

Problemas recreativos

Resultados do n.º 185

Damas:

- 1 — 1914.1301.510 29 ×
 2 — Demolido.
 3 — 2210.2622.1208.1411.2722.31 ×
 4 — 1107.1107.1219.32 × (Figurou uma peça na casa 6 em vez de 5)

* * *

Charadas epentéticas:

- 6 a 18 — Dito-direito (solução comum).

* * *

19 — O eucalipto gigante:

Partiu-se à altura de 22^m,367. Diz J. Gonçalves: Seja a a distância do pé do eucalipto à corôa do carril e c a fracção caída, isto é, a parte do eucalipto desde a ponta até à altura em que se partiu. Segundo o enunciado tem-se:

$$a + b = 54$$

Pitágoras dá

$$b^2 = a^2 + a^2$$

donde $b = a\sqrt{2}$

Aumentando a aos dois membros, vem

$$54 = a\sqrt{2} + a$$

e dividindo por a, tem-se

$$\frac{54}{a} = \sqrt{2} + 1$$

$$e \quad a = \frac{54}{\sqrt{2} + 1} = 22^m,367$$

A. Fernandes, outro solucionista que habitualmente desenvolve as soluções, argumenta: Para a solução deste problema vamos apresentar uma comparação com um triângulo rectângulo, cujos valores são conhecidos.

Fazendo os catetos a e b iguais a 2 metros, temos, pelo enunciado:

$$a = b$$

$$e \quad c = \sqrt{2a^2} = a\sqrt{2}$$

Substituindo a pelo seu valor, vem

$$c = 2\sqrt{2}$$

e portanto $a + c = 2 + 2\sqrt{2}$

Como o eucalipto tinha 54 metros de altura, estabelece-se a seguinte proporção:

$$\frac{2 + 2\sqrt{2}}{54} = \frac{2}{A} = \frac{2\sqrt{2}}{B}$$

$$\text{em que } A = \frac{108}{2 + 2\sqrt{2}} = \frac{108(2 - 2\sqrt{2})}{4 - 8} = 22^m,367$$

sendo esta a altura a que se partiu a árvore.

O valor de B pode obter-se por diferença

* * *

20 — **Capricho geométrico** — Na generalidade foi apresentada a solução da figura 1 quando se pretendia a da figura 2.

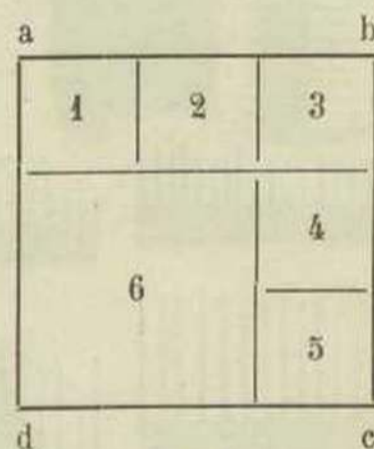


Fig. 1

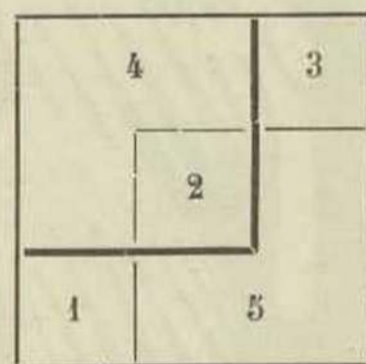


Fig. 2

Salvo erro, na primeira figura em vez de seis quadrados veem-se sete, porque a figura formada pelas linhas ab, bc, cd, e da também é um quadrado.

* * *

21 — **Muito diferente** — O primeiro caso resolve-se por progressão aritmética. Trata-se da série dos 99999 números pares, em que o primeiro é 2 e o último é o da ordem $(n - 1)r$. Sendo $r = 2$, o último termo da progressão é

$$u = 2 + (n - 1)2 = 2n$$

e, portanto, a soma de todos os termos

$$S = \frac{2 + 2n}{2} \times n = n + n^2$$

Como é $n = 99999$ será

$$S = 99999 + 99999^2 = 9999900000$$

No 2.º caso, um artifício de cálculo, como apresenta A. Fernandes (Pôrto), resolve claramente a questão. O número 99999 pode decompor-se da seguinte forma:

9
90
900
9000
90000

Esta disposição indica a quantidade de algarismos, em grupos de 2, 3, 4 etc. que é necessário empregar para escrever as diversas ordens, e, portanto, que, para escrever os nove

(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: A coordenação dos transportes. — Toiradas. — Educação Física e Desportos. — Consultas e Documentos. — Factos e informações. — A Nossa Casa. — Pessoal.

A coordenação dos transportes

Pelo Sr. Eng.º *Pereira Barata*, Chefe de Divisão, Adjunto à Direcção Geral

O público tem à sua disposição diversos meios de transporte, cada vez mais aperfeiçoados pela técnica moderna. Daí resultam as consequências seguintes: facilidade na escolha do meio de transporte, concorrência entre os transportadores e a necessidade de coordenar os meios de transporte, repartindo o tráfego.

A escolha justifica-se pela conveniência de cada um, quer para a sua pessoa, quer para a sua mercadoria; a concorrência pratica-se na defesa dos interesses de cada transportador; a coordenação impõe-se para harmonizar e acautelar os direitos de todos.

As singelas considerações deste artigo, destinam-se à parte dos leitores do *Boletim da C. P.* menos versada no estudo da coordenação dos transportes, por ser, talvez, do seu interesse conhecer, embora de forma geral, alguns dados deste difícil problema e, especialmente, a posição do caminho de ferro.

Dizem os economistas que a especialização dos meios de transporte pode, nas suas linhas gerais, concretizar-se assim:

— *a navegação marítima*, realiza, entre os continentes, o transporte de mercadorias em massa e dos passageiros que dão mais valor à segurança e ao conforto que à rapidez;

— *a aviação comercial*, favorece o transporte, a grandes distâncias, dos passageiros ricos e apressados, do correio e das mercadorias cujo valor, em destino, depende da rapidez do transporte;

— *o caminho de ferro*, é ainda hoje o meio economicamente mais adequado ao transporte de qualquer mercadoria, e dos passageiros a longa e a curta distância. É um instrumento indispensável e primordial na vida da nação. É o meio universal em capacidade de serviços;

— *o automóvel*, é o meio tantas vezes preferido nos transportes a pequena distância;

é também, quer indirectamente quer na combinação com o caminho de ferro, um auxiliar ou complemento dêste, embora com rendimento sensivelmente inferior;

— *a via fluvial e a cabotagem*, permitem realizar o transporte barato de mercadorias pesadas ou volumosas, sem preocupação pela rapidez.

Dizem também que todos os meios de transporte se encaminham para o domínio crescente da sua concentração e coordenação, visto se ter reconhecido que a sua acção dispersa, e por vezes com guerra de tarifas, é a ruína de cada um dêles, com grande prejuízo para a colectividade e para a economia nacional. De facto, em tôda a parte se verifica que à poeira inicial de transportadores têm sucedido grandes empresas agrupadoras dentro de cada ramo de transportes.

Na concorrência dos meios de transporte, avulta a do carril com a estrada, convindo apontar, desde já, algumas das principais características da exploração por caminho de ferro.

A indústria ferroviária:

a) — é muito pesada, no sentido de que não só as obras do primeiro estabelecimento mas também as transformações, ou obras complementares, exigidas pelo inevitável progresso técnico, exigem sempre o dispêndio de quantias muito avultadas.

É ainda pesada, porque as empresas exploradoras de caminhos de ferro foram sujeitas à obrigação de prestar aos diversos departamentos do Estado serviços gratuitos, ou com avultadas reduções tarifárias, em compensação das vantagens outorgadas, nos contratos de concessão, com fundamento no chamado «monopólio de transporte»;

b) — é ainda onerosa, porque, sendo extremamente íntima a sua ligação com o interesse nacional, a sua acção é manietada, bem mais do que noutras indústrias, por meio de rígida regulamentação;

c) — é dispersa, porque a sua actividade se estende a cada estação ou ponto da rede explorada, tornando a sua gestão bem mais difícil e complexa que nas indústrias de laboração concentrada num só local. De facto, cada estação de caminho de ferro, tantas vezes longe das povoações e dos clientes, e sempre afastada da direcção central, é uma verdadeira sucursal da empresa exploradora;

d) — é sujeita a um regime de horário de trabalho que talvez não seja o mais adequado a uma indústria de serviço contínuo.

A indústria de caminhos de ferro é apontada entre aquelas onde as remunerações do pessoal absorvem elevada percentagem das receitas, tudo em razão das características citadas. E, sendo o saldo de exploração, ou seja a diferença entre receitas e despesas de exploração, a única fonte dos ganhos das empresas, não é de estranhar que em Portugal, como em tôda a parte, e a-pesar dos esforços das suas direcções e administrações, a exploração, por vezes, se salde com *deficits* que, em última análise, recairão sobre a colectividade.

O automóvel, e designadamente certa camionagem, ignora grande parte das sujeições impostas ao carril, como sejam, a obrigação de tudo transportar, a igualdade perante todos os clientes quer sejam fieis quer ocasionais, a rigidez das concessões, regulamentos e das disposições tarifárias. Daí, a facilidade do automóvel arrebatá-lo ao carril o transporte das mercadorias de tarifa mais elevada, a sua impunidade perante certos factos de carácter comercial, etc., tendo-se cingido quasi só ao respeito das leis, ou regulamentos, da policia de estradas.

O exame de tudo quanto se tem passado para coordenar os meios de transporte, mostra as dificuldades, por vezes irreductíveis, que obstam à realização integral dêste objectivo. Elas residem essencialmente no seguinte:

— quanto ao público, na insubmissão à disciplina exigida pela coordenação. O usuário deixaria de ter os meios de transporte que quer, para ter apenas os que deve utilizar;

— quanto aos transportadores, na insubmissão ao interesse geral ao verem postergados os seus interesses privados, e à regulamentação exigida pela coordenação, ao verem restringida a sua liberdade em itinerários, horários e tarifas, e até na escolha do tráfego.

Por tudo isto, a opinião dos economistas inclina-se, como solução de alguma eficácia, para as seguintes bases essenciais:

— atribuição de carácter jurídico de serviço público, e, portanto, de interesse nacional, a todas as categorias de transportes a coordenar;

— concentração de cada especialidade de transportes no menor número possível de entidades exploradoras. De facto, é bem mais fácil coordenar entre 2 ou 3 do que entre 20 ou 30;

— atribuição de carácter comercial à função a exercer pelas entidades assim concentradas, de forma a não burocratizar nem entorpecer essa função.

É nesta orientação que alguns concluem pela adopção da fórmula da economia mixta, associando-se assim a actividade particular (carácter comercial) com o poder público (serviço público), tudo sob a égide do Estado na constituição e gerência das entidades exploradoras.

Não alongaremos este artigo com outras considerações gerais. Terminaremos dando, como prometemos, resumida ideia da posição do caminho de ferro dentro do problema da coordenação.

Segundo os relatórios da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a extensão das linhas férreas no continente e sua distribuição

pelas Empresas que as exploram são as seguintes:

Designação das Empresas exploradoras	Designação abreviada das Empresas	Largura da via (m.)	Extensão das linhas exploradas (kms.)
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.....	C. P.	1,67	2.544,124
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.....	B. A.	»	252,243
Sociedade «Estoril»	S. E.	»	25,583
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.....	C. N.	1,00	383,788
Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal (linhas do Vale do Vouga)	V. V.	»	177,528
Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal	Norte	»	177,337
Empresa Mineira do Lena.	Lena	»	21,860
<i>Extensão total</i>			3.582,463

Convém citar, por memória, a via fluvial entre Terreiro do Paço e Barreiro, de extensão computada em 9 quilómetros.

As extensões acima indicadas abrangem não só as linhas directamente concedidas pelo Estado às Empresas exploradoras, mas também as concedidas a outras entidades que, mediante contratos, trespassaram para aquelas todos ou parte dos seus direitos e obrigações.

A extensão total explorada reparte-se, pois, conforme a largura da via, em:

2.821^{Km.},950 de via larga.

760^{Km.},513 de via estreita.

Preferimos a designação de «via estreita» nas linhas de 1^m,00 de largura, para reservar, quando necessária, a designação «via reduzida» nas linhas de largura inferior a 1^m,00.

Para melhor apreciar a posição do caminho de ferro, é necessário distribuir a extensão total explorada, em grupos de modo a acompanhar, quanto possível, a ordem cronológica das concessões feitas pelo Estado, indicando o fim das concessões, e as circunstâncias especiais da exploração de alguns troços.

Assim, ordenando as concessões pelas Empresas exploradoras, verificam-se—salvo qualquer lapso na interpretação ou encaideamento dos diplomas legais— as seguintes

datas que marcam, para cada grupo de linhas, o fim da respectiva concessão:

Na C. P.:

— Em 5 de Maio de 1959, as linhas de Leste e Norte, ramal de Cáceres, linha de cintura de Lisboa, concordâncias de Xabregas e de Benfica, e ramal de S. Roque;

— Em 3 de Agosto de 1977, o ramal de Coimbra;

— Em 10 de Julho de 1981, o 1.º tróço da linha de Oeste, o ramal de Sintra, a linha urbana de Lisboa, a linha marginal e o ramal de Alcântara;

— Em 23 de Novembro de 1982, o 2.º tróço da linha de Oeste, o ramal de Alfaiates e concordância de Verride;

— Em 29 de Julho de 1984, a linha da Beira Baixa;

— Em 8 de Novembro de 1987, o 1.º e 2.º troços da linha de Arganil (concedidos à Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego);

— Em 14 de Janeiro de 2003, a linha de Vendas Novas;

O ramal de Tomar, as linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste, o ramal de Aljustrel (concedido à Société Anonyme Belge des Mines de Aljustrel) não têm marcado o prazo para termo dos arrendamentos pela C. P.

Na B. A.:

— Em 3 de Agosto de 1977, as linhas de Pampilhosa à fronteira de Espanha e à Figueira da Foz;

Na S. E.:

A concessão à C. P. do tróço de Cais do Sodré a Cascais, arrendado pela S. E. até 1976, termina com a da linha marginal de que este tróço é uma parte.

Na C. N.:

— Em 30 de Junho de 1983, o 1.º tróço da linha do Tua;

— Em 29 de Julho de 1984, a linha de Santa Comba a Vizeu;

— Em 24 de Outubro de 2001, o 2.º tróço da linha do Tua;

As linhas do Corgo e Sabor estão nas mesmas circunstâncias acima indicadas para as linhas do Minho e Douro.

Na V. V.:

— Em 25 de Abril de 2004, a linha do

Vouga, o ramal de Aveiro e o de Aveiro-Mar.

Na Norte:

— Em 8 de Agosto de 2017, a linha do Litoral do Minho, a linha de Guimarães, a linha de Famalicão e o ramal de Leixões.

A linha do Tâmega está nas mesmas circunstâncias que as do Corgo e Sabor.

Na Empresa Mineira do Lena:

A linha de Martingança à Mendiga não é, no presente, considerada de interesse público, nem está marcado o prazo da sua exploração pela Empresa.

É de salientar a complexidade do nosso sistema ferroviário que, não atingindo 3.600 quilómetros, está disperso por dezenas de pequenas linhas.

Quem estudar atentamente as obrigações e o trabalho exigidos a cada Empresa ferroviária para satisfazer tudo o que o Estado e o público delas pretendem, e ainda o trabalho recíproco de Empresa para Empresa nas suas múltiplas e inevitáveis relações, reconhecerá a enormidade do esforço que, sem proveito algum para o bem público, é gasto em pura perda. Tal esforço melhor seria empregado no estudo e solução dos problemas postos pela legítima concorrência dos outros meios de transporte, aperfeiçoamento da técnica ferroviária e da instrução profissional, aperfeiçoamento de sólidas estatísticas que permitam seguir oportunamente a marcha da Empresa, etc., etc.

A complexidade de hoje é um mal a suprimir; tantas acusações injustamente lançadas à burocracia das Empresas deveriam antes ser dirigidas aos defeitos do sistema e às arcaicas disposições dos contratos de concessão.

Por outro lado, computando em cerca de 33.000 o número de agentes ferroviários, pode dizer-se que ao caminho de ferro está directamente ligada a economia de cerca de 100.000 pessoas, se contarmos a cada agente cerca de 2 pessoas, em média, a seu cargo.

Tudo circunstâncias a atender do lado ferroviário por quem tenha de resolver o problema da coordenação dos transportes.

TOIRADAS

Pelo Sr. Dr. *Alexandre Galvão*, Chefe da 7.^a Secção da Via e Obras

O português, ao que parece, sempre gostou de toiradas. Gravuras antigas mostram-nos tardes de toiros no Terreiro do Paço, em Lisboa, quando ainda aquela praça se chamava a Ribeira das Naus e ali se construía, ou nas imediações, os barcos com

reria desordenada e acontece então atropelarem alguns mais desprevenidos!

Mas é no Ribatejo que se conserva mais vivo o entusiasmo pelos toiros.

Actualmente, Vila Franca dá-nos com as suas movimentadas esperas de toiros o espec-

táculo mais estranho e por ventura menos lógico da festa brava. E há anos Santarém *inventou* as picarias no seu vasto campo da Feira, e todos os domingos havia no fim do espectáculo, gente a caminho do hospital e cadáveres a caminho da morgue!

Porém, das toiradas portuguesas dos últimos 50 anos, aquelas que mais deslumbraram o público, aficionado ou não, que as presenciou, foram as que se realizaram no Campo Pequeno, em Lisboa, quando da visita



Uma picaria

que fomos à conquista e à descoberta do mundo desconhecido.

Não sei se serão remeniscências dessa época as toiradas... com bois de trabalho que alguns ferroviários fazem anualmente na Beirã, a par da estação de Marvão-Beirã, em dia de festa na povoação e alegria nos espíritos...

O certo é que há por vezes colhidas mais ou menos lamentáveis, provocadas pela gritaria dos «toireiros», que assustam de tal modo os bois que eles se lançam por vezes em cor-



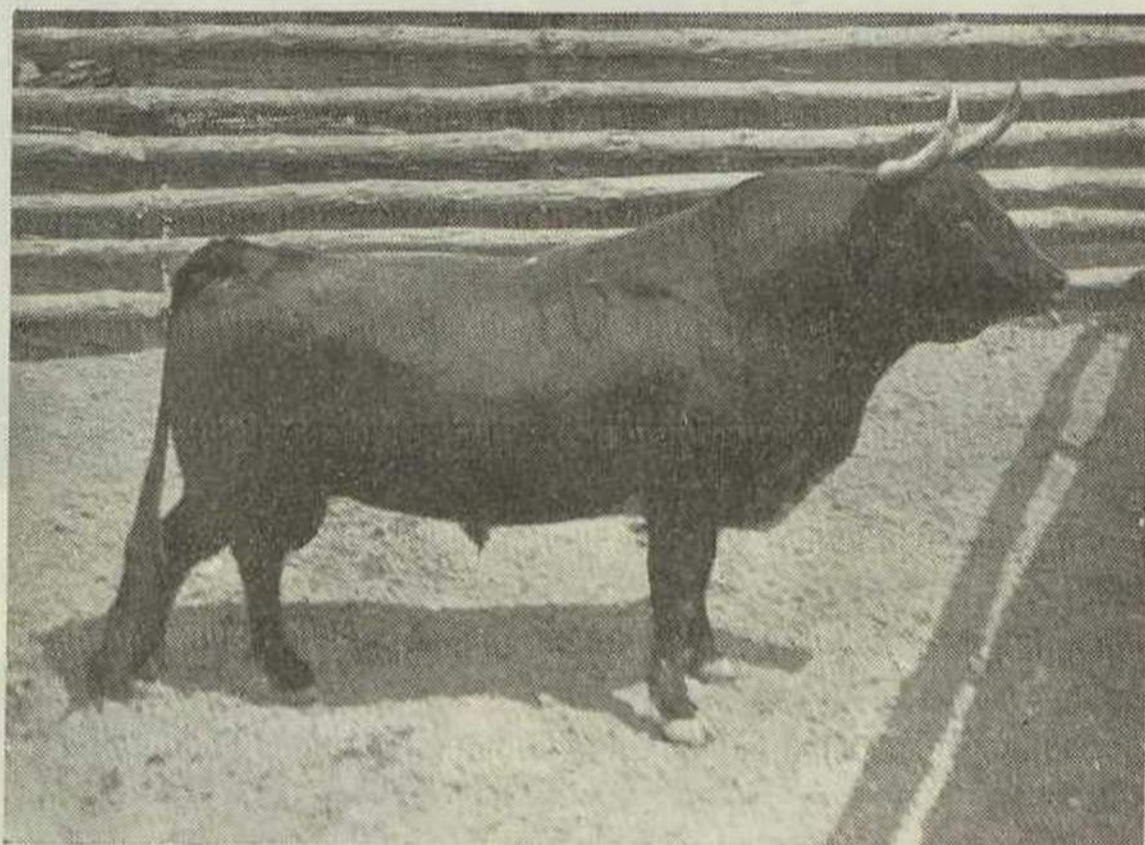
Toiros no Ribatejo



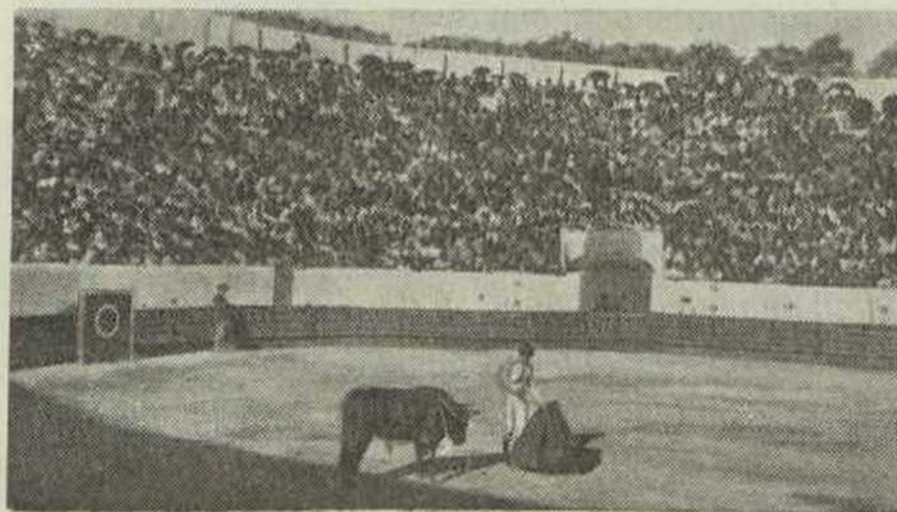
Toirada: a morte do toiro

a Portugal do Rei Eduardo VII e Rainha Alexandra de Inglaterra, do Presidente da República francesa, Loubet, e do Imperador da Alemanha, Guilherme II.

Toiradas à «antiga portuguesa» como então se chamavam por se adaptarem às praças e aos costumes das toiradas antigas, elas foram um deslumbramento para os nossos hóspedes, não apenas pelo magnífico aspecto da Praça engalanada e brilhante assistência, mas ainda pela apre-



Bonito exemplar de toiro



Outro aspecto de uma toirada

sentação espaventosa das «cortesias» e magnífica actuação dos toireiros todos da aristocracia portuguesa.

Nunca Lisboa assistira, até então, a espectáculos de tamanho esplendor e riqueza, de tão grande colorido, de tão intensa emoção, nem mesmo quando da primeira praça de toiros construída no Campo de Santana, onde hoje está a Faculdade de Medicina, mais pequena e menos magestosa, mas por

onde passou a Lisboa apaixonada da festa brava do século XIX, para assistir à aparatosa «casa da guarda» dos forcados, ou às cabriolices do «Neto», que montado em fogo e bem lançado cavalo, assistia a toda a toirada na arena, sem qualquer farpa ou meio de defesa e cuja maior habilidade consistia em não ser tocado pelo toiro.

Não são já do tempo de muitos dos

leitores dêste *Boletim*, as não menos famosas esperas de toiros a que acorria então tudo o que Lisboa tinha de alegre e entusiasta por toiradas, em cavalos alugados a dois escudos numa alquilaria do Arco da Bandeira e trens ornamentados, pagos por corrida, a um escudo por cabeça.

Pelas 15 ou 16 horas dos sábados, depois do jantar que nessa época era habitualmente cedo, corria-se nesses meios de transporte através das hortas do Vale do Pereiro e do Campo Grande até «fóra de portas», — aos Campos do Lumiar, — onde o gado pernoitára de véspera. Afinavam-se guitarras e gargantas, olhava-se de longe o gado, enquadado nos pampilhos dos famosos campinos da «borda de água». E a um sinal do «maioral», carroças e tipóias, cavaleiros da última

hora e calções famosos das lezírias do Tejo, acompanhavam, primeiro em passo vagaroso depois em louca correria, a manada do gado bravo até à sua entrada na Praça, onde, na tarde seguinte, Lisboa havia de delirar com os saltos de vâra, os D. Tancredos e os câmbios à gaiola, dos seus toireiros prediletos.

E ao redor da Praça, no «Cai Lá» ou no «Quebra Bilhas», no «Colete Encarnado» ou junto da simples carroça com um pipo de vinho, arvorada em taberna, a festa continuava pela noite fóra até ao nascer do sol... a festa das guitarradas e do fado, muito diferente com certeza daqueles fados e guitarradas que o progresso hoje nos leva através da T. S. F., em certas noites e a horas certas, até à pacatez dos nossos serões em família...



Algarve — Cabo de S. Vicente

Fotog. do Eng.º Ferrugento Gonçalves

Educação Física e Desportos

O Basquetebol

(Bola ao cesto)

Pelo Sr. Manuel Mota, Chefe de Secção da Via e Obras

O basquetebol (bola ao cesto) é um desporto de origem norte-americana.

Encontra-se, porém, muito espalhado por todo o Mundo, principalmente nos países bálticos (Letónia, Estónia e Lituânia) e na América do Sul.

Joga-se também muito na França e na Suíça.

Na península ibérica esta modalidade desportiva tem grande popularidade.

Em Portugal foi ela introduzida, há mais de vinte anos, pela Associação Cristã da Mocidade. Desde então o seu incremento tem sido vertiginoso.

A seguir ao futebol, o basquetebol é o desporto mais praticado na nação portuguesa.

Lisboa, Pôrto e Coimbra são os centros de maior importância e onde se encontram os grupos mais fortes e populares. A «Mocidade Portuguesa» dedica-se também a este desporto com grande interesse, organizando anualmente os seus campeonatos regionais e nacionais.

O basquetebol é oficialmente dirigido por uma Federação, na qual estão filiadas várias Associações distritais, e que se encontra por seu turno subordinada directamente à Direcção Geral dos Desportos, organismo que orienta superiormente todo o desporto português.

É natural o desenvolvimento que esta modalidade desportiva teve no nosso país. Trata-se de um exercício completo sob o ponto de vista fisiológico, pois faz trabalhar todos os músculos do indivíduo. Obriga a grande rapidez e agilidade, a bom golpe de vista e a reflexos prontos.

As suas leis reprimem, tanto quanto



A disputa da bola perto do cesto por um grupo de jogadores

possível, o contacto pessoal, o que é de enorme vantagem sob o ponto de vista disciplinar.

Como espectáculo o basquetebol é também muito interessante, quando bem praticado. A rapidez dos passes da bola entre os jogadores, a variedade e imprevisto dos lances, a facilidade com que um grupo passa da defesa ao ataque e vice-versa e os lança-

mentos ao cesto são pormenores do jogo que lhe dão grande beleza e emoção.

Os desafios disputados entre dois bons grupos oferecem aos espectadores motivos constantes de agrado.

O basquetebol joga-se com as mãos, mediante regras especiais que proíbem determinadas faltas.

Cada grupo é formado por cinco elementos, mas normalmente os clubes apresentam dez, visto serem autorizadas substituições, pois a rapidez do jogo, na maior parte dos casos, não permite que um jogador se mantenha até final sem uma interrupção de actividade para descansar.

Um desafio dura quarenta minutos e é dividido em duas partes de vinte minutos cada, com um intervalo para mudança de campo.

As disposições que permitem a mudança de campo e as substituições de jogadores têm um sentido de equidade que é indispensável salientar. Procura-se que o jogo seja disputado, em igualdade de circunstâncias, pelos dois grupos, e que a vitória de um deles represente a sua melhor preparação técnica e não a inferioridade numérica de uma das turmas.

O incremento que o basquetebol tomou deve-se, em primeiro lugar, à relativa facilidade de aprendizagem. De facto, é um desporto que enfileira bem entre os que melhor se aprendem.

Por outro lado a circunstância dos grupos poderem ser constituídos apenas por cinco elementos facilita a sua formação.

O recinto para a prática deste jogo também não exige muito espaço. Um terreno com cerca de $30^m \times 15^m$ presta-se já para o traçado do campo.

Todos estes factores contribuíram, portanto, para o desenvolvimento da modalidade e aconselham a sua expansão. No entanto, a não ser num ou noutro caso excepcional o basquetebol está limitado aos grandes centros. E, todavia, como vimos, seria fácil formar grupos e construir campos em qualquer localidade de relativa importância.



Uma fase do basquetebol na qual se revela a energia dos jogadores.

Este desporto pode ainda, com certas reservas, ser praticado pelo sexo feminino.

Não há ainda muito tempo havia em Portugal vários grupos femininos, um deles representando o Ateneu Ferroviário. O grupo desta colectividade foi, durante três anos consecutivos, o vencedor do campeonato de Lisboa.

Deve-se ao Ateneu Ferroviário a maior organização de basquetebol feminino efectuada em Portugal: a «Grande Noite de basquetebol Feminino», na qual se realizaram cinco desafios, para disputa de outras tantas taças. Depois, o basquetebol feminino decaiu, e actualmente considera-se desaparecido.

Em contra-partida aumentou o interesse pelo basquetebol masculino.

Actualmente o basquetebol é um desporto que o público desportivo muito aprecia pela sua beleza.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 855 — Peço dizer-me se está certa a seguinte taxa:

20 barris de madeira vassios, usados, de Pombal a Barca de Amieira, em grande velocidade, com o peso de 865 quilogramas.

133 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — § 3.º

Transporte $12\$14 \times 6 \times 0,87$	63\$38
Comp. do imp. ferroviário .. { Selo	3\$21
Assistência...	\$15
	66\$74
Adicional de 10 %	6\$68
Manutenção $(2\$50 + 4\$00) \times 2 \times 0,87$	11\$31
Registo e Aviso de chegada	2\$00
Arredondamento	\$02
Total	86\$75

R. — Está certa.

P. n.º 856 — Peço dizer-me se estão certas as seguintes taxas:

6 cabazes com azeitona curtida, de Rodam a Mealhada, com o peso de 297 quilogramas, em grande velocidade.

223 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — § 2.º

Transporte $23\$90 \times 11 \times 0,30$	78\$87
Comp. do imp. ferroviário .. { Selo	3\$99
Assistência...	\$15
	83\$01
Adicional de 10 %	8\$31
Manutenção $(2\$50 + 4\$00) \times 2 \times 0,30$	3\$90
Registo e Aviso de chegada	2\$00
Arredondamento	\$03
Total	97\$25

7 caixas com vinho de pasto, com o peso de 115 quilogramas e 40 garrações com vinho de pasto, com o peso de 280 quilogramas, de Aveiro a Beja, em pequena velocidade.

Só Sul e Sueste

98 Km. — Tarifa Geral — 2.ª classe

Transporte $5\$15 \times 11 \times 0,40$	22\$66
Adicional de 10 %	2\$27
Manutenção $(2\$50 + 4\$00) \times 0,40$	2\$60
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$02
Total	28\$55

55 carris de ferro com 8 metros de comprimento, de Pocinho a Alfândega, com o peso de 12.400 quilogramas, — carga e descarga pelos donos, em pequena velocidade.

176 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 8

Transporte $7\$30 \times 11 \times 12,4$	995\$72
Comp. do imp. ferroviário. { Selo	50\$29
Assistência...	\$15
	1.046\$16
Adicional de 10 %	104\$62
	1.150\$78
Adicional de 5 %	57\$54
Manutenção $2\$50 \times 2 \times 12,4$	62\$00
Registo e Aviso de chegada	6\$00
Arredondamento	\$03
Total	1.276\$35

Um saco com açúcar refinado, de Lisboa-Jardim a Montemor-o-Novo, com o peso de 75 quilogramas, em pequena velocidade.

89 Km. — Tarifa Geral — 1.ª classe

Transporte $5\$43 \times 6 \times 0,08$	2\$61
Adicional de 10 %	\$27
Manutenção $(2\$50 + 4\$00) \times 2 \times 0,08$	1\$04
Registo e Aviso de chegada	2\$00
	5\$92
Uso de cais (mínimo) $\$05 \times 2 \times 11$	1\$10
Carga em Lisboa Jardim $\$30 \times 6 \times 0,08$	\$15
	1\$25
Adicional de 10 %	\$13
	1\$38
Via fluvial (mínimo) $\$30 \times 6$	1\$80
Adicional de 10 %	\$18
	1\$98
Arredondamento	\$02
Total	9\$30

R. — Estão certas.

P. n.º 857 — Peço discriminar a taxa de transporte, em grande velocidade, de 3 bicicletas novas, com o peso

de 70 quilogramas e um atado de acessórios, com o peso de 13 quilogramas, de Mogofores a Pombal.

R. — Segue discriminação:

76 Km. — Tarifa Geral — Base 5.^a + 50 % da base 5.^a

Transp.	Bicicl. $\left(13\$57 + \frac{50}{100} 13\$57\right) \times 11 \times 0,07$	15\$68
	Acessórios $13\$57 \times 11 \times 0,02$	2\$99
		18\$67
	Adicional de 10 %	1\$87
Manut.	Bicicletas $(2\$50 + 4\$00) \times 2 \times 0,07$	\$91
	Acessórios $(2\$50 + 4\$00) \times 2 \times 0,02$	\$26
	Registo e Aviso de chegada	2\$00
	Arredondamento	\$04
	Total	23\$75

P. n.º 858 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte em pequena velocidade, de Carregado para Castelo Branco, de 30 vitelos com o peso de 96 quilos cada um, carregados e descarregados pelos donos.

193 Km. — Tarifa Especial n.º 1, tabela 2, tendo em conta que a lotação normal do vagão não foi excedida em vista do peso dos vitelos.

Preço $21\$06 \times 11$	231\$66
Sêlo	11\$70
Assistência	\$15
A transportar	243\$51

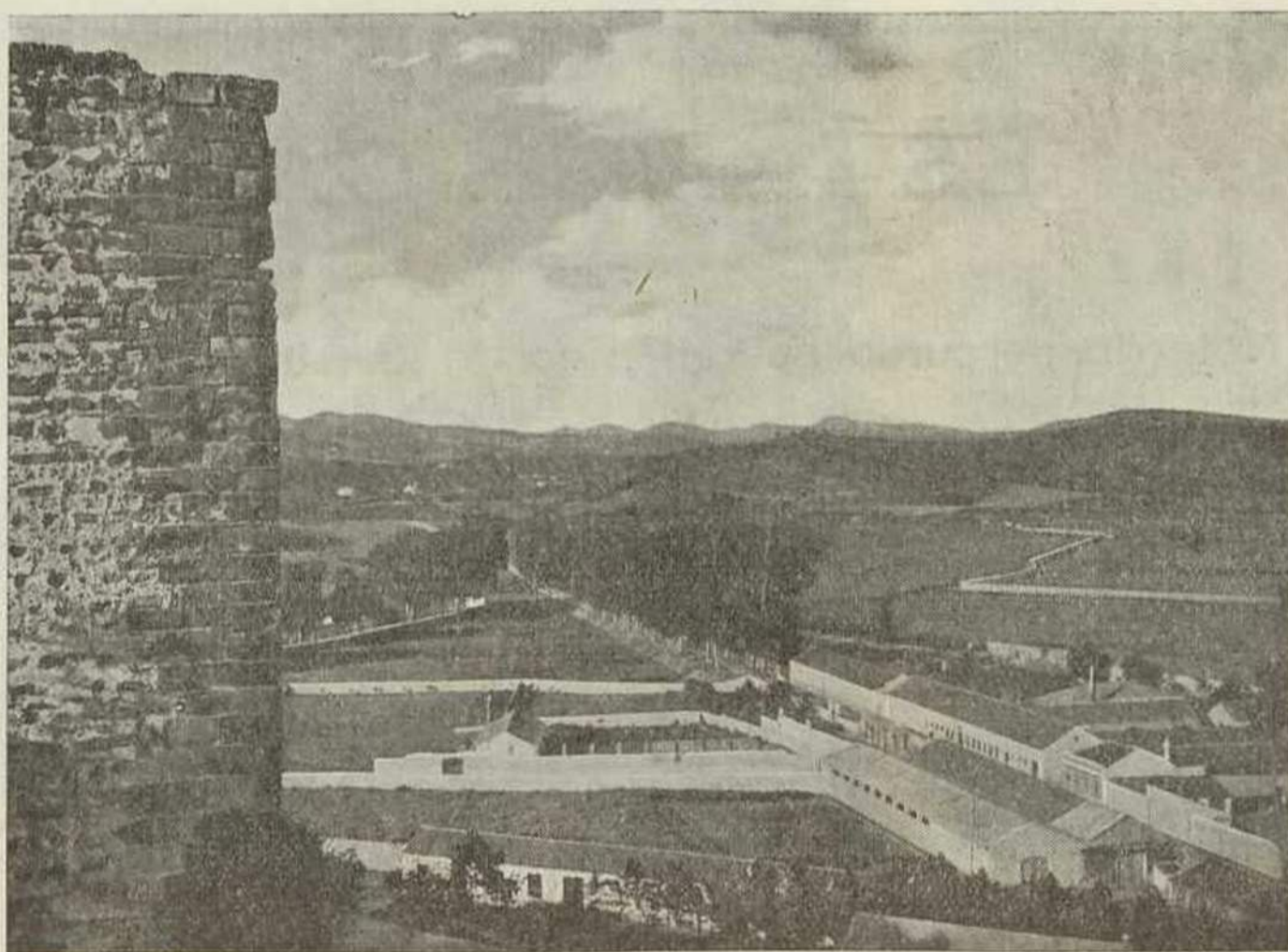
Transporte	243\$51
Adicional de 10 %	24\$36
Manutenção $8\$00 \times 2$	16\$00
Registo	1\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$03
	289\$90
Desinfecção	15\$00
Total	304\$90

R. — O processo de taxa apresentado pelo consulente, está errado.

Segue como corresponde:

193 Km. — Tarifa Especial n.º 1, tabela 2 e 2 A.

Preços ...	$21\$06 \times 11$	231\$66
	$\$88 \times 11 \times 6$	58\$08
		289\$74
Comp. do imp. ferroviário ..	Sêlo	14\$64
	Assistência..	\$15
		304\$53
	Adicional de 10 %	30\$46
	Manutenção $8\$00 \times 2$	16\$00
	Registo	1\$00
	Aviso de chegada	5\$00
	Arredondamento	\$01
		357\$00
	Desinfecção	15\$00
	Total	372\$00



Algarve — Silves, vista do Castelo

N. B. — A lotação normal do vagão foi excedida em 6 unidades.

A disposição (2) do quadro de lotação normal por piso, estabelecido pelo artigo 96.º da Tarifa Geral, é de aplicar exclusivamente aos transportes efectuados ao abrigo desta tarifa.

P. n.º 859 — Em 19 de Março último foi publicado o 3.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 — Pequena Velocidade (Reimpressão de Outubro de 1943). Não encontrando na minha colecção os n.ºs 1 e 2, peço dizer-me de que tratam estes aditamentos.

R. — Deve considerar-se como 1.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 — Pequena Velocidade (Reimpressão de Outubro de 1943) o Aditamento datado de 7 de Janeiro de 1944, pelo qual foram substituídos os preços da tabela n.º 1 em vigor na Antiga Rede, e, como 2.º Aditamento o que foi distribuído na mesma data, pelo qual foram substituídos os preços da tabela n.º 1 em vigor nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

DOCUMENTOS

1 — Tráfego

Aviso ao Público A. n.º 853 — Anuncia o encerramento do despacho Central de Vila Nova de Gaia.

Aviso ao Público A n.º 854 — Anuncia o serviço de transportes entre a estação de Braga e o Despacho Central de Caldelas.

Aviso ao Público A n.º 855 — Estabelece regras para aceitação e seguimento de remessas de bagagens e de mercadorias.

18.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula os transportes entre a estação de Braga e o Despacho Central de Caldelas.

3.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 — P. V. — Altera os preços de transporte da tabela n.º 5 desta Tarifa, em vigor na Antiga Rede

3.º Aditamento à Tarifa de Vagões Particulares — Substitui a redacção do Artigo 11.º desta Tarifa, na parte intitulada *Vagões frigoríficos para transporte de géneros frescos*.

II — Fiscalização e Estatística

Carta Impressa n.º 382 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados durante o mês de Fevereiro e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 383 — Recomenda o exacto cumprimento do disposto na Circular n.º 1004, no que respeita às praças da Guarda Nacional Republicana.

Comunicação-Circular n.º 314 — Refere ter sido autorizado o regime de conta corrente para as remessas expedidas ou consignadas à «Casa do Douro».

ESTATÍSTICA

Nota do percurso quilométrico de Janeiro de 1945,
em comparação com igual mês de 1944

Combóios	ANTIGA REDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE			
	Percurso efectivo em		Diferenças em 1945		Percurso efectivo em		Diferenças em 1945		Percurso efectivo em		Diferenças em 1945	
	1944	1945	A mais	A menos	1944	1945	A mais	A menos	1944	1945	A mais	A menos
De passageiros	223.334	249.207	25.873	—	58.857	60.161	1.304	—	106.038	112.488	6.450	—
De mercadorias	344.093	304.385	—	39.708	49.662	48.171	—	1.491	106.076	95.991	—	10.085
Em manobras	105.464	100.710	—	4.754	32.577	32.720	143	—	40.321	36.239	—	4.082
Totais.....	672.891	654.302	25.873	44.462	141.096	141.052	1.447	1.491	252.435	244.718	6.450	14.167
Total das diferenças em 1945	A menos:		48.589		A menos:		44		A menos:		7.717	

Factos e Informações

Os caminhos de ferro franceses

Os caminhos de ferro franceses enfrentam uma grave crise.

A guerra inutilizou-lhes o seu valioso parque de locomotivas e de material de carga. Numerosas pontes encontram-se completamente destruídas assim como muitas das mais importantes instalações ferroviárias e até quilómetros e quilómetros de via.

Presentemente, com a colaboração dos Estados Unidos da América, os franceses procuram, num intenso labor, reparar todos os estragos que a guerra lhes causou de modo a restabelecerem com brevidade os serviços ferroviários.



Para tal, têm os americanos prestado valioso auxílio, enviando para a França alguns milhares de vagões de toneladas de carvão e até mais de mil locomotivas.



Os caminhos de ferro e a guerra

Em cima: Estado em que ficou o cais de uma estação atingida por uma bomba aérea. *Em baixo:* Este monte de sucata é o que resta de uma locomotiva, que uma bomba aérea inutilizou por completo.



Na linha de Leste. O Castelo de Al-mourol visto da via férrea

A nossa casa

Para se ser bem servida no talho

É indispensável examinar bem a peça de carne de que vai ser cortado o troço de que carecemos. Se a superfície está ressequida, exigir que lhe seja tirada uma fatia. No lombo, exigir que a pele que o envolve seja branca e fresca, não esquecendo que esta parte do boi se decompõe com muita facilidade.

Para os bifés, qualquer que seja a parte de que se cortem, é indispensável vigiar que a faca penetre verticalmente na carne; se a fatia fôr cortada enviezada ou ao comprimento das fêveras o bife encortixa, é sêco e detestável.

Para a sopa, exigir carne absolutamente fresca. A mais ligeira alteração na carne produz sopa com mau gôsto e altera a sua limpidez.

Para que a vitela seja de boa qualidade, deve ser de um branco rosado. Se fôr vermelha, é porque o animal é novo demais ou foi mal tratado. É uma carne muito delicada, a de vitela, e não deve ser exposta à acção do ar nem deixada sôbre mármore ou loiça.

Êstes conhecimentos não são supérfluos; são, antes, indispensáveis a uma boa dona de casa.

Um bom conselho

Nunca é demais lembrar que um salto alto tem os seus inconvenientes.

O salto deve ser largo, pouco alto, colocado exactamente debaixo do calcanhar, de forma a abrangê-lo por completo. Os saltos altos, estreitos e colocados muito à frente, dão a ilusão duma pessoa mais alta e fazem parecer o pé mais pequeno; todavia deslocam o centro da gravidade, projectando o corpo para a frente, o que tem como consequência um esforço compensador da coluna vertebral que se inclina para trás. Ao mes-

mo tempo os músculos que compõem o abdômen perdem a sua contractilidade e tornam-se incapazes de sustentar eficazmente



Os saltos altos deformam os dedos dos pés

os órgãos contidos na cavidade abdominal, prejudicando por vezes a saúde.

Enfim, os saltos altos deformam os dedos dos pés e tornam o andar difícil e fatigante.

Para os nossos filhos



Bata de trazer por casa para crianças. Pode ser feita de lã ou flanela com cores vivas.

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



João Contente Victório

Foguetiro de Máquinas Fixas no Depósito de Gáia
Admitido como Limpador suplementar
em 26 de Abril de 1905.



José Maria Rocha

Chefe do Depósito de Máquinas de Lisboa P.
Admitido como Aprendiz de Caldeireiro
em 16 de Abril de 1905.

Promoções

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Janeiro

Sub-Chefe de Repartição: o Chefe de Secção,
Luís António Andrade Gil.

Empregado de 2.^a classe: o Empregado de 3.^a
classe, Gregório de Jesus Pires.

Empregadas Principais: as Empregadas de 1.^a

classe, Adília Gomes da Silva Machado, Albertina
Dziezaski Andrade Gil e Maria Marques do Nasci-
mento.

Empregada de 2.^a classe: a Empregada de 3.^a
classe, Maria Luísa Gonçalves Nunes Henriques.

Distribuidor de 2.^a classe: o Ajudante de distri-
buidor de materiais, Agostinho da Silva Batalha.

Continuo de 2.^a classe: o Servente, Armindo de
Figueiredo.

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Janeiro

Médico Chefe do Serviço: Dr. Augusto Lopes
de Andrade.

Empregadas de 1.^a classe: Maria Margarida
Duarte Soares e Norberta Pires.

EXPLORAÇÃO

Em Janeiro

Sub-Chefe de Divisão: Eng.^o José António de
Abreu.

Chefe de Serviço: Vasco do Couto Lupi.

Engenheiro Principal: Eng.^o Adriano da Silva
Baptista.

Inspectores Principais: João da Silva Guimarães,
Júlio José de Macêdo e José Maria Pinto Graça.

Agente Comercial Principal: José Fernandes
Canhão.

Agente Técnico: António Antunes Ferreira.

Inspectores: Eliseu da Silva Ruivo, Artur Duarte
Geral de Oliveira, Manuel Martins, Joaquim Heleno
Júnior e Eduardo Costa.

Sub-Inspector de Contabilidade: Joaquim Au-
gusto de Araújo.

Chefes de Repartição: João Nogueira, Francisco
de Aguilar Teixeira Cardoso, Firmo Nogueira Soares,
Jacinto Fernandes de Almeida, Afonso Pires Miguens,
Manuel de Oliveira, José do Couto Magalhães e Fran-
cisco Augusto Pinto Bual.

Chefe de Escritório de 1.^a classe: José Rodri-
gues Coelho.

Sub-Chefes de Repartição: Alfredo Isidoro Ri-
beiro, Sebastião Lopes, José Gaspar dos Santos, João
Marcelino Assunção e Joaquim Rodrigues Grácio
Simplicio.

Chefes de Secção: Urbano da Cruz Baptista Di-
nis (distinção), Augusto Pinheiro Tórres (distinção),
Henrique de Sousa Gião (distinção), João Maria Pin-
tão (distinção), José Joaquim da Silva Bravo (distinção),
Artur Sabino José Guerreiro, Edmundo Godinho,

Carlos Jerónimo dos Santos Soares, Silvestre Lopes Tarouco, Manuel José Bravo, Hilário José Souto Barreiros e Antero Marques Ferreira Reis.

Empregados Principais: Henrique José de Almeida Costa (distinção), Ricardo Joaquim da Silva (distinção), Eduardo dos Santos Borrêgo (distinção), Álvaro Martins Baptista (distinção), Abel Hopfer Romero, Manuel António de Oliveira Pissara, Humberto de Castro Peral, João de Sousa Virgolino, Luís Castanho de Matos Belo, António Lourenço de Oliveira, Telmo Martins de Amorim, Alexandre Sequeira Lopes, Manuel António da Silva Leitão, Joaquim Pires, Armando José de Macêdo e Joaquim Martins Entrudo Júnior.

Empregados de 1.^a classe: Manuel Delgado da Silva, (distinção), João Fernandes Picado (distinção), Carlos António Dinis, António Pacheco da Cunha, José da Costa Patriarca e José Rodrigues da Silva Pereira.

Empregados de 2.^a classe: Maximino Rodrigues Ribeiro (distinção), Jesuino Gomes Paiva (distinção), Manuel da Fonseca e Costa, Carlos Madeira Brandeiro, José de Castro Bizarro, José Madeira Marques Ribeiro, Alfredo Dias Gama, Manuel Martins Gonçalves, Alberto Lino, Mário Rocha Parreira, José Filipe Aires, Agostinho Cardoso de Sousa, Eduardo Oliveira Pinheiro Inchado de Brito e Estanislau Miguel.

Desenhador de 2.^a classe: Henrique Walter Gomes Candeira.

Empregadas Principais: Virgínia dos Prazeres David (distinção), Ana Gomes, Adelina da Conceição Mendes Cabral Lopes e Maria Ivone Dulce de Sousa Lopes.

Empregadas de 1.^a classe: Guilhermina Pereira Saraiva, Engrácia Rosa da Silva Jorge, Adelina Vila Nova Bivar Xavier, Elvira Duarte Anahory, Mariana dos Santos Machado Azevedo Faria, Piedade Carmo Silva Romão, Rosa Pereira dos Santos, Celeste Rodrigues, Maria dos Anjos Vasconcelos, Maria da Conceição Costa Coelho, Elvira Quadros, Uília Westerman C. Barbosa e Alice Fernandes Guedes.

Empregadas de 2.^a classe: Julieta de Moraes Palmeiro, Capitolina Paiva e Silva, Ester Augusta da Cunha Milne, Mencia Mousinho Albuquerque Penaguião, Natália da Cunha Valente e Josefa Braz da Silva.

Arquivistas Principais: José Teixeira, Luís José Lopes e António da Silva Nabiça.

Arquivista de 1.^a classe: António Tavares de Sousa (distinção).

Arquivista de 3.^a classe: Albano Moreira Luís.

Ajudantes de Arquivista: Henrique Dias Nascimento e Alfredo Carvalho.

Ajudante de fabricante de bilhetes: António Bernardino.

Contínuo de 2.^a classe: Augusto de Assunção Carreira.

Chefes de 1.^a classe: Severino Tavares Correia, Mário da Silva Varela e Alberto Augusto da Silva.

Chefes de 2.^a classe: José Pinto Barroso, Carlos

Xavier Fragoso da Cruz Costa, João Amaro, António Augusto de Oliveira e José António dos Santos Correia.

Chefes de 3.^a classe: Alberto Ferrão Tavares, Mário Amaral da Silva, José Freire de Vasconcelos, Manuel Marques Ventura, José Gaspar de Magalhães, Sebastião Monteiro Pereira da Silva e Viriato José de Matos Lima.

Factores de 1.^a classe: Américo Nunes Moura, Avesso Bernardo de Almeida, Francisco Lourenço, António Luís da Silva, Carlos José Augusto Felgueiras, Francisco Ribeiro, Gaspar António Soares, José Joaquim Bencatel, Luciano Alexandre Rodrigues Cunha, Sebastião Fernandes Nunes e Ezequiel Francisco.

Factores de 2.^a classe: Benjamim de Jesus Maia, Júlio Manuel de Agonia Salvador, Justino Godinho Branco Júnior, José António Dias, Alfredo de Oliveira Vidal, Artur Jordão Carvalheiro, Joaquim Baptista Canceias, Olindo Godinho Palma, Manuel Soares de Pinho, António Simões de Faria Lopes, António da Costa e João Rodrigues das Neves.

Fiel Principal: José de Figueiredo.

Fieis de 1.^a classe: Manuel Fernandes Rosado, José Luís, José Alves Fresco Júnior, António Jesus Sequeira, André Avelino de Brito, António Albano dos Santos, Manuel Cardoso, José Ferreira Félix e João Lopes dos Santos.

Fieis de 2.^a classe: João Rodrigues, Joaquim Correia, Henrique Carvalho, Agostinho Freire de Liz, Manuel Vieira da Costa, António Pires, António Moraes, Hermínio dos Santos, António Ferramentas, Bartolomeu Santos Sobreira, Francisco Manuel Coelho, Augusto Vasconcelos, António Augusto Lopes dos Santos Júnior, Alfredo Mário Pinto Fernandes, Joaquim Pinto Soares, António da Costa e Luís Marques.

Conferentes: Joaquim Barbosa, Serafim Ferreira dos Santos, João da Cruz Gomes, Adão Vaz de Brito, Joaquim Correia, António Fernandes Simões, Manuel António, Abílio Martins Gonçalves, Manuel Francisco Frutuosa, João Ascensão, António Pama e Silvestre Henriques.

Bilheteiros Principais: Angelo Ferreira da Veiga, e Miguel Campos Casais.

Telegrafista Principal: Aníbal Augusto Rebêlo Bonito.

Condutor Fiscal: Adelino Lopes.

Condutores Principais: António Baptista Campos, João António, Joaquim Francisco Catarro, José Carvalho Júnior, Silvério Neves Varanda, António Veríssimo José Lopes Júnior, Vítor Nunes Correia, Fernando de Sousa, José Augusto, Manuel Monteiro, Francisco Marcos, Manuel Almeida Terça, Manuel Joaquim e António Joaquim Cartaxo.

Condutores de 1.^a classe: Álvaro Lopes Ferreira, José Domingos Coelho, Manuel Fernandes, Francisco Rosa, Manuel da Silva, Herculano de Oliveira Vaz, Francisco Gomes Leal, Hilário das Neves, Manuel

Leite, Marcos Gonçalves Ribeiro, Alfredo Moreira, Silvério Gaspar, António José Lameira, Manuel dos Santos Gomes, Ricardo da Silva, Bernardino Soares e Joaquim dos Santos Soares.

Condutores de 2.ª classe: António Tavares Correia, Faustino Ferreira, Agostinho Alves Teixeira, Eduardo Silva Cascais, José Moreira Troca, António Augusto Príncipe, Gaspar Martins Amorim, António José Vaz, Armando Damásio, Carlos Teixeira Zagalo, José Anes, Francisco Ferreira Bota e Joaquim Manuel.

Guarda-freios de 1.ª classe: António Pina Pacheco, António Faria dos Santos, José Lopes Pinheiro, Pedro Cardoso da Silva, Manuel António de Sousa, Leopoldo Emílio Grandela Teixeira, Aníbal Pereira de Araújo, Joaquim Augusto de Queiroz, António Constantino do Carmo Franco, Manuel Cláudio, Albino Soares, Ricardo Justino Barbado, Domingos da Silva Cláudio e António José Machado.

Guarda-freios de 2.ª classe: José Pinheiro Magalhães, Ernesto José Vieira, Artur Rodrigues, Fernando Nascimento Alves, José Ferreira Andrade, António Gonçalves Sousa, António da Silva, Laureano Alcobia, Luciano Gomes da Silva, Américo Ferreira, António Parracho Júnior, Manuel de Sousa Seródio, José Maria Alves, João Dias Pires, António Pereira de Brito, Luís Aurélio dos Santos e José Pereira Lopes.

Revisores Principais: José Saraiva Gouveia, Júlio Pires Valentim, Manuel Gomes, Albino Carlos Lázaro, Manuel Cardoso Pereira, António Ferreira Gonçalves, Adriano José de Sousa Campos, Jorge Conceição Soares e Francisco António Neves.

Revisores de 1.ª classe: Adelino Parracho, Carlos Tiago da Conceição, António Gaspar Júnior, António Fernandes Neto, Manuel Campos Serafino, Francisco Ferreira Ameal, Manuel Ribeiro Pires, Leopoldo Cerqueira, António dos Santos, José Augusto Baptista, Luís da Cunha Coelho Barbosa Vaz de Castro, Armando Pereira Alpoim Menezes e Avelino Fernandes Martins.

Revisores de 2.ª classe: Júlio Pereira Nunes, Nuno Isidoro, Júlio Simões, António Cruz Moreira, Casimiro Pinto, Firmino Francisco Simões, Nuno Ferreira Dias, Manuel Pereira Ganaipo, António Alves, Manuel dos Santos Louzada, António Augusto Passo Pessoa, António Teixeira Belo, António Vaz Valente, Agostinho Rodrigues Fernandes, Júlio Antunes Pereira, Manuel Maria Rodrigues Azenha, João Correia Caixinha Júnior, Joaquim Alves Ferreira, Alfredo Prudêncio Soares, Teodoro da Costa Ratão e Jaques Alves Alfacinha.

Em Fevereiro

Capataz de Manobras Principal: António Aldeia.

Capatazes de Manobras de 2.ª classe: António Gomes de Almeida e Cândido Vieira.

Agulheiro de 1.ª classe: António Ferreira da Cruz.

Agulheiros de 2.ª classe: João Estêves Baptista, António dos Santos, Manuel Antunes Viana, Abel

Ferreira, João Cesário, Julião Lopes Pinheiro, Adriano de Sousa e José Marques de Sousa.

Agulheiros de 3.ª classe: Francisco Marques Bom, Feliciano José Bota, Manuel dos Santos Dias, José João, Deonel Bernardo Coelho, Joaquim Pimentel Ferraz, António dos Santos, Manuel Silva Cajão, João Afonso, Joaquim Andrez, Francisco Assis Pereira, António Fernandes do Couto, António José Guerreiro, Albino Ribeiro Martins, João Vieira de Oliveira, José Manuel Carvalho, António José Mendes, Ernesto da Silva Rebêlo e Benjamim Marques de Oliveira.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Janeiro

Engenheiros Principais: Eng.ºs Lourenço Vaz de Almada e Rui de Sousa Azevedo.

Sub-Chefe de Serviço: José Cândido Afonso dos Santos.

Inspector Principal: Júlio Godinho.

Agente Técnico Ajudante: Francisco Mónica.

Desenhador Principal: João dos Santos.

Desenhadores de 2.ª classe: Américo Ferrador, António Gomes, José Pedro da Luz e Nestor Martins Timóteo.

Sub-Chefes de Escritório: Abílio da Conceição Fonseca e António Teixeira Júnior.

Empregados Principais: Acácio Armando Soares Bandeira, Pedro da Conceição Peres Sebes, Francisco Godinho, António da Silva Tavares, António Eusébio Pereira Neto, José Robalo e Américo Nascimento Homem.

Empregados de 1.ª classe: José Gaspar Pinto Correia, Júlio Alberto da Silva, António João Regueira, Fernando Furtado de Oliveira, Valentim de Oliveira, Carlos Augusto Ferreira, Amílcar Correia da Costa, Luís Nestor Azevedo dos Santos e Fernando Tiago Jesus Russiano.

Empregados de 2.ª classe: António Monteiro, Daniel Lima Pereira Pinto Amadeu Augusto Soares e Renato de Magalhães.

Empregadas Principais: Julieta Araújo Magalhães Oliveira, Estefânia Maria Oliveira Lira e Hermínia Gonçalves Ferreira.

Empregada de 2.ª classe: Maria Noemi Lomelino.

Arquivista de 1.ª classe: António Nogueira.

Fiel Principal: Silvério dos Reis.

Distribuidor de 1.ª classe: Luís José Cardoso.

Distribuidores de 2.ª classe: Isidro António Carriço, Aníbal Maria Antunes e António João.

Ajudantes de distribuidores: Carlos Lopes, Bento Pereira, José das Neves Carrão, Mário Marques, António Alexandre, João Ramos Cardinho, Manuel Alves de Brito, João Simões Tostão Júnior, Joaquim Rodrigues Geitoeira e Luís José da Silveira.

Mestre de Oficina: António Alfredo Garcia.

Contramestre Principal: Leonel Almeida Guiomar dos Santos.

Contramestres de 1.^a classe: Artur dos Santos, João Maria do Nascimento e Abílio Oliveira Alves de Sousa.

Sub-Chefe de Depósito: Joaquim da Mata.

Maquinistas Principais: António Vicente, António Pereira Gonçalves, Manuel Lopes Bento, Eugénio Pedro, José Gonçalves.

Maquinistas de 1.^a classe: Adelino Ribeiro, Francisco António de Carvalho, Acácio Eduardo Rodrigues, António Marques Neto, José Gomes, Bento Lopes Ribeiro, João Vizeu, Silvano Vieira, Francisco Ferreira das Neves, Joaquim Gameiro, Manuel Gameiro, Victor da Silva Alfaro, Manuel Feliciano, Luís Bonito, Joaquim Rodrigues Margarido, António Alves da Costa Júnior, Albaninho Cabral, José da Fonseca Valente, António da Fonseca Panaca, Francisco Marques, Carlos Augusto Pereira, Agostinho Duarte, José de Lima e Victor Fontes.

Maquinistas de 2.^a classe: Artur José Ramos, Hipólito Augusto Silvestre, Júlio da Silva Geada, Manuel Maria Vasques, João Castanheira de Moura, António Maria Sanches, Bernardino Marinho, José Tomé, Patrício Duarte, José Vizeu Júnior, João Euzébio, Manuel Bernardes Claro, Sebastião Gonçalves Miranda, Lucilo Simões, Luís Bento, Augusto Aleixo, Alberto de Matos, Luís de Moura, Manuel da Fonseca, Alírio Marques de Vasconcelos, António dos Santos Júnior.

Maquinistas de 3.^a classe: Jorge Alves Pedroso, António Aleixo Fernandes, António Vizeu, Joaquim Machado, José Vicente Vidigal, Mário Sequeira, Eduardo de Sousa, Manuel Miranda, Manuel António Gonçalves, Henrique Martins Jorge, Ramiro de Sousa, Heleodoro de Almeida e Sousa, José dos Santos, José Augusto Chasqueira, José Pedro dos Santos, Manuel Joaquim Bento, Manuel Teixeira, Voltaire Gomes Dias, António Dias, Manuel Henriques, Francisco João de Oliveira, António Gonçalves Ferreira, Francisco Maurício Monraia, Agostinho José Duarte Madaleno, Bento Luís Faria, Manuel Soares, Pedro Alves Elias, Jorge Raúl da Costa, Armindo Baptista da Fonseca, Júlio de Carvalho Barbosa, José Maria Pinto Rezende, Jaime Correia, Alberto dos Santos Faria, António Barreiro, Joaquim Domingos Silva, António Môço e José Pinto da Silva.

Fogueiros de 1.^a classe: José Quadrato Vidal, Manuel António Rodrigues, Fortunato José Pereira, Ivo Parreira Góis, António Maças, António Pereira, José Gaspar, Evaristo da Silva, Joaquim Garcia, João Marques, José Gonçalves Mendes, António Gonçalves Mendes, Manuel Gameiro, Raúl Duarte Soares, Basílio Encarnação Alexandre, José Lopes Caldeira, Manuel Francisco, Armando de Carvalho, António Sizudo, João Rodrigues Pereira, Crisógono Gomes Júnior, Vasco da Guia, Henrique Barral, Manuel Afonso, José Maria Abreu Costa, Domingos, Monteiro, José Pinto

Ferreira, Aires Ferreira, Cipriano Pereira Gouveia, Afonso Lopes Ribeiro, Augusto Malheiro, José Simões Oliveira Mota, Manuel Alves, Joaquim Pereira de Sousa, Manuel Carlos de Barros, Artur Onófre Barbosa e Manuel Moreira Tavares.

Revisores de 2.^a classe: António Marques, Alfredo da Costa, Estevão Gomes Soares, Mário Artur Álvaro, Laureano Valentim e José Pacheco.

Capatazes de manutenção de 2.^a classe: Alfredo Luís de Almeida, Manuel de Sousa, Joaquim Gomes Mendes, Jaime dos Santos, José Sardinha, Francisco Feliciano, Manuel Maria da Silva, Joaquim Duarte Redinha, José Jerónimo Pereira Almeida, João Rosa e José Leal da Cruz.

VIA E OBRAS

Em Dezembro

Operário de 2.^a classe: Francisco Dias de Matos.

Operário de 4.^a classe: Augusto António de Almeida.

Operários de 5.^a classe: José Albino e Horácio José Bernardino.

Operário de 6.^a classe: Diamantino Macedo.

Ajudante: António Pereira Soares.

Em Janeiro

Engenheiro Principal: Eng.^o Francisco Macedo Gavicho.

Sub-Chefes de Serviço: António Gomes da Silva e Jaime Jacinto Galo.

Agentes Técnicos Principais: José Marrocos Tabora Ramos e José António Pedroso Júnior.

Agente Técnico: António Guedes da Fonseca.

Agente Técnico Ajudante: Jaime Francisco Guizo.

Contramestres de 1.^a classe: Silvério Jorge, Álvaro Duarte Maia e José Ramalho.

Chefes de Secção: Júlio da Fonseca e Sá e José Amaro Figueiredo.

Empregados Principais: Francisco Aníbal Pereira, Francisco P. Afonso dos Santos, Júlio César Amaro, Joaquim Falcão Vasconcelos, Manuel Vieira Gonçalves, João P. Coutinho Salgado, Luís Ramos Dias, Rafael Marques Asseiceiro, Augusto F. Henriques e Luciano José de Oliveira.

Empregado de 2.^a classe: Júlio Chaves Araújo.

Desenhadores de 1.^a classe: Carlos E. Benedy e Joaquim Pama.

Desenhadores de 2.^a classe: Francisco M. Custódio, Mário Mena e Silva e António F. de Carvalho.

Electricista de 2.^a classe: António Borralho.

Electricistas de 3.^a classe: Joaquim Domingos Antunes e Armando Marques de Almeida.

Arquivista de 2.^a classe: Sebastião Joaquim.

Guarda-fios de 1.^a classe: João Francisco.

Guarda-fios de 2.^a classe: João Bento Calado.

Ajudantes de distribuidor de materiais: Josué António de Amorim, José da Costa Aires e António Augusto Rodrigues.

Chefes de distrito: André Matias A. Costa, João da Conceição Miranda, Francisco Fernandes Viegas, António A. Paredes, António Mendes, José Joaquim Teixeira, José de Oliveira Rosa, João do Carmo Baradas, António Pinto Caeiro, António Rodrigues Júnior, Manuel Filipe Ramalho, João Manuel Frade, Manuel Rodrigues, Mateus do Nascimento Ramalho, Querubim Mendes, João Fernandes Fantazia, José Maria Martins Vaz, Torcato Pinto, José Marques, Agostinho Pires e Custódio da Silva.

Operário de 4.^a classe: Ernesto Augusto da Costa Salvação.

Operários de 6.^a classe: Joaquim Mendes, José Luís Piedade e Nicolau Ribeiro.

Ajudante: Emídio da Cruz Rã.

Reformas

EXPLORAÇÃO

Em Janeiro

José Maria dos Santos Lemos, Chefe de Repartição do Serviço do Movimento.

Patrício de Almeida Branco, Fiel de 1.^a classe de Lisboa P.

António Tavares, Guarda de estação de Lisboa P.

António Vicente, Guarda de estação de Santarém.

Joaquim Patrício Júnior, Carregador de Azambuja.

João Rodrigues Porfírio, Carregador de Paialvo.

Manuel António Afonso, Servente dos Serviços Técnicos.

Em Fevereiro

Carlota Cândida Sá Furtado de Mendonça, Empregada de 1.^a classe do Serviço da Fiscalização e Estatística.

Rodrigo Rodrigues dos Santos, Factor de 1.^a classe de Gaia.

José Pereira, Fiel de 2.^a classe de Lisboa P.

António Joaquim da Silva, Condutor de 2.^a classe de Barreiro.

Custódio de Almeida Gonçalves, Condutor de 2.^a classe de Barreiro.

Américo Gomes, Condutor de 2.^a classe de Gaia.

José António Capão, Guarda-freios de 2.^a classe de Entroncamento.

Alberto Tiago da Costa, Carregador de Entroncamento.

António Ferreira, Carregador de Lisboa-P.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Fevereiro

José Francisco Oliveira Carrapa, Empregado de 1.^a classe.

António Magalhães do Couto, Maquinista de 1.^a cl.

José Manuel Ribeiro, Maquinista de 2.^a classe.

Jose Estrêla Júnior, Fiel Principal.

Victor Ventura, Chefe de Brigada Especializado.

Artur de Oliveira, Limpador.

VIA E OBRAS

Em Janeiro

Engenheiro José Viana Ferreira Roquete, Chefe dos Serviços Gerais.

Após trinta e seis anos de serviço, resolveu dar por terminada a sua carreira ferroviária o Sr. Eng.^o José Roquete.

Esta decisão causou sentimento de vivo pesar em todos os seus colegas e subordinados pois em cada um, sem distinção, conta um amigo que lhe admira as suas qualidades morais.

Entrou para a Companhia, como aluno montador em Janeiro de 1909.

Depois de ter passado por alguns departamentos da Divisão do Material e Tracção e da Divisão da Via e Obras e ascendido, sucessivamente, a várias categorias, foi nomeado Chefe dos Serviços Gerais desta última Divisão, em 1937, tendo honrado sempre todos os cargos desempenhados.

O *Boletim da C. P.* faz sinceros votos por que o Sr. Eng.^o Roquete goze por muitos anos o descanso a que tem direito.

Em Fevereiro

José Marques, Sub-Chefe do distrito n.º 133 (Sabugal).

Manuel António, Assentador do distrito n.º 228 (Odemira).

Joaquim Lourenço, Assentador do distrito n.º 25 (Ponte de Sôr).

Alfredo Gonçalves, Assentador do distrito n.º 6 (Vila Franca de Xira).

António Bicho, Assentador do distrito n.º 121 (Sarnadas).

Falecimentos

Em Fevereiro

EXPLORAÇÃO

† *Gabriel Marques Narciso*, Revisor de 2.^a classe de Lisboa.

Admitido como Carregador suplementar em 4 de Outubro de 1924, foi nomeado Carregador efectivo em

21 de Março de 1927 e Revisor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1929.

Em 1 de Julho de 1941, foi promovido a Revisor de 2.^a classe.

† *António Cardoso*, Condutor de 1.^a classe de Campanhã.

Admitido como Carregador auxiliar em 7 de Dezembro de 1910, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Fevereiro de 1912 e Guarda-freios de 2.^a classe em 8 de Novembro de 1919.

Foi promovido a Guarda-freios de 1.^a classe em 5 de Dezembro de 1924, Condutor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1929 e finalmente a Condutor de 1.^a classe em 1 de Julho de 1940.

† *José Patrício*, Guarda de estação de Torre das Vargens.

Nomeado Carregador em 1 de Novembro de 1919, foi nomeado Guarda de estação em 21 de Janeiro de 1936.

† *Francisco António Gonçalves*, Carregador de Abrantes.

Admitido como Carregador suplementar em 6 de Fevereiro de 1928, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Outubro de 1937.

† *João Vieira da Mota*, Carregador de Gaia.

Admitido como Carregador suplementar em 8 de Fevereiro de 1926, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Abril de 1929.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Francisco Joaquim Pinto*, Maquinista Fluvial. Admitido ao serviço em 4 de Julho de 1921 como

Servente eventual, nomeado Fogueiro de 2.^a classe em 20 de Maio de 1925 e foi promovido a Maquinista fluvial em 1 de Julho de 1930.

† *Luis Ramiro de Carvalho Júnior*, Fogueiro de 2.^a classe do Depósito do Barreiro.

Admitido ao serviço em 24 de Janeiro de 1924, como Limpador eventual e foi nomeado Fogueiro de 2.^a classe em 1 de Março de 1931.

† *Luis Maria da Conceição Ferreira*, Chefe de Brigada de 1.^a classe no Depósito do Barreiro.

Admitido ao serviço em 17 de Fevereiro de 1903, como Ajudante de montador e foi nomeado Chefe de Brigada de 1.^a classe em 9 de Julho de 1928.

VIA E OBRAS

† *Manuel Lôbo*, Chefe do distrito n.º 402 (S. Gemil).

Admitido nos Caminhos de Ferro do Estado em 27 de Março de 1908, como Assentador auxiliar, nomeado para o quadro como Assentador de 2.^a classe em 14 de Outubro de 1910, promovido a Assentador de 1.^a classe em 25 de Novembro de 1912, classificado Sub-Chefe de distrito em 11 de Maio de 1927 e promovido a Chefe de distrito em 1 de Julho de 1935.

† *Joaquim Pinheiro Abreu*, Assentador do distrito n.º 86 (Alcântara T).

Admitido em 21 de Outubro de 1908, como Assentador.

† *Constantino da Cruz*, Assentador do distrito n.º 201 (Alhos Vedros).

Admitido como Assentador em 21 de Março de 1928.



† *Francisco Joaquim Pinto*
Maquinista Fluvial



† *António Cardoso*
Condutor de 1.^a classe



† *Luis Ramiro de C. Júnior*
Fogueiro de 2.^a classe



† *Joaquim Pinheiro Abreu*
Assentador

primeiros, seriam precisos apenas 9; para escrever os formados por dois algarismos (de 10 a 99), teríamos que empregar 90×2 ou 180, e assim sucessivamente. Em resumo:

$$\begin{aligned} 9 \times 1 &= 9 \\ 90 \times 2 &= 180 \\ 900 \times 3 &= 2700 \\ 9000 \times 4 &= 36000 \\ 90000 \times 5 &= 450000 \\ &\underline{488889} \end{aligned}$$

Para representar todos os números de 1 a 99999 seria, portanto, necessário empregar 488889 algarismos.

Este mesmo resultado dá J. G. resumidamente:

$$9 + (2 \times 90) + (3 \times 900) + (4 \times 9000) + (5 \times 90000) = 488889$$

* * *

22 — **18581** — Foi, evidentemente, uma pequena «gralha», que desvirtuou o problema e determinou uma solução diferente da que se teve em vista. A parte correspondente a cada distrito multiplicada por três e não por sete é que daria a imediata.

A. Fernandes, tirando-se de seus cuidados, viu a questão por este lado, embora também a considerasse pelo lado exposto, e diz que a solução do problema se limita a determinar os sete termos de uma progressão geométrica, cuja soma é o número da epigrafe.

Se em vez de 7 for 3 a razão da progressão, o seu 1.º termo será dado pela fórmula

$$a = \frac{S(n-1)}{r^n - 1}$$

na qual se fará $S = 18581$, $r = 3$ e $n = 7$

A distribuição de travessas pelos sete distritos será feita então ao seguinte modo:

1.º Distrito	17
2.º »	51
3.º »	153
4.º »	459
5.º »	1.377
6.º »	4.131
7.º »	12.393
Total.....	18.581

Nas condições do enunciado, a solução seria a seguinte:

1.ª parte	0,135 ...
2.ª »	0,947 ...
3.ª »	6,633 ...
4.ª »	46,433 ...
5.ª »	325,032 ...
6.ª »	2275,227 ...
7.ª »	15926,590 ...
Total ...	18580,997

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Maio de 1945

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz mercantil	kg. 4\$50	Massas cortadas: Macarrão e		Queijo da serra	kg. 24\$00
Açúcar de 1.ª	» 4\$80	Macarronete — Córadas	kg. 5\$30	Sabão amêndoa	» 1\$50
Azeite extra	lit. 10\$80	Massinhas: Cotovelos, cotove-		» Corrente	» 4\$20
» fino	» 10\$30	linhos, miosolis, pevide, etc.		» Especial	» 6\$30
Bacalhau Inglês	kg. variável	— Córadas	kg. 5\$70	» Offenbach	» 4\$40
» Nacional	» »	Meadas: Aletria, macarrão e		Sal	lit. \$40
Batata	» »	macarronetes — Córada	kg. 5\$90	Toucinho	kg. 11\$60
Carvão de sôbro	» 1\$05	Massas cortadas, massinhas e		» entremeado ...	» 13\$60
Cebolas	» variável	meadas: Em pacotes — Cór-		Vinagre	lit. 2\$30
Chouriço de carne	» 2\$20	radas	kg. 8\$40	Vinho branco	» 2\$15
Farinheira	kg. 14\$50	Bambus: Esparguete, macar-		Vinho tinto	» 1\$90
Feijão Colonial	lit. 4\$35	rão e macarronete: a gra-		» » (em Campa-	
» branco miúdo	» 6\$40	nel (córadas)	kg. 8\$40	nhã e Gaia)	» 2\$20
» frade. lit. 3\$80, 5\$40 e	6\$80	Ovos	dúz. variável	Vinho branco (em Cam-	
Lenha	kg. \$40	Presunto	kg. 24\$00	panhã)	» 2\$30
Manteiga	» 33\$00	Queijo tipo flamengo	kg. 24\$00		

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 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 for 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 funcionário 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.**).