

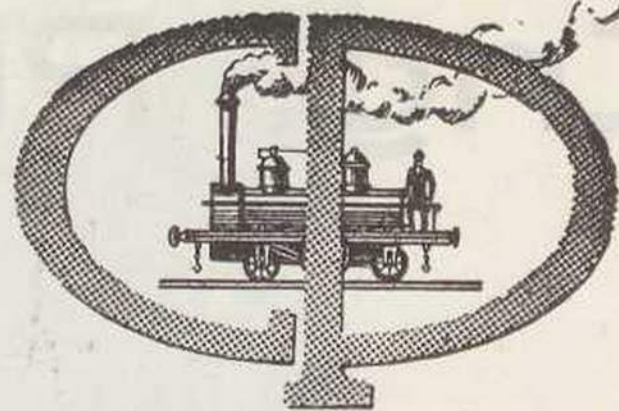


BOLETIM DA C.P.

FEVEREIRO DE 1959

NUMERO 350

Boletim da



N.º 356 ■ FEVEREIRO 1959 ■ ANO XXXI ■ PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. 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

A PASSAGEM DO «EXPRESSO»



Símbolo da hora actual, vertiginosa e trepidante, o «expresso» avança célere a caminho do seu destino, deixando, na passagem através das cidades, vilas e aldeias, esta visão alucinante e fugidia.

Quem o vê passar, pensa, inevitavelmente, nas longas e inimagináveis viagens, nas revelações assombrosas das metas desconhecidas e, secretamente, ambicionadas. Pensa na aventura de descobrir alguma coisa para além dos limites impostos aos seus olhos...

Entretanto, tranquilo e confiante, o passageiro aguarda a hora da chegada à estação onde irá desembarcar. O caminho de ferro é ainda um dos mais cómodos, seguros e velozes meios de transporte.

Eng. Pinto Osório

N O passado mês de Novembro, deixou de exercer as funções de Administrador e de Vice-Presidente do Conselho de Administração da Companhia, o Senhor Engenheiro Manuel José Pinto Osório.

Fê-lo deliberadamente, por imperativo do seu entendimento, embora com profundo desgosto, pois tinha pela Companhia verdadeiro amor e votava a todos os seus colegas e aos funcionários com quem trabalhava a mais sincera e dedicada amizade.

Não era um desconhecido quando, há 36 anos, entrou para o serviço da Companhia. Já tinha demonstrado o seu real valor no exercício das altas funções ministeriais e das de Administrador-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado.

Todavia, foi no longo período de trabalho nesta casa, que S. Ex.^a afirmou, com grande distinção, as suas brilhantes qualidades de Administrador:

Sentido nobre de servir, lucidez e vivacidade de inteligência, apreensão rápida dos problemas, forte poder de análise, opinião conscienciosa e firme, sentido prudente de

previsão, e elevado e escrupuloso espírito de justiça.

Tudo aliado a um extraordinário bom senso e conhecimento perfeito dos serviços.

No convívio diário de 30 anos, vi-o sempre alegrar-se com os triunfos da empresa e sofrer penosamente com as suas vicissitudes.

Apesar de se encontrar desligado do serviço, continua, ainda hoje, a preocupar-se com as dificuldades dos nossos problemas.

Penso que assim continuará a suceder, enquanto S. Ex.^a viver.

Apesar de há muito tempo se distrair com assuntos literários em que é sem favor nem lisonja verdadeiro e elegante mestre, creio,

porém, que esta devoção do seu espírito não conseguirá desvanecer-lhe a saudade por esta casa.

Também nela se não esquecerá a sua exemplar personalidade. E não temos dúvidas de que será sempre recordado com a estima, a admiração e o respeito que são devidos a quem tão dedicada e inteligentemente serviu a Empresa e o País.

MÁRIO COSTA

Administrador Delegado





Arco-encontro no início dos trabalhos

Renovação das Pontes da Linha da Beira Alta

VI—PONTE DAS VÁRZEAS

Pelo Eng.^o OSCAR AMORIM

COM a entrada desta ponte em serviço, concluiu-se o programa da renovação total das obras de arte metálicas desta linha.

Pelo seu comprimento, e por outras circunstâncias, era das que maior atenção requeria na sua vigilância, pois, além dos inconvenientes inerentes à estrutura metálica, de certo modo comuns a todas as outras, que já tivemos ocasião de focar, apresentava fortes assentamentos de fundações.

Devido a este facto, dois aspectos preocupavam e exigiam boa atenção do Serviço de Obras Metálicas:

— Desnivelamento dos apoios da viga contínua, fenómeno que obrigava a periódica

verificação e correcção, quase sempre necessária;

— Abertura de fendas no arco — encontro do lado de Mortágua, cuja progressão e comportamento tinham de ser, principalmente no Inverno, assiduamente verificados.

* * *

Na realização destas obras, os maiores problemas foram levantados pelo facto do terreno para fundar não apresentar boas características, como o Eng. Eduardo F. Gonçalves expôs em artigo publicado neste *Boletim*.

As dificuldades provenientes deste aspecto, os estudos feitos e soluções encontradas, que foram trabalho do nosso Serviço de Estudos, estão também esplanadas no referido artigo.

Ao Serviço de Obras Metálicas coube, como em todas as outras pontes, dar realização prática a tais soluções, o que não foi isento de dificuldades, por vezes muito sérias.

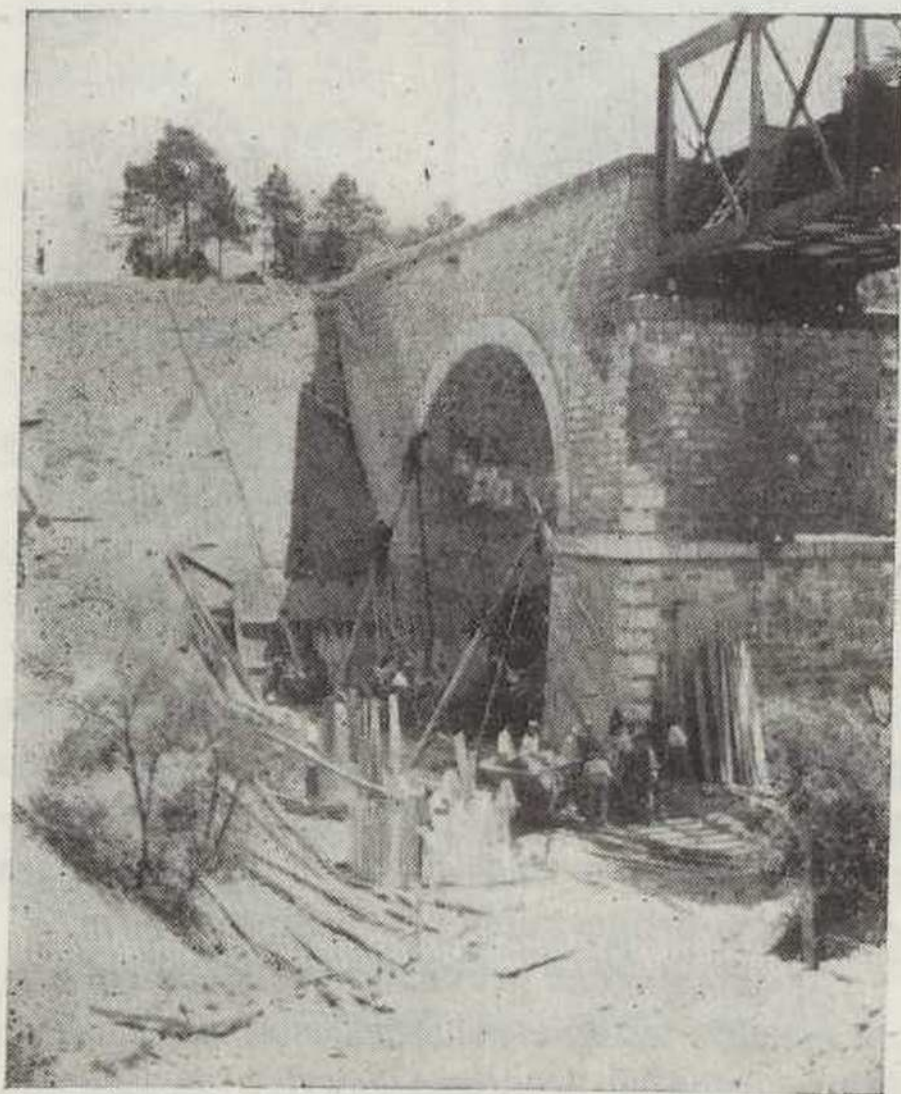
* * *

A organização dos trabalhos obedeceu aqui a um plano diferente do aplicado nas outras pontes. Nessas, sempre se instalaram dois estaleiros bases, um em cada vertente do vale vencido pela obra de arte, e relativamente próximos dos encontros desta; deles se fazia a distribuição dos materiais ao longo da obra.

Nesta ponte, devido à extensão imposta pela grande abertura do vale, de vertentes relativamente suaves, tivemos de recorrer a outras soluções.

Como adiante veremos, a demolição do arco — encontro do lado de Mortágua, fundar e construir novo encontro, eram a obra que concentrava maior volume de trabalho; o restante, embora totalizando um volume importante, era muito disperso.

Tais condições impuseram a realização dum grande estaleiro junto do encontro do lado de Mortágua, abastecido directamente pelos comboios de serviço, e onde trabalhavam simultaneamente três betoneiras mecânicas com a capacidade de 250 litros por unidade.



Arco-encontro após o desaterro. Abertura de fundações.

Ao longo do vale dispuseram-se, conforme as frentes de trabalho, pequenos estaleiros que, com o decorrer desses trabalhos e suas exigências, eram facilmente deslocados.

O seu abastecimento fazia-se de cima da ponte em serviço, descarregando a brita e areia, por gravidade, em caleiros revestidos de chapa; o cimento, em carrinhos elevatórios accionados por guinchos mecânicos. Nestes estaleiros trabalhavam as betoneiras mais pequenas, de capacidade de 120 litros por unidade.

A ribeira do Salgueiral abastecia facilmente os tanques destes estaleiros, e dela também se fazia a elevação da água para o estaleiro do encontro, por meio de grupos moto-bombas.

* * *

Como o *Boletim* já referiu, o trabalho da ripagem fez-se em 27 de Maio de 1958, com a presença de membros do Governo, da nossa Administração e Direcção, de Chefes de Divisão e de Serviço e bastantes técnicos estrangeiros à C. P.

* * *

Em 1954 realizaram-se os trabalhos preparatórios para o estabelecimento de estaleiros e desvio de serviço.

Os da fase final podem assim resumir-se:

PONTE DAS VÁRZEAS: KM 59,300 — B. A.

Caraterísticas da antiga ponte: — ponte metálica, de tabuleiro médio. Viga contínua de 7 tramos. Dois tramos extremos de 35 m. e cinco intermédios de 42 m. Um tramo independente com 20 m. situado do lado do Luso.

Um pilar em alvenaria, o primeiro, e 6 metálicos com a altura máxima de 40 m.

Caraterísticas da nova ponte: — ponte metálica, de tabuleiro superior, viga contínua com 5 tramos. Dois tramos extremos com os vãos de 50,5 m., três intermédios com 60 m. Um tramo independente de 20 m, situado igualmente do lado do Luso.

Comprimento total: 302,955 m.

Pilares metálicos com altura máxima de 40 m.

Trabalhos do 2.º Escalão: 1.ª Fase (executada pela C. P.)

a) — Demolição do arco — encontro do lado de Mortágua e construção do novo encontro;

b) — Construção das bases para os cavaletes de montagem e desmontagem;

- c) — Construção das bases para os novos pilares metálicos;
- d) — Adaptação e consolidação do 1.º pilar antigo, de alvenaria;
- e) — Adaptação do encontro do lado do Luso;
- f) — Variante à ribeira do Salgueiral;
- g) — Variante à E. N. n.º 235.

Estes trabalhos foram realizados com a sequência que a sua planificação aconselhou como mais recomendável, e com a necessária simultaneidade, para a obra estar pronta dentro dos prazos fixados, evitando reclamações dos empreiteiros que executavam a estrutura metálica.

O trabalho de maior responsabilidade, mesmo de grande responsabilidade, foi o da alínea a).

Existia um arco — encontro que, devido à instabilidade do terreno em que estava fundado, se encontrava fendido; por tal motivo, houve necessidade de:

- 1.º — Aliviar o terreno de fundação da sobrecarga dos aterros vizinhos, realizando desaterros da ordem dos 4.000 mc de terras;
- 2.º — Consolidar as fundações do encontro existente, e simultaneamente executar a sapata de fundação para o novo encontro. Toda a obra de betão simples.

Este trabalho de betonagem fez-se por zonas alternadas, indo a sua profundidade a cerca 12,00 m., e mantendo o arco em serviço sob vigilância contínua, verificando-se diariamente o comportamento das fendas existentes e possíveis deslocamentos angulares dos seus paramentos verticais.

Constante vigilância ainda da entivação dos poços e galerias, para a boa segurança dos operários que a tal profundidade trabalhavam nas escavações.

Os impulsos das terras eram de grande importância, principalmente no Inverno, obrigando ao esgoto diário das águas que ali afluíam com abundância.

- 3.º — Suspende a ponte em serviço junto deste encontro, libertando-a do seu apoio sobre ele, sem interromper

nem prejudicar a circulação dos comboios.

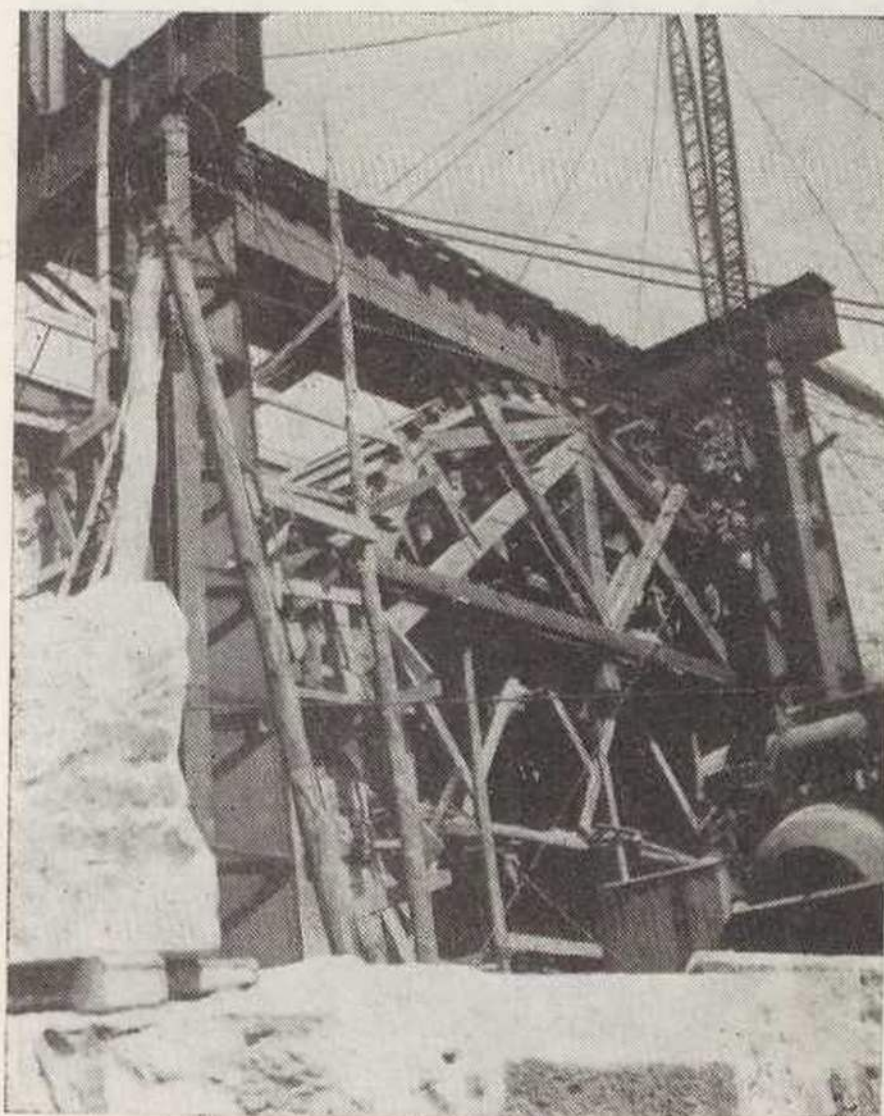
Salvar o vão de 22 m., correspondente ao encontro, empregando pontões provisórios de 11 m.

- 4.º — Proceder à demolição do arco — encontro.
- 5.º — Construir o novo encontro, betonando até à face inferior dos banzos inferiores das V. P. do pontão auxiliar.
- 6.º — Substituir este pontão por outro de vigas gêmeas, com 400 m/m de altura, que nos permitisse subir com a betonagem.
- 7.º — Substituir aquele pontão por vigas de carris, apoiadas sobre pilhas de travessas, a-fim-de podermos progredir com a betonagem do encontro até à cota necessária.

Todos estes trabalhos de execução muito melindrosa e difícil, exigindo permanente atenção para a segurança das circulações, foram executados sem qualquer interrupção dessas circulações.

* * *

Os trabalhos das restantes alíneas, embora volumosos, não ofereciam para nós as mesmas



Demolição do arco e pontão provisório

dificuldades, até porque as fundações sobre estacaria de betão armado, dos pilares 2.º, 3.º e 4.º, foram executados por uma empresa especializada.

Para o 1.º pilar foi aproveitado o antigo, de alvenaria, sendo porém necessário preparar a sua fundação sobre estacaria, para suportar um acréscimo de carga sem perigo de assentamentos.

O pilar n.º 5 — teve fundação directa.

* * *

Se analisarmos os trabalhos indicados nas

alíneas de a) a g) ressalta a natureza vária que apresentam, e não exageramos se dissermos que cada um, por si, daria material para interessantes considerações, principalmente de ordem prática, sobre a sua execução.

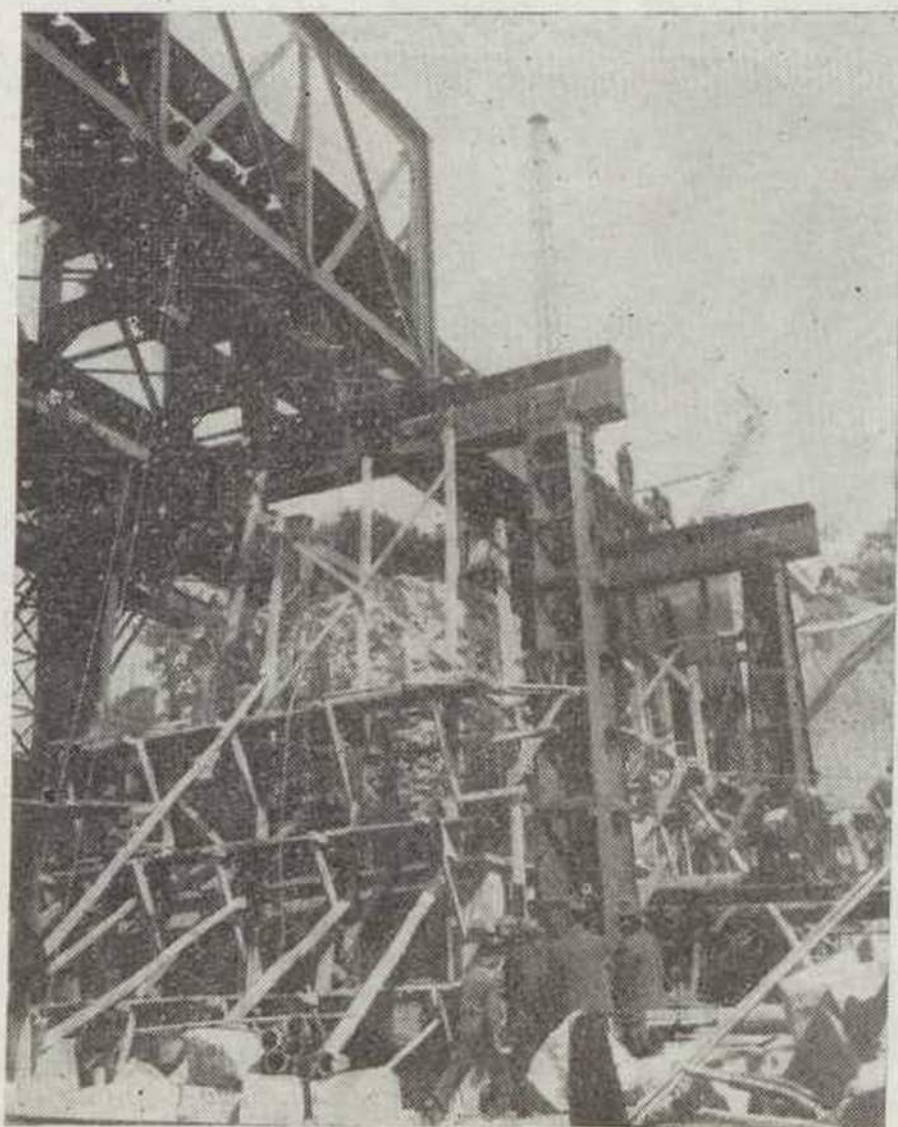
* * *

As bases de betão para os cavaletes de montagem e desmontagem são em número de 60 e idênticas às das pontes já construídas.

* * *

Os principais trabalhos realizados atingiram os seguintes volumes:

Obra	Escavação m. c.	Betão m. c.				Estacas	Alvenaria muros m. c.	Rebocos mq
		130 kg.	160 kg	250 kg	300 kg			
Encontros	—	—	—	—	7	—	296	—
Lado Pampilhosa	—	—	—	—	—	—	—	—
Lado Vilar Formoso	5.289	3'8	37	2.590	124	—	—	765
1.º Pilar	11	—	—	—	25	28	—	42
2.º Pilar	622	—	—	135	130	36	—	32
3.º Pilar	282	—	—	187	53	40	—	15
4.º Pilar	507	—	—	162	50	32	32	15
5.º Pilar	538	—	—	740	61	—	69	14
Cavalete de montagem e desmontagem	1.922	—	—	734	—	—	—	—
Variantes à E. N. n.º 235	3.183	—	—	—	—	—	75	—
Variante à ribeira	542	—	—	—	—	—	142	—
Desaterro junto ao arco-encontro	4.000	—	—	—	—	—	—	—
TOTAIS.	16.896	318	37	4.548	450	136	614	883



Demolição do encontro — Suspensão da ponte em serviço e pontão provisório

Consumiram-se :

- 580 vagões de areia com 3.493,000 mc.
- 4.724,300 mc. de brita para betão.
- 1.300.000 Kgs. de cimento normal
- 250,700 mc. de brita para as variantes à E. N. n.º 235.

Tivemos uma média de 118 operários — dia útil, com um máximo de 210 operários-diários.

Dias de trabalho — 504. — Total de jornais gastos — 59.282.

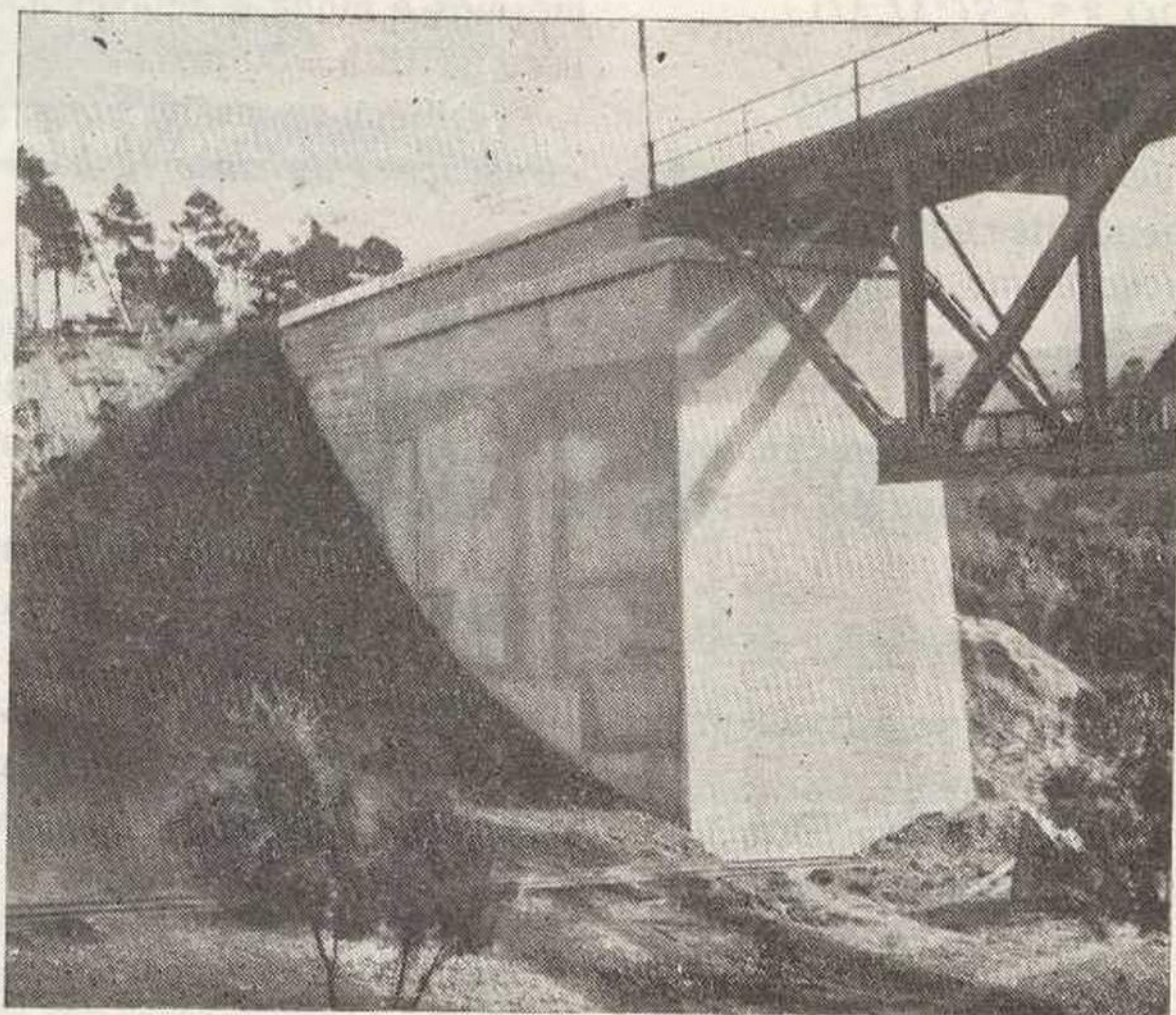
Placas de betão armado em passeios :

Ponte — 702.

Pontão — 70.

Iniciaram-se os trabalhos para a execução das variantes à E. N. n.º 235 em 27 de Fevereiro de 1957 e em princípios de Maio desse mesmo ano os propriamente referentes à obra de arte. Estavam concluídos em 20 de Maio de 1958 os de pré-ripagem.

Seguiu-se a execução dos trabalhos post-ripagem, e ainda estão em realização as variantes definitivas à E. N. n.º 235 — regularização de terrenos de particulares e demolição das bases dos cavaletes de montagem, de



Novo encontro — e nova ponte

desmontagem e envazamentos dos antigos pilares.

* * *

h) — Trabalhos de soldadura eléctrica executados pela Brigada n.º. 1 do Serviço de Obras Metálicas:

- Colocação, por meio de soldadura, de 964 esquadros nas longarinas para fixação de travessas, sendo 864 na ponte e 70 no tramo independente.
- Soldadura de 50 juntas de carris sobre a nova ponte.

Extensão de barras soldadas 303,00 mts.

TRABALHOS DO 2.º ESCALÃO.

(2.ª Fase — executada pelos empreiteiros)

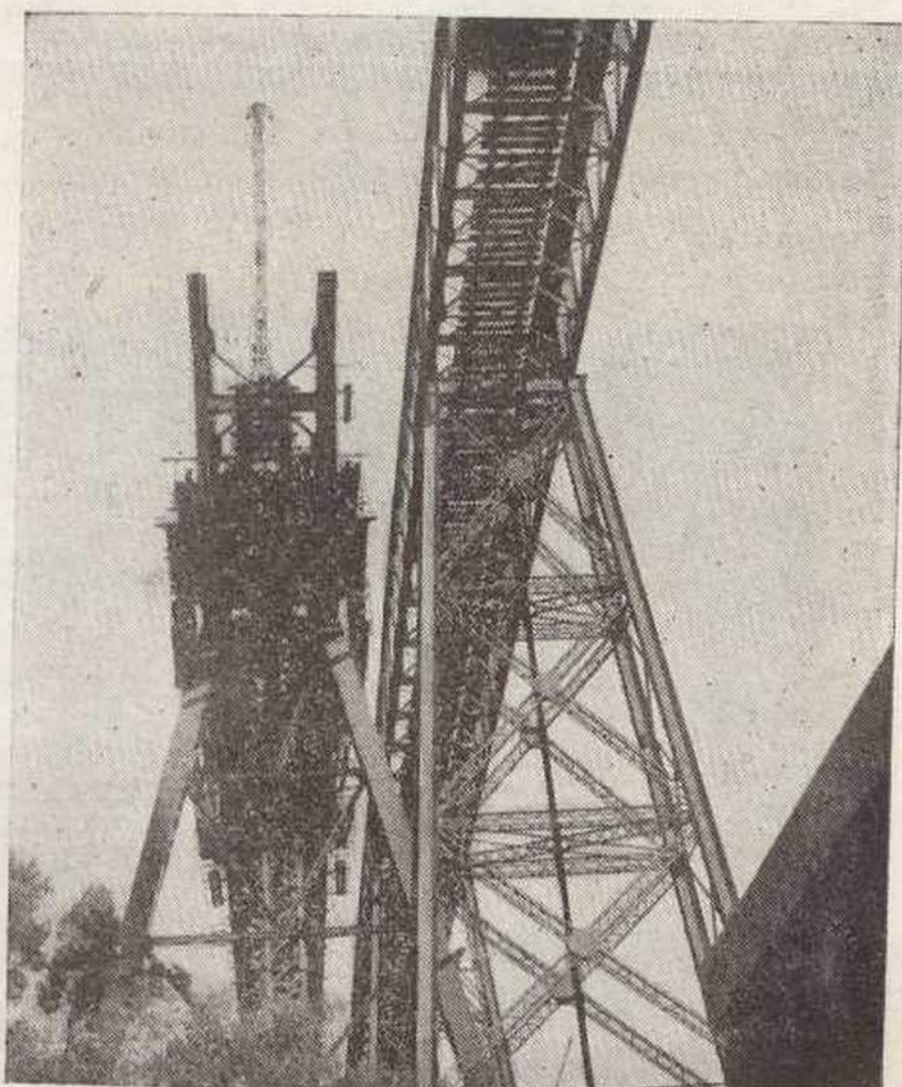
A montagem dos estaleiros teve o seu início em 23 de Setembro de 1957 e um mês depois (23 de Outubro de 1957) iniciaram-se os trabalhos de montagem da estrutura metálica, que ficaram concluídos em 15 de Maio de 1958.

Seguiram-se os trabalhos de preparações da ripagem.

Todos estes trabalhos decorreram com normalidade.

A estrutura desta ponte é também do sistema S. K. R.

Peso total: 1.025 t.



Uma fase da montagem da nova ponte

TRABALHOS DO 3.º ESCALÃO

(Ripagem e entrada em serviço)

Em 14 de Maio de 1958 foi primeiramente ripado o tramo independente com 20 m. de vão:

Ripou-se primeiro o tramo antigo; em seguida o tramo novo.

O trabalho iniciou-se às 16 h. - 45 m., e foi dada via livre às 18 h.-49 m.; duração total 2 h.-4 m., dos quais a via gastou 18 m. para refazer a linha.

* * *

Em 27 do mesmo mês fez-se a ripagem da parte da ponte de viga contínua.

O trabalho teve início às 16 h. - 30 m.

Às 8 - 47 m. começou a deslocar-se a antiga ponte, estando a sua translação concluída após 40 m. com a velocidade média de:

0,175 m/minuto (percurso: 7 m.).

A ripagem da nova ponte iniciou-se, como se previa, às 11 h. - 30m. e terminou às 12 h. - 16 m., isto é, após 46 m. de manobra, para percorrer 8 m., portanto com uma velocidade média de 0,173.9 m/minuto.

Seguiram-se os trabalhos de alinhamento transversal e longitudinal da nova ponte, abaixamento sobre os apoios e correcção dos

mesmos e ainda o refazer a via, que foi dada livre às 18 h. - 30 m.

Verificou-se assim *uma interrupção das circulações durante 12 h.*

* * *

Como ficou exposto, fizeram-se em separado as ripagens da ponte antiga e nova ponte.

O processo usado foi idêntico ao das anteriores.

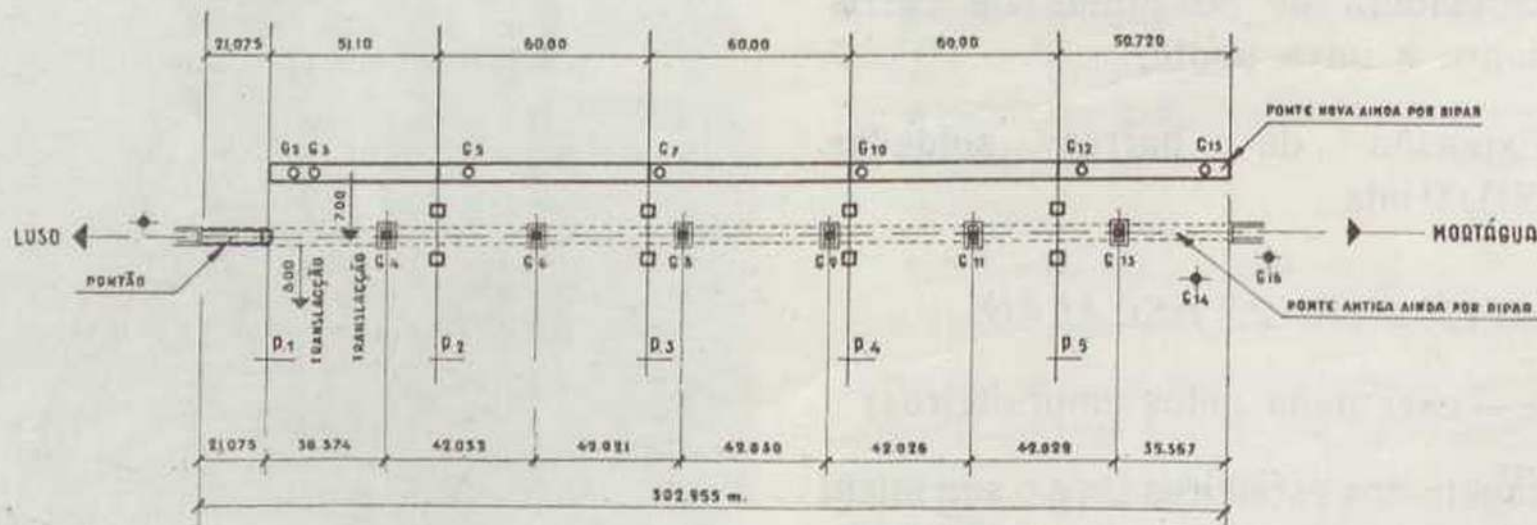
Foram montados, conforme indicamos no esquema, 16 guinchos manuais que comandaram as translações.

Os G 2-4-6-8-9-11-13-14: instalados nas bases dos pilares, com excepção de G 2 que estava sobre a nova ponte — movimentaram a ponte antiga.

Os G 3-5-7-10-12 e 15: instalados sobre a nova ponte, deslocaram esta.

Os G 1 e 16 instalados fora das obras de arte, e junto dos encontros, equilibraram as mesmas estruturas durante a sua translação.

Após estes trabalhos, a ponte entrou em serviço; contudo só em 20 de Julho de 1958 foi retirado o afrouxamento de 10 K.H., pois os trabalhos de post-ripagem foram ainda morosos, principalmente a betonagem de vigas de amarração.



ESCALA APROX - 1:2000



Roma de ontem e de hoje — Roma de sempre

Por ARMINDA GONÇALVES

ROMA dos Césares, cheia de grandeza, embriagada de poder e de luxúria, pagã e gloriosa, senhora e dona de um império tentacular que dominou o mundo da época e assombrou a posteridade! Roma dos primeiros cristãos mártires e sublimes, imolados ao paganismo! Roma dos Papas, piedosa e impiedosa, asceta e lúbrica, tolerante e intolerante, mas sempre magnificente e deslumbradora! Eu te saúdo e admiro. Eu piso as tuas gloriosas pedras e te agradeço a lição viva que recebo do próprio ar que respiro, dos teus muros milenários, dos teus «forums», das tuas termas, dos teus anfiteatros, das tuas colunas truncadas, dos teus palácios, das tuas estátuas, das tuas fontes.

Do cimo das escadas da «Trinitá dei Monti» vejo, em baixo, na Praça de Espanha, a Fonte da «Barcaccia» e os toldos de cores garridas que abrigam as vendedeiras de flores. A colina do «Pincio» funde o verde dos seus ciprestes e dos seus loureiros com a tonalidade rosada do céu nesta hora sonhadora que antecede o crepúsculo. Entre muros de buxos, pelas ruas dos jardins da famosa «Villa Medici», passeiam as recordações romanescas duma sociedade elegante e ociosa.

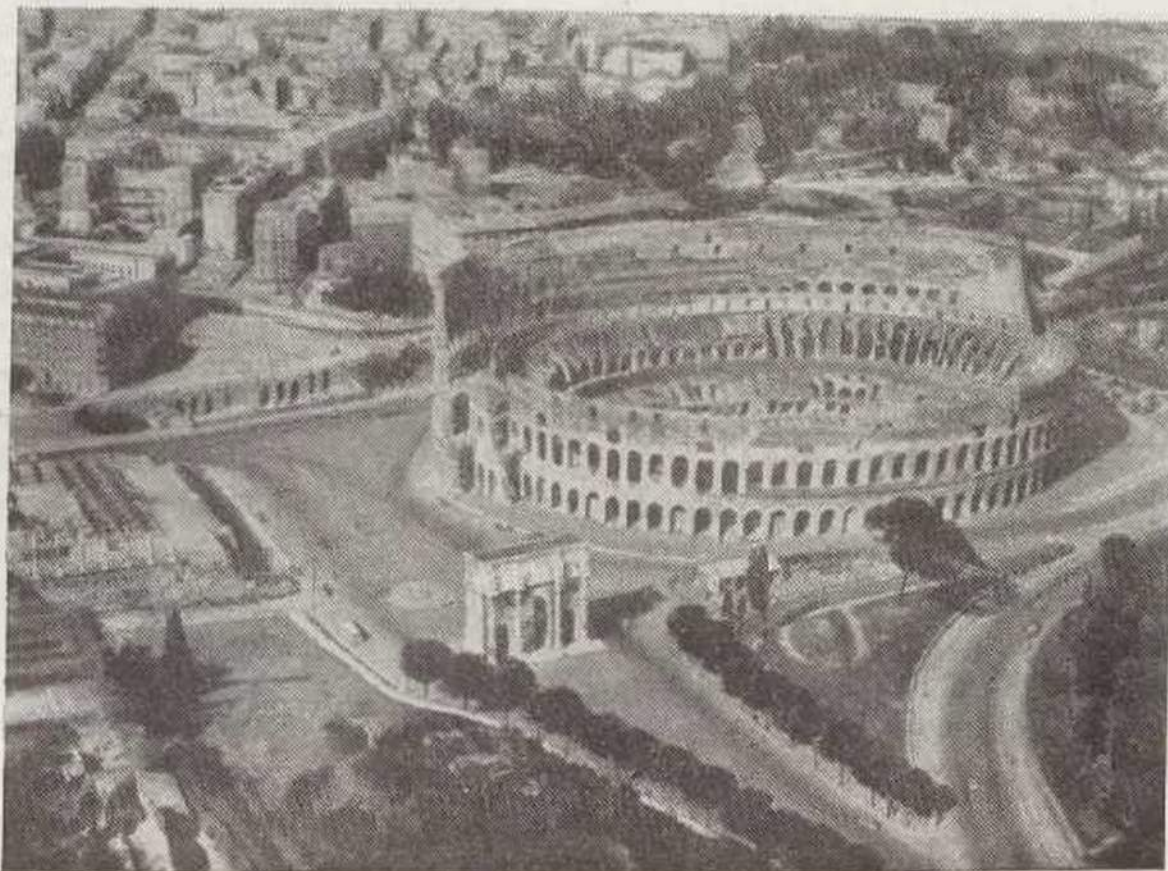
Agora subo, alheada do tempo, a escadaria que

conduz ao Capitólio. Em cima, a estátua equestre de Marco Aurélio. Ao fundo e dos dois lados da Praça, duma harmonia maravilhosa, os Palácios dos Conservadores, que são hoje a sede do teu Município, e o Museu Capitolino guardam inestimáveis tesouros artísticos — a mais antiga colecção romana de esculturas e a pinacoteca, as salas de tapeçarias e de mosaicos. Diante da Vénus Capitolina, encho os meus olhos da sua beleza insuperável. Saio, vou caminhando abstracta e detenho-me a olhar o vale que se estende entre o Palatino e o Capitólio — todo o «Forum Romano» com os seus arcos, os seus templos, as suas colunas quebradas, os seus pórticos, os seus mercados — tudo o que resta do que há dois milénios foi o centro da tua vida, Roma mater!

Desço à Praça Veneza, que conserva ainda o som tonitrante da voz de Mussolini e os seus gestos teatrais; olho o monumento a Vitor Manuel II, majestoso e branco, e penso no soldado desconhecido que ali dorme, penso em todas as guerras que a solidariedade e a fraternidade humanas deviam banir para sempre.

Chama-me o invencível apelo dos teus filhos de outrora. Uma angústia e uma tristeza imensas me oprimem diante do Coliseu, cuja monstuosa im-

■
Vista aérea do Coliseu
e da colina do Palatino
■



nência se eleva na minha frente. Penso que os homens de hoje pouco diferem dos de ontem. A inteligência humana tem feito conquistas extraordinárias, é certo: a ciência e a técnica actuais assombrariam os nossos antepassados; mas, espiritualmente, o homem pouco ou nada progrediu. Os circos, agora, não são como os teus circos, Roma, como este Coliseu que me causa calafrios. Já não se atiram homens às feras, já não se defrontam e matam os gladiadores — mas na arena do Universo inteiro outros crimes se cometem, tão nefandos como os que então viste cometer, Roma imortal.

Vou deambulando pelas tuas ruas e praças: Via del Corso e Praça Colonna com a coluna de Marco Aurélio encimada pela estátua de S. Paulo; Praça Esedra com as suas arcarias, no meio da qual cintilam, à luz, as gotas de água da fonte das Náiades; Praça del Popolo e o obelisco proveniente do Templo do Sol em Heliópolis, transportado do Egipto no tempo de Augusto; Praça Navona, com três fontes monumentais (a dos Rios, ao centro, é obra de Bernini) e um obelisco

Entre as obras famosas da antiguidade, contemplo encantada o célebre grupo do «Laocoonte» e o «Apolo do Belvedere» que a magnífica arte grega nos legou.

Vem a seguir o rosário das tuas igrejas notáveis: S. Paulo, contruída sobre o túmulo do Apóstolo, grandiosa, para mim a mais bela depois da Basílica de S. Pedro; S. João de Latão, que é a tua Catedral; Santa Maria Maior; Santa Maria in Cosmedin, edificada sobre as ruínas dum templo pagão na Praça Bocca della Verità, defronte dos templos de Vesta e da Fortuna Viril; Santa Maria in Aracoeli, na colina do Capitólio, uma das tuas mais antigas igrejas; San Pietro in Vincoli, onde nos fta o extraordinário Moisés, de Miguel Ângelo. E dos teus museus e galerias de arte. Para admirar a Fornarina, do divino Rafael, subo ao Palácio Barberini. No Museu e Galeria Borghese detenho-me diante da linha irmã de Napoleão, Paulina Bonaparte, casada com um príncipe Borghese, que parece viver e falar na esplêndida nudez imortalizada pelo cinzel de Canova. Esculpido por Bernini, o corpo



A igreja da Trinità dei Monti,
Em baixo fica a Praça de
Espanha

histórico; Praça de S. Pedro, imensa, majestosa, com a fachada da Basílica a servir de fundo, aos lados as colunatas de Bernini, as duas fontes também de Bernini e um obelisco egípcio levado do circo de Nero.

Entro na primeira igreja da cristandade. A sensação de paz, na meditação em que me absorvo, é ultrapassada pelo estonteamento do espírito diante de tanto esplendor, de tanta magnificência, de tanta maravilha do génio humano.

Percorro a Capela Sixtina e os Museus do Vaticano. O mesmo assombro! A mesma criação de gigantes! Os mais gloriosos artistas da Renascença aqui deixaram perpetuados os seus nomes. É Miguel Ângelo, é Leonardo, é Rafael! E outros, muitos outros! Giotto, Ghirlandaio, Tiziano, Beato Angélico, Melozzo da Forlì, Muziano, Botticelli, Caravaggio, Pinturicchio, Domenichino, Maratta, Murillo, na pintura; Maderno, Bernini, Bramante, Sangallo, Baldassare Peruzzi, Della Porta, Canova, Domenico Fontana, na estatuação e na arquitectura, são os criadores geniais de toda esta surpreendente beleza que actua como um filtro no meu espírito emocionado.

de Prosérpina suspenso das mãos do seu raptor, Plutão, é como se fosse carne latejante e não dura e fria pedra. E, no retrato de Ghirlandaio, a nobre florentina Madalena Strozzi diz-me que a beleza é eterna porque o homem a eterniza.

Demoro-me sòzinha, alheada do tempo e da realidade, a pisar as salas povoadas de palpitantes estátuas e de quadros famosos, alguns de renome universal. E, quando saio do Palácio e me confundo com a multidão dos teus habitantes, Roma, um sol quente e doirado acompanha-me na manhã estival. A sombra das árvores do grande e belo parque da Villa Umberto I, que me servem de dossel, adoça a luz crua do céu, do teu céu de múltiplas cambiantes, cidade sugestiva cheia de pitoresco e de tradição.

A minha peregrinação continua e o teu poder de sedução embriaga-me.

Na «Fontana di Trevi», a mais monumental e espectacular das tuas fontes, atiro à água uma moeda para... não me despedir de ti definitivamente.

Percorro agora o Foro Itálico. Por fundo, a cenografia verdejante do Monte Mário e a sumptuosidade da



A grandiosa estação ferroviária «Termini», vendo-se, à esquerda, um muro milenário do tempo da época imperial

«Villa Madame». Penso novamente em Mussolini que, à imagem dos Césares da antiguidade, mandou construir um «Forum» que perpetuasse a sua memória. As estátuas gigantescas que rodeiam o Estádio são transposições do passado para um presente em que um homem quis ter a grandeza da tua época imperial, Roma; a Coluna em que o Duce mandou gravar o seu nome e as suas vitórias como condutor dum povo, são a confirmação da sua audácia e das suas ambições.

Mas o Foro Itálico é uma das tuas mais grandiosas obras modernas, tal como a estação ferroviária «Ter-

mini», de novíssima arquitectura, quase chocante, a par dum muro milenário e a dois passos das Termas de Diocleciano.

A sensibilidade dos teus artistas! — dos architectos, dos arqueologos...

É nos monumentos do teu passado, monumentos que me falam do teu imenso poderio — da tua grandeza, das tuas derrotas; é no fausto e no esplendor da tua Renascença; é na magia da tua arte inultrapassável que eu encontro a tua alma imortal, Roma de sempre!



ENGENHEIRO JOSÉ DA COSTA

EM 19 de Dezembro, na Casa do Alentejo, foi oferecido ao Sr. Eng.º José da Costa, por parte do pessoal superior da Companhia, um jantar de homenagem e despedida por motivo da sua passagem à situação de reforma.

A festa decorreu em ambiente de quente simpatia e camaradagem, todos se empenhando em testemunhar ao Sr. Eng.º José da Costa a melhor estima e o maior pesar pelo seu afastamento.

Aos brindes falou em primeiro lugar o Sr. Eng.º Duarte Neves, em nome dos demais convivas e como o mais moderno deles no serviço da Companhia (conforme é da tradição), realçando as virtudes invulgaes do homenageado, os primeiros do seu convívio e a rectidão do seu carácter e evocando a sua capacidade de trabalho, o seu avisado conselho como Chefe e a sua extrema bondade, que lhe granjearam a amizade, respeito e admiração de colegas, colaboradores e subordinados, acabando por lhe desejar as maiores prosperidades e venturas.

Seguiu-se o brinde do Sr. Eng.º Júlio José dos Santos, Chefe da Divisão da Exploração, que, recordando a longa carreira do Sr. Eng.º José da Costa e pondo em relevo a sua tenaz dedicação pelo serviço e o interesse que sem-

pre lhe mereceram todos os problemas inerentes às suas funções e a inteligência, acerto e espírito de sacrifício que presidiram à sua actuação, bebeu pela saúde e pelas felicidades do homenageado.

Este falou no final, agradecendo a homenagem que lhe era prestada e todas as atenções que lhe foram dispensadas no decurso dos seus trinta e três anos de actividade, salientando as que ficou devendo aos Srs. Eng.ºs Lima Rego, Júlio José dos Santos, Azevedo Nazareth e Lopes Guerra.

Quase a terminar, afirmou:

«Filho dum modesto e digno factor e chefe de estação, que durante mais de 45 anos serviu a Companhia; nascido e criado em estações de caminhos de ferro, é com sincero desgosto que me afasto do serviço e de tão competentes e generosos companheiros de trabalho; mas... a falta de saúde tem mais força do que o sentimentalismo...»

E mais adiante:

«Afasto-me com a consciência tranquila e com a íntima convicção de ter cumprido o meu dever e, seja-me permitido dizê-lo, com a certeza de que sempre servi a Companhia com dedicação e interesse pelos trabalhos, muitas vezes com sacrifício da saúde e da família.»



Apontamentos FEMININOS notas & modas

Por CAROLINA ALVES

Cuide da sua beleza

Dedique, diariamente, 12 minutos apenas a alguns exercícios de ginástica e verá como o seu corpo se torna flexível, ágil e rejuvenescido.

Toda a mulher tem o dever de cuidar com muito interesse de si, da sua beleza e da sua saúde.

Quase todas as revistas se têm ocupado largamente deste assunto, publicando listas de exercícios com as explicações necessárias para serem executados com correcção. Por isso, é fácil a qualquer mulher adquirir uma dessas revistas e cumprir com rigor todas as indicações, com muita persistência. Incluir mais esta obrigação à rotina diária.

Durante uma sessão de ginástica, o cérebro deve ordenar a cada músculo ou grupo de músculos que puxem a fundo o seu esforço (sem crispação) porque um músculo habituado a um certo movimento não se desenvolve mais, se não for forçado.

No entanto, para que tenham consciência de que um exercício está bem feito, esclareço que, devem sentir no fim de alguns minutos, os músculos tornarem-se activos, ardentes, sinal de que trabalharam e se encheram de sangue e consequentemente alimentados e fortificados.

Para se conservar a saúde e a beleza, basta condensar nalguns exercícios, movimentos para o despertar respiratório, para a leveza, adelgaçamento da cintura, das ancas, trabalho dos músculos abdominais, endireitamento natural das costas e moldagem da barriga das pernas.

No fim de alguns dias de «desenferrujamento», ficará surpreendida com a leveza, elegância, dinamismo e boa disposição.

É bom saber que...

As nódoas de fruta, ou de vinho tinto, desaparecerão se lhes deitar em cima, e desde certa altura, água fervente; mas sempre enquanto estão frescas. O sabão é prejudicial, pois fixa-as mais.

* * *

Os pregos, antes de se pregarem em qualquer madeira, devem espetar-se em cera amarela; deixam-se enterrados na cera, pelo menos vinte e quatro horas. Depois pregam-se com muita facilidade sem receio de fazer estalar a madeira.

* * *

Para tornar brilhantes as golas dos vestidos das crianças e os colarinhos das camisas, dissolva o pó de goma em água fria e junte-lhe uma colher de borato



A já muito falada linha «pião» — moda para o corrente ano

de soda (mais ou menos cheia, conforme a quantidade de goma) ou um pouco de goma arábica, esperando-se um pouco, até que a goma se dissolva bem.

A acção repetida do ferro bem quente é, no entanto, o que dá maior brilho.

Ovos enfeitados

Ovos escalfados, fatias de pão, queijo parmesão, fiambre, manteiga, molho branco, e leite q. b.

Cortam-se fatias de pão, ensopam-se em leite e colocam-se numa travessa barrada com manteiga. Escalfam-se os ovos em manteiga, tantos, quantos são as fatias. Sobre cada fatia se assenta um ovo.

Guarnecem-se os intervalos da travessa com montinhos de fiambre picado.

Cobre-se tudo com molho branco e vai ao forno um bocado.

Regulamentação **DISPERSA**

I — Conselho de Administração

Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 144 de 20-11-58 — Assistência clínica e subsídio na doença, ao pessoal dos quadros auxiliares.

II — Divisão da Exploração

A — Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da série M de n.º 881 de 3-12-958 ao n.º 899 de 31-12-958.

B — Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2711 de 3-12-958 — Sinalização da estação de Sacavém.

C — Serviço Comercial e do Tráfego

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

11.º aditamento aos Quadros de Distâncias de 18-12-958 — Apeadeiro de Mirão.

12.º aditamento aos Quadros de Distâncias de 29-12-958 — Apeadeiros de Funglavaz e Simões.

1.º, 2.º e 3.º aditamentos aos anexos n.ºs 1, 2 e 3 da Tarifa Comum Internacional, de 25-11-958 — Disposições especiais para o transporte de passageiros, entre Portugal, Espanha, França e outros países da Europa.

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

D — Serviço da Fiscalização das Receitas

Circular n.º 1121 de 22-12-958 — Bilhete Turístico Europeu para uso dos turistas americanos «Eurailpass».

Os **noossos** **CONCURSOS**

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

A gravura mostra um interessante aspecto de uma das principais estações ferroviárias do país.

Por estatística recentemente elaborada, apurou-se que esta estação tem um movimento diário de cerca de 7000 passageiros.

As respostas dos nossos assinantes devem ser enviadas até ao fim do mês, em simples postal, para a estação de Santa Apolónia. Os prémios serão sorteados entre os concorrentes que tiverem respostas certas.

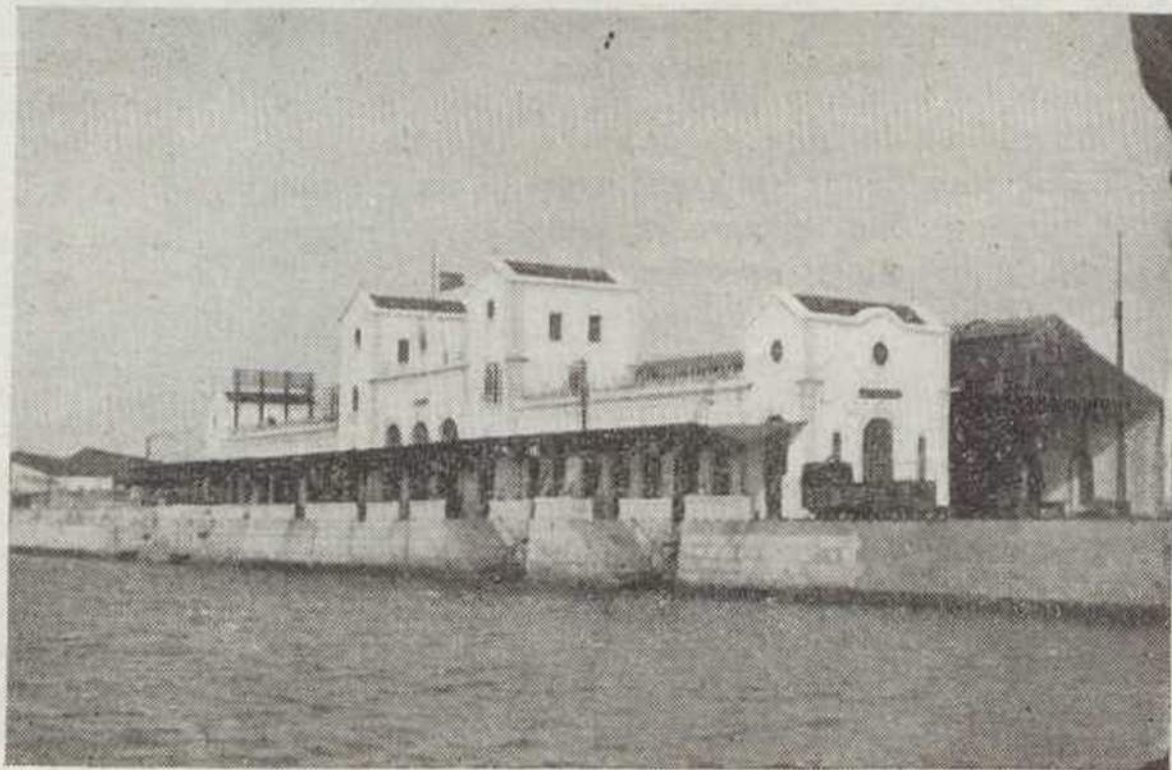
N.º 20

QUE ESTAÇÃO É ESTA?

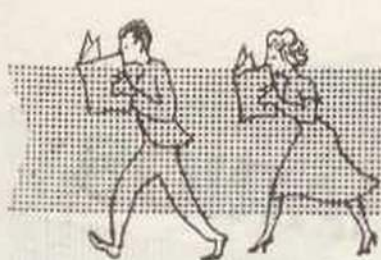
Resultado do Concurso N.º 18

Solução: — Vila Real de Santo António

Foram premiados: — Manuel Simões, fiscal do pessoal de tracção em Pampilhosa; Ricardo de Sousa Pencarinha, factor de 2.ª classe em Fuzeta e João Gregório Júnior, operário de 3.ª classe em Vila Real de Santo António.



(Foto Salvador Reis)



O BOM HUMOR NOS COMBOIOS

Pelo Inspector ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

ESTAVA em pleno curso a segun da Grande Guerra mundial, e o nosso País, apesar de ter ficado neutro perante o enorme conflito que ensanguentou a humanidade, sofreu, também, como todos sabem, enormes restrições em todas as actividades. Portugal não podia infelizmente fugir à regra.

A falta de combustíveis líquidos fez afluir aos Caminhos de Ferro todos os transportes que até então se faziam pela estrada, mas, diga-se de passagem, se não fossem os comboios, as grandes dificuldades por que o País passou teriam sido muito maiores. Mas, por outro lado, foi essa mesma terrível guerra que veio demonstrar cabalmente, que só os Caminhos de Ferro são susceptíveis de resolver com eficiência, e em qualquer eventualidade, todos os grandes problemas de transporte.

Os comboios tiveram de ser reduzidos a um número ínfimo, e daí, apesar de nesses anos não se viajar por mero prazer, o andarem sempre superlotados. A rapidez e a comodidade iam desaparecendo aos poucos, mas como tudo é relativo, pode afirmar-se que

gem cheia. Num compartimento várias pessoas amigas e de família, falavam animadamente de tudo em geral, mas das operações bélicas, em especial. Nas Caldas de Aregos uma senhora entrou, para ocupar o único lugar vago que havia no compartimento. Na rede e com os mais requintados cuidados colocou, no lado oposto ao seu lugar, um pequenino cabaz, envolto em fino papel branco.

No grupo havia uma pessoa que conhecia esta senhora. Por isso, depois de a saudar, fez as apresentações da praxe. A senhora era bonita e elegante, não havia dúvida. Alegre e sorridente. Desenvolta. Nova.

Instantes depois todos falavam animadamente. Vivacidade e entusiasmo gerais, menos de um dos passageiros, tipo inglês que estava sentado em frente da bonita senhora. Toda a atenção deste — observava eu — se concentrava na contemplação da jovem. Vê-la, ouvi-la, devia ser, para este passageiro, magro, feio e vermelhuço, ostentando horrível casaco de xadrez, prazer inefável.

Em plena via, entre Vila Meã e Caíde, o comboio parou. Falta de pressão na máquina. A composição era pesadíssima, pois além das carruagens, rebocava também vagões repletos. Era noite fechada. Lá fora chovia torrencialmente.

Esta paragem, a segunda que já se registava desde a partida da Régua, longe de aborrecer os passageiros, divertia-os — e era até ensejo para se contarem peripécias de sabor variado, ocorridas em outras viagens.

Foi nesta ocasião que, quem tivesse reparado bem, teria visto oscilar, ligeiramente, aquele pequenino cabaz envolto em fino papel branco e que elegantes mãos femininas haviam colocado na rede, com redobrados desvelos. O cabaz moveu-se um quase nada — discretamente, imperceptivelmente — e segundos depois um ligeiro fiozinho líquido, amarelo como velho oiro, caía no lábio superior do inglês que se sentava por baixo, e que embevecido continuava contemplando a formosa senhora da sua frente. Mas ele não ficou zangado. Pareceu-me até que ficara satisfeito com o sucedido. Tinha agora um pretexto para se dirigir à dama...

Efectivamente, muito gentil, olhando em frente, ao mesmo tempo que a sua língua tomava contacto com o líquido doirado que caía, indagou:

— «Port Wine», minha senhora?

— Não, não! «Fox terrier»...

* * *

É que no pequenino cabaz transportava-se um pequenino cão de luxo que, muito naturalmente, também tinha que satisfazer as suas necessidades...

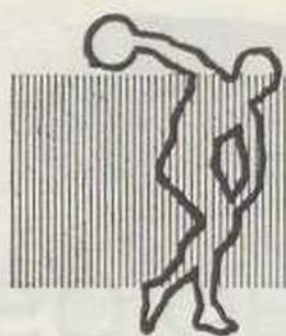


- «Port Wine», minha senhora?

a satisfação pelo meio de transporte era boa considerando a época.

Das próprias dificuldades da ocasião muitas vezes se tirava partido, e o bom humor manifestava-se espontâneo a cada passo, nas linhas férreas portuguesas... apesar dos tempos correrem mal. Mas é melhor contar desde o princípio, um caso que ilustra esta observação.

Eu vinha da Régua no comboio correio. Carrua-



GRUPOS *desportivos* FERROVIÁRIOS

O «Ferroviário» de Lourenço Marques é campeão de futebol de Moçambique. Noticiário dos nossos grupos.

Por J. MATOS SERRAS

COMO noticiámos no número anterior, o título de campeão de futebol de Luanda foi conquistado pelo Clube Ferroviário daquela cidade, que logrou suplantar os restantes sete concorrentes. Os futebolistas luandenses estão agora a participar no torneio provincial.

É com satisfação que hoje damos a notícia de um novo êxito de desportistas ferroviários — o Clube Ferroviário de Lourenço Marques é campeão de Moçambique em futebol. Proeza digna de encómios, ela demonstra o valor do «team» laurentino.

Este foi o III Campeonato de Moçambique em futebol, e teve lugar em Quelimane, com a presença das equipas do Ferroviário de Lourenço Marques, Sporting da Beira, Sporting de Nampula e Sporting de Quelimane.

Os campeões moçambicanos, a cuja turma

pertence o ex-belenense Castela, representarão Moçambique na próxima prova da «Taça de Portugal», mas para se deslocarem ao Continente terão de fazer jogos de competência com o apurado de Angola.

* * *

Sob a orientação de Roqui, antigo jogador do Sporting C. P., o «onze» do nosso Grupo do Entroncamento teve excelente comportamento no torneio de futebol do Distrito de Santarém, classificando-se para tomar parte no Campeonato Nacional da 3.^a Divisão.

* * *

Não têm sido felizes os basquetebolistas do Grupo do Barreiro no decorrer do 18.^o Campeonato da 1.^a Divisão da F. N. A. T.

Nas últimas jornadas os barreirenses perderam com a Fábrica Regina e Casa Guérin.

* * *

Conforme recentemente informámos, o Grupo Ferroviário de Pampilhosa teve brilhante estreia nos torneios de Atletismo da F. N. A. T., quer Regionais como Nacionais, com realce para o valoroso atleta António de Jesus Pedro.

Os desportistas de Pampilhosa desejariam agora, muito justamente, que a expansão do Desporto Ferroviário fosse alongada ao âmbito internacional nesta modalidade, a exemplo do que sucedeu com o Basquetebol e Remo.



A equipa de Futebol do «Ferroviário» de Moçambique

DELEGACÃO TURÍSTICA dos Ferroviários

Por ALBERTO DA SILVA VIANA

As próximas visitas de ferroviários estrangeiros a Portugal

Promete ser bastante animado o novo ano turístico, a avaliar pelo número já avultado de excursões a Portugal, projectadas pelos nossos colegas estrangeiros.

Como no ano findo, contamos que sejam os ferroviários franceses a ocupar o lugar primacial nesta afluência de visitantes. Mais de uma dezena de grupos se aprestam para repetirem, entre nós, os programas turísticos executados em 1958.

É interessante notar que, além da já tradicional viagem a Coimbra por ocasião da Festa da Queima das Fitas, um outro grupo francês se deslocará expressamente a Portugal para assistir às festas da Senhora da Agonia, em Viana do Castelo.

Também os ferroviários alemães devem tomar larga parte neste movimento turístico, sendo de esperar que cerca de uma centena nos visite proxima-mente, atraída pelas boas impressões que os seus colegas levaram de Portugal no ano findo.

Registamos, ainda, com a maior satisfação, outros projectos de ferroviários austríacos, suíços, dinamar-

queses e espanhóis a atestarem o êxito das suas recentes viagens ao nosso país.

É de esperar que ferroviários de outras nacionalidades incluam, em breve, Portugal, nos seus programas turísticos, dadas as consultas que ultimamente deles temos recebido.

Festa internacional da neve

Realiza-se no corrente mês, em MORZINE (França, departamento de «Haute-Savoie»), uma importante manifestação internacional A.T.C., dedicada aos ferroviários «esquiadores e turistas» e às suas famílias, com a participação das Associações Turísticas dos Ferroviários dos diferentes países europeus.

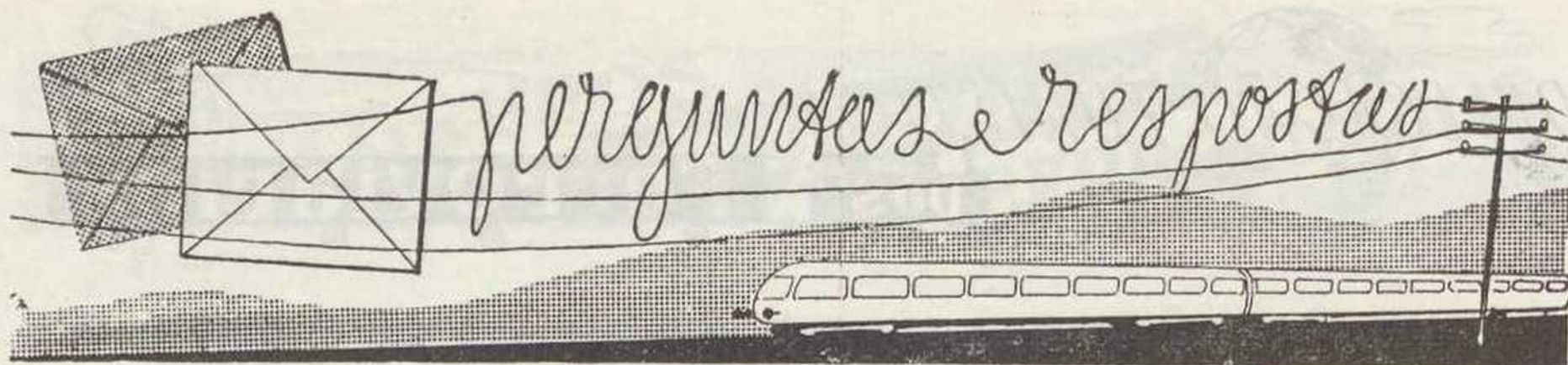
O programa, rico em atractivos, inicia-se no dia 18, domingo, com uma concentração em THONON-LES-BAINS, prosseguindo nos dias 19 e 20.

Além de provas desportivas para esquiadores de todas as categorias, estão previstas excursões em teleférico nas montanhas, uma festa nocturna e um jantar de encerramento em CLUSES.

A inscrição nesta festa invernal foi aberta igualmente aos ferroviários portugueses, ao preço de 7.650



O grupo ferroviário espanhol, junto da igreja de S. Francisco, no Porto



Divisão da Exploração

Serviço de Movimento

Pergunta n.º 2 108/Cons. n.º 279 — M — A marcha M 4411 (locomotiva e composição para o comboio n.º 1001) foi expedida de Campolide depois da hora regulamentar em virtude do tardio fornecimento da máquina, atraso que foi reflectir-se na marcha do comboio n.º 1001 que foi expedido atrasado de Lisboa-P.

Peço esclarecer-me como devia ter sido classificado o atraso com que partiu da origem o n.º 1001.

Resposta — O tempo que o comboio 1001 perdeu em Lisboa-P. esperando a locomotiva e composição chegada na marcha M 4411 que partiu de Campolide

francos por pessoa, desde o pequeno almoço de domingo ao jantar de encerramento de 3.ª feira.

O respectivo programa encontra-se em distribuição na D. T. F.

As nossas iniciativas

Está despertando o maior interesse entre os assinantes do «Boletim da C. P.» a anunciada excursão à Escandinávia, por oferecer aos ferroviários portugueses rara oportunidade de uma visita àquelas paragens distantes.

Com efeito, as longas distâncias a percorrer por caminho de ferro e a penetração nas regiões árticas da Suécia e da Noruega, de morosas comunicações, tornam esta viagem quase inacessível aos que, partindo de Portugal, dispõem de tempo limitado de férias.

Só uma viagem organizada, com itinerário minuciosamente estudado e um plano seleccionado de visitas, poderia resolver os problemas suscitados e dar viabilidade a este empreendimento.

Graças ao amável concurso das Associações turísticas dos ferroviários dinamarqueses, suecos, noruegueses e alemães, conseguiu-se elaborar um programa turístico atraente que visa não só a devida apreciação das regiões a visitar mas também a comodidade dos participantes.

O programa da viagem e respectivas condições de inscrição encontram-se em distribuição na D. T. F. e serão enviados pelo correio aos interessados que o solicitarem.

atrasada pelo tardio fornecimento da máquina devia ter sido classificado à «Tracção».

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2110/Cons. n.º 333 — F — Peço esclarecer-me se a quantidade de remessas expedidas, a indicar mensalmente em mod. F. 83, também deve abranger as remessas procedentes das Centrais.

Resposta — As remessas de grande e pequena, velocidade expedidas nas centrais são consideradas como procedentes da estação onde nos sejam transmitidas, para efeito do preenchimento dos mod. F. 83 e, por consequência, devem aumentar-se às quantidades da própria estação para indicação, em total, nos referidos modelos.

Desta regra exceptuam-se apenas as remessas procedentes das centrais cuja contabilidade está centralizada em Porto-Central e Lisboa-Central, visto tais remessas serem incluídas nos mod. F. 83 das centrais centralizadoras.

///

Pergunta n.º 2111/Cons. n.º 334 — F — Havendo divergências quanto ao procedimento a seguir, peço favor de ser esclarecido sobre o seguinte:

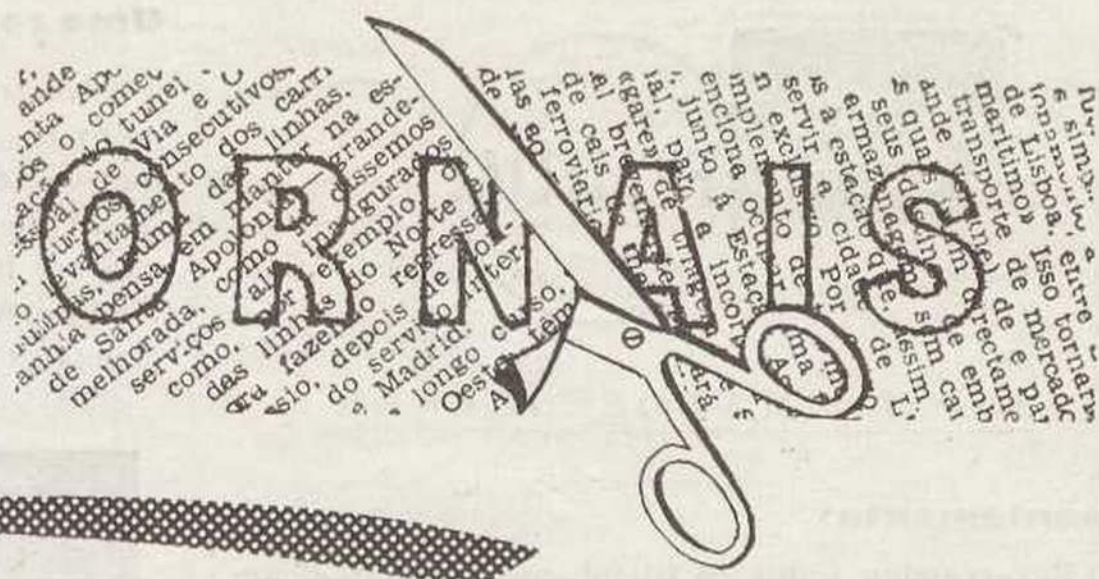
Muitas vezes, passageiros destinados aos apeadeiros de Sousa da Sé e Monte das Flores, apresentam bagagens a fim de serem despachadas juntas aos seus bilhetes, o que tenho feito indicando como estação de destino da bagagem Évora ou Tojal, conforme o caso, observando em toda a escrituração, a ficar num ou noutro apeadeiro. Ora sucede haver opiniões de que, neste caso, deve-se passar também o bilhete para o destino que foi obrigado a levar a bagagem.

Como não vejo nada escrito que diga tal, peço esclarecer.

Resposta — Neste caso podem ser despachadas as bagagens para Sousa da Sé e Monte das Flores (*destino dos bilhetes*), desde que o seu seguimento seja feito nos mesmos comboios em que seguem os passageiros, e desde que estes se obriguem, em destino, a retirá-las do furgão, contra a entrega da respectiva senha. Não sendo cumprida esta formalidade, as bagagens seguirão para a estação seguinte, devendo ser cobrada do passageiro a taxa correspondente ao novo percurso, se for devida.

Do

J



A evolução das locomotivas eléctricas

A evolução das locomotivas eléctricas nestes últimos oito anos mostra a rapidez dos progressos realizados neste domínio.

No que respeita a locomotivas para corrente contínua, em 1950, as «2 D 2», postas ao serviço no percurso Paris-Dijon, pesavam 144 toneladas e tinham a potência de 5.000 c. v. Eram equipadas com 4 eixos motores (como indica a letra D) em 2 carros («bogies»).

Reconhecida a desnecessidade desses carros surgiu a C C (duas vezes três eixos motores), de aderência total, com 107 toneladas e 4.700 c. v. de potência.

Nova jornada no aligeiramento da locomotiva: surge a BB (duas vezes dois eixos motores), com 82 toneladas e 5.200 c. v.

Mas já se pensa em novo tipo da B B, de 60 toneladas e 3.000 c. v.

Para utilização de corrente monofásica, de frequência industrial, apareceu primeiro a C C de 120 toneladas, mas, quase imediatamente, a B B de 85 toneladas.

Está a construir-se novo tipo: a B B de 68 toneladas.

(De «Le Monde», de 4-12-58)

Locomotivas tele-comandadas

Nas estações de separação, importa que as operações de classificação dos vagões se realizem com o máximo de rapidez e com o mínimo de movimentos. De há tempo que essas estações em França estão equipadas com dispositivos de manobra automática de agulhas.

Mas um novo passo foi franqueado neste ano, no domínio da automotização das estações de separação. Com efeito, já se conseguiu o comando a distância das locomotivas Diesel, de manobras.

Esta locomotiva obedece a qualquer programa, por mais complexo que seja, com mais exactidão do que um hábil maquinista. Ela vem encostar automaticamente ao material a manobrar, reduzindo a velocidade à aproximação desse material e tomando contacto suave com ele.

O dispositivo de comando age por via hertziana, em banda especialmente atribuída à Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F.); dirige continuamente a velocidade da locomotiva, a marcha à frente, a marcha atrás e o ponto morto. A locomotiva é equipada com um receptor, associado ao posto rádio-emissor. Além da instalação do receptor, nada se modifica nos órgãos de comando da locomotiva: um simples inversor permite passar do telecomando para o comando vulgar. Três modulações de baixa frequência são empregados: 135, 170 e 205 Hz.

A S. N. C. F. vai concentrar as operações de separação em reduzido número de estações, mas as respectivas instalações serão dotadas dos mais modernos equipamentos. Dispõe actualmente de 40 grandes estações de separação, das quais 4 para serviço de ligação com os grandes postos, 5 no aglomerado parisiense, 2 na região de Lião, 10 nas regiões industriais do norte e do leste. As outras situam-se nos principais nós de circulação: Toulouse, Tours e Dijon. Outras ainda, como a de Vaires, Le Bourget, Miramas e Bordéus vão ser modernizadas.



Por J. MATOS SERRAS

Apontamento

Surpreendeu todos os filatelistas que se dedicam ao coleccionamento de selos com motivos ferroviários, o facto de a recente passagem dos 50 anos da inauguração do Caminho de Ferro do Vale do Vouga não ter merecido a emissão de um selo ou, ao menos, a criação pelos C. T. T. de um carimbo especial alusivo ao acontecimento.

Literatura Filatélica

Por ocasião do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro há tempo realizado em Madrid, a revista espanhola «Trenes», da RENFE, publicou um número especial, com luxuosa apresentação.

Interessante o artigo da autoria de Juan Cabrera, em que trata da história dos Centenários e Congressos de Caminhos de Ferro e o seu aproveitamento como motivo filatélico, ilustrando o trabalho com a reprodução, nas cores originais, de muitos desses selos.

Temática de Caminhos de Ferro

Os quatro selos que apresentamos foram emitidos no ano de 1943, pelo antigo Estado Alemão SLOVENSKO, para assinalar a inauguração de um ramal ferroviário entre Presov e Straiske.



Uma raridade

Na revista «Life» de 5 de Julho de 1954, cujo número foi dedicado à Filatelia, vem inserta a quadra que se reproduz. Trata-se de um erro do selo n.º 139 dos Estados Unidos da América, pois a locomotiva aparece invertida.

A esta quadra foi atribuído o valor de 15 000 dólares (cerca de 450 contos).



Marcofilia

Além do carimbo comemorativo que foi aposto na cidade de Belo Horizonte por ocasião do Centenário da Estrada de Ferro Central do Brasil, e que reproduzimos no último número, houve também outro carimbo de desenho igual, cuja aposição teve lugar na cidade de São Paulo.



Recenseamento Filatélico

Deseja permutar:

Luís José Pereira da Rosa — Rua Lopes, 78-r.º c. Dt.º — Lisboa.

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

Dr. Wanzeller Pessoa

Passou à situação de reforma a partir de 1 de Janeiro, a seu pedido, o Sr. Dr. Fernando Wanzeller Pessoa, médico do Serviço Central.



Nascido em 19 de Agosto de 1889, formou-se na velha Escola Médico-Cirúrgica de Lisboa e em 26 de Novembro de 1919 foi nomeado médico substituto da Assistência de Lisboa, passando a médico efectivo em 9 de Agosto de 1920.

Em 1 de Maio de 1941 foi promovido a médico adjunto, lugar que ocupou até à sua saída da Companhia.

O Sr. Dr. Wanzeller Pessoa foi sempre, tanto como clínico da melhor escola, como funcionário da C. P., um espírito activo, impulsionado constantemente pelo desejo de bem cumprir todos os deveres do seu cargo. Médico distinto, continua a ser um dos elementos mais brilhantes do Corpo Médico do Dispensário Policlínico Central da Junta da Província da Estremadura e o seu nome será sempre lembrado com respeito e saudade nos Serviços Médicos da C. P..



Por motivo da passagem à situação de reformados, o Director-Geral louvou os seguintes funcionários:

Eng.º João Castel Branco

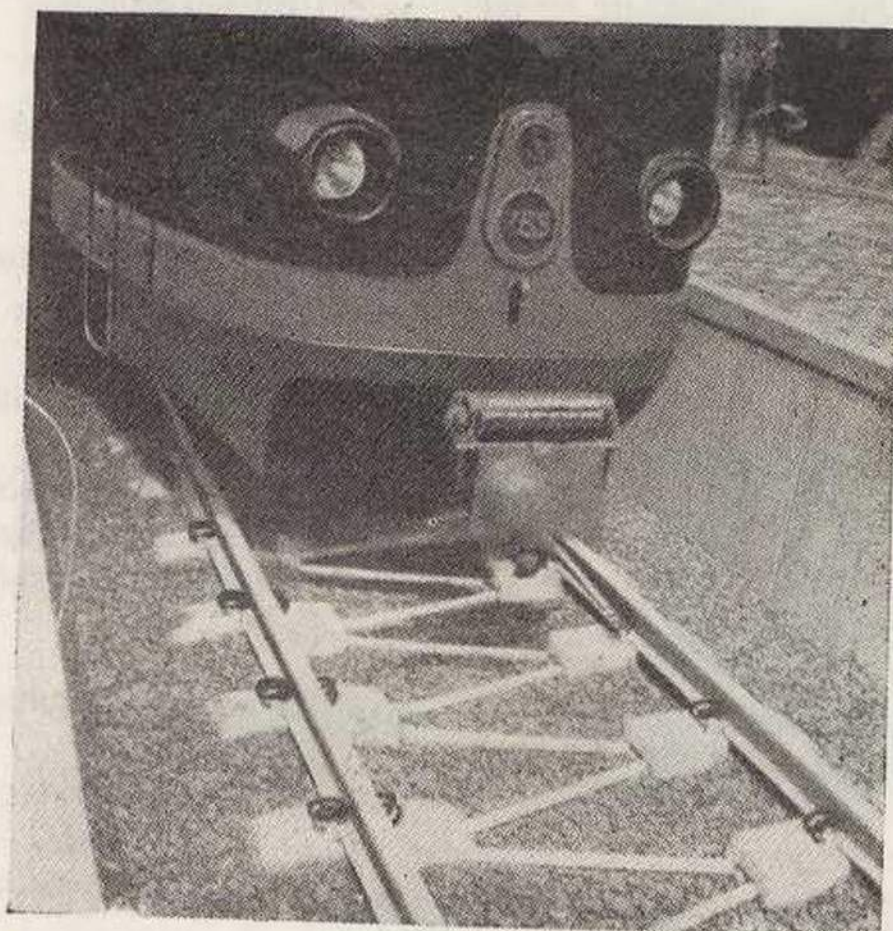
Pela dedicação e interesse pelo serviço de que deu provas no exercício das suas funções.

Eng.º Jaime Martins

Louvor nos termos do n.º 4 do Art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, pela muita competência, extrema dedicação e inteligência demonstradas em todas as missões que lhe foram confiadas, nomeadamente na Chefia do Serviço de Estudos da Divisão de Via e Obras.

Eng.º José da Costa

Pela dedicação e competência de que deu provas no exercício das suas funções.



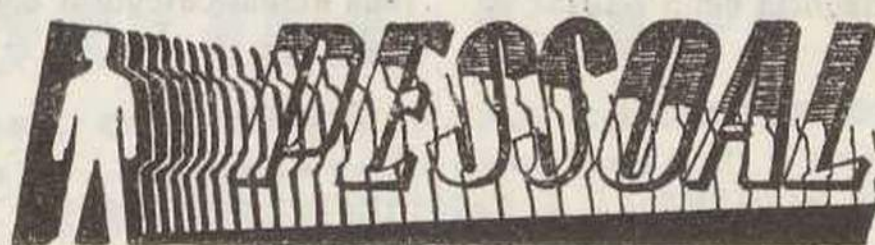
Os caminhos de ferro holandeses idealizaram uma construção de via na qual, em vez das tradicionais travessas, são utilizados blocos de betão, ligados por tubos metálicos. Os blocos são dispostos em zig-zag, para aumentar a resistência lateral da via.

Um troço desta curiosa via foi apresentado na «Exposição» de Bruxelas, como a nossa gravura documenta.

Firmas que concedem descontos, nas compras, aos ferroviários, mediante a apresentação do cartão de identidade da Companhia

Designação dos artigos	Descontos	Nomes das Firmas	Moradas
Alfaiataria	20%	Casa Coelho Dias.	Rua dos Sapateiros, 92, 1.º . LISBOA
Artigos eléctricos	até 25%	Electro-Rádio Oceano, L.da.	Rua dos Bacalhoeiros, 123 . LISBOA
» fotográficos	15%	Roiz, Limitada	Rua Nova do Almada, 82, 84 . LISBOA
Camisaria	10 e 2%	Adão Camiseiros, L.da	Rua Augusta, 238-240 . . . LISBOA
»	10%	Camisaria Portuense	Rua do Arsenal, 166-168 . . LISBOA
»	15%	Casanova	Praça da Figueira, 8-A e Rua da Palma, 69 LISBOA
Diversos	10%	Armazéns Grandela, L.da.	Rua Áurea, 205 LISBOA
»	10%	Casa Africana	Rua Augusta, 161 LISBOA
»		» »	Rua Sá da Bandeira, 166 . . PORTO
»		» »	Edifício do Cruzeiro ESTORIL
»	10%	Casa Aguiar.	Rua do Carmo, 17 LISBOA
»	5 e 10%	Grandes Armazéns do Chiado	Rua do Carmo, 2 LISBOA
Drogas	10 a 20%	Drogaria do Rosário, L.da	Rua do Rosário, 130 PORTO
Fanqueiro e retroseiro.	10%	Armazéns do Rossio	Praça D. Pedro IV, 78/80 . . LISBOA
Fazendas de lã	variáveis	Braz & Monteiro COVILHÃ
» » » , etc.	15%	Lanalgo, Limitada	Rua de Santa Justa, 42 . . . LISBOA
» e confecções	15%	Ferreira & Duarte, L.da	Rua dos Fanqueiros, 229. . . LISBOA
Ferragens e louças	10%	Cordeiro Pinheiro & C.ª, L.da	Rua das Flores, 304 PORTO
Guarda-sóis	10%	António Alves Rodrigues.	Rua do Almada, 490 PORTO
Lanifícios	20%	Suprema	Rua dos Fanqueiros, 77, 79 . LISBOA
Louças e vidros	10%	Braz & Braz, L.da	Tr. Nova de S. Domingos, 36 LISBOA
Livros e art. de papelaria	10%	Livraria Bertrand	Rua Garrett, 73 LISBOA
Madeiras e tintas	5 a 10 %	Manuel de Barros Pedroso, Herdeiros.	L. S.º António da Sé, 14, 18 LISBOA
Malas, pastas, etc.	15 %	Eurico Santos	Rua da Prata, 234, 1.º . . . LISBOA
Malhas, meias, chapéus, camisaria, roupa, retroseiro, etc.	15%	Eduardo Martins & C.ª, L.da	Rua Garrett, n.ºs 1 a 11 . . . LISBOA
Malhas, cintas, vestidos e nylons	15%	Salomé	Rua dos Correeiros, 152, 154 LISBOA
Mobiliás	variáveis	Marcenaria Santos, L.da OLIVEIRA DE AZEMEIS
Óptica	15%	Casa dos Óculos	Rua da Mouraria, 80/82 s/loja LISBOA
»	40%	Hilário Alves	Rua do Carmo, 69, 2.º, Dt.º LISBOA
»	30 e 40%	I. Gonçalves & Silva	Rua Eugénio dos Santos 9, 2.º, E. LISBOA
» e artigos fotográficos	40 e 25%	Machado — Oculista	Tr. de Santo Antão, 14, 1.º . LISBOA
Óptica	20 a 40%	Oculista de Lisboa, L.da	Rua da Madalena, 182, B. . . LISBOA
»	10 e 30%	Óptica Restauradores, L.da.	Praça dos Restauradores, 13, 1.º LISBOA
Papelaria	10 %	Papelarias Emilio Braga & C.ª, L.da	Rua da Madalena, 40, 44; Rua Alexandre Herculano, 41-C e Avenida de Roma . LISBOA
Pastelaria.	10%	Bufete da Estação e Casa do Gato Preto Estação de CALDAS DA RAINHA
Perfumarias	10%	Drogaria Açoriana	Rua da Prata, 90, 101 e 103 . LISBOA
Relojoaria.	Preços de Armazém	Vouga, Limitada	Rua da Assunção, 40, 2.º . . LISBOA
Relojoaria e ourivesaria	10%	Relojoaria Zenith	Rua Marq. da Fronteira, 82-C LISBOA
» »	15 e 20%	» Zurique.	Largo D. Estefânia, 6-E, 6-F LISBOA
Vidros e molduras	váriáveis	Casa Gândara	Rua de S. Paulo, 46-48 . . . LISBOA

Permanentes e pinturas dos cabelos — 10% de desconto — Salão Rossio — Rossio, 93-1.º — LISBOA
 Calista Olival — Tratamento geral dos pés — Preço especial: 25\$00 — R. dos Douradores, 222, 2.º Tel. 368184 — LISBOA
 Margarida Esteves — Tratamento dos pés — Preço especial: 30\$00 — R. da Assunção, 42-1.º Tel. 30879 — LISBOA



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO

50 ANOS



Marcolino da Ressurreição Reis — Chefe de estação de 2.^a classe de Rio Tinto. Admitido como praticante em 9 de Março de 1908, foi promovido a factor de 3.^a classe em 30 de Dezembro de 1908, a factor de 2.^a classe em 30 de Março de 1910, a factor de 1.^a classe em 29 de Novembro de 1911, passou a Fiel em 26 de Março de 1918, e a Fiel de estação em 21 de Julho de 1921. Depois

de transitar por outras categorias foi promovido a chefe de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1944. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 2.^a classe, a partir de 1 de Julho de 1955.

José Gonçalves Pires — Operário de 2.^a classe, das Of. de Lisboa-P. admitido em 19-2-1918 e promovido à sua actual categoria em 5-7-1943.



António Pereira Paulo — operário de 2.^a classe, das Oficinas de Barreiro. Admitido em 18 de Março de 1918 e promovido à sua actual categoria em 1 de Dezembro de 1945.

Alfredo Maria da Silva — Chefe de brigada das Oficinas de Lisboa-P. Admitido em 13 de Março de 1918 e promovido à sua actual categoria em 1 de Abril de 1944.



José Francisco Pereira — Chefe de brigada das Oficinas de Barreiro. Admitido em 5 de Março de 1918 e promovido à sua actual categoria em 1 de Outubro de 1956.

José Pedro operário de 1.^a classe, das Oficinas do Barreiro. Admitido em 28 de Maio de 1918 e promovido à sua actual categoria em 5 de Julho de 1943.



José Alexandre da Silva — Chefe de brigada das Oficinas de Barreiro. Admitido em 18 de Janeiro de 1918 e promovido à sua actual categoria em 1 de Outubro de 1955.

Agostinho Correia — operário de 2.^a classe das Oficinas de Lisboa-P. Admitido em 22 de Janeiro de 1918 e promovido à sua actual categoria em 5 de Julho de 1943.





Estanislau Raimundo Nogueira—Operário de 1.^a classe das Oficinas de Lisboa-P.; admitido em 9-10-1916 e promovido à sua actual categoria em 5-7-1943.

Fernando Gomes Andrade Basto—Escriturário de 1.^a classe, das Oficinas de Campanhã; admitido em 16-4-1918 e promovido à sua actual categoria em 1-1-1950.



Américo Gonçalves Alfena—Operário de 2.^a classe das Oficinas de Campanhã; admitido em 15-4-918 e promovido à sua actual categoria em 21-1-1947.

Aníbal Gonçalves Ribeiro—Subchefe de escritório de 2.^a zona; admitido como praticante em 20-2-1918 e promovido à sua actual categoria em 1-1-1944.



José dos Santos Libório—Operário de 2.^a classe da 2.^a zona; admitido em 18-2-1918 e promovido à sua actual categoria em 5-7-1943.

Francisco José Santarém—Servente de 1.^a classe, de T. Vargens, admitido em 5-3-1918.



Manuel Maria da Silva—Servente de 1.^a classe de T. Vargens; admitido em 3-4-1918.

Abílio Augusto dos Santos Guerra—Inspector das Instalações Eléctricas da 3.^a Zona; admitido em 18-4-1918 e promovido à sua actual categoria em 1-10-1956.



Laureano Valentim—Revisor de material de 1.^a classe, da 3.^a Zona; admitido em 7-5-1918 e promovido à sua actual categoria em 1-7-1955.

Estêvão Gomes Soares—Revisor de material de 1.^a classe, da 3.^a Zona; admitido em 19-5-1918 e promovido à sua actual categoria em 1-7-1955.



S U M Á R I O

A PASSAGEM DO «EXPRESSO» * ENG. PINTO OSÓRIO * RENOVAÇÃO DAS PONTES DA LINHA DA BEIRA ALTA, por Eng. Oscar Amorim * IMPRESSÕES DE VIAGEM — ROMA DE ONTEM E DE HOJE — ROMA DE SEMPRE, por Arminda Gonçalves * ENGENHEIRO JOSÉ DA COSTA * APONTAMENTOS FEMININOS — NOTAS E MODAS, por Carolina Alves * REGULAMENTAÇÃO DISPERSA * OS NOSSOS CONCURSOS * CONTOS E NOVELAS — O BOM HUMOR NOS COMBOIOS, pelo Inspector António Rodrigues Coutinho * GRUPOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS, por J. Matos Serras * DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS FERROVIÁRIOS, por Alberto da Silva Viana * PERGUNTAS E RESPOSTAS * DOS JORNAIS * FILATELIA, por J. Matos Serras * DR. WANZELLER PESSOA * LOUVORES * NOVIDADES FERROVIÁRIAS * DESCONTOS A FERROVIÁRIOS * PESSOAL

NA CAPA: Uma espera solitária — Foto de Victorino de Andrade