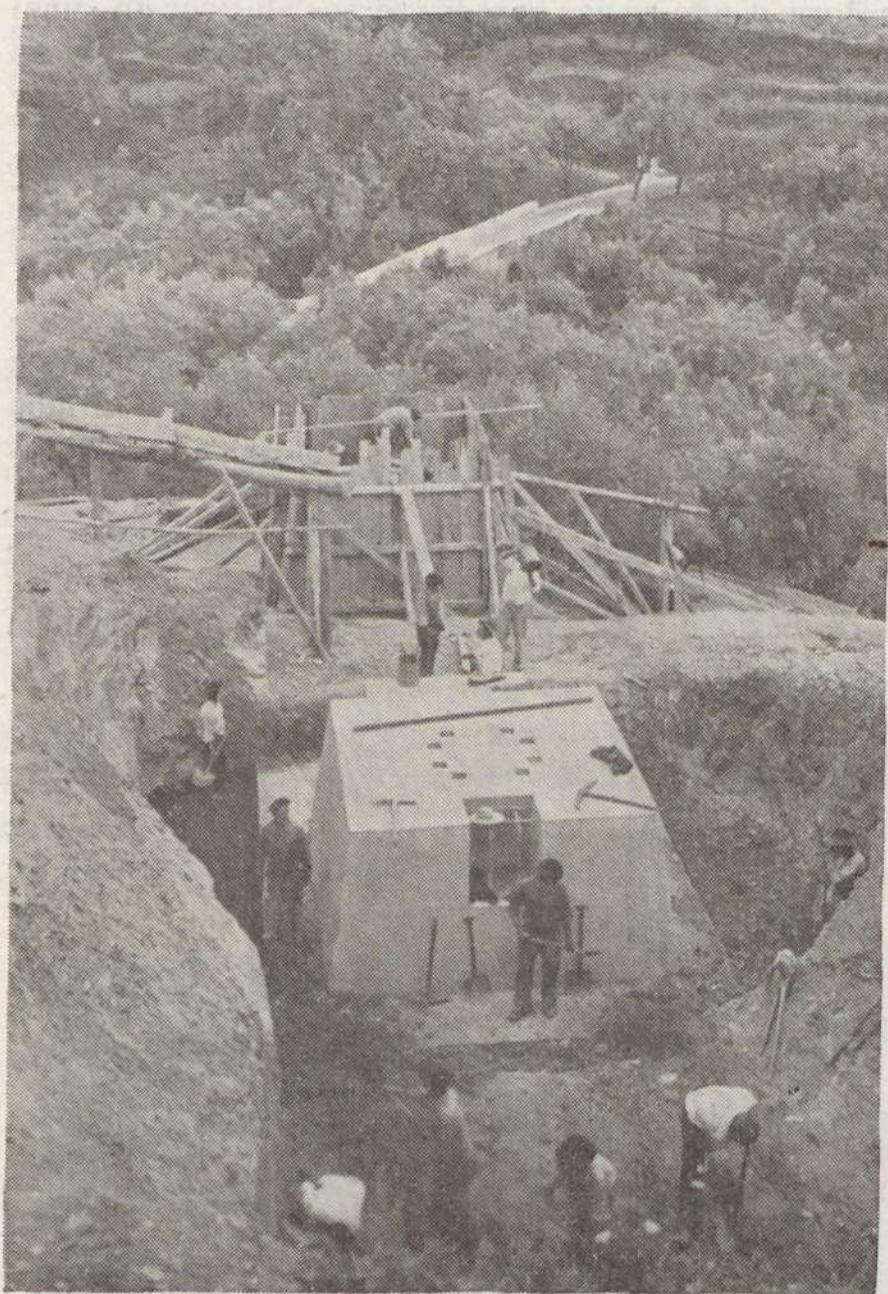
A Amizade não deve fundar-se no interesse, porque ela é uma virtude e não um negócio.

ST.º AMBRÓSIO

Alguns apontamentos relativos à Ponte das Várzeas

Pelo Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

SEGUINDO em direcção à Guarda e a Vilar Formoso, a linha da Beira Alta transpõe, à saída da estação de Luso, o denominado Vale das Várzeas por meio de uma importante obra-de-arte metá-



Os novos maciços de betão para apoio dos pilares

lica, antes de se embrenhar na travessia da serra do Buçaco.

Esta obra-de-arte — a ponte das Várzeas — com um comprimento total de cerca de 303 metros entre espelhos dos encontros, e uma altura máxima do carril ao fundo do vale da

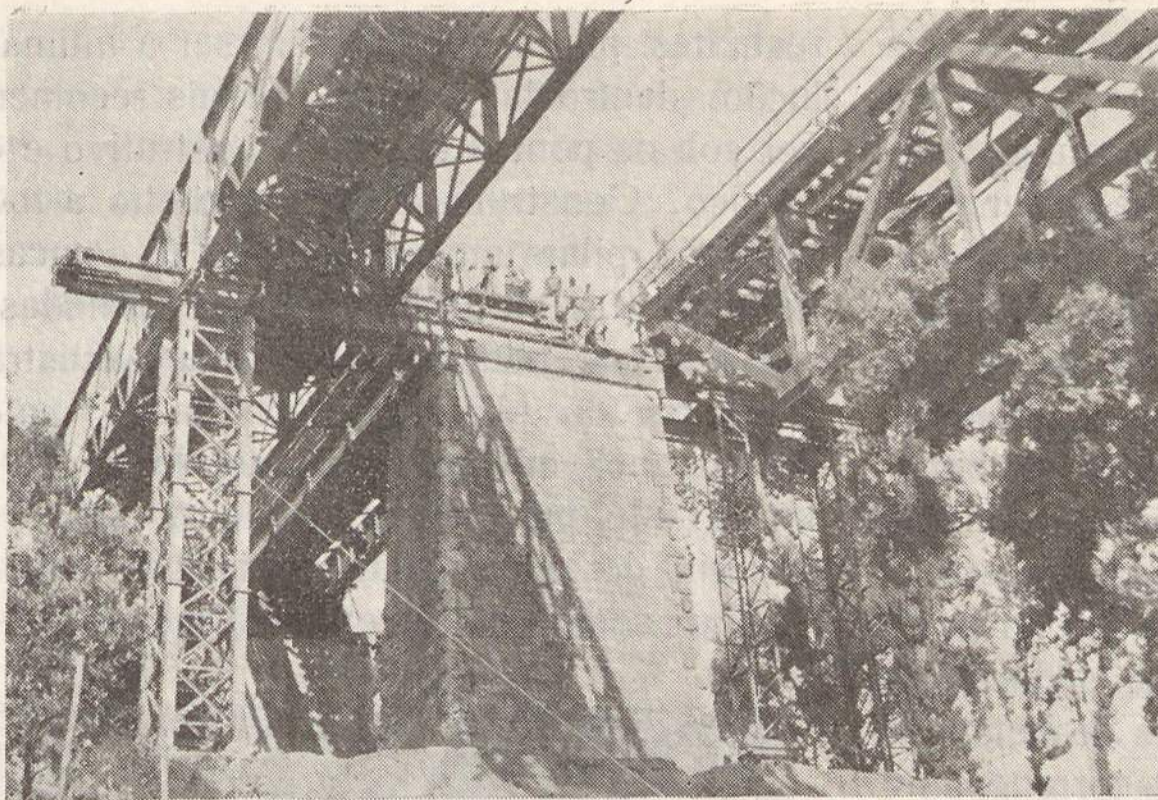
ordem de 42 metros, foi a última a ser substituída dentro do programa de renovação das pontes da referida linha, renovação a que a C. P. houve por conveniente proceder, a fim de permitir a circulação de locomotivas de maiores cargas por eixo e portanto podendo rebocar os comboios em melhores condições de velocidade nas difíceis e extensas rampas que a linha da Beira Alta comporta na maior parte do seu traçado.

Tal como nas restantes pontes cuja substituição foi objecto do contrato com a firma Fried. Krupp, apenas o fornecimento e montagem da parte metálica foram realizados por esta firma, tendo ficado a cargo da C. P. o estudo pormenorizado e a execução das alvenarias necessárias às novas estruturas metálicas, quer por adaptação quer por substituição das existentes, consoante, em cada caso, as exigências das disposições construtivas adoptadas.

Neste capítulo, a substituição da ponte das Várzeas pôs alguns problemas de certa complexidade, sobretudo em função do tempo disponível para a sua resolução. É em relação a esses problemas que se julga de interesse referir alguns tópicos gerais.

* * *

A ponte das Várzeas é formada por dois elementos completamente distintos — a ponte propriamente dita, com um comprimento, entre apoios, de 281 metros, e um tramo de margem do lado do Luso com o vão de 20 metros sobre a estrada que segue para a Anadia. A renovação deste tramo fez-se mediante a simples substituição por outro do mesmo vão, mas naturalmente mais resistente, não tendo essa substituição suscitado



Aspecto do pilar de alvenaria do lado do Luso que foi consolidado

(Fotografia obtida no intervalo da ripagem das duas pontes)

qualquer problema técnico especial. O caso da ponte propriamente dita foi, porém, diferente.

A estrutura metálica antiga era constituída por uma viga contínua de 7 tramos, tendo os 5 tramos centrais vãos de 42 metros e os 2 extremos vãos de 35 metros.

A nova ponte, constituída também por uma viga contínua, possui no entanto apenas 5 tramos, de vãos necessariamente maiores e iguais respectivamente a 50,50 m, 60,00 m, 60,00 m, 60,00 m e 50,50 m.

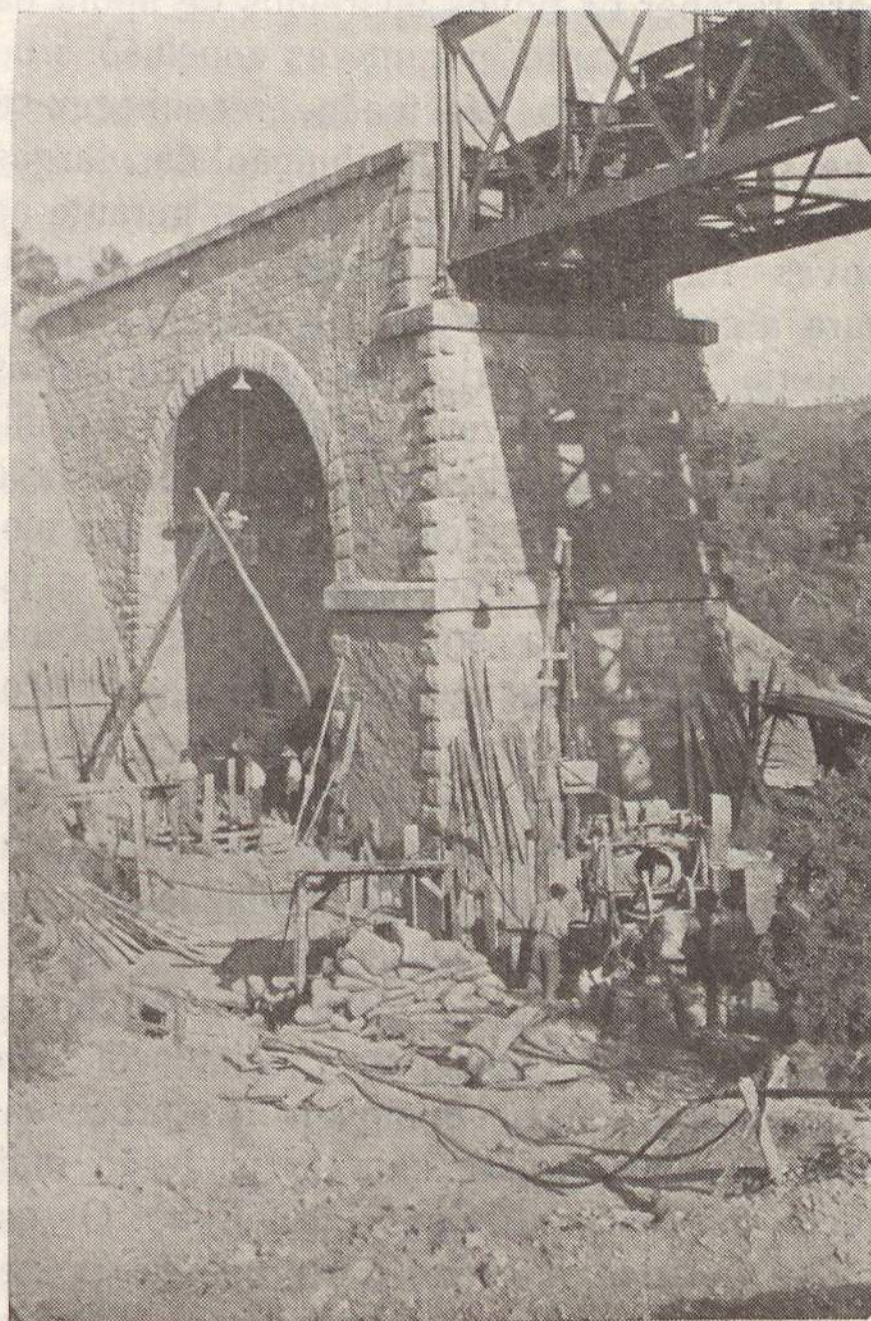
Pelo facto de ter sido reduzido o número de vãos e de se terem considerado nos cálculos sobrecargas mais pesadas, resultou em consequência, como era lógico, que as cargas sobre os novos pilares e sobre os encontros passaram a ser bastante superiores às que descarregavam sobre os antigos. O problema pôs-se então do seguinte modo: como o comprimento total da ponte se mantinha o mesmo que anteriormente, não se exigia a reconstrução dos encontros, desde que os existentes pudessem suportar as novas cargas; quanto aos pilares, uma vez que se situavam diferentemente dos da ponte antiga tornou-se necessária a construção de novos maciços de fundação para receberem a superestrutura metálica.

* * *

A natureza dos terrenos do Vale das Várzeas e o seu comportamento em face das cargas e da acção das chuvas é de molde a justificar particulares cuidados na resolução de problemas de fundações, nomeadamente

pelo que respeita às condições de resistência das várias camadas de terreno que nessas fundações possam ser interessadas.

Por tal motivo julgou-se fundamental proceder em primeiro lugar a um reconhecimento geológico complementar dos estudos existentes, com o objectivo de identificar em profundidade e com a possível precisão, as características dos terrenos nos locais onde haviam

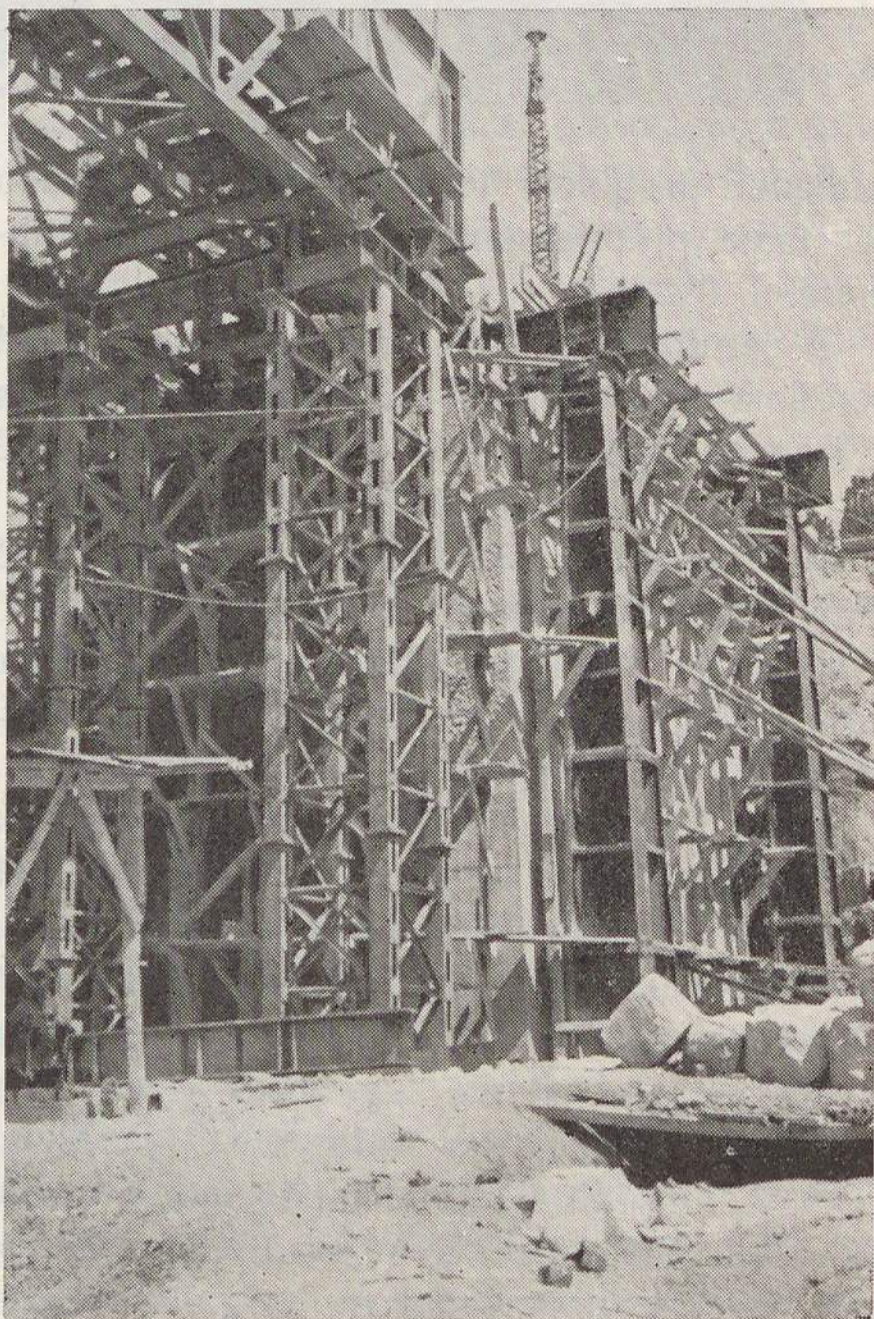


O arco do encontro antigo do lado de Vilar Formoso

de situar-se as fundações dos novos pilares. As sondagens efectuadas, e que por vezes ultrapassaram os 20 metros de profundidade rapidamente demonstraram não se poder prever, salvo para um dos pilares (o de menor altura), a construção de fundações directas, uma vez que os xistos que constituem, sob a terra vegetal, os terrenos predominantes no vale se encontram muito alterados em apreciável espessura. Recorreu-se consequentemente à construção de fundações sobre estacaria, repousando os maciços de alvenaria de fundação dos três pilares maiores da ponte sobre um total de 108 estacas de betão de 40 cm de diâmetro moldadas no terreno e de comprimento médio da ordem de 10 metros.

Um caso especial foi o relativo ao pilar antigo de alvenaria situado junto à estrada para a Anadia e sobre o qual se apoia o tramo independente de margem atrás referido e a viga contínua da ponte propriamente dita. Em face das características das novas estruturas metálicas não se tornava em princípio necessária qualquer alteração deste pilar, à parte uma ligeira modificação no seu encabeçamento para receber os novos aparelhos de apoio da ponte. No entanto, perante as conclusões do estudo geológico efectuado, reconheceu-se que a superfície de distribuição das cargas sobre o terreno era insuficiente, perante as novas reacções transmitidas pelos pilares, para a capacidade de suporte daquele, donde poderia resultar perigo de assentamentos futuros. Para resolver o problema dois caminhos se afiguravam possíveis: reconstruir o pilar com características apropriadas, ou modificar convenientemente a fundação existente. A primeira solução pareceu praticamente inviável por obrigar a trabalhos morosos e a obras provisórias importantes, dada a obrigação de manter sem interrupção a circulação dos comboios. Quanto à segunda solução, podia revestir várias modalidades: aumentar em profundidade a fundação existente até atingir as camadas de terreno de consistência suficiente; melhorar a resistência deste consolidando-o por qualquer dos processos habituais; assegurar uma transmissão indirecta das cargas do pilar ao terreno. Os estudos levados a efeito e a proposta de execução apresentada pela Empresa Teixeira Duarte, que havia construído as estacas dos

restantes pilares, mostraram ser a última solução, dentro da técnica, a mais recomendável sob os pontos de vista construtivo e económico. Construiu-se para o efeito a toda a volta do pilar uma cortina de 28 estacas de betão de 0,52 m de diâmetro e encimadas por um anel de betão armado que encastra na alvenaria do pilar. Os dois lados maiores desse anel encontram-se solidarizados por um tirante pré-esforçado que atravessa a alvenaria do pilar. A transmissão das cargas deixou assim de fazer-se directamente ao



Aspecto da construção do novo encontro do lado de Vilar Formoso, vendo-se os cavaletes de suspensão da ponte

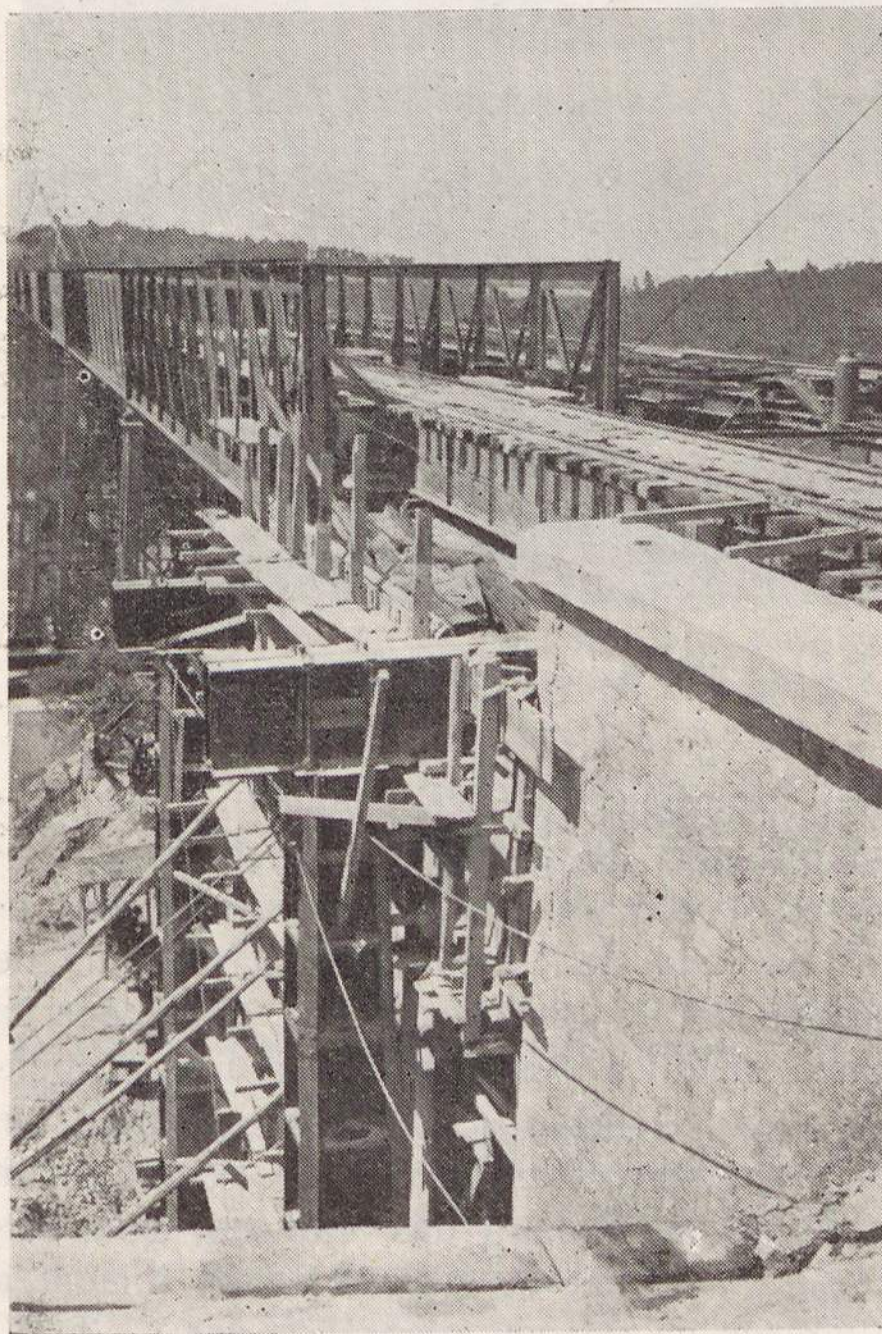
terreno através da fundação antiga para passar a fazer-se por intermédio das estacas. O comprimento destas atinge, em média, cerca de 16 metros.

* * *

A influência da má qualidade dos terrenos foi particularmente sensível sobre o encontro do lado de Vilar Formoso. As características da nova estrutura metálica da ponte — com apoios do tipo pendular — requeriam que a

indispensável amarração, para resistir às solicitações longitudinais, se fizesse neste encontro, funcionando como contrapeso compensador dos efeitos dessas acções.

Ora o encontro da ponte antiga comportava um arco de alvenaria, o qual há muitos anos tinha apresentado algumas fendas que foram devidamente cuidadas, não se tendo durante sucessivos anos assinalado qualquer seu progresso sensível, denotando assim a cessação das causas que as haviam determinado. Inesperadamente estas activaram-se,



Os pontões provisórios asseguram a continuidade da linha durante a reconstrução do encontro

porém, nos últimos tempos agravando a situação anterior, o que levou a encarar-se a necessidade da reconstrução geral do encontro para poder em segurança desempenhar a função de elemento de amarração da nova ponte. Ao mesmo tempo tornou-se indispensável conhecer as causas que haviam determinado os deslocamentos assinalados nas alvenarias.

O reconhecimento geológico a que se procedeu, conjugado com o estudo da topogra-

fia geral do terreno, permitiu tirar algumas conclusões interessantes e esclarecedoras: o encontro da ponte está situado na vertente de um vale secundário, cujo fundo se encontra parcialmente cheio pela camada de terra vegetal em consequência de escorregamentos de terra muito antigos, mas de vestígios ainda bem visíveis; sob a camada de terra vegetal e a zona alterada dos xistos que lhe ficam subjacentes faz-se a concentração das águas pluviais infiltradas, as quais podem provocar consideráveis reduções da resistência das camadas de terreno menos profundas, facilitando novos escorregamentos, consoante a água acumulada e os impulsos laterais produzidos pelas terras. Assentando a fundação do encontro antigo nesta zona de terreno alterado, daí a sua instabilidade assinalada.

Em face destas circunstâncias houve que buscar para o novo encontro fundação em camadas mais profundas onde a rocha apresentasse consistência suficiente e pouca sensibilidade à acção das águas. Além disso reduziu-se, tanto quanto possível, a pressão da alvenaria exercida sobre o terreno.

A escolha da solução técnica foi neste caso bastante condicionada pelas sujeições de ordem construtiva, dado o grande volume de alvenaria a substituir e a imperiosa necessidade de assegurar em permanência a livre passagem dos comboios.

Recorreu-se por isso à construção de uma fundação directa sobre o terreno. O encontro propriamente dito foi por sua vez projectado com forma adaptada à função atrás citada. A sua construção obrigou, não só a suspender provisoriamente a ponte existente até poder assentar na alvenaria nova, mas também vencer o vão de 22 metros criado pela demolição do encontro antigo por meio de pontões igualmente provisórios.

Merece especial referência a solução encontrada para a constituição das vigas transversais que asseguraram o apoio temporário da ponte e dos pontões, durante a reconstrução do encontro. Dispunha-se para a sua constituição de alguns perfis I DIR 100 novos que se pretendi não prejudicar com furações dado o carácter accidental da sua utilização nesta obra.

Conseguiu-se satisfazer a este condicionamento mediante o emprego na ligação dos

perfis I de um tipo original de braçadeiras, estudado de modo a assegurar com grande simplicidade a manutenção das vigas em posição, conferindo simultaneamente ao conjunto a indispensável rigidez e segurança contra o possível deslocamento relativo dos vários elementos constitutivos do sistema de suporte da ponte e dos pontões.

A construção da fundação e da parte em elevação do novo encontro foi naturalmente realizada por fases.

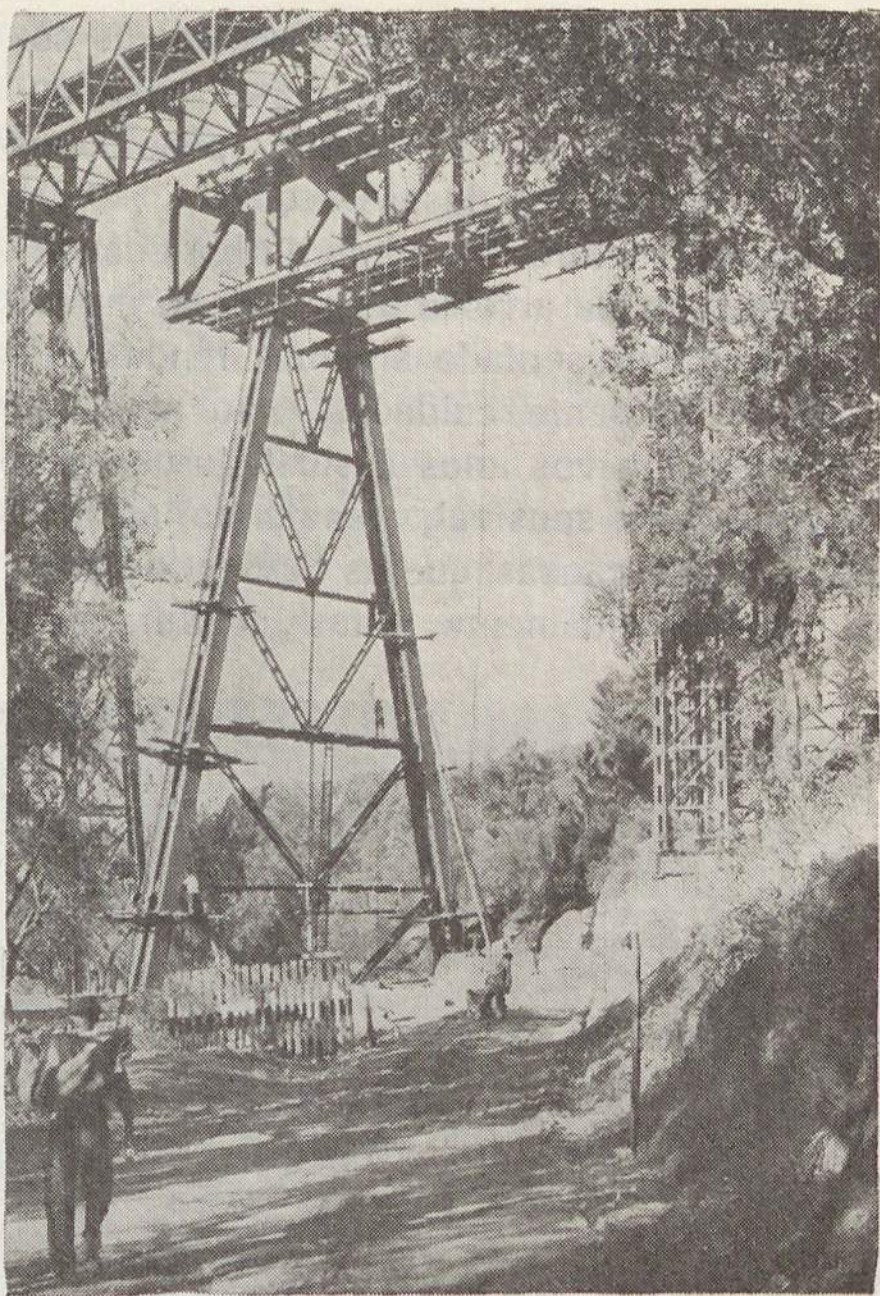
A parte em elevação tem a altura de 15,42 m medida do carril ao nível superior da fundação, atingindo esta em profundidade a cota (—25,42 m.) em relação ao nível do carril. A largura média da parte em elevação é da ordem de 7 metros. Resulta para o conjunto do encontro um peso total de 6720 toneladas. A superfície de distribuição desta carga sobre o terreno é de 252 m².

* * *

Para o conjunto dos estudos relativos aos trabalhos mencionados, incluindo a prospecção do terreno, dispôs-se de uns escassos quatro meses.

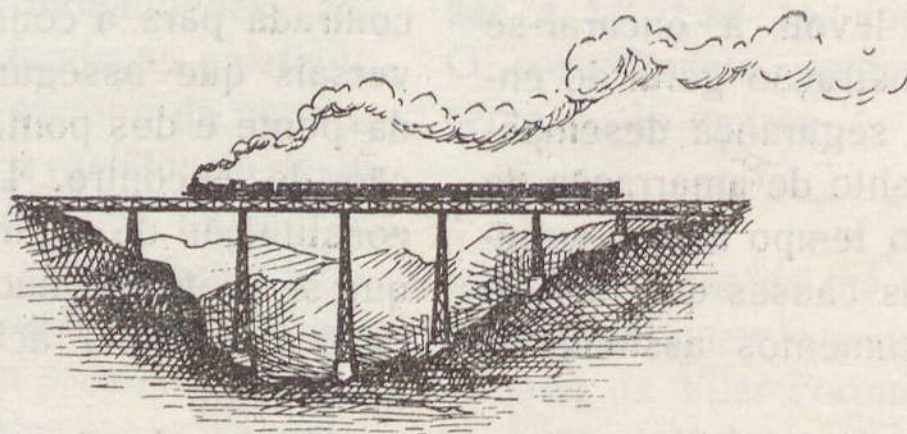
Refere-se, a propósito, que, independentemente dos estudos relacionados com as obras de carácter definitivo, houve que estudar as bases de betão necessárias não só ao apoio dos cavaletes de montagem da nova ponte, como ao dos cavaletes de desmontagem da ponte existente. Estas bases são em número total de 60 podendo suportar cargas que variam de 20 a 270 toneladas.

Os trabalhos da ponte das Várzeas exigiram do Gabinete de Construções Metálicas numerosos estudos de pormenor e mais de 40 desenhos representando alguns milhares de horas de desenhador. Para além dos traba-



Uma fase da montagem da nova ponte

lhos propriamente respeitantes à ponte — modificação de alvenarias existentes, maciços de betão dos novos pilares, novo encontro do lado de Vilar Formoso, sistema de suspensão da ponte existente, alterações na parte metálica desta por motivo da suspensão, etc. — houve ainda que executar um certo número de trabalhos afins, como sejam o desvio da Ribeira das Várzeas, a modificação do traçado da estrada para a Anadia, a alteração do traçado telegráfico dos C. T. T. e a construção do desvio da linha férrea para serventia da obra.



Apontamentos FEMININOS

notas & modas

Por CAROLINA ALVES

Educação da Criança

Educar é tarefa árdua que exige psicologia especial! Infelizmente nem todos estamos preparados para o poder fazer, e, mais ou menos, todos cometemos erros neste campo de acção.

Os Grandes Educadores têm ultimamente intensificado interessantes campanhas sobre a educação, condições necessárias e os direitos da criança, etc., etc.; observando as deficiências em que muitas são criadas.

Lembremo-nos que a criança necessita dum apoio e carinho especiais.

Todas as suas manifestações têm uma razão de ser: Irrequieta, indolente, boa ou má, tudo tem a sua origem, conhecida e desconhecida, e que os pais devem tomar em linha de conta. No caso de não poderem, com boas palavras, resolver o problema, devem consultar um médico e ao mesmo tempo darem-lhe bons exemplos. Prestar-lhe atenção e fazer compreender que respeitam os seus direitos, os seus gostos, para que ela aprenda a respeitar os vossos.

Deve-se criar a criança com disciplina, acerto e discricção, isto é, sem severidade. Os ralhos em demasia dão resultados contraproducentes; acabando por se habituar, não lhes ligar importância e até mesmo rir-se, por vezes, deles.

Falai-lhe, antes, ao coração e ireis limando a pouco e pouco certas imperfeições que é necessário corrigir.

Não deixeis ficar em branco uma má acção. Chamai-lhe imediatamente a atenção para o mal que fez e o desgosto que vos causou, porque as crianças procedem instintivamente e reparam por educação, desde que sintam a necessidade de agradar e respeitar os outros.

A criança nunca deve obedecer por medo, mas sim por educação.

Se a obrigares a justificar-se, ela desculpar-se-á por medo e não hesitará em mentir; ao passo que, se ela o fizer de livre vontade, não só dirá a verdade como mostrará que tem noção do dever e da responsabilidade.

Se lhe negais uma coisa de princípio, não transijas a seguir, pois uma vez habituada a vencer, não mais se calará e, desta forma, tornar-se-á teimosa e maçadora. Sê firme em evitar o mal para que não tenhas que a castigar.

Acreditai que, com diplomacia, a levareis a estar sempre de acordo com os vossos desejos.

Também não se deve exigir demais, para que a criança se dê livremente.

Não lhe chames má, estúpida, teimosa, etc., etc., nem a rebaixes, porque isso vai ferir a sua susceptibilidade e talvez provocar a revolta e o desrespeito por ti, criando por vezes graves complexos.

Deve-se evitar grandes elogios para que não se torne vaidosa, o que tão mal fica à sua pouca idade.

Tudo isto é muito complexo e levará tempo a ser compreendido por todos os que têm a missão de educar.

No entanto, procure-se desde já edificar, a pouco e pouco, no que esteja ao nosso alcance, esta obra monumental que é a EDUCAÇÃO DA CRIANÇA.

Para as Donas de Casa

— Os legumes frescos devem ser cozidos em pouca água para que a sua cor se mantenha natural.

— A cozedura do arroz, para que este fique solto, deve ser feita no dobro da água para cada porção e em tacho destapado.

— A cor amarela que às vezes fica na roupa quando se passa a ferro pode ser atenuada se molharmos a parte amarela e a colocarmos ao sol.



Vestido original e fresco



Um bonito vestido de seda azul marinho com decote bordado

Polvo seco guisado à minhota

Para 4 a 5 pessoas:

Corta-se miúdo uma cebola mediana que se põe numa caçarola com 100 gramas de banha de porco e meio decilitro de azeite. Começando a cebola a cozer, junta-se um bom ramo de salsa que se esfarrapa, meio grama de pimenta em pó e duas pimentinhas do Brasil, deixando ferver, mas logo que recomeça a fervura junta-se uma colher (sopa) de bom vinagre, os toros grossos dos tentáculos do polvo cortados, e a cabeça envolvida com as túnicas. Tapa-se a caçarola.

Passados 15 minutos de fervura deitam-se 2 gramas de sal e meio grama de pimenta moída, 8 decilitros de água a ferver e mais os bocados miúdos dos tentáculos. Se o molho reduzir muito, pode deitar-se mais alguma água a ferver. 40 minutos mais de fervura deverão bastar para ficar tudo bem cozido, sobretudo se o polvo for de meia cura. Rectificam-se os temperos de vinagre, sal e pimenta. Deita-se na travessa de serviço o conteúdo da caçarola, bem quente, sobre fatias de pão, embebendo-se bem o molho.

Esta preparação deve ser sempre acompanhada, na mesa, com vinho verde.



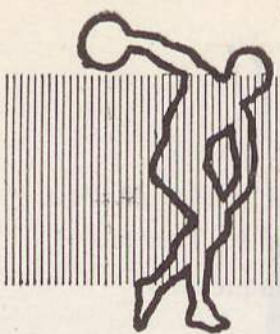
Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses

O Eng.º Philippe Dargeou assumiu a Direcção-Geral desta Empresa

Tendo o sr. Charles Boyaux requerido a sua aposentação, após trinta e cinco anos de uma brilhante carreira dedicada ao Caminho de Ferro, a qual lhe foi concedida com o título de Director-Geral honorário da S. N. C. F., o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro Franceses, com a aprovação do Ministro dos Trabalhos Públicos, dos Transportes e do Turismo, nomeou Director-Geral o sr. Philippe Dargeou, que oferece, na sua qualidade de antigo Director-Geral Adjunto, as melhores garantias da continuidade da obra de modernização daqueles caminhos de ferro, de que tão justamente se orgulha a França.

O sr. Eng.º Philippe Dargeou, que se notabilizou, após o movimento libertador da França, no restabelecimento do tráfego na rede francesa, foi distinguido com a Legião de Honra e será secundado por dois Directores-Gerais Adjuntos: os srs. eng.ºs François Hébert e Roger Guibert, Director da Região de Oeste, que abandonou estas funções para ser investido no novo cargo.

O «Boletim da C. P.» apresenta ao sr. Charles Boyaux os melhores votos de uma feliz aposentação, e dirige ao novo Director-Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, e aos seus colaboradores, sinceras saudações.



GRUPOS *desportivos* FERROVIÁRIOS

Decorreram muito animados os jogos desportivos ferroviários deste ano — Figueira da Foz ganhou a prova de basquetebol e Entroncamento venceu o torneio de ténis de mesa

Por J. MATOS SERRAS

Despertou o maior interesse a realização dos Jogos Desportivos Ferroviários de 1958. Depois de um ano de interregno, tão interessante iniciativa voltou a ser uma realidade, e de novo a cidade da Figueira da Foz foi cenário de tão grandiosa manifestação desportiva.

Por ser inteiramente justo, queremos desde já referir os principais artífices desta vitória alcançada no campo atlético. Além do eng.º António da Silva Abreu, activo presidente do Grupo da Figueira da Foz, — a quem, em boa hora, foi novamente confiada a efectivação desta tradicional confraternização da classe ferroviária que se dedica ao Desporto —, há a citar, também, os nomes de João S. Pedro Lopes e Rocha Ferreira, impulsionadores da ideia e a quem coube a montagem de toda a organização do certame.

Possuindo um excelente recinto para a prática do basquetebol — fruto de inúmeras canseiras e de muita dedicação de alguns entusiastas —, o Grupo Desportivo da Figueira da Foz soube chamar a atenção dos figueirenses para o torneio. Não surpreendeu, portanto, que desde a jornada inaugural o bem cuidado campo se visse emoldurado de grande assistência, que jamais deixou de aplaudir os lances delineados.

Em basquetebol o primeiro lugar veio a pertencer, por mérito próprio, ao Grupo local, ao cabo de um despique emocionante com o de Campanhã. Do primeiro ao último instante de jogo houve vibração, e basta dizer que os vencedores só lograram colocar-se nessa posição a poucos segundos do final. Os portuenses vieram a sucumbir ante um adversário mais feliz a encestar, mas souberam ser dignos finalistas,

valorizando o torneio com a sua presença e realizando excelentes exhibições.

RESULTADOS:

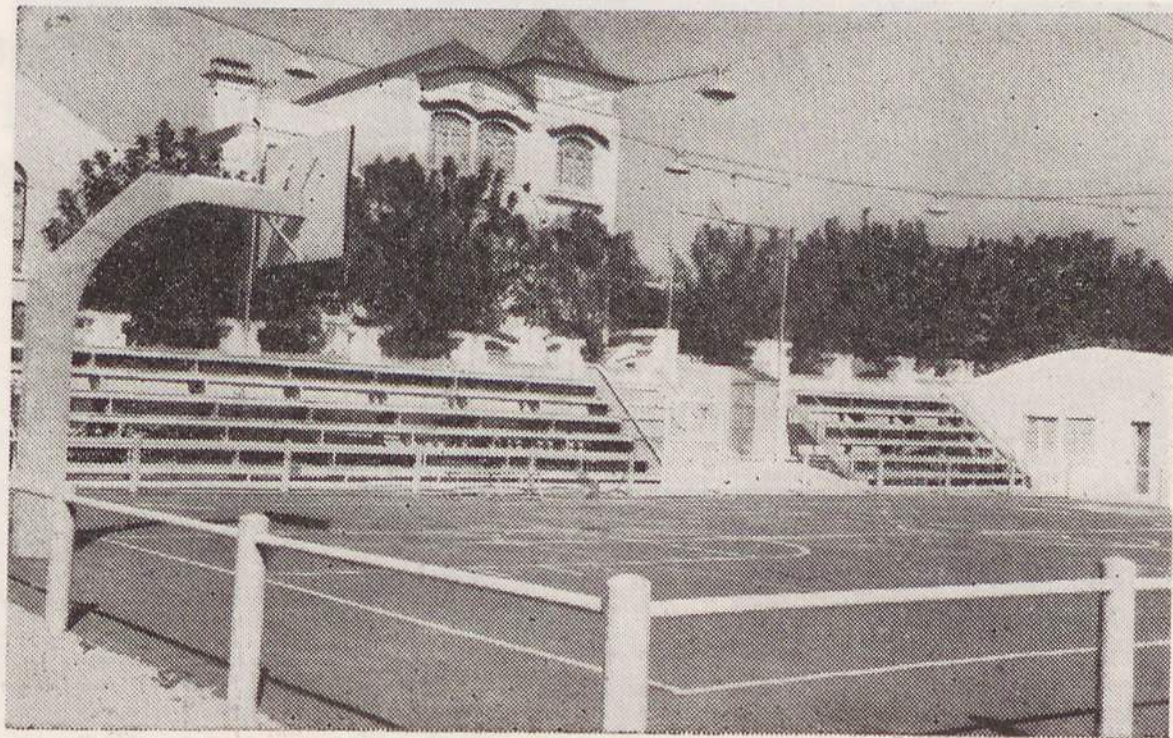
Barreiro — Sernada	38 — 14
Figueira — Entroncamento	39 — 22
Campanhã — Lisboa	44 — 19
Figueira — Sernada	26 — 18
Barreiro — Lisboa	38 — 15
Campanhã — Entroncamento	54 — 26
Campanhã — Sernada	63 — 24
Figueira — Barreiro	28 — 15
Lisboa — Entroncamento	33 — 30
Entroncamento — Sernada	21 — 14
Campanhã — Barreiro	38 — 31
Figueira — Lisboa	47 — 24
Lisboa — Sernada	39 — 26
Barreiro — Entroncamento	34 — 21
Figueira — Campanhã	40 — 39
Totais	575 338

CLASSIFICAÇÃO:

	V.	D.	M.	S.	P.
Figueira	5	0	173	118	10
Campanhã	4	1	238	140	8
Barreiro	3	2	156	116	6
Lisboa	2	3	130	178	4
Entroncamento	1	4	120	174	2
Sernada	0	5	96	187	0
Total			913		

As taças atribuídas foram as seguintes:

General Vilar, à Figueira da Foz
Eng.º Horta e Costa, a Campanhã
Eng.º Monteiro, ao Barreiro
Vaz de Oliveira, a Lisboa.



O campo de basquetebol
dos Ferroviários
da Figueira da Foz



//
A equipa da Figueira da Foz,
vencedora do Torneio
de Basquetebol

A prova de ténis de mesa realizou-se no Salão do Clube Naval da Figueira da Foz e teve por vencedor o Grupo do Entroncamento, que na final derrotou o do Barreiro por 5 partidas a 3, ao fim de nada menos de 20 jogos.

A classificação foi a seguinte:

	V.	D.	P.
Entroncamento	5	0	10
Barreiro.	4	1	8
Campanhã	3	2	6
Sernada.	2	3	4
Lisboa	1	4	2
Ateneu	0	5	0

As taças foram distribuídas do seguinte modo:

Eng.º Espregueira Mendes, ao Entroncamento

Eng.º Arruda, ao Barreiro

Eng.º Cerveira, a Campanhã.

RESULTADOS

Barreiro — Sernada.	5 — 0
Entroncamento — Ateneu	5 — 0
Campanhã — Lisboa	5 — 0
Sernada — Ateneu	5 — 0
Barreiro — Lisboa	5 — 0
Entroncamento — Campanhã.	5 — 1
Campanhã — Sernada	5 — 2
Barreiro — Ateneu	5 — 0
Entroncamento — Lisboa	5 — 0
Barreiro — Campanhã	5 — 2
Entroncamento — Sernada	5 — 0
Lisboa — Ateneu	5 — 2
Campanhã — Ateneu	5 — 0
Sernada — Lisboa	5 — 4
Entroncamento — Barreiro	5 — 3

Os Jogos Desportivos Ferroviários ocuparam, desta vez, cinco dias e terminaram em 6 de Julho findo.

No último dia realizou-se um almoço de homenagem aos atletas, treinadores e dirigentes, em número superior a uma centena, e que teve lugar na Cantina do Pessoal das oficinas do Material e Tracção na Figueira da Foz. Presidiu o eng.º Horta e Costa, agregado à Comissão de Assistência.

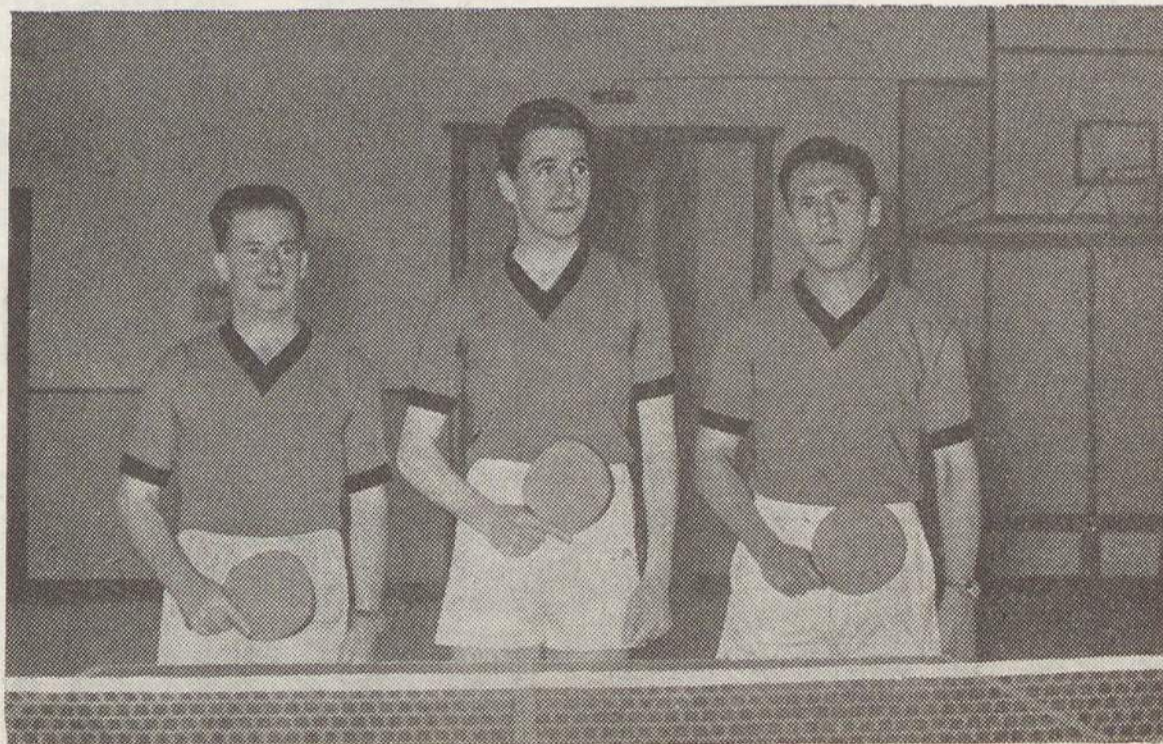
A festa decorreu com muita animação e esteve abrilhantada por uma orquestra constituída por músicos ferroviários.

Aos brindes, falou em primeiro lugar um dirigente do Grupo de Lisboa, o mais antigo de todos os existentes. Referiu-se à maneira como decorreram estes Jogos, fazendo votos pela repetição dos mesmos no próximo ano, se possível, incluindo outras modalidades.

Num brilhante improviso, o eng.º Horta e Costa dirigiu palavras amigas a todos os presentes, congratulando-se com a correcção verificada do primeiro ao último encontro. Depois de dizer da sua satisfação por mais uma vez estar entre os elementos dos Grupos Desportivos da Companhia, apelou no sentido de que continuem os atletas encarando-se como adversários, é certo, mas sem esquecer que são componentes da grande família ferroviária, e portanto, acima de tudo, camaradas de trabalho.

* * *

No número do próximo mês voltaremos a falar de outros aspectos relacionados com esta tão agradável manifestação desportiva.

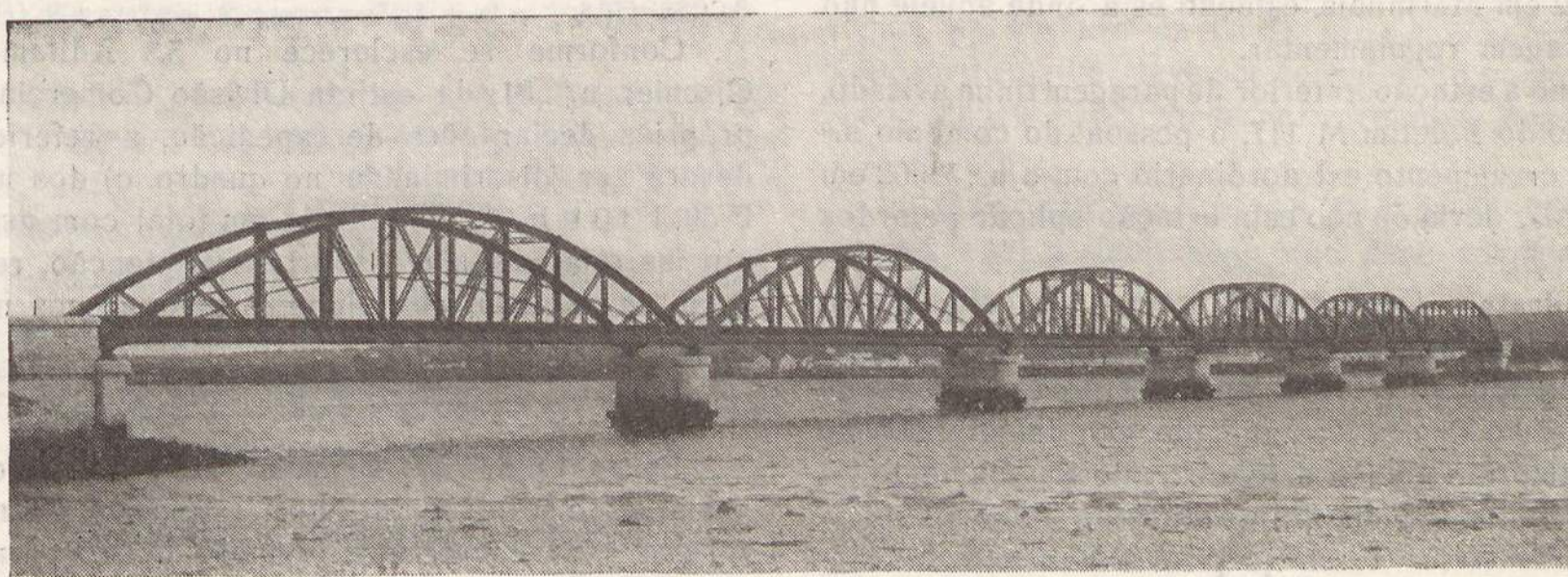


//
A equipa do Entroncamento,
vencedora do torneio
de ténis de mesa

Os **nossos** **CONCURSOS**

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00



N.º 14

EM QUE RAMAL FERROVIÁRIO SE ENCONTRA ESTA PONTE ?

Apresentamos uma bonita ponte ferroviária, situada no Sul do País e que serve uma das mais afamadas praias portuguesas.

Construída em 1921, tem o comprimento de 300 metros e a altura de 7 metros, e vence o rio Arade.

Resultado do Concurso N.º 12

Solução : Coimbra.

Foram premiados : — Mário Augusto Teixeira Lemos, reformado n.º 3 298 ; Manuel Nunes da Cruz, Subchefe do distrito n.º 307 — Belmonte, e Manuel dos Santos, agulheiro de 2.ª classe em Alhos Vedros.

Festa de confraternização

Em Lisboa efectuou-se no dia 15 de Junho um almoço de confraternização de antigos ferroviários das linhas do Sul e Sueste, que reuniu algumas dezenas de convivas, de diversas categorias profissionais.

A reunião, porque a maioria dos presentes já não exerce qualquer actividade ferroviária, — reformados quase todos e outros labutando em diferentes misteres — deu ensejo a que voltassem a encontrar-se pessoas há muito afastadas, e já se vê, à efusão dos sentimento que esse reencontro suscitou.

Durante a festa, que foi presidida pelo Sr. Eng.º Raul da Costa Cuvreur e que decorreu com grande

animação, usaram da palavra, lembrando episódios e evocando figuras, a algumas das quais foi prestada calorosa homenagem, os Srs. Eng.ºs Manitto Torres e Estêvão da Silva, Dr. Clemente da Silva, Alexandre Matias, M. Romano de Carvalho, M. Gregório da Cruz, Gaspar Martinho, Augusto Maltez, Jorge Teixeira, Costa Santos, etc., sendo todos muito aplaudidos.

Um soneto do Sr. Eng.º Manitto Torres, que este lera previamente, foi distribuído por todos os convivas, que, em troca, contribuíram para o cofre do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste.

A festa terminou com uma saudação a todos os ferroviários pelo Sr. Eng.º Cuvreur.



Divisão de Exploração Serviço de Movimento

Pergunta n.º 268/Cons. n.º 2080-M. — O comboio n.º 8651 cruzou extraordinariamente com o comboio n.º 38602 em Marinhais, estação esta onde aquele não tem paragem regulamentar.

Como a estação anterior de paragem tinha avisado, por meio do boletim M 117, o pessoal do comboio n.º 8651 do cruzamento extraordinário com o n.º 38602 em Marinhais, devia ou não esta estação aplicar petardos ao n.º 8651?

Resposta — De harmonia com o preceituado na Instrução n.º 2545, a estação de Marinhais só poderia deixar de aplicar petardos ao n.º 8651 se a estação de Coruche lhe tivesse comunicado, por telegrama, que tinha cumprido com o artigo 62.º do Regulamento n.º 2 e recolhido o ciente do maquinista.

//

Pergunta n.º 269/Cons. n.º 2081-M. — Havendo divergência de opiniões sobre a tonelagem que, em folhas de trânsito dos comboios 8011 e 8012, deve ser indicada como carga transportada nos furgões Dyf que, nas respectivas longarinas têm inscrita a carga máxima de 15 toneladas, peço esclarecer.

Resposta — A carga dos furgões citados a indicar nas folhas de Trânsito dos comboios 8011 e 8012 é de 5 toneladas, conforme se encontra regulamentado, na instrução numero 2235 e seu primeiro aditamento.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 319/Cons. n.º 2079-F. — Peço seja esclarecido se se podem aceitar as declarações de expedição (F. 59, 60 e 61) preenchidas por meio de decalque com papel químico.

Resposta — Os modelos referidos, foram há anos modificados para a actual estrutura, afim de poderem ser preenchidos à máquina de escrever ou a tinta, com a interposição de uma folha de papel químico, de forma a serem estabelecidos ao mesmo tempo a guia e o talão.

Não é, porém, permitido o seu preenchimento a lápis, conforme se observa na margem inferior dos referidos modelos.

///

Pergunta n.º 320/Cons. n.º 2082-F. — Peço dizer-me se a taxa de desinfecção deve se considerada como

«diversos» para efeito de indicação nas declarações de expedição.

Resposta — A taxa de desinfecção não pode contabilizar-se a título de «diversos», visto tratar-se de uma cobrança prevista na Tarifa de Operações Acessórias.

Conforme se esclarece no 3.º Aditamento à Circular n.º 81, da extinta Divisão Comercial, e nas próprias declarações de expedição, a referida taxa deverá ser discriminada no quadro c) dos modelos F 59, F 60 e F 61, e indicada em total com as importâncias relativas a transporte, manutenção, registo e aviso de chegada, na coluna d) dos mesmos modelos

//

Pergunta n.º 321/Cons. n.º 2083-F. — Peço ser esclarecido se a seguinte taxa está certa. Na automotora n.º 1426 embarca em Figueira da Foz para Coimbra, via Cantanhede, um passageiro que apresenta bilhete de 3.ª classe tipo B de Figueira da Foz a Coimbra, vendido para a Automotora n.º 4620, ligação C.º 1.

Figueira da Foz a Coimbra 44 quil. 3.ª classe	
12\$40 + taxa de velocidade de 4\$00.	16\$40
Fig. Foz a Coimbra Via Cant.º 67km	18\$80
Importância a cobrar pelo revisor da Automotora n.º 1426	2\$40

Este passageiro embarcou indevidamente na Automotora n.º 1426 julgando ser a Automotora n.º 4620.

Resposta — No caso de que se trata e desde que se verifique haver engano do passageiro, utilizando a Aut.ª 1426, que parte às 10,08 horas, em vez da 4620, que parte às 10,10 horas, não deve ser efectuada qualquer cobrança, em conformidade com o disposto no art.º 66.º do Livro E. 7.

Ponte das Várzeas

A propósito das obras de renovação das pontes da Beira Alta, e completando a lista dos técnicos galardoados com a medalha comemorativa do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, cabe-nos o prazer de acrescentar a esses nomes o de Francisco Martins Custódio, desenhador de 1.ª classe da Divisão de Via e Obras, a quem a Administração da C. P. igualmente distingueu.

Regulamentação **DISPERSA**

I — Divisão da Exploração

A) Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da Série M. de n.º 740 de 2-6-958 ao n.º 753 de 27-6-958.

B) Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Público B. n.º 259 de 29-5-958 — Suprime o serviço combinado de transportes de mercadorias, entre Tamel e o despacho Central de Ponte de Lima e S. Julião do Freixo.

Aviso ao Público B. n.º 260 de 7-6-958 — Preço especial de \$33 no transporte de ferragens e ferramentas.

Complemento n.º 15 à Tarifa com Empresas de Camionagem — Alterações e ampliações.

II — Divisão da Via e Obras

Circular de Via n.º 3542 de 2-1-958 — Comunica ao pessoal o resultado dos exames realizados no Entroncamento da brigada de subchefes para chefes de distrito.

Circular da Via n.º 3543 de 2-1-958 — Comunica ao pessoal o resultado dos exames realizados no Entroncamento da brigada de assentadores de 1.ª para subchefes de distrito.

Circular da Via n.º 3544 de 2-1-958 — Esclarece as normas a seguir sobre a medição dos compartimentos das casas de habitação do pessoal.

Circular da Via n.º 3545 de 2-1-958 — Esclarece as normas a observar quanto às habilitações literárias a que se refere o § 2.º da cláusula 9.ª do A. C. T..

Circular da Via n.º 3546 de 27-2-958 — Nota do pessoal eventual dispensado do serviço por irregularidades.

Circular da Via n.º 3547 de 27-3-958 — Comunica que, com a extensão da Delegação da Companhia no Porto, os pedidos de senhas para utilização nos comboios «Foguete» do pessoal da Zona Norte, passam a ser enviados à nossa Direcção-Geral.

Circular da Via n.º 3548 de 25-4-958 — Transcreve a carta n.º 1574-B da nossa Direcção-Geral de 22-4-958 esclarecendo quais as classes em que os agentes podem viajar.

Circular da Via n.º 3549 de 6-5-958 — Nota do Pessoal eventual dispensado do serviço por irregularidades.

Circular de Via n.º 3550 de 25-6-958 — Comunica ao pessoal o resultado dos exames realizados

no Entroncamento, nos dias 6 a 9 de Junho, de assentadores para subchefes de distrito.

Circular n.º 3351 de 25-6-958 — Comunica o resultado dos exames realizados no Entroncamento, nos dias 2 a 18 de Junho, de subchefes para chefes de distrito.

Instrução de Via n.º 445 de 13-1-958 — Esclarece que, para efeito da O. D. G. n.º 273, o pessoal do Quadro Auxiliar deve ser considerado como o pessoal do Quadro Efectivo, na parte relativa aos Armazéns de Víveres.

Instrução de Via n.º 446 de 3-2-958 — Determina qual a declaração que deve constar nos mod. A. V. 26.

Instrução de Via n.º 447 de 4-2-958 — Esclarece norma a seguir na contagem das horas suplementares.

Instrução de Via n.º 448 de 11-2-958 — Esclarece norma a seguir com o desconto nas férias, por faltas, nos termos da cláusula 31.ª do A. C. T..

Instrução de Via n.º 449 de 14-2-958 — Esclarece norma a seguir com a aplicação do disposto na cláusula 18.ª do A. C. T. no caso de demissão por abandono de lugar.

Instrução de Via n.º 450 de 12-3-958 — Dá conhecimento das novas extensões das Secções, Lanços, Distritos e Cantões da 1.ª e 2.ª Zonas de Via e Obras.

Instrução de Via n.º 451 de 26-6-958 — Esclarece norma a seguir no estabelecimento de requisições de materiais a fornecer pelo Serviço das Obras Metálicas.



Nos termos do n.º 4.º do Art. 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, o Director-Geral da Companhia louvou os srs. Prof. Doutor João Faria Lapa, Eng. António Ferreira de Almeida e Dr. Rogério Torroais Valente, pelo excelente trabalho que apresentaram sobre as «Bases para um Plano de Comunicações Terrestres na zona ao Norte do Rio Douro».



IV

Temática de Caminhos de Ferro

A série que apresentamos neste número composta de 4 valores, foi emitida no ano de 1949 pelos Correios da Rússia, e refere-se à construção de diferentes tipos de locomotivas.



As taxas utilizadas foram as seguintes:

- 25 kopecks (um tranvia)
- 40 kopecks (uma locomotiva Diesel)
- 50 kopecks (uma locomotiva a vapor).
- 1 rublo (uma locomotiva Diesel).

Nova série do Ultramar

No dia 14 de Junho saiu, em Cabo Verde, uma série de dois selos comemorativos do 1.º Centenário da cidade da Praia.



As taxas são de 1\$00 e 2\$50 e a tiragem foi de 200,000 exemplares cada. O desenho representa o brasão de armas da cidade, e a impressão é da Casa da Moeda.

No primeiro dia de circulação houve um carimbo especial.

Exposições Filatélicas

De 24 a 31 de Maio do corrente ano realizou-se na Sede da União dos Grémios de Lojistas de Lisboa, uma interessante Exposição, que foi muito visitada.

Os C. T. T. criaram um carimbo para comemorar o acontecimento, que reproduzimos, o qual foi aplicado no dia da abertura da Exposição.

Também em Vila Real de Santo António teve lugar uma outra Exposição, que esteve patente ao público de 10 a 18 de Junho. Não houve carimbo especial.

Marcofilia

Além do carimbo já citado, inserimos também um outro carimbo especial, que foi apostado na estação postal de Braga no dia 31 de Maio deste ano, comemorando o Dia da Senhora da Conceição do Monte Sameiro.



Curiosidades

Os primeiros selos que circularam foram postos à venda em Inglaterra no dia 6 de Maio de 1840.

Literatura Filatélica

A excelente revista ferroviária «LA VIE DU RAIL», que semanalmente se publica em Paris, insere periodicamente uma Secção de Temática de Caminhos de Ferro.

Num dos últimos números apresentou algumas das novidades aparecidas (Equador, Irão, México e Argentina).

As gravuras reproduzem os selos nas suas cores originais, acompanhadas de completas notas informativas, e formam um interessante conjunto.

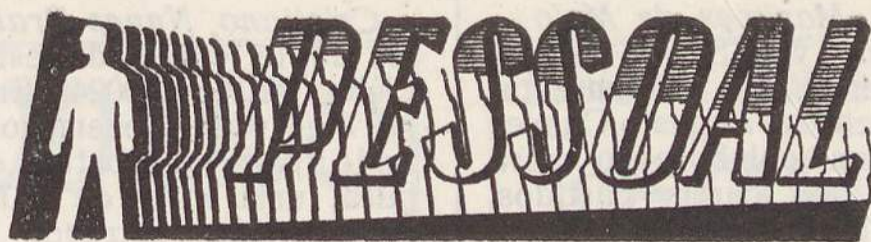
Recenseamento Filatélico

Desejam permutar:

Portugal Continental, Universal e Temática de Caminhos de Ferro — Eng.º Óscar dos Santos Amorim, rua Dr. Calado, 66-2.º, Figueira da Foz.

Temática de Caminhos de Ferro — António da Silva Cabral, enfermeiro no posto sanitário de Alfairos.

Convidam-se todos os ferroviários filatelistas a dirigirem as suas inscrições para este recenseamento do BOLETIM DA C. P.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

Por se terem distinguido nos trabalhos da revista metódica de 1956, pelo zelo e competência demonstrados, foram recentemente gratificados pela Direcção-Geral os seguintes chefes de distrito: Querubim Mendes, Joaquim Gonçalves, João Conceição Miranda, Joaquim Ferreira, João Courelas, José Joaquim Lopes, José Luís Cardoso, Carlos Cardoso, Jacinto Lopes, Abraão Rodrigues, Albino Gomes Correia, José Joaquim, António Serra, Luís Oliveira, Joaquim Gomes, Júlio Afonso, Francisco Fraga, João Martins, António Monteiro, António Joaquim T. da Rocha, Mário Augusto Correia, Aurélio Prazeres Bacalhau, Manuel Valente Júnior, António Vieira dos Santos, Manuel Francisco Barbas, Manuel Francisco, José Romana, José Ribeiro e António Ferrinho.



José Véstia Pombo — Subchefe do distrito 90. Encontrando-se de folga e ao dirigir-se com a família para o apeadeiro do Rio de Mouro para tomar o comboio para Sintra e verificando que ocorrera grave desastre com a colhida de um automóvel na P. N. ao Km. 20,774-Sintra, imediatamente ocorreu a socorrer os feridos e retirar o automóvel da via para o que pediu a ajuda de alguns estranhos.

Manuel Alves — Subchefe do distrito 90-BA. Não obstante estar de folga, ao ter conhecimento de que se encontrava partida uma lança do aparelho de dilatação da ponte de Criz, prontamente comunicou a ocorrência ao chefe de lança e remediou a avaria de molde a evitar perturbações na marcha dos comboios, até que a lança fosse substituída pelo pessoal do distrito 11.



Maria da Silva — Guarda da P. N. de 1.^a classe do distrito 41. Pelas acertadas providências que tomou, ao verificar que junto da P. N. se encontrava um carril partido e não tinha tempo de comunicar ao chefe do distrito, prontamente deu conhecimento à estação de Castelo de Vide para que o comboio 2010 fizesse ali a sua passagem com a devida precaução, tendo evitado assim um possível acidente.

Jacinto Sirgado — Chefe do distrito 21 (Praia). Não obstante encontrar-se de folga no dia 27, quando transitava a pé pela linha, ao notar que o fecho que liga ao aparelho de dilatação da ponte sobre o Tejo ao km. 119,115 — Leste, estava partido, prontamente reparou a avaria de modo a dar passagem ao comboio n.º 3273 e após a passagem daquele comboio procedeu à substituição do referido fecho com o auxílio de dois filhos.



Angelo Faria Rodrigues — Encarregado de obras de 1.^a classe da 3.^a Secção em Entroncamento. Gratificado pela Direcção-Geral em 1.000\$00 como reconhecimento dos bons serviços prestados no desempenho das suas funções, tanto na fiscalização dos trabalhos a seu cargo como nos que passou a orientar devido à ausência do seu colega.

Manuel da Conceição Inverno — Guarda-freio de 2.^a classe do Posto de Trens e Revisão de Bilhetes de Lisboa, n.º 017.323, encontrou, numa carruagem do C.º n.º 2901, uma carteira contendo vários documentos, uma pulseira de ouro e a importância de 227\$30, que prontamente entregou ao chefe da estação de Sacavém.



Mário Pinto Rabaça — Auxiliar de trens do Posto de Trens e Revisão de Bilhetes do Porto-Trindade, n.º 018639. Tendo encontrado numa carruagem do C.º n.º 37.904 um anel de ouro do valor aproximado a 1.000\$00, prontamente o entregou ao chefe da estação do Porto-Trindade.

António Viegas — Servente de 1.^a classe da estação de Portimão, n.º 204.594. Encontrou, no dia 2 de Fevereiro findo, na sala de espera de 3.^a classe, uma carteira de senhora com vários objectos, documentos e a importância de 1.621\$50, que prontamente entregou ao seu chefe.





Ventura Marques de Melo — Eventual de via, Santa Comba Dão. Ao ser pedida pelo assentador de 1.^a classe, Augusto Chaves Dias, a sua colaboração para substituir dois carris partidos, prontamente acedeu, não obstante se encontrar de folga.

Cristiano Nunes Braia — Factor de 1.^a classe da estação de Lisboa T. P., n.º 00249. Encontrou no dia 16 de Dezembro do ano findo, junto ao postigo da bilheteira, uma nota de 500\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.



Manuel da Silva Carvalho — Servente de 1.^a classe da estação de Barcelos, n.º 002846. Encontrou, no dia 29 de Janeiro findo, junto da bilheteira, um porta-moedas contendo a importância de 467\$50, que entregou imediatamente ao seu chefe.

Mauuel Rodrigues Almas — Conferente de 1.^a classe da estação de Lisboa P., n.º 004314. Tendo encontrado, no dia 28 de Setembro do ano findo, numa carruagem do c.º n.º 20-bis, a importância de 570\$00, prontamente a entregou ao seu Chefe.



NOTICIÁRIO diverso

Passou à situação de reforma, a seu pedido, em 1 do corrente mês, o Eng. Fernando Cabral Arruda, chefe da Divisão de Material e Tracção, que durante 42 anos prestou bons e competentes serviços ao Caminho de Ferro, quer na extinta Companhia da Beira Alta quer na C. P.

— Para o estudo da reorganização dos Aproveitamentos, Armazenagens e Compras da C. P., foram aceites os serviços e estabelecido contrato com a «Compagnie Parisienne d'Ingenieurs — Conseils, (COPIC).

Esse contrato fixou a criação de um Campo de Trabalho, em Santa Apolónia, constituído por pessoal da C. P. para colaborar em todos os trabalhos da «COPIC» e estabelecer as ligações necessárias entre a Direcção-Geral e os Serviços. É chefe desse Grupo o Eng. Zeferino Bernardes Pereira, que será coadjuvado pelos Engs. Artur Alves Ribeiro e António Duarte Silva e pelos Subchefes de Escritório Fernando Francisco Pereira e Francisco José da Silva.

— Foi designado o Eng. José Perestrelo Guimarães para representar a C. P. na Comissão nomeada pelos Ministros das Comunicações e das Obras Pú-

blicas, para estudar os problemas levantados pela construção do novo ramal de Matosinhos e do último lanço da Via Rápida.

— Esteve reunida em Lisboa, de 30 de Junho a 4 de Julho, a comissão de estudo de técnicos espanhóis e portugueses incumbida de estudar os assuntos relacionados com a unificação de material a construir e em serviço. Por parte da Renfe estiveram presentes os Engs. Subdirector Luís Echano e Augustin Alexandre e Pedro Solé. A C. P. estava representada pelo seu subdirector Eng. Pedro de Brion e pelos Engs. Vasco Viana e Francisco Gavicho.

— Foi igualmente designado o Eng. António Ferreira de Almeida para representar a C. P. na Comissão nomeada pelo Ministro das Comunicações para o estudo global das linhas gerais da solução dos problemas levantados pela projectada construção da Avenida Marginal de Coimbra.

— A fim de participarem nas sessões da Assembleia Geral da União Internacional de Caminhos de Ferro (U. T. C.), realizadas em meados de Junho findo, deslocaram-se àquela capital os Engs. Espregueira Mendes e Branco Cabral, respectivamente Director-Geral e Secretário-Geral da C. P.

— O Grupo Cénico do Ateneu Ferroviário realizou em Coimbra, no passado dia 12 de Julho, um espectáculo teatral integrado nas festas de homenagem à Rainha Santa Isabel. A sua actuação foi muito apreciada e aplaudida.

SUMÁRIO

ELECTRIFICAÇÃO LISBOA-ENTRONCAMENTO * A INAUGURAÇÃO DO SERVIÇO DE COMBOIOS ELÉCTRICOS ENTRE LISBOA E ENTRONCAMENTO * ALGUNS APONTAMENTOS RELATIVOS À PONTE DAS VÁRZEAS, pelo Eng.º Eduardo Ferrugento Gonçalves * APONTAMENTOS FEMININOS — NOTAS E MODAS, por Carolina Alves * SOCIEDADE NACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO FRANCESES * GRUPOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS, por J. Matos Serras * OS NOSSOS CONCURSOS * FESTA DE CONFRATERNIZAÇÃO * PERGUNTAS E RESPOSTAS * PONTE DAS VÁRZEAS * REGULAMENTAÇÃO DISPERSA * FILATELIA * PESSOAL * NOTICIÁRIO DIVERSO

NA CAPA: Sintra e os seus comboios (Foto de Horácio Novais)

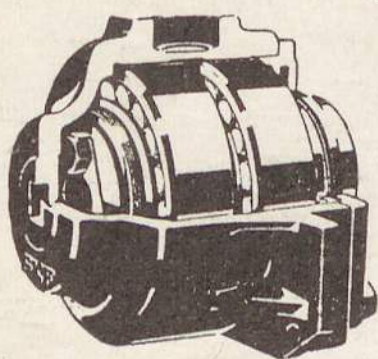
Mais de **1.000.000**

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 griagem
- Mais quilometragem entre revisões
- Economia de lubrificante
- Mais vagões por cada composição



SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA PORTO
Praça da Alegria, 66-A Avenida dos Aliados, 152

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

«SOREFAME»

Sede e Gabinete de Estudos: AMADORA-Portugal

Fábricas { AMADORA — PORTUGAL
LOBITO — PROVÍNCIA DE ANGOLA — PORTUGAL

CONSTRUÇÕES METALO-MECÂNICAS

MATERIAL CIRCULANTE PARA
CAMINHOS DE FERRO

*em aço normal ou aço inoxidável
sistema BUDD*

FORNECEDORES DOS CAMINHOS DE FERRO
de ANGOLA e MOÇAMBIQUE

Material para Equipamentos Hidráulicos

CONDUTAS FORÇADAS

Reservatórios e Estruturas Metálicas

Material para Refinarias de Petróleo

PONTES E PÓRTICOS ROLANTES
Transbordadores



**Senhores funcionários da C. P.
e da Sociedade Estoril**

Sempre que estejam interessados
em adquirir

OCULOS OU LENTES

devem preferir a nossa casa porque:

- Apresentamos o maior e mais variado sortido de **Armações em massa e metal.**
- Possuímos o maior stock de lentes brancas e de cor, bem como de lentes de 2 focos para ver de longe e perto.
- **Fazemos os descontos máximos** que outras casas lhes oferecem.
- Garantimos todo o nosso trabalho, com **assistência técnica permanente e gratuita.**

OCULISTA DE LISBOA, L.^{da}
RUA DA MADEIRA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)

WIESE & C.^a, L.^{da}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Material circulante — Instalações de derivação

Oabrestantes para manobra de material rolante

Planos inclinados (elevadores)

Placas giratórias — Transbordadores

Locomotivas

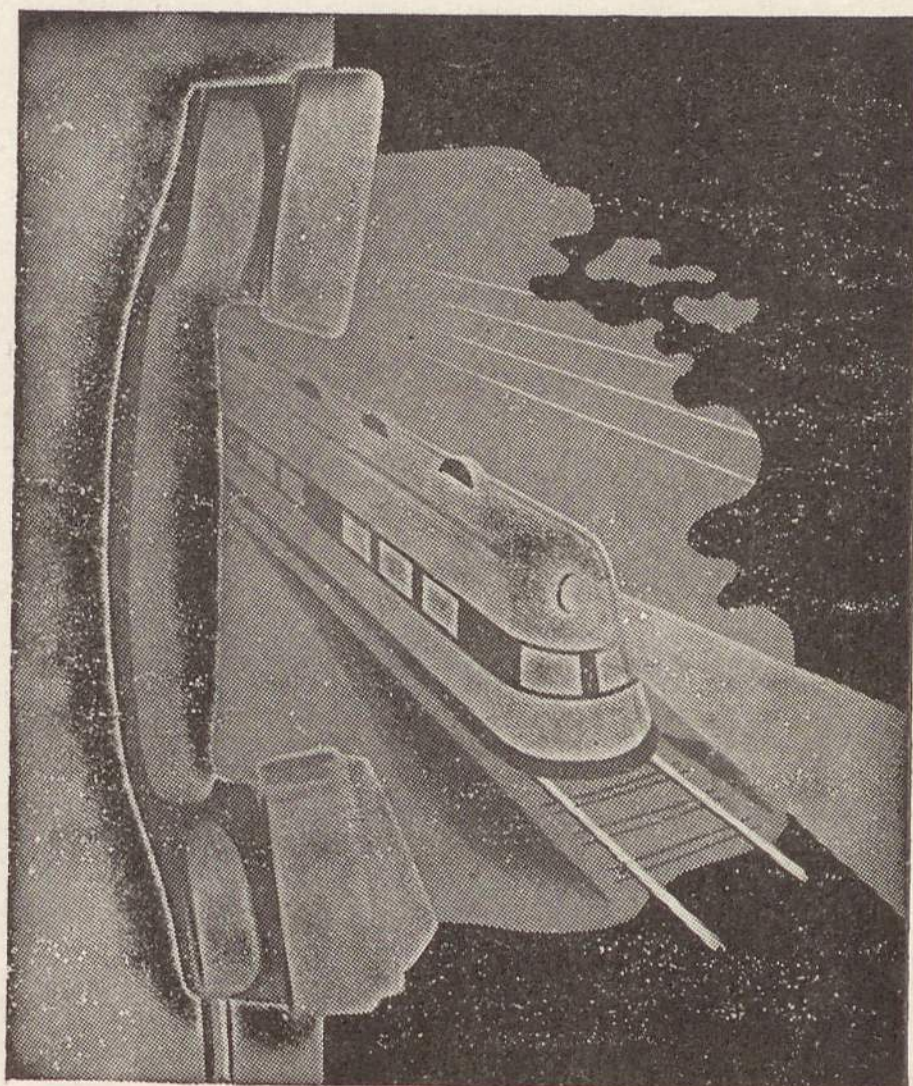
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas

Parafusos, «crapauds» e tirafundos

MATERIAL FERROVIÁRIO

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone 3 4331



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.
RUA FILIPE VOLQUE, 1, 1.º — LISBOA
Telef. 1 (P. P. C. - 2 linhas) - 5 7103 - Teleg. r Ericsson