

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA ★

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Commercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Há sessenta e seis anos, — Utilização do gás natural, em automotoras da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses. — Uma experiência de coordenação carril-estrada. — Curiosidades do nosso tráfego. — Crónica Agrícola. — Resenha dos principais trabalhos executados na Companhia, durante o ano de 1943. — Coimbra. — Consultas e documentos. — Estatística. — Factos e Informações. — A nossa casa. — Pessoal.

Há sessenta e seis anos

Sugestões sobre caminhos de ferro

Em 25 de Maio de 1878, João Crisóstomo de Abreu e Sousa assinava o seu notável relatório àcerca do plano geral de caminhos de ferro.

Ao extratarmos deste importante documento algumas passagens, apenas pretendemos evocar nestas colunas, em grata homenagem, o nome de um dos pioneiros da construção dos caminhos de ferro em Portugal.

QUANDO em 1824, por ocasião da abertura à circulação pública do caminho de ferro de Stockton a Darlington, George Stephenson, com a intuição do génio, dizia a seu filho Roberto que este viveria bastante para atingir o dia em que os caminhos de ferro substituiriam os outros meios de comunicação, e em que o mais humilde trabalhador acharia muitas vezes mais económico viajar em caminho de ferro que viajar a pé, o grande engenheiro fazia uma profecia, então inacreditável por muitos bons espíritos, e cujo alcance nem ele próprio podia então completamente avaliar,

mas que em menos de meio século se realizou, não só em Inglaterra como no mundo inteiro, transformando de tal modo a sociedade que ninguém hoje duvida que fôsse esta a maior revolução deste século e a mais incruenta.

Tôdas as nações reconhecem ao presente a indispensabilidade deste novo aparelho de circulação, para a vida e relações sociais, e que tem por complemento o telégrafo eléctrico.

A civilização, riqueza e progresso, e a força e desenvolvimento das faculdades produtivas de qualquer país, dependem essen-

cialmente dêste maravilhoso sistema de transporte, e na rápida evolução e transformação social a que estamos assistindo, na luta pela existência das diversas nações, aquela que se descuidar de possuir êste instrumento de força e aperfeiçoamento, ou não souber tirar o devido partido dêle, há de afinal sucumbir.

Mas êle se torna muito mais necessário entre aquelas nações que, por peculiares condições de clima e solo, não puderam recorrer em larga escala aos meios de comunicação aquática, naturais ou artificiais. Assim acontece no nosso país.

Em todo o caso é certo que, para bem explicar e adaptar às necessidades e recursos de qualquer Estado êste novo sistema de comunicações, convém estudar e analisar com tãda a atenção as condições do solo e as do comércio, indústria e riqueza das populações que o habitam; numa palavra as condições físicas e económicas das diversas regiões que o compõem.

.....

Indicando a necessidade de prosseguir no desenvolvimento da viação acelerada, não pretendemos de modo algum inculcar

que se sobresteja, ou se afrouxe na construção das novas estradas ordinárias, trabalho não menos útil e necessário, posto que mais modesto e menos sedutor das imaginações.

É necessário combater igualmente duas tendências opostas, uma que não mede a utilidade dos caminhos de ferro senão pelo produto líquido da exploração, outra que quer por tãda a parte caminhos de ferro, substituindo as estradas ordinárias, sem atender, nem ao elevado custo das linhas férreas em países montanhosos, nem ao insignificante tráfego que alimentará semelhantes linhas em localidades pobres e despovoadas. É preciso também não esquecer, que linhas férreas, de pequena extensão, de muito pouco tráfego e construídas em péssimas condições de tracção, nem reduzirão o preço de transporte em relação às estradas ordinárias, nem produzirão uma apreciável economia de tempo.

Em algumas localidades será necessário que a viação ordinária tenha desenvolvido uma certa prosperidade, e aumentada a produção e o movimento das transacções, para que chegue a oportunidade de construir caminhos de ferro.

Utilização do gás natural, em automotoras da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses

O gás natural é a mistura gasosa de hidrocarbonetos que, em certas regiões, e com relativa abundância, emana das fendas naturais do solo ou de furos de sondagens.

É mais vulgar nas regiões petrolíferas, nas de minas de carvão mineral e ainda naquelas cujo sub-solo é de natureza betuminosa.

O gás natural, imediatamente utilizável

para iluminação e para aquecimento, aparece em grande quantidade no chamado «Campo do Fogo», cêrca de Bacu, na costa ocidental do mar Cáspio. Surge também, mas em menor intensidade, na Mesopotâmia, em Bengala, na América e em alguns raros pontos da Europa.

Em França, inaugurou-se em 1 de Setembro de 1942 um serviço de automotoras acio-

nadas a gás natural, obtido das emanções de sondagens feitas na região da Alta Garona. A princípio, esse serviço limitou-se a uma circulação diária de ida e volta entre Tolosa e Carmaux (92 Km.); ampliou-se depois à circulação diária de ida e volta entre Tolosa e Castres, e Mazamet, (114 Km. e 133 Km.) e, mais tarde, desde 1 de Fevereiro de 1943, a duas circulações diárias de ida e

volta em cada uma destas linhas, com o movimento total de cerca de 3.000 passageiros por dia.

Desde 1 de Julho de 1943 o serviço de automotoras a gás natural tornou-se extensivo à linha Tolosa-Auch (50 Km.), com três circulações diárias, de ida e volta.

O consumo de gás, em serviço, é da ordem dos 140^{m3} aos 100 Km.



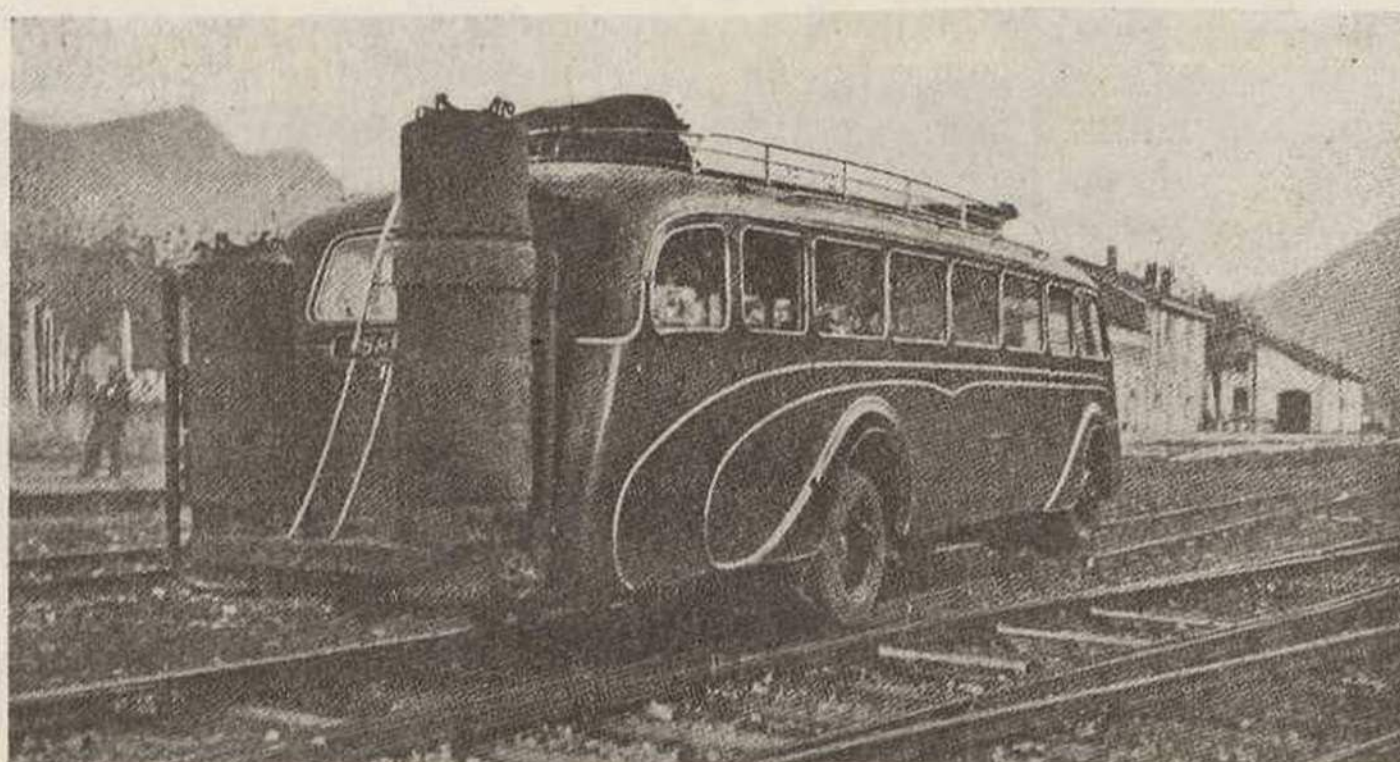
Uma experiência de coordenação carril-estrada

CURIOSO exemplo da coordenação entre o carril e a estrada encontramos em França, onde a Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro Franceses pôs recentemente ao serviço público uma automotora com a capacidade para 50 passageiros e que tem a particularidade de poder circular tanto por via férrea como por estrada. Trata-se de um elegante veículo, como os leitores poderão ver na gravura que ilustra esta notícia. Chega a atingir a velocidade de 60 Km. por hora. Quando circula na via férrea pode rebocar uma pequena

carruagem com capacidade para 100 passageiros.

Uma simples plataforma especial nas estações de caminho de ferro permite a automotora passar, em escassos minutos, da via férrea para a estrada e reciprocamente.

Foi em Maio do ano findo que a S. N. C. F. inaugurou, a título experimental, o serviço misto carril-estrada, entre Carcassone e Quillan, no Sul da França, distanciadas 45 Km., trajecto que a automotora percorre quatro vezes por dia, em cada sentido.



Automotora que circula tanto por via férrea como por estrada

Curiosidades do nosso tráfego

EM 1943 foi verdadeiramente excepcional o movimento de peixe fresco, em grande velocidade, entre as estações da rede explorada pela Companhia, como se conclui dos elementos estatísticos seguintes:

Anos	Tonelagem movimentada	Anos	Tonelagem movimentada
1929	41.954	1937	35 112
1930	42.145	1938	32.686
1931	43.142	1939	29.729
1932	42.617	1940	29.678
1933	37.658	1941	28.999
1934	35.163	1942	45.728
1935	33.334	1943	54 606
1936	33.449		

Os números relativos às toneladas totais movimentadas desde 1929 até ao ano passado, reunidos no quadro acima, também mostram as variações sofridas pelo tráfego

a que nos referimos: de 1929 a 1932 a tonelage transportada apresenta-se sensivelmente a mesma; a partir de 1933 decai de ano para ano, com ligeiras excepções, até 1941, em que atinge o nível mais baixo; em 1942 regressa à ordem das 40.000 toneladas, verificada de 1929 a 1932; por fim, em 1943, ascende a 54.606 toneladas, o que representa o aumento de 88,3%, em relação à tonelage transportada em 1941.

O facto que apontamos deve-se, entre outros, principalmente aos motivos seguintes:

- 1.º — Em 1943 a pesca foi invulgarmente produtiva.
- 2.º — A escassez de bacalhau obrigou, possivelmente, a maior consumo de peixe fresco.
- 3.º — A actividade da camionagem foi diminuta, em virtude das circunstâncias anormais então existentes.

Crónica Agrícola

RECOMEÇA no *Boletim da C. P.* a publicação de crónicas agrícolas com o fim de elucidar os seus assinantes sobre as práticas agrícolas próprias do tempo e aplicáveis nas restritas explorações que o pessoal da Companhia mantém nos terrenos sobranceiros ao longo da linha.

Estes terrenos, quando não podem aproveitar-se para a cultura florestal e não são utilizados pelos empregados, nessas pequenas explorações agrícolas, ficam improdutivos, o que em face da falta de alimentos que a situação actual determina, é de todo o interesse evitar-se.

Qualquer exploração agrícola cuja extensão não passa de poucas centenas de metros

quadrados toma o aspecto de cultura hortícola mesmo que se não cultivem hortaliças, mas cereais ou outras plantas geralmente usadas na grande cultura.

Para ter uma horta é fundamental dar às terras uma preparação excepcionalmente cuidada; por isso, e porque estamos na época própria, vamos referir-nos hoje aos cuidados na preparação do solo.

As terras francas — pouco compactas, fundáveis e ricas são as melhores; basta uma surriba de 0^m,70 para ficarem em condições. Mas qualquer outra se presta à cultura desde que se lhe deem os cuidados precisos. Assim, em terras de areia, geralmente pobres, mas bem drenadas e fundas, pode

instalar-se uma boa horta desde que nela se incorpore a necessária matéria orgânica que pode ser obtida com matos, lixos, algas ou outras plantas marinhas, etc.

Espalham-se estas matérias sôbre o terreno formando camada compacta e, em seguida, faz-se uma «cava à manta» abrindo pequenas valas seguidas onde se vão enterando as matérias prèviamente espalhadas à superfície.

Se o terreno, pelo contrário, fôr de barro, muito compacto, principia-se por «surribar» fundo e em seguida distribui-se pelo terreno, em pequenos montículos, cal viva — 0^{Kg.} 500 por cada metro quadrado — que depois de apagada, regando-a até que se desfça em pó, se espalha por tôda a superfície, e se enterra com uma cava ligeira.

Tratando-se de terrenos incultos ou há muito por cultivar, estas operações devem fazer-se no princípio do verão e em seguida far-se-há a estrumação inicial com 10 Kg. de estrume bem curtido por cada metro quadrado.

Sendo impossível obter estrume na quantidade indicada, ponha-se a que fôr possível, ou mesmo lixos e folhagem sêca de matas e faça-se uma adubação constituída, por cada metro quadrado, de 0^{Kg.} 500 a 1 Kg. de massa de purgueira, 100 a 150 gramas de superfosfato de cálcio de 18% e 300 a 500 gramas de cinzas de madeiras.

Assim preparada, a terra fica sob acção dos benéficos efeitos do Sol e no fim do verão deve estar apta para as culturas de outono de que trataremos na próxima crónica.



A estação de Pinhal Novo

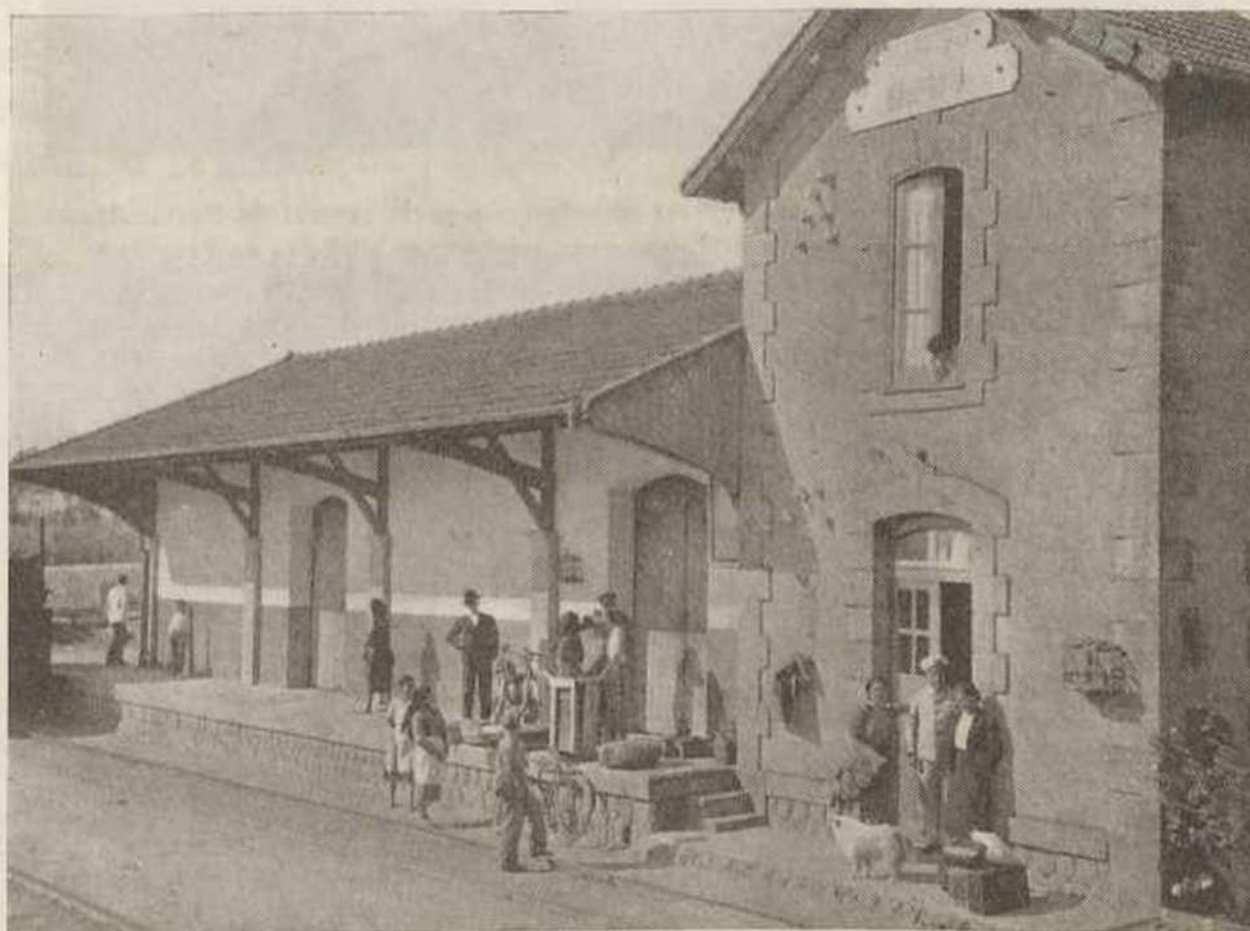
Resenha dos principais trabalhos executados na Companhia, durante o ano de 1943

A seguir publicamos nota das principais obras feitas na Divisão da Via e Obras e do Material e Tracção, além das de conservação:

- Continuação dos trabalhos de reconstrução em viaduto da concordância norte da linha de Vendas Novas com a de Leste, junto à estação de Setil.
- Grande reparação do dreno central do Túnel do Rossio.
- Grande reparação dos pés direitos dos túneis de Albergaria e Chão de Maças.
- Renovação da via entre os Km. 61,434 a 79,549 e entre os Km. 134,500 a 135,935 (Túnel da Guardunha, da linha da Beira Baixa).
- Assentamento de uma báscula na estação de Alcântara-Mar.
- Grande reparação dos Edifícios de Passageiros das estações de Vila Nova de Gaia, Paialvo, Torrezendo, Mouriscas e Fratel.
- Continuação dos trabalhos de modificação e ampliação da estação de Campo Pequeno, com construção de um novo edifício de passageiros e de novos armazéns.
- Construção da Oficina de Cordas e Encerados na estação de Alcântara-Terra.
- Construção e ampliação de linhas nas estações de Ponte de Sôr, Entroncamento, Lisboa-P, Marinhais e Guarda.
- Construção dum pôsto para electricista na estação de Entroncamento.
- Construção de abrigos para passageiros nos apeadeiros de Aguim, Salir do Pôrto e Oiã.
- Construção e ampliação de plataformas em 59 estações.
- Conclusão da grande reparação e modificação de 17 casas da Ala Norte, confinante com a Rua Latino Coelho, na estação de Entroncamento.
- Instalação de água em 19 casas pertencentes à Companhia, na estação de Entroncamento.
- Adaptação do edifício do antigo Armazém de Víveres a habitações para o pessoal, na estação de Tórres Vedras.
- Ampliação de 6 casas de habitação para o pessoal.
- Construção de 18 muros de suporte.
- Construção de 21 muros de revestimento.
- Grande reparação dos edifícios de passageiros das estações de Luz, Conceição, Casével e Lisboa-Terreiro do Paço.
- Reparação das casas habitadas pelo pessoal nas estações de Tunes e Lagos.
- Continuação dos trabalhos de construção da nova estação de Vila Real de Santo António.
- Ampliação da casa ao Km. 1,990 do Ramal do Seixal.
- Grande reparação do edifício de passageiros da estação de Covêlinhas.
- Grande reparação e pintura da armação metálica, caixilhos e portas das oficinas de carpintaria na estação de Campanhã.
- Grande reparação de 8 casas de habitação para pessoal.
- Construção de um muro de suporte ao Km. 116,700 da linha do Douro.
- Construção e ampliação de plataformas em 16 estações.
- Assentamento de 2 novas linhas na estação de Contumil.
- Cobertura da parte não coberta do cais do vinho na estação de Campanhã.
- Adaptação parcial da cocheira de locomotivas a dormitório do pessoal, na estação de Nine.
- Construção de um tabuleiro destinado à Ponte da Ribeira da Vila, na linha de Évora, com o peso de 12.040 Kg.
- Substituição dos banzos superiores e inferiores na ponte de Alhandra Via A e cantoneiras dos contraventamentos — Gastaram-se 2.500 Kg. de ferro e 1.500 rebites.
- Grande reparação geral na ponte de Lares.
- Grande reparação da ponte T. do Barreiro.
- Grande reparação no alpendre de Coimbra-B.
- Grande reparação e pintura geral do alpendre da estação do Pôrto.
- Grande reparação no alpendre da estação de Campanhã.
- 28 instalações de iluminação eléctrica.
- Instalação de condensadores de filtragem nos motores de Santa Apolónia.
- Ripagem de linhas e montagem do cabo subterrâneo para permitir o funcionamento do pórtico de carga e descarga de carvão do Entroncamento.
- Iluminação eléctrica do dormitório do pessoal de trens em Lisboa-P.
- Remodelação da instalação eléctrica no E. P. de Gaia.
- Montagem dum grupo conversor de corrente na ponte de Coima.
- Electrificação da toma de água da Régua.

- Instalação de luz eléctrica em 14 casas de habitação do pessoal no Entroncamento.
- Instalação de luz eléctrica no dormitório do pessoal em Sacavém.
- Instalação de iluminação em Leixões.
- Instalação de luz eléctrica no apeadeiro de Mirão.
- Instalação de luz eléctrica na casa de habitação ao Km. 5,082 (linha do Minho).
- Instalação de luz eléctrica em edifícios da Colónia de Férias da Praia das Maças.
- Modificação das caldeiras das máquinas 300 para o tipo das 350.
- Modificação dos escapes das locomotivas 2251/65, 351/65 e 401/406.
- Estudo de uma nova chaminé tipo americano.
- Modificação dos indicadores do nível de água das caldeiras das locomotivas em geral.
- Aplicação de uma chaminé tipo brasileiro nas locomotivas 601/614.
- Estudo de uma chaminé tipo americano para as locomotivas 181, 86.
- Aplicação de queimadores de óleo nas locomotivas 1.500.
- Estudo de automotora nas Oficinas de Lisboa-P.
- Construção de 35 vagões com o aproveitamento

- dos segundos leitos retirados dos vagões R. (estudo).
- Implantação de máquinas ferramentas no Depósito de Alfarelos.
- Aplicação de gasogénios às caminhetas.
- Construção de 4 automotoras para passageiros.
- Montagem de queimadores de óleo em 14 locomotivas.
- Transformação de 39 vagões da série R. (vagões antigos com 2 leitos, sendo o superior basculante), em 35 vagões da série L, e 35 vagões da série O construídos aproveitando os ferros perfilados dos leitos superiores dos vagões R.
- Vedação dos parques da oficina de locomotivas em Entroncamento.
- Construção de uma máquina para fabrico de pregos.
- Construção de um laminador para fazer arame para fabrico de pregos.
- Montagem de turbo-ventiladores nas locomotivas 2701/2716.
- Montagem de grelhas basculantes (jôgo móvel) nas locomotivas 1281/2265.
- Conclusão da oficina de repicagem de limas.
- Construção de 35 vagões O com o duplo-leito dos vagões R.



Estação de Pinheiro da Bemposta (Vale do Vouga)

Fotog. de Fernando Pereira Pinto, Empregado Principal da Contabilidade Central.

COIMBRA

Pelo Sr. Eng.^o José J. de Sousa Gomes, da Divisão da Exploração

As cidades impressionam-nos pelos seus monumentos architectónicos, aspectos de conjunto urbano e paisagem dos arredores.

Coimbra, rica de monumentos, é uma das nossas cidades mais evocativas dos tempos passados e, sob o ponto de vista de paisagem dos arredores e de panoramas citadinos, pode também dizer-se, ocupa um dos primeiros lugares entre as mais belas cidades portuguesas.

Tôdas as épocas da história da Arte ficaram nela assinaladas.

Um dos monumentos mais antigos — a Sé velha — considerado como «o mais perfeito exemplar da arquitectura românica existente em Portugal», fala-nos dos tempos dos nossos primeiros reis. A Sé Velha remonta a época anterior à nossa nacionalidade, mas foi totalmente reformada na segunda metade do século XII. Nela foi coroado o Rei D. Sancho I, em 1185. Este imponente templo de três naves abobadadas tem, exteriormente, aspecto bastante original: com os seus muros robustos, ameados e lisos no coroa-mento, sem tórres de fachada, parece uma fortaleza.

O claustro desta igreja já noutro estilo — o gótico — data do século XIII. Mas o

mais notável monumento gótico existente em Coimbra data do século XIV: é a igreja de Santa Clara-a-Velha, recentemente restaurada e salva da acção destruidora das cheias do rio Mondego. Pertencia ao mosteiro a que se recolheu a rainha Santa Isabel, quando ficou viuva do rei D. Diniz.

A arte gótica celebrizou-se, no entanto, em Coimbra, sobretudo pela escultura. Ci-

temos, especialmente, o mara vilhoso túmulo da Rainha Santa, cujas cinzas guardou até 1667, o retábulo da Capela-mór da Sé Velha, e inúmeros documentos que se podem admirar no Museu de Machado de Castro.

As construções de estilo manuelino (fins do século XV e princípios do sé-

culo XVI) foram inúmeras. Restam hoje, à parte documentos dispersos, a igreja de Santa Cruz, a capela da Universidade e o Palácio de Sôbre-Ripas.

Santa Cruz, se bem que menos magestosa que a Sé Velha, é talvez o monumento mais evocativo de Coimbra, porque pertenceu ao mosteiro fundado mercê do auxílio do nosso primeiro rei, mosteiro que teve enorme influência nos primeiros tempos da existência da nação portuguesa. O mosteiro dos cônegos regantes de Santo Agostinho



Vista aérea da Cidade Alta. — Sobresai nesta vista a parte central da Universidade (Paço das Escolas). Em redor distinguem-se, também, os edifícios da Faculdade de Letras, Museu de Machado de Castro, Sé Nova, Faculdade de Ciências, Hospital da Universidade, Sé Velha, antigos colégios dos Grilos, Santo António da Pedreira, Trindade, conjunto que ficará integrado na futura Cidade Universitária.

foi criado em 1130; porém, o pouco que dele resta e a actual igreja datam do século XVI, época em que foi reedificado.

Muita coisa há que admirar em Santa Cruz: a fachada da igreja com o seu pórtico rico de esculturas e baldaquinos, tudo infelizmente corroído pelo tempo; a abóbada arceada que cobre a única nave da igreja; os túmulos de D. Afonso Henriques e de D. Sancho I; o grande cadeiral gótico do côro; o famoso púlpito, obra do escultor francês João de Ruão, e a sacristia monumental. Êstes dois últimos monumentos são já do estilo do Renascimento.

O aparecimento dêste estilo em Coimbra coincide com o último período das obras de Santa Cruz e com a transferência da Universidade, em 1537, data em que Coimbra se transforma num centro intelectual notável.

A trasladação da Universidade provocou o aparecimento de imensas edificações que, em grande parte, ainda existem.

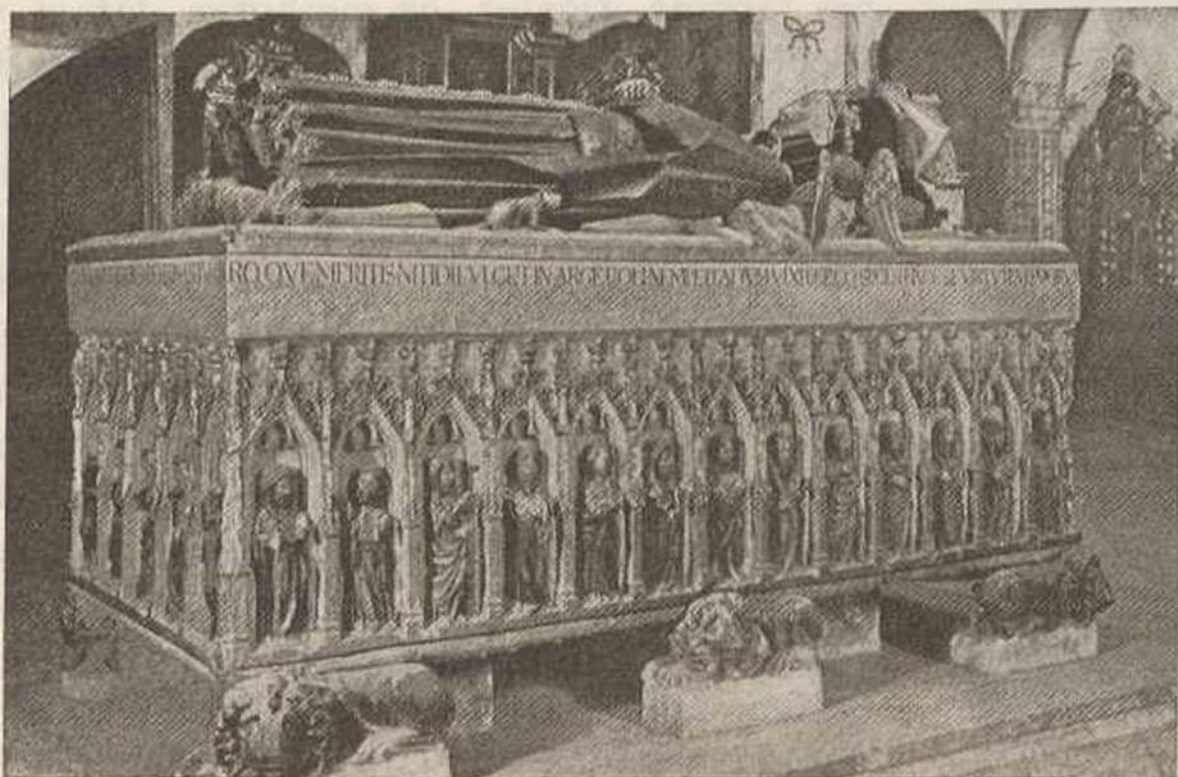
O material de construção regional, a «alva pedra de Ançã», prestava-se admiravelmente à regularidade e precisão dos elementos arquitetónicos e ao relêvo e pormenores decorativos do novo estilo.

Citemos entre os monumentos do mais puro Renascimento, o púlpito de Santa Cruz, a que já fizemos referência, a Porta Especiosa da Sé Velha, o retábulo da capela do



Igreja de Santa Cruz. — Túmulo de D. Afonso Henriques

Sacramento e o altar de S. Pedro, da mesma igreja, o portal de S. Tomás, que hoje se conserva, restaurado, como pórtico lateral do Museu de Machado de Castro, e o claustro da Manga, que fica na parte posterior da igreja de Santa Cruz e assim designado por ser tradição que o Rei D. João III o desenhou na manga do seu capote. Êste rei, a quem tanto Coimbra ficou devendo, cedeu os paços régios da Alcáçova para a instalação da Universidade. Próximo desta, nas encostas da colina por ela coroada, e na rua da Sofia (ao tempo, de Santa Sofia), junto do mosteiro de Santa Cruz foram surgindo com o decorrer dos anos, os edifícios dos diferentes Colégios, fundados uns por ordens religiosas, outros pelo próprio D. João III, para complemento da Universidade.



Túmulo gótico da Rainha Santa Isabel

Em todos estes edifícios aparece o gosto clássico tanto em voga, então. A eles se juntam, em épocas posteriores, outros de aspecto mais pesado. A fisionomia da cidade ficou, porém, desde o século XVI ligada a estes monumentos, dos quais, dentro dos moldes deste artigo seria impossível fazer uma reseña completa.

Coimbra aparece-nos edificada em anfiteatro, sobranceira ao Mondego. O seu casario invadiu as encostas, apinhado nuns pontos, dispersos noutros; dominando tudo vemos a Universidade, com a sua torre do século XVIII emergindo do conjunto de edi-



Universidade. — Torre e Via Latina

fícios seculares que formam o Paço das Escolas. Na massa do casario assente nos planos inclinados que descem até à planura marginal é-nos fácil distinguir as torres e cúpulas de igrejas, os enormes edifícios de antigos colégios ou conventos que atestam as épocas vividas pela cidade.

A paisagem de colinas cobertas de casario enquadra-se admiravelmente entre a suavidade dos salgueirais e choupais da beira-rio e o saudosismo dos outeiros revestidos de pinheirais e olivedos.

A cidade está cercada de matas e jardins e nenhuma outra cidade portuguesa se pode orgulhar de possuir tão belos e encantadores jardins. Dêstes, os melhores datam do século XVIII e são o de Santa Cruz e o Botânico.

O Jardim de Santa Cruz, situado ao cimo do vale por onde passa a principal artéria que une a Baixa com a cidade alta, fazia parte da vasta quinta dos Cónegos Regrantes que se estendia desde o mosteiro até Celas, abrangendo uma área hoje quasi por completo urbanizada. Constitue um dos locais mais aprazíveis de Coimbra e data do tempo de D. João V.

O Jardim Botânico, obra da época pom-balina, fundado por Avelar Brotero é, sem dúvida, um dos mais interessantes jardins de Portugal; ocupa vasta área entre a colina

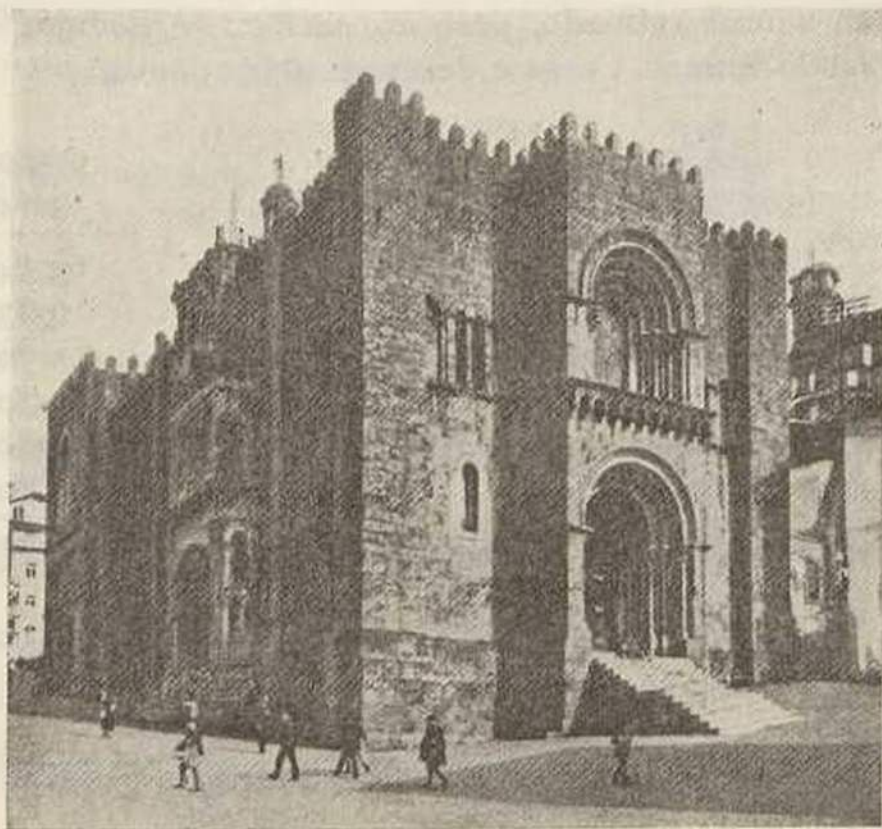


Igreja de Santa Cruz. — Púlpito da Época do Renascimento. — Obra do escultor francês João de Ruão.

da Universidade e a do Seminário. Limita-o, ao Norte, o aqueduto de S. Sebastião, construído no século XVI e o edifício do antigo Colégio de S. Bento, onde hoje está instalado um dos liceus da cidade e o Instituto Botânico Doutor Júlio Henriques.

São também notáveis, pela sua amenidade e frescura, as matas do Choupal e de Vale de Canas.

Nas estradas da Beira, de Santa Clara, da Bencanta, ao longo dos Campos do Mondêgo, ou em sítios elevados como no Penedo da Saúde, Santo António dos Olivais, Penedo da Meditação, Estrada de Lisboa, disfrutam-se panoramas admiráveis, pelo que



Sé Velha

a zona circundante de Coimbra constitue amplificação do encanto que emana da própria cidade.

O convento de Santa Clara-a-Nova, edificado na última colina em que se quebra o flanco montanhoso da margem esquerda do rio Mondêgo e que fica em frente da cidade, harmoniza-se admiravelmente com a topografia do terreno e forma como que complemento indispensável da paisagem de Coimbra. O convento, claustro e igreja constituem o mais importante conjunto arquitectónico que o século XVII deixou nesta



Escultura do Renascimento. — Virgem da Anunciação. — (Museu Machado de Castro).

cidade e foi edificado sob a Restauração, quando as freiras se viram obrigadas a abandonar o convento velho, que as cheias inundavam.

Os últimos anos do século XVIII e o século XIX não deixaram nenhum monumento arquitectónico a assinalá-los. A cidade soube, porém, adaptar-se aos novos tempos; mercê da sua situação geográfica viu aumentada a sua influência regional; desenvolveu-se extraordinariamente e o seu casario, não cabendo já nas velhas colinas da Universidade e da Sé Nova, estendeu-se para as do Penedo da Saúde, Cumeada, Montes Claros, Olivais e Seminário, invadindo também a planura do Calhabé.

Surgiram algumas fábricas, o comércio local viu-se impulsionado, sem que por isso a cidade deixasse de considerar a sua Universidade como o elemento mais valioso de que, justamente, se pode orgulhar.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

P. n.º 825 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa de transporte em pequena velocidade, está certo:

Um vagão cisterna particular com óleo de petróleo, peso de 10120 Kg. de Barreiro-Mar a Évora.

Capacidade do vagão: 14220 litros. Carga e descarga pelos donos.

117 Km. — Tarifa Geral — 1.ª classe

Preço $7\$11 \times 11 \times 11,38$	890\$03
Adicional de 10%	89\$01
Manutenção $2\$50 \times 2 \times 11,38$	56\$90
Registo.....	1\$00
Aviso de chegada	5\$00
	1.041\$94
Bónus de vagão particular $\$10 \times 117$	11\$70
	1.030\$24
Arredondamento.....	\$01
	1.030\$25

Cais

Preço $\$10 \times 11 \times 10,12$	11\$14
Adicional de 10%	1\$12
Arredondamento.....	\$04
	12\$30
Total.....	1.042\$55

R. — Está errado o processo de taxa apresentado. Segue como corresponde.

117 Km. — Tarifa Geral.

Preço $7\$11 \times 11 \times 11,4$	891\$60
Adicional de 10%	89\$16
Manutenção $5\$00 \times 11,4$	57\$00
Registo.....	1\$00
Aviso de chegada.....	5\$00
	1.043\$76
Bónus de vagão particular $\$10 \times 117$	11\$70
	1.032\$06

Uso de Cais, em Barreiro-Mar:

Preço $\$10 \times 11 \times 11,38$	12\$52
Adicional de 10%	1\$26
	13\$78
Arredondamento.....	\$01
	1.045\$85

A determinação do número de fracções de 100 quilogramas a considerar para efeito do processo da taxa de transporte, obedece ao disposto no n.º 3 do Artigo 11.º da Tarifa de Vagões Particulares.

Não obstante uma remessa nestas condições dar lugar à aplicação de duas taxas distintas, uma de transporte e outra de uso de cais, está contudo sujeita a um único arredondamento, que é levado a efeito no apuramento do total a cobrar.

P. n.º 826 — Peço dizer-me se, quanto ao percurso português, o seguinte processo de taxa está certo:

Transporte, em pequena velocidade, de um vagão com açúcar refinado, peso 10.000 Kg., de Badajoz a Castelo Branco. Carga e descarga pelos donos.

Preço $10\$05 \times 6 \times 10$	603\$00
Sêlo (5,05% s/603\$00)	30\$46
	633\$46
Adicional de 10%	63\$35
Manutenção $2\$50 \times 2 \times 10$	50\$00
Transmissão $1\$50 \times 10$	15\$00
Aviso de chegada.....	5\$00
Arredondamento	\$04
	Total..... 766\$85

R. — Está errado o processo de taxa apresentado. Segue como corresponde.

Da fronteira de Elvas a Castelo Branco — 235 Km.
Tarifa Especial 1 — Tabela 8

Preço $10\$05 \times 11 \times 10$	1.105\$50
Sêlo (5,05% s/1.105\$50)	55\$83
Compl. do imp. ferroviário (assistência) ...	\$15
	1.161\$48
Adicional de 10%	116\$15
Manutenção $5\$00 \times 10$	50\$00
Transmissão $1\$50 \times 10$	15\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$02
	Total 1.347\$65

Corresponde aplicar o multiplicador 11 por se tratar de remessa em regime de importação. Vidé Aviso ao Público A. n.º 814.

O consulente não indicou no seu percurso de taxa a cobrança do complemento do imposto ferroviário (assistência), sempre devido quando o preço do transporte não o inclui. Vidé Circular n.º 857 do Serviço da Fiscalização e Estatística.

P. n.º 827 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo:

Transporte em pequena velocidade de um barco a motor, com o peso de 6.500 Kg., carregado em dois vagões, de Viana do Castelo-Doca a Póvoa de Varzim.

Carga e descarga pelos donos. (Só participe do Minho e Douro).

50 Km. — Tarifa Geral

Preço $(3\$05 + \$76,25 (25\%)) \times 11 \times 6,5$	272\$60
Adicional de 10%.....	27\$26
Manutenção $2\$50 \times 2 \times 6,5$	32\$50
Trasbordo $4\$00 \times 6,5$	26\$00
Registo.....	1\$00

Doca:

Preço $\$25 \times 11 \times 20$	55\$00
Sêlo $(5,05\% \text{ s}/55\$00)$	2\$78
	57\$78
Adicional de 10%.....	5\$78
» » 5%.....	3\$18
	66\$74
Total.....	426\$10

R. — Está errado o processo de taxa apresentado. Segue como corresponde:

50 Km. — T. G. — Art. 77.º	{ 1.ª cl. com 25% 6.500 Kg.
	{ 1.ª cl. simples . 5.500 »
	12.000

Preço .	$\begin{cases} (3\$05 + \$76,25) \times 11 \times 6,50 \dots\dots\dots \\ 3\$05 \times 11 \times 5,50 \dots\dots\dots \end{cases}$	$\begin{matrix} 272\$60 \\ 184\$53 \\ \hline 457\$13 \end{matrix}$
Adicional de 10 %		45\$72
Manutenção $5\$00 \times 12$		60\$00
Trasbordo $4\$00 \times 12$		48\$00
Registo		1\$00

Doca:

Preço $\$25 \times 11 \times 20$	55\$00
Sêlo $(5,05\% \text{ s}/55\$00)$	2\$78
	57\$78
Adicional de 10%.....	5\$78
» » 5%.....	3\$18
	66\$74
Arredondamento.....	\$01
Total.....	678\$60

P. n.º 828 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo:

Transporte, de Lousã para Campanhã, em grande velocidade, de um vagão com 40 carneiros e 80 cor-

deiros. Carga pelos donos e descarga eventual pela Companhia.

150 Km. — Tarifa Geral

Preço $(2\$37 - \$23,7) \times 11 \times 120$	2.815\$56
Adicional de 10%.....	281\$56
Manut. { Evolução e manobras $8\$00 \times 2$..	16\$00
{ Descarga.....	32\$00
Registo.....	1\$00
Aviso de chegada.....	5\$00
Arredondamento.....	\$03
Total.....	3.151\$15

R. — A taxa apresentada está errada. Segue como corresponde:

150 Km. — Tarifa Geral

Base 13.ª com a redução de 10%

Preço (2\$37 — \$23,7) $\times$ 11 $\times$ 80.....	1.877\$04
Adicional de 10 ⁰ /0.....	187\$71
Manut. { Evoluções e manobras 8\$00 $\times$ 2..	16\$00
{ Descarga.....	32\$00
Registo.....	1\$00
Aviso de chegada.....	5\$00
	2.118\$75
Desinfecção.....	15\$00
Total.....	2.133\$75

Nota: — Conforme quadro da lotação normal por piso, inserto na página n.º 17 da Tarifa Geral, os 80 cordeiros são equiparados a 40 carneiros, não sendo, por esse motivo, excedida a lotação estabelecida para vagão completo.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

12.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros — Bilhetes para combóios tranvias — Alteração aos artigos 8.º, 9.º e 15.º desta Tarifa.

20.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias — Altera a redacção do número 1.º do Quadro I (Taxas de Manutenção) do Art. 3.º desta Tarifa.

Aditamento n.º 92 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário aplicável a várias rubricas de Classificação Geral, entre as quais a «aguarrás», a «alfarroba», o «pez louro ou negro», etc.

Aditamento n.º 93 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário aplicável a várias rubricas da Classificação Geral, entre as quais o «feno seco prensado», as «palhas», etc.

Aditamento n.º 94 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário aplicável às rubricas da Classificação Geral «bagaço de azeitona» e «resíduos de bagaço de azeitona».

Aditamento n.º 95 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário aplicável às rubricas da Classificação Geral «cal hidráulica em barricas ou sacos» e «cimentos hidráulicos».

Comunicação-Circular n.º 92 — Anula a Comunicação-Circular n.º 55 referente a transporte de cal comum em pedra ou em pó.

Comunicação-Circular n.º 93 — Indica as regras a observar na cobrança das taxas de desinfecção de vagões.

Aviso ao Público A. n.º 823 — Anula a Tarifa Especial Interna n.º 4 — Grande Velocidade — bem como o seu 1.º Aditamento.

Aviso ao Público A. n.º 824 — 10.º Aditamento ao Aviso ao Público A. n.º 804 — Anuncia o encerramento do Despacho Central de Vila Nova de Ourém.

Carta Impressa n.º 64 — Restrições no serviço das carreiras de camionagem, das linhas combinadas.

Carta Impressa n.º 65 — Rectificação da tabela de preços da Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros (Bilhetes para comboios tranvias).

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 297 — Recomenda ao pessoal das estações a maior atenção no cumprimento das disposições a observar acerca dos transportes de manteiga.

Comunicação-Circular n.º 298 — Dá instruções sobre o procedimento que as estações devem seguir relativamente aos transportes efectuados em vagões frigoríficos, ao abrigo do Aviso ao Público A. n.º 822.

Carta Impressa n.º 364 — Refere-se à redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral concedida para o transporte dos congressistas que tomaram parte no Congresso da União Nacional, realizado em Lisboa.

III — Serviços Técnicos

5.º Aditamento à Instrução n.º 2189 — Comunica que, por motivo de ter cessado temporariamente o serviço da pedreira de Afife, foi encerrado novamente o respectivo desvio, ao Quilómetro 93,254 da linha do Minho.

ESTATÍSTICA

Nota do percurso quilométrico de Janeiro a Março de 1944 inclusivé,
em comparação com igual período de 1943

Combóios	ANTIGA REDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE			
	Percurso efectivo em		Diferenças em 1944		Percurso efectivo em		Diferenças em 1944		Percurso efectivo em		Diferenças em 1944	
	1943	1944	A mais	A menos	1943	1944	A mais	A menos	1943	1944	A mais	A menos
De passageiros	552.941	637.937	84.996	—	161.446	170.915	9.469	—	298.064	307.044	8.980	—
De mercadorias	1.030.961	1.051.606	20.645	—	139.964	148.666	8.702	—	281.243	305.896	24.653	—
Em manobras	289.364	312.753	23.389	—	90.813	95.713	4.900	—	113.481	117.608	4.127	—
Totais	1.873.266	2.002.296	129.030	—	392.223	415.294	23.071	—	692.788	730.548	37.760	—
Total das diferenças em 1944	A mais:		129.030		A mais:		23.071		A mais:		37.760	

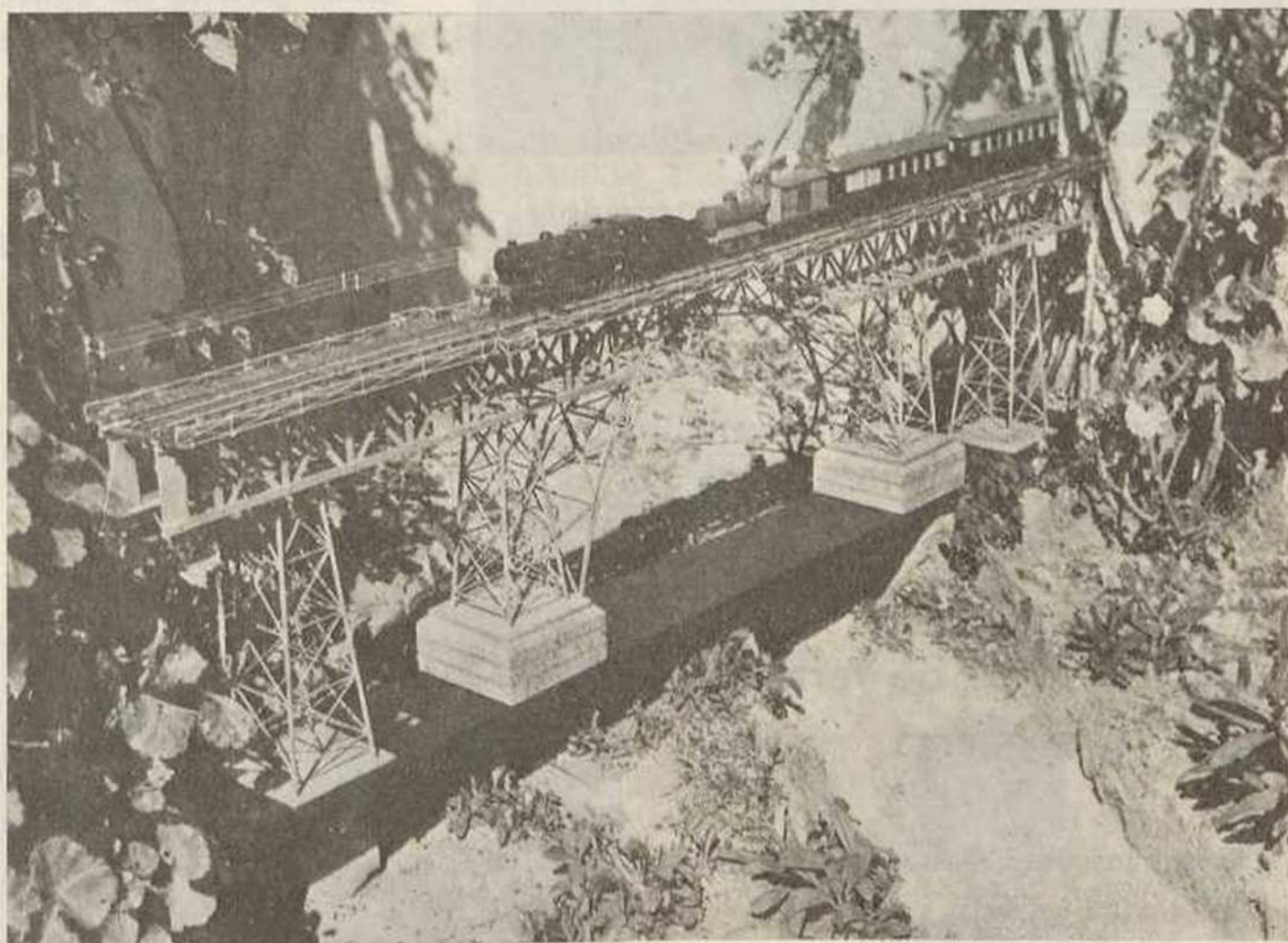
Factos e Informações

Trabalhos em miniatura

A profissão, seja qual fôr, alicia quem a professa com dedicação. A de ferroviário é, certamente, aquela que, mercê da sua multiplicidade de funções, da intensa actividade requerida aos que a exercem, dos seus riscos, da sua elevada finalidade, de mil facetas, enfim, que a caracterizam, mais seduz, enleva e prende. Ela impera de tal modo na vida do ferroviário que não é raro este dedicar-lhe completamente as suas poucas horas de ócio. Vem isto a propósito dos curio-

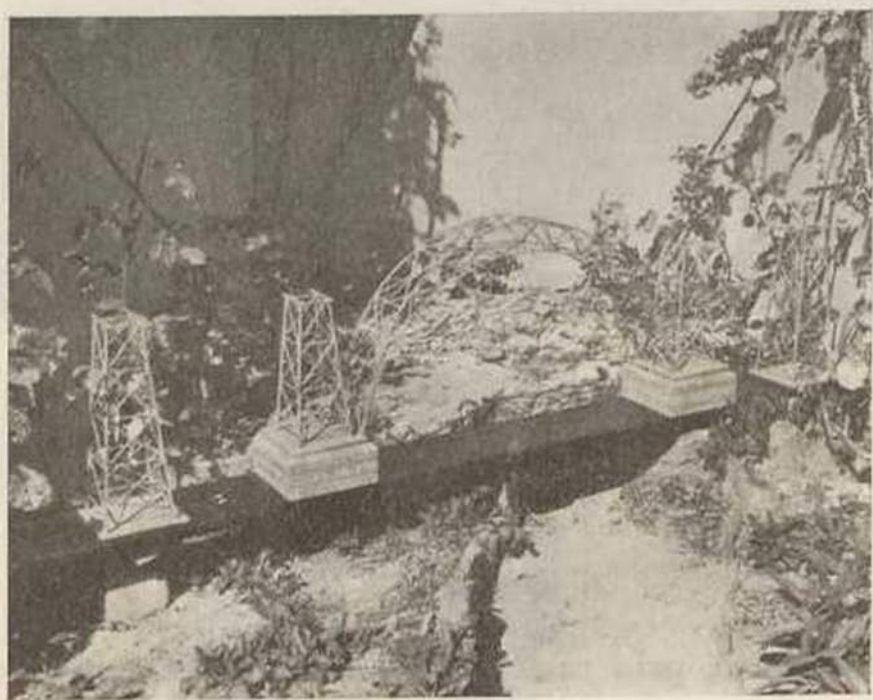
de descanso, por amor à profissão — como ele próprio declarou.

Não obstante jámais ter frequentado qualquer escola técnica industrial e lhe faltarem



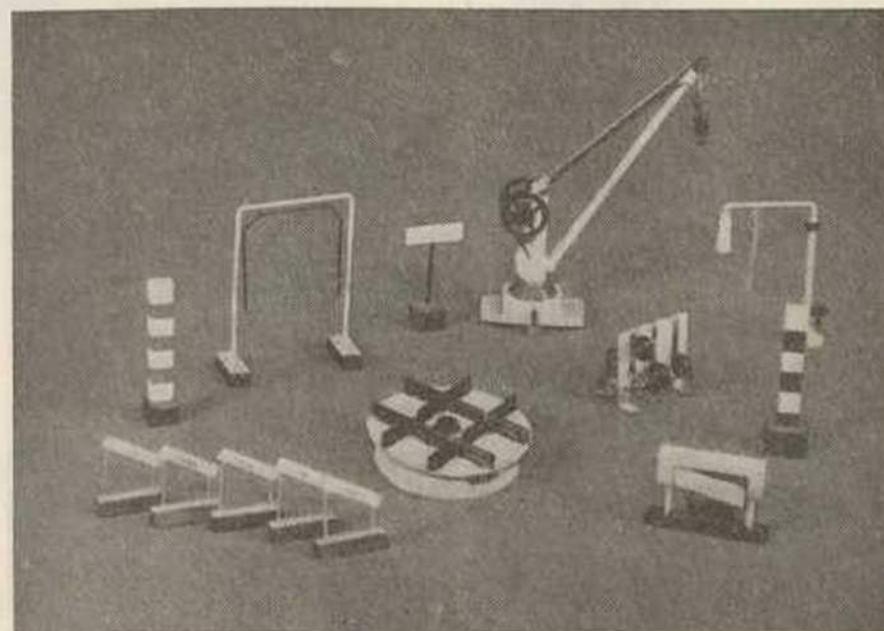
Esta grandiosa ponte metálica... é uma ponte miniatura, obra do Factor de 1.^a classe, Sr. Guilherme Azevedo Pereira.

ferramentas apropriadas, o Sr. Azevedo Pereira tem construído numerosos apetrechos ferroviários, de cobre e latão, e tanto

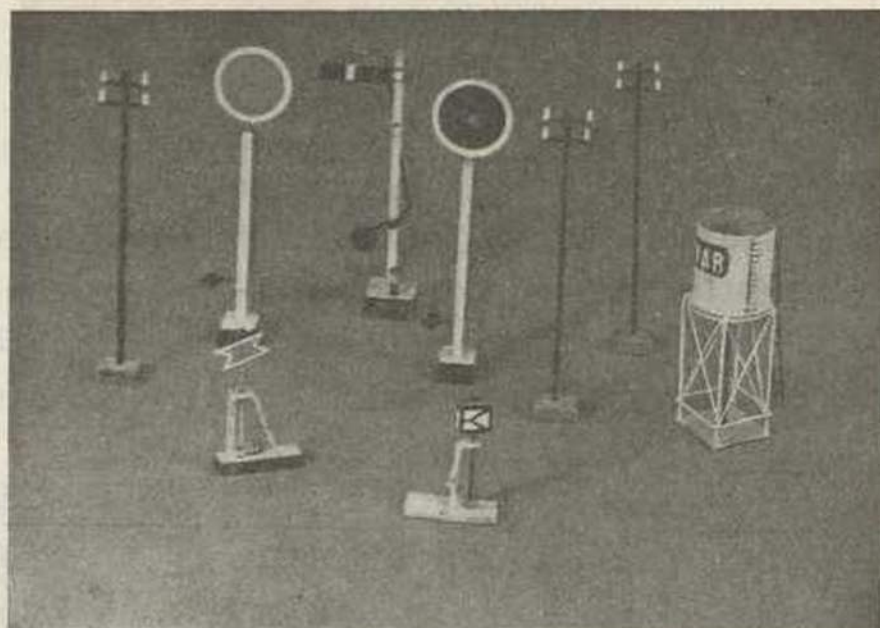


Uma fase da construção da ponte

tos trabalhos de miniatura de assuntos ferroviários que o Factor de 1.^a classe, Sr. Guilherme Azevedo Pereira, vem, desde há anos, executando nas suas horas



Apetrechos ferroviários em miniatura



Outros trabalhos de miniaturas de material ferroviário

quanto possível à escala. Possui já, em miniatura, uma mesa com três alavancas que comandam outros tantos sinais; uma grua e o respectivo reservatório, uma cércea (ga-

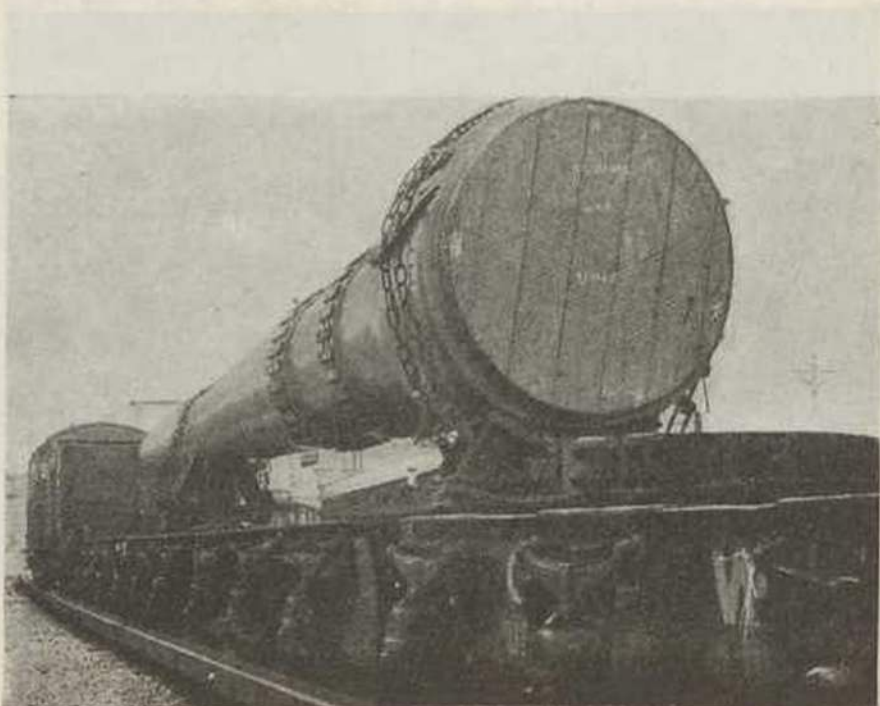
barit), uma placa giratória, sinais fixos de via e até um guindaste adaptável a um vagão do tipo L, destinado — temos de ser previdentes... — a carrilar o material circulante em caso de acidente.

De tôdas as obras construídas sobressai uma linda ponte com cerca de dois metros de comprimento e com o peso de 42 Kg. Esta ponte, de cobre e ferro, tem duas passadeiras laterais, seis resguardos e é desmontável.

Melhor do que qualquer descrição, falam as fotografias que ilustram esta notícia, através das quais os leitores do *Boletim*, estamos certos, não deixarão de admirar as curiosas miniaturas do Sr. Azevedo Pereira, a quem felicitamos pela sua habilidade e pelo interesse que manifesta pela sua, pela nossa profissão.

Os caminhos de ferro e a guerra

Os caminhos de ferro são de importância vital para os países beligerantes. Esta fotografia mostra-nos a defesa encarniçada de uma via férrea. Mas ela não nos impressiona, por sabermos que se trata apenas de exercícios da guarda metropolitana de um dos países em guerra.



Transporte, pelo caminho de ferro, do cano de um canhão de grosso calibre.

Imagine-se como seria feito este transporte por via ordinária...

A nossa casa

Sugestões para o embelezamento do lar

Para tornar mais interessante e original uma mobília pintada, compram-se «bonecos de estampar», próprios para este fim e que digam bem com o género da mobília a que se destinam, aplicando-se na disposição o que melhor nos parecer.

Pequenos cestos com flores, medalhões, etc., de diversas cores ficarão sempre bem.

Se a mobília fôr de quarto de criança, as estampas a aplicar devem ser bonecos, bolas, gatos, etc.

Convém saber...

Para tornar as rôlhas impermeáveis

Mergulham-se por duas ou três vezes em parafina derretida. Há ainda outro processo talvez melhor: fazer uma mistura de duas partes de cera e uma parte de cebo e mergulham-se nesta as rôlhas, durante alguns minutos.

Para tirar parafusos

O parafuso tão fino que se não pode tirar, remove-se, aplicando-lhe um ferro em brasa sobre a cabeça; logo que está quente, aplica-se-lhe a chave.

Para os nossos filhos



À esquerda: Calça e corpinho de algodão azul-marinho e blusa branca. A calça franze um pouco na cintura e nos tornozelos. O corpo tem dois bolsos postiços abotoados com casas e botões. — *Ao centro:* Vestido de lã azul-marinho e lã branca, sendo a saia, a frente do corpo e o cabeção de azul. A saia é toda armada em machos e tem em baixo uma guarnição de *soutache* — galão branco, — guarnição que se repete no cabeção — *À direita:* Saia de lã lisa, com uma barra de pintas. Blusa do tecido da barra da saia. Esta é inteiramente pregueada. Gola de *piqué* branco. (Desenhos originais de Carlos Benedy, Desenhador da Via e Obras).

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Manuel Martins Júnior

Agente Técnico Principal
Admitido como Aprendiz auxiliar
em 6 de Junho de 1904.



Manuel Mendes da Silva

Inspector Principal, no Depósito
de Campanhã.
Admitido como Servente em 16 de
Junho de 1904.



Manuel Cardoso Figueira

Sub-Chefe de escritório, na 3.ª Cir-
cunscrição.
Nomeado Factor de 3.ª classe em
15 de Junho de 1904.



José Coelho Palmela

Condutor Principal, na 4.ª Circuns-
crição.
Admitido como Carregador em 7
de Junho de 1904.



José Loureiro

Contra-mestre de 1.ª classe, nas
Officinas do Barreiro.
Admitido como Servente auxiliar
em 16 de Junho de 1904.



Alexandre Raimundo

Guarda de P. N., de Évora.
Nomeado Carregador efectivo em 1
de Junho de 1904.

Actos dignos de louvor

Foram elogiados e gratificados com dois dias de vencimento, por no dia 27 de Fevereiro p. p. terem trabalhado com dedicação na extinção de um incêndio que se deu numa pilha de lenha do Depósito de Gáia, os seguintes agentes: Artur Pereira, Chefe de lanço; Joaquim Ferreira, Chefe de distrito, e os Assentadores Cristóvão Rodrigues e Américo Domingos Gomes.

Foram também gratificados pecuniariamente, por no dia 19 de Março último, ao quilómetro 164,000-N., terem empregado dedicadamente os maiores esforços

no combate ao fogo que se manifestou num vagão carregado de cortiça, que fazia parte da composição do combóio n.º 2001, os seguintes agentes: Jacinto Sirgado, Sub-chefe de distrito, os Assentadores Manuel Moraes, José António, António L. Carrasqueira, Manuel do Rosário, e os Auxiliares António Mota e Manuel Moraes.

Promoções

Em Janeiro

EXPLORAÇÃO

Chefe de Serviço: *Comercialista* Álvaro da Cunha Coutinho Lobo Alves,

Sub-Chefe de Serviço: António Augusto Marcelino da Silva.

MATERIAL E TRACÇÃO

Engenheiro Principal — Chefe de Circunscrição: Vasco Magalhães Gomes Viana.

Sub-Chefes de Serviço: *Engenheiros* João Bentes Castel Branco Júnior, João Neves de Noronha e António da Silva Canavezes.

Engenheiros Adjuntos: José Alfredo Garcia e José Gonçalves Gomes.

Agente Técnico: José Gago da Graça.

VIA E OBRAS

Sub-Chefes de Serviço: *Engenheiros* João Pereira Martins de Lemos, José Perestrelo Guimarães e José Filipe Barata.

Nomeações

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Março

Médico da 20.^a Secção, com residência em Amadora: Dr. Jerónimo Marques Tavares da Silva.

Em Abril

Médico da 11.^a Secção, com residência em Espinho: Dr. Agostinho Calheiro Lobo.

Médico da 60.^a Secção, com residência em Alvito: Dr. Teófilo Casaca Sim Sim.

Médico da 42.^a Secção, com residência em Régua: Dr. Álvaro Azevedo de Gouveia Pinto Leite.

EXPLORAÇÃO

Em Abril

Empregado de 3.^a classe: José Francisco de Matos Franco do Carmo.

Ajudantes de arquivista: Fernando Durão de Oliveira, Alfredo Duarte Laureano e João Daniel.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Abril

Agentes Técnicos Aspirantes: António Contento Vitório e Arnaldo Fernandes dos Santos.

Chefes de brigada de 1.^a classe: Lucilo Cipriano, Miguel da Cunha Garcia, Diamantino Condeço, Alexandre Pereira, Gilmano da Silva, Francisco José Marques, Gilberto Tavares dos Santos, João Gomes Júnior, Joaquim Vilão, Carlos Augusto da Costa, Jacinto Ernesto Sanches, Manuel Pascoal, Joaquim Ribeiro, Raúl Machado, António Guedes de Sá, Manuel Pinto Mesquita, Francisco José Fernandes, Américo Pinheiro e António Alberto Lima.

Capataz de manutenção de 2.^a classe: António Pereira de Sousa.

Marinheiros de 2.^a classe: Eurico Cardoso, João Soares e Apolo Rodrigues Marta.

Limpador: Francisco Aires Moreira.

Servente: Purificação de Jesus Pereira.

VIA E OBRAS

Em Fevereiro

Auxiliar permanente «adido»: Joaquim Francisco.

Em Abril

Encarregados de obras: João Luiz Capitão, Júlio Rosa Mendonça e José Carvalho da Silva.

Reformas

EXPLORAÇÃO

Em Fevereiro

Maria das Dores de Brito Mora, Empregada de 2.^a classe, de Lisboa R.

Em Março

Jaime José Vitorino Machado, Factor de 1.^a classe, de Entroncamento.

Raúl de Matos Cordeiro, Factor de 1.^a classe, de Cacém.

Frederico Augusto Mineiro, Capataz de 2.^a classe, de Pombal.

João Ribeiro, Agulheiro de 3.^a classe, de Mercês.
Adelino Gomes, Agulheiro de 3.^a classe, de Coimbra.

Semião Tavares, Carregador, de Lisboa P.

José da Silva Pinho, Carregador, de Amieira.

Em Abril

Aníbal Lopes Nogueira, Factor de 2.^a classe, de Régua.

João Mendes Ferreira Júnior, Factor de 2.^a classe, de Vendas Novas.

Manuel Monteiro de Queiroz, Factor de 3.^a classe, de Porto.

Baltasar Marcolino Pereira, Conferente, de Alfândega.

António Joaquim Margarido, Carregador, de Pócinho.

José Simões Bártolo, Carregador, de Anços.

José Martins, Capataz de moços de fretes, de Lisboa R.

VIA E OBRAS

Em Março

Clara da Silva, Guarda de P. N. do distrito 74, de Estarreja.

Em Abril

João Teixeira, Guarda fios do 24.^o Cantão das Tel. e Sinalização, de Campanhã.

Joaquim Martins, Chefe do distrito 284, de Alcácer do Sal.

Francisco Mendes, Assentador do distrito 230, de Sabóia.

Maria Clara, Guarda de P. N. do distrito 45, de Lamarosa.

Maria Marques, Guarda de P. N. do distrito 68, de Oliveira do Bairro.

António Alves de Oliveira, Cravador do G. P. P. das O. Metálicas, de Ovar.

Falecimentos

EXPLORAÇÃO

Em Abril

† *Raúl Soares Pais*, Chefe de 3.^a classe, de Lisboa P.

Admitido como Praticante de factor em 1 de Maio de 1914, foi nomeado Aspirante em 1 de Julho de 1915, promovido a Factor de 3.^a classe em 1 de Setembro de 1916 e finalmente a Chefe de 3.^a classe em 1 de Abril de 1938.

† *José Cirio Júnior*, Factor de 1.^a classe, de Braço de Prata.

Admitido como Praticante de factor em 26 de Abril de 1918, foi nomeado Factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, promovido a Factor de 2.^a classe em 1 de Abril de 1923 e finalmente a Factor de 1.^a classe em 1 de Julho de 1937.

† *António José Valente*, Guarda de estação, de Lisboa P.

Nomeado Carregador em 17 de Janeiro de 1908, passou a Guarda de estação em 21 de Julho de 1929.

† *António de Barros Duarte*, Carregador, de Tamel. Admitido como Carregador eventual em 4 de Julho de 1918, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Abril

† *João Rodrigues Marques*, Empregado Principal, do Depósito de Entroncamento.

Admitido ao serviço em 16 de Dezembro de 1909, ingressou no quadro em 16 de Dezembro de 1911 com a mesma categoria de Limpador e foi promovido a Empregado Principal em 1 de Janeiro de 1929.

† *Francisco Manuel Saborida Vedor*, Fogueiro de 2.^a classe, do Depósito de Beja.

Admitido ao serviço em 9 de Novembro de 1936 como Limpador suplementar e ingressou no quadro em 1 de Janeiro de 1943 como Fogueiro de 2.^a classe.

† *Antero Nunes*, Fogueiro de Máquinas fixas, do Depósito de Campanhã.

Admitido ao serviço em 2 de Outubro de 1915, como Limpador, ingressou no quadro em 27 de Outubro do mesmo ano com a mesma categoria e foi promovido a Fogueiro de Máquinas fixas em 1 de Julho de 1929.

† *Daniel da Silva Monteiro*, Guarda de Armazém, do Armazém de Campanhã.

Admitido ao serviço em 13 de Setembro de 1917, como Guarda, e ingressou no quadro em 1 de Novembro de 1918 com a mesma categoria.

VIA E OBRAS

Em Março

† *João Vivas*, Assentador do distrito 42, Castelo de Vide.

Admitido como Assentador em 1 de Novembro de 1926.



† *Raúl Soares Pais*
Chefe de 3.^a classe



† *João Rodrigues Marques*
Empregado Principal



† *Francisco M. S. Vedor*
Fogueiro de 2.^a classe



† *João Vivas*
Assentador

será 2.^a = 5 = 4 = 3 = 2 = 1
e 3.^a = 11 = 12 = 13 = 14 = 15
e 5.^a = 18 = 17 = 16 = 15 = 14

Os resultados da 1.^a coluna são os que convêm, porque são os únicos que dão as restantes letras que nos habilitam a formar o nome.

Portanto, será 9.^a = A; 2.^a e 4.^a = E; 3.^a = L e 5.^a = S.

Ordenêmo-las e obteremos um nome: CELESTINA. Não há, portanto, confusão que é ela. Como nota curiosa, devemos observar que os habituais amadores de matemática foram desta vez, neste caso, um pouco... charadistas, porque afora o cálculo das 1.^a, 6.^a e 7.^a letras, não nos deram o cálculo das outras. É justo isentar desta observação J. Gonçalves, porque foi o que mais se avantajou na demonstração, de que extraímos parte.

10 — É sucinta, fácil e elucidativa a resolução de J. Gonçalves: A soma das linhas de lópo é igual à linha de resguardo:

$$91^m + 85^m + 50^m = 236^m$$

comprimento de três L diferentes e $7,8 + 9,2 + 13 = 30^m$. Logo, para a linha de 60 metros seguem:

60 : 30 = 2 (L de cada tipo)	6 vag.
Como é 85 : (7,8 + 9,2) = 5, irão para a linha de 85 metros.	
5 L de 7 ^m ,8 e 5 L de 9 ^m ,2	10 "
E por ser 91 = 78 + 13, na linha de 91 metros ficam	
10 L de 7 ^m ,8 e 1 L de 13 ^m	11 "
Total	27 "

Pode dizer-se que é um artifício de cálculo. Segundo o método geral, teríamos que apresentar as eq. do problema do seguinte modo, como faz A. Fernandes (Pôrto), designando por x, y e z os vagões de 9^m,2, 13^m e 7^m,8 respectivamente:

$$\begin{aligned} x + y + z &= 27 \\ 9,2x + 13y + 7,8z &= 236 \end{aligned}$$

de onde se obtém

$$\begin{aligned} x &= 7 \\ y &= 3 \\ z &= 17 \end{aligned}$$

e por processo mais trabalhoso, chega-se ao resultado de J. Gonçalves, único que o problema admite.

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Junho de 1944

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz mercantil kg.	3\$65	Feijão branco miúdo lit	3\$80	Queijo tipo flamengo kg.	22\$50
" Gigante de 2. ^a "	3\$65	" " apatalado "	4\$00	Sabão anêndoa "	1\$80
" Gigante de 1. ^a "	4\$10	" frade. lit. 2\$70, 3\$00 e	3\$20	" Imperial "	3\$60
Açúcar de 1. ^a "	4\$80	" manteiga lit.	3\$70	" Offenbach "	3\$80
Azeite extra lit.	9\$80	" avinhado "	3\$60	" Oleina "	4\$20
" fino "	9\$30	" S. Catarina "	3\$70	" Corrente "	4\$20
Bacalhau Inglês kg.	variável	" vermelho "	3\$50	" Especial "	6\$30
" Nacional "	"	Lenha kg.	\$40	Sal lit.	\$60
Batata "	"	Manteiga "	28\$50	Toucinho kg.	11\$40
Carvão de sóbro "	\$95	Massas kg. 4\$60 a	8\$40	" entremeado "	13\$60
Cebolas "	variável	Ovos dúz.	variável	Vinagre lit.	2\$30
Chouriço de carne "	22\$80	Presunto kg.	21\$00	Vinho branco "	2\$30
Farinheira kg.	14\$50	Queijo do Alentejo "	22\$50	Vinho tinto "	2\$30
Feijão amarelo lit.	3\$60	" da serra "	22\$50		

Os preços dos gêneros sujeitos a imposto são acrescidos desse imposto.

Estes preços estão sujeitos a alterações, para mais ou para menos, conforme as oscilações do mercado.

Além dos gêneros acima citados, os Armazens de Víveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres, e também tecidos de algodão, malhas, atalhados, fazendas para fato, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

Quem for económico deverá abastecer-se nos Armazens de Víveres, com o que contribuirá, também, para a prosperidade da sua Caixa de Reformas, que representa o futuro de todo o funcionario ferroviário

O Boletim da C. P. tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números deste Boletim não se vendem avulso.

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim deverão contribuir com a importância anual de 12\$00, a descontar mensalmente, receita que constituirá um fundo destinado a prémios a conceder aos contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

Os pedidos devem ser transmitidos, por via hierárquica, à Secretaria da Direcção (Boletim da C. P.).