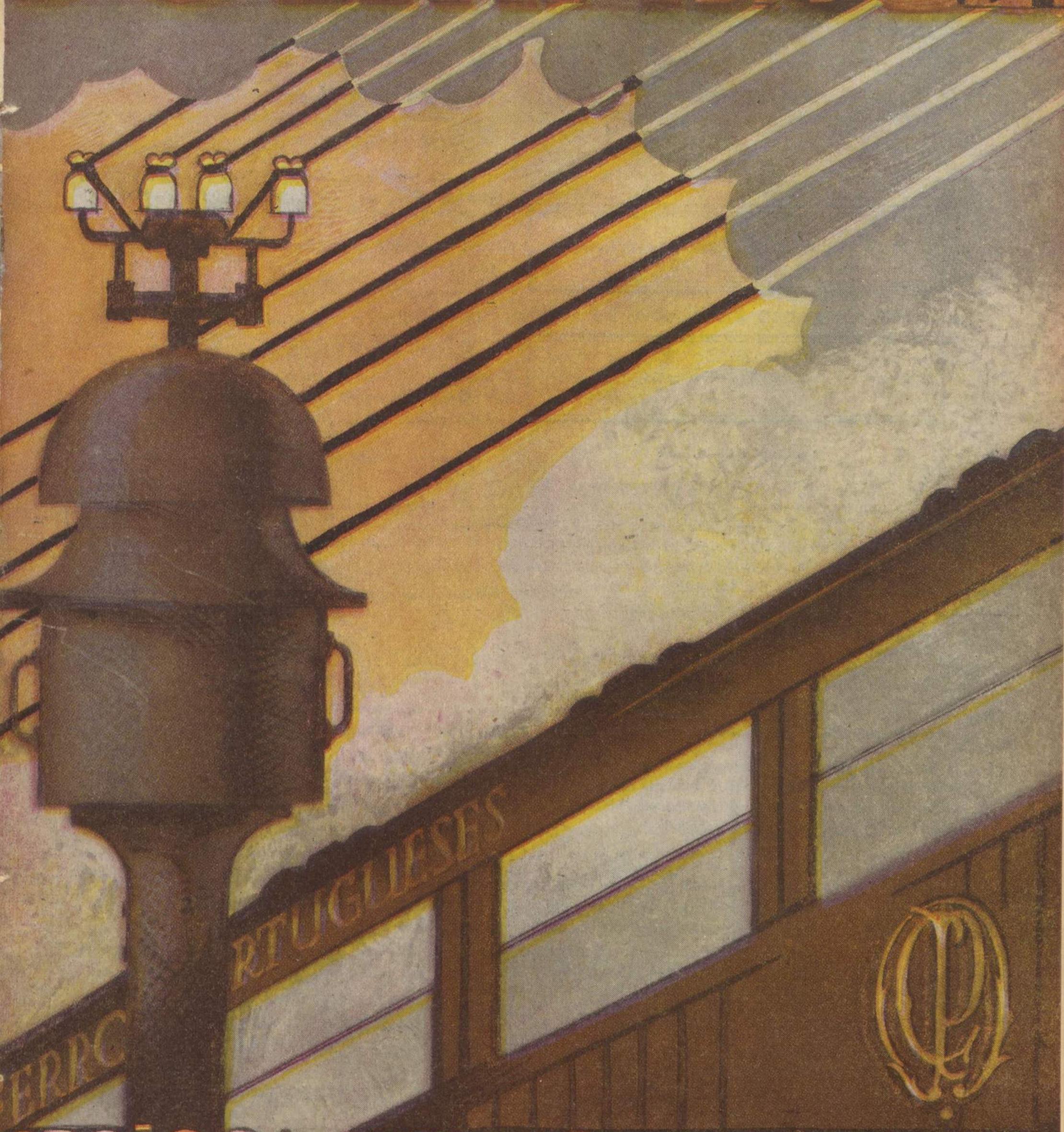


BOLETIM DA C.P.



ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

4.º ANO — N.º 36

JUNHO DE 1932

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

DA DIRECÇÃO GERAL DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO SEU PESSOAL

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Ferrobico. — As charadas que enviou em 30 de Março não podem ser publicadas por não estarem dentro das normas estabelecidas pelo Regulamento desta secção.

QUADRO DE HONRA

Britabrantes, Mefistófeles, Alenitnes, Labina, Costasilva

QUADRO DE MÉRITO

Novata (18,1), Costasilva (18,1), Ferrobico (15,1), Acosta (11,1)

Soluções do n.º 34

1 — Capêlo, capela, capelão, **2** — argos, sogra, **3** — alapes, sépala, **4** — sapal, lapas, **5** — Sapataria, **6** — rabêlo, ralo, **7** — Amaro, aro, **8** — alpista, alta, **9** — Virtudes vencem sinais, **10** — lebre, **11** — Lamêgo, **12** — anafil, **13** — Alda, **14** — Eufémia, **15** — Alda, **16** — calamocada, **17** — pérola, **18** — arraia, **19** — achador, **20** — E, sus, Sofia, Eufémia, símio, aio, a.

1 — Charada em verso

(Dedicada a meu irmão Álvaro de Matos Roldão,
factor de 3.ª classe em Alferarrêde,
bem como à sua noiva, felicitando-os pelo seu enlace matrimonial)

Enfim! Quisera Deus! Encontraram-se um dia
E sentiram do amôr, no peito, a chama ardente!
Por entre tanto zêlo, afecto e simpatia,
Sonharam um porvir feliz e soridente.

Foram sempre liais. Se um dêles se sentia
Envolto em qualquer dôr, em qualquer dôr pungente-1
O outro, a mesma dôr consigo repartia;
Eram dois corações num só, conjuntamente!

Tocou na tôrre o sino!... E, no altar, juntinhos,
Num aspecto risonho, os dois entre os padrinhos,-2
Eu vi cruzar as mãos, por mando do abade...

... Parabens! Parabens! — Deixai-me declarar
Que os meus desejos são que sempre, em vosso lar,
Haja concórdia, amôr, saúde e lialdade! ...

Roldão

Novíssimas

2 — Ao manejar um «instrumento» partiu uma peça
da atafona o pobre lorpa — 1-2.

Mefistófeles

3 — Troquei uma «nota» para gastar com um artífice,
que me estava a apurar um objecto de arte — 1-2.

Mefistófeles

4 — Estando eu em favôr da sua palavra, fui atraí-
çoado! — 1-2.

Cagliostro

Sincopadas

5 — 3-O homem tem resmungado sem eu «saber» — 2.

Alenitnes

6 — 3-Um sujeito miserável roubou esta «antiga me-
dida» — 2.

Labina

7 — 3-É muito reles um homem embriagado — 2.

Mefistófeles

8 — 3-O varredor da Igreja Patriarcal de Lisboa foi
visitar o templo de idolatria — 2.

Britabrantes (A. C. P. B.)

9 — 3-O grande esfôrço para a consecução de um fim
pôde causar comoção — 2.

Britabrantes (A. C. P. B.)

10 — Enigma Figurado



BRAÇO DE PRATA

ROLDÃO

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Iniciativa.—Automotoras Diesel-electricas em Espanha.—Os Transportes Internacionais.—Algumas notas sobre os Caminhos de Ferro Americanos.—A Universidade de Coimbra.—Consultas e Documentos.—Estatística.—Novas carroagens de luxo da G. W. R.—Carroagens Pullman para via de 1 metro de bitola.—Uma locomotiva com chumaceiras de rôlos.—Foot-ball.—Agricultura e jardinagem.—Curiosidades Estatísticas.—Receitas úteis.—Pessoal.

O Boletim da C. P. teve já o ensejo de publicar alguns interessantes artigos do ilustre professor do ensino superior, o Ex.^{mo} Snr. Doutor Aureliano de Mira Fernandes, os quais, em virtude dos elevados conselhos e ensinamentos que encerravam, constituiam lições de grande poder educativo.

Hoje, mais uma vez temos a honra de transcrever da Revista Técnica um artigo da mesma prestigiosa pena, tratando um assunto de máximo interesse para todos aqueles que trabalham e para todos aqueles que estudam, a quem recomendamos a sua leitura.

INICIATIVA

Como norma de raciocínio e como regra de acção, determinar-se na escolha dos métodos, decidir-se na opção dos meios, são as mais delicadas funções do engenho humano. Se há um fim previamente assinado ao nosso esforço, reconhecidamente atingível por anterior experiência ou concludente demonstração, não deve dispensar-se a antecipada crítica dos meios proícuos, cuja eficiência é não raras vezes deslustrada e obscurecida por insanáveis imperfeições; nem deve desprezar-se a intuição de novos métodos, cujo êxito pode ser uma origem fecunda de proveitosos ensinamentos. Se o intento nunca foi atingido, há que inventar os caminhos que a élle conduzem, ou que demonstrar a impossibilidade de o obter; invenção muitas vezes dependente de novos elementos

que é necessário criar, demonstração que é um novo propósito, quase sempre difícil de conseguir.

Outras vezes, porém, o destino é incerto; no campo da acção, porque a vontade não encontrou ainda suficientes razões para se decidir; no campo especulativo, porque um avisado e judicioso confronto dos factos conhecidos não sugeriu ainda a possibilidade de existência de novas relações, cuja investigação desperte a nossa curiosidade e promova o nosso esforço. E então, as suas determinantes, são, quase sempre, a análise profunda e solerte dos conceitos e das formas existentes, o exame minucioso das suas analogias e contrastes, a inquirição das suas origens, a crítica das suas ilações.

Sem essa análise, não teria Ampère reco-

nhecido a possibilidade e conveniência de autonomizar a cinemática, dentro da mole imensa de factos e teorias que era já a mecânica do seu tempo. Sem esse exame, não teriam nascido, das clássicas concepções de Fresnel e Newton, as modernas teorias quânticas. Sem essa inquirição, não ocorreria ao espírito de Klein a ideia genial duma classificação sistemática das geometrias holónomas, subordinada à noção de grupo. E, finalmente, sem essa crítica desassombrada e demolidora de velhos preconceitos, não existiria ainda a mecânica relativista.

Só de longe em longe um conceito novo, sem conhecida ascendência imediata, preciosa geração dum espírito iluminado, vem enriquecer, pela fecundidade do seu contexto e pela extensão dos seus domínios, a aparelhagem do investigador.

Criou-o um momento feliz de inspiração, revelou-lhe a pujança a mesma fertilidade das suas consequências, consagrhou-lhe os méritos a generalidade com que se adapta a doutrinas diversas, até então insuspeitas de correlação e parentesco. Será necessário mencionar, como exemplos, o conceito de aceleração e o conceito de grupo?

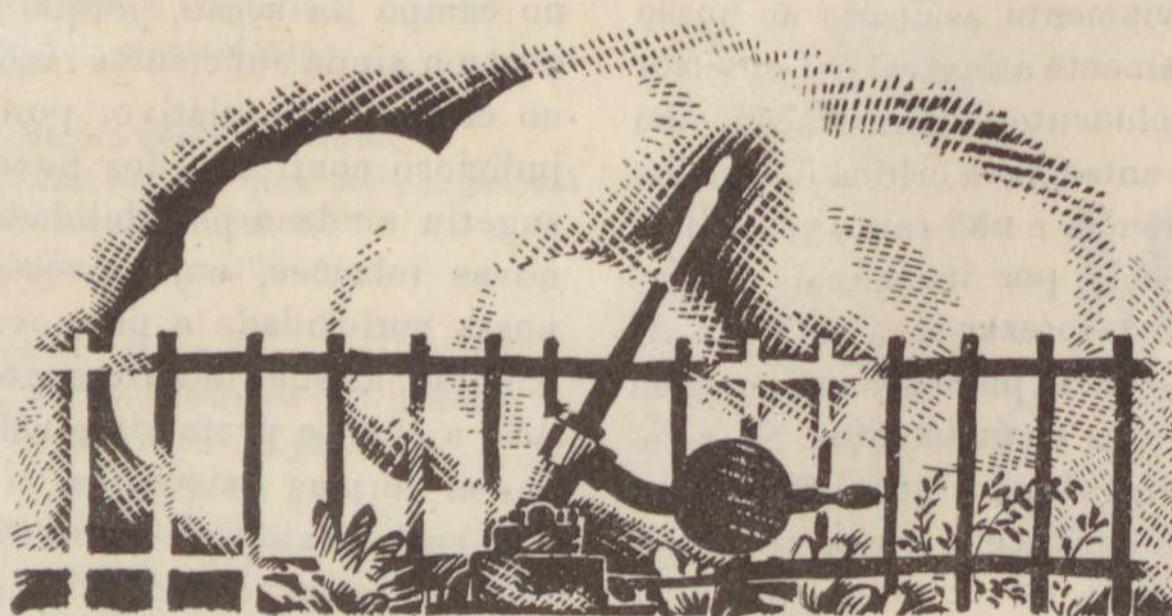
A propósito da invenção matemática, diz Poincaré, numa das mais belas páginas de *Science et Méthode*, que *em vão se procuraria substituir por um processo mecânico a livre iniciativa do matemático*. Porquê? Porque a máquina

poderá ter, quando muito, uma capacidade ordenadora; mas há-de escapar-lhe sempre a alma dos factos.

Outro tanto poderá dizer-se de toda a iniciativa. Ela é tão insubstituível instrumento de selecção de valores, como indispensável agente de investigação da verdade; tão precioso utensílio de invenção, como inestimável arma de crítica. É ela que promove, no campo das ideias, as aproximações e confrontos dos quais tantas vezes surgem novos conceitos e novos métodos. É a ela também que incumbe dirimir, no campo dos sentimentos, o eterno pleito do bem e do mal. E se, para que seja possível promover e constatar aquela aproximação de ideias, importa ter conhecimentos, para resolver o litígio moral com honesto propósito, importa ter virtudes. Sómente, os êrros e prejuízos duma desacertada iniciativa não têm, num e outro domínio, comparáveis quilates, porque não possuem iguais possibilidades de emenda e reparação.

No campo especulativo (comprova-o, com numerosos exemplos, a história da ciência) é muitas vezes a verificação do êrro que sugere iniciativas fecundas. No campo moral, o êrro é quase sempre origem de insanáveis males; por isso, a iniciativa não dispensa o aplauso da consciência. Se esta o recusa, há que rejeitá-la; se ela apenas hesita em concedê-lo, por insuficiência de elucidação, a melhor iniciativa é esperar.

DOUTOR MIRA FERNANDES
Prof. do I. S. T.



Automotoras Diesel-eléctricas em Espanha

N^A linha de Pamplona a San Sebastian, em Espanha, de um metro de bitola, perfil muito irregular, curvas de pequeno raio e numerosos túneis, estão sendo empregadas, com magnífico êxito, três automotoras Diesel-eléctricas, tipo Beardmore.

Estas automotoras, equipadas com motores de 200 HP e atingindo a velocidade de 60 Kms. à hora, dispõem de 12 lugares de 1.^a classe e 18 de 2.^a, fazendo todo o serviço de passageiros entre San Sebastian e Pamplona.

Durante o inverno e a primavera, duas delas satisfazem normalmente este tráfego, percorrendo cada uma, diariamente, cerca de 200 quilómetros. Durante os meses de verão e de outono, o movimento de passageiros exige o emprego das três, sendo uma apenas utilizada para percursos pequenos e para dar duplas aos outros combóios, quando isso seja necessário.

Desde Fevereiro de 1930 até fim de 1931, cada uma das automotoras percorreu uma média de 130.261 Kms.

A composição dos combóios é a seguinte: uma automotora, pesando 35.850 quilogramas e duas carruagens de passageiros, pesando 32.000, ou seja um total de 67.850 quilogramas, ou uma automotora, uma carruagem de passageiros e um vagão de mercadorias pesando 8.500, o que perfaz um total de 60.350 quilogramas.

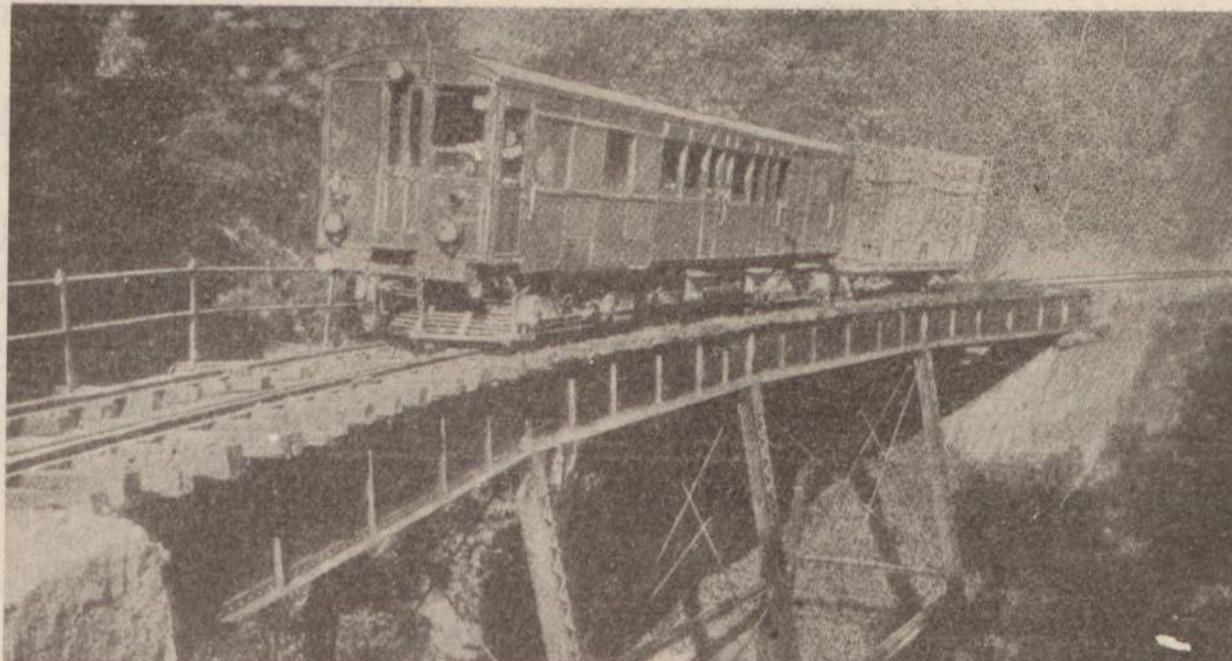
O consumo médio de óleo (*gás-oil*), foi em

1930, de 0,8288 quilogramas, por combóio quilómetro e de 0,0137 por tonelada-quilómetro.

O preço do óleo de petróleo, em Espanha, regula por 552\$00 a tonelada, e o do óleo de lubrificação é de cerca de 9\$00 por quilograma.

Pela comparação, durante um período de 6 meses, dos gastos de tracção por combóio-quilómetro, empregando locomotivas a vapôr e automotoras Diesel-eléctricas, tipo Beardmore, chegou-se aos seguintes resultados :

Tracção a vapôr.....	3\$69 por combóio Km.
» Diesel-eléctrica 1\$71	» " "



Uma automotora Diesel-electrica

Nestes preços estão incluídos todos os gastos com o pessoal das locomotivas ou automotoras, manutenção, reparações, custo do carvão ou do óleo de petróleo, lubrifica-

ções, etc., apenas nêles não entrando o juro do capital representado pelas locomotivas e automotoras e respectiva amortização, e a economia que resulta do facto de, nestas últimas, se poder usar duas vezes o mesmo óleo de lubrificação que entrou no cálculo dos gastos da tracção eléctrica.

Da análise comparativa dos preços dos dois sistemas de tracção, fácil é concluir como tem sido vantajoso o emprego de automotoras Diesel-eléctricas na linha de 91,6 quilómetros que liga San Sebastian a Pamplona.

Com efeito, segundo as notícias publicadas, tem-se obtido uma notável regularidade nos transportes, com muito menos interrupções do

que nas linhas electrificadas, além das vantagens de estas automotoras poderem estar largos períodos (superiores a 3 meses), sem necessidade de revisão ou limpeza especial, e de ser apenas de 3 a 4 dias o tempo que têm de estar fóra do serviço para esse efeito; de estarem sempre prontas para qualquer serviço imediato;

de ser apenas necessário um agente para a sua condução; de serem rapidamente abastecidas e de poderem fazer grandes percursos sem necessidade de reabastecimento; de não consumirem água, e, finalmente, de poderem andar limpas e não encherem de fumo e de carvão os passageiros dos combóios que rebocam.

Os transportes internacionais

ASSIM como as colectividades e indivíduos, nas suas relações públicas ou privadas, seguem regras especiais, mais ou menos rígidas, que as leis impõem ou os costumes consagram, também os Estados acordam, por vezes, no estabelecimento de normas internacionais, — expressas nos tratados ou convenções — que, regendo as suas relações, as facilitam, coordenam e disciplinam.

Quando se pôde considerar como terminado o período de formação dos transportes por caminho de ferro, e quando as relações ferro-viárias entre os Estados atingiram uma importância enorme e sempre crescente, surgiu a necessidade de se estabelecerem princípios que regulassem os múltiplos aspectos que apresentam os transportes internacionais, e resolvessem todas as questões por êles originadas.

Dessa necessidade nasceu o início de estudos, que terminaram com a celebração em Berna, no ano de 1890, de uma conferência em que tomaram parte delegados da Alemanha, Áustria-Hungria, Bélgica, França, Itália, Luxemburgo, Holanda, Rússia e Suíça, de que saiu uma Convenção, que tomou o nome daquela cidade, e que entrou em vigor no ano de 1893.

Grande número de países aderiram depois à Convenção de Berna, cujas disposições foram, por várias vezes, modificadas, até que, em 1924, foi revista e completamente reformada, diferenciando-se nas designações: C. I. M. (Convenção Internacional para o transporte de mercadorias) e C. I. V. (Convenção Internacional para o transporte de passageiros e bagagens),

que dizem respeito respectivamente, a mercadorias transportadas com uma única declaração de expedição, e ao transporte de passageiros e bagagens, em percursos fazendo parte de, pelo menos, dois Estados que a elas tenham aderido.

Recentemente foi resolvido que as referidas Convenções possam abranger os transportes automóveis e a navegação.

Para dar uma ideia da grande importância internacional das convenções de Berna, damos a seguir o comprimento total das linhas a elas submetidas e que, segundo as mais modernas estatísticas, é o seguinte:

à C. I. M.:

Linhos de caminho de ferro	252.137 Km
» » navegação.....	530 Km

à C. I. V.:

Linhos de caminho de ferro	222.262 Km.
» » automóveis.....	1.113 Km.
» » navegação.....	15.407 Km

A diferença entre a quilometragem das linhas submetidas à C. I. M. e a das submetidas à C. I. V. explica-se pelo facto de, para efeito de transportes internacionais, algumas linhas apenas terem aderido à Convenção no que diz respeito ao tráfego de mercadorias.

Como é sabido, as disposições das convenções de Berna estão em aplicação nas linhas da C. P. desde 1 de Janeiro de 1931.

Algumas notas sobre os Caminhos de Ferro Americanos

A extensão das linhas de caminho de ferro em exploração nos Estados Unidos da América do Norte, em 1929, era de 401.587 quilómetros.

Calcula-se que em 1 hora, as empresas ferro-viárias gastam 514.386 dólares (ao câmbio de 32\$10, correspondente a 16.511 contos) e recebem, também em 1 hora, 716.840 dólares (23.011 contos, ao mesmo câmbio).

A despesa horária é, em vencimentos e salários, de 330.612 dólares (10.613 contos); em impostos, 45.288 dólares (1.454 contos).

Em 1 hora são carregados 6.026 vagões e transportados 88.932 passageiros; por curiosidade diremos que em Portugal, se transportaram em 1 hora, em 1930, cerca de 2.986 passageiros.

Até há pouco tempo, os caminhos de ferro americanos não conheciam a divisão dos comboios em carruagens de classes diferentes; no entanto, os comboios diferenciavam-se — e os preços também — pelo grau de comodidade que ofereciam.

Não há redução de preço para bilhete de ida e volta, mas existe para viagens de férias e viagens circulares.

Quanto a mercadorias, o mínimo de peso para vagão completo é de 9 toneladas; a pesar de tão alto este limite, as remessas de detalhe constituem apenas 4% das de vagão completo. Explica-se este facto pela circunstância de uma poderosa empresa — a American Railway Express Company — se dedicar em larga escala à grupagem das pequenas remessas. Esta empresa possui 6.000 vagões, serve 28.000 estações e tem uma receita anual de 295 milhões de dólares (9.469.500 contos). O preço do transporte de mercadorias é diferente, conforme este é feito por risco do caminho de ferro ou por risco do proprietário da mercadoria.

A concorrência automóvel que actualmente se verifica, também preocupa deveras as empresas ferro-viárias americanas. O número de automóveis para transporte de pessoas passou de 9 200.000, em 1920, para 26.500.000, em 1929. E, ao passo que a circulação de pessoas em automóveis de serviço público é sensivelmente igual à dos caminhos de ferro, a circulação em automóveis particulares é dez vezes maior que a dos caminhos de ferro.

Entre Nova-York e San-Francisco, isto é, da costa do Atlântico à costa do Pacífico, circula diariamente uma dezena de grandes caminhetas providas de camas, lavabos e de cozinha. A duração da viagem — e aqui é que resalta uma das vantagens do caminho de ferro — é 48% maior do que a feita por este último meio de transporte.

Várias medidas tomam as empresas ferro-viárias para combater êsse concorrente, todas elas com êxito, já baixando os preços de transporte, que eram muito mais elevados do que os nossos, já estabelecendo as 3 classes, com a 1.ª e 2.ª providas de camas e a 3.ª só com lugares sentados, já substituindo elas próprias, em alguns percursos, o transporte ferro-viário pelo transporte automóvel, para o que possuam em fins de 1930 cerca de 6.000 caminhões.

No entanto, a par destas medidas, e ainda de outras, como melhoria do material, as companhias pediram, em junho do último ano, autorização para elevar os preços tarifários de mercadorias, em 15%.

Atendendo às riquezas do solo americano, espera-se que os transportes por caminho de ferro se desenvolvam lado a lado dos transportes automóveis e que venham a coordenar-se, em vez de se definharem numa luta estéril.

Notas de Arte.

A Universidade de Coimbra

Pelo Snr. Eng.^o Sousa Nunes, Chefe de Serviço da Divisão de Via e Obras

II

Da construção a que nos referimos no artigo anterior, como tendo sido especialmente mandada fazer por el-Rei D. Denis para instalação do *Estudo Geral* em Coimbra, só resta hoje e mesmo assim em local muito diferente, parte dum claustro, a qual se pode admirar no convento de Celas da mesma cidade. Segundo a valiosa opinião de Mestre A. A. Gonçalves «este monumento, pitoresco e único, é o depoimento autêntico e precioso duma fase da arte em Portugal». Nos capiteis de forma cúbica, que rematam as colunas geminadas e suportam os arcos, representam se episódios religiosos do Novo Testamento, lendas da vida dos santos e cenas da corte «em quadros ingênuos, de composição dramática, palpitantes de expressão, de sentimento e de graça». (A. A. Gonçalves).

Passados trinta anos, em 1339, não se sabe por que motivos, ordenou D. Afonso IV que a Universidade regressasse a Lisboa, onde naturalmente foi ocupar as primitivas instalações do Campo da Pedreira. Não se demorou, porém, na capital a famosa instituição, pois já em Dezembro de 1354 se encontrava de novo em Coimbra.

Desejou el-Rei D. Fernando dar maior desenvolvimento aos estudos universitários, para o que julgou necessário contratar professores estrangeiros, os quais, segundo se supõe, puseram como condição da sua lecionação em Portugal a residência na corte, o que só era possível, mudando novamente aquele instituto científico para Lisboa. Assim se procedeu, volvendo em 1377 a Universidade a reocupar o bairro que D. Denis lhe tinha demarcado.

A reforma pensada por D. Fernando foi el-Rei D. João I quem a levou a efeito em 1431,

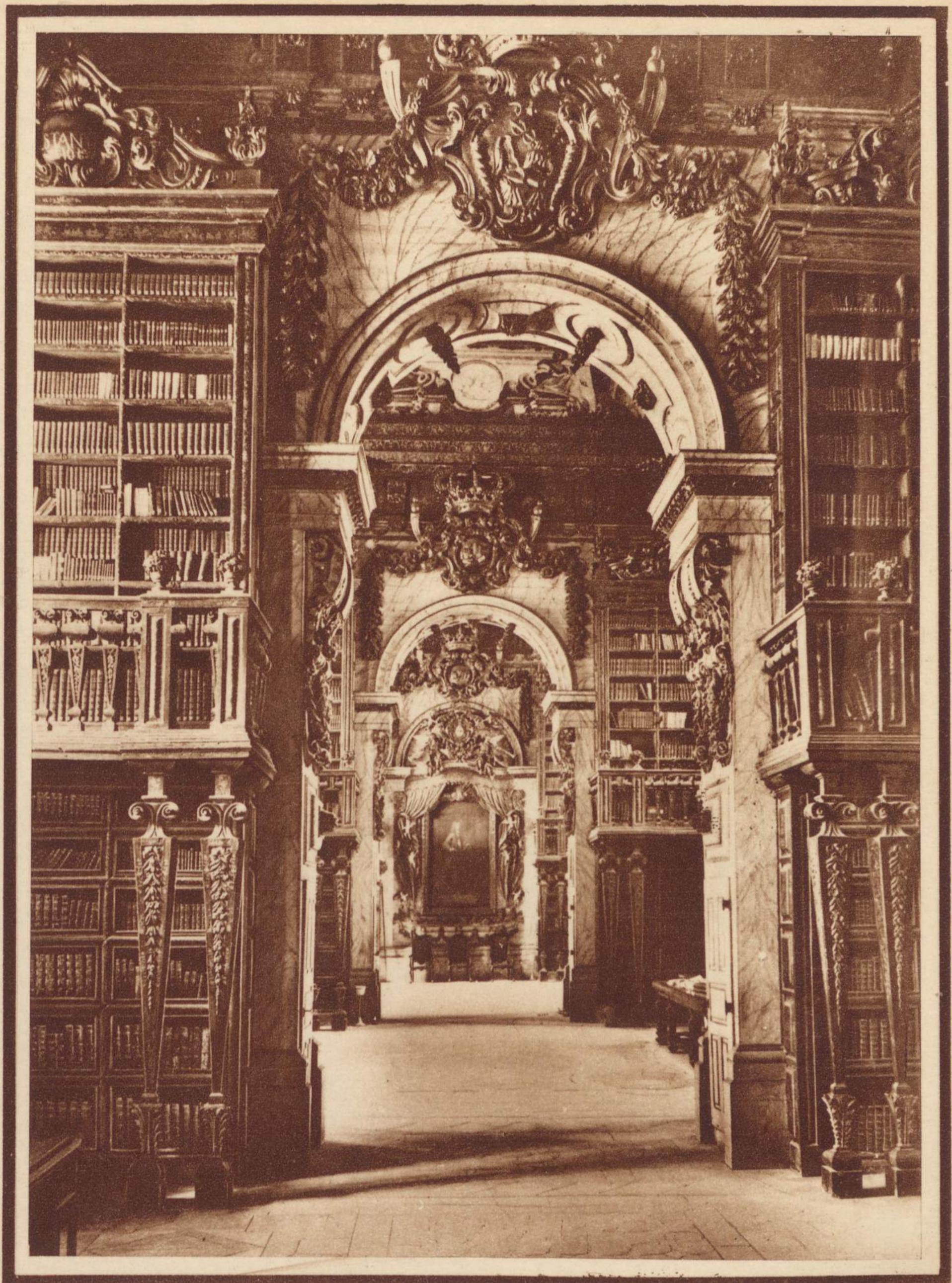
fazendo jurar na Sé de Lisboa os novos estatutos, que, aumentando o número das disciplinas, reorganizaram em novos e mais progressivos moldes a Universidade. Data desta época o primeiro vestígio da uniformização nos trajes dos alunos e dos professores.

Ainda no mesmo ano de 1431 recebeu o *Estudo Geral* outra nobilitação com a doação que o Infante D. Henrique lhe fez dumas casas localizadas «pouco mais ou menos para a esquerda de quem encara a nossa igreja do Menino Deus, por ali, talvez no lado setentrional da actual rua dos Cegos, contra o muro velho, isto é a entestar na muralha moorisca do Castelo». (J. Castilho).

Mais tarde el-Rei D. Manuel também muito protegeu a Universidade e, ambicionando vêr progredir tão alto instituto científico, não só contratou os mais idóneos professores estrangeiros, mas também o mudou para os antigos paços de seu tio, o infante D. Henrique, depois de magnânimamente os ter ampliado e melhorado.

Infelizmente não resta hoje, de todas estas edificações, senão a tradição e, no sítio onde esta última existiu, a lembrança no nome de Rua das Escolas Gerais, que por acaso ainda perdura, talvez por esquecimento dos preclaros edis ou falta do nome de um ilustre desconhecido para lá pôr.

Nos cento e sessenta anos que a Universidade se conservou na capital eram os bispos de Lisboa que davam os pontos para os exames privados na Sé: «os actos celebravam-se na casa do cabido, precedendo um acompanhamento de toda a Universidade, a qual se juntava na igreja da Madalena, ou em outra qualquer circunvizinha.



Interior da Biblioteca da Universidade de Coimbra

Eram também na Sé Catedral os doutoramentos, ou na igreja do Hospital de Todos os Santos ao Rossio, ou nas casas do capítulo da Graça ou de S. Vicente de Fóra ou de S. Domingos». (J. de Castilho).

«Foi entretanto crescendo esta cidade (de Lisboa) em multidão de gentes naturais e estrangeiras, mercancia e negócio, fazendo-se cada vez mais incómoda para as letras, que de si pedem quietação; distraíam-se os estudantes no trato e novidade das nações que nela entravam, na comunicação dos soldados, que se ajuntavam para provimento das contínuas armadas que de aqui saíam para nossas conquistas; embaraçavam-se cada dia com êles em brigas e noutras discórdias, que seria longo contar». (D. Rodrigo da Cunha).

Para obviar a tantos inconvenientes resolveu acertadíssimamente el-Rei D. João III fazer regressar, em 1537, a Universidade à sua antiga e remançosa séde de Coimbra, onde se notabilizou e definitivamente se manteve.

Com a perda temporária da independência de Portugal, em 1580, um largo período de decadência se iniciou para a velha fundação de D. Denis.

El-Rei D. João V, sabedor do estado caótico

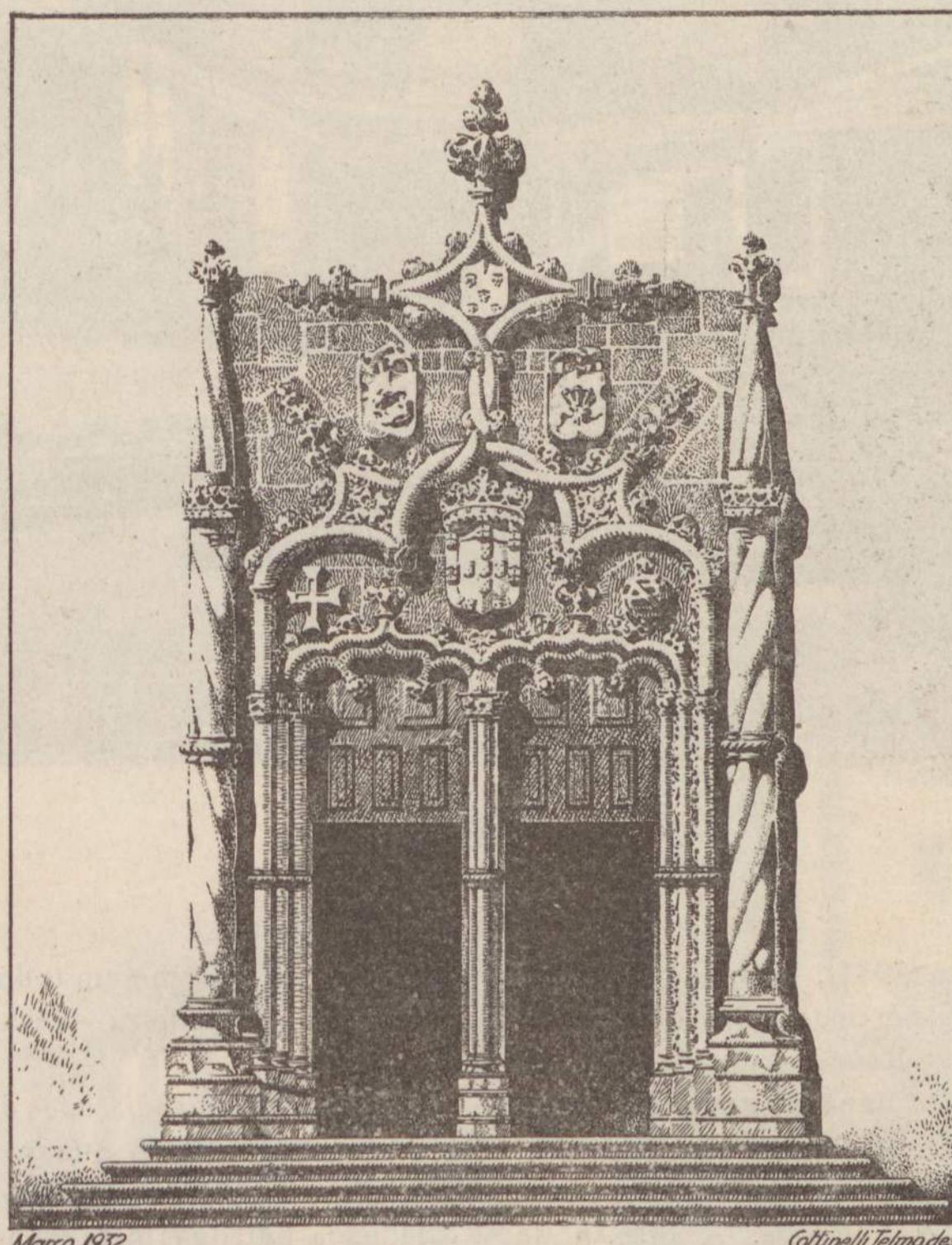
e de ruina a que tinha chegado a Universidade, planeou reforma la profundamente. Não lhe chegou, porém, a vida, e foi seu filho D. José I, quem levou a efeito a reorganização, promulgando em 1772 os novos estatutos que não só modernizaram, mas também ampliaram os estudos com a criação das faculdades de matemática e filosofia e a fundação do museu de história natural, jardim botânico, etc.

Com a implantação da República nova remodelação de estatutos atingiu a Universidade que tem actualmente o ensino dividido por cinco faculdades: ciências, medicina, farmácia, letras e direito.

D. João III, quando em 1537 transferiu para Coimbra a Universidade, doou-lhe ao mesmo tempo e generosamente os paços Reais para sua condigna instalação. O local ocupado pela maior e mais interessante parte

das construções onde actualmente funciona tão elevado instituto científico, é ainda hoje o mesmo, muito embora da antiga Alcáçova pouco mais reste externamente de notável e apreciável para quem não seja arqueólogo, do que a Capela Real com o seu portal e janelas de graciosas e singelas linhas manuelinas.

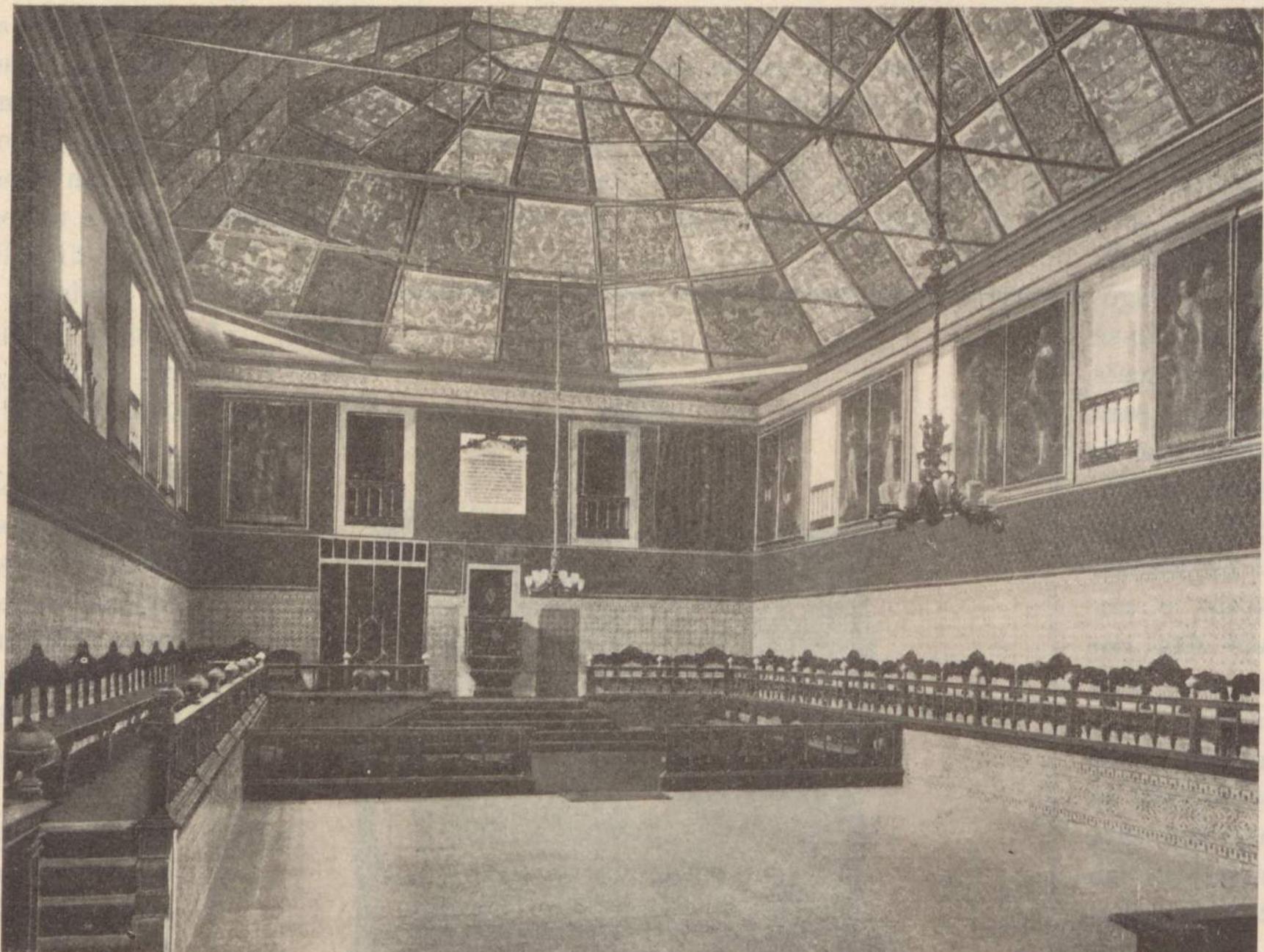
A entrada para a Universidade faz se pela Porta Férrea a qual, mandada construir durante



Marco, 1932

Cottinelli Telmo

Porta da Capela Real da Universidade de Coimbra



Universidade de Coimbra — Sala dos Capelos

a dominação filipina (1634), ostenta monumentais e ornamentados pórticos exteriores e interiores no estilo do Renascimento então em uso. Transposta esta, depara-se-nos um vasto recinto rectangular ajardinado e arborizado, denominado Pátio da Universidade, por onde têm acesso todos os edifícios. À direita de quem entra estende-se a célebre *Via Latina* que a respectiva gravura mostra e dispensa descrição; por ela se comunica com os *Gerais*, *Reitoria* e *Sala dos Capelos*. À *Sala dos Capelos*, onde se realizam os *actos grandes*, se refere o arquitecto alemão Haupt, dizendo que é «uma formosíssima quadra da era joanina; pelo menos pertence a este Rei o rico tecto de masseira, com a sua primorosa pintura das tabelas; os ornatos respectivos, em cores de fino matis, fazem lembrar os de Holbein; as paredes revestidas de estôfo, apresentam um alto silhar de

azulejos, assim como em todo o perímetro umas anteparas de madeira exótica com embutidos de prata».

Ornamentando as paredes da *Sala dos Capelos*, existe uma série de quadros com os retratos dos Reis de Portugal. Metade da mesma Sala é ladeada por duas filas de assentos, que têm o nome de *doutorais*, em virtude de só poderem ser ocupados por doutores.

Limitando o edifício da *Via Latina* pelo poente, levanta-se a Tôrre da Universidade com trinta e três metros e meio de altura, mandada construir por el-Rei D. João V, onde se alberga a famigerada sineta, conhecida pelo nome de *Cabra* e que chamava os estudantes às suas ocupações. Do terraço superior da Tôrre, o panorama dominado é arrebatador.

A parte verdadeiramente monumental da Universidade é a sua «magnífica biblioteca, edifi-

cação nova de D. João V, digna parceira da de Ficher de Erlach, em Viena» segundo o insuspeito juízo do crítico e arquitecto alemão Haupt.

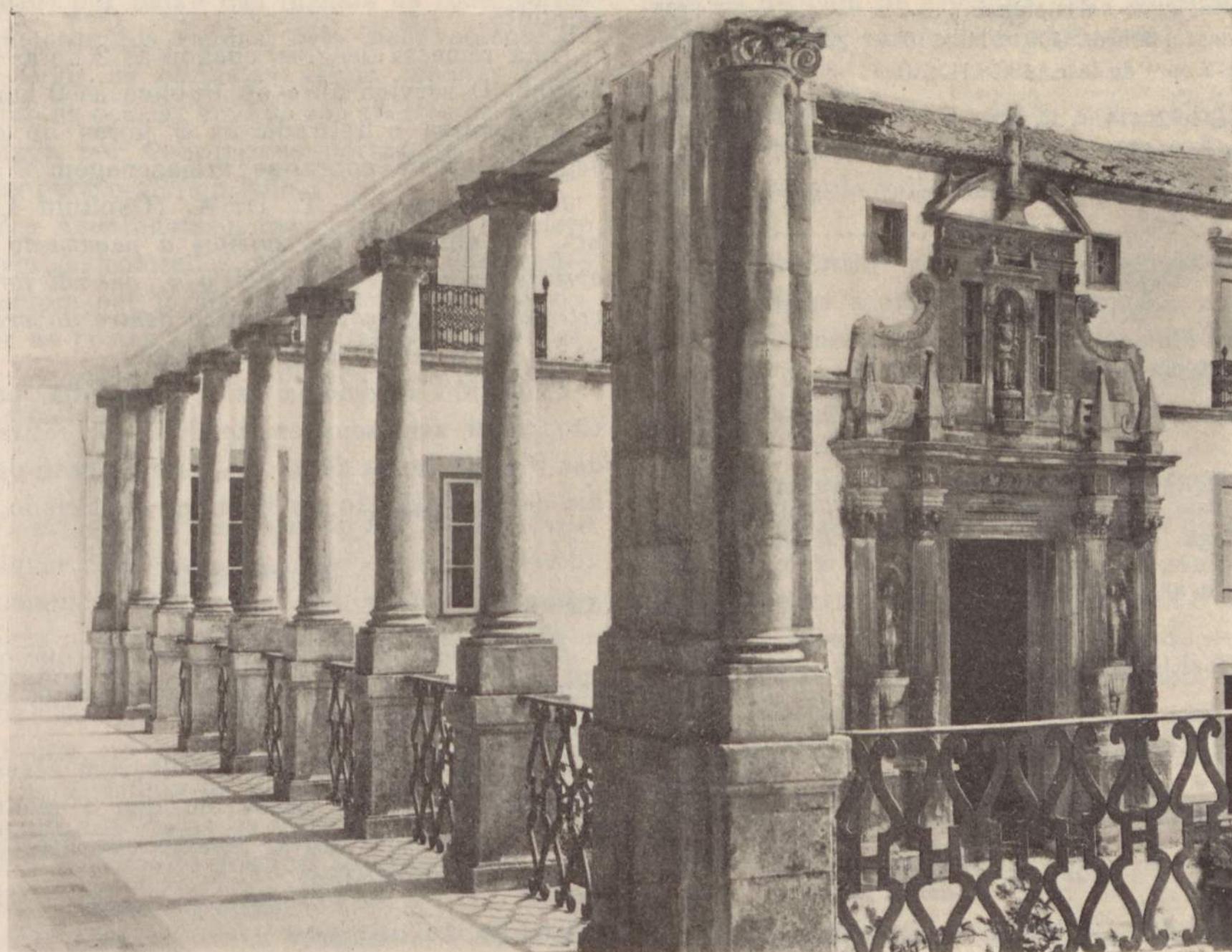
Tem na realidade um aspecto magestoso e elegante nas suas linhas barocas a ostentosa fundação do *Magnânimo*, que é essencialmente formada por três salas, separadas por formosíssimos arcos, rematados pelas armas reais. Ao fundo da terceira sala avulta o retrato de el-Rei D. João V. As estantes, onde se guardam preciosas raridades bibliográficas, bem como as seis grandes mesas com finos embutidos, são de excelente madeira exótica. Todo o interior evidencia admiráveis trabalhos de talha.

Num gabinete anexo guarda-se, porém, o que de mais valôr possue a Biblioteca, como sejam primorosos códices manuscritos, maravilhas de engenho e paciência, uma pequena colecção de moedas, que abrange a época romana, e a famo-

síssima Bíblia Hebraica, manuscrita em pergaminho no século XIII, cujos caracteres, apenas perceptíveis com lentes, formam em cada uma das suas 385 páginas, lindos desenhos geométricos. Supõe-se que veiu da Holanda e custou 700\$000 reis tão curioso e valioso exemplar.

Os restantes edifícios não apresentam interesse arquitectónico digno de menção, a não ser pela pitoresca localização em grupos multifários.

Como anexos da Universidade existem: o hospital, que funciona no antigo colégio dos jesuítas, devidamente adaptado, a imprensa privativa e o admirável e valiosíssimo jardim botânico, que o insigne naturalista português, Avelar Brotero, lente de Botânica no século XVIII, fundou e construiu e os seus ilustres e sapientes sucessores não só têm conservado, mas também melhorado e ampliado com o mais seguro critério artístico e científico.



Universidade de Coimbra — «Porta Férrea» vista da «Via Latina»

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 437. — Desejo saber se o seguinte processo de taxa está bem feito.

Uma locomóvel desmontada, peso 7.600 Kg. em p. v., de Serpa a Faro, carga e descarga pelos donos.

Utilizado guindaste com motor, à descarga.

216 Km.

Tarifa Especial 1, Tabela 7.

Transporte.....	$13\$75 \times 11 \times 10 =$	1.512\\$50
Manutenção (Ev. e manobras) \\$40 \times 11 \times 10		44\\$00
Sélo 5,05 % s/ 1.512\\$50		76\\$39
Registo, aviso e assistência		1\\$25
Guindaste, dôbro, 2\\$00 \times 11 \times 10 =	220\\$00	
Menos a op.º de desc.º \\$30 \times 11 \times 10 =	<u>3\\$00</u>	187\\$00
10 % s/ 1.821\\$14.....		182\\$12
5 % s/ 2.003\\$26.....		100\\$17
Arredondamento		5\\$02
Total.....		2.103\\$15

R. — Detalhe da taxa:

216 Km.

Tarifa Especial 1, Tabela 7 c/25 %.

Transporte...	$(11\$00 + 2\$75) \times 11 \times 7,6 =$	1.149\\$50
Sélo.....	5,05 % s/ 1.149\\$50 =	58\\$05
Manutenção.....	\\$40 \times 11 \times 7,6 =	33\\$44
Guindaste	2\\$00 \times 11 \times 8 =	176\\$00
Descarga.....	\\$30 \times 11 \times 7,6 =	25\\$08
		<u>150\\$92</u>
Registo, aviso e assistência		1\\$25
Soma.....		1.393\\$16
Adicional 10 %		139\\$32
		<u>1.532\\$48</u>
Adicional 5 %		76\\$63
		<u>1.609\\$11</u>
Arredondamento		5\\$04
Total.....		1.609\\$15

P. n.º 438. — Um passageiro comprou bilhete de 3.ª classe mas antes da chegada do comboio em que devia efectuar a viagem dirigiu-se ao bi-

lheteiro e declarou-lhe querer seguir em 2.ª classe. Desejo saber como se deve proceder.

Inutiliza-se o bilhete de 3.ª, fornecendo-se-lhe um de 2.ª ou cobra-se a diferença de classe em modelo F. 8 com aumento de 5 %?

R. — Deve estabelecer o modelo F. 8 para a cobrança da mudança de classe com o aumento de 5 %.

P. n.º 439. — Peço informar-me se a um passageiro munido de bilhete da T. G., é permitido fazer venda de jornais nos comboios em trânsito.

R. — Não, senhor.

P. n.º 440. — Desejo ser esclarecido sobre o seguinte:

Uma remessa de g. v. chegou às 2 horas da manhã. O serviço abre ao Público às 9 horas e a remessa é retirada às 9 horas do dia seguinte. Deve cobrar-se armazenagem?

R. — Segundo a T. D. A. (Capítulo III, art. 7.º, alínea b) *são sujeitas a pagamento de armazenagem, as remessas, de g. v., que não forem retiradas da estação de destino dentro do prazo de 24 horas depois da sua chegada.*

Chegando a remessa às 2 da manhã, para não pagar armazenagem tem de ser retirada das 9 às 18 horas desse dia, isto no caso de o dia de chegada não ser domingo ou feriado.

II — Movimento

Livro 2:

P. n.º 441. — Há algum caso em que um comboio ou máquina siga acompanhada dos modelos M. 113, 117 e 116?

R. — Pode suceder que circule com êsses 3 modelos porque há casos em que o modelo M. 113 pode fornecer-se mesmo que funcione o telégrafo ou telefone.

Tabela de cargas

P. n.º 442. — Como determina a Tabela de Cargas, só está autorizada a dupla tracção pela

cabeça de Barreiro a Beja, via Sul, e de Barreiro a Funcheira, via Sado. Avariando se a máquina do combóio 945, na estação do Tojal, aquela ficou completamente apagada, e tendo de ser aí tomada pelo combóio 2532, a fim de ser reparada no Depósito de Máquinas em Casa Branca, peço me seja dito em que altura da composição deve seguir a dita máquina atrelada ao combóio 2532.

R.—A máquina apagada pode seguir em qualquer altura da composição, contanto que nas pontes de Casa Branca e Évora não fiquem sobre elas rodados das duas locomotivas.

E 1:

P. n.º 443.—Como o § 11.º do artigo 5.º do livro E 1 não diz em que ponto as etiquetas devem ser colocadas, umas estações colocam-nas nas portas, outras no lado esquerdo e outras no lado direito dos vagões.

A meu vêr devem ser colocadas nas portas (centro) por baixo das iniciais da rede, séries e números dos vagões, pelo inconveniente de aos lados as etiquetas serem tapadas pelas portas na ocasião em que são abertos os vagões e ainda por as referidas portas não abrirem todas para o mesmo lado.

R.—As etiquetas a que o consulente se refere devem ser colocadas dos dois lados dos vagões e sempre por fórmula que fiquem bem visíveis, quer as portas estejam abertas quer fechadas. Por consequência, a colocação que indica é a mais conveniente.

Livro E 4:

P. n.º 444.—Em caso de apedrejamento a qualquer combóio entre duas estações, quando a comunicação que se receba a tal respeito não indique o ponto quilométrico em que se deu o atentado, qual dos chefes deve estabelecer os autos? Entendo que deve ser o chefe da estação da frente, no sentido da marcha do combóio, isto para definir os deveres que competem a cada um dos chefes da estação.

R.—Não sendo possível averiguar pelo pessoal do combóio apedrejado qual o ponto quilométrico onde se deu a ocorrência, deve ser a estação da frente, no sentido da marcha do combóio, que deve levantar os autos.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Tarifa n.º 3 de G. V.—E' a fusão das tarifas sobre bilhetes de trâmveis que vigoravam nas linhas da Antiga Rêde, do Sul e Sueste e do Minho e Douro. Modifica as disposições sobre os transportes de pequenos volumes tornando-as mais vantajosas para o Público e extensivas às zonas de trâmveis do Minho e Douro e do Sul e Sueste.

Tarifa n.º 13 de G. V.—Anula a tarifa do mesmo número em vigor desde 1 de Novembro de 1930 da qual difere apenas por prever o transporte, a preços especiais, de automóveis inscritos em corridas.

2.º Aditamento à Tarifa n.º 21 de G. V.—Autoriza, excepcionalmente, as estações de Lisboa-Terreiro do Paço até Ermidas a vender aos sábados bilhetes de «fim de semana», para as estações além de Tunes, para o combóio n.º 851.

4.º Aditamento à Tarifa n.º 202 de G. V.—Modifica o artigo 4.º das Condições de Transporte relativo ao prazo de validade dos bilhetes.

Comunicação-Circular n.º 996/1174.—Autoriza em Cais do Rêgo a expedição e recepção, em detalhe, das remessas de «jaulas vazias para transporte de touros» para espectáculos públicos, quer à ida quer à volta.

Comunicação-Circular n.º 786/1171.—Determina que o mínimo fixado na Classificação Geral de Mercadorias para expedições de vagão completo de ovos de aves domésticas, baixe para 8 toneladas, em virtude de se ter reconhecido que o mínimo de 10 Ton. era bastante elevado.

Esta disposição sómente tem aplicação nas linhas exploradas por esta Companhia (Antiga Rêde, Sul e Sueste e Minho e Douro).

II — Fiscalização

Carta Impressa n.º 1017—Regulariza as requisições de transporte de passageiros civis que abranjam parte do percurso com preço de bi-

lhete inteiro e outra parte com redução de 50 %, prevista no artigo 134 da Tarifa Geral.

Determina também que seja estabelecido o Boletim de cobrança suplementar, modelo F. 8, para todos os transportes de civis ou militares que gosem de redução de 50 %, quando se destinem aos Despachos Centrais, indicando naquele modelo a importância de caminhagem, que é sempre por inteiro, separadamente do preço em caminho de ferro.

Carta impressa n.º 1019 — Indica os preços a aplicar aos transportes em grande e pequena velocidade, de materiais destinados à construção das pontes de Mouratos e Quinta Nova, nas linhas do Sul e Sueste, quando as respectivas declarações de expedição tiverem o visto de um delegado da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

Carta impressa n.º 1021 — Determina quais os modelos a utilizar para o despacho de biciclos, carrinhos para condução de crianças e volumes ao abrigo da recente tarifa n.º 3 de g. v. para combóios trâmveis.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Abril de 1932

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7...	3.875	3.840	1.772	1.652	1.597	1.295
» » 8 » 14	3.886	4.084	1.746	1.805	1.683	1.358
» » 15 » 22...	4.709	4.611	1.978	2.057	1.928	1.695
» » 23 » 30...	4.669	4.449	2.093	2.133	1.715	1.488
Total	17.139	16.984	7.589	7.647	6.923	5.836
Total do mês anterior	18.052	19.433	8.604	7.851	7.562	6.344
Diferença.....	— 913	— 2.449	— 1.015	— 204	— 639	— 508

Estatística referente a Janeiro, Fevereiro e Março de 1932

Percorso quilométrico

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1932		Percorso efectivo em		Diferenças em 1932		Percorso efectivo em		Diferenças em 1932		
	1931	1932	A mais	A menos	1931	1932	A mais	A menos	1931	1932	A mais	A menos	
Janeiro	De passageiros	424.230	390.344	—	33.886	129.286	121.527	—	7.759	129.816	122.761	—	7.055
	De mercadorias	175.662	209.175	33.513	—	39.935	43.556	3.621	—	103.532	98.086	—	5.446
	Em manobras..	79.433	81.663	2.230	—	28.453	30.042	1.589	—	34.879	34.717	—	162
	Totais..	679.325	681.182	35.743	33.886	197.674	195.125	5.210	7.759	268.227	255.564	—	12.663
Total das diferenças em 1932			A mais: 1.857		A menos: 2.549		A menos: 12.663		A menos: 7.065		A menos: 7.065		
Fevereiro	De passageiros	423.753	389.806	—	33.947	129.271	121.162	—	8.109	124.529	123.706	—	823
	De mercadorias	196.711	227.565	30.854	—	44.103	46.351	2.248	—	98.710	92.480	—	6.230
	Em manobras..	83.996	85.902	1.906	—	29.729	30.387	658	—	34.407	34.395	—	12
	Totais..	704.460	703.273	32.760	33.947	203.103	197.900	2.906	8.109	257.646	250.581	—	7.065
Total das diferenças em 1932			A menos: 1.187		A menos: 5.203		A menos: 7.065		A mais: 12.606		A mais: 12.606		
Março	De passageiros.	582.719	365.184	—	17.535	116.740	113.281	—	3.459	112.439	115.476	3.037	—
	De mercadorias	170.474	203.991	33.517	—	40.480	40.271	—	209	83.810	92.508	8.698	—
	Em manobras..	75.628	79.954	4.326	—	26.915	27.505	590	—	30.955	31.826	871	—
	Totais	628.821	649.129	37.843	17.535	184.135	181.057	590	3.668	227.204	239.810	12.606	—
Total das diferenças em 1932			A mais: 20.308		A menos: 3.078		A mais: 12.606		A menos: 7.122		A menos: 7.122		
Desde Janeiro	De passageiros.	1.230.702	1.145.334	—	85.368	375.297	355.970	—	19.327	366.784	361.943	—	4.841
	De mercadorias	542.847	640.731	97.884	—	124.518	130.178	5.660	—	286.052	283.074	—	2.978
	Em manobras..	239.057	247.519	8.462	—	85.097	87.934	2.837	—	100.241	100.938	697	—
	Totais	2.012.606	2.033.584	106.346	85.368	584.912	574.082	8.497	19.327	753.077	745.955	697	7.819
Total das diferenças em 1932			A mais: 20.978		A menos: 10.830		A menos: 7.122		A menos: 7.122		A menos: 7.122		

Factos e informações

Novas carruagens de luxo da Great Western Railway

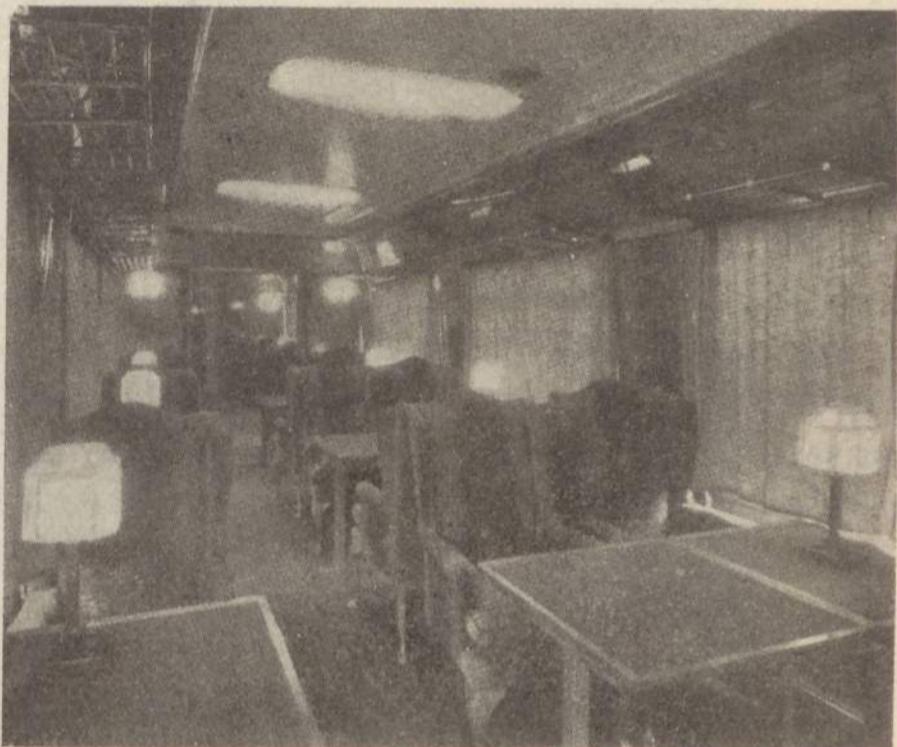
Esta companhia inglesa pôs em circulação em Novembro último, um novo material de luxo, super-salões, para serviço entre Londres e Plymouth, que se destina especialmente ao transporte de passageiros que vão embarcar naquele porto nos transatlânticos.

As caixas das novas carruagens medem 18^m,3 de comprimento e 2^m,9 de largura. Têm as portas recuadas, em ambas as extremidades, permitindo assim um fácil acesso. A sua lotação é de 29 passageiros.

São divididas interiormente em dois salões, um grande e um pequeno, separados por portas de correr; uma cabine de quatro lugares; dois compartimentos de *toilette* e dois armários para bagagens.

A cabine de quatro lugares é fechada por painéis de vidro e por uma porta de correr para o lado do corredor.

O interior da carruagem é revestido de madeiras ricas com desenhos escuros e embutidos de nogueira. A iluminação, eléctrica, é obtida



Interior de uma das novas carruagens de luxo, vista de noite

As cadeiras, tipo *maple*, são estofadas com fazenda de côr castanha, com ramagens.

As mesas, de nogueira, são forradas de fazenda a dizer com as cadeiras e cortinas.

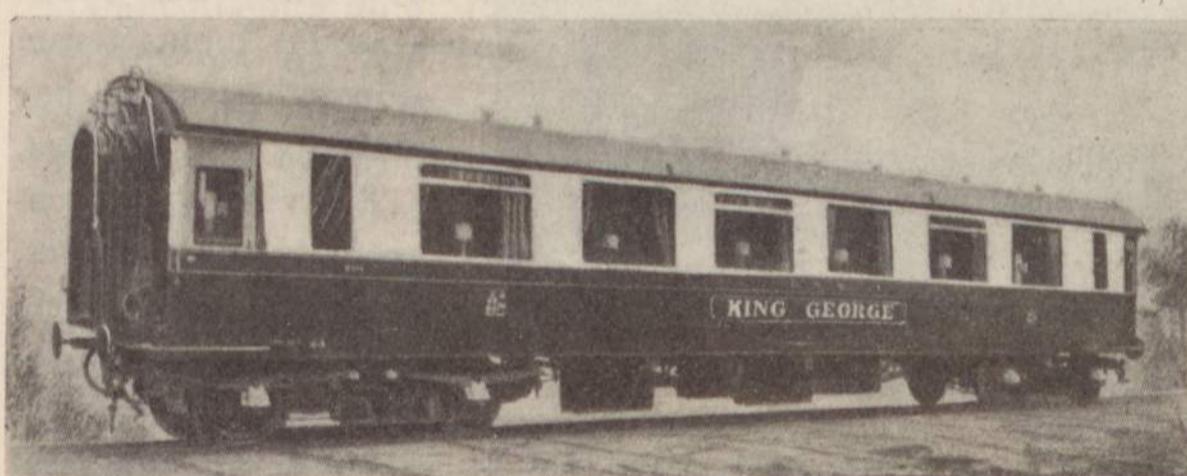
Sobre cada mesa está colocado um luxuoso candeeiro de bronze.

As paredes laterais da caixa são rasgadas por grandes janelas, de forma a permitir uma ampla visão para o exterior, tendo de cada lado dos vidros cortinas de correr, de damasco.

Todo o interior das carruagens é atapetado com espessos tapetes castanhos colocados sobre um revestimento de feltro. Para garantir a conveniente ventilação possuem as carruagens aspiradores na parte superior da caixa

além de ventiladores reguláveis na parte superior dos vidros das janelas.

Os vestíbulos e lavatórios são decorados com côres claras; o seu pavimento é forrado de chapas de borracha. Os lavatórios dispõem de água quente e fria. As carruagens são aquecidas por meio de vapôr fornecido pela locomotiva, sendo



A nova carruagem de luxo «Rei Jorge»

por meio de painéis de vidro fôsco embebidos no tecto da carruagem, além das placas nas paredes, no tópico de cada compartimento.

Os assentos estão situados juntos às mesas; no salão grande, dois assentos do lado do corredor central e um do outro lado, e no salão pequeno um de cada lado do corredor central.

os tubos de aquecimento devidamente protegidos por chapas de bronze perfuradas.

A cada carruagem foi dado o nome de uma das pessoas da família real inglesa, existindo assim os salões *Rei Jorge*, *Rainha Maria*, *Príncipe de Gales*, etc. A gravura representa o salão *Rei Jorge*.

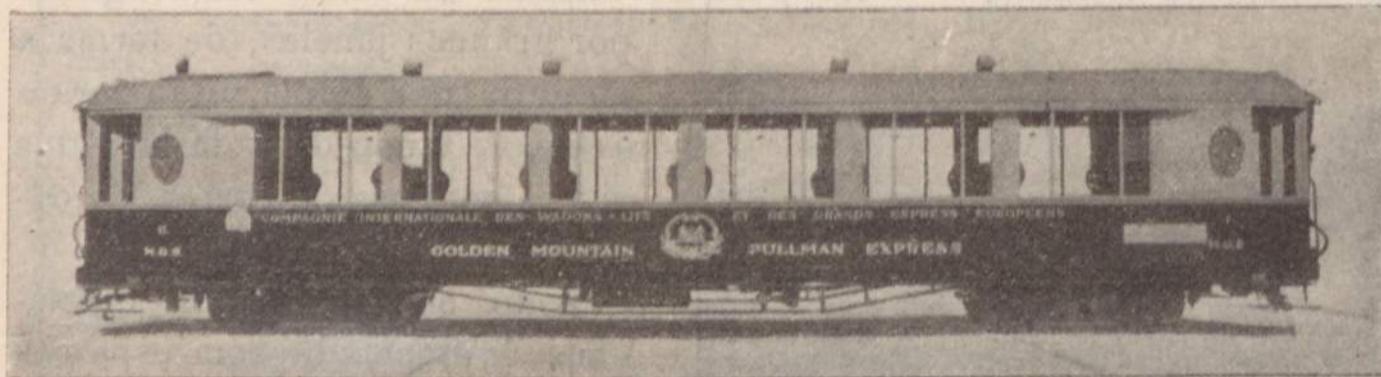
A construção desta série de carruagens de luxo foi motivada pelo grande aumento de passageiros que embarcam e desembarcam em Plymouth; em 1930, respectivamente 684 e 38.472.

Aos passageiros que se utilizarem das novas carruagens é cobrada uma sobretaxa de £ $\frac{1}{2}$, ou sejam 55\$00 da nossa moeda, sobre os bilhetes de 1.^a classe.

Carruagens Pullman para via de 1 metro de bitola

A Companhia das Carruagens Camas e dos Grandes Expressos Europeus fez recentemente inaugurar na Suíça, na linha de Montreux a Interlaken, uma das mais acidentadas do mundo, um serviço de luxo com carruagens Pullman.

Dá relevo a este acontecimento, que à primeira vista parece banal, o facto de ser a primeira vez que na Europa circulam aquelas



Uma das carruagens Pullman da linha Montreux a Interlaken

carruagens em via de 1 metro de bitola.

Em virtude da orografia da região e do consequente acidentado da linha, as novas carruagens, que assentam em 2 carros de 4 rodas, não pesam mais de 18 toneladas.

A pesar disso, o seu afamado constructor dotou-as com os aperfeiçoamentos mais modernos e conseguiu, — mercê de uma hábil distribuição de lugares — que cada uma possa conduzir 14 passageiros de 1.^a classe e 18 de

2.^a, todos dispondo de cómodas e amplas poltronas.

Aos combóios é também atrelada uma carruagem restaurante que, embora já faça serviço há mais tempo naquela linha, tem a particularidade de ter sido uma das primeiras construídas para linhas com bitola de 1 metro.

Com peso limitado também a 18 toneladas, é, dentro das suas modestas dimensões, um primor de arranjo e disposição interior, pois além de uma bela cozinha e dispensa, tem acomodações para servir, sem embaraço para o pessoal, 30 passageiros sentados.

A solidez e magnífico acabamento destas carruagens, o conforto que oferecem aos passageiros e o maravilhoso aproveitamento do seu pequeno peso e dimensões, mais uma vez confirmam o alto grau de perfeição a que chegou a construção de material circulante ferroviário, sendo difícil prever limite aos melhoramentos que nos trará a evolução constante da técnica dessa indústria.

Uma locomotiva com chumaceiras de rôlos

Inserimos hoje a gravura dum moderna locomotiva em serviço nos Estados Unidos da América do Norte, que entre outras, possui

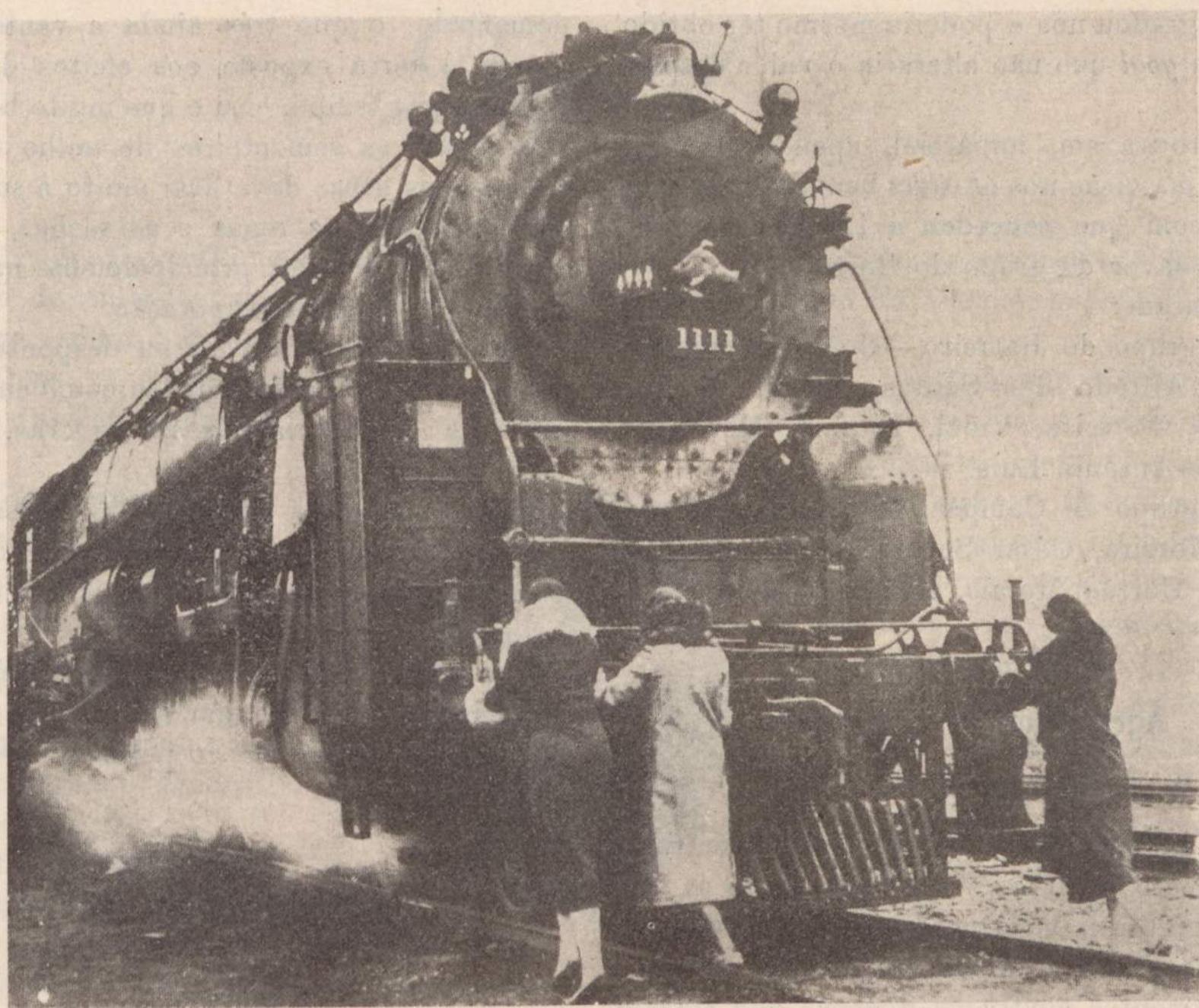
a particularidade das vulgares chumaceiras dos eixos das rodas e as das bielas terem sido substituídas por chumaceiras de rôlos.

Em virtude do emprego deste sistema, o esforço necessário para deslocar a locomotiva é muito inferior ao que exigem as locomotivas vulgares.

A gravura da página 115 representa a locomotiva empurrada apenas por três raparigas.

A nova máquina já percorreu 120.000 quilómetros, não tendo tido necessidade da menor reparação. Mostrou-se também muito económica em água e carvão.

O emprego dos rôlos diminui consideravelmente o atrito e por consequência o consumo de óleo de lubrificação.



Uma locomotiva com chumaceiras de rôlos empurrada por três raparigas

Foot-ball

Para disputa do 3.º jôgo para posse da «Taça C. P.» no ano de 1932, encontraram se no passado dia 1 de Maio, em Lisboa, os grupos de *foot ball* das Oficinas Gerais do Barreiro e Campanhã.

Ás 9,20 o árbitro Snr. Américo Costa, do grupo das Oficinas Gerais de Lisbôa-P., chama os jogadores ao terreno.

Em conjunto os dois grupos saüdam os seus superiores.

Iniciado o encontro ás 9,25, o jôgo estabelece-se ora num campo, ora noutro, surgindo o 1.º *goal* a favor do grupo do Barreiro, aos 10 minutos, de um remate de Falcão.

Aos 20 minutos, Pirêsa transforma uma grande penalidade em mais um *goal* para o seu grupo, resultado êste que se mantém até final da 1.ª parte.

Na 2.ª parte nota-se logo de comêço a von-

tade por parte do grupo do Barreiro de tornar mais expressivo o resultado a seu favor, conseguindo Pirêsa aos 5 minutos dêste tempo e na concessão de uma grande penalidade elevar o marcador para 3 *goals*.

Nêste tempo, o grupo de Campanhã reage por vezes, tendo alguns bons remates que proporcionam a Vidal evidenciar-se.

Aos 20 minutos Falcão marca o 4.º *goal* e 5 minutos depois Alfredo dos Santos numa fugida isolada marca o 5.º.

Aos 35 minutos, Paredes, de Campanhã, marca imparávelmente o ponto de honra para o seu grupo, na concessão de um livre.

E' ainda o grupo do Barreiro que marca o 6.º *goal* por intermédio de Alfredo dos Santos, passando já 4 minutos do tempo regulamentar.

No grupo do Barreiro agradaram-nos a defesa e a meia defesa. No ataque cumpriram mas não se evidenciaram.

O grupo de Campanhã que é muito homo-

génio, agradou-nos e poderia mesmo ter obtido mais um *goal* que não alteraria o valor da partida.

Na arbitragem, imparcial, apenas temos a notar a má visão nos *off-sides* bem como a severidade com que concedeu a 1.ª grande penalidade a favor do grupo do Barreiro.

Alinharam:

Pelo grupo do Barreiro — João e Francisco Pirêsa, Alfredo dos Santos, Falcão, Vieira, Firmino, Ferreira, Vidal, Durand, Mendonça Soares e António Luís.

Pelo grupo de Campanhã — Cardoso, Francisco, Moreira, César Santos, Vicente Tôrres, Araújo, Corrêa Moraes, Paredes, Móta e Salomé.

Agricultura e jardinagem

As boas frutas

Para ter boas frutas é indispensável cultivar com esmero as árvores de fruto. Entre os trabalhos culturais mais necessários destacam-se, além dos amanhos do solo, adubações e podas, os tratamentos contra as doenças que atacam os arvoredos.

Uma árvore doente nunca pode produzir bem e a fruta de excelente casta pouco valor terá quando bichosa e manchada por doenças.

Os tratamentos mais importantes são os de inverno e primavera. Aos pessegueiros aplica-se calda bordalesa normal⁽¹⁾ nos ramos e troncos logo no início da rebentação e tanto estes, um pouco mais tarde, como as macieiras e pereiras devem pulverizar-se com calda cupro-arsenical⁽¹⁾.

Às laranjeiras, limoeiros e tangerineiras aplica-se a calda sulfo-cálcica⁽¹⁾ tanto nos troncos como na copa.

Trabalhos de Junho

Procede-se à colheita dos cereais de pragana, favas e dos fenos mais tardios, convindo lavrar as terras que não ficam de pastagem, logo a seguir às ceifas e antes que a terra endureça

⁽¹⁾ O modo de preparar estas caldas vem descrito no n.º 16 do *Boletim da C. P.*

demasiado, o que trás ainda a vantagem de deixar a terra exposta aos efeitos dos raios solares mais tempo, com o que muito beneficia. Continuam as sementeiras de milho que, nas terras mais secas deve ficar muito à superfície. Multiplicam-se as regas e as sachas, devendo estas ser freqüentes principalmente nas terras secas para evitar a evaporação.

Fazem-se pôdas verdes ou despontas, tanto nas árvores de fruto e vinhas como em plantas erbáceas como tomateiros, abóboras, pepinos etc.

Enxertam-se de borbulha os pessegueiros, damasqueiros e outras, alporcam-se os craveiros e resguardam-se as plantas mais sensíveis aos calores.

Semeiam-se alfaces, feijão, goivos, cinerárias etc. Mudam-se para lugar definitivo as plantas cujo desenvolvimento o permita, regando-se abundantemente.

Curiosidades estatísticas

E continua...

Quantas e quantas vítimas não fará o automóvel, por esse mundo fóra, durante um mês se em Portugal, continuadamente registamos um tão elevado número?

Nem mais nem menos do que 7 mortos e 56 feridos resultaram de desastres de automóveis, em Abril, só no Continente. Adicionando estes números aos já registados desde Janeiro deste ano, teremos 28 mortos e 340 feridos.

Receitas úteis

Nódoas de frutos. — As nódoas de frutos e de diversos vegetais, desaparecem a maior parte das vezes pela lavagem com a água de Javel, cujo emprêgo, mesmo bastante repetido, não estraga nada o tecido.

Se por acaso as nódoas persistirem, devem-se lavar com uma solução de bisulfito de sódio (10 %) acidulado ligeiramente pelo ácido clorídrico (5 %). Sobre os tecidos tintos, deve empregar-se de preferência este último banho.

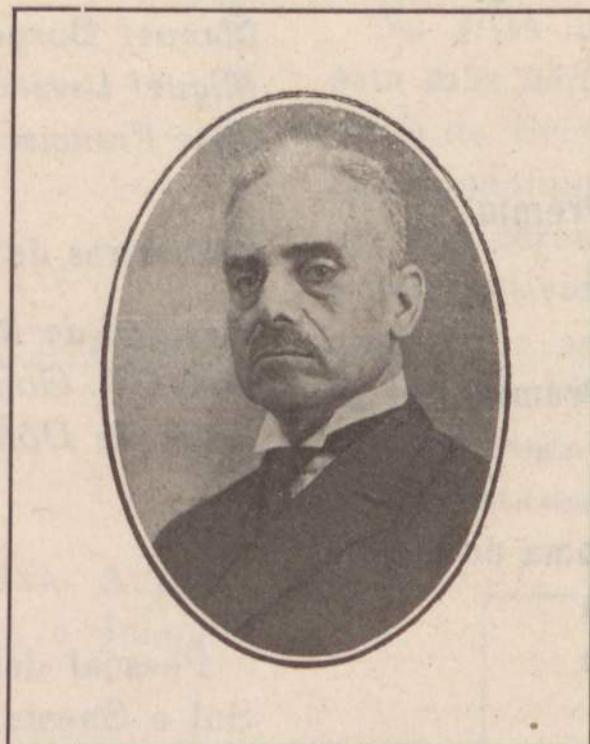
Pessoal.

Justa homenagem

No dia 1.º de Maio último completou o 50.º aniversário da entrada para o quadro do pessoal da Companhia, o Snr. José do Nascimento Ferreira Dias, sub-chefe de Serviço na Divisão da Exploração.

As qualidades excepcionais de carácter, competência e de dedicação pela Companhia que este funcionário reúne, grangearam muito merecidamente a grande estima e consideração que os seus superiores, colegas e subordinados lhe consagram.

Em Maio de 1929, como reconhecimento pelos seus relevantes serviços, foi o Sr. José do Nascimento Ferreira Dias condecorado com o Oficialato da Ordem de Mérito Agrícola e Indus-



trial tendo recebido as respectivas insígnias das mãos de Sua Excelência, o Senhor Presidente da República.

A Comissão Executiva da Companhia, a quem o Snr. Director Geral comunicou em sessão de 10 de Maio último o aniversário, pondo em relêvo as exemplares qualidades deste funcionário, encarregou o Sr. Director Geral de lhe transmitir as felicitações unâimes da Comissão.

O *Boletim da C. P.* associa-se muito gostosamente às justas homenagens prestadas ao Snr. José do Nascimento Ferreira Dias e faz sinceros votos para que ainda por dilatados anos a Companhia

possa contar com a sua colaboração.

Actos dignos de louvor

No dia 28 de Março passado o factor de 3.ª classe da estação de Dois Portos, Snr. João da Costa Carreiras, encontrava-se de folga na gare da sua estação quando ouviu chamar o telégrafo.

Sabendo que o respectivo empregado estava prestando serviço na «grande velocidade», imediatamente foi atender o telégrafo recebendo então a notícia de Pêro Negro de que um vagão em fuga se dirigia para a sua estação.

Sem perder um momento, foi comunicar o sucedido ao seu chefe que assim pôde deter o vagão, evitando-se um eminent desastre, tanto mais que se aproximava o comboio 2201. Em virtude das suas rápidas providências, a Direcção Geral concedeu-lhe um prémio pecuniário.

O *Boletim da C. P.*, continuando com prazer a inserir nas suas colunas actos de probidade

praticados pelos agentes cônscios das suas obrigações, relata hoje mais três casos:

O servente de escritório, da Divisão da Via e Obras, Snr. José da Costa Aires encontrou uma pulseira de ouro que imediatamente entregou aos seus superiores.

A limpadora suplementar Ester de Jesus Ferreira, da Revisão do Material Circulante do Barreiro, encontrou, numa carruagem, um botão de punho circundado de brilhantes que entregou logo ao revisor encarregado do posto.

O ensebador de 2.ª classe Snr. Fernando Joaquim Ferreira, da Revisão do Material Circulante do Entroncamento, encontrou, também numa carruagem, um maço de notas de que fez entrega imediata na estação.

Actos como os que acabamos de relatar honram sempre quem os pratica e a classe a que os seus autores pertencem.

INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

Concessão de prémios

Terminaram as provas do concurso para a obtenção de diplomas de prémio e de mérito, na Divisão de Exploração, com os seguintes resultados :

Pessoal em serviço nas linhas da Antiga Rêde

Pessoal de estação

Chefe :

Carlos da Conceição Lopes 1.º Prémio

Factores de 3.ª classe :

António Aires Guerra 1.º Prémio
Ramiro Pereira 2.º »
José Jorge 3.º »
João Gomes Bento Diploma de mérito
António de Oliveira Idem
Alberto Maria Canhão Idem

Pessoal de trens

Guarda-freios :

Manuel Narciso Vieira 1.º Prémio
João Pereira Paulo 2.º »
António Tavares Corrêa 3.º »
Agostinho Ferreira Diploma de mérito
Joaquim Ramos Idem
Júlio da Silva Ricardo Idem

Pessoal de revisão de bilhetes

Revisores :

José Augusto Marques ... 1.º Prémio
Francisco Ramos Laranjeira 2.º »
Joaquim Francisco Pereira ... 3.º »
Francisco José Rosa Diploma de mérito

Pessoal em serviço nas linhas do Minho e Douro
e do Sul e Sueste

Pessoal de estação

Chefe :

José António Gomes 1.º Prémio

Fieis de estação :

Tomás Fernandes 1.º Prémio
António João Marques Diploma de mérito

Factores de 2.ª classe :

Manuel Borges Ferreira ... 1.º Prémio
Miguel Lavado Proença 2.º »
José Francisco Assis 3.º »

Factores de 3.ª classe :

Amadeu de Magalhães 1.º Prémio
Josué A. Gonçalves Carrelo 2.º »
José das Dôres Silva Diploma de mérito

Pessoal da Antiga Rêde, Minho e Douro e Sul e Sueste que teve classificação para obter diploma de mérito, mas a quem não é concedido, por ter recebido igual diploma nos concursos anteriores :

Factores de 3.ª classe: *António Pereira do Vale*, *José Cardoso de Oliveira* e *Vítor Manuel de Matos*.

Condutores: *João Belo* e *António Pinheiro*.

Guarda-freios: *Manuel José Pires*, *Joaquim Pires Alves*, *Manuel Silvério*, *Sebastião Afonso Novo* e *Manuel Rosa Marques*.

Revisores: *Firmino Francisco Simões* e *António Amaro Antunes*.

O *Boletim da C. P.* regista com prazer, nas suas colunas, o brilhante resultado destas provas que confirma publicamente o interesse do pessoal pela sua cultura profissional.

Aos novos diplomados, as nossas felicitações.

AGENTE QUE COMPLETA NESTE MÊS
40 ANOS DE SERVIÇO



Acácio Marques

Rebebedor Chefe
Admitido como carpinteiro auxiliar
em 18 de Abril de 1892

Promoções em Abril

VIA E OBRAS

A sub-chefes de distrito: António Augusto Paredes, João do Rosário Sotero e Joaquim Cabrita Constantino.

Nomeações em Abril

MATERIAL E TRACÇÃO

Escriturários de 3.ª classe: Joaquim Carvalho e Diamantino de Abreu.

Reformas

Mês de Março

EXPLORAÇÃO

Manuel Almeida Ribeiro, Escriturário de 1.ª classe.

Mês de Abril

EXPLORAÇÃO

Eduardo Domingos, Empregado Principal.

António de Carvalho, Condutor de 1.ª classe.

António Joaquim, Capataz de 2.ª classe.

Manuel António Pinto, Guarda.

MATERIAL E TRACÇÃO

João Caetano, Maquinista de 1.ª classe.

Manuel Pedro dos Santos, Maquinista de 2.ª classe.

José António do Amaral, Máquinista de 3.ª classe.

Eduardo Denis, Acendedor.

Manuel José, Guarda.

VIA E OBRAS

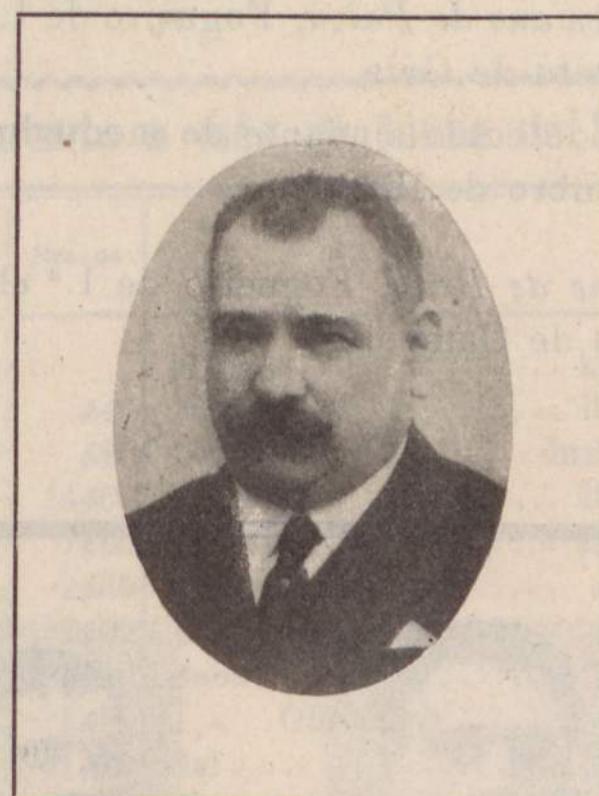
Joaquim dos Reis Salema Caeiro, Chefe dos Serviços Gerais.

Felizardo Augusto Domingues, Assentador de distrito.

Miguel da Silva, Assentador de distrito.

Maria Sousa Soares, Guarda de distrito.

Na lista dos reformados que se publica êste mês não podemos deixar de distinguir o chefe de Serviço da Divisão da Via e Obras, Sr. Joaquim dos Reis Salema Caeiro, que durante cerca de 44 longos anos aplicou toda a sua actividade e os seus muitos conhecimentos ao serviço da Companhia, para onde entrou em 1889 como um simples amanuense, não obstante possuir o curso de engenheiro maquinista naval.



Depois de ter sido promovido sucessivamente a empregado principal, chefe de secção, chefe de Repartição e Inspector Secretário, foi em 1919 nomeado Sub-chefe de Serviço e em 1928 Chefe de Serviço.

E' com bastante máqua que todos os seus superiores, colegas e subordinados o vêm afastar-se do serviço activo da Companhia e o *Boletim da C. P.* aproveita êste ensejo para lhe desejar muitas felicidades na sua nova situação.

Falecimentos em Abril

EXPLORAÇÃO

† *Manuel Roberto de Matos*, Factor de 2.ª classe em Sarnadas.

Admitido como praticante em 26 de Abril de 1918.

† *Rodrigo da Palma*, agulheiro de 1.ª classe em Pegões.

Admitido como carregador auxiliar em 17 de Julho de 1908.

Luis Monteiro Henrique, Carregador em Famalicão.

Admitido como carregador eventual em 10 de Outubro de 1919.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Maximiano de Paiva*, Fogueiro de 1.ª classe do Depósito de Gaia.

Admitido como ajudante de montador em 29 de Novembro de 1922.

† *Jaime de Brito*, Fogueiro de 1.ª classe do Depósito de Campolide.

Admitido como limpador de máquinas em 9 de Junho de 1924.

† *Manuel de Figueiredo*, Revisor de 3.ª classe da Revisão de Coimbra.

Admitido como limpador em 28 de Maio de 1898.

† *Manuel dos Santos Quelhas*, Limpador do Depósito de Campanhã.

Admitido como limpador auxiliar em 25 de Novembro de 1917.

† *Manuel da Silva*, Servente das oficinas do Barreiro.

Admitido como guarda em 21 de Março de 1921.

VIA E OBRAS

† *Adelino Nunes*, Assentador do distrito n.º 85.

Admitido como assentador em 21 de Setembro de 1910.

† *Inácio da Silva*, assentador do distrito n.º 202.

Admitido como assentador de 2.ª classe em 26 de Novembro de 1904.



† *Maximiano de Paiva*
Fogueiro de 1.ª classe



† *Manuel de Figueiredo*
Revisor de material



† *Manuel dos Santos Quelhas*
Limpador



† *Luís Monteiro Henrique*
Carregador

Duplas

11 — Vi a «ave» voando sobre a «volta tortuosa» — 4.

Acosta

12 — O homem misantropo perseguia esta «ave nocturna» — 2.

Labina

13 — Este «homem» só bebia água por uma medida de meia quarta — 3.

Labina

14 — As pessoas que fulam sem clarésa, lêem livros extensos e confusos — 3.

Alenitnes

15 — Para viver em certo «meio» é preciso ter expediente — 4.

Alenitnes

Transposta

16 — É usual admirar-se uma bonita pequena — 3.

Alenitnes

Biforme

17 — Este «fructo» é uma imundicie — 2.

Acosta

Eléctricas

18 — Vi aviar uma medida de água com infinita dura — 2.

Mefistófeles

19 — Conheci alguém que, por ter renegado a sua pátria, foi proclamado governador de província na Ásia, sendo por isso a vergonha dos seus ilustres antepassados — 2.

Cagliostro

Problema

20 — Um lavrador possuia 17 bois que por sua morte deviam ser distribuídos por 3 sobrinhos, da seguinte forma:

Metade dos bois para o 1.º sobrinho

A terça parte dos bois para o 2.º sobrinho

A nona parte dos bois para o 3.º sobrinho

Falecido o lavrador, o testamenteiro deu voltas ao miolo para conseguir fazer as partilhas. Depois de muito pensar conseguiu resolver o problema sem prejudicar nenhum dos herdeiros e sem ter de matar nenhum dos bois.

Se os nossos leitores fôssem testamenteiros como resolviam a questão?

Popular

21 — Maçada telegráfica

O chefe de uma estação chamado Ramos como diariamente tivesse que transmitir o mesmo telegrama e isso o maçasse muito, resolveu um dia, para variar, fazê-lo com letras transpostas, e assim transmitiu:

«5 de V. O. C. para não somar com I boi?»

Claro está que o seu colega não percebeu, e pediu explicações ao Sr. Ramos que não se resolveu a dar-lhas.

Poderão os leitores auxiliar o vosso colega que ainda hoje procura a decifração do telegrama?

M 113

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Junho de 1932

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen..... kg.	2\$70	Carvão de sôbro em Gaia e Campanhã..... kg	\$46	Massas..... kg.	3\$45
» Nacional..... »	3\$10	Cebolas..... »	\$60	Milho..... lit.	\$90
» Valenciano..... »	3\$10	Chouriço de carne..... »	14\$00	Ovos..... duzia	variável
» Sião..... »	3\$20	Farinha de milho..... »	1\$30	Petróleo..... lit.	1\$20
Assucar de 1.º..... »	4\$30	» » trigo..... »	2\$35	Presunto..... kg.	9\$00
» » 2.º..... »	4\$20	Farinheiras..... »	7\$00	Queijo da Serra..... »	13\$50
» pilé..... »	4\$30	Feijão branco..... lit.	1\$20	» flamengo..... »	20\$70
Azeite de 1.º..... lit.	6\$70	» amarelo..... »	1\$80	Sabão amêndoа..... »	1\$15
» » 2.º..... »	5\$80	» encarnado..... »	1\$30	» Offenbach..... »	2\$10
Bacalhau sueco..... kg.	4\$10	» frade de 2.º..... »	1\$00	Sal..... lit.	\$16
» inglês..... »	4\$30	» » 1.º..... »	1\$50	Sêmea..... kg.	\$70
Banha..... »	6\$50	» manteiga..... »	2\$10	Toucinho..... »	6\$00
Batatas..... »	variável	Grão..... »	1\$30	Vinagre..... lit.	\$70
Carvão de sôbro..... »	\$40	Lenha..... kg.	\$20	Vinho branco..... »	\$60
		Manteiga..... »	18\$00	» tinto..... »	\$60

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

Os preços de arroz, azeite, carnes, farinha de trigo, feijão, petróleo, vinagre e vinho no Armazém do Barreiro são acrescidos do impôsto camarário.

Alem dos géneros acima citados, os Armazéns de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congéneres e mais, tecidos de algodão, atoalhados, malhas, fazendas para fatos, calçado e louça de ferro esmaltado tudo por preços inferiores aos do mercado.

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 16 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números dêste Boletim não se vendem avulsos.

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.**).