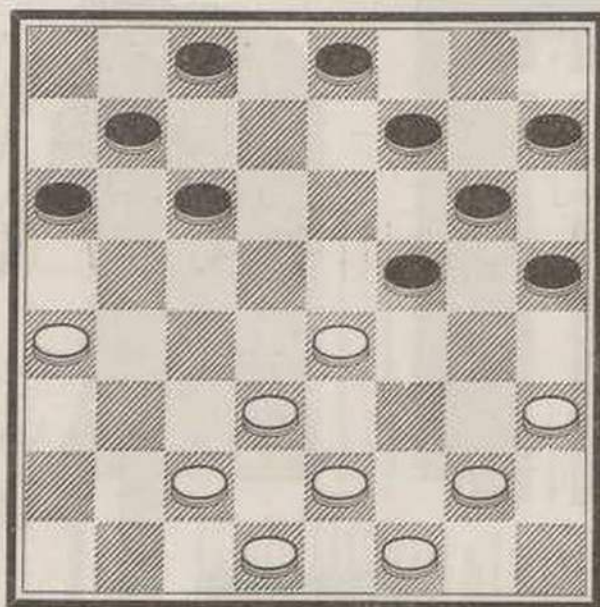


Problemas recreativos

1 — Damas:



2 — B.: — 1. 2. 3. 4. 6. 7. 9. 12. 13. 15

P.: — 14. 18. 21. 22. 23. 25. 27. 29. 30. 31

3 — B.: — 2. 3. 4. 6. 8. 9. 11. 14. 17. 19

P.: — 13. 15. 18. 20. 21. 23. 26. 28. 29. 31

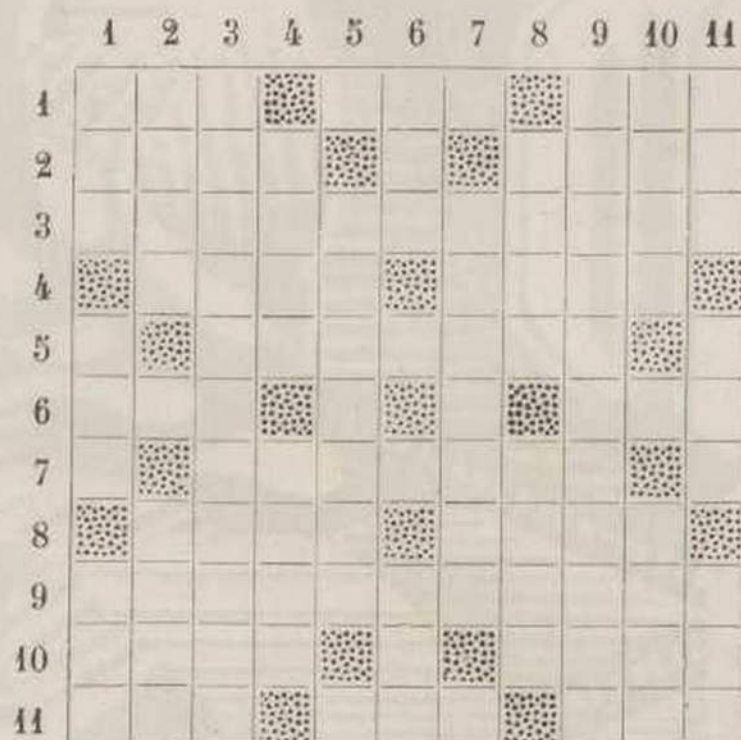
4 — B.: — 1. 2. 3. 4. 6. 7. 16. 18. 19. 22

P.: — 10. 14. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 31

Jogam as brancas e ganham.

* * *

5 — Palavras cruzadas:



Horizontais: 1 — Extremidade, Debaixo, Circulos; 2 — Escárneo, Alvo; 3 — Arqueamento; 4 — Lavar, Constelação austral; 5 — Perfídia; 6 — Despida, Mestre; 7 — Trabalharam; 8 — Meio, Ala de arvores; 9 — Maceração; 10 — Talvez além, Ligar; 11 — Morada, Embriagado, Mas.

Verticais: 1 — Aia, Único, Miséria; 2 — Cabeça, Casa espaçosa; 3 Dar força e vigor; 4 — Querer, Resgatei (inv.);

5 — Agitar; 6 — Capa, Naquele lugar; 7 — Estafaram; 8 — Simples, Elefante sem dentes; 9 — Diminuição; 10 — Origem, Unir; 11 — Bem, Lista, Agora.

Sécora

* * *

6 — **Epentéticas** (1) — (2-3) — Palavra de rei, ouro de lei.

*

7 — A rei «deposto» não se paga imposto.

*

8 — Significado bem empregado revela pensar «aprumado».

*

9 — «Mandado» desordenado é com justiça repudiado.

*

10 — Está aconselhado que o saber agir a tempo dá domínio assegurado.

*

11 — Quem paga a contado não traz o senhorio arreliado.

*

12 — Pequeno «ordenado», poder limitado.

*

13 — Homem «lido» e recto é sempre correcto.

*

14 — É caso notado que não há equidade quando a força suplanta a verdade.

*

15 — Terás afirmado grandeza de carácter se fôres justo e magnânimo.

*

16 — Está «exposto» a dissabores quem ofende sem razão.

*

17 — Não está indicado tratamento especial de igual para igual.

*

18 — Do mal pensado, mais cedo ou mais tarde se paga o tributo.

* * *

19 — **O eucalipto gigante:** À margem da via ascendente da Linha do Oeste, entre Benfica e Amadora, havia um eucalipto de grande altura (54 metros), que tinha ainda a particularidade de manter uma posição vertical em relação ao plano em que cresceu e que era o mesmo em que assentava a via dupla.

Surgiu o ciclone de 15 de Fevereiro de 1941, e o eucalipto não resistiu. Partiu-se a uma altura tal que a ponta veio assentar sobre a corôa do carril exterior da via descen-

(1) — Charada de construção inversa da «sincopada». Enquanto nesta se elimina, no 2.º conceito, a sílaba média, na «Epentética» intercála-se.

Ex: A saúde faz a gente alegre e ágil. 2-3.

(Solução: — $\frac{\text{Ledo}}{\text{Lé (pi) do}}$) (Cf. Povo)

(Continua na outra página interior da capa)

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: Comercalista *Carlos Simões de Albuquerque*

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Substituição na linha de Évora, de pontões com tabuleiro metálico por pontões com abóbada de cantaria. — Um estranho caminho de ferro. — Contencioso. — A Terra Portuguesa. — Crónica Agrícola. — Reflexões. — Os grandes vultos da ciência. — Consultas e Documentos. — Factos e Informações. — A nossa casa. — Pessoal.

Substituição na linha de Évora, de pontões com tabuleiro metálico por pontões com abóbada de cantaria

Pelo Snr. Eng.º *M. J. Dias da Silva*, da Divisão da Via e Obras

PARTE das obras de arte existentes na linha de Évora não oferecem há já tempo, à face do Regulamento de Pontes, as condições de segurança necessárias à circulação dos comboios.

Resolveu a Companhia, por isso, submeter à aprovação do Estado projectos que elaborou para substituição dos tabuleiros metálicos existentes.

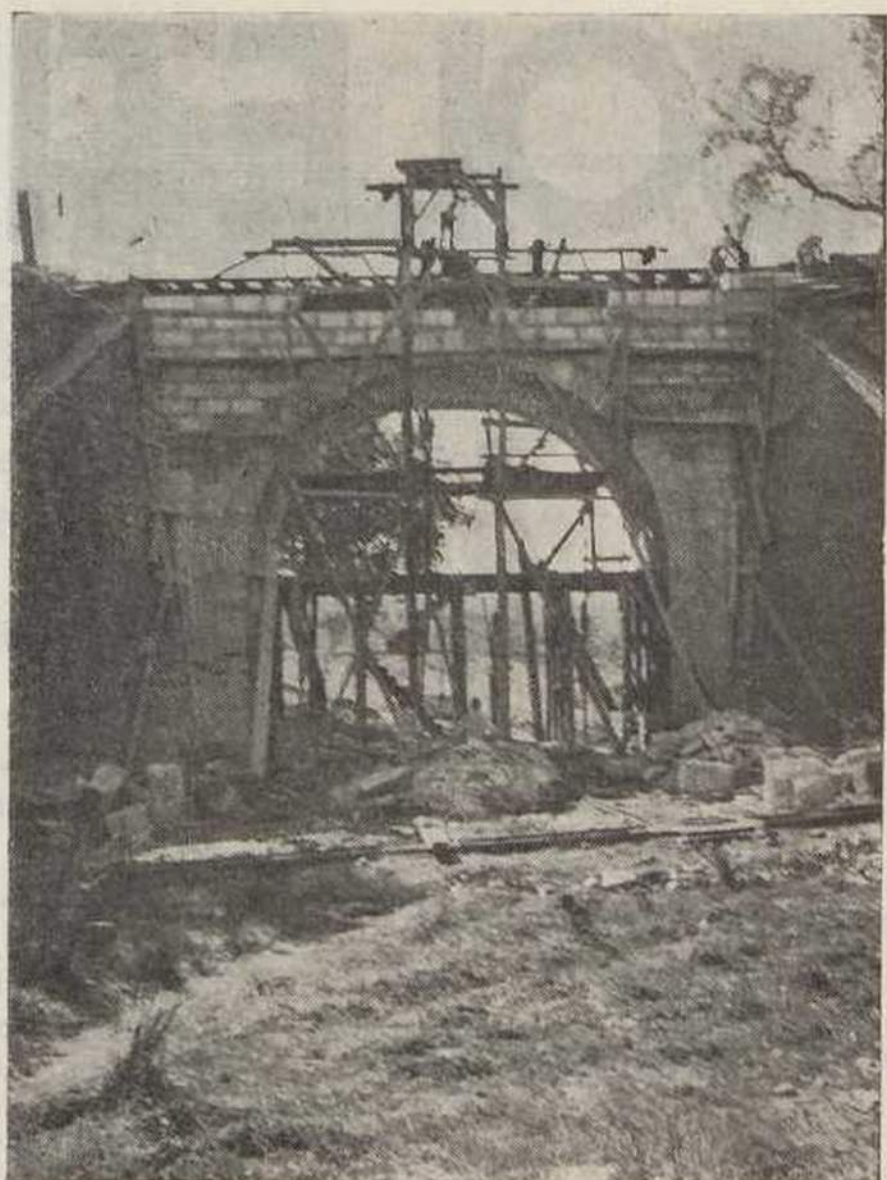
Entre esses projectos contam-se os dos pontões aos Km. 127,897 —

137,812 — 139,05 — 141,108 — 144,464 — 150,617 — 153,481 — 156,691 — 157,295 e 158,712, nos quais se prevê a substituição dos respectivos tabuleiros por abóbada de cantaria, com aproveitamento dos muros de ala e das alvenarias dos encontros em bom estado.

Conforme o estabelecido, procedeu-se à reconstrução destas obras, à excepção do pontão ao Km. 158,712, com a montagem prévia de passagens provisórias necessárias para a

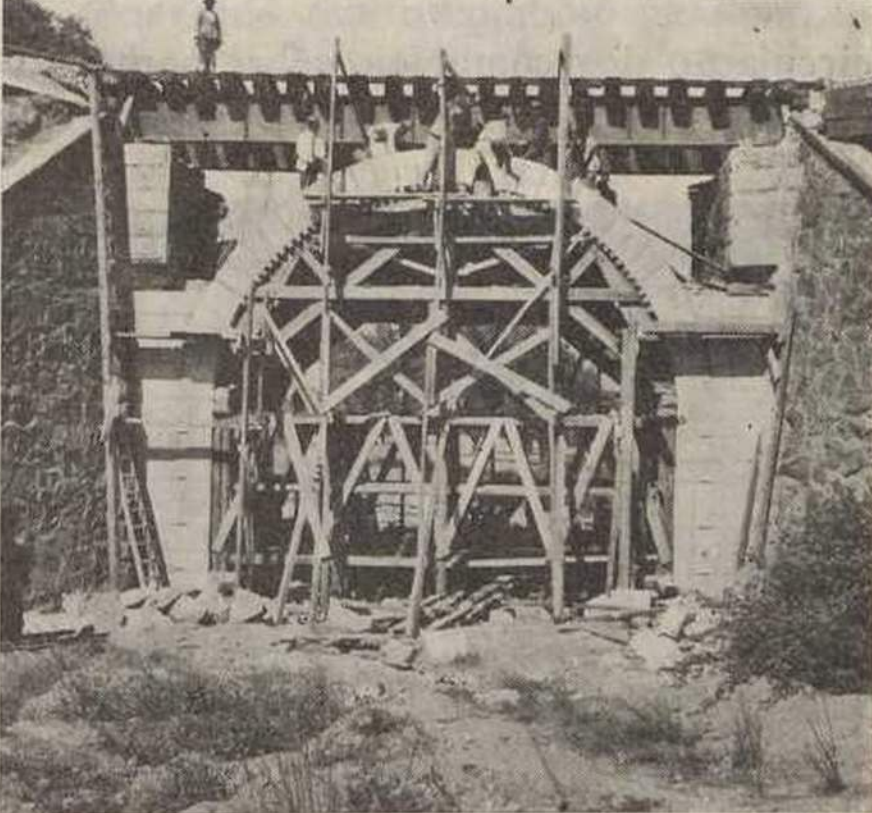
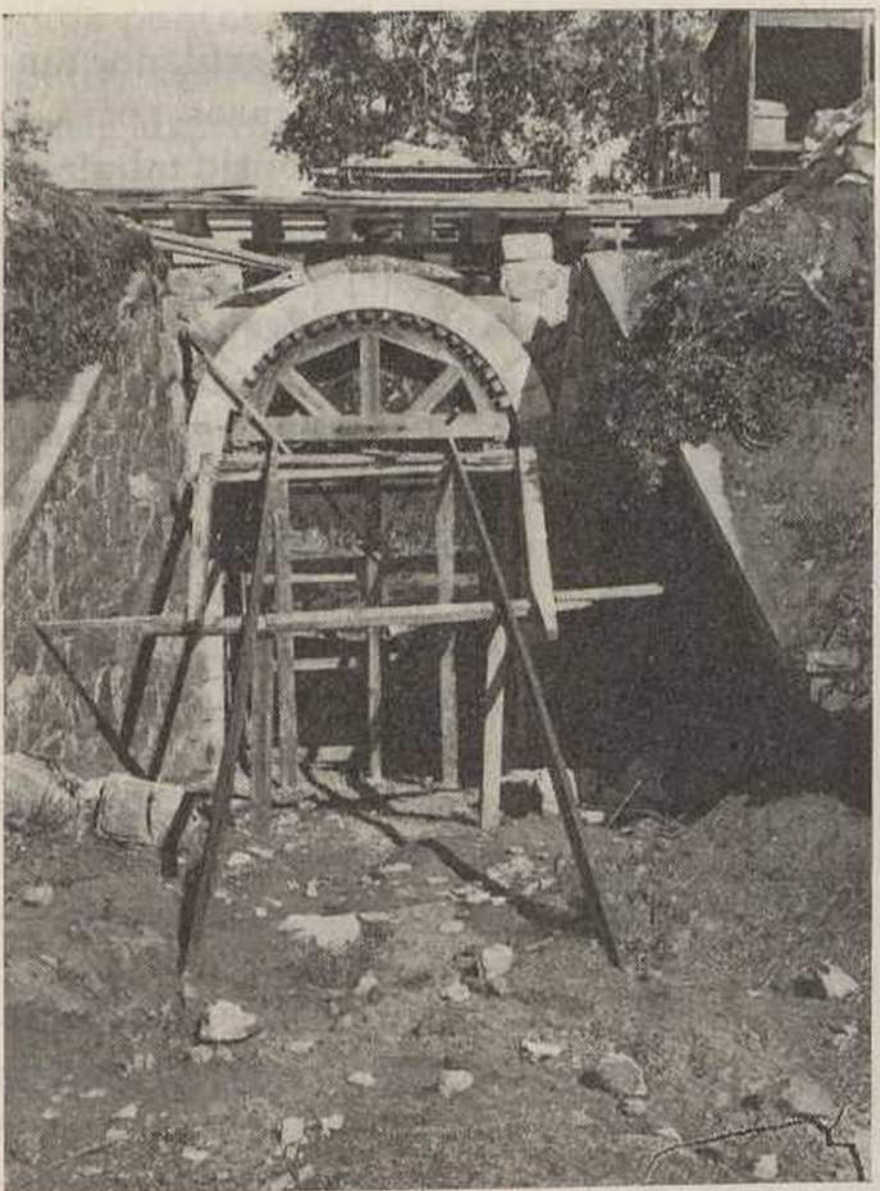
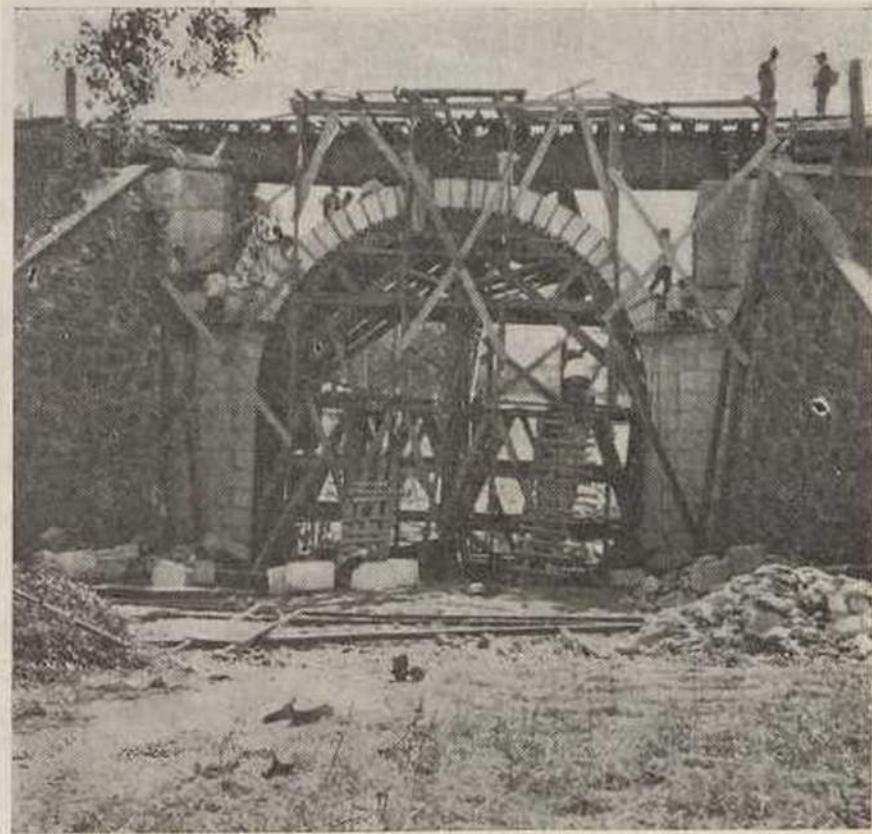


Aparelhando cantarias

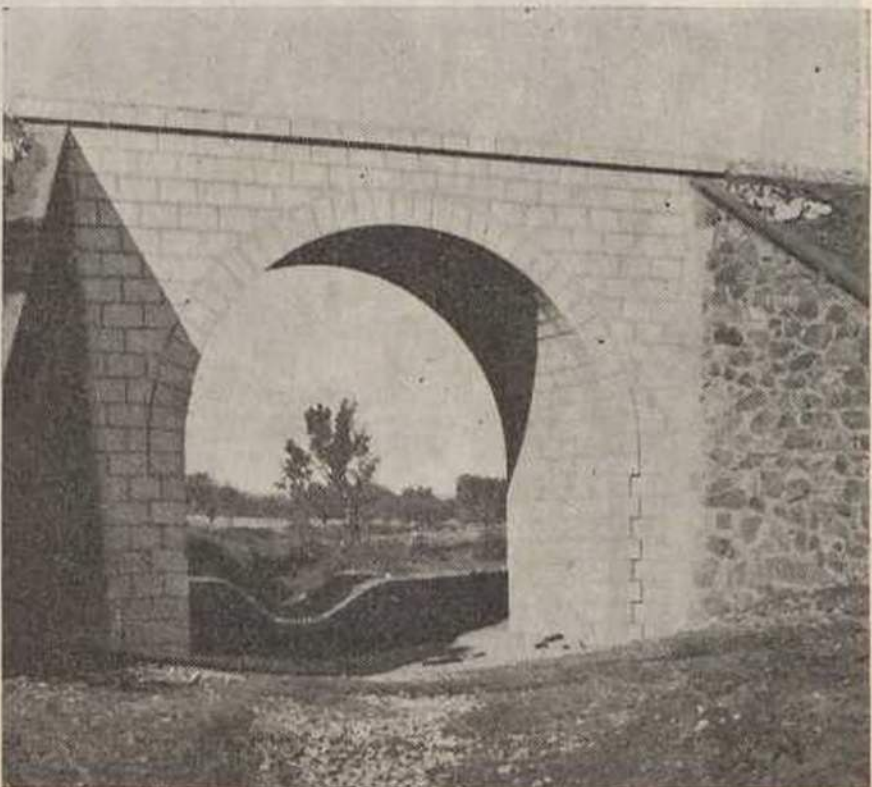


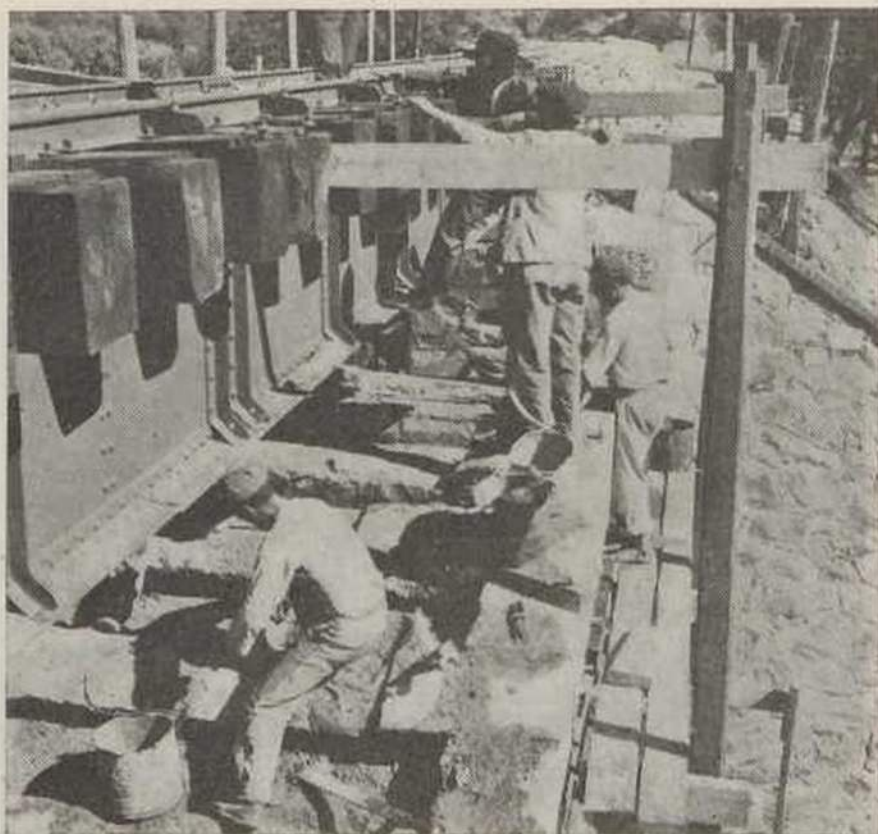
Da esquerda para a direita e de cima para baixo: Grupo de pessoal almoçando, junto do dormitório. — Ao Km. 153,481. Antes da reconstrução. — Grupo de pessoal com o Contra-mestre Manuel Branco. — Ao Km. 153,481. Depois da reconstrução quasi completa.





Da esquerda para a direita e de cima para baixo: Ao Km. 150,617. Antes da reconstrução, depois de estabelecida a passagem provisória. — Depois da reconstrução da metade dos encontros e da abóbada. — Ao Km. 144,464. Vista da frente mostrando o 1.º anel da abóbada, já construído. — Refechando juntas, depois do reforço dos encontros. — Pontão completamente reconstruído.





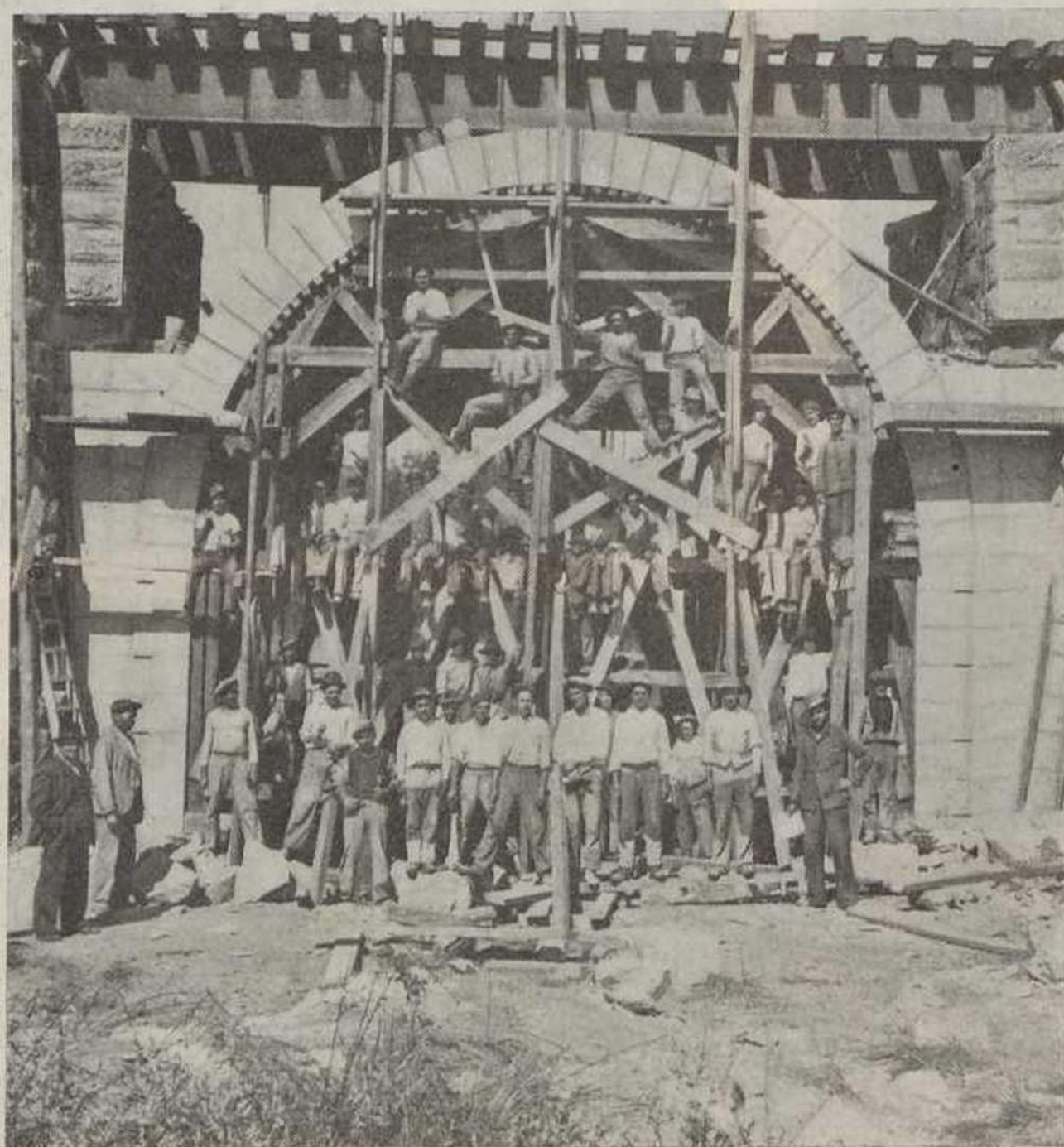
Ao Km. 144,464. — Refechando juntas



Ao Km. 157,295. — Pequenos retoques nas cantarias

circulação dos comboios, sobre pontões velhos que se encontravam em depósito ou

sobre simples vigas de ferro perfilado, tendo-se aproveitado nalguns casos, para o efeito, o próprio tabuleiro existente.



Grupo de pessoal, vendo-se junto de um dos encontros o encarregado das obras, Contramestre de 1.^a classe, Manuel Branco, e o arvorado Manuel Moleiro

Na maioria dos pontões, tanto as alvenarias antigas, como até grande parte da pedra empregada, não satisfaziam, razão por que, além da exigüidade das espessuras encontradas, a reconstrução das obras foi completa, com simples aproveitamento de parte da pedra proveniente das demolições.

Fazem excepção os pontões aos Km. 144,464 e 153,481, onde, pela diminuição do vão prevista no projecto, se aproveitaram as alvenarias dos encontros existentes como complemento das espessuras indicadas nos projectos.

Apresentam-se vários aspectos das referidas obras de arte durante a execução e depois de concluídas.

Um estranho caminho de ferro

SEGUNDO narra uma publicação estrangeira, foi construído no estado da Luiziania, Estados Unidos da América do Norte, um caminho de ferro, para treino do exército americano, destinado a provocar os variadíssimos acidentes que podem ocorrer numa linha férrea.

Para se alcançar o fim desejado, os engenheiros militares fizeram construir, numa região muito acidentada atravessada por pântanos, uma péssima linha férrea, com uma configuração burlesca, devido às suas numerosas e apertadas curvas, assente nalguns pontos em terreno barrento e escorregadio, noutros sobre troncos de árvores por causa dos inúmeros lamaçais. Para completar o quadro, o material rolante fornecido, muito antiquado e não menos cansado, compunha-se de algumas locomotivas e carruagens de luxo com 40 e mais anos de serviço, um certo número de vagões pouco afeitos a grandes aventuras e um carro de socorro. De todo este material só uma peça era de fabrico moderno e eficiente, — o carro de socorro...

O Comando impôs como obrigatória uma viagem diária no percurso total (160 Km.), e, pelo menos nos primeiros tempos, não havia comboio que se aventurasse a cumprir esta ordem, sem ser seguido prudentemente, a pequena distância, pelo carro de socorro. O pessoal preparava-se para esta viagem cuidadosamente, como se se tratasse de uma grande e demorada expedição, não esquecendo sequer as despedidas aos amigos.

Numa linha destas, como não podia deixar de suceder, os acidentes eram numerosos, e, por vezes, revestiam-se de um certo cunho de comicidade.

De uma das vezes, conta a referida publicação que, em certo dia muito chuvoso, o

guarda-freio, depois de ter passado pelo sono no seu posto do último vagão, verificou com grande espanto o desaparecimento dos carris, e no sítio onde eles deviam estar, só se avistava um imenso charco. Alarmado, pensando que o comboio tivesse descarrilado e andasse a rodar pelos campos, corre junto do maquinista e previne-o do sucedido. Este, que ia atento no seu lugar, como fôsse sempre vendo, embora mal por causa da muita chuva, os reluzentes carris, julgou que o seu colega tivesse endoidecido. Só depois foi compreendendo, que os trilhos se enterravam à medida que o comboio passava, ficando por isso invisíveis aos olhos do guarda-freio. Era impossível parar; se isso acontecesse, atolava-se também o comboio. Só havia uma solução, caminhar sempre.

Doutra vez verificou o pessoal dum comboio, que este, em dada altura, parecia que dansava, devido a uns estranhos movimentos transversais, cada vez mais fortes, que só pararam quando a composição descarrilou. Tinha sucedido apenas isto: devido ao terreno lamacento e escorregadio os carris deslocavam-se à passagem do comboio, comunicando-lhe assim aquêles estranhos movimentos. Pouco a pouco, devido às constantes reparações feitas pelas unidades em treino, foram diminuindo os riscos e melhoradas sensivelmente as condições de utilização da via, tornando-se, dêsse modo, quasi num caminho de ferro normal.

A construção desta linha, foi justificada pela necessidade de criar tropas especializadas, capazes de pôr rapidamente em condições de utilização a rede ferroviária dos países ocupados. Contudo, não deixa de ser curiosa a intenção que houve, de provocar nela aquilo que é cuidadosamente evitado em tôdas as outras.



CONTENCIOSO

Autos por ofensas corporais

Pelo Sr. Dr. *Alfredo Ary dos Santos*, Chefe de Serviço do Contencioso

No último artigo demos algumas indicações acerca da forma de levantar os autos de noticia e vamos agora, conforme o prometido, falar dos que respeitam a ofensas corporais.

O Código Penal, nos artigos 349.º e seguintes, trata dos crimes *contra a segurança das pessoas*: homicídio, abôrto, ferimentos, contusões e outras ofensas.

Por ofensa corporal deve entender-se tôda a pancada (ou agressão física efectiva), quer ela produza ou não ferimentos ou lesões. A paulada, o sôco, a pedrada, a simples bofetada, são ofensas corporais.

Conforme o tempo de doença e de impossibilidade causada pela ofensa, assim se gradua a pena applicável ao ofensor, mas deve ter-se bem presente que, mesmo nos casos em que dessa ofensa não resulte qualquer lesão, estamos em face de acto criminoso.

O art. 7.º do Decreto de 15 de Fevereiro de 1911 dispõe que, desde que da ofensa não resulte doença ou impossibilidade de trabalho e o ofendido não seja menor de 18 anos, só mediante acusação do próprio ofendido pode ter lugar o procedimento judicial (considera-se o crime como *particular*).

Quere dizer : se uma pessoa der uma bofetada noutra que seja maior de 18 anos, sem lhe causar qualquer lesão ou incapacidade para o trabalho, como só mediante acusação do ofendido pode haver procedimento, não ha que levantar auto da ocorrência. Se, porém, o ofendido fôr menor de 18 anos, ou incapaz, então o crime já é *público* e deve, em qualquer circunstância, levantar-se auto.

No entanto, não haverá situações em que, mesmo sendo o ofendido maior de 18 anos, se deva levantar auto?

Entendemos que sim.

Nos termos do n.º 1 do § 2.º do art. 17.º do Regulamento de Polícia e Exploração dos

Caminhos de Ferro, os agentes ajuramentados são considerados *agentes subalternos da autoridade pública*.

De acôrdo com o Decreto n.º 17.640, de 22 de Novembro de 1929, compete aos directores, sub-directores e adjuntos da Polícia de Investigação Criminal o julgamento em processo sumário dos indivíduos prêso*s em flagrante delicto* dentro das áreas das cidades de Lisboa, Pôrto e Coimbra, pelo crime de ofensas corporais que não produzam doença ou impossibilidade para o trabalho.

Assim, se dentro das referidas áreas e em terreno do caminho de ferro (estações, via, carruagens, cais, etc.) dois indivíduos se envolverem em desordem, devem os agentes ajuramentados prende-los e levantar o competente auto, para efeitos do seu julgamento pelo director, sub-director ou adjuntos da P. I. C.

Quere dizer : o crime de ofensas corporais, quando cometido contra um indivíduo que não seja menor de 18 anos ou incapaz, será público ou particular, conforme fôr praticado dentro ou fora das áreas das cidades de Lisboa, Pôrto e Coimbra. Isto poderá razoavelmente parecer absurdo mas... *dura lex sed lex*, latinório êste que significa que, por mais áspera que seja a lei, só porque é lei se há de cumprir.

De crimes particulares não há que levantar autos de notícia, *desde que os ofendidos se não queixem* e já ficamos sabendo que as ofensas corporais são crimes públicos nos seguintes casos: se produzem doença e impossibilidade de trabalho; se são cometidas contra menores de 18 anos ou incapazes; se tem lugar nas áreas das cidades de Lisboa, Pôrto e Coimbra.

E por hoje basta de direito, pois não quero fazer concorrência à Secção Charadistica.



A TERRA PORTUGUESA

Uma lenda de Chaves

Compilada pelo Sr. António Montez, Chefe de Secção da Via

Nas traseiras da igreja grande, da histórica vila de Chaves, morava Maria Mantela — «A Gralha», — de cabelos loiros a emoldurarem o rosto formoso.

* * *

Certa noite, há muitos anos, debruçada no peitoral da janela de ogiva, falava à vizinha, quando apareceu uma pobresinha esmolando na rua, acompanhada de dois gêmeos, um a cada peito.

Maria Mantela, que considerava pecado dar à luz, ao mesmo tempo, mais dum filho, insultou a desgraçada, que de porta em porta pedia sustento para os anjinhos que trazia ao peito.

Passaram os meses, Maria Mantela apareceu com grande ventre, comentando a visinhança: — «Aquilo é castigo de Deus, pela bôca morre o peixe»...

Um dia, Maria Mantela começou a sentir as dores da maternidade, e qual não é o seu espanto, quando se vê cercada de sete gêmeos!

Lembrou-se então do mau juízo que formara das mães dos gêmeos, e pensou em encobrir ao marido tão grande ninhada. Desesperada, lavada em lágrimas, cabelos desgrenha-

dos, olhava as sete criancinhas, pensando no destino a dar-lhes...

E quanto mais olhava os inocentes, mais se lembrava das palavras injustas, que meses antes, dirigira à mendiga.

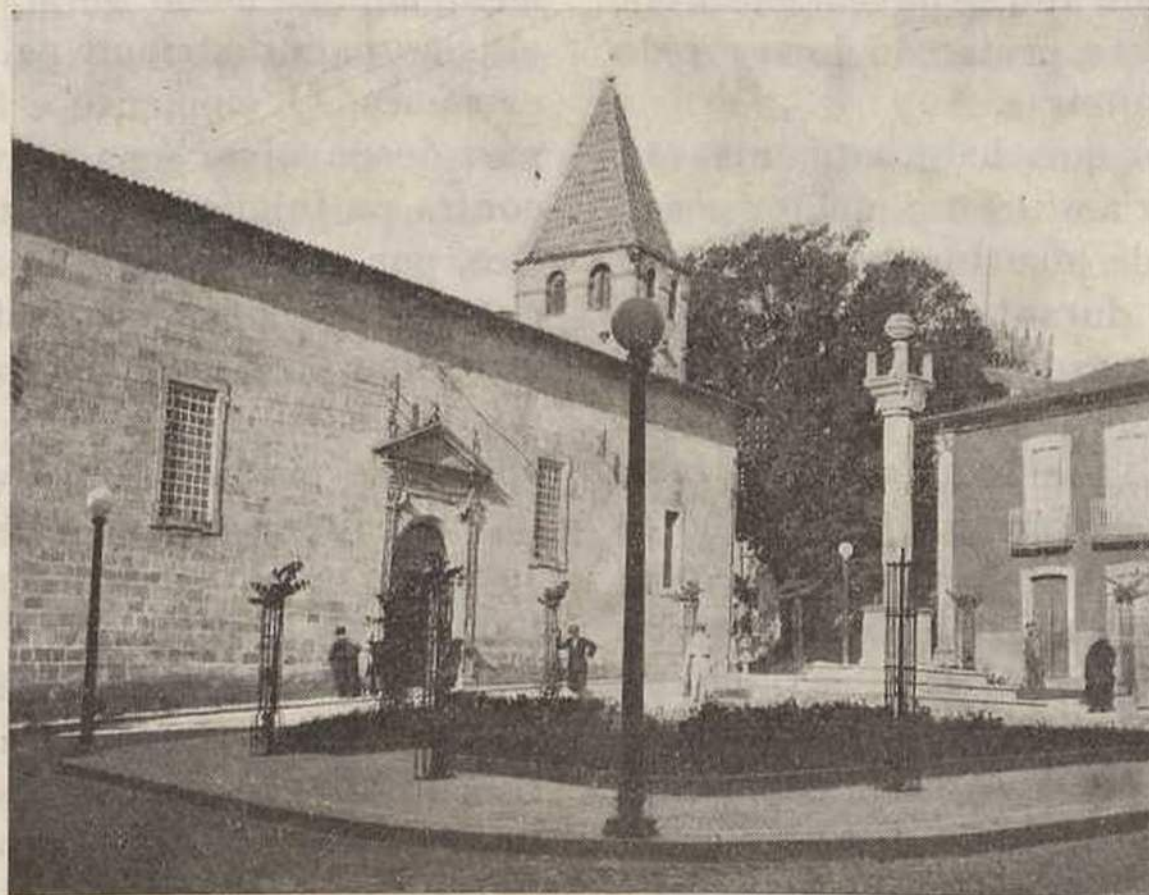
Decidiu-se. Ficaria com um dos filhos, mandando deitar os outros às águas do Tâmega.

Difícil a escolha do que havia de ficar, pois eram todos lindíssimos. Fechou os olhos, e contando seis, ficou com o último, que aconchegou ao peito, o qual ficaria seu filho, companheiro de amarguras, como se fôra o único!...

Chamou a criada, mandando-a deitar ao rio as seis creanças. Quando esta lançava nas águas o cêsto que levava os inocentes, deu-lhe o coração um baque, limitando-se a pousar o cêsto no areal, convencida que alguém o levaria...

Vindo da veiga apareceu ao longe um homem, que ouvindo chorar a pobre criada, estacou. Aproximou-se mais, e ao reconhecer a sua serva, ficou com a certeza do crime projectado.

Cheia de medo contou tudo ao amo, que levou as seis crianças a quem as crias se pedindo-lhe o maior segredo. Ao chegar a casa, deparou com o filho, que beijou en-



A igreja matriz de Chaves, onde existe a «Capela dos Galhos»

ternecido, fazendo o mesmo à mãe, que felicitou vivamente.

Passaram cinco anos. Criaram-se os rapazes, e o Pai, começou a pensar na carreira que havia de dar-lhes, tendo deliberado manda-los seguir os estudos de padre.

Maria Mantela, por sua vez, pensara também dedicar seu filho à vida eclesiástica, e passados anos, havia mais sete padres na Vila, erguendo cada um a sua igreja: uma a de Santa Maria Maior — Matriz de Chaves —; as de Santa Maria, em Moreira, Galvão e Melres; as de Vilar de Perdizes e Santa Leocádia, e por fim a do Mosteiro do Dôso!

Todos juntos, instituíram na matriz da Vila, a «Capela dos Gralhos».

Anos depois, Maria Mantela morria rodeada dos filhos, que até à morte lhe provaram seus affectos. Está enterrada na matriz de Chaves, e por deliberação do filho que morreu mais tarde, juntaram-se os ossos de todos os irmãos no túmulo da mãe, para assim ficarem ligados na morte.

Por cima da lage tumular, vê-se a legenda:

«Aqui jaz Maria Mantela
Com seus filhos em redor dela».

Crónica Agrícola

Pelo Sr. Engenheiro Agrónomo, *António da Cunha Monteiro*

NAS crónicas anteriores temos dado uma idéia, embora muito resumida, dos diversos trabalhos e tratamentos a que se deve proceder na preparação da terra, sementeiras, plantações, etc.

Nesta crónica daremos mais algumas indicações sobre as tarefas mais importantes que nesta estação do ano se devem executar, na cultura das terras, protecção do arvoredor e plantações de fruteiras.

O mau tempo que habitualmente faz, obriga o agricultor a utilizar o melhor possível as «abertas» de bom tempo para certos trabalhos, porque durante o inverno muito há que fazer numa exploração agrícola.

Durante o mês de Dezembro terminaram, nalgumas regiões, as sementeiras dos cereais de pragana, e ainda se efectuam sementeiras de ervas, trevo e serradela, destinadas para feno ou para serem consumidas em verde.

É esta a época própria para os trabalhos de poda da vinha e das fruteiras, e tratamentos hibernais com aplicação de insecticidas e fungicidas que são indispensáveis para a conservação das fruteiras.

Nas regiões em que são de temer as gea-

das primaveris, a poda faz-se mais para o fim do inverno e mais uma vez recomendamos o cuidado que deverá haver na execução destes trabalhos de grande importância, pois da sua perfeição dependerá em grande parte o futuro das vinhas e das fruteiras. Nas vinhas e pomares aplicam-se adubos e estrumes; de um modo geral, é esta a melhor ocasião para distribuir pelas terras todos os estrumes. O momento é favorável também para desenvolver uma proveitosa campanha contra os inimigos que atacam estas espécies, por nesta quadra do ano as árvores se encontrarem despidas de folhas o que permite uma acção mais directa na aplicação dos tratamentos sobre os troncos, podendo aplicar-se produtos químicos de acção mais intensa que já não se poderão usar quando as árvores se encontram em rebentação, floração ou frutificação.

Nos terrenos da horta têm de preparar-se as terras para as sementeiras da primavera, continuando os trabalhos de plantação e sementeiras indicadas noutras crónicas.

Durante o mês de Janeiro prosseguem os trabalhos iniciados no mês anterior e começa

a sementeira das batatas nas regiões mais próximas do litoral e por consequência mais temperadas.

Em relação a esta tarefa, parece-nos conveniente lembrar aos nossos leitores alguns dos pontos mais importantes para se alcançarem em bons resultados com a plantação destes tubérculos.

É de aconselhar o seguinte:

- 1.º — Preparação conveniente da terra e abundante distribuição de estrume;
- 2.º — Escolha de sementes bem calibradas e de boa proveniência que dê garantia da isenção de doença da degenerescência e cuja qualidade já tenha sido sujeita a ensaios com resultados satisfatórios;
- 3.º — Uniformidade na sementeira respeitando os espaços a que se deve colocar cada lanço de semente; esses espaços estão condicionados ao processo de cultura seguido e ainda à constituição do terreno,

devendo ter-se em atenção que, quanto mais compacto fôr o terreno, menor espaço será necessário empregar;

- 4.º — Aplicação de adubos na sementeira, durante o período vegetativo, por ocasião das sachas e amontoas;
- 5.º — Recurso à rega, sempre que seja possível, para as sementeiras feitas mais tarde e cujo arranque se fará em pleno verão.

É, sem dúvida, do conjunto destes cinco pontos que se pode esperar uma compensadora remuneração do trabalho e despesa a que uma plantação de batata nos obriga.

Nas culturas arvenses e noutras, é indispensável vigiar a drenagem das terras pois a estagnação das águas hibernais é grande inimiga das culturas. Se o tempo correr bonançoso e as ervas espontâneas se desenvolverem, têm de efectuar-se as mondas e sachas necessárias à eliminação e arejamento da terra.

Reflexões . . .

O character afável sem adulação, benévolo sem fraqueza, respeitoso sem servilismo, é um dos factores mais eficazes do êxito na vida.

O entusiasmo constitui outro factor de tôdas as proezas humanas. Ninguém pode ser entusiasta por uma ideia, sem viver para

ela e por ela, sem que, em torno dessa mesma ideia, gire tôda a sua actividade.

Os homens entusiastas, afáveis, generosos e comedidos, quer sejam inventores, descobridores, comerciantes, empregados ou simples pretendentes, encontram sempre abertas mágicamente, diante de si, as portas do êxito.

Estados Unidos da América do Norte

Uma estação de caminho de ferro na cidade
de Atlanta



Os grandes vultos da ciência

Pelo Sr. Vasco do Couto Lupi, Sub-Chefe do Serviço da Fiscalização e Estatística



Pedro Nunes

EM pleno século XVI, Portugal dava ao mundo um homem de génio criador e inventivo, com as mais sublimes aptidões para as ciências exactas, que perlustrou como poucos sábios do seu tempo, derramando pela Europa a luz das suas descobertas e a fecundíssima semente dos seus livros.

Esse homem, celebrado por nacionais e estrangeiros, é o eminente matemático, físico, cosmógrafo e geómetra Pedro Nunes, nome que todo o português deve citar com orgulho e veneração.

Nasceu em Alcácer do Sal no ano de 1502. A sua mocidade decorreu, portanto, no primeiro quartel do século XVI, em que Portugal se encontrava engrandecido e excitado ao extremo pela glória dos grandes descobrimentos e pela monumental epopeia indiana.

Depois de ter cursado humanidades, filosofia e medicina na Universidade estabelecida em Lisboa, doutorando-se em medicina, frequentou a Universidade de Salamanca, então considerada a primeira da península, onde se votou, particularmente, às ciências matemáticas, à astronomia e à cosmografia, ciências da sua verdadeira paixão.

Quando D. João III pretendeu elevar o nível universitário do seu reino, chamando homens de subida competência para exercerem o magistério, foi Pedro Nunes um dos escolhidos, sendo-lhe incumbida a regência de lógica e metafísica, durante o triénio de 1530 a 1532.

Alguns anos após, quando o centro universitário se deslocou de Lisboa para Coimbra (1537), D. João III proveu-o definitivamente na cadeira de matemática, em cuja regência Pedro Nunes se manteve até 1562, ano em que se jubilou.

Antes disso, porém, fôra nomeado cosmó-

grafo do reino (1529), passando, mais tarde, a cosmógrafo-mór do reino (1547).

Espírito ardentemente devotado à investigação, à descoberta e à publicidade científica, Pedro Nunes foi o criador de uma verdadeira escola, tendo sido mestre do próprio rei D. João III, dos seus irmãos os infantes D. Luís e D. Henrique, este futuro cardeal-rei, e de outros portugueses ilustres, entre os quais se conta D. João de Castro que havia de vir a ser Vice-rei da Índia.

Os problemas da «arte de navegar», então da mais subida importância para Portugal, que enviava aos confins dos mares as suas gloriosas naus, mereceram-lhe especial carinho. Assim, as suas primeiras obras foram destinadas aos navegadores portugueses.

O seu intuito era sujeitar a navegação ao império das matemáticas, vulgarizando entre os seus compatriotas os princípios úteis da cosmografia, para que a arte da pilotagem, tão necessária num país de navegadores por excelência, atingisse o seu mais alto grau de perfeição.

A mais antiga obra de astronomia que a Europa tinha produzido, ou conhecida como tal, é o *Tratado da Sphera* de Sacro Bosco, monge inglês, nascido em Halifax no começo do século XIII.

Sacro Bosco, querendo reanimar o estudo da astronomia, então extremamente decaído pela dificuldade de compreensão das obras dos antigos astrónomos, compôs um resumo do que havia encontrado de mais elementar nos escritos de Ptolomeu, de Alfregan e de Albategnius. Nada acrescentou da sua lavra, pois, ele próprio o declara, nunca tinha praticado a astronomia. Pretendeu, tão somente, compor uma espécie de introdução a obras mais sábias.

Este extracto, teve, durante muito tempo, grande reputação, mas, como as noções expostas por Sacro Bosco não tinham o desenvolvimento necessário para serem bem compreendidas, foi mister aparecerem comentadores. Pedro Nunes foi um deles. O seu bem conhecido *Tratado da Sphera*, publicado em Lisboa no ano de 1537, é uma redução a vulgar, acompanhada de figuras explicativas e anotações, dos bons escritos astronómicos da antiguidade, que Sacro Bosco já havia extractado.

Mas o trabalho mais notável de Pedro Nunes, aquêle em que mais alto se revela o seu incomparável talento, é o livro sobre *Os Crepusculos*, onde o insigne sábio resolve, entre outras e delicadas questões, o famoso problema do mínimo crepúsculo, em que, mais tarde, outros sábios se haviam de enfronhar com dificuldade, quando já os recursos da análise matemática eram bem mais possantes.

É lá que Pedro Nunes regista a sua famosa invenção do «nónio».

Nada de mais simples e de útil do que este pequeno instrumento que permite a me-

dição de fracções mínimas de extensão e que, desde então até hoje, acompanha todos os instrumentos de precisão.

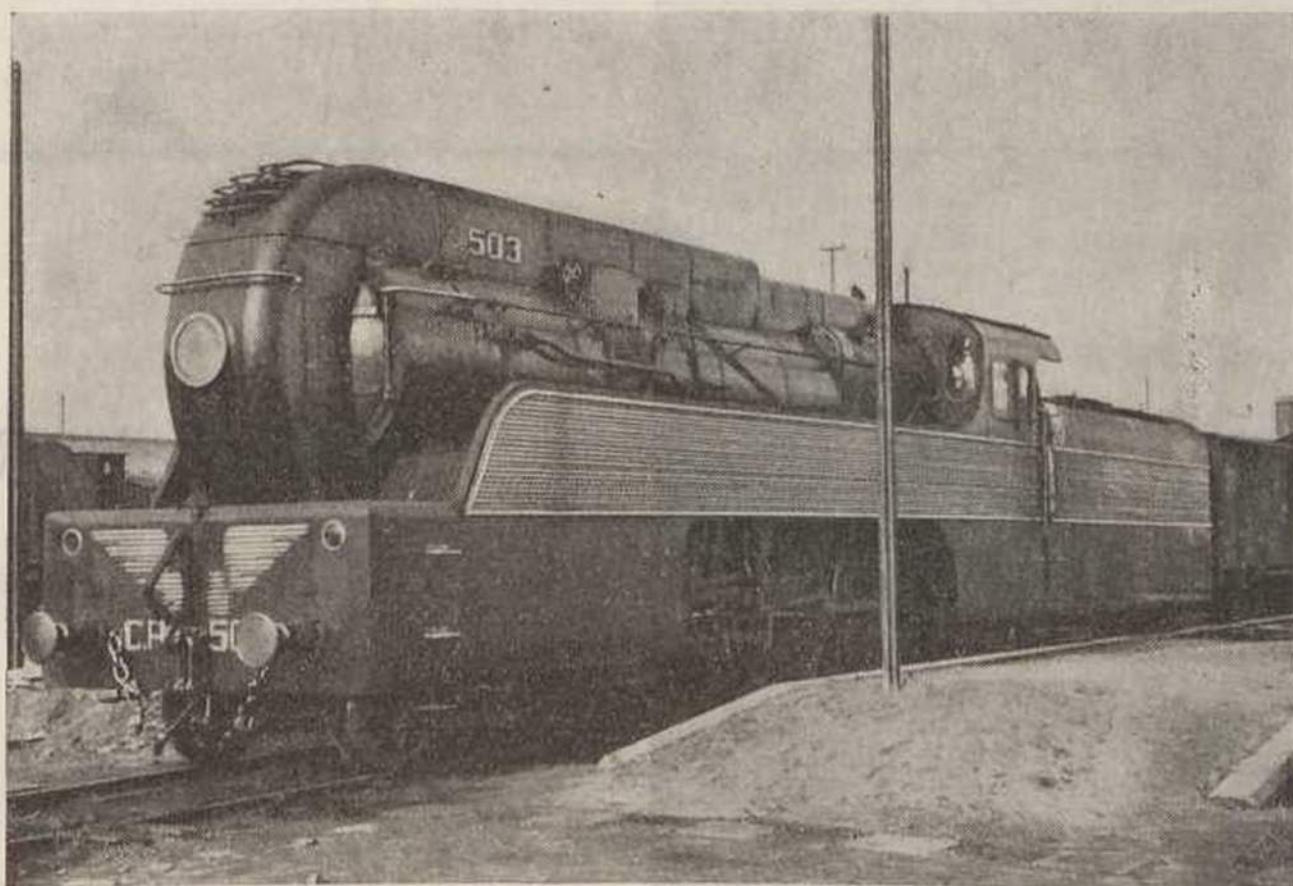
A própria denominação de «nónio» ou «nónio», que ficou na ciência, levará aos séculos mais afastados o nome de «Nunes», o português.

*

Pedro Nunes morreu em 11 de Agosto de 1578.

No monumento a Luís de Camões, erigido em Lisboa na praça que tem o nome do célebre poeta, vê-se uma estátua de Pedro Nunes, a qual, conjuntamente com as de outras personagens históricas, serve de ornamento ao pedestal do dito monumento. Os companheiros do Pedro Nunes são: Fernão Lopes, Gomes Enes de Azurara, Fernão Lopes de Castanheda, João de Barros, Vasco Mousinho de Quevedo, Jerónimo Corte Real e Francisco de Sá de Menezes.

Prestou-se, evidentemente, por esta forma, homenagem à memória de Pedro Nunes pelos grandes serviços por êle conferidos à ciência e ao seu país.



A locomotiva 503

Para dar uniformidade à composição do comboio rápido vulgarmente denominado «Flecha de Prata», composto por carruagens americanas, e que circulava entre Lisboa e Porto, houve necessidade de adaptar à locomotiva 503 o revestimento aerodinâmico que a gravura mostra.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 840 — Peço dizer-me se a seguinte taxa está certa:

De Campo Pequeno a Covilhã. — Um vagão com 5.000 quilos de trapo sujo de lã, prensado, e 5.000 quilos de trapo sujo de algodão, prensado. Carga e descarga pelos donos.

Trapo de lã — Vagão completo — T. 29 por 10.000 Kg.

Transporte 6\$831 $\times 10$	683\$10
-------------------------------------	---------

Comp. do imp. ferroviário (assistência)...	\$15
--	------

Trapo de algodão — T. Geral 4.^a classe.

Transporte 13\$32 \times 11 \times 5	732\$60
--	---------

Manutenção	$1\$00 \times 11 \times 5$	55\$00
------------	----------------------------	--------

1.470\$85

Adicional de 10 0/0	147\$09
---------------------------	---------

Aviso e registro.....	6\$00
-----------------------	-------

1.623\$94

Arredondamento	\$01
----------------------	------

Total.....	1.623\$95
------------	-----------

R. — O exemplo de taxa apresentado não está certo, visto resultar preço mais económico se se considerar o transporte como duas remessas de V. C.

Segue discriminação como corresponde:

311 Km — T. Esp. 1	T. 20	10.000 Kg.
	T. 29	10.000 Kg.

1.^o — Transp. 5818 × 11 × 10 56980

Comp. do imp. ferroviário (sêlo).. 28\$78

Adicional de 10 0/0	59\$86
---------------------------	--------

Manutenção	$2\$50 \times 2 \times 10$	50\$00
------------	----------------------------	--------

2.^o — Transp. 5853 \times 11 \times 10 608\$30

Comp. imp. ferroviário	{	sêlo	30\$72	
		assist. ^a .	\$15	620\$17

Adicional de 10%	63\$92
------------------------	--------

Manutenção $2\$50 \times 2 \times 10$	50\$00
---	--------

Registo	1\$00
---------------	-------

Aviso de chegada	5\$00
------------------------	-------

Arredondamento	\$02
----------------------	------

Total.....	1.467\$55
------------	-----------



Estação do Rossio

Fotog. de Abel Leite Pinto

P. n.º 841 — Peço dizer-me se a seguinte taxa está certa:

Uma caldeira de ferro com o peso de 2.900 Kg., de Campanhã a Trofa, em P. V., sendo utilizado o guindaste à carga e à descarga.

23 Km. — Tabela 7.

Transporte $1\$25 \times 11 \times 2,90$	39\$88
Comp. do imposto ferroviário { sêlo	2\$02
{ assistência	\$15
	42\$05
Adicional de 10 %	4\$21
Adicional de 5 %	2\$32
Manutenção $5\$00 \times 2,90$	14\$50
Registo e Aviso de chegada	2\$00
Arredondamento	\$02
	65\$10

Guindaste

\$70 $\times 11 \times 2 \times 3$ T.	46\$20
Adicional de 10 %	4\$62
Adicional de 5 %	2\$55
Arredondamento	\$03
	53\$40
Total	118\$50

R. — A taxa está certa.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aditamento n.º 104 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário de várias rubricas de Classificação Geral, entre as quais o «café», «farelos» e «farinhas para alimentação de animais».

2.º Aditamento à Tarifa de Vagões Particulares — Estabelece novas regras para a utilização de vagões particulares e altera a redacção da alínea A) do n.º 2 do Art. 16.º desta Tarifa.

Comunicação-Circular n.º 94 — Esclarece que pode aceitar-se como boa a designação de «gas-oil» nas declarações de expedição, aplicando-se o tratamento tarifário correspondente a «gasolina».

11.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Estabelece preços de Camionagem, para passageiros e mercadorias, entre a estação de Braga e o Despacho Central do Gerez, ou vice-versa.

18.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Estabelece preços de camionagem para passageiros, entre a estação de Braga e o Despacho Central de Caldelas, ou vice-versa.

21.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Estabelece preços de Camionagem para mercadorias, entre a estação de Campanhã e os Despachos Centrais de Valbom e Gondomar.

II — Movimento

Carta-Impressa n.º 6 — Trata da modificação dos modelos R n.º 8.

Carta-Impressa n.º 7 — Comunica a saída temporária da rede nacional de vários vagões de propriedade da firma Abel Fernandes & C.ª, L.ª, que poderão ser utilizados em transportes internacionais.

ESTATÍSTICA

Nota do percurso quilométrico de Janeiro a Outubro de 1944 inclusive, 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	1.985.651	2.302.904	317.253	—	569.131	602.911	33.780	—	1.027.012	1.063.982	36.970	—
De mercadorias	3.547.307	3.562.650	15.343	—	493.936	529.056	35.120	—	1.015.223	1.079.754	64.531	—
Em manobras	1.007.849	1.051.384	43.536	—	320.464	329.224	87.600	—	390.504	401.384	11.080	—
Totais	6.540.806	6.916.938	376.132	—	1.383.531	1.461.191	77.660	—	2.432.539	2.545.120	112.581	—
Total das diferenças em 1944		A mais:	376.132			A mais:	77.660			A mais:	112.581	

Factos e Informações

Vagões a domicílio

Está a generalizar-se na Alemanha o emprego de veículos construídos propositadamente para transportar, por estrada, vagões, a carregar ou carregados, com mercadorias.

Por um dispositivo especial, os vagões são colocados sobre esses veículos e deste modo seguem das estações para os armazéns dos expedidores ou dos consignatários das remessas.

Êstes porta-vagões são de apreciável utilidade para os grandes estabelecimentos industriais ou grandes empresas comerciais, situados longe do caminho de ferro que não sejam dotados de ramais particulares.

São também utilizados no transporte por estrada de volumes de grandes dimensões, difíceis de fazer transitar pelo caminho de ferro.

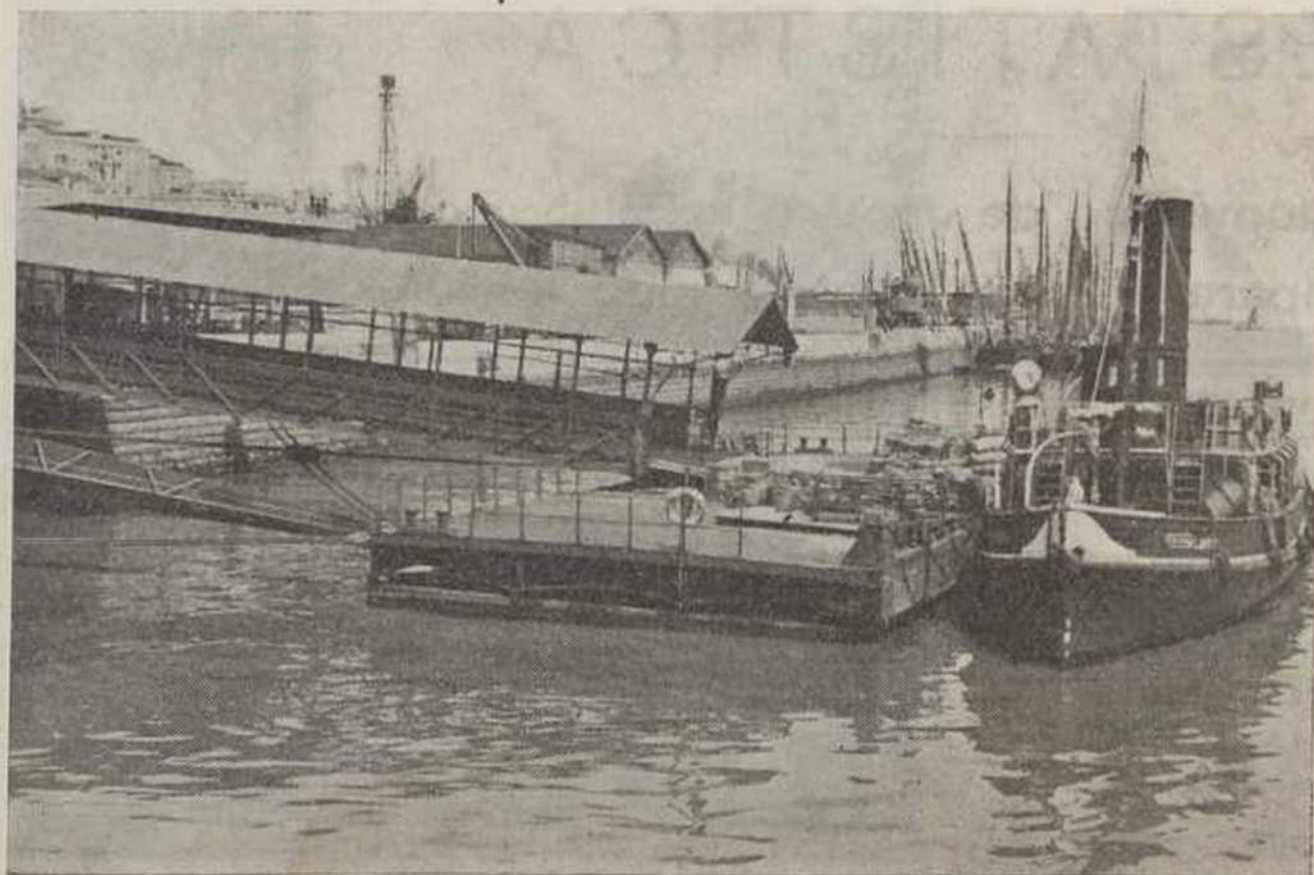


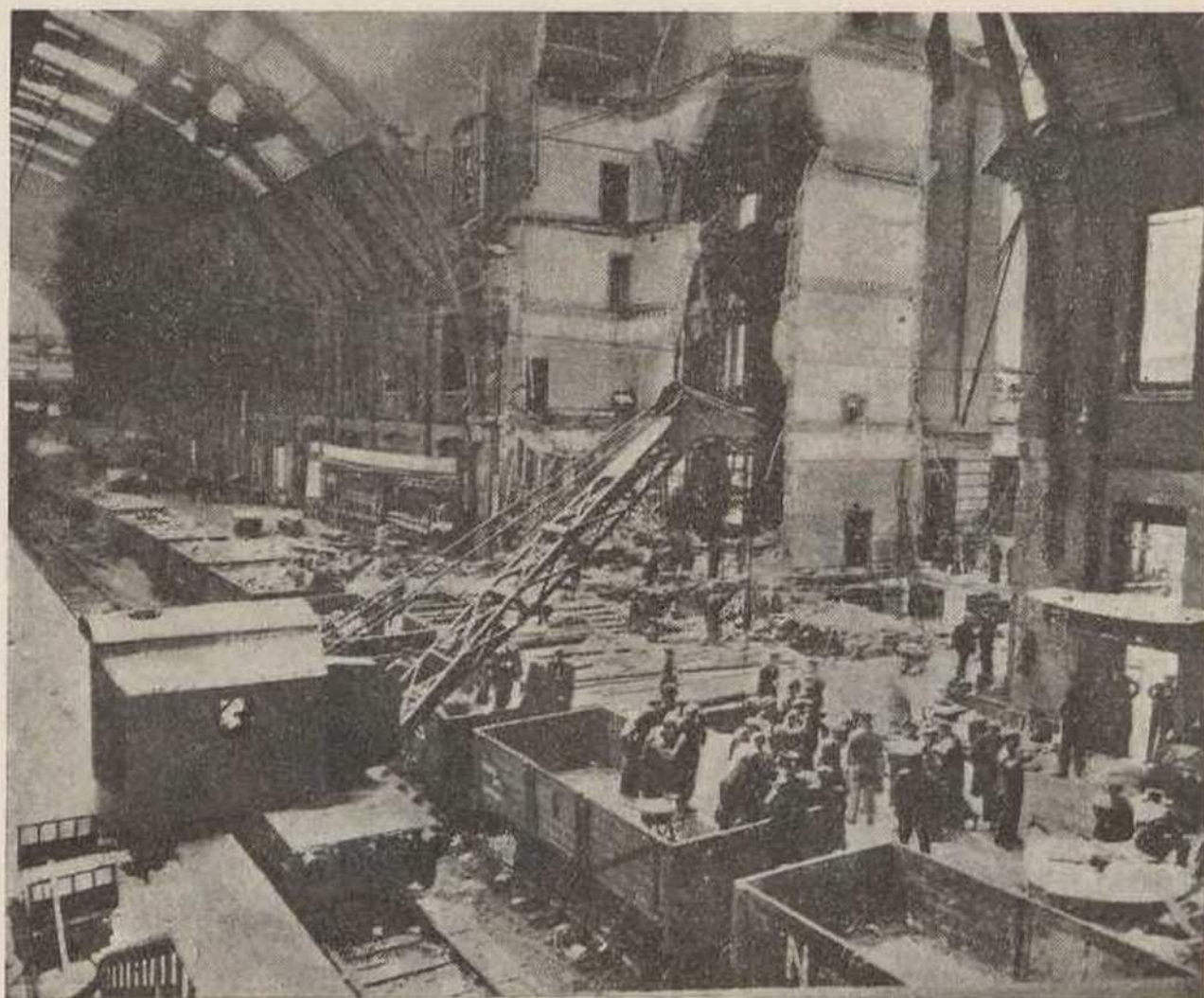
Ecos da Exposição do Mundo Português

Já vão decorridos quatro anos que se realizou em Lisboa a notável Exposição do Mundo Português e todavia ela ainda está bem presente na memória de todos que tiveram a feliz oportunidade de a visitar. A gravura mostra-nos a airosa *Nau Portugal*, que figurou nessa Exposição.

Na estação de Lisboa T. P.

Num dos pontões desta estação efectua-se a descarga de um dos barcos do tráfego fluvial no Tejo.





Os caminhos de ferro e a guerra

Em país beligerante, importante estação ferroviária foi atingida por uma bomba, que a destruiu parcialmente.



Vistas de Portugal. — *À esquerda*: Algarve. O grande lago do jardim do Palácio de Estoi. — *À direita*: Portal românico da Igreja de Manhente.

A nossa casa

Mais um conselho...

Para desentupir os tubos dos lavatórios não é necessário chamar um operário para desaparafusar o sifão, dar os infalíveis tiros de ar e pagar-se o que eles desejam.

Basta simplesmente ter o cuidado de todas as semanas vasar no tubo do lavatório dois litros de água fervente na qual se dissolveu um pouco de potassa ou cerca de meio decilitro de amoníaco puro. A água a ferver, solta as matérias gordas que vão aderindo à canalização.

Igualmente o mau cheiro que exalam as pias e os lavadouros das cozinhas é devido, em geral, à presença de matérias gordas em decomposição.

Evita-se isto, utilizando em abundância as lixívias de soda ou potassa e o amoníaco diluído, como acima se disse. É também eficaz a solução de sulfato de ferro.

O ácido sulfúrico e o ácido clorídrico eliminam também o mau cheiro das pias e lavadouros, mas corroem as cantarias e as argamassas para ligação da tubagem, razão por que se não aconselha o seu uso.

Cuidado com as moscas

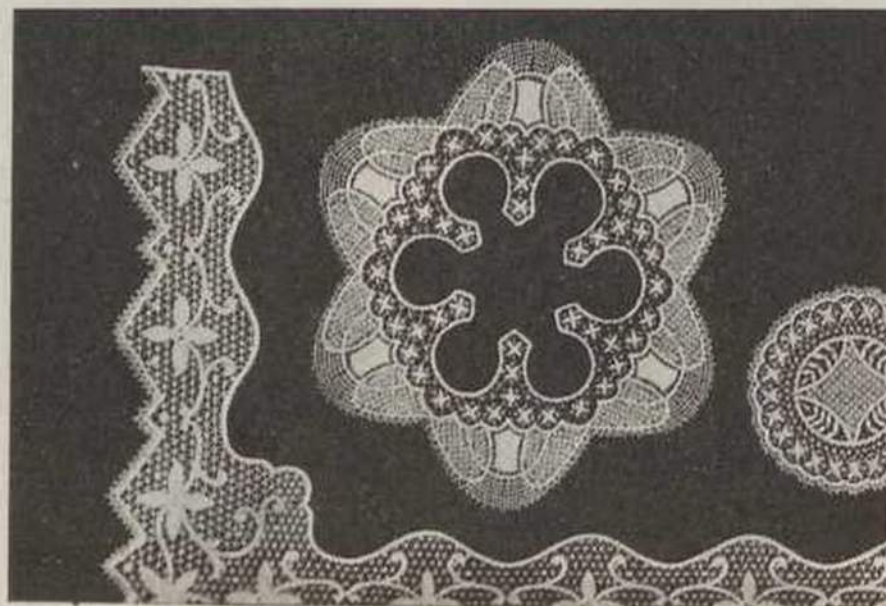
Destrua ou afugente, pertinazmente, estes perigosos insectos.

São elas que propagam muitas das doenças que afligem o género humano.



Monograma

Se tem animais em casa, para evitar que as moscas os apoquentem, deverá esfregá-los com uma loção composta de meio litro de vinagre diluído em 1 litro de água, que contenha dissolvidos 30 gramas de assafétida.



Renda de Peniche

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Júlio Godinho

Chefe de Repartição Principal
Admitido como Praticante
de escritório
em 12 de Setembro de 1904



António de Sousa Pais

Encarregado de contabilidade de Lisboa R.
Nomeado Guarda de estação
em 25 de Novembro de 1904



Margelino da Costa

Sub-chefe de Depósito
Admitido como limpador
auxiliar
em 5 de Setembro de 1904



Serafim dos S. Quelhas

Chefe de Revisão, na Revisão
o Minho e Douro
Admitido como Carpinteiro
suplementar
em 19 de Outubro de 1904



Manuel Rodrigues

Chefe de lanço de 1.^a classe
Admitido como Assentador
de 2.^a classe
em 18 de Outubro de 1904



António Pereira

Capataz Principal
Nomeado Carregador
em 4 de Outubro de 1904



João Augusto Borges

Guarda de estação
Nomeado Carregador
em 28 de Outubro de 1904

Agradecimento

Pedem-nos a publicação do seguinte agradecimento:

«Deolinda Rosa Bento, sua filha e mais família, na impossibilidade de o fazerem pessoalmente, vêm por este meio agradecer a todas as pessoas que manifestaram o seu pesar e acompanharam o seu desventurado marido e pai, o ex-maquinista de 1.^a classe

João Lopes Bento, falecido em 22 de Outubro em consequência do desastre ocorrido em Óbidos.

Igualmente agradecem aos Ex.^{mos} agentes superiores, a todo o pessoal, em especial ao da estação de Óbidos pela atenção carinhosa que tiveram para com eles, ao Ex.^{mo} Sr. Dr. João Lourenço, médico daquela secção, pela maneira diligente como os auxiliou para conseguirem a documentação necessária à trasladação do finado para o cemitério da sua terra natal. A todos, o maior reconhecimento.»

Actos dignos de louvor

O Operário de 5.^a classe, das Obras Metálicas, Manuel Dias, encontrou em 13 de Abril p. p., caída na linha, uma caixa contendo calçado, que entregou imediatamente à Guarda de P. N.

O Assentador do distrito n.º 249 (Beja), Francisco Romão, foi gratificado pecuniariamente pela maneira dedicada como auxiliou a extinção de um incêndio ocorrido na estação de Baleizão em 28 de Agosto p. p.

O Auxiliar do distrito n.º 426 (Ermida), José Cerqueira, encontrou na linha, em 5 de Setembro último, uma pulseira de ouro, que imediatamente entregou ao seu Chefe de distrito.

Quando no dia 5 de Setembro último o Servente da Revisão de Lisboa, Jorge Manuel Novo, procedia à conferência da roupa para lavagem, na Lavandaria de Campolide, encontrou na algibeira de uma bata de cotim uma nota de 20\$00, da qual fez entrega imediata ao Encarregado daquela Secção.

O Fogueiro de Máquinas Fixas em Espinho, Afonso da Silva, apreendeu no dia 21 de Junho último, em casa de um trapeiro em Espinho, vários tubos de fumo e pedaços de cantoneira que certo indivíduo tinha furtado à Companhia.

* * *

É com desvanecimento que o *Boletim da C. P.* regista nas suas colunas, tão freqüentemente, actos que dignificam a classe ferroviária.

Promoções

EXPLORAÇÃO

Em Setembro

Chefe de 1.^a classe: João do Vale.

Chefe de 2.^a classe: António Joaquim Pereira Rezende.

Chefes de 3.^a classe: Joaquim Lopes, José Francisco Moita, Leopoldo Lopes Sobreiro, António Rodrigues Geitoeira, Samuel Augusto Machado e José Mesquita.

Factores de 1.^a classe: Manuel Azevedo Bôto, Carlos Ferreira Mateus, José dos Santos Paixão, António de Anunciada Barrento, Manuel Joaquim Marques, João Lourenço, Miguel da Silva Amaro, Francisco Baptista, José Joaquim Figueira, João Gomes Costa, António Joaquim Cau, Manuel Luís Ferreira de Jesus, Abel Júlio Amado Sêco, Augusto Baptista e Manuel José Pires.

Factores de 2.^a classe: Manuel Marques Aleixo, Vergílio Duarte Santos, José Augusto Guerreiro, Carlos Vieira da Cunha, José Cândido Marques de Car-

valho, Gonçalo Correia, Luís Gonçalves Soares, José da Costa Pereira, Mário de Oliveira Santana, Joaquim Fernando Lirido Lopes, Vítor Cândido Teixeira, Abel Guilherme de Oliveira, Abel Rêgo Borges, Alfredo Augusto da Costa, Luís Ribeiro Pedrosa Vital e Marcelino Macau.

Conferentes: António da Costa Louzado Júnior e Manuel Rodrigues Santiago.

Encarregado de Contabilidade: Augusto Alves Dias Monteiro.

Bilheteira de 2.^a classe: Dinah Gomes Fialho.

Condutor Principal: Manuel Lopes.

Condutores de 1.^a classe: Sebastião Afonso Novo e José João Júnior.

Condutores de 2.^a classe: Júlio da Silva, António Guerreiro e Serafim da Encarnação.

Guarda-freios de 1.^a classe: Artur Faria, António Carlos Catapirra Júnior, Eduardo Fernandes e António Barata.

Guarda-freios de 2.^a classe: Eduardo Ferreira, António José da Costa, João Ferreira, João Lopes Barbeiro, Álvaro Martins, Pedro Lopes Velho, Amável Monteiro Feijão, Amâncio Vaz das Neves e João Pires Mendes.

Revisores de 1.^a classe: António de Oliveira Barros, Augusto Marques dos Santos e Floribelo Reneu.

Revisores de 2.^a classe: Joaquim Vicente, António Júlio Marçal e António Soares Barbosa.

VIA E OBRAS

Em Setembro

Empregado de 3.^a classe: Américo de Oliveira Monteiro.

Nomeações

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Setembro

Empregado de 3.^a classe: Augusto Ferreira.

EXPLORAÇÃO

Em Agosto

Engenheiro Ajudante: Eng.º Jaime da Silva Vale.

Em Setembro

Empregado de 3.^a classe: Sebastião Filipe Dias.

Aspirante: Joaquim Ribeiro Matias Pires.

Revisores de 3.^a classe: Manuel Balão, Feliciano Henriques, Manuel Antunes, Jorge Augusto Neto, Francisco Braz do Carmo, Manuel Ferreira Chi-

lão, João Baptista Monteiro, Cipriano Alfaiate Alves, Francisco Botico Borralho, Frederico José Belchior e Edmundo Mário Paiva.

Guarda-freios de 3.^a classe: Eugénio Ribeiro Martins e Armando Manuel Maria.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Setembro

Escrutário: Jorge Asdrubal Carreira Libório.

Limpador: Manuel Maria de Carvalho.

VIA E OBRAS

Em Junho

Auxiliar Permanente «Adido»: António Pereira.

Em Agosto

Apontador de 2.^a classe: José Rodrigues.

Escrutário: Agostinho Martins de Matos.

Em Setembro

Escrutário: José Monteiro de Campos.

Colocações

VIA E OBRAS

Em Julho

Auxiliar permanente «adido», como Assentador: Francisco de Castro Monteiro.

Reformas

EXPLORAÇÃO

Em Agosto

Carlos Alberto Marques Perdigão, Chefe de 1.^a classe, de Figueira da Foz.

Roldão Maria, Guarda-freio de 3.^a classe, de Entroncamento.

Joaquim Jacinto, Agulheiro de 3.^a classe, de Marinhais.

José António, Guarda de estação, de Entroncamento.

Em Setembro

João Raimundo Soares Parente, Empregado Principal do Serviço da Fiscalização e Estatística.

Fernando Luís Fernandes, Arquivista de 2.^a classe do Serviço da Fiscalização e Estatística.

Joaquim dos Santos Tôrres, Chefe de 1.^a classe, de Gaia.

Cândido Filipe, Factor de 1.^a classe, de Gaia.

Manuel Peres Zusarte, Factor de 1.^a classe, de Cerveira.

Júlio Maria da Fonseca, Factor de 2.^a classe, de Campanhã.

António Pedro Cigarrito, Conferente, de Barreiro.

João Lopes, Capataz Principal, de Gaia.

Gregório Esteves, Capataz de 2.^a classe, de Coimbra.

Nicolau Monteiro, Engatador, de Gaia.

Henrique Mateus, Agulheiro de 3.^a classe, de Ovar.

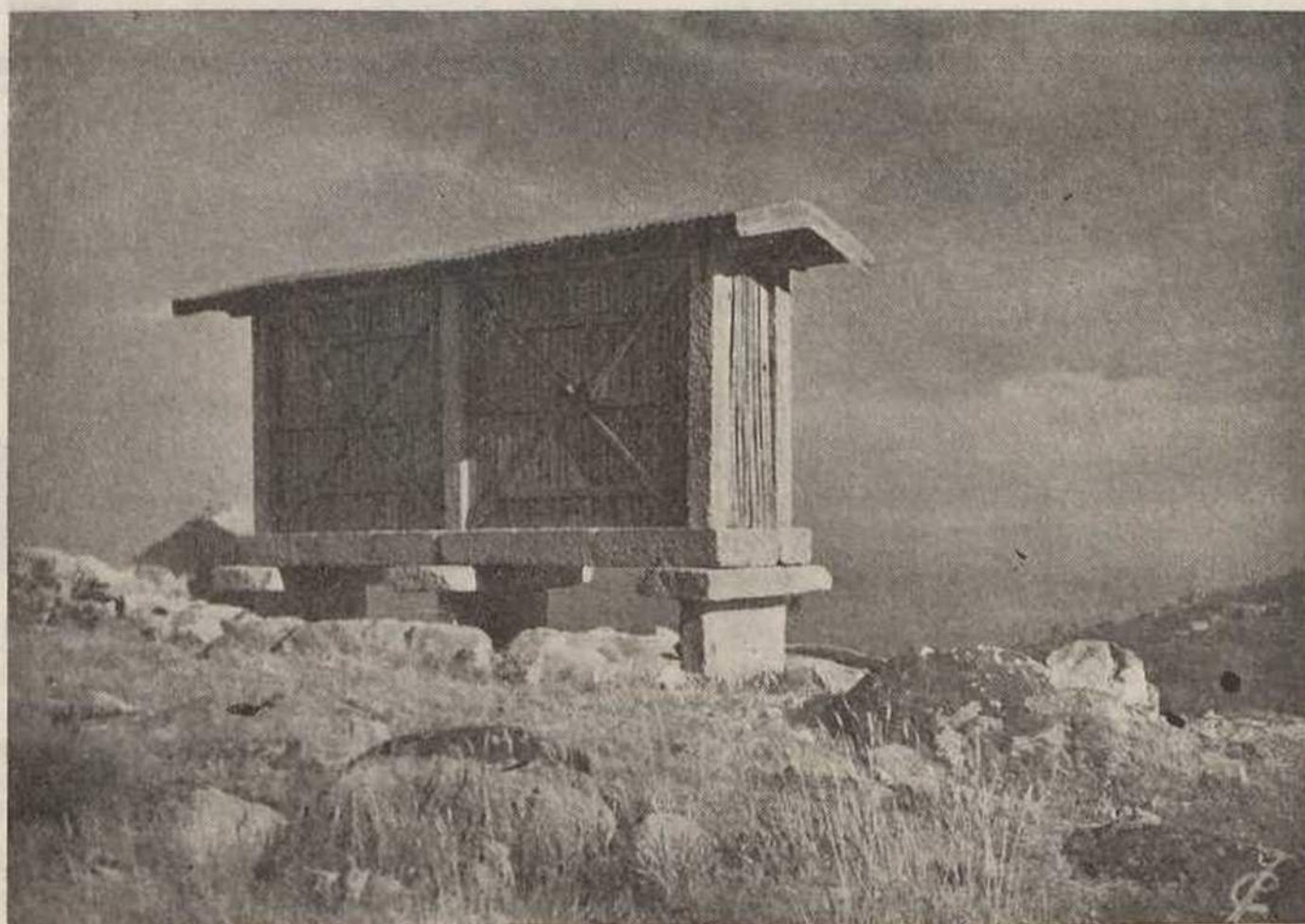
António Marques, Guarda de estação, de Aveiro.

Maria Lúcia, Guarda de P. N., de Silves.

Manuel Alves, Carregador, de Braga.

Espigueiro

CARAMULO



António Ferreira, Carregador, de Contumil.
António Martins, Carregador, de Belver.
Francisco Maria Marques Couto, Carregador, de Ovar.
Francisco Madeira, Carregador, de Tórres Vedras.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Setembro

Frutuoso Duarte Soares, Maquinista de 1.^a classe.
José Pereira da Silva, Fogueiro de 1.^a classe.
Manuel Romão, Capataz de Manutenção de 1.^a cl.
António Aleixo, Acendedor.
Augusto de Sousa, Limpador.

VIA E OBRAS

Em Agosto

José Cabrita, Assentador do distrito n.º 278, Setúbal.

Em Setembro

Alfredo Antunes, Operário de 1.^a classe, das Obras Metálicas.
Manuel da Graça, Assentador do distrito n.º 74, Estarreja.
Manuel da Silva, Assentador do distrito n.º 144, Serpins.
Albina da Costa, Guarda do distrito n.º 406, Nine.
Maria da Encarnação, Guarda do distrito n.º 58, Alfarelos.
Guilhermina Brites, Guarda do distrito n.º 46, Paialvo.

Falecimentos

EXPLORAÇÃO

Em Setembro

† *Albano Robalo das Neves*, Guarda-freio de 3.^a classe, de Barreiro.

Admitido como Carregador suplementar em 13 de Outubro de 1927, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Novembro de 1928 e Guarda-freio de 3.^a classe em 1 de Julho de 1938.

† *Cipriano Ferreira*, Carregador, de Campanhã.

Admitido como Carregador suplementar em 13 de Outubro de 1927, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Julho de 1936.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Setembro

† *António Martins*, Chefe de Brigada de 1.^a classe, no Dep.º de Faro.

Admitido ao serviço em 11 de Abril de 1904, como Serralheiro, ingressou no quadro em 21 de Março de 1912, como Aplainador e foi promovido a Chefe de Brigada de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1943.

† *José Maria Pereira*, Capataz de Manutenção de 1.^a classe no Armazém Central.

Admitido ao serviço em 5 de Maio de 1917, como Servente, ingressou no quadro em 1 de Dezembro de 1927 com a mesma categoria e foi promovido a Capataz de Manutenção de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1943.



† António Martins
Chefe de Brigada de 1.^a classe



† José Maria Pereira
Capataz de Manutenção de 1.^a cl.



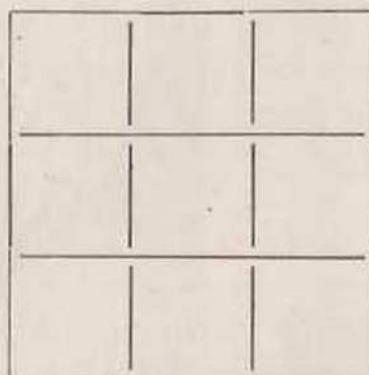
† Albano Robalo das Neves
Guarda-freio de 3.^a classe

dente, e, por coincidência, era igual a essa altura a distância que ia da ponta ao pé do eucalipto.

Digam-nos, até às milésimas do metro, a altura a que se partiu a gigantesca árvore, se acaso isso é possível.

* * *

20 — Capricho geométrico — Certo indivíduo, que não sabia o que devia fazer ao dinheiro e tinha, de quando em quando, idéias ultra-geométricas, lembrou-se um dia de modificar a casa de habitação, em que havia nove compartimentos quadrados, na seguinte disposição:



Pretendeu deitar abaixo quatro paredes interiores, mas de modo que, olhando do alto, quando a casa estivesse destelhada, não fôsse possível contar mais do que seis quadrados, e, nessas condições, fez publicar anúncio, para adjudicar a obra a quem apresentasse proposta nas condições exigidas.

Tomem tento com os caprichos do homem, e vejam os leitores se estavam aptos a desempenhar-se da incumbência.

21 — Muito diferente — Dois estudantes do Liceu falavam sobre lições de aula de matemática, numa carruagem de um combóio de Sintra.

Estudante A: — O professor, hoje, passou um problema nos seguintes termos: «Achar a soma dos 9999 primeiros números pares».

Estudante B: — Parece que os professores tinham hoje quasi os mesmos pensamentos! O nosso passou-nos o seguinte: «Achar o número de algarismos que é preciso empregar para representar todos os números desde 1 até 99999 inclusivé».

Da conversa concluia-se que nenhum tinha ainda resolvido o seu problema, pois não falaram no resultado, nem se sabe se depois os resolveram acertadamente.

Tomamos, no entanto, nota destas duas questões de aritmética para serem inseridas no Boletim e resolvidas, sábiamente, pelos seus solucionistas.

* * *

22 — 18581 — Não se trata, como poderia supôr-se, dum número a que tenha cabido, ou venha a caber, um prémio grande da lotaria. Não, senhores. Trata-se, simplesmente, para não moer muito a paciência dos leitores, de decompor esse número de travessas em sete partes, que hão-de ser distribuídas por outros tantos distritos de Via, de modo que a parte de cada distrito multiplicada por sete dê a imediata.

Digam, então, quanto corresponde a cada parte.

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

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz mercantil kg.	4\$50	Lenha kg.	540	Bambus: Esparguete, macarrão e macarronele: a granel (córadas) kg.	8\$00
Açúcar de 1. ^a »	4\$80	Manteiga »	28\$50	Ovos dúz.	variável
Azeite extra lit.	10\$80	Massas cortadas: Macarrão e Macarronele — Córadas kg.	4\$90	Presunto kg.	21\$00
» fino »	10\$30	Massinhas: Cotovelos, colovelinhos, miosotis, pevide, etc — Córadas kg.	5\$30	Queijo tipo flamengo kg.	22\$50
Bacalhau Inglês kg.	variável	Meadas: Aletria, macarrão e macarronetes — Córadas kg.	5\$50	Sabão amêndoa »	1\$50
» Nacional »	»	Massas cortadas, massinhas e meadas: Em pacotes — Córadas kg.	8\$30	» Corrente »	4\$20
Batata »	»			» Especial »	6\$30
Carvão de sôbro »	1\$05			Sal lit.	560
Cebolas »	variável			Toucinho entremeado kg.	13\$60
Chouriço de carne »	22\$80			Vinagre lit.	2\$30
Farinheira kg.	14\$50			Vinho branco »	2\$30
Feijão Colonial lit.	4\$35			Vinho tinto »	2\$10
» branco miúdo »	6\$40				
» frade. lit. 3\$80, 5\$40 e	6\$80				

Os preços dos géneros 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 géneros acima citados, os Armazens de Viveres 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 fôr económico deverá abastecer-se nos Armazens de Viveres, 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 indice 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.).